

SKMMU.086.47.21

Gdynia, 2021-12-07

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 Budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronów na linii kolejowej nr 250”.

1. Na rzutach toru 502 istnieje zapis od strony Gdyni Głównej regulacja w profilu i brakuje dopisku z uzupełnieniem tłucznia – rozumiem że wykonamy podbijanie 100 m toru i zostawimy puste pola

Odpowiedź: Należy wykonać regulacje w profilu wraz z uzupełnieniem tłucznia.

2. Czy zamawiający wymaga zastosowania klinca dla podbudowy pod tor oraz w strefie przejściowej nad komorą podtorową czy niesortu frakcja 0-31,5 to jest niesort

Odpowiedź: Zamawiający wymaga zastosowanie klinca.

3. W przekroju normalnym toru jest wypełnienie kliniec połączone ze schodkiem z tłucznia czy istnieje możliwość rezygnacji ? Jak jest zastosowanie wykonania schodka z tłucznia?

Odpowiedź: Prace należy wykonać zgodnie z przekrojem normalnym, ponieważ kliniec ma drobniejszą frakcję od tłucznia i może mieszać się z podsypką. Głównie ze względu na separację kruszyw, zastosowano w dokumentacji schodek z tłucznia.

4. W przekroju normalnym warstwa geowłókniny separuje subwarstwę a warstwę klinca czy rozwiązanie jest prawidłowe ? Geowłókniną separuje się grunt rodzimy od klinca.

Odpowiedź: Zaprojektowane rozwiązanie jest prawidłowe i zgodne z instrukcją Zamawiającego SKM – D3. Jednakże Zamawiający wymaga ułożenie geowłókniny również pomiędzy gruntem rodzimym a warstwą klinca.

5. W przekroju normalnym jest wpisany podkład strunobetonowy PS-94 a po wizji lokalnej są podkłady PS-83 czy jest błąd ?

Odpowiedź: W przekroju normalnym powinny być wyrysowane podkłady PS-83.

6. Czy inwestor przewiduje konieczność utrzymania ruchu pasażerów ze strony ul. Osada Kolejowa na czas rozbiórek ? Czy tunel prowadzący od strony PLK może zostać całkowicie zamknięty na wysokości wejścia na peron SKM ?

Odpowiedź: Organizacja ruchu kolejowego, w tym dojścia na peron, w czasie realizacji robót została opisana w punkcie 7 OPZ.

7. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru peron o pozycję dotyczącą uzupełnienia podbudowy (grunt sypki  $U > 5$ , zagęszczany warstwami  $l_s > 0,9$ ) pod nawierzchnię peronu – ilość ok. 360 m<sup>3</sup>.

Odpowiedź: Wykonawca musi uwzględnić wszystkie wymagane roboty w swojej ofercie. Zamawiający przypomina, że przedmiar robót wypełniony przez Wykonawcę nie jest elementem oferty oraz Zamawiający nie ponosi odpowiedzialności za błędy w arkuszu. Przedmiar ma charakter pomocniczy i nie jest podstawą wyceny.

8. Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z ST.02.05 Odwodnienie liniowe o szerokości około 160 mm ma być z kratką żeliwną lub stalową?

Odpowiedź: Zgodnie ze STWiORB ST.02.05 punkt 2.2.

9. Prosimy o podanie klasy wytrzymałości dla kratki odwodnienia liniowego na peronie?

Odpowiedź: Klasa obciążeń – B125.

10. W PW Odwodnienie Opis techniczny w punkcie 3.2. Odwodnienie torowiska. znajduje się zapis: *Drenokolektory wykonane zostaną z rur DN100mm – DN200mm PP SN8 (częściowo ssące – szczeliny w górnej części rury na 120° obwodu)*. Określenie częściowo ssące LP znaczy że szczeliny znajdują się w górnej części rury na 220° obwodu. Jakie drenokolektory należy zastosować w realizacji?

Odpowiedź: Prace należy wykonać zgodnie z zapisami projektu wykonawczego 9.1, pkt. 3.2. należy zastosować drenokolektory wykonane z rur DN100mm – DN200mm PP SN8, szczeliny ssące w górnej części rury na 120° obwodu.

11. W projekcie PW Odwodnienie zastosowano konkretne rozwiązanie zbiornika retencyjno – infiltracyjnego. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zastosowanie rozwiązania równoważnego z warunkiem posiadania objętości nie mniejszej niż  $VR = 34,80$  m<sup>3</sup>?

Odpowiedź: Pojemność zbiornika retencyjnego ma być zgodna z dokumentacją projektową, czyli nie mniejsza niż 35,22 m<sup>3</sup>. Wymiary zbiornika retencyjnego, muszą umożliwiać wbudowanie go w dostępnym terenie.

12. Czy przepompownia w komorze przejścia podziemnego po wbudowaniu będzie podłączona do sieci elektrycznej?

Odpowiedź: Przepompownia docelowo będzie zasilana z rozdzielni peronowej (po wybudowaniu peronu) zgodnie z projektem wykonawczym branży elektrycznej dla peronu. W projekcie wykonawczym komory znajduje się informacja, że powinno zostać przewidziane zasilanie tymczasowe w przypadku wybudowania komory w pierwszej kolejności. Wykonanie zasilania tymczasowego leży po stronie Wykonawcy – należy je wykonać własnym staraniem i na własny koszt.

13. Czy możliwe będzie zastąpienie okładziny wiaty z blachy 1,5 mm płytami kompozytowymi np. ALUCOBOND

Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody.

14. Różnica wysokości ostatniego stopnia w komorze podziemnej wychodzi 4 cm powyżej płyt peronowych dlaczego? Czy schody techniczne nie kolidują z schodami komory podziemnej?

Odpowiedź: W projekcie założono "wyniesienie" schodów ponad powierzchnię peronu, z uwagi na fakt pozostawienia konstrukcji jako zamkniętej komory do czasu wykonania połączenia z częścią miejską oraz wyposażeniem obiektu. Do tego czasu, zastosowane wyniesienie będzie zapobiegało dostawianiu się wody z peronu w trakcie dużych opadów. W trakcie prac związanych z włączeniem obiektu do użytkowania, będzie wymagane lokalne dostosowanie powierzchni peronu. Schodów technicznych nie należy uwzględniać w zamówieniu, natomiast balustrady na końcu peronu należy zamontować przed wejściem do komory.

PROKURENT

*mgr Sławomir Szlendak*

Prokurent

*mgr Sławomir Szlendak*

