

Kiegészítő tájékoztatás a „100 vv. 19+70 szelvényben lévő biztosítóberendezési jelzőhíd bontása és új jelzőhíd építése” tárgyú beszerzési eljárásban.

1. Kérjük részünkre megküldeni a jelenlegi jelzőhíd acélszerkezeti és alapozási terveit.

Válasz:

A jelenlegi jelzőhídről nem rendelkezünk tervdokumentációval. Az ajánlattevő feladata a meglévő jelzőhíd felmérése, amennyiben szükséges.

2. Kérjük a tervezéshez előzetesen megküldeni az MTR alaptérképet a helyszínről a kiírás kiegészítéseként.

Válasz:

Az MTR alaptérkép az ajánlati dokumentáció összeállításához érdemi információt nem tartalmaz.

3. Kérjük az ajánlatadáshoz a meglévő kábelnyomvonalrajzot átadni. A pontos ajánlatadáshoz szükséges a kábelhossz meghatározása.

Kérjük a meglévő csatlakozási pont pontos helyét megadni, esetleg a 2. pontban kért MTR alapon jelölve átadni.

Válasz:

Kábelnyomvonal terv nem áll rendelkezésre. A jelzőhídra menő kábelek hosszával, vonalvezetésével és kábelhosszal kapcsolatban a következő információkkal rendelkezünk:

- 3 db 14x1,5 állítómű kábel a jelzőhídon végződik, az aktuális jelzőnél 1 db 5x4/0,8 kábel a jelzőhíd lábánál végződik.
- átvezetése a kihúzó vágány alatt, vonalvezetése a kihúzó vágánnyal párhuzamosan földárokban a Nyugati II.kp irányában a régi térköz szekrényben végződik.
- A nyomvonal hossza átvezetéssel együtt 60 m.

4. Szükséges-e a kihúzó vágány alatti kábel átvezetéshez tervet készíteni, vagy elegendő a kézi feltárás, nyílt árkos kialakítással az átvezetést kivitelezni pályás szakfelügyelet mellett?

Amennyiben nem lehetséges a nyílt árkos átvezetés, úgy irányított fúrással történhet az átvezetési tervek alapján?

Vagy tervek alapján nyílt árkos csőátvezetés az elfogadott?

Válasz:

Minden pályakeresztesítéshez tervet kell készíteni és ahhoz a vasútüzemeltetői hozzájárulást a Pályavasúti Területi Igazgatóságtól (1087 Budapest, Kerepesi út 3.) meg kell kérni.

A nyílt árkos átvezetést a kihúzó vágány esetén nem engedélyezzük, de irányított fúrással, jóváhagyott tervek alapján az átvezetés elvégezhető. A vasúti pálya keresztesítésének tervezésénél Adamkó Ferenc „Vasútvonalak közművezetékekkel

való keresztezésének kialakítása” című jegyzetet és a 106548/1995. PHMF számú utasítást kérjük figyelembe venni.

5. Kérjük meghatározni, hogy a meglévő alaptesteket a vágányjáró síkhoz képest a talajszint alá milyen mélységben kell elbontani a pályakarbantartások miatt.

Válasz:

Az alaptesteket általában teljes egészében kérjük bontani, azonban a szomszédos – bontással nem érintett - vágányok állékonyságának a megóvása érdekében a pályaszint (nem a sínkoronaszint) alatt min. 2,0 m mélységig kérjük elbontani. A pontos bontási mélységet statikai terv alapján kell meghatározni.

6. Kérjük megadni, hogy jelen jelzőhíd csere hatósági engedélyköteles vagy nem? Szükséges a jelzőhíd telepítéséhez hatósági engedély és Tanúsító Intézet tanúsítása? A fentiek esetleges szükségessége nagymértékben befolyásolja a kivitelezési határidőt a tervek jóváhagyása miatt!

Válasz:

A 289/2012. (X. 11.) kormányrendelet 4. melléklet bi) pontja szerint a jelzőhíd bontás-építés bejelentésköteles, így a MÁV jóváhagyáson kívül engedélyezésre vagy tanúsításra nincs szükség.

Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy a bejelentéshez ill. a MÁV jóváhagyáshoz szükséges tervdokumentációk elkészítése is a Vállalkozó feladata!

7. A jelzőhíd építésével kapcsolatos 3.2 pontban 4. bekezdésnél a szöveg: „A visszamaradt bejárati fényjelzők un. „Megállj”-ra ejtését a jelzőt követő 1 m-en belül biztosítani kell” Jól értelmezzük, hogy a meglévő helyére kell az új jelzőhidat telepíteni, annak alapokkal együtt történő elbontása után?

A meglévő alaptestek mértékéről jelenleg információ nem áll rendelkezésre.

A bontáshoz szükséges idők meghatározására szükséges az alapok mértékének ismerete, amely befolyásolja a meglévő két felújított vágány ágyazat megtámasztásának technológiáját is! (1.) pontban feltett kérdésünk)

Válasz: A régi helyére kell telepíteni az új jelzőhidat. A meglévő jelzőhídről tervdokumentáció nem áll rendelkezésre.

8. A bejárati jelzők a nyílt vonalon találhatóak.

Ennek bontásához nyíltvonali feszültségmentesítés és vágányzár is szükséges.

A kiírásban Nyugati pu. kizárása szerepel.

A kiíró biztosítja a jelzőhíd bontásához és építéséhez szükséges vágányzárakat, illetve feszültségmentesítéseket?

Jelzőhíd bontása, jelzők leszerelésével: 1 nap.

Jelzőhíd 4 alapjának bontása (ismeretlen méretű alap) 3 nap

Új alapok készítése: 2 nap (ágyazat megtámasztásától függően teknőhíd beemelése, jelzők felszerelése: 2 nap.

A fentiek a 30 napos kizárás elején, illetve a betonkötést figyelembe véve a végén várhatóak a munkák.

A kizárandó vágányok:

- állatkerti csonkavágány, külön kapcsolható áramkör
- Cegléd jobb és bal vágány (nyíltvonali kikapcsolás)
- Szob jobb vágány (nyílt vonali kikapcsolás szükséges)

A fenti munkák végzésénél nem lesz bejárat jelző Cegléd irányból Nyugati pu-ra !

A munkavonatok közlekedése hogyan lesz megoldva a nyílt vonal irányából jelzők nélkül

~ 30 napon keresztül?

Válasz:

A bejárat jelző elbontása után a MÁV Zrt. a szükséges jelzőeszközöket kitűzi. A nyílt vonali hosszláncok feszültségmentesítését a MÁV Zrt. díjmentesen biztosítja. A munkavégzés idejére az érintett vágányokon vonatközlekedés nem lesz.

9. Kérjük meghatározni pontosan, hogy a jelzőhíd magasságának növelése miatt szükségessé válhat-e az ismétlőjelző telepítése? Történt ebből a szempontból előzetes vizsgálat?

Válasz: A tervezett jelzőhíd emelés nem teszi szükségessé ismétlőjelzők telepítését.

10. Kérjük meghatározni a korrózióvédelem kialakítását (CS,VH). Ez jelenthet duplex felületvédelmet? (tüzhorganyzás és festés).

Válasz:

Az acél tartószerkezetet és tartozékait minimálisan a C5 (nagyon nagy) korrozivitási kategóriának és a VH (nagyon magas – 25 év feletti) védőidőtartamnak megfelelő korrózióvédelmi rendszerrel kell ellátni, mely lehet duplex bevonat is. A korrózióvédelmi bevonatot a 3/2021. (I. 22. MÁV ÉRT. 1.) EVIG SZ. H.2.2. UTASÍTÁS A VASÚTI MŰTÁRGYAK ACÉLSZERKEZETEINEK KORRÓZIÓVÉDELME című utasítás alapján kell elkészíteni.

11. Kérjük részünkre megküldeni a területen jelenleg érvényes földelési tervet, melyet a tervezéshez alapként fel lehet használni a pályázóknak.

Válasz:

Nem áll rendelkezésre érvényes földelési terv, helyszíni felmérés szükséges az új jelzőhíd megépítését követően.

Kelt. Budapest 2021.02.04