

SKMMU.086.47.21

Gdynia, 2021-11-30

**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. Z uwagi na brak informacji w PW i STWiORB, prosimy o zgodę na zastosowanie kłińca na warstwę ochronną i do wypełniania międzytorzy frakcji 4/31,5.

**Odpowiedź:** Warstwę ochronną należy wykonać zgodnie z ST.01.04 z uwzględnieniem odpowiedzi na pytanie do niniejszego SIWZ nr 8. Do wypełnienia międzytorzy Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie kłińca o frakcji 4/31,5.

2. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na wypełnienie międzytorzy tłuczniem frakcji 31,5/50 zamiast kłińcem?

**Odpowiedź:** Zamawiający nie wyraża zgody.

3. Prosimy o udostępnienie instrukcji SKM d-3 (D-4) na którą powołuje się PW torowy.

**Odpowiedź:** Zamawiający udostępnia przedmiotową instrukcję.

4. Wg SKM r-1 (R-1) - Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów, w torach położonych w łukach o promieniach 600 m i mniejszych, należy stosować: 1) szyny o wytrzymałości na rozciąganie główki szyny  $R_m \geq 1100$  MPa ze stali obrabianej cieplnie (twardości 350 HT). Wg opisu technicznego PW torowy: Standard konstrukcyjny nawierzchni musi spełniać wymagania: ... - szyny nowe typu 49E1 (350 HT), (zastosowane szyny muszą mieć długość minimum 120 metrów długości). Prosimy o wyjaśnienie dlaczego, mimo że tory do wymiany znajdują się na odcinkach prostych lub w łuku o R co najmniej 1740 m, zaprojektowano szyny 49E1 (350 HT)?

**Odpowiedź:** Zgodnie z opisem technicznym, należy zbudować szyny nowe typu 49E1 (350HT) zgodnie z wymaganiami Zamawiającego.

5. Prosimy o potwierdzenie, że w stanie istniejącym występują na odcinkach do wymiany podkłady PS94 w rozstawie 0,6 m, tzn. ze z samego rozstawu nie wynika konieczność doliczenia zakupu nowych podkładów.

**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.

6. W Opisie technicznym PW torowym znajduje się zapis: Złącza klejono-sprężone, które obejmuje zakres przedmiotowej inwestycji, należy wymienić na nowe: Tor nr 501 – km

23+460, Tor nr 502 – km 23+460, km 23+970. Prosimy o potwierdzenie że do wymiany są 3 pary złącz.

**Odpowiedź:** Zgodnie z PW „0\_opis techniczny\_tory” pkt 3.2.

7. Prosimy o potwierdzenie, że złącza klejono-sprężone, można wykonać bezpośrednio w torze.

**Odpowiedź:** Złącza klejono-sprężone należy wykonać bezpośrednio w torze.

8. W specyfikacji ST.01.04 znajduje się zapis: Kliniec do budowy warstwy ochronnej musi spełniać wymagania podane w „Warunkach technicznych utrzymania podtorza kolejowego - SKM d-3 (D-4)” oraz normie PN-EN-13450:2004 i PN-EN 13043:2004. Norma PN-EN-13450:2004 Kruszywa na podsypkę kolejową dotyczy podsypki o frakcji 31,5/50 i nie ma zastosowania dla kłińca. Prosimy o wykreślenie tej normy z wymagań dla kłińca.

**Odpowiedź:** Kliniec do budowy warstwy ochronnej musi spełniać wymagania podane w „Warunkach technicznych utrzymania podtorza kolejowego - SKM d-3 (D-4)” oraz normie PN-EN 13242+A1:2010 dla poniższych parametrów:

- kategoria uziarnienia Gc85/15,
- tolerancja typowego uziarnienia – kategoria Gtc20/17,5,
- wskaźnik płaskości – kategoria Fl<sub>20</sub>
- procentowa zawartość ziaren o powierzchniach przekuszonych lub łamanych - kategoria C<sub>90/3</sub>,
- zawartość pyłów - kategoria f<sub>2</sub>,
- odporność na rozdrabnianie – kategoria LA<sub>20</sub>,
- zawartość siarki – kategoria S<sub>2</sub>,
- mrozoodporność – kategoria F<sub>2</sub>

9. Prosimy o informację, czy do oferty należy załączać kosztorysy oparte na udostępnionych przedmiarach, mimo, że przedmiary mają tylko charakter pomocniczy?

**Odpowiedź:** Nie, do oferty nie dołącza się kosztorysów.

10. Czy w przedmiarach można dokonywać samodzielnie korekt obmiarowych, dopisywać i usuwać pozycje?

**Odpowiedź:** Dołączone przedmiary mają charakter pomocniczy dla Wykonawcy, a ewentualne opracowane na ich podstawie kosztorysy nie są dołączane do oferty.

11. W przedmiarze układ torowy znajduje się pozycja 16 d.5 Szyny staroużyteczne S49 - 99,960 t. Prosimy o wyjaśnienie, jakie koszty należy obliczyć w tej pozycji?

**Odpowiedź:** Szyny staroużyteczne należy zgodnie z pkt 11.1.5 OPZ dostarczyć do siedziby Zamawiającego. W powyższej pozycji należy przyjąć koszt transportu złomu. Zamawiający przypomina, że przedmiar robót nie jest elementem oferty, ma charakter pomocniczy dla oferenta i nie jest podstawą wyceny.

12. W przedmiarze układ torowy znajduje się pozycja 17 d.5 Szlifowanie szyn w torach głównych zasadniczych, w trybie początkowym przy zastosowaniu obrotowych tarcz

ściennych 1,340 km. Z uwagi na to, że do wymiany jest 1,018 km toru do regulacji 0,222 km, to dlaczego szlifowanie początkowe ma być przeprowadzone na starych szynach a nawet poza zakresem regulacji? Prosimy o korektę przedmiaru.

**Odpowiedź:** Należy dokonać szlifowania szyn na odcinku wymiany i regulacji nawierzchni. Łącznie 1340m. Zamawiający przypomina, że przedmiar robót nie jest elementem oferty, ma charakter pomocniczy dla oferenta i nie jest podstawą wyceny.

13. W przedmiarze układ torowy brakuje pozycji dot. regulacji torów przyległych z uzupełnieniem tłucznia – 0,222 km. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru.

**Odpowiedź:** Koszt regulacji torów należy ująć w pozycji 12 „Balastowanie torów...”. Zamawiający przypomina, że przedmiar robót nie jest elementem oferty, ma charakter pomocniczy dla oferenta i nie jest podstawą wyceny.

14. Czy w ramach zamówienia należy na odcinkach objętych wymiana nawierzchni torowej założyć nowe oznakowanie linii (tablice hm, pochylniki)?

**Odpowiedź:** Znaki hektometrowe tablicowe mają być umieszczone na istniejących słupach trakcyjnych lub nowych słupach trakcyjnych, które uległy wymianie podczas realizacji zadania. W przypadku usunięcia słupa trakcyjnego znak hektometrowy tablicowy należy umieścić na najbliższym słupie z odpowiednim domiarem. Dotyczy to również pochylników.

15. Czy w ramach zamówienia należy na odcinkach objętych wymiana nawierzchni torowej założyć nowe punkty stałe toru bezstykowego?

**Odpowiedź:** Zgodnie ze STWiORB – Układ torowy, pkt ST.01.06 Budowa torów - nawierzchnia torów. Należy wykonać punkty stałe z aktualizacją metryki.

16. Czy na odcinkach objętych regulacją i wymianą nawierzchni torowej znaki regulacji osi toru zostały założone, czy też należy wynieść projekt geometrii na słupy trakcyjne?

**Odpowiedź:** Zgodnie ze STWiORB – Układ torowy, pkt ST.01.06 Budowa torów - nawierzchnia torów

17. Prosimy o wyjaśnienie czy w przedmiarze peron pozycja 11 d.3 Budowa peronów - ustawienie ścianki peronowej o wys. 760-960 mm nad główkę szyny, z belką wieńczącą; peron na łuku; uszczelnienie masą poliuretanową pomiędzy elementem brzegowym a nawierzchnią peronu 416,4 m<sup>2</sup> nie powinna posiadać jednostki miary m zamiast m<sup>2</sup>?

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

CELONARZĄDZONY  
DYREKTOR BIURO GOSPODARSTWA  
mgr Bartłomiej Muczk

PROKURENT  
mgr Sławomir Pipke

