



www.umgdy.gov.pl

URZĄD MORSKI W GDYNI



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Gdynia, dnia 08.06.2017 r.

Poz. rejestru: **ZP-AC-3800-14/17**

WYJAŚNIENIA TREŚCI SIWZ

Dotyczy: Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego:
Wykonanie robót budowlanych na Projekcie „Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku”

W związku z otrzymaniem w dniach: 26.05.2017 – 06.06.2017 pism Wykonawców w sprawie wyjaśnienia treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia, Zamawiający działając w trybie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015, poz. 2164 ze zm.), przedstawia treść przesłanych pytań wraz z wyjaśnieniami:

Pytanie nr 212

Prosimy o podanie szacowanych rocznych ilości urobku do wyczerpania w ramach rękojmi. Gdzie Zamawiający przewiduje odkład tego urobku?

Odpowiedź

Kryterium: „Okres rękojmi” zostało zmienione pismem z dnia 29.05.2017 r.

Pytanie nr 213

Czy Zamawiający posiada raporty budowy geologicznej dna z innych inwestycji w okolicach nowego toru podejściowego do Portu Północnego np. DCT II?

Odpowiedź

Nie, Zamawiający nie posiada raportów budowy geologicznej dna z innych inwestycji w okolicach nowego toru podejściowego do Portu Północnego np. DCT II

Pytanie nr 214

W jaki sposób widzi Zamawiający procedurę vat odwróconego dla wykonawców zagranicznych wystawiających fakturę vat 0%, a posługujących się polskimi podwykonawcami ?

Odpowiedź

Procedura odwróconego VAT nie dotyczy relacji Zamawiającego z Generalnym Wykonawcą bez względu na jego siedzibę.

Pytanie nr 215

Podstawą płatności jest cena jednostkowa skalkulowana przez Wykonawcę za jednostkę obmiarową ustaloną dla danej pozycji kosztorysu. Prosimy o potwierdzenie, że obmiar robót dla pozycji Kosztorysu 5 d.1, 6 d.1, 7 d.1 i 8 d.1 przewidziany jest na podstawie sondazy batymetrycznych toru podejściowego.

Odpowiedź

Patrz odpowiedz na pytanie nr 60 z dnia 29.05.2017 r.

Pytanie nr 216

Projekt Budowlany toru podejściowego przewiduje nachylenie skarp w torze podejściowym na 1:3. Naturalne nachylenie skarp obecnego toru podejściowego jest inne, co sugeruje, że skarpy nowego toru podejściowego nie 'utrzymają' nachylenia 1:3 i najprawdopodobniej będą 'mniej strome'. Czy nachylenie skarp nowego toru wchodzi w definicję parametrów technicznych toru wg Zamawiającego?

Odpowiedź

Parametry techniczne projektowanego toru podejściowego do Portu Północnego to szerokość w dnie 600 m oraz głębokość techniczna 18,0m. W projekcie przyjęto nachylenie skarp 1:3 jako optymalne dla istniejących warunków gruntów i występujących głębokości dna.

Pytanie nr 217

Zamawiający w odpowiedzi na pytania poinformował, że w załącznikach do pisma z dnia 29.05.2017 znajduje się także sondaż batymetryczny dna na odcinku od Jastrzębiej Góry do Dębek. Jednak w pliku zamieszczonym na stronie internetowej Zamawiającego (folder: plany batymetryczne miejsca odkładu) nie ma planu batymetrycznego tego odcinka.

Prosimy o udostępnienie tego sondażu na ww. odcinku.

Odpowiedź

Zamawiający w załączeniu do niniejszego pisma uzupełnił brakujące plany batymetryczne PM 06/2012 oraz PM 07/2012.

Pytanie nr 218

W nawiązaniu do udzielonej odpowiedzi na pytanie numer 211, w zakresie zapisów Rozdziału V ust. 1 pkt 2) ppkt. c) lit. B) SIWZ, dotyczącej doświadczenia zawodowego Kierownika Budowy i dokonanej w tym przedmiocie zmiany zapisów SIWZ, wnosimy o weryfikację stanowiska Zamawiającego odnośnie sposobu oceny kryteriurn: Doświadczenia zawodowego Kierownika Budowy.

Należy zauważyć, że wyniku modyfikacji SIWZ, w celu wykazania spełnienia przez wykonawców warunku udziału w postępowaniu w zakresie co najmniej 6 letniego doświadczenia zawodowego w kierowaniu robotami polegającymi na wykonaniu prac: pogłębiarskich i/lub czerpalno - refulacyjnych, Zamawiający uznał za dopuszczalne zarówno wykazywanie doświadczenia zdobytego na stanowisku kierownika budowy jak i kierownika robót, natomiast sposób oceny kryterium doświadczenia zawodowego jako jednego z kryteriów oceny oferty pozostał niezmieniony, co oznacza, że punktowane są wyłącznie te kontrakty, których przedmiotem było wykonywanie prac pogłębiarskich i/lub czerpalno – refulacyjnych o wartości nie mniejszej niż 15 mln zł brutto, w ramach których zdobyto doświadczenie na stanowisku kierownika budowy, pomimo uznania przez Zamawiającego doświadczenia również na stanowisku kierownika robót. Powyższe może prowadzić do sytuacji, iż pomimo dysponowania przez wykonawcę osobami skierowanymi do realizacji zamówienia, legitymującymi się odpowiednim doświadczeniem zawodowym w zakresie kierowania robotami polegającymi na wykonywaniu robót pogłębiarskich i/lub czerpalno — refutacyjnych oraz wymaganymi uprawnieniami do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (w tym również na stanowisku kierownika budowy), oferta wykonawcy zostanie gorzej oceniona tylko z tego powodu, iż wskazane powyżej osoby nabyły przedmiotowe doświadczenie przy realizacji złożonych kontraktów, w których specjalistyczne prace pogłębiarskie i/lub czerpalno — refulacyjne stanowiły wyodrębniony element robót, na tyle istotny z punktu widzenia całości zamówienia, iż do bezpośredniego nadzoru nad prawidłowością ich wykonania powołano osoby kierownika robót.

Mając zatem na uwadze równe traktowanie wykonawców, wnosimy o zmianę sposobu oceny kryterium doświadczenia zawodowego, w taki sposób, aby obejmowało ono doświadczenie osoby wymarzonej do realizacji zamówienia, na stanowisku kierownika budowy/robót (przez cały okres trwania kontraktu lub co najmniej 12 m-cy) przy kontraktach, których przedmiotem było wykonywanie prac pogłębiarskich i/lub czerpalno — refulacyjnych o wartości nie mniejszej niż 15 mln zł brutto.

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę kryterium.

Pytanie nr 219

Czy Zamawiający wymaga od Wykonawcy wykupienia polisy CAR (ubezpieczenia wszystkich ryzyk budowy) dla robót budowlanych?

Odpowiedź

Tak, Zamawiający wymaga od Wykonawcy wykupienia polisy CAR.

Pytanie nr 220

Udzielając odpowiedzi nr 33 Zamawiający poinformował Wykonawców, że materiał dla wyspy dla fok będzie przeznaczony do powiększenia istniejącej wyspy foczej. Powiększenie istniejącej wyspy foczej nie jest możliwe poprzez kłapowanie a jedynie przez refulację rurociągiem. Obecnie materiał przeznaczony dla wyspy foczej jest w tej samej przedmiarowej pozycji co kłapowanie (namuły oraz R1 i R2). Wnosimy o dodanie osobnej pozycji w przedmiarze, dla powiększenia istniejącej wyspy foczej w ilości 400,00m³, poprzez refulację.

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na dodanie nowej pozycji.

Pytanie nr 221

Czy Zamawiający zezwala na powiększenie istniejącej wyspy foczej przy użyciu pływającego rurociągu refulacyjnego wraz z pływającym końcowym pontonem?

Odpowiedź

Tak, Zamawiający zezwala na powiększenie istniejącej wyspy foczej przy użyciu pływającego rurociągu refulacyjnego wraz z pływającym końcowym pontonem.

Pytanie nr 222

W związku z bardzo dużą ilością obiektów ferromagnetycznych i potrzebą ich usunięcia, czy Zamawiający przewiduje wydłużenie terminu realizacji robót budowlanych (obecnie 19 miesięcy)?

Odpowiedź

Zamawiający nie przewiduje wydłużenia terminu realizacji robót budowlanych.

Pytanie nr 223

W wyjątkowych przypadkach, czy Zamawiający przewiduje określenie ilości robót na podstawie obmiaru urobku w ładowni pogłębiarki?

Odpowiedź

Nie, Zamawiający nie przewiduje określania ilości robót na podstawie obmiaru urobku w ładowni pogłębiarki.

Załączniki:

1. Plan batymetryczny nr PM 06/2012
2. Plan batymetryczny nr PM 07/2012

DYREKTOR
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI
kpt. ż.w. Wiesław Piotrkowski

Otrzymują:

1. Wykonawcy - strona internetowa Urzędu Morskiego Gdynia
2. a/a