



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin; tel. (+48) 91 430 82 20; fax (+48) 91 462 48 42
e-mail: info@port.szczecin.pl; www.port.szczecin.pl

Szczecin, dnia 02.08.2024 r.

nr referencyjny OZ-091/39/IIL-15/2024

DO WYKONAWCÓW

dotyczy: postępowania prowadzonego zgodnie z przepisami ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks Cywilny (t.j. Dz. U. 2023 r., poz. 1610, ze zmianami) w trybie przetargu nieograniczonego pn.: **„Wykonanie modernizacji torów 114 - 116 na nabrzeżu Katowickim, na terenie Portu Szczecin, Rejon Przeladunków Masowych”**

I. Na podstawie ust. 1 i 2 Rozdziału VIII swz, Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

Pytanie 1:

W wyniku przeprowadzonej wizji w terenie stwierdzono rozbieżności zakresu prac opisanego w zaproszeniu do wzięcia udziału w postępowaniu przetargowym.

Stwierdzono, że odcinki torów nr 114-116 na znacznej długości są zabudowane płytami. Tory odkryte – niezabudowane przeznaczone do podbicia są znacznie krótsze niż zakłada to opis (3 odcinki torów po 290m = 870 mb)!

Zapłytywanie w torach nr 114-116 rozpoczyna się na wysokości końca Rkpd nr 239c/d.

Ponadto tory i rozjazd nr 238 na odcinkach odkrytych są mocno zanieczyszczone miałem węglowym. Stan podrozdnic kwalifikuje je do wymiany. Nie znany jest stan podkładów w torach przeznaczonych do podbicia. Poza tym odcinki torów odkrytych wraz z rozjazdem nie są bardzo kwalifikują się do podbicia.

Tory i rozjazd mogą ulec uszkodzeniu w czasie podbijania.

Proszę o skorygowanie zapisów i wprowadzenie niezbędnych zmian w obmiarach?

Czy Zamawiający potwierdza konieczność podbicia torów i rozjazdu nr 328 tylko na odcinkach niezabudowanych?

Jakiej wielkości są te odcinki?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że tory 114-116 znajdujące się na nabrzeżu Katowickim są zabudowane nawierzchnią drogową z płyt drogowych i CBP.

Fakt ten został opisany w SWZ, Rozdział I. Opis przedmiotu zamówienia, ust. 1 Przedmiot zamówienia: „Istniejąca konstrukcja torów 114 - 116 – Tor stykowy, Podkłady betonowe (rozstaw 60cm), przytwierdzenie typu „K”, szyny S49, podsypka tłuczniowa. Nawierzchnia zabudowana płytami betonowymi oraz płytami CBP. Szerokość międzytorza na odcinku prostym 4,50 m. W rejonie wjazdu na nabrzeże międzytorze zwęża się z uwagi na głowicę rozjazdową.”

Zamawiający podtrzymuje, zakres torów konieczny do podbicia opisany w SWZ, Rozdział I. Opis przedmiotu zamówienia, ust. 2.:

”- Modernizacja torów 114 na północnym odcinku nabrzeża w km 0+398 - 0+578
- Modernizacja torów 115 na północnym odcinku nabrzeża w km 0+317 – 0+497
- Modernizacja torów 116 na północnym odcinku nabrzeża w km 0+438 - 0+617
łącznie długość modernizowanych torów: 540 mb

Podbicie toru 114 w km 0+108 – 0+398
Podbicie toru 115 w km 0+027 – 0+317
Podbicie toru 116 w km 0+148 – 0+438
Regulacja w planie i profilu rozjazdu zwyczajnego numer 238”

Powyższe podbicie torów, mające na celu dowiązanie się niweletą do modernizowanego w ramach zadania „Poprawa dostępu do Portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego” układu torowego znajdującego się na płycie nabrzeża (tory 111-113) tj. 1,97 m n.p.m. zostanie wykonane zgodnie z OPZ po demontażu istniejącej nawierzchni drogowej.

Zamawiający w 2023 roku dokonał wymiany nawierzchni w torach 114-116 przewidzianych do podbicia.

Biorąc pod uwagę powyższe, Zamawiający nie widzi podstaw do wprowadzenia zmian w SWZ.

Pytanie 2:

Czy Zamawiający potwierdza, że długość torów do modernizacji ma być ograniczona do długości 3 x 180m tj. 540m czy może wg. Innego zapisu 440m?

Co pozostałymi odcinkami torów zabudowanymi płytami przejazdowymi i drogowymi?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza poprawność zapisów w SWZ.

Zakres robót:

- Modernizacja torów 114 na północnym odcinku nabrzeża w km 0+398 - 0+578
- Modernizacja torów 115 na północnym odcinku nabrzeża w km 0+317 – 0+497
- Modernizacja torów 116 na północnym odcinku nabrzeża w km 0+438 - 0+617
łącznie długość modernizowanych torów: 540 mb

Konstrukcja nawierzchni modernizowanych torów:

Nawierzchnia torowa:

- Szyny 49E1 (długość minimum 30m)
- Podkłady betonowe/strunobetonowe w rozstawie 60cm, przytwierdzenie typu „K”/”SB”
- Podsypka tłuczniowa (31,5-50), grubość warstwy min. 25 cm pod podkładem
- Warstwa ochronna z niesortu (0-31,5) o grubości min. 15cm
- Georuszt dwuosiowy
- Geowłóknina separacyjno-filtracyjna

Pozostałe odcinki nawierzchni torowej torów 114-116 były wymienione w 2023 roku.

Zamawiający, zgodnie z zapisami SWZ Rozdział I. Opis przedmiotu zamówienia, ust. 2., przewiduje wymianę nawierzchni drogowej na nabrzeżu:

Nawierzchnia drogowa:

- rozbiórka istniejącej nawierzchni drogowej z płyt betonowych i płyt CBP wraz z korytowaniem na całej długości nabrzeża (tory 114,115,116 i międzytorza) – długość ok. 440 mb, powierzchnia ok. 5940 m². Płyty CBP zewnętrzne i wewnętrzne w torach 114, 115 i 116 oraz 3 międzytorza: 114/115, 115/116, 116/szyna poddźwigowa.

- zabudowa torów nowymi płytami CBP oraz zabudowa międzytorzy płytami drogowymi lub nawierzchnią betonową, zbrojoną, wylewaną na mokro.

Podbudowa na całej szerokości torów 114-116 i międzytorzach wykonana z tłucznia 31,5 – 50mm i niesortu 0-31,5 mm, ułożona na georuszcie dwuosiowym i geowłókninie (warstwy kruszywa dostosowane do miąższości podbudowy torowej zapewniające stały spadek torowiska).

- dowiązanie się modernizowaną nawierzchnią drogową do przyległego torowiska 113 realizowanego w technologii bezpodsypkowej, fundamentu szyny poddźwigowej oraz płyty torowej od północy.

- Do wykonania zadania należy wykorzystać nowe płyty, szyny, podkłady oraz kruszywo na podsypkę i warstwę ochronną. Wykonawca przedstawi dokumenty jakościowe na użyte materiały (deklaracje, certyfikaty).

- Materiały nawierzchni torowej w tym geosyntetyki muszą posiadać dopuszczenia do stosowania w budownictwie kolejowym

- Wymagane są płyty drogowe o grubości min. 20 cm w klasie C35/45, zbrojone podwójną siatką lub wylewane na mokro w technologii zapewniającej tożsame parametry co płyty prefabrykowane. W przypadku wykonania płyt wylewanych na mokro, Wykonawca zaproponuje rozwiązanie dylatacji.

- Warstwa ochronna zabudowana na całej szerokości modernizowanych torowisk, wraz z międzytorzami

Pytanie 3:

Zgodnie z udostępnionym zał. Nr 6 planem schematycznym nawierzchni torów modernizowanych na bezpodsypkowe od nr 111 do 113 oraz fragmentów torów od nr 114 do 116 (na długości około 84m) oraz zał. Nr 7 planem schematycznym trudno jest zlokalizować opisane w zapytaniu kilometracje odcinków torów.

Proszę o korektę kilometracji i określenie wg. której z opisanych na planach schematycznych należy się posługiwać?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zapisy i kilometracja w SWZ jest tożsama z załącznikiem numer 7 tj. planem schematycznym bocznicy.

Załącznik numer 6 jest elementem Projektu Wykonawczego z kilometracją roboczą, stanowiący pogląd zakresu realizowanego zadania „Poprawa dostępu do Portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego”.

Pytanie 4:

Czy Zamawiający będzie wymagał od Wykonawcy opracowanie projektu wykonawczego na ww. modernizację?

Czy realizacja zadania ma być realizowana wyłącznie na podstawie zaproszenie do przetargu?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga opracowania projektu Wykonawczego

Zadanie będzie realizowane na podstawie Umowy zawartej pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą, w zakresie podanym w SWZ

Pytanie 5:

Czy Zamawiający wskaże miejsce do składowania urobku ziemnego pochodzącego z robót lub czy wykopany grunt trzeba z utylizować?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zgodnie z zapisami SWZ, Rozdział I. Opis przedmiotu zamówienia, ust. 2.

- Odpady z rozbiórki, oraz wszelkie odpady powstałe w trakcie realizacji zadania należy wywieźć i z utylizować na koszt Wykonawcy

- Wykonawca, przygotowując ofertę, musi wziąć pod uwagę całość prac i robót budowlanych niezbędnych do wykonania zadania, aby uzyskać cele określone w OPZ, a których wykonanie wynika z uwarunkowań wykonania przedmiotu zamówienia

II. Na podstawie ust. 6 Rozdziału VIII swz, Zamawiający dokonuje modyfikacji treści swz w wyniku której:

- 1) Rozdział I ust. 2, str. 4 SWZ, tiret ostatnie o treści „- **Odpady z rozbiórki, należy wywieźć i zutylizować na koszt Wykonawcy**”, otrzymuje nowe brzmienie:

„- Odpady z rozbiórki, oraz wszelkie odpady powstałe w trakcie realizacji zadania, należy wywieźć i zutylizować na koszt Wykonawcy”