

Poznań, dnia 26.06.2025 r.

Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o., 61-052 Poznań, ul. Mogileńska 10G prowadzący postępowanie zakupowe na realizację zadania pn.: „Kompleksowy remont przejazdu kolejowo-drogowego w km 339,290 linii nr 003 Warszawa – Kunowice w technologii bezpodsypkowej BFL GTP” przekazuje poniżej pytania wniesione przez Wykonawców wraz z odpowiedziami:

Pytanie 1 - Kto kupuje płyty GTP oraz czy mają to być płyty standardowe czy z osłonami kanału przyszynowego?

Odpowiedź – Zakup płyt GTP po stronie Zamawiającego. Płyty są z osłonami po wewnętrznej stronie kanału (żłobka).

Pytanie 2 - Kto wykonuje spawy?

Odpowiedź – Wykonanie spawów po stronie Zamawiającego. Po stronie Wykonawcy tymczasowy montaż na łubki wraz ze ściskaczami szynowymi.

Pytanie 3 - Kto wprowadza tymczasową organizację ruchu drogowego (proszę o wgląd do projektu). Proszę również o podanie harmonogramu wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu.

Odpowiedź – Wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu po stronie Zamawiającego. Tymczasowa organizacja ruchu na przejeździe w takim samym terminie jak zamknięcia torowe, tj. 28.07 – 04.08.2025r. Projekt obecnie jest na etapie uzgodnień.

Pytanie 4 - Czy jest możliwość wydłużenia zamknięcia jezdni poza wskazany termin 28.07-04.08.

Odpowiedź – Jest możliwość wydłużenia zamknięcia drogi do maksymalnie 10 dni łącznie.

Pytanie 5 - Czy jest harmonogram zamknięć torów kolejowych, proszę o udostępnienie.

Odpowiedź – Tor nr 1 – zamknięcie do 31.07.2025r., tor nr 2 – zamknięcie od 01.08.2025r.

Pytanie 6 - Czy jest regulamin wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej, proszę o udostępnienie.

Odpowiedź – Regulamin wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej jest obecnie w opracowaniu.

Pytanie 7 - Kto wyłącza napięcie w sieci trakcyjnej i kto reguluje sieć trakcyjną po robocie.

Odpowiedź – Wyłączenie napięcia i regulacja sieci trakcyjnej po stronie Zamawiającego.

Pytanie 8 - W projekcie zwiększona jest grubość podbudowy pod płytami GTP do 55 cm, a w załączonej instrukcji montażu GTP podbudowa ma 45 cm. Czym podyktowane jest zwiększenie grubości podbudowy o dodatkowe 10 cm.

Odpowiedź – Grubość warstwy podbudowy wynika z warunków gruntowo – wodnych. Podbudowę należy wykonać zgodnie ze wskazaniem Projektanta, tj. 55 cm.

Pytanie 9 - Czy podczas remontu przejazdu należy ponownie wbudować staroużyteczne podkłady betonowe?

Odpowiedź – Tak, należy zabudować podkłady staroużyteczne.

Pytanie 10 - W projekcie na każdym torze jest układanie 10 szt. płyt GTP co daje długość 26m, w RCO widnieje, że należy przygotować podbudowę pod płyty na długości 38 m czy wartość ta jest poprawna, a jeśli tak to z czego ona wynika (podkłady na 12 m za płytami będą wtedy leżeć na niesorcie zamiast na tłuczniu).

Odpowiedź – Podbudowę składającą się z dwóch warstw stosujemy tylko pod płytami GTP (30 cm + 25 cm), natomiast warstwę ochronną (pierwszą warstwę podbudowy) stosujemy na dłuższym odcinku. W pkt. 6 RCO warstwę ochronną z niesortu o grubości 30 cm należy wykonać w ciągłości na długości stref przejściowych i przejazdu (36 m + 2 x 15 m). Drugą warstwę podbudowy o grubości 25 cm zgodnie z pkt. 8 RCO należy wykonać wyłącznie pod płytami GTP tj. na długości 26 m.

W związku ze zmianą długości warstwy ochronnej Zamawiający przekazuje zaktualizowane RCO.

Z poważaniem

NACZELNIK DZIAŁU
Realizacji i Monitorowania Robót
Agnieszka Fedrycz