

MAO/JRP/588/12

Dotyczy: przetargu nieograniczonego o numerze sprawy UE/JRP/598/2012.

W związku z pytaniami Wykonawców odnośnie treści SIWZ dla zadania pn.: „Modernizacja torowiska tramwajowego wydzielonego linii 15, 21, 24, 27 w ciągu ul. 3 Maja, CWK w Sosnowcu wraz z peronami”, „Modernizacja przejazdów na terenie Sosnowca: ul. 3 Maja, skrzyżowanie z ul. Parkową i ul. Mościckiego (zadanie nr 28)”, „Modernizacja linii tramwajowej w Sosnowcu na ul. 3 Maja, od CWK do Pętli Zagórze (zadanie nr 29)” w ramach realizacji Projektu pn.: „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą”, POIS.07.03.00-00-012/11 współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wyjaśniamy:

Pytanie 1

„Modernizacja przejazdów na terenie Sosnowca: ul. 3 Maja, skrzyżowanie z ul. Parkową i ul. Mościckiego (zadanie nr 28)”, w STWiORB Sosnowiec Mościckiego i Parkowa – TORY pkt. 2.2.3 Nawierzchnia torów jako jeden z elementów nawierzchni torów ujęto podkładki stalowe o wym. 80 x 70 x 20mm, natomiast w PW opis techniczny – Sosnowiec oraz na rysunkach zamieszczonych w dokumentacji brak tego elementu.

Czy należy zastosować podkładki stalowe o wym. 80 x 70 x 20 mm? Jeśli tak, prosimy o uzupełnienie dokumentacji o szczegółów ukazujący miejsce zabudowy powyższego materiału.

Odpowiedź 1

Nie. Należy wykonać zgodnie z PW.

Pytanie 2

„Modernizacja przejazdów na terenie Sosnowca: ul. 3 Maja, skrzyżowanie z ul. Parkową i ul. Mościckiego (zadanie nr 28)”, w STWiORB Sosnowiec Mościckiego i Parkowa – TORY pkt. 2.3.3 Nawierzchnia torowa ujęto podkłady strunobetonowe PST94/SB-3/Ri6N, natomiast na rys. T_5 przekroje konstrukcyjne -297x550 ujęto podkłady PT99/SB/Ri60N.

Wnosimy o ujednoczenie wymagań dla podkładów o długości 2300mm, zgodnie z aktualną normą PN-EN-13230:2009, względem ich masy w przedziale 185-210kg.

Odpowiedź 2

Należy przyjąć podkłady typu PT99/SB/Ri60.

Pytanie 3

„Modernizacja przejazdów na terenie Sosnowca: ul. 3 Maja, skrzyżowanie z ul. Parkową i ul. Mościckiego (zadanie nr 28)”, w STWiORB Sosnowiec Mościckiego i Parkowa – TORY w pkt 5.6.1 Nawierzchnia w torach tramwajowych, posadowionych w płycie prefabrykowanej [nawierzchnia jezdna], znajduje się zapis, z którego wynika, że w górnej części szczeliny między szyną a nawierzchnią drogową o wymiarach 2x4,5cm należy zastosować Icosit KC FM 1 lub materiał o nie gorszych właściwościach, natomiast wg rys. T_7 szczegóły mocowania A,B,C-297x650 oraz PW opis techniczny – Sosnowiec, szczelinę należy wypełnić w całości materiałem Icosit KC 340/45.

Z jakiego materiału należy wykonać górną część szczeliny między szyną a nawierzchnią drogową?

Odpowiedź 3

Dla umieszczonej w projekcie nawierzchni torowej posadowionej na płycie prefabrykowanej – nie występują szczeliny między szyną a nawierzchnią drogową. Umieszczoną w komorze zalewowej (prefabrykowanej płyty torowej) szynę należy w całości zalać materiałem np. Icosit KC 340/45 (lub materiałem o nie gorszych właściwościach) do wysokości górnej powierzchni główki szyny, zgodnie ze „szczegółem mocowania A” podanym na rys. nr 7.

Pytanie 4

W zadaniu „Modernizacja torowiska tramwajowego wydzielonego linii 15, 21, 24, 27 w ciągu ul. 3 Maja, CWK w Sosnowcu wraz z peronami”, w STWiORB D-10.04.04-PU Nawierzchnia torów tramwajowych tor „na podlewie punktowym” p-kt. 2.3. Materiały do przytwierdzenia i kotwienia szyn znajduje się zapis: *Czterootworowe podkładki żebrowe winny być zakotwione przy pomocy co najmniej dwóch kotw.* W przedmiarze dot. tego zadania poz. 60 zapisano: *Kotwienie torów z wykorzystaniem istniejących otworów-8 kotew na jeden tor=1 komplet (320/8).* Podkładki żebrowe PT180 są produkowane jako 6 otworowe.

Czy można zastosować mocowanie każdej z podkładek za pomocą 2 kotew?

Odpowiedź 4

W sprzedaży dostępne są podkładki żebrowe PT180 4 otworowe. Można zastosować podkładki PT180 6 otworowe, przy czym należy zamocować za pomocą 2 kotew w środkowych otworach.

Pytanie 5

W zadaniu „Modernizacja torowiska tramwajowego wydzielonego linii 15, 21, 24, 27 w ciągu ul. 3 Maja, CWK w Sosnowcu wraz z peronami”, w Opisie technicznym p-kt 4.2.2 Projektowana konstrukcja torowiska „podlew punktowy” znajduje się zapis: *Między stopką szyny a podkładką żebrowa przekładka z elastomeru.* W STWiORB D-10.04.04-PU nie sprecyzowano wymagań dla tego materiału.

Jakie parametry ma posiadać i z jakiego materiału ma być wykonana przekładka z elastomeru?

Odpowiedź 5

Przekładki wibroakustyczne między szyną a podkładką żebrową należy zastosować z elastomeru korkowego, o parametrach:

- grubość 6 mm,
- sztywność statyczna dla obciążenia 15-35 kN ≥ 100 kN/mm,
- sztywność dynamiczna dla obciążenia 15-35 kN ≥ 100 kN/mm,
- oporność elektryczna $\geq 106 \Omega$

Pytanie 6

W zadaniu „Modernizacja torowiska tramwajowego wydzielonego linii 15, 21, 24, 27 w ciągu ul. 3 Maja, CWK w Sosnowcu wraz z peronami”, w STWiORB D-10.04.04-PU Nawierzchnia z torów tramwajowych tor „na podlewie punktowym” oraz D-10.04.01-KL Konstrukcja trakcyjna torów tramwajowych p-kt. 2.1. Szyny, znajduje się zapis: *Należy zastosować szyny rowkowe o profilu 60R2, spełniające wymagania aprobaty technicznej, wykonane ze stali w dolnym zakresie parametrów gatunku 900, odmiany C, klasy S o twardości 260HB bez obróbki cieplnej (według europejskiej nomenklatury o profilu 60R2 ze stali R260 wg PN EN 14811).*

Skąd wynika wymóg spełniania przez szyny wymagań aprobaty technicznej, jeżeli szyna posiadać będzie deklarację zgodności z PN EN 14811?

Odpowiedź 6

Należy zastosować szyny typu 60R2 w gatunku stali R260, dł. 18m, wykonanych zgodnie z PN-EN 14811+A1:2010. Szyny powinny posiadać deklarację zgodności z powyższą normą.

Pytanie 7

W zadaniu „Modernizacja torowiska tramwajowego wydzielonego linii 15, 21, 24, 27 w ciągu ul. 3 Maja, CWK w Sosnowcu wraz z peronami”, w STWiORB D-10.04.01-KL Konstrukcja klasyczna torów tramwajowych p-kt. 2.5. Warstwa ochronna, znajduje się zapis: *Na warstwę ochronną w torowisku klasycznym przewidziano naturalne kruszywo mineralne łamane, niesortu o frakcji nominalnej 31,5/50mm wg. PN-EN 13450. W opisie technicznym p-kt. 4.2.1. Projektowana konstrukcja torowiska znajduje się zapis: Jako wzmocnienie podłoża pod warstwą filtracyjną przewidziano ułożenie warstwy ochronnej z niesortu (kruszywa łamanego 0/31,5) o wskaźniku różnoziarnistości $U > 15$ (dla zapewnienia zarazem szczelności warstwy), której musi być nadany spadek poprzeczny w kierunku drenażu.*

Z jakiego materiału (wg jakiej normy) ma być wykonana warstwa ochronna?

Odpowiedź 7

Warstwa ochronną w torowisku klasycznym przewidziano z niesortu (kruszywo łamane o frakcji 0/31,5mm) o wskaźniku różnoziarnistości $U > 15$. Minimalna grubość warstwy mieszanki wynosi 25cm.