

SKMMU.086.47.21

Gdynia, 2021-12-02

Dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego realizacji robót budowlanych dla zadania inwestycyjnego pt. „Modernizacja przystanku osobowego SKM Gdynia Grabówek” w ramach projektu „Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją Budyńku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronów na linii kolejowej nr 250”.

Zamawiający przedstawia w załączeniu odpowiedzi na pytania zadane w toku przedmiotowego postępowania, wraz z treścią pytań:

1. Prosimy o przedstawienie wymagań dotyczących geowłókniny rozdzielająco-filtracyjnej, wymagania wskazane w opisie oraz STWiORB są od siebie różne.

Odpowiedź:

Zgodnie z opisem technicznym

WYMAGANIA DLA GEOSYNTETYKÓW ROZDZIELAJĄCO-FILTRACYJNYCH		
Lp.	Właściwości	wartość wymagana
1.	Rodzaj geosyntetyku	włóknina
2.	Masa powierzchniowa	≥250 g/m ²
3.	Wytrzymałość na przebicie statyczne (badanie CBR)	≥ 2,0 kN
4.	Wytrzymałość na przebicie dynamiczne (średnica otworu)	≤ 20 mm
5.	Wytrzymałość na rozciąganie	≥16 kN/m
6.	Wydłużenie przy zerwaniu	50 -100%
7.	Wodoprzepuszczalność w kierunku prostopadłym do powierzchni wyrobu	≥1 x 10 ⁻⁴ m/s 1) ≥ 5 x 10 ⁻⁴ m/s 2)
8.	Zdolność przepływu wody w płaszczyźnie wyrobu przy nacisku 20 kPa	nie określa się 1) ≥ 5 x 10 ⁻⁴ m ² /s 2)
9.	Wielkość porów O90	0,06 -0,20 mm 3)
10.	Grubość przy nacisku 20 kPa	≥15 x O90

2. **Prosimy o potwierdzenie, że na zakresie wymiany nawierzchni w torze 501 (km 23+770 - 23+385) oraz w torze 502 (km 24+019- 23+386) należy zabudować szyny o twardości 350HT.**

Odpowiedź: Szyny o twardości 350HT należy zabudować na odcinkach wymiany nawierzchni zgodnie z punktem 3.2 opisu technicznego – układ torowy oraz z rys.1 Plan sytuacyjny.

3. **Prosimy o potwierdzenie, że szlifowanie szyn należy wykonać na zakresie wymiany nawierzchni oraz zakresie regulacji toru w planie i profilu (tak wynika z przedmiaru.,**

Odpowiedź: Szlifowanie szyn należy wykonać na odcinkach wymiany nawierzchni oraz na odcinkach przeznaczonych do regulacji.

4. **Prosimy o informację skąd wynika wartość 1,340 km w pozycji 1 oraz pozycji 17 przedmiaru branży torowej. Suma długości torów dla zakresu wymiany i regulacji wynosi 1240 mb.**

Odpowiedź:

Tor 501 – 23+900 – 23+353 = 547mb

Tor 502 – 24+049 – 23+258 = 791mb

Zamawiający przypomina, że przedmiar robót nie jest elementem oferty, ma charakter pomocniczy dla oferenta i nie jest podstawą wyceny.

5. **Prosimy o doprecyzowanie punktu 3.2. w opisie technicznym branży torowej. "Projektuję się nowe podkłady, elementy przytwierdzenia SB wkładki WKW 40 oraz przekładki podszynowe" Prosimy o podanie wymagań dotyczących wskazanych elementów nawierzchni torowej.**

Odpowiedź: Wymagania dotyczące zastosowanych materiałów znajdują się w STWiORB – Układ torowy.

6. **Prosimy o udostępnienie instrukcji SKM d-3, na stronie internetowej Zamawiającego instrukcja nie jest dostępna.**

Odpowiedź: Instrukcja d-3 została dołączona do odpowiedzi do pytań w dniu 02.12.2021 r.

7. **Czy wykonawca w swojej ofercie powinien uwzględnić dynamiczną stabilizację nawierzchni.**

Odpowiedź: Tak, zgodnie z zapisami STWiORB – Układ torowy.

8. **Prosimy o wyjaśnienie pozycji 7 d.3 w przedmiarze peronowym, czego dotyczy grubość podbudowy z betonu 50 cm. Czy na pewno jest to właściwa wartość.**

Odpowiedź: Grubość podbudowy pod ściankę peronową w przedmiarach, została dobrana na podstawie standardowych grubości przyjmowanych pod tego typu ścianki peronowe. Zamawiający przypomina, że wartości w przedmiarach należy traktować jako pomocnicze. Ścianki peronowe należy zabudować zgodnie z wymaganiami podanymi przez producenta, jak opisano w dokumentacji projektowej.

9. **Prosimy o poprawę jednostki w pozycji 11 d.3 w przedmiarze peronowym, zdaniem Wykonawcy właściwą jednostką jest mb.**

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że poprawna jednostka miary to „m”. Zamawiający przypomina, że przedmiar robót nie jest elementem oferty, ma charakter pomocniczy dla oferenta i nie jest podstawą wyceny.

10. **Prosimy o potwierdzenie, że na zakresie wymiany nawierzchni torowej należy wymienić jedynie szyny oraz tłuczeń kolejowy. Nowe podkłady, elementy przytwierdzeń SB, wkładki WKW 40 oraz przekładki podszynowe co do zasady należy wymienić jedynie w przypadku zniszczenia podczas demontażu nawierzchni.**

Odpowiedź: W uzupełnieniu do PW „0_opis techniczny_tory” pkt 3.2. Zamawiający wymaga wymiany 5% podkładów wraz ze złączkami, ze względu na stan techniczny podkładów. Lokalizacja podkładów do wymiany zostanie wskazana i ustalona na etapie realizacji robót.

PREZES
mgr *[signature]*owski

DYREKTOR
mgr *[signature]*czeczek

