

AJÁNLATTEVŐI KÉRDÉSEK – AJÁNLATKÉRŐI VÁLASZOK

69-es villamos vonal, Nyírpalota úti útátjáró építése és a csatlakozó vágány felújítása

(Tender szám: 15/TB-438/12)

1. **kérdés:** A műszaki diszpozícióban kiírt M48-as sín helyett lehetséges-e S49-es sín beépítése?

Válasz: S49-es sín beépítését kizáróan a megszűnő, bebetonozott Ph. vágány helyére lehet beépíteni (beleértve a paneles útátjárót is), melyet ajánlatkérő elfogad.

2. **kérdés:** A beruházási diszpozíció 2.1. pontjában az áll, hogy a Ph bebetonozott talpfás útátjárók helyett előregyártott vb. paneles útátjárót kell építeni. A kiadott helyszínrajz alapján 151,9 vm Ph bebetonozott talpfás vágány található. A kiírás 97 vm Edilon rendszerű útátjáró építését tartalmazza. Kérem T. Ajánlatkérőt, hogy az Edilon útátjárók kezdő és végszelvényeit szíveskedjen meghatározni.

Válasz: Az előregyártott útátjáró panelek tervezése előzetes helyszíni felmérés alapján kell, hogy készüljön. A paneleknek a teljes útátjárót kell lefedniük.

Ajánlatkérő 4 db 24 m széles útátjáró (Az árazatlan költségvetés 16. tételsorában 96 vm paneles útátjáró építése szerepel) megépítését kéri, a helyszíni sajátosságoknak megfelelően, keresztmetszetben eltolt kivitelezéssel. Az „többletként” elbontásra kerülő bebetonozott Ph. vágány helyére új zúzottkő, új betonalkaj, új sínek kerülnek. Akár M 48-as, akár S49-es sínből készülhet a vágány ezeken szakaszokon.

3. **kérdés:** A helyszíni bejáráson elhangzott, hogy a gyalogátjárókban elegendő lenne a vezető szögvasas aszfalt burkolatú felépítmény.

Kérdés: Lehetséges-e a gyalogátjárókban vezetővasas aszfalt burkolatú felépítmény építése?

Válasz: A diszpozíció szerint: „A gyalogátjárókban keret nélküli, elemes beton útátjáró paneleket kell elhelyezni min. 60 mm vályúbőség biztosításával.” Ez jelenthet UAB típusú acélkeret nélküli beton elemeket, polimerbeton elemeket vagy ezekkel egyenértékű útátjáró burkoló betonelemeket.

4. **kérdés:** A helyszíni bejárás során a vágányban Oetl kengyelek meglétét tapasztaltuk. Szükséges-e az Oetl kengyelek visszaépítése?

Válasz: Nem szükséges.

5. kérdés: A helyszíni bejárásan elhangzott, hogy az alátétlemez alatti műanyag lemezeket nem kell kicserélni. Szükséges-e az alátétlemez alatti műanyag lemezek cseréje?

Válasz: Csak az új betonlajokra kell az alátétlemezek alá új műanyag lemezeket elhelyezni és az árazatlan költségvetés 12. tételsorában előirányzott 40 db betonalj javításához kell számolni velük.

6. kérdés: A beruházási diszpozíció 2.2. pontja szerint forgalomtechnikai tervet kell készíteni és engedélyeztetni. A forgalomtechnikai tervezés díját mely soron kell szerepeltetni?

Válasz: Az árazatlan költségvetés módosításra került, a kiegészítő tájékoztatással egy időben az ajánlattevők rendelkezésére bocsájtjuk. Az árazatlan költségvetés főösszesítőjének 3. tételsorába kell a forgalomtechnikai tervezés díját szerepeltetni.

7. kérdés: A forgalomtechnikai tervek ár kalkulációjához kérjük a forgalomtechnikai diszpozíciót megadni szíveskedjenek.

Válasz: Külön forgalmi diszpozíció nincs. Az útátjárók cseréjét fél útlezárás mellett lehet kicserélni. A kivitelezési forgalomtechnikai tervek elkészítése és jóváhagyatása a kivitelező feladata.

8. kérdés: Az előregyártott vb. elemes sínkörülöntéses útátjárók építése során lehetséges-e az útátjárók teljes lezárása (1 ütemben történő építése)?

Válasz: Véleményünk szerint erre nincs lehetőség, de örömmel vennénk, ha a kivitelezés az útátjárók teljes lezárásával valósulna meg. Az elfogadott forgalomtechnikai terv függvénye.

9. kérdés: A költségvetés pályaépítési munkák táblázatban 698 vfm vágányt szükséges elbontani a talpfás vágányokon felül a 9. sz. tétel alapján. A 10. tétel 328 db LX v.b. alj bontását írják elő. Kérdésünk, hogy az átlagos 71 cm-es aljtávolság mellett a többi v.b. miért nem került mennyiségileg meghatározva, ha a teljes hosszban síncserét kell, minimum felsőágyazat csérvel végrehajtani? Talán ezekben a vágányszakaszokban közel összesen 233 vfm hosszban az LX aljak és a felsőágyazat sem kerül elbontásra?

Válasz: Felső ágyazat cserét – a kiírásnak megfelelően – csak a villamos megállóokban és a gyalogos átkelőhelyek körzetében kell elvégezni.



Természetesen a vízszákos részeken teljes ágyazatcsere szükséges. Az említett 233 vfm hosszú szakaszon a vágányt és a felső ágyazatot nem kell elbontani.

10. kérdés: A költségvetés pályaépítési munkák táblázatban 756 vfm keresztaljas vágányt szükséges megépíteni a 14. tétel alapján. A 12 és 15 sz. tételeken összesen 440 db v.b. alj beépítése számolandó el. Kérdésünk, hogy a hiányzó alj darabszám a megadott átlagos 71cm aljtávolság figyelembe vételével miért nem került kiírásra, mint aljtávtól függő tétel? Ezeket az aljak a helyi bontásból, fellemezelt állapotban, javítás nélkül kell figyelembe venni, új kapcsolószerekkel?

Válasz: 756 vm síncsere szerepel a 14. tételsor alatt. A 756 vm hosszon mindössze 400 db új betonalj kerül beépítésre (a villamos megállóknban, a gyalogos útátjárókban, valamint az elbontásra kerülő bebetonozott talpfás vágány – új útátjárók és a Vg. 48,5 kg-os vágány közti szakasz – helyére. A 12. tételsorban szereplő 40 db betonalj javítása az általunk kijelölésre kerülő aljakra vonatkozik. A többi betonaltat fellemezelt állapotban, javítás nélkül kell figyelembe venni, új kapcsolószerekkel.

11. kérdés: A beruházási diszpozíció 2.1. pontjában az építendő fejezetben leírtakkal kapcsolatban az alábbiakra kérünk válaszokat:

a) Az M48 sín megnevezés alatt, milyen paraméterekkel rendelkező 48-as rendszerű sínt értenek?

Válasz: Vg. 48,5 kg-os sín.

b) Szíveskedjenek a Pandrol K-konverzió leerősítésről részletrajzot adni, mert erről sincs adatszolgáltatás a „Közúti vasúti pályaépítési és fenntartási műszaki adatok és előírások”-ban.

Válasz: A kiegészítő tájékoztatás mellékleteként megküldjük.

c) A gyalogátjárókban beépítendő/összesen 42 vfm hosszban a 23. sz. költségvetési tétel alapján/ keret nélküli beton panelek külső és belső elemeinek méreteit kérjük megadni az egyenesben és íves vágányban való beépítéshez.

Válasz: A diszpozíció szerint: „A gyalogátjárókban keret nélküli, elemes beton útátjáró paneleket kell elhelyezni min. 60 mm vályúbőség biztosításával.” Ez jelenthet UAB típusú acélkeret nélküli beton elemeket, polimerbeton elemeket vagy ezekkel egyenértékű útátjáró burkoló betonelemeket. A vállalkozó szabadon dönthet, hogy milyen elemet épít be, ezért nincs meghatározva méret.

d) Az előregyártott vasbeton pályalemez acél síncsatornában a vályúbőséget 60mm-ben határozták meg a zárójelben közölt V= 25 mm adat mire vonatkozik? Szíveskedjenek a csatolt

mintakeresztszelvényből egy használható részletrajzot adni a vályuról és a beépítendő sín elhelyezéséről.

Válasz: Az acélvályú függőleges elemének minimális vastagságára a vágánytengely felőli oldalon.

e) A Nyírpalota úti Ph sínes bebetonozott talpfás útátjárók betonlappal együtt bontandók el 126 vfm hosszban. a pályaépítési munkák költségvetésében a 6. sz. tételben. Az útátjárókban összesen 96 vfm körülöntéses vágány épül a nevezett költségvetés 16. sz. tétele alapján. Kérdésünk, hogy a hiányzó 126-96 vfm = 30 vfm hosszban az alsóágyazat mennyiségét miért nem szerepeltetik a költségvetésben?

Válasz: Az árazatlan költségvetés 19. tételsorában a cserélendő szakasz teljes zúzottkő mennyisége szerepel.

12. kérdés: A beruházási diszpozíció mellékletében a mintakeresztszelvény jobb oldali ábrája nem egyezik az ott leírt réteggel. Továbbá kérjük a mintakeresztszelvény adatait kiegészíteni keresztirányú méretekkel a v.b. panel alatti rétegekre vonatkozóan.

Válasz: A mintakeresztszelvény tájékoztató jellegű, az útátjáró kialakítását, a beton elemeket meg kell tervezni, annak alkalmasnak kell lennie a villamos és a közúti terhelés elviselésére is.

13. kérdés: A pályaépítési munkák költségvetési kiírásnak bontási munkáiból kikerülő kötszerek, v.b. aljak és talpfák hová kerüljenek elszállításra?

Válasz: Még beépíthető anyagokat a BKV Zrt. 280-as számú raktárába kell a Kivitelezőnek beszállítani. Az ócska vasanyagokat a BKV Zrt. szerződéses partnerével a helyszínről elszállíttatja, előzetes egyeztetés alapján. A vb. aljak és talpfák dokumentált, lerakóhelyre való elszállítása a Kivitelező feladata, ezek veszélyes hulladéknak számítanak, ezeket a környezetvédelmi előírásoknak megfelelően kell kezelni.

14. kérdés: A teljes vágányhosszban el van szennyezve az ágyazat, a burkolatoktól a csapadékvíz a villamos pályára folyik jelenleg, sőt víznyomócső törése miatt napjainkban is ázik a kb 47 + 10 szelvényekben az alépítmény. Indokoltnak látjuk az alsóágyazat cseréjét is, hogy az átépítés után a vágány paraméterei tarthatóak legyenek a garanciális kötelezettségben belül.

Válasz: Az útátjáró melletti területeken teljes ágyazat cserét kell figyelembe venni. A vízcsőtörés helyreállítása nem a Vállalkozó feladata.

15. kérdés: Kérjük T. Ajánlatkérőt nyilatkozzon arról, hogy az építési területen



található-e bármilyen közmű? Amennyiben érintett közműről van tudomása, arról nyilatkozzon, és azzal kapcsolatos teendőkről és költséghelyeiről is.
Válasz: Nincs tudomásunk a vágányzónát érintő közművekről.

16. kérdés: Kérjük T. Ajánlatkérőt, hogy a helyszíni bejárásom elhangzottak alapján megerősíteni szíveskedjen, hogy az átépítendő gyalogos átjárók burkolata: „aszfaltburkolatú nyomcsatornát biztosító élvédő szögacéllal szerelt útátjárók kialakítása az elvárás”.

Válasz: A diszpozíció szerint: „A gyalogátjárókban keret nélküli, elemes beton útátjáró paneleket kell elhelyezni min. 60 mm vályúbőség biztosításával.” Ez jelenthet UAB típusú acélkeret nélküli beton elemeket, polimerbeton elemeket vagy ezekkel egyenértékű útátjáró burkoló betonelemeket.

17. kérdés: Kérjük megerősíteni, hogy ahol GEO alátétlemez csere nem történik, ott az alátétlemez alá való műanyaglemez cseréje nem szükséges!

Válasz: Igen, megerősítjük.

18. kérdés: Az átjárókban kialakítandó túlemelés: a „Sárga könyv” vonatkozó pontjának értelmében, az adott ívsugarat és tervezési sebességet figyelembe véve a **csökkentett túlemelés** (a csökkentett értéket a keresztező átjáró miatt kell figyelembe venni) érték 0 mm.

A hatályos útügyi műszaki előírások szerint az útpályára vonatkozó hullámosság ill. a hosszirányú meredekség mértéke 4 m-es bázison 12-16 mm lehet maximum. Az elvárt 35 mm-es túlemelésből adódó keresztasztervényi kialakítás nem felel meg az útügyi előírásoknak. Álláspontunk szerint mindkét előírás („Sárga könyv”, útügyi előírások) alapján szükségtelen túlemelést alkalmazni, ezért kérjük T. Ajánlatkérőt a kiírás módosítására.

Jelezni szeretnénk, hogy amennyiben Ajánlatkiíró ragaszkodik az eredeti kiíráshoz, úgy az ebből adódó következményeket (a csatlakozó útpálya burkolat nagyobb mértékű átépítése, melyhez közútkezelői engedély szükséges, továbbá a keletkező rossz utazási komfort, ill. a többlet dinamikai hatások) is vállalnia kell. Javasoljuk az Ajánlatkiírónak, hogy egyeztessen a közút kezelőjével.

Válasz: A helyszínrajzi adottságok és a geometriai kialakítás a „Sárga könyv” 2000-ben történő hatálybalépése előtti tervezési irányelveknek megfelelőek. Helyben maradó átépítésnél általában a meglévő törzskönyvben rögzített pályageometria építendő vissza. Az új szabályozás valóban megengedi a 35 km/órás sebességnél a 20mm-es túlemelési értéket. Az új pályalemezek megtervezésénél ez a 20 mm-es érték veendő figyelembe. Alkalmazható, elfogadható a lemezek sarkán enyhe, de hosszú letörés. Csak abban az esetben lehet 0 mm túlemelést betervezni, ha az útügyi műszaki előírások az előbb említett módon semmiképpen sem elégíthetők ki!

19. kérdés: Kérjük megadni a beépítendő Vignol sínek pontos anyagminőségét!

Válasz: R260 az anyagminőség mindenhol.

20. kérdés: Kérjük a síncsiszolás módjának pontos meghatározását, kézi kiscépes vagy önjáró síncsiszoló gép megjelölését!
Válasz: Önjáró síncsiszológép alkalmazását kérjük a revétlenítés és az áram-visszavezetés biztosítása céljából.

21. kérdés: Kérjük, hogy a 306/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet - az építési beruházások közbeszerzésének részletes szabályairól 1.sz melléklet **2.3.3 sz.** pontja alapján a teljes útátjáró valamennyi **mintakeresztszelvényét** (különös tekintettel a csatlakozó közúti útpályára) Ajánlattevő részére biztosítani szíveskedjenek. Itt szeretnénk megkérdezni, hogy az útátjáró tervezési feladata a Kbt. Szerint nem minősül-e tervezési munkának, főleg, ha azt engedélyeztetni kell a közút kezelőjével?

Válasz: Ajánlattevő keresztshelvényekre gondolhatott, ezek nem állnak rendelkezésre. A műszaki diszpozíció részeként mintakeresztszelvényt az ajánlattevők részére biztosítottunk. A vágánycsere a jelenlegi nyomvonalon történik, tervezést nem igényel.

22. kérdés: Kérjük T. Ajánlatkérőt a vágányzár időtartamának felülvizsgálatára, tekintettel a közút szempontjából érintett betonozási munkálatok után betartandó technológiai időkre. Önök szerint az elemeket fogadó betonágnak hány napos szilárdsággal kell rendelkeznie, hogy az közúti teherre alkalmas legyen?

Válasz: Minimum 7 napos szilárdság az elvárás. Kötésgyorsító adalékok és egyéb technológiák alkalmazása megengedett.

23. kérdés: Kérjük T. Ajánlatkérőt, hogy a költségvetési tételsorok mennyiségei adatait valamint az esetlegesen új tételsorokat módosítani szíveskedjen (pl. aszfaltburkolatú gyalogátjárók építése esetén– aszfaltozási mennyiség módosítása, beépítendő betonalj mennyisége).

Válasz: A diszpozíció szerint: „A gyalogátjárókban keret nélküli, elemes beton útátjáró paneleket kell elhelyezni min. 60 mm vályúbőség biztosításával.” Ez jelenthet UAB típusú, acélkeret nélküli beton elemeket, polimerbeton elemeket vagy ezekkel egyenértékű útátjáró burkoló betonelemeket. A gyalogátjárókban cserélendő aljak mennyiségét a kiírásban figyelembe lett véve.

24. kérdés: Kérjük megerősíteni, hogy sínvádorlángátzó eszközök, valamint nyomtávtartók beépítését, visszaépítését T. Ajánlatkérő nem kéri, ha igen kérjük a költségvetési sorok módosítását.

Válasz: A sínvádorlángátzó eszközök és nyomtávtartó rudak visszaépítését nem kérjük.

25. kérdés: Kérjük megerősíteni, hogy T. Ajánlatkérő az útátjárók kialakításánál víztelenítéssel nem számolt, az a Kivitelezőnek nem feladata.

Válasz: Megerősítjük.

26. kérdés: Kérjük megadni a vissznyereményi anyagok beszállításának helyét különös tekintettel a sínanyag elszállítására vonatkozólag!

Válasz: Még beépíthető sínanyagot a BKV Zrt. 280-as számú raktárába kell a Kivitelezőnek beszállítani. Az ócska sínanyagot a BKV Zrt. szerződéses partnerével a helyszínről elszállíttatja, előzetes egyeztetés alapján.

27. kérdés: A vissznyereményi talpfa veszélyes hulladéknak számít-e, és ha igen elhelyezése kinek a feladata?

Válasz: Igen, a talpfák veszélyes hulladéknak számítanak, a Kivitelező feladata azok dokumentált, lerakóhelyre való elszállítása.

28. kérdés: A Páskomliget u 75 sz előtti szívóponthoz szükséges –e mechanikai védelmet kialakítani? Ha igen akkor az milyen legyen és hol költségeljük?

Válasz: Nem kell védelmet kialakítani.

29. kérdés: A kiírás 3. tétel kábel javítás rendelkezik-e a kiíró pontos adatokról a hibajavításával kapcsolatban vagy azt a kivitelezőnek kell megkeresni?

Válasz: A kivitelezőnek kell megkeresni.

30. kérdés: A Kolozsvár úti szívópontok cseréje esetén szükséges útburkolatbontás és ideiglenes forgalom terelés ennek az ügyintézése kinek a feladata?

Válasz: A Vállalkozó feladata.

31. kérdés: A szívópontok javítása és a pályás javítások nem egy helyen vannak a vágányzár a teljes javítási területre vonatkozik?

Válasz: A vágányzár a javítandó szívópontok helyén is érvényben van.

32. kérdés: A kiírás 5 tétele a Páskomliget u 61 sz előtt a kiírás sínszekrények javítására szól, de jelenleg ott nincs sínszekrény ha kell beépíteni akkor melyik típust Poligon v Főmterv ?

Válasz: Nyitott vágány esetén poligon, zárt vágány (közút is megy / mehet rajta) Főmterv típusú.

33. kérdés: Tárgyi közbeszerzési eljárás 2013.04.04-én tartott helyszíni bejárásán megígérték, hogy az elvileg az ajánlati dokumentáció részét képező, de azt nem tartalmazó fotókat e-mail-en megküldik. Kérjük a fotókat, valamint a helyszíni bejárás jegyzőkönyvét mielőbb küldjék meg részünkre.

Válasz: A bejárás során érdemi információ nem hangzott el, ezért arról jegyzőkönyv nem készül. A fotókat a kiegészítő tájékoztatással egy időben megküldjük.

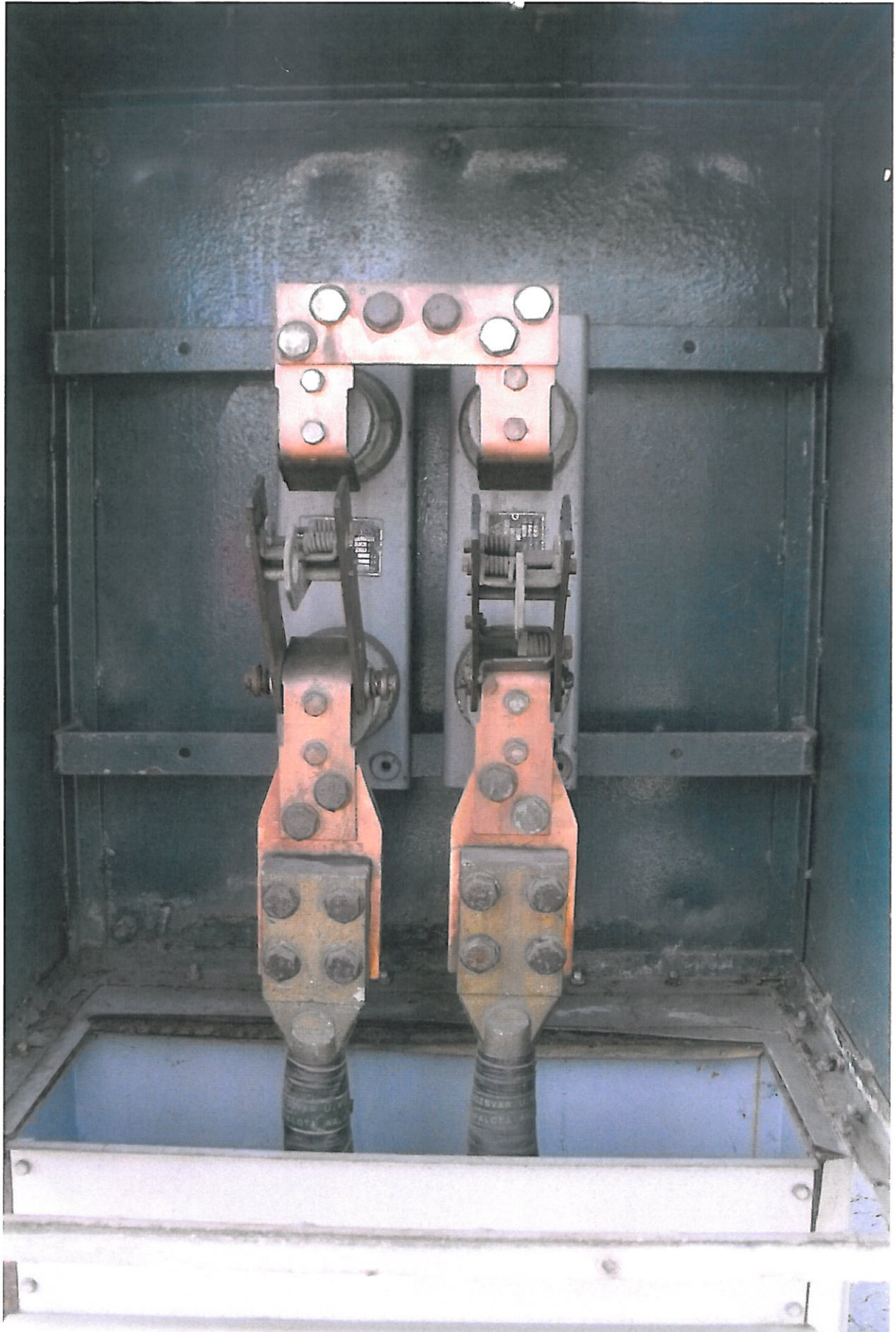


Kallós Endre
BKV Zrt.

69-es villamos vonalán a szívópontok helyreállítása



1. ábra Kolozsvár utca 23. negatív szekrény



2. ábra Kolozsvár utca 1. Negatív szekrény



3. ábra Páskomliget 61. elkorrodált szívóponthi rákötés



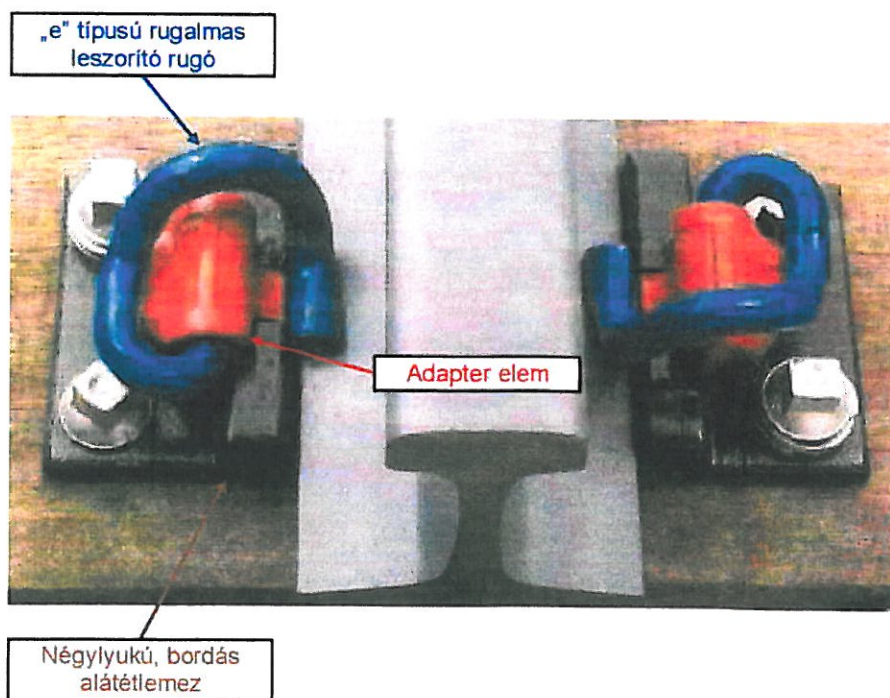
4. ábra megrongált szívóponthi szekrény

4. A PANDROL TÍPUSÚ, BORDÁS GEO LEMEZRE SZERELHETŐ, LESZORÍTÓ RUGÓS MEGOLDÁS (K-KONVERZIÓ) ISMERTETÉSE

A megoldás a gyakorlatban bevált Pandrol „e” típusú rugalmas leszorító rendszer rugóját használja fel. A rendszer általános tulajdonságai:

- kevés számú, egyszerű kialakítású alkatrészből áll,
- a síntalp lefogása rugalmas, amely a vasúti járművek keltette rezgések ellenére is megfelelően rögzíti a sínt a keresztaljhoz,
- kiemelkedően hosszú élettartam,
- kitérőkben és vágányátszelésekben is használható,
- leszorító erő a 3,0 – 12,5 kN tartományban,
- 10-14 mm-es alakváltozási képesség, amellyel az építési mérethibák hatása mérsékelhető,
- csak speciális szerszámmal távolítható el a leszorító rugó, emiatt szabotázscselekményekkel, vandalizmussal szemben nagy biztonságot nyújt, (ún. anti-vandal kialakítású),
- széles skálájú a különböző vasúttársaságok által használt alátétlemezekhez való adaptáció lehetősége,
- mindenféle keresztalj típushoz alkalmazható, valamint ágyazat nélküli felépítményhez is megfelelő,
- közel karbantartásmentesnek mondható,
- kicsi a korrózióveszély,
- könnyű a beavatkozás síncserénél és lélegeztetésnél.

A bordás geo alátétlemezekre szerelhető, leszorító rugós megoldás faaljra szerelt változata az 1-3. képeken látható.



1. kép A leszorítás faaljra szerelve