

Warszawa, 13 sierpnia 2014 r.

Numer sprawy: DRK/22/08/14

**Do:
Wszystkich zainteresowanych**

DOTYCZY: postępowania o zamówienie publiczne w trybie przetargu nieograniczonego na: Opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego rewitalizacji i przywrócenia żeglowności Dolnej Wisły na odcinku Warszawa – Gdańsk w ramach projektu INWAPO „Modernizacja Śródlądowych Dróg Wodnych i Portów Morskich” finansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego programu Central Europe.

WYJAŚNIENIA TREŚCI SIWZ

I. Na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 907, ze zm., dalej jako Ustawa) Zamawiający (Województwo Mazowieckie) reprezentowany przez pełnomocnika Agencję Rozwoju Mazowsza S.A. z siedzibą w Warszawie informuje, iż do końca dnia w którym upływa połowa wyznaczonego terminu składania ofert (12 sierpnia 2014 r.) otrzymał poniższe wnioski o wyjaśnienie treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), na które udzielono następujących odpowiedzi:

1. W Załączniku 1 w punkcie 2.2 Zakres prac piszą państwo, że analiza powinna zawierać dogłębną ocenę wpływu (pozytywnego i negatywnego) rewitalizacji i użeglowienia E40 na ekologię i środowisko i podajecie dalej bardzo ogólne wymagania. W związku z tym prosimy o doprecyzowanie poziomu szczegółowości wymaganej oceny i podanie metodyki, której Państwo wymagają przy tym opracowaniu?

Odpowiedź: Wykonawca powinien wskazać zmiany jakie mogą nastąpić w środowisku rzecznym i nadrzecznym po realizacji inwestycji związanych z rewitalizacją i użeglowieniem odcinka Dolnej Wisły między Warszawą i Gdańskiem, szczególnie w odniesieniu do potencjalnych zmian związanych z wędrówkami ryb i ptaków oraz wpływem np. prac pogłębieniowych czy budowy infrastruktury (np. stopni wodnych) na faunę i florę rzeczną i nadrzeczną, a także zmian dotyczących jakości wody. W oparciu o te wymagania Wykonawca zobowiązany jest sam dobrać odpowiednią metodykę niezbędną do wykonania studium, zgodną z osiągnięciami współczesnej nauki.

2. Ocena skutków i wpływu (pozytywnego i negatywnego) potencjalnych inwestycji na ekologię i środowisko rzeki oraz obszarów nadrzecznych wymaga dokładnej ewidencji aktualnego stanu środowiskowego ze szczególnym uwzględnieniem np. gatunków objętych całkowitą ochroną czy zagrożonych. Czy Agencja jest w posiadaniu takich informacji lub czy może podać źródło na którym należy się opierać w przygotowaniu oceny? Przeprowadzenie samodzielnej ewidencji środowiskowej w ramach tego postępowania przez potencjalnych dostawców jest niemożliwe, gdyż takie obserwacje

trzeba prowadzić przynajmniej przez kilka lat i obszar jest dość rozległy więc termin realizacji tego zamówienia w tym roku byłby nierealny.

Ad.2 Zamawiający nie dysponuje informacjami na temat aktualnego stanu środowiska rzeki i terenów nadrzecznych. Przetarg ogłoszony w ramach projektu i zgodnie z jego założeniami, winien wyłonić Wykonawcę, który będzie w stanie samodzielnie określić (na podstawie własnych analiz, oraz badań, raportów i dokumentów istniejących oraz opublikowanych do dnia upływu terminu składania ofert) stan środowiskowy obszarów nadrzecznych i rzecznych oraz ocenić wpływ potencjalnych inwestycji mających na celu przywrócenie żeglowności Dolnej Wisły na odcinku Warszawa – Gdańsk (przy założeniu co najmniej IV klasy żeglowności) na ekologię i środowisko, związane z tym zagrożenia, czy też potencjalne problemy przy realizacji tych inwestycji, zgodnie z metodyką przyjętą przez Wykonawcę przy wykonywaniu studium.

3. Jakie zagrożenia ekologiczne i środowiskowe, w jakim zakresie (ile parametrów i w jakiej ilości) i w jaki sposób (jakie przyjąć dla nich wartości graniczne) należy brać pod uwagę przy ocenie inwestycji potrzebnych do rewitalizacji Dolnej Wisły. Na przykład w ocenie Ministerstwa Środowiska stworzenie stopnia wodnego pogarsza jakość wody. Tymczasem wieloletnie badania wody wpływającej i wypływającej ze zbiornika we Włocławku pokazują, że woda wypływająca jest lepszej jakości niż wpływająca do niego – czyli zbiornik ma działanie pozytywne na jakość wody. Czy traktujemy go więc jako zagrożenie? Czy może jaki szansę na poprawę jakości wody?

Ad.3 Zgodnie z wyjaśnieniami zawartymi w odpowiedzi na pytanie 2, opracowanie będące przedmiotem zamówienia powinno dostarczyć oceny wpływu potencjalnych inwestycji mających na celu rewitalizację i przywrócenie żeglowności Dolnej Wisły na odcinku Warszawa – Gdańsk (przy założeniu IV klasy żeglowności) na ekologię i środowisko, związane z tym zagrożenia, czy też potencjalne problemy przy realizacji tych inwestycji, zgodnie z metodyką przyjętą przez Wykonawcę przy wykonywaniu opracowania. Ocena powinna być oparta na analizach Wykonawcy, a także istniejących badaniach i ekspertyzach. Opracowanie powinno zawierać ocenę, czy rewitalizacja rzeki Wisły na ww. odcinku będzie ze sobą niosła zagrożenie dla środowiska, czy w dłuższej perspektywie wręcz przeciwnie, pozwoli na jego poprawę.

4. Jaki poziom inwestycji związanych z regulacją odcinka Dolnej Wisły należy przyjąć dla analizy środowiskowej i społeczno-ekonomicznej? Czy punktem odniesienia ma być na przykład Kaskada Dolnej Wisły, która pozwala uzyskać V klasę dla drogi wodnej, czy pozostajemy na odnowieniu ostróg, które pozwolą na uzyskanie II klasy drogi wodnej?

Odpowiedź: Zgodnie z odpowiednimi postanowieniami OPZ Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe rewitalizacji i przywrócenia żeglowności Dolnej Wisły na odcinku Warszawa – Gdańsk powinno zostać opracowane przy założeniu co najmniej IV klasy żeglowności.

5. Ponieważ Zamawiający wymaga uwzględnienia wszystkich norm krajowych i unijnych pojawia się pytanie w jakim zakresie powinny zostać uwzględnione Ramowa Dyrektywa Wodna, Dyrektywa Powodziowa, Dyrektywa Ptasia i Siedliskowa? Aby

uniknąć konfliktów podczas realizacji projektu prosilibyśmy jednak o podanie norm krajowych (wraz z ich zakresem), które uważacie Państwo, że powinny zostać uwzględnione przy tej analizie.

Odpowiedź: Zamawiający wskazuje, że Wykonawca winien przeanalizować wszystkie przepisy powszechnie obowiązującego prawa krajowego i unijnego (w tym w szczególności przepisy dyrektyw wymienionych w pytaniu) w zakresie w jakim określają one normy nałożone na obszary rzeczne i nadrzeczne dotyczące odcinka rzeki Wisły na odcinku między Warszawą a Gdańskiem.

6. Projekt INWAPO w swoim zakresie prac miał przeprowadzenie analizy popytu na usługi transportowe dla żeglugi śródlądowej na Dolnej Wiśle. Czy w ramach tego postępowania mamy korzystać z analizy już opracowanej w ramach projektu INWAPO, czy przygotować nową? Jeżeli miałyby powstać nowa to czy powinna ona być zgodna z metodyką przyjęto do analizy w projekcie INWAPO?

Odpowiedź: Wykonawca może korzystać z wszelkich dostępnych opracowań (w tym raportów INWAPO) i badań dotyczących popytu na usługi transportowe dla żeglugi śródlądowej na odcinku Dolnej Wisły między Warszawą a Gdańskiem, a także prowadzić swoje badania i analizy, zgodnie z przyjętą metodyką i odpowiednimi postanowieniami OPZ, czyli m.in. „na podstawie konsultacji z potencjalnymi inwestorami i użytkownikami z sektora publicznego i prywatnego”.

7. Jakie parametry oceny portów Gdańsk, Gdynia i Elbląg mają być brane pod uwagę w relacji do zrewitalizowanego i żeglownego odcinka Dolnej Wisły.

Odpowiedź: Studium powinno zawierać ocenę wpływu zrewitalizowanego, w pełni żeglownego odcinka rzeki Dolna Wisły na funkcjonowanie portów Gdańsk, Gdynia i Elbląg z uwzględnieniem ich aktualnych parametrów oraz parametrów przyszłych, które są planowane w strategiach rozwoju tych portów (o ile takie strategie są dostępne). Powinno również zawierać prognozę wpływu zmienionej wielkości transportu towarowego (w porównaniu do transportu kolejowego i drogowego) oraz ewentualnego rozwoju turystyki na kongestię tych portów oraz ich przepustowość a także zmian związanych z ewentualnym zainteresowaniem transportem towarów w górę rzeki (docelowo do Warszawy jako najważniejszego hub-u dla tych portów).

8. Jakie parametry oceny rozwoju drogi E-70 powinny zostać wzięte pod uwagę w relacji do rewitalizacji Dolnej Wisły?

Odpowiedź: Studium powinno zawierać ocenę wpływu zrewitalizowanego, w pełni żeglownego odcinka rzeki Dolna Wisły na rozwój połączenia z międzynarodową drogą wodną E70 z uwzględnieniem jej aktualnych parametrów oraz parametrów przyszłych, planowanych w ewentualnych strategiach rozwoju tej drogi (o ile takie strategie są dostępne). Ocena ta powinna odnosić się w szczególności do rozwoju turystyki przy założeniu żeglowności międzynarodowej drogi wodnej E40 oraz ewentualnego dalszego rozwoju międzynarodowej drogi wodnej E70 (prognoza rozwoju do uzyskania

przepustowości transportowej) przy założeniu doprowadzenia Dolnej Wisły do IV klasy żeglowności.

9. Czy w tym postępowaniu Dolna Wisła oznacza odcinek od Gdańska do Warszawy? Przypominamy, że w powszechnie obowiązującej nomenklaturze Warszawa jest w obszarze Wisły Środkowej.

Odpowiedź: Na potrzeby opracowania studium objętego przedmiotem zamówienia pojęcie Dolna Wisła oznacza odcinek tej rzeki między Warszawą a Gdańskiem.

10. Jakie punkty turystyczne oraz miasta należy uwzględnić w analizie prognozy rozwoju turystyki przy założonej żeglowności Wisły od Warszawy do Gdańska?

Odpowiedź: W prognozie rozwoju turystyki należy uwzględnić odcinki Dolnej Wisły, na których aktualnie odbywa się turystyka wodna i miasta wskazane w OPZ (Góra Kalwaria – Warszawa – Modlin; Bydgoszcz) oraz największe miasta i ośrodki turystyczne leżące wzdłuż Dolnej Wisły między Warszawą a Gdańskiem.

11. Rozwój turystyki jest uzależniony od promocji jej formy i samego regionu. Czy są znane założenia co do planowanego zakresu (np. czy będzie promocja za granicą na targach wodnych?), formy, budżetu, czasu trwania promocji, którą należałoby przyjąć do prognozy rozwoju turystyki na Wiśle?

Odpowiedź: Plany i strategie dotyczące promocji regionu czy też promocji turystyki wodnej są opracowywane na zlecenia m.in. Województw. Zamawiający nie dysponuje wiedzą na temat formy i budżetu na promocję turystyki wodnej na odcinku dolnej Wisły pomiędzy Warszawą a Gdańskiem w przyszłych latach.

12. Prosimy o podanie parametrów do analizy społeczno-ekonomicznej, które mają zostać uwzględnione. Na razie na podstawie specyfikacji zapytania są to: liczba nowych miejsc pracy w transporcie i turystyce, ilość nowych firm (w jakich branżach?), ilość i wielkość inwestycji w obszarze energii odnawialnej (tylko wodnej?). Czy należy ocenić na przykład wielkość wpływów z podatków?

Odpowiedź: Ilość nowych firm i przedsiębiorstw, które należy wziąć pod uwagę przy opracowywaniu analizy skutków społeczno-ekonomicznych rewitalizacji i przywrócenia żeglowności Dolnej Wisły powinna dotyczyć branż związanych z rzeką, infrastrukturą rzeczno- i wodną oraz obszarami nadrzecznymi, których to rozwój będzie konsekwencją potencjalnych inwestycji (np. hotele, mariny, tereny rekreacyjne itp.). W miarę możliwości Wykonawca powinien ocenić wpływy z podatków oraz ilość inwestycji w obszarze energii odnawialnej (głównie wodnej) poza stopniami wodnymi (np. Kaskady Dolnej Wisły) jako elektrowniami wodnymi.

13. MDW e-40 to odcinek od Bałtyku do Morza Czarnego. Czy wymagane schematy logistyczne przewozu towarów zgodne z wymaganiami sieci TEN-T mają obejmować cały szlak, czy jedynie odcinek od Gdańska do Warszawy?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga opracowania schematów logistycznych zgodnych z wymaganiami sieci TEN-T dla obydwu wariantów wskazanych w pytaniu.

14. Prosimy o podanie opisu w jaki sposób będzie przebiegała ocena i na podstawie jakich kryteriów nastąpi akceptacja wykonanych prac przewidzianych do realizacji w ramach tego postępowania.

Odpowiedź: Zgodnie z odpowiednimi postanowieniami zał. nr 6 do SIWZ (§ 1 ust 1 i 2 oraz § 2 ust. 3 IPU) ocena prac wykonanych w ramach przedmiotu zamówienia będzie dokonywana zgodnie z odpowiednimi postanowieniami SIWZ i OPZ oraz wyjaśnieniami Zamawiającego przekazanymi Wykonawcy w związku z wątpliwościami w zakresie realizacji Umowy.

15. Zwracamy uwagę, że zaproponowany poziom kar w umowie wydaje się bardzo restrykcyjny szczególnie gdy mamy do czynienia z tak nieprecyzyjnym opisem przedmiotu zamówienia. Takie podejście prowadzi do niepotrzebnego zawyżenia kosztów, mniejszego budżetu na jego wykonanie i słabszej jakości dostarczonych prac. W związku z powyższym wnioskujemy o wprowadzenie całkowitego limitu dla kar do 10% wartości zamówienia. Sugerowalibyśmy także zmniejszenie wielkości kary dziennej do np. 0,2% wartości za każdy dzień roboczy opóźnienia.

Odpowiedź: Powyższe zastrzeżenia Wykonawcy do postanowień zał. nr 6 do SIWZ (IPU) nie są prośbą o wyjaśnienie treści SIWZ. Zamawiający postanowił nie uwzględnić wniosku o zmianę treści załącznika nr 6 SIWZ (IPU).

16. W postępowaniu nr DRK 22/08/14 "Opracowanie studium techniczno – ekonomiczno środowiskowego rewitalizacji i przywrócenia żeglowności Dolnej Wisły na odcinku Warszawa - Gdańsk" postawiony został warunek posiadania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności związanej z przedmiotem zamówienia na kwotę minimum 100.000,00 zł.

W związku z powyższym proszę o odpowiedź czy warunek ten spełnia polisa wystawiona na ... [usunięte ze względu na zakaz ujawniania źródła zapytania] ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej gdzie przedmiot i zakres ubezpieczenia jest określony następująco:

"Odpowiedzialność cywilna (z tytułu prowadzenia działalności dydaktycznej oraz posiadania i użytkowania mienia) również z odpowiedzialnością do studentów ... [usunięte ze względu na zakaz ujawniania źródła zapytania].

Rodzaj prowadzonej działalności wg. 8542B - szkoły wyższe"

Zakres terytorialny: Polska

Suma gwarancyjna: 500 000,00 zł na jedno i wszystkie zdarzenia.

Odpowiedź: Powyższe pytanie Wykonawcy nie jest prośbą o wyjaśnienie treści SIWZ, a prośbą o ocenę spełniania przez Wykonawcę jednego warunków udziału w postępowaniu określonych w SIWZ. Przedmiotowy warunek został

określony w sposób precyzyjny i nie powinien budzić żadnych wątpliwości. W związku z powyższym, Zamawiający odmawia udzielenia odpowiedzi na to pytanie. Ocena spełniania warunków udziału w postępowaniu zostanie przeprowadzona po otwarciu ofert, które wpłyną przed terminem składania ofert określonym w SIWZ.

17.

1.

Według zapisów SIWZ, o udzielenie zamówienia mogą ubiegać się wykonawcy, którzy nie podlegają wykluczeniu z postępowania i spełniają warunki, dotyczące posiadania wiedzy i doświadczenia, tj. w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, należycie wykonali, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również wykonują co najmniej dwa zamówienia - każde polegające na opracowaniu studium wykonalności z zakresu infrastruktury i/lub środowiska i/lub żeglugi morskiej lub śródlądowej o wartości co najmniej 80.000,00 zł brutto (słownie: sto tysięcy złotych 00/100) każde.

Zwracamy się z prośbą o zmianę tego warunku na: „w okresie ostatnich **10 lat** przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, należycie wykonali, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również wykonują co najmniej dwa zamówienia - każde polegające na opracowaniu studium wykonalności z zakresu infrastruktury i/lub środowiska i/lub żeglugi morskiej lub śródlądowej o wartości co najmniej 80.000,00 zł brutto (słownie: sto tysięcy złotych 00/100) każde”.

Według naszych informacji w ciągu ostatnich 3 lat nie wykonywano opracowań o podobnej specyfice i tek wielkości. Tak postawiony warunek znacznie narusza zasady uczciwej konkurencji.

Odpowiedź: Zamawiający postanowił nie uwzględnić powyższego wniosku Wykonawcy o zmianę treści SIWZ. Zamawiającemu nie są znane informacje, w których posiadaniu jest Wykonawca, w związku z czym trudno jest mu się do nich odnieść. Należy jednak zwrócić uwagę, że wnioskowana zmiana byłaby sprzeczna z przepisami powszechnie obowiązującego prawa (§ 1 ust. 1 pkt 3 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy, oraz form, w jakich te dokumenty mogą być składane, Dz.U. z 2013 r. poz. 231, ze zm.). Ponadto warto podkreślić, że wymagania odnośnie zakresu studium wykonalności wskazane w przedmiotowym warunku udziału w postępowaniu zostały określone w sposób alternatywny.

18.

2.

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku powoływania się na wiedzę i doświadczenie podmiotu trzeciego nie jest wymagane złożenie dokumentów takich jak odpis z Krajowego Rejestru Sądowego, informacja Krajowego Rejestru Karnego, zaświadczenie Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, zaświadczenie Urzędu Skarbowego itp. tego podmiotu i za wystarczające będzie złożenie zobowiązania tego podmiotu do udostępnienia zasobów zgodnie z zapisem w rozdz. 6 pkt 11) SIWZ.

Odpowiedź: Powyższa prośba Wykonawcy nie jest prośbą o wyjaśnienie treści SIWZ, a prośbą o dokonanie wykładni prawnej postanowień zawartych w SIWZ w świetle przepisów powszechnie obowiązującego prawa. W związku z tym Zamawiający odmawia odpowiedzi na powyższą prośbę Wykonawcy.

19. "Czy przewiduje możliwość wykonywania części umowy przez wykonawcę we współpracy z osobami trzecimi zatrudnionymi np. na podstawie umowy cywilnoprawnej, wskazanymi w wykazie stanowiącym załącznik nr 7 do SIWZ, a jeżeli tak czy dokona zmiany paragrafu 5 istotnych postanowień umowy dotyczącego zakazu powierzenia wykonania umowy osobom trzecim bez pisemnej zgody Zamawiającego".

Odpowiedź: Tak, Zamawiający przewiduje możliwość wykonywania części umowy przez wykonawcę we współpracy z osobami trzecimi zatrudnionymi np. na podstawie umowy cywilnoprawnej, wskazanymi w wykazie stanowiącym załącznik nr 7 do SIWZ. W związku z wnioskiem Wykonawcy (uzależnionym od pozytywnej odpowiedzi na powyższe pytanie) Zamawiający postanowił zmienić postanowienia SIWZ w zakresie § 5 załącznika nr 6 do SIWZ (IPU). Nowa treść załącznika nr 6 do SIWZ (IPU) w załączeniu.