



URZĄD MORSKI W SZCZECINIE

Pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin

tel.: +48 91 4342474, fax: +48 91 4344656, e-mail: sekretariat@ums.gov.pl

Znak: PO-II-370/ZZP-3/59/17

Szczecin, dnia 22 marca 2018 r.

WYJAŚNIENIA TREŚCI

Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia

(dalej jako „SIWZ”)

Dotyczy: postępowania nr PO-II-370/ZZP-3/59/17 w sprawie zamówienia publicznego pn. „Zaprojektowanie oraz wykonanie robót budowlanych i pogłębiarskich w ramach modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m”

W dniach 30 i 31 stycznia 2018 r. oraz w dniach 5, 9, 12 i 16 lutego 2018 r. wpłynęły do Zamawiającego pytania o wyjaśnienie treści SIWZ.

Na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2017 r. poz. 1579 ze zm.) - zwanej dalej „PZP”, oraz na podstawie rozdziału X ust. 1 SIWZ, Zamawiający udziela niniejszym następujących odpowiedzi:

Pytanie 1:

Zamawiający publikując materiały przetargowe daje przyzwolenie zainteresowanym do ich wykorzystania w celu przygotowania oferty oraz dalszego wykorzystania na etapie wykonywania prac projektowych.

Czy Zamawiający posiada do publikowanych materiałów prawa autorskie? Np. opracowanie pod nazwą „Model matematyczny toru wodnego Świnoujście-Szczecin” posiada umieszczone na stronie tytułowej zastrzeżenie o wykorzystaniu i udostępnianiu zawartych w opracowaniu rozwiązań.

Odpowiedź na pytanie 1: Zamawiający posiada do publikowanych materiałów prawa autorskie.

Pytanie 2:

Zamawiający określa realizację inwestycji przez wyłonionego w wyniku przetargu Wykonawcę w pełnym, niezbędnym zakresie. Tym samym wszelkie prace projektowe powinny zawierać rozwiązania na terenie obejmującym ten niezbędny zakres. Załączniki graficzne i plansze rysunkowe umieszczone w materiałach przetargowych, przedstawiają różne obszarowo zakresy określające przedsięwzięcie pod nazwą „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”.

Czy niezbędny obszar terenu objęty Projektem zagospodarowania terenu może ograniczać się tylko do rynnny toru wodnego Świnoujście-Szczecin wraz z obszarem wodnym będącym w zarządzie Zamawiającego? Czy też za niezbędny obszar uważać należy te tereny na których prowadzone będą niezbędne działania inwestycyjne takie jak: zmiana trasy infrastruktury lub zaplecze budowy? W materiałach przetargowych nie występuje ani

Strona 1 z 17

„Zaprojektowanie oraz wykonanie robót budowlanych i pogłębiarskich w ramach modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. Projekt nr POIS.03.02.00-00-0012/17



Fundusze
Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Unia Europejska
Fundusz Spójności



załącznik graficzny z sugestią zaznaczenia obszaru zagospodarowania terenu ani parametr określający powierzchnię terenu jako obszaru niezbędnego do zagospodarowania.

Odpowiedź na pytanie 2: Zamawiający informuje, że zamieścił w SIWZ wszystkie dokumenty pozwalające zapoznać się Wykonawcom z obszarem prowadzenia robót.

Obowiązkiem Wykonawcy jest zaprojektowanie i wykonanie Robót, w tym również opracowanie projektu zagospodarowania terenu zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Właściwy dyrektor urzędu morskiego jest trwałym zarządcą morskich wód wewnętrznych (oraz gruntów nimi pokrytych). W odniesieniu do ewentualnej potrzeby pozyskania gruntów, Zamawiający wskazuje, że określenie konieczności wejścia na grunty stanowiące własność innych podmiotów, będzie w znacznej mierze uzależnione od przyjętych przez Wykonawcę rozwiązań projektowych, a tym samym jest niemożliwe do ustalenia na obecnym etapie przez Zamawiającego. Zgodnie z częścią I punktem 1) podpunktem 1.5.3 Programu Funkcjonalno – Użytkowego (stanowiącego załącznik nr 1 do załącznika nr 8 do SIWZ): *„Roboty w strefie brzegowej wystąpią, gdy wykonanie robót pogłębiarskich do poziomu – 12,5 m na granicy (krawędzi) dna toru może skutkować utratą znacznego pasa lądu. Wyznaczenie ostatecznego zakresu wejść w strefę brzegową oraz sprawdzenie i zapewnienie stateczności skarp (w tym również poprzez zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych) są obowiązkami Wykonawcy na etapie sporządzania Projektu Budowlanego i Wykonawczego. Obowiązkiem Wykonawcy jest również takie zaprojektowanie rozwiązań, aby uniknąć wejść na grunty leśne, dla których nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Ponadto obowiązkiem Wykonawcy jest takie zaprojektowanie rozwiązań, aby uniknąć wejść na grunty Grupy Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A. oraz Skarbu Państwa – Starosty Polickiego”.* Wykonawca zobowiązany jest zapewnić możliwość użytkowania toru wodnego w zakresie swobodnego przepływu jednostek i prowadzenia prac konserwacyjnych (utrzymaniowych) na torze wodnym przez innych wykonawców, działających na zlecenie Zamawiającego, co wynika wprost z treści klauzuli 2.1 WK, i nie będzie z tego tytułu uprawniony do roszczeń czasowo - finansowych.

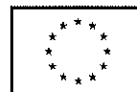
Dalsza część klauzuli 2.1 WK dotyczy również konieczności wykupu terenu, na którym wykonywane będą Roboty, bądź uzyskania prawa trwałego użytkowania tego terenu i obowiązków Wykonawcy i Zamawiającego w tym zakresie.

Pytanie 3:

Zamawiający dysponuje prawem do realizacji wszelkich robót związanych z modernizacją toru wodnego z wyłączeniem lądu. W sytuacji prowadzenia niezbędnych robót związanych z umacnianiem nabrzeży, niezbędnym jest modernizacja budowli hydrotechnicznych lub urządzeń wodnych pozostających we władaniu innych właścicieli od strony lądu.

Czy to ich właściciele lub zarządzający (tych terenów na których zaistnieje potrzeba wykonania robót budowlanych) określają niezbędny zakres robót budowlanych, to jest remontu/przebudowy lub budowy nowych obiektów np. kładki, mostu itp?

Odpowiedź na pytanie 3: Zamawiający informuje, że w ramach przedmiotu zamówienia nie jest przewidziana modernizacja budowli hydrotechnicznych lub urządzeń wodnych pozostających we władaniu innych właścicieli. W przypadku nabrzeży, przy których po pogłębieniu toru głównego do głębokości 12,5 m będzie występowało ryzyko powstania przegłębień, Wykonawca będzie zobligowany do zaprojektowania i zastosowania odpowiednich rozwiązań technicznych, uniemożliwiających ich wystąpienie. Nie dotyczy to



jednakże nabrzeża Zbożowego i Niemieckiego, gdzie dno umocni Zarząd Morskich Portów Świnoujście - Szczecin.

Zamawiający odsyła w tym zakresie do odpowiednich postanowień PFU, w szczególności punktu 1.5.3.3 („Kolizje z istniejącą zabudową hydrotechniczną (nabrzeżami)”: „Sytuacje kolizyjne z istniejącą zabudową hydrotechniczną występują w następujących miejscach:

- ✓ nabrzeże HUK (km 59.390 ÷ 59.450)
- ✓ nabrzeże ŻEGLARSKIE (km 60.060 ÷ 60.260)
- ✓ nabrzeże BON (km 60.960 ÷ 61.600)
- ✓ nabrzeże GNIEŻNIEŃSKIE (obrotnica przy Przesmyku Orlim)
- ✓ nabrzeże NIEMIECKIE (obrotnica przy Kanale Grabowskim)
- ✓ nabrzeże ZBOŻOWE (na Odrze Zachodniej, bezpośrednio na południe od Nabrzeża Niemieckiego).

Koniecznym jest zapewnienie bezpieczeństwa technicznego nabrzeży wskazanych powyżej. Jako postulowaną metodę ich zabezpieczenia Zamawiający przedstawia kilka wariantów rozwiązań technicznych, do wyboru przez Wykonawcę. Wykonawca jest także uprawniony do zaproponowania innego rozwiązania technicznego zabezpieczenia ww. nabrzeży. Proponowane warianty rozwiązań technicznych dotyczących zabezpieczenia nabrzeży przedstawione są w Części II rozdział 2.2.5.4.2 niniejszego PFU.

Uwaga: Zamawiający przewiduje, że pogłębienie toru przy nabrzeżach NIEMIECKIM i ZBOŻOWYM nastąpi po umocnieniu dna przy tych nabrzeżach przez Zarząd Morskich Portów Świnoujście - Szczecin. Jeżeli ZMPŚS nie wykona powyższych umocnień najpóźniej w terminie do 4 miesięcy przed planowanym przez Zamawiającego zakończeniem modernizacji toru wodnego, to roboty polegające na pogłębieniu toru przy ww. nabrzeżach zostaną wyłączone z zakresu Robót Wykonawcy. Odpowiednia korekta zostanie przeprowadzona zgodnie z postanowieniami Warunków Kontraktu”.

Proponowane rozwiązania – patrz:

Załącznik nr 8 do SIWZ – PFU (pdf) → Załącznik nr 3 do PFU-rysunki → rys. 3.4 PRZEKROJE POPRZECZNE BON HUK ZEGLARSKIE_aPFU-Model.pdf

oraz

Załącznik nr 8 do SIWZ – PFU (pdf) → Załącznik nr 3 do PFU-rysunki → rys. 3.6 PRZEKROJE POPRZECZNE ORLI PRZESMYK_aktualPFU-Model.pdf

Pytanie 4:

Blisko połowa objętości materiału wydobytego w wyniku pogłębiania toru wodnego do głębokości 12,5 m oraz dodatkowo powstałego w wyniku regulacji nabrzeży nie znajduje trwałego zagospodarowania. Wyspy W22 i W28 utworzone zostaną tylko z części pozyskanej objętości. Zamawiający określa ich wbudowanie jako urobku powstałego podczas wykonywania robót jako tymczasowe składowanie w miejscach wskazanych przez Zamawiającego, każdorazowo uzgadnianych na etapie pertraktacji z Wykonawcą.

Czy na obecnym etapie przygotowania oferty, mając na celu precyzyjne określenie kosztów związanych z wbudowaniem nadmiaru „urobku”, Zamawiający może określić miejsce składowania odpadów? Jeśli nie, to czy Zamawiający może określić ich przeznaczenie jako odpad do wywozu i utylizacji przez Wykonawcę poza obszarem inwestycji?



Odpowiedź na pytanie 4: Zamawiający informuje, że nie przewiduje przeznaczenia urobku z pogłębiania toru wodnego Świnoujście - Szczecin jako odpadu do wywozu i utylizacji. Urobek powstały z pogłębiania istniejącego toru wodnego nie jest zanieczyszczony i nie jest przeznaczony do wywozu i utylizacji przez Wykonawcę poza obszar inwestycji.

Wyspa W22 musi zostać całkowicie wypełniona, natomiast wyspę W28 Wykonawca wypełni do rzeczywistej ilości wyczerpanego urobku w toku prowadzonych prac pogłębiania toru do głębokości 12,5 m. Jednocześnie Wykonawca musi mieć na uwadze takie zaprojektowanie wyspy W28, aby zapewniała ona odpowiednią stateczność, stabilność, odporność na czynniki klimatyczne i odwodnienie w przypadku niewykorzystania pojemności zasadniczej.

Ponadto, poza budową sztucznych wysp, w ramach odkładu urobku, Zamawiający wymaga w Strefie Świnoujścia (od proj. km 5+134 do 16+640, obejmującej m.in. Kanał Mieliński i Kanał Piastowski), w obszarach, gdzie istniejąca głębokość jest większa od planowanej w ramach przebudowy (modernizacji) toru wodnego, niwelacji dna toru do rzędnej -12,5 m. Szacunkowa ilość urobku potrzebnego do niwelacji wyniesie ok. 0,6 mln m³ ± 10% i należy go pozyskać z prac czerpalnych w Strefie Świnoujścia lub Zalewu Szczecińskiego, ewentualnie z innego źródła (por. punkt 1.5.2 „Parametry sztucznych wysp – pól i miejsc odkładu urobku”) PFU).

Pytanie 5:

Czy w związku z planowanym projektem Urząd planuje wydanie specjalnych przepisów w sprawie zwolnienia z pilotażu dla jednostek biorących udział w pogłębianiu toru?

Odpowiedź na pytanie 5: Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr 144, udzielone w dniu 20 lutego 2018 r.

Pytanie 6:

Czy Urząd jest w stanie zapewnić Obowiązkowy Pilotaż dla wszystkich jednostek?

Kto poniesie dodatkowe koszty oczekiwania na Pilotów?

Odpowiedź na pytanie 6: W odniesieniu do pierwszego pytania, Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr 144, udzielone w dniu 20 lutego 2018 r.

W przypadku natomiast, jeżeli zaistnieją dodatkowe koszty oczekiwania na Pilotów, o których mowa w pytaniu drugim, to poniesie je Wykonawca.

Pytanie 7:

Jak w wypadku starania się o zwolnienie z pilotażu Urząd zamierza zorganizować 20 Obowiązkowych przejść dla Hopperów lub Szaland. Wydaje się, że jeśli pogłębiarki pracują w układzie 3/3 tygodnie to Tor Wodny będzie po podmianach zablokowany pływającymi na pusto pogłębiarkami robiącymi obowiązkowe przejścia. Kto poniesie koszty oczekujących na pilotów pogłębiarek i kto będzie miał pierszeństwo przy zamawianiu Pilotów?

Odpowiedź na pytanie 7: Zamawiający nie będzie organizować logistyki pracy Wykonawcy.

W przypadku, jeżeli zaistnieją koszty, o których mowa w powyższym pytaniu, to poniesie je w całości Wykonawca. W tym zakresie Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytania 5 i 6 powyżej.



Zamawiający informuje, że kapitanowie jednostek o długości większej od 90 m będą mogli uzyskać zwolnienie z obowiązku korzystania z usług pilota po 3 wejściach i 3 wyjściach z portu.

Pytanie 8:

Jak Urząd zamierza traktować Pogłębiarki pływające poza Torem – do Sztucznych wysp?

Jaka wtedy będzie rola Pilotów? Projekt przewiduje nawet wpływanie do środka wysp.

Odpowiedź na pytanie 8: Pogłębiarki pływające poza torem będą traktowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Zamawiający zwraca uwagę, że prace czerpalne będą prowadzone w rynn timer wodnego.

Pływając poza torem, Wykonawca ponosi ryzyko uszkodzenia sieci rybackich i własnych jednostek.

Pytanie 9:

Prosimy o informację, czy w związku z realizacją kontraktu dla Urzędu Morskiego w Szczecinie Wykonawca ponosić będzie pełne koszty związane z infrastrukturą portową?

Odpowiedź na pytanie 9: Zamawiający odsyła w tym zakresie do odpowiedzi na pytanie nr 144, udzielone w dniu 20 lutego 2018 r.

Pytanie 10:

Prosimy o informację, ile jednostek pływa średnio codziennie po kanale?

Odpowiedź na pytanie 10: Zamawiający odsyła w tym zakresie do odpowiedzi na pytanie nr 132, udzielone w dniu 20 lutego 2018 r.

Pytanie 11:

Prosimy o udostępnienie badań geologicznych w rejonach planowanych sztucznych wysp (pola okładu urobku).

Odpowiedź na pytanie 11: Zamawiający udostępnił w SIWZ wszystkie posiadane materiały archiwalne dotyczące warunków gruntowych. Zamawiający nie posiada materiałów dotyczących warunków gruntowych pod wyspami W22 i W28.

Zamawiający wskazuje, że jednym z elementów zamówienia jest wykonanie przez Wykonawcę w ramach prac projektowych stosownych do potrzeb opracowań z zakresu geologii, tj. projektu robót geologicznych, dokumentacji geologiczno – inżynierskiej, dokumentacji hydrogeologicznej, geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych oraz innych niezbędnych dokumentacji, koniecznych do uzyskania wymaganych prawem orzeczeń lub rozstrzygnięć, w tym do uzyskania pozwoleń wodno – prawnych w ramach Zatwierdzonej Kwoty Kontraktowej Jako niestanowiące opisu przedmiotu zamówienia, a mające jedynie pomocniczy charakter, Zamawiający udostępnił Wykonawcom posiadane opracowania geologiczne (zgodnie z treścią § 19 ust. 4 lit. b) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 1129

Strona 5 z 17

„Zaprojektowanie oraz wykonanie robót budowlanych i pogłębiarskich w ramach modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. Projekt nr POIS.03.02.00-00-0012/17



Fundusze
Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Unia Europejska
Fundusz Spójności



ze zm.). Zamawiający nie dysponuje inną dokumentacją geologiczną. Wobec powyższego, Wykonawca (działający również jako projektant) będzie musiał najpierw wstępnie przyjąć pewne rozwiązania techniczne, a następnie w miejscach, gdzie uzna to za konieczne wykonać dodatkowe badania warunków geologicznych i geotechnicznych i zaprojektować obiekty docelowe. Reasumując, Wykonawca powinien określić zakres dokumentacji, która będzie wymagana dla należytego zaprojektowania i wykonania Robót.

Pytanie 12:

Prosimy o wyjaśnienie zapisów rozdziału XI SIWZ poprzez odpowiedź na pytanie czy Zamawiający dopuszcza podział składanego wadium w przypadku ubiegania się o udzielenie zamówienia przez konsorcjum wykonawców?

Odpowiedź na pytanie 12: Zamawiający odsyła w tym zakresie do odpowiedzi na pytanie nr 245, udzielonej w dniu 20 lutego 2018 r.

Pytanie 13:

Prosimy o wyjaśnienie zapisów rozdziału XXIV SIWZ poprzez odpowiedź na pytanie czy Zamawiający dopuszcza podział składanego zabezpieczenia należytego wykonania umowy w przypadku udzielenia zamówienia na rzecz konsorcjum wykonawców?

Odpowiedź na pytanie 13: Zamawiający odsyła w tym zakresie do odpowiedzi na pytanie nr 245, udzielonej w dniu 20 lutego 2018 r.

Pytanie 14:

Prosimy o potwierdzenie, że przewidywana ilość urobku do wydobycia podczas przebudowy toru wynosi 23,2 m³

Odpowiedź na pytanie 14: Zamawiający szacuje, że ilość urobku do wydobycia podczas przebudowy toru wyniesie w matematycznym zaokrągleniu 23,2 mln m³ +/- 10%.

Pytanie 15:

Czy przewidywana ilość urobku w wysokości 23,2 mln m³ zawiera przewidywane w „Warunkach Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych” tolerancje dotyczące bagrowania?

Odpowiedź na pytanie 15: Zamawiający odsyła w tym zakresie do odpowiedzi na pytanie nr 130, udzielonej w dniu 20 lutego 2018 r.

Pytanie 16:

Czy w przypadku zwiększenia ilości o +10% wartość wynagrodzenia odpowiednio się zmieni?

Odpowiedź na pytanie 16: Zamawiający nie przewiduje zmiany wartości wynagrodzenia w takim przypadku. Wykonanie prac czerpalnych objęte jest Ceną Ryczałtową.

Pytanie 17:

Czy Oferent ma przewidzieć w swojej ofercie możliwość zwiększenia ilości urobku do 10 %?

Odpowiedź na pytanie 17: Wykonawca powinien przeanalizować udostępnione przez Zamawiającego materiały i jeżeli uzna to za stosowne, to w ofercie powinien uwzględnić

Strona 6 z 17

„Zaprojektowanie oraz wykonanie robót budowlanych i pogłębiarskich w ramach modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. Projekt nr POIS.03.02.00-00-0012/17



Fundusze
Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Unia Europejska
Fundusz Spójności



zwiększoną ilość urobku. Jak wynika z dokumentacji przetargowej, Zamawiający szacuje, że ilość urobku do wydobywania podczas przebudowy toru wyniesie w matematycznym zaokrągleniu 23,2 mln m³ +/- 10%.

Zamawiający dołączył do SIWZ aktualne na dzień składania ofert plany sondażowe oraz w dniu 16 marca 2018 r. dodatkowe sondaże obejmujące skarpy toru wodnego.

Pytanie 18:

Jaki tryb postępowania i sposób rozliczenia przewiduje Zamawiający w przypadku przekroczenia ilości powyżej 10 % ilości urobku ?

Odpowiedź na pytanie 18: Zamawiający nie przewiduje zmiany wartości wynagrodzenia w takim przypadku. Wykonanie prac czerpalnych objęte jest Ceną Ryczałtową.

Zamawiający dołączył do SIWZ aktualne na dzień składania ofert plany sondażowe oraz w dniu 16 marca 2018 r. dodatkowe sondaże obejmujące skarpy toru wodnego.

Pytanie 19:

Jaki jest roczny przyrost „nanosów” (przyrost osadów) na dnie kanału ?

Odpowiedź na pytanie 19: Zamawiający odsyła w tym zakresie do odpowiedzi na pytanie nr 134, udzielonej w dniu 20 lutego 2018 r.

Pytanie 20:

Wychodzimy z założenia że wykonanie badań czystości dna kanałów leży po stronie Zamawiającego. Prosimy o potwierdzenie.

Odpowiedź na pytanie 20: W ocenie Zamawiającego powyższe pytanie jest nieprecyzyjne – nie wiadomo bowiem, czy chodzi w nim o chemiczną czystość osadów dennych, czy o brak na dnie przeszkód nawigacyjnych i obiektów niebezpiecznych.

Zamawiający dysponuje wynikami badań gruntu z dna toru wodnego Świnoujście - Szczecin, z których wynika, że urobek nie jest zanieczyszczony, co wynika wprost z treści PFU (por. punkt 3.2.4 Charakterystyka osadów z dna toru wodnego).

Wykonawca będzie natomiast zobowiązany do wykonania badania czystości dna pod kątem braku przeszkód nawigacyjnych i obiektów niebezpiecznych (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych, Dz. U. z 2016 r. poz. 1516) po zakończeniu prac i przedstawienia odpowiednich dokumentów potwierdzających czystość dna pod tym kątem.

Pytanie 21:

Kto ponosi koszty i inne konsekwencje w przypadku natrafienia na zanieczyszczenia gruntu?

Odpowiedź na pytanie 21: Zamawiający dysponuje niezbędnymi badaniami gruntu z dna toru wodnego Świnoujście - Szczecin, wskazującymi, że urobek nie jest zanieczyszczony i w związku z tym nie przewiduje dodatkowych badań urobku. Zamawiający odsyła w tym zakresie do odpowiedzi na pytanie nr 20, udzielonej w niniejszym piśmie.



Pytanie 22:

Zwracamy się z prośbą o szczegółowe określenie zakresu nadzoru przyrodniczego leżącego po stronie Wykonawcy w przedmiotowym postępowaniu gdyż zgodnie z dokumentacją przetargową udostępnioną w postępowaniu na wyłonienie usługi na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu dla Inwestycji pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m” z wykonaniem Nadzoru i monitoringu przyrodniczego, sprawowanie nadzoru przyrodniczego leży po stronie Inżyniera Kontraktu.

Odpowiedź na pytanie 22: Zamawiający informuje, że prowadzenie nadzoru i monitoringu przyrodniczego nie należy do zakresu prac Wykonawcy.

Wykonawca podczas prowadzenia prac jest jednakże zobowiązany do przestrzegania zapisów decyzji środowiskowej oraz obowiązujących przepisów prawa.

Pytanie 23:

Program Funkcjonalno – Użytkowy (PFU) – klauzula 3.2.2. Warunki geologiczne – Proszę o udostępnienie dodatkowych danych do dokumentacji geologicznej dla odcinka toru wodnego **w obszarze północnego cypla Wyspy Ostrów Grabowski** ujętego w Zamówieniu. Pozwoli to na podniesienie jakości przygotowywanych Ofert.

Odpowiedź na pytanie 23: Zamawiający udostępnił w SIWZ wszystkie posiadane materiały archiwalne dotyczące warunków gruntowych. Zamawiający nie posiada materiałów dotyczących warunków gruntowych w obszarze północnego cypla wyspy Ostrów Grabowski.

Zamawiający odsyła w tym zakresie do odpowiedzi na pytanie nr 11 udzielonej w niniejszym piśmie.

Pytanie 24:

W programie funkcjonalno –użytkowym 4 podpunkt 2.2.6.2 budowa wysp – Nachylenie skarp umocnień zewnętrznych zaprojektować i wykonać nie mniejsze niż 1:1. – czy to znaczy, że nachylenie może być łagodniejsze np. 1:2?

To samo w punkcie 13-wypełnienie refu latem wysp o nachyleniu nie mniejszym niż 1:3. Czy może być łagodniejsze?

Odpowiedź na pytanie 24: W odniesieniu do pytania pierwszego Zamawiający wskazuje, że zwrot, że nachylenie skarp umocnień zewnętrznych należy zaprojektować i wykonać nie mniejsze niż 1:1 oznacza, że nachylenie nie może być bardziej strome niż 1:1, a więc nachylenie 1:2 również będzie odpowiednie.

W odniesieniu do pytania drugiego Zamawiający informuje, że zwrot „nie mniej niż 1:3” oznacza, że nachylenie nie może być bardziej strome niż 1:3, a więc nachylenie 1:4 również będzie odpowiednie.

Pytanie 25:

Czy do budowy półki zewnętrznej sztucznych wysp zamiast gabionów jak to jest na rysunkach można zastosować kamień jak w specyfikacji?

Odpowiedź na pytanie 25: Zamawiający zwraca uwagę, że konstrukcja obrzeży sztucznych wysp musi być zgodna z zapisami decyzji środowiskowej i tym samym z raportem

Strona 8 z 17

„Zaprojektowanie oraz wykonanie robót budowlanych i pogłębiarskich w ramach modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. Projekt nr POIS.03.02.00-00-0012/17



Fundusze
Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Unia Europejska
Fundusz Spójności



środowiskowym, który jest załącznikiem do decyzji, a także z zapisami PFU. Zamawiający wskazuje m.in. na zapisy PFU pkt 2.2.6.2. (Konstrukcja i obrzeża sztucznych wysp) oraz Decyzji środowiskowej dział III pkt 7.

Konstrukcja obrzeża nie może zmniejszyć pojemności wyspy na urobek.

Pytanie 26:

Sztuczna wyspa W 22 ma być wypełniona najpierw i zagospodarowana. Proszę o opis w jaki dokładnie sposób wyspa ma być zagospodarowana? Czy można ją wypełniać metodą Rainbow?

Odpowiedź na pytanie 26: Zamawiający informuje, że sposób zagospodarowania wyspy jest wstępnie opisany w decyzji środowiskowej oraz w Programie Funkcjonalno - Użytkowym. Zamawiający wskazuje m.in. na zapisy PFU pkt 2.2.6.6. (Wytyczne środowiskowe) oraz Decyzji środowiskowej dział II pkt 5.

Wykonawca w toku prac projektowych winien opracować pod nadzorem środowiskowym szczegółowy sposób zagospodarowania wysp.

Odkładanie urobku winno być wykonane w technologii minimalizującej zasięg zmętnienia wody i rozprzestrzeniania się zawiesiny osadów, zgodnie z zapisami decyzji środowiskowej oraz wytycznymi zawartymi w Programie Funkcjonalno-Użytkowym.

Zamawiający wskazuje m.in. na zapisy PFU pkt 2.2.6.3. (Podział wysp na kwatery), pkt 2.2.6.5. (Wypełnianie wysp refulatem), pkt 2.2.6.7. (Transport urobku z prac pogłębiarskich) oraz Decyzji środowiskowej dział III pkt 7.

Pytanie 27:

Czy są dostępne badania geologiczne miejsc gdzie mają powstać sztuczne wyspy?

Odpowiedź na pytanie 27: Zamawiający odsyła w tym zakresie do odpowiedzi na pytanie nr 11 udzielonej w niniejszym piśmie.

Pytanie 28:

Geodezja: Czy projektowany tor wodny ma stanowić oddzielną działkę ewidencyjną?

Odpowiedź na pytanie 28: Zamawiający informuje, że nie ma potrzeby, aby projektowany tor wodny stanowił oddzielną działkę ewidencyjną.

Pytanie 29:

Geodezja: Jeżeli tak, to czy w podziale ewidencyjnym uwzględnić trzy osobne Ośrodki Dokumentacji Geodezyjno – Kartograficznej?

Odpowiedź na pytanie 29: Zamawiający odsyła w tym zakresie do odpowiedzi na pytanie nr 28 powyżej.

Pytanie 30:

Geodezja: W jakim trybie będą dokonywane podziały (na podstawie ustawy o gospodarce nieruchomościami czy specustawy).

Strona 9 z 17

„Zaprojektowanie oraz wykonanie robót budowlanych i pogłębiarskich w ramach modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. Projekt nr POIS.03.02.00-00-0012/17

Odpowiedź na pytanie 30: Jeśli zajdzie taka konieczność, to na działkach leśnych podziały będą dokonywane na podstawie specustawy – ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o inwestycjach w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra (Dz. U. z 2017 r. poz. 990 ze zm.), a na pozostałych działkach lądowych - na podstawie ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tj. Dz. U. z 2018 r. poz. 121 ze zm.).

Pytanie 31:

Nadzór przyrodniczy: Wg SIWZ zamówienie obejmuje wykonanie szczegółowej inwentaryzacji i waloryzacji zieleni (Rozdz. III p.4.1) oraz to iż należy wypełnić wszelkie zobowiązania wynikające z Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji i innych obowiązków w zakresie ochrony środowiska wynikających z odrębnych przepisów (Rozdz. III p.4.3).

W Decyzji Środowiskowej z dnia 14.06.2017 (WOWS-OŚ.4211.17.2014.AT.35) załączonej do SIWZ w rozdziale IV p.6. podaje się główny zakres prac nadzoru przyrodniczego i monitoringu przyrodniczego. Łącznie ~8 lat.

Jednocześnie w przetargu na Inżyniera kontraktu do obsługi przedmiotowego projektu i robót z tym związanych jest praktycznie taki sam wymóg prowadzenia monitoringu przyrodniczego.

Pytanie, czy może to być pomyłka czy to jest pokrywające się działanie krzyżowe (kontrolne)?

Proszę o wyjaśnienie tej kwestii gdyż jest to znaczna pozycja cenotwórcza.

Odpowiedź na pytanie 31: Zamawiający informuje, że prowadzenie nadzoru i monitoringu przyrodniczego nie należy do zakresu prac Wykonawcy.

Wykonawca podczas prowadzenia prac jest jednakże zobowiązany do przestrzegania zapisów decyzji środowiskowej oraz obowiązujących przepisów prawa.

Pytanie 32:

Nawigacja: W PFU sugeruje się zastosowanie pław stosowanych przez Zamawiającego typu LB2600.

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie pław innego typu?

Odpowiedź na pytanie 32: Zamawiający dopuszcza zastosowanie pław innego typu od obecnie stosowanych na torze wodnym Świnoujście - Szczecin, jednak wymaga, aby dostarczane pławy posiadały parametry tożsame z parametrami pław obecnie stosowanymi na torze wodnym Świnoujście -Szczecin. Pławy do oznakowania mijanek na Zalewie Szczecińskim i w Policach powinny posiadać parametry nie gorsze od obecnie stosowanych pław LB2600, a świetlne pławy lodowe powinny posiadać parametry nie gorsze od obecnie stosowanych przez Zamawiającego pław SP1200. Również system kotwiczenia powinien być tożsamy z systemem kotwiczenia stosowanym w pławach obecnie używanych przez Zamawiającego.

Zamawiający w dniu 16 marca 2018 r. dokonał w tym zakresie modyfikacji SIWZ tj. punktu 4) i 5) w podpunkcie 5.1 („Ogólne wytyczne”) Warunków Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych W.10.07.00 – Przebudowa istniejącego i budowa nowego docelowego oznakowania nawigacyjnego, znajdujących się w Załączniku nr 2 do Programu Funkcjonalno – Użytkowego (stanowiącego załącznik nr 8 do SIWZ) poprzez uszczegółowienie, że pławy do oznakowania mijanki powinny posiadać parametry nie gorsze od parametrów pław LB 2600, a świetlne pławy lodowe – parametry nie gorsze od parametrów pław SP 1200.

Pytanie 33:

Dokument o nazwie „Dokumentacja geologiczna (pełna) dla ustalenia warunków geologiczno – inżynierskich oraz stopnia skażenia osadów dennych i urobku pogłębiarskiego do Projektu Modernizacji Toru Wodnego Szczecin – Świnoujście”

Punkt 2.2 Prace geodezyjne. **„W okresie prowadzenia prac polowych uzyskiwano z Urzędu Morskiego (trzykrotnie każdego dnia) dane pomiarowe z wodowskazów w Szczecinie, Trzebieży i Świnoujściu (układ odniesienia – lokalny) i na tej podstawie ustalono rzędne wyrobisk geologicznych.”**

Punkt ten wskazuje na to, że w trakcie prac wykorzystywano trzy różne pomiary w oparciu o (niezdefiniowany) lokalny układ odniesienia, w związku z czym pojawia się niepewność dotycząca tego, który układ jest układem obowiązującym w niniejszym dokumencie (nazywany lokalnym).

Prosimy o podanie układu odniesienia.

Odpowiedź na pytanie 33: Zamawiający umieścił dokumentację geologiczną w części III PFU – Dodatkowe informacje związane z realizacją przedmiotu zamówienia, niestanowiące opisu przedmiotu zamówienia.

Wykonawca powinien ująć w Zatwierdzonej Kwocie Kontraktowej wykonanie nowych badań geologicznych zgodnych z obowiązującymi przepisami prawa – jeżeli ich wykonanie jest niezbędne do prawidłowego zaprojektowania i wykonania prac.

Zapis w dokumentacji o pomiarach z trzech różnych wodowskazów prawdopodobnie dotyczył badań wykonywanych z wody w celu sprowadzenia wyników do jednego układu odniesienia.

Pytanie 34:

Rysunki toru wodnego załączone do treści PFU prezentują w opisie „średni stan wody wodowskazu”, czego przykładem mogą być poniższe fragmenty:

- a) Rysunek „Tor Wodny SS km 19.00-20.00”
„Głębokość w metrach odniesiono do średniego stanu wody” z przypisem o treści:
„Średni stan wody wodowskazu w porcie Trzebież”
- b) Rysunek „Tor Wodny SS km 55.00-56.00”
„Głębokość w metrach odniesiono do średniego stanu wody” z przypisem o treści:
„Średni stan wody wodowskazu w porcie Szczecin”

Wykonawca wnioskuje o wyjaśnienie, co rozumiane jest przez pojęcie „średni stan wody” oraz względem jakiego układu odniesienia mierzony jest powyższy poziom. Wykonawca prosi o potwierdzenie, czy niniejszy poziom jest równy średniemu poziomowi morza (z ang. „Mean Sea Level”) wspomnianemu np. w dokumencie „Mapa lokalizacji pól odkładu urobku”.



Odpowiedź na pytanie 34: Średni stan wody jest to stan wody do którego sprowadza się pomiary sondażowe. W Warunkach Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych W.10.02.00 pkt 5.1.1. opisano, na jakich odcinkach toru wodnego ze wskazań jakiego wodowskazu należy korzystać. Ta sama zasada dotyczy wysp.

Pytanie 35:

„Opinia geotechniczna określająca warunki posadowienia obiektów hydrotechnicznych na odcinkach toru wodnego Szczecin – Świnoujście wymagających budowy umocnień brzegowych”.

Dokument zawiera m.in. fragment o następującej treści: „**Nominalna rzędna toru to [-] 10.5 m npm.**”, oraz „**Odchylenia wód do poziomu średniego ([+]0,10 m npm. w Szczecinie sięgają (...)**”

Wykonawca prosi o wyjaśnienie względem, jakiego układu odniesienia współrzędnych pionowych (np. Amsterdam, Kronsztad) mierzone są „m npm.” w niniejszym dokumencie oraz w załącznikach podobnej treści.

Dodatkowo Wykonawca prosi o potwierdzenie, czy rzędne otworów archiwalnych zastosowane do budowy przykładowych profili (np. dokumentacja z roku 1996) posiadają ten sam układ odniesienia, co otwory późniejsze, dzięki czemu można by je było ze sobą porównywać?

Odpowiedź na pytanie 35: Zamawiający umieścił dokumentację geologiczną w części III PFU – Dodatkowe informacje związane z realizacją przedmiotu zamówienia, niestanowiące opisu przedmiotu zamówienia.

Wykonawca powinien ująć w Zatwierdzonej Kwocie Kontraktowej wykonanie nowych badań geologicznych zgodnych z obowiązującymi przepisami prawa – jeżeli ich wykonanie jest niezbędne do prawidłowego zaprojektowania i wykonania prac.

Pytanie 36:

W PFU podano charakterystykę techniczną wysp. Czy są to szacowane wielkości oraz jakie Zamawiający dopuszcza odstępstwa od podanych wielkości?

Odpowiedź na pytanie 36: Wykonawca musi mieć świadomość, że Zamawiający posiada decyzję środowiskową i ewentualne odstępstwa od charakterystyki technicznej wysp podanej w PFU powinny być takie, żeby konstrukcja projektowanych wysp była zgodna z decyzją środowiskową oraz posiadała wystarczającą stateczność, stabilność, odporność na czynniki klimatyczne i odwodnienie w przypadku nie wykorzystania pojemności zasadniczej.

Wykonawca powinien uwzględnić, że wszystkie projekty będą podlegały zatwierdzeniu przez Inżyniera, a projekt budowlany również przez Zamawiającego zgodnie z klauzulą 5.2 Warunków Kontraktu.

Pytanie 37:

Prosimy o sprecyzowanie zakresu nadzoru środowiskowego, który ma zapewnić Wykonawca? Które zobowiązania wynikające z Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji oraz innych obowiązków w zakresie ochrony środowiska wynikających z obowiązujących przepisów ma zapewnić Wykonawca?



Odpowiedź na pytanie 37: Zamawiający informuje, że prowadzenie nadzoru i monitoringu przyrodniczego nie należy do zakresu prac Wykonawcy. W pozostałym zakresie, Wykonawca podczas prowadzenia prac jest zobowiązany do przestrzegania zapisów decyzji środowiskowej oraz obowiązujących przepisów prawa.

Pytanie 38:

Prosimy o udostępnienie dokumentacji technicznej (rysunków/inwentaryzacji) budowli, które wymagają usunięcia, a następnie odtworzenia poza torem oraz znajdują się bliżej niż 19 m od krawędzi nowego toru:

DALBA NR 44 km 53,00

DALBA NR 70 km 60,15

DALBA NR 72 km 60,55

Przesmyk Orli

DALBA NR 84 km 62,99

DALBA NR 86 km 63,45

DALBA NR 87 km 63,90 (brzeg zachodni)

DALBA NR 88 km 63,90

ŚWIATŁO SEKTOROWE Ostrów Grabowski N

ŚWIATŁO CYPLOWE Ostrów Grabowski N

Stawa 24

Dalbby: 36, 40, 64, 68, 90

Dalba 99

Odpowiedź na pytanie 38: ZAMAWIAJĄCY DOKONA MODYFIKACJI SIWZ poprzez dołączenie do dokumentacji przetargowej wyciągów z protokołów z przeglądów okresowych z opisem technicznym dalb.

Pod pojęciem odtworzenia dalb Zamawiający rozumie zaprojektowanie i wykonanie nowych dalb o kształtach zbliżonych do kształtów dalb obecnych i o identycznej funkcji.

Pytanie 39:

Czy Zamawiający przewiduje konieczność wykonania tymczasowego oznakowania nawigacyjnego w okresie między usunięciem budowli niosących oświetlenie nawigacyjne toru znajdujących się w obszarze dna modernizowanego toru wodnego, a ich odtworzeniem poza torem?

Odpowiedź na pytanie 39: Zamawiający informuje, że w zależności od przyjętych przez Wykonawcę rozwiązań projektu oznakowania nawigacyjnego i przyjętej kolejności prac, może wystąpić konieczność wykonania tymczasowego oznakowania nawigacyjnego w okresie między usunięciem budowli niosących oświetlenie nawigacyjne toru znajdujących się w obszarze dna modernizowanego toru wodnego, a ich odtworzeniem poza torem.

Pytanie 40:

Czy Zamawiający przewiduje konieczność wykonania tymczasowego oznakowania nawigacyjnego sztucznych wysp na Zalewie Szczecińskim powstałych w wyniku zagospodarowania refulatu z robót pogłębiarskich?

Odpowiedź na pytanie 40: Zamawiający przewiduje konieczność wykonania tymczasowego oznakowania nawigacyjnego sztucznych wysp. Zakres oznakowania powinien wynikać z właściwych Dokumentów Wykonawcy i będzie podlegał uzgodnieniu ze służbami nawigacyjnymi Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Strona 13 z 17

„Zaprojektowanie oraz wykonanie robót budowlanych i pogłębiarskich w ramach modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. Projekt nr POIS.03.02.00-00-0012/17



Fundusze
Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Pytanie 41:

Czy Zamawiający przewiduje konieczność wykonania docelowego oznakowania nawigacyjnego sztucznych wysp na Zalewie Szczecińskim powstałych w wyniku zagospodarowania refulatu z robót pogłębiarskich?

Odpowiedź na pytanie 41: Konieczność i zakres docelowego oznakowania nawigacyjnego sztucznych wysp wynikać będzie z właściwych Dokumentów Wykonawcy.

Pytanie 42:

Czy Zamawiający wymaga aby parametry pław dostarczanych do oznakowania mijanki na Zalewie Szczecińskim oraz do oznakowania mijanki w Policach w zakresie materiału, jego odporności na promieniowanie UV, wymiarów, wytrzymałości na uderzenia i rozrywanie oraz wyposażenia były tożsame ze stosowanymi przez Zamawiającego pławami LB2600?

Odpowiedź na pytanie 42: Zamawiający odsyła w tym zakresie do odpowiedzi na pytanie nr 32, udzielonej w niniejszym piśmie.

Pytanie 43:

Czy Zamawiający wymaga aby parametry pław świetlnych lodowych przeznaczone do zakupu w ramach projektu „Modernizacja toru wodnego (...)” w zakresie materiału, jego odporności na promieniowanie UV, wymiarów, wytrzymałości na uderzenia i rozrywanie oraz wyposażenia były tożsame ze stosowanymi przez Zamawiającego pławami SP1200?

Odpowiedź na pytanie 43: Zamawiający odsyła w tym zakresie do odpowiedzi na pytanie nr 32, udzielonej w niniejszym piśmie.

Pytanie 44:

Czy w ramach rozbudowy systemu RTK należy uwzględniać rozwiązania zapewniające skuteczną propagację poprawki GNSS-RTK na częstotliwości, na której nadawana jest obecnie poprawka RTK Świnoujście i czy obszar skutecznej propagacji poprawki ma obejmować powierzchnię określoną komórkami morskich map nawigacyjnych ENC o numerach PL4MAP36, PL4MAP37, PL4MAP38?

Odpowiedź na pytanie 44: Tak, powinno to wynikać z projektu rozbudowy systemu RTK wykonanego przez Wykonawcę.

Pytanie 45:

Czy rozbudowa systemu RTK powinna uwzględniać rozwiązania zapewniające możliwość rozgłaszania poprawki GNSS-RTK w tych samych protokołach, co istniejącej stacja referencyjna Urzędu Morskiego w Szczecinie zainstalowana na latarni morskiej w Świnoujściu?

Odpowiedź na pytanie 45: Tak, rozbudowa systemu RTK powinna uwzględniać rozwiązania zapewniające możliwość rozgłaszania poprawki GNSS-RTK w tych samych protokołach, co istniejąca stacja referencyjna Urzędu Morskiego w Szczecinie zainstalowana na latarni morskiej w Świnoujściu. Zamawiający w dniu 16 marca 2018 r. dokonał stosownej modyfikacji SIWZ w tym zakresie, w szczególności poprzez doprecyzowanie, że: „Wykorzystując budowane stacje referencyjne Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz

Strona 14 z 17

„Zaprojektowanie oraz wykonanie robót budowlanych i pogłębiarskich w ramach modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. Projekt nr POIS.03.02.00-00-0012/17



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Unia Europejska
Fundusz Spójności



istniejącą w Świnoujściu, Wykonawca zaprojektuje i wykona system generacji poprawek RTK w trybie VRS (Virtual Reference Station), z możliwością nadawania ich poprzez polską sieć telekomunikacyjną GPRS w protokole NTRIP. System VRS powinien dostarczać poprawki we wszystkich używanych współcześnie formatach oraz lokalizacji rzeczywistych i wirtualnych z możliwością swobodnego wyboru przez użytkownika”.

Pytanie 46:

Czy rozbudowa systemu RTK powinien uwzględniać wszystkie relewantne wytyczne norm IALA R-121(2) i rezolucji IMO A.915(22) i IMO 953(23) dotyczących minimalnych wymagań stawianych przyszłym systemom GNSS, w szczególności w zakresie precyzyjności, dostępności, niezawodności i ciągłości dyferencyjnych systemów korekcyjnych?

Odpowiedź na pytanie 46: Tak, rozbudowa systemu RTK powinna uwzględniać wszystkie wytyczne norm IALA R-121(2) i rezolucji IMO A.915(22) i IMO 953(23). Zamawiający w dniu 16 marca 2018 r. dokonał stosownej modyfikacji SIWZ w tym zakresie, poprzez doprecyzowanie, że: „Konstrukcje stacji referencyjnych RTK i monitoringu powinny uwzględniać wszystkie wytyczne norm IALA R-121(2) i rezolucji IMO A.915(22) i IMO 953(23) dotyczących minimalnych wymagań stawianych systemom GNSS, w szczególności w zakresie precyzyjności, dostępności, niezawodności i ciągłości dyferencyjnych systemów korekcyjnych”.

Pytanie 47:

Czy rozbudowa systemu RTK ma uwzględniać rozwiązania umożliwiające uzyskanie poprawki GNSS-RTK, z wykorzystaniem technologii łączenia pojedynczych stacji referencyjnych w jednolitą sieć, umożliwiając tym samym uzyskanie najwyższej możliwej dokładności pozycjonowania?

Odpowiedź na pytanie 47: Tak, rozbudowa systemu RTK ma uwzględniać rozwiązania umożliwiające uzyskanie poprawki GNSS-RTK z wykorzystaniem technologii łączenia pojedynczych stacji referencyjnych w jednolitą sieć, umożliwiając tym samym uzyskanie najwyższej możliwej dokładności pozycjonowania. Zamawiający w dniu 16 marca 2018 r. dokonał stosownej modyfikacji SIWZ w tym zakresie.

Pytanie 48:

Proszę o określenie klasy drogi wodnej w świetle rekomendacji IALA R-121 dla której ma być planowana rozbudowa systemu RTK. Czy jest to klasa „harbour with low level of risk” czy „harbour with high level of risk”?

Odpowiedź na pytanie 48: Rozbudowa systemu RTK powinna być planowana dla „harbour with high level of risk”, co powinno wynikać z projektu.

Pytanie 49:

Czy w ramach rozbudowy systemu informatycznego hydrometeorologicznego należy przewidzieć stworzenie modułu umożliwiającego włącznie udostępniania danych hydro-meto pilotowym systemom nawigacyjnym oraz statkowym systemom Automatycznej Identyfikacji Statków?

Odpowiedź na pytanie 49: Tak, w ramach rozbudowy systemu informatycznego hydrometeorologicznego należy przewidzieć stworzenie modułu umożliwiającego



udostępnianie danych hydro-meteo pilotowym systemom nawigacyjnym i jednostkom Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Pytanie 50:

Czy rozbudowa systemu informatycznego hydrometeorologicznego ma bazować na aktualnej infrastrukturze Urzędu Morskiego w Szczecinie?

Odpowiedź na pytanie 50: Tak, istniejący system informatyczny hydrometeorologiczny powinien zostać rozbudowany i zmodernizowany. **Zamawiający DOKONA STOSOWNEJ MODYFIKACJI SIWZ** w tym zakresie.

Pytanie 51:

Kiedy należy przedstawić projekt zieleni, projekt wycinki drzew i inwentaryzację dendrologiczną drzew przeznaczonych do wycinki? Jest to zapisane w p. 3.5.2 specyfikacji technicznej 10.30.00, że w ramach projektu wykonawczego. Uważamy, że jest to potrzebne już na etapie projektu budowlanego, a nawet wcześniej

Odpowiedź na pytanie 51: W SP.10.30.00 wymieniono w punkcie 3.5.2 podpunktach d), e) i f) wymieniono projekt zieleni, projekt wycinki drzew oraz inwentaryzację dendrologiczną drzew przeznaczonych do wycinki (...) (wraz z określeniem miejsc występowania owadów pachnicy dębowej oraz miejsc lęgowych ptaków chronionych), jako jedne z materiałów istotnych z punktu widzenia wykonawstwa Robót, które będą potrzebne do uzyskania opinii, uzgodnień i pozwoleń. Z treści tego punktu nie wynika, że projekt zieleni, projekt wycinki drzew oraz inwentaryzację dendrologiczną należy sporządzić na etapie projektu wykonawczego.

Pytanie 52:

W PFU jest pewna niezgodność, która powoduje dezinformację. W pkt. 2.2.6.6 w drugim akapicie jest informacja o kompensujących nasadzeniach zieleni w ramach zaprojektowania i wykonania sztucznych wysp. W akapicie pierwszym jest natomiast zalecenie by na tych wyspach nie było drzew i krzewów. Jednocześnie w akapicie drugim podana jest informacja by nasadzenia były realizowane zgodnie z zapisami konkretnych punktów DSU. Cytowane punkty DSU (tj. część II, pkt. 3, [3]) nijak mają się do tego zapisu.

Odpowiedź na pytanie 52: W pkt. 2.2.6.6 PFU nie ma niezgodności. Należy bowiem na wykonanych sztucznych wyspach wykonać zarówno opisane w PFU miejsca siedlisk ptaków (w postaci łąk piaszkowych pozbawionych roślinności, lub porośniętych skąpo kępami traw lub rzadką murawą, bez zwartych płatów trzciny, krzewów, drzew i innej roślinności wysokiej), jak i nasadzenia kompensacyjne zieleni. Powyższe postanowienia PFU są zgodne z zapisami decyzji środowiskowej.

Część II pkt 3, [3] – zacytowane w PFU – nie odnosi się do konkretnych jednostek redakcyjnych decyzji środowiskowej, ale samego PFU (por. str. 61 PFU), w którym jest odesłanie do decyzji środowiskowej.

Pytanie 53:

Wobec postanowień SIWZ w zakresie wymagań co do specjalistów, tj.:

- Specjalista nr 8 – Specjalista ds. ochrony środowiska i przyrody posiadający następujące wykształcenie i doświadczenie:

Strona 16 z 17

„Zaprojektowanie oraz wykonanie robót budowlanych i pogłębiarskich w ramach modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. Projekt nr POIS.03.02.00-00-0012/17



Fundusze
Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Unia Europejska
Fundusz Spójności



- (i) wykształcenie wyższe w zakresie ochrony środowiska,
 - (ii) co najmniej 5 lat doświadczenia zawodowego polegającego na wykonywaniu pracy lub świadczeniu usług związanych z ochroną środowiska lub przyrody;
- Czy Zamawiający uzna ww. warunek za spełniony w sytuacji, gdy osoba wskazana, jako Specjalista nr 8 wykaże się:
- (i) ukończeniem 5 letnich jednolitych studiów magisterskich na wydziale technologii drewna;
 - (ii) 17 letnim doświadczeniem, w tym w sporządzaniu raportów o oddziaływaniu na środowisko."

Odpowiedź na pytanie 53: Zamawiający informuje, że wymaga od Specjalisty nr 8 – Specjalisty ds. ochrony środowiska i przyrody zarówno wykształcenia, jak i doświadczenia związanego z ochroną środowiska. Wykonawca musi wykazać, że osoba wskazana na ww. stanowisko posiada wykształcenie wyższe w zakresie ochrony środowiska oraz co najmniej 5 lat doświadczenia zawodowego polegającego na wykonywaniu pracy lub świadczeniu usług związanych z ochroną środowiska lub przyrody.

DYREKTOR
Urzędu Morskiego w Szczecinie
Wojciech Zdanowicz
Wojciech Zdanowicz

