



Kraków, dnia 14.03.2025 r.

NZ.261.164.2024

Wg rozdzielnika

Dotyczy: Przebudowa ul. Straszewskiego na odcinku od ul. Smoleńsk do ul. Piłsudskiego oraz ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Straszewskiego do peronu "Uniwersytet Jagielloński" wraz z przebudową torowiska tramwajowego, sieci trakcyjnej, oświetlenia i odwodnienia ulicznego oraz przebudową kolidującej infrastruktury technicznej. Znak sprawy: 5/XII/2024

Zamawiający zgodnie z art. 135 ust 6 ustawy Prawa zamówień publicznych przekazuje treść pytań wraz z odpowiedziami:

Zestaw 07, 08

Pytanie 1

Sterowanie i ogrzewanie zwrotnic. Dokument STWIOR punkt 5: niezrozumiały zapis jak niżej. Prosimy o wyjaśnienie.

- System winien kontrolować wejścia i wyjścia przez dwa niezależne układy.

W przypadku sterowników nr 1 i 3 należy wymienić w nich moduły dedykowane do nowych napędów i całość dostosować do wymagań nowego systemu.

Odpowiedź 1

Należy dostosować wyposażenie szaf sterowników do nowych napędów oraz osprzętu.

Pytanie 2

Projekt wykonawczy sterowanie i ogrzewanie zwrotnic pkt 2.3.4. W opisie wymagane jest spełnienie przez układ sterowania parametrów SIL3, a zaprojektowany układ posiada tylko 1 obwód torowy, co nie pozwala na realizację takich wymagań. Prosimy o informację czy zastosowane urządzenia zwrotnicowe mają być klasy SIL2 co wynika z zaprojektowanych instalacji (w szczególności obwodów torowych) czy SIL3 i projekt wymaga uzupełnienia?

Odpowiedź 2

Zgodnie z pkt 2.3.7 opisu układ blokady musi spełniać wymagania SIL2.

Pytanie 3

Projekt wykonawczy sterowanie i ogrzewanie zwrotnic pkt 2.3.5. W opisie wymagane są 2 systemy sterowania (radiowe i podczerwień). W projekcie nie zaznaczono istnienia i

położenia odbiorników radiowych. Prosimy o informację czy mają być zabudowane oraz jeśli tak, odpowiednią korektę projektu.

Odpowiedź 3

Nie jest wymagane zabudowanie odbiorników radiowych. Sterownik powinien być kompatybilny z dwoma systemami.

Pytanie 4

Projekt wykonawczy sterowanie i ogrzewanie zwrotnic pkt 2.3.9. W opisie określono wykonanie blokad torowych umieszczonych za napędem zwrotnicy o długości 7m. Nie zostały one zaznaczone na rysunkach i schematach połączeń. Prosimy o informację czy mają być wykonane i jeśli tak, odpowiednią korektę projektu.

Odpowiedź 4

Nie wymaga się wykonania obwodów torowych za napędem zwrotnicy.

Pytanie 5

Projekt wykonawczy sterowanie i ogrzewanie zwrotnic pkt 2.3.21. W opisie jest wymagane aby urządzenia zwrotnicowe umożliwiały przejazd przez strefę blokady, sterowania i zwrotnicę w pełnym zakresie prędkości tramwaju. Prosimy o określenie jaki zakres prędkości jest to brany pod uwagę (0-70km/h)?

Odpowiedź 5

Prędkość przejazdu przez węzeł tramwajowy determinują przyjęte rozwiązania rozjazdowe (np. konkretny producent, krzyżownice płytkorowkowe). Co do zasady należy maksymalizować prędkość przejazdu tramwajów w kierunku zasadniczym z uwzględnieniem założonych dopuszczalnych prędkości dla ulic Piłsudskiego i Straszewskiego. Prędkość przejazdu tramwajów w kierunku zwrotnym nie powinna być mniejsza niż 15 km/h.

Pytanie 6

Projekt wykonawczy sterowanie i ogrzewanie zwrotnic pkt 2.3.26. W opisie wymagane jest podwójne ogrzewanie zwrotnicy najazdowej – jak należy to rozumieć? W rysunkach i schematach nie ma o tym mowy.

Odpowiedź 6

Należy zastosować grzałki o wydłużonej strefie działania.

Pytanie 7

Projekt wykonawczy sterowanie i ogrzewanie zwrotnic pkt 2.5. W wymaganiach dla napędów zwrotnic określono ich typ na elektrohydrauliczne. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie napędów elektromagnetycznych powszechnie używanych w Krakowie?

Odpowiedź 7

Dopuszcza się napędy elektromagnetyczne oraz elektrohydrauliczne.

Pytanie 8

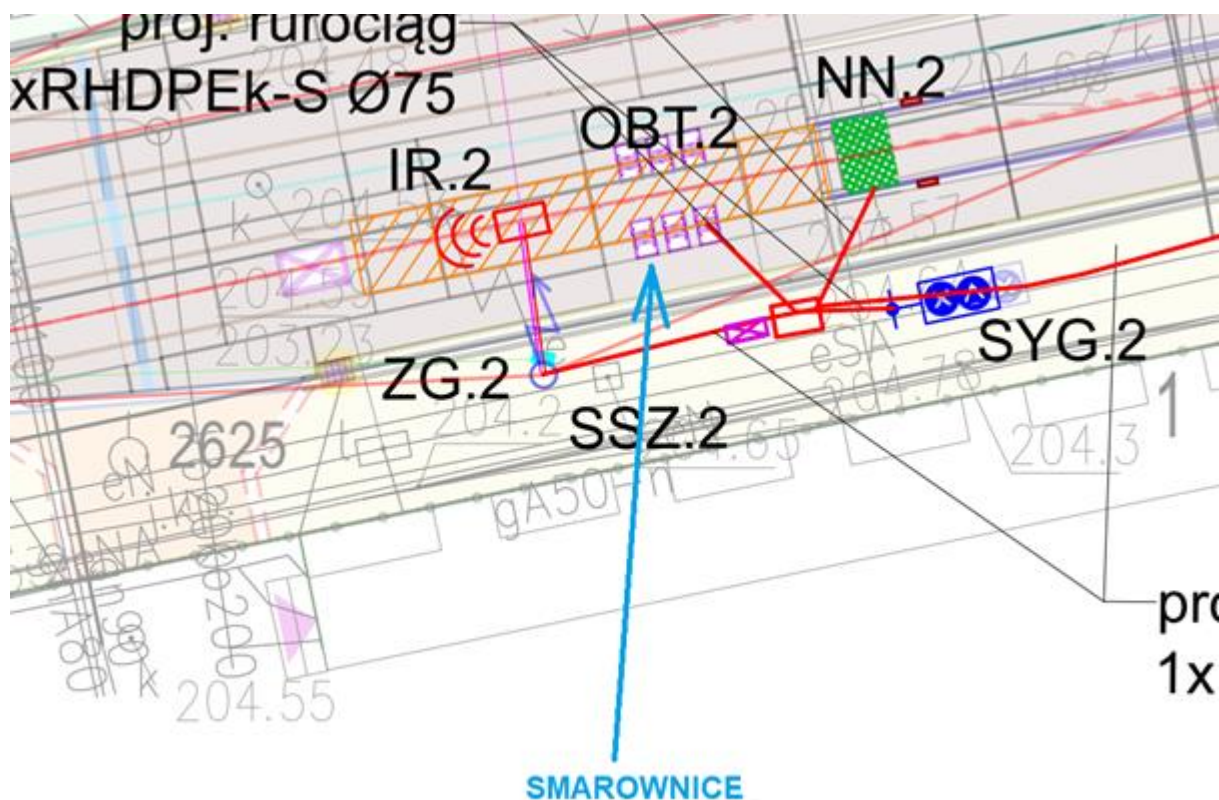
Projekt wykonawczy sterowanie i ogrzewanie zwrotnic pkt 2.6. W wymaganiach dla napędów zwrotnic mechanicznych określono aby były typu samopowrotnego. Zabudowanie tego typu napędów w tym węźle komunikacyjnych nie wydaje się potrzebne. Czy Zamawiający dopuszcza użycie napędów mechanicznych bez funkcji samopowrotu?

Odpowiedź 8

Zamawiający nie dopuszcza zwrotnic bez funkcji samopowrotu.

Pytanie 9

W projekcie sterowania i ogrzewania zwrotnic przewidziano zabudowę dysz smarownic w środku obwodów torowych przed zwrotnicami sterowanymi. Przy takim położeniu miejsc podawania smaru na szynę przestrzeń obwodu torowego będzie pokrywać się smarem do którego przylepiać się będą zanieczyszczenia oraz drobny piasek z piasecznic tramwajów. W efekcie powstanie cienka nieprzewodząca warstwa przez którą obwód torowy może pracować niepoprawnie (nie wykrywać pojazdu w sposób pewny). Proponujemy rozważyć przesunięcie punktów podawania smaru poza napęd zwrotnicy).



Odpowiedź 9

Lokalizacja smarownic (modyfikatorów tarcia) jest nieprzypadkowa i ma zapewnić skuteczne smarowanie redukujące zużycie szyn i ograniczające hałas. Co do zasady modyfikatory tarcia nie powinny zakłócić pracy obwodów torowych natomiast dopuszcza się pewne zmiany po wybraniu dostawcy smarownic i opracowaniu projektu technologicznego określającego szczegółowe lokalizacje smarownic wraz z osprzętem i zasilaniem, pokazującego zasięg skutecznego smarowania.

Pytanie 10

Projekt sterowanie i ogrzewanie zwrotnic. Torowisko w obszarze zwrotnic zaprojektowane jest w układzie z płyt prefabrykowanych. Projekt nie uwzględnia szczegółów zabudowy obwodów torowych w takiej nawierzchni. Prosimy o wskazanie odpowiedniego typu płyty lub innego rozwiązania, które należy zastosować do budowy obwodów torowych w tej technologii torowiska.

Odpowiedź 10

Projekt zakłada zastosowanie płyt prefabrykowanych zbrojonych prętami kompozytowymi oraz włóknami polipropylenowymi na całym obszarze węzła (strefa ciszy elektromagnetycznej). Przewidziane do wykonania obwody torowe należy lokalizować w szczelinach między płytami w rurach osłonowych.

Zestaw 9

Pytanie 1

Mając na uwadze, że dokumentacja projektowa w części torowej przewiduje montaż płyt prefabrykowanych na tarczy skrzyżowania przy wykorzystaniu zaprawy wyrównawczej samopoziomującej, co jednoznacznie wskazuje na jednego z dostawców, zwracamy się z prośbą o dopuszczenie do zastosowania możliwości układania płyt prefabrykowanych na podsypce (cementowo-piaskowej lub innej). Umożliwi to zastosowanie płyt prefabrykowanych ewentualnych innych producentów a tym samym zwiększy konkurencyjność wśród dostawców płyt co będzie miało przełożenie na niższą cenę oferty.

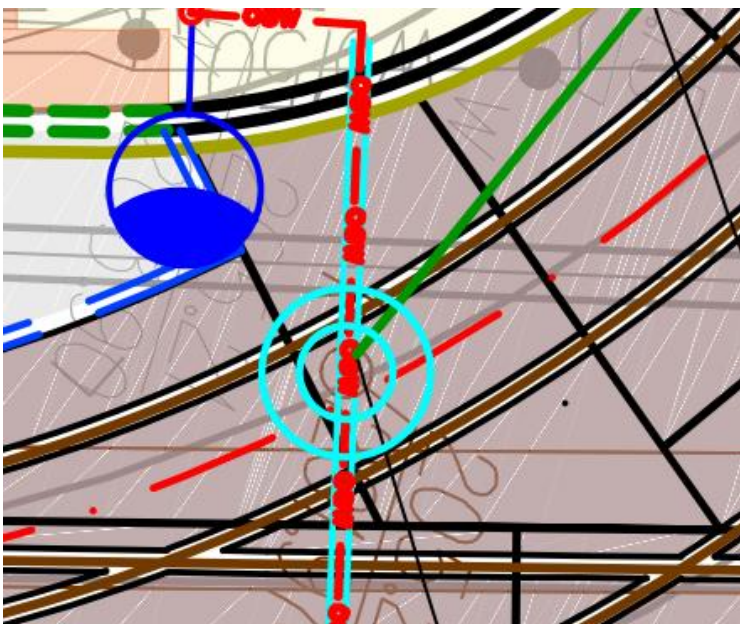
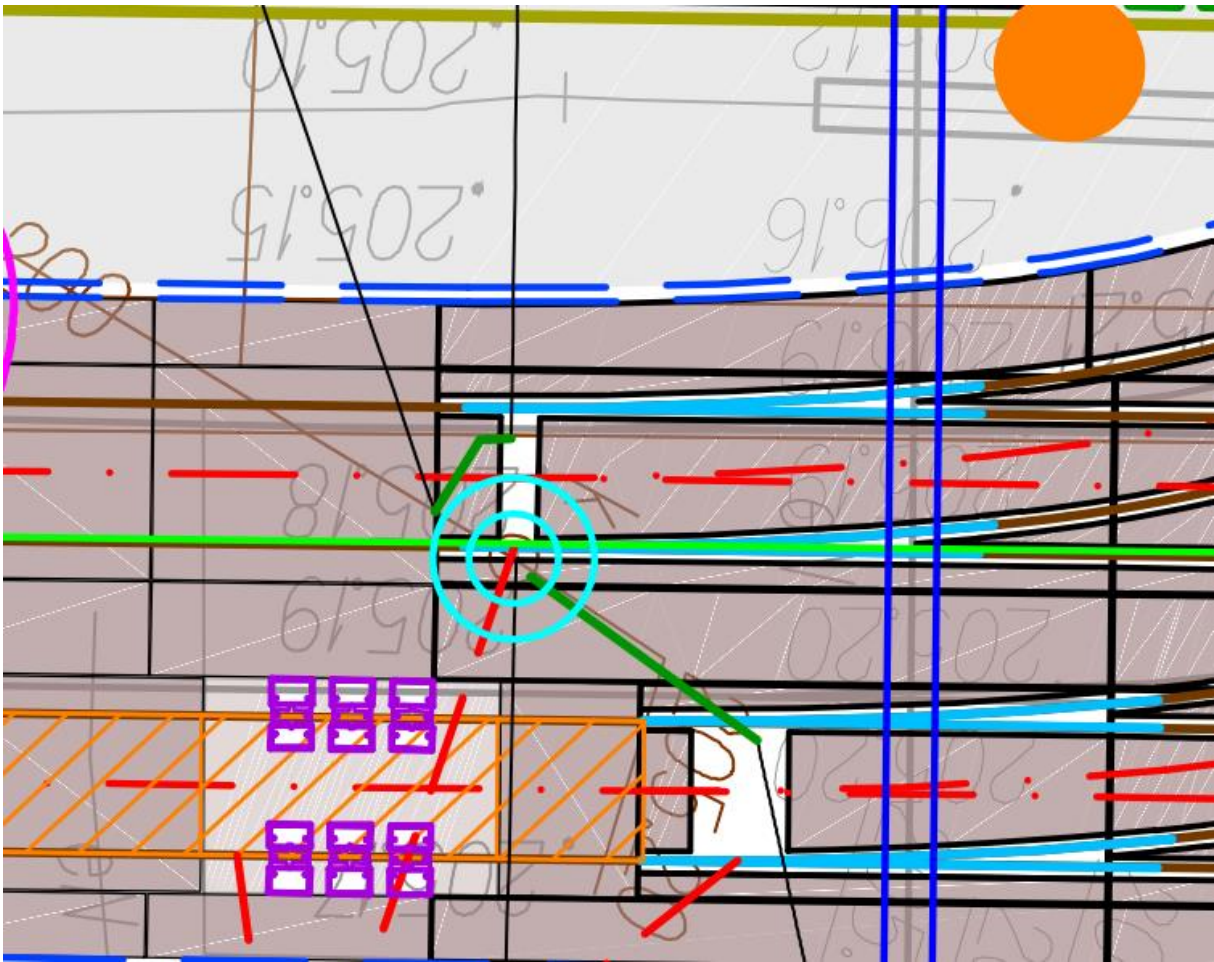
Odpowiedź 1

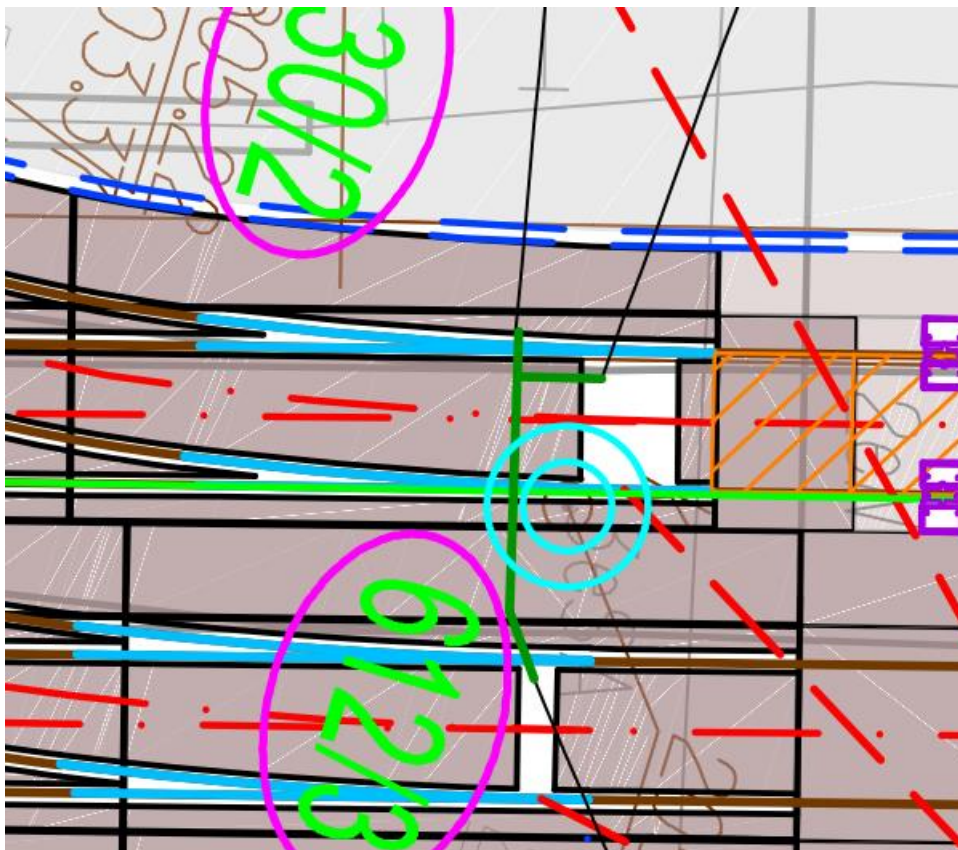
Dopuszcza się zmianę technologii wykonania warstwy wyrównawczej pod płytami prefabrykowanymi.

Pytanie 2

Oferent zwraca uwagę na kolizję włączów studni kanalizacyjnych z elementami torów i rozjazdów.

Przy takich kolizjach nie mam możliwości wykonania układu odwodnienia układu torowo-drogowego.



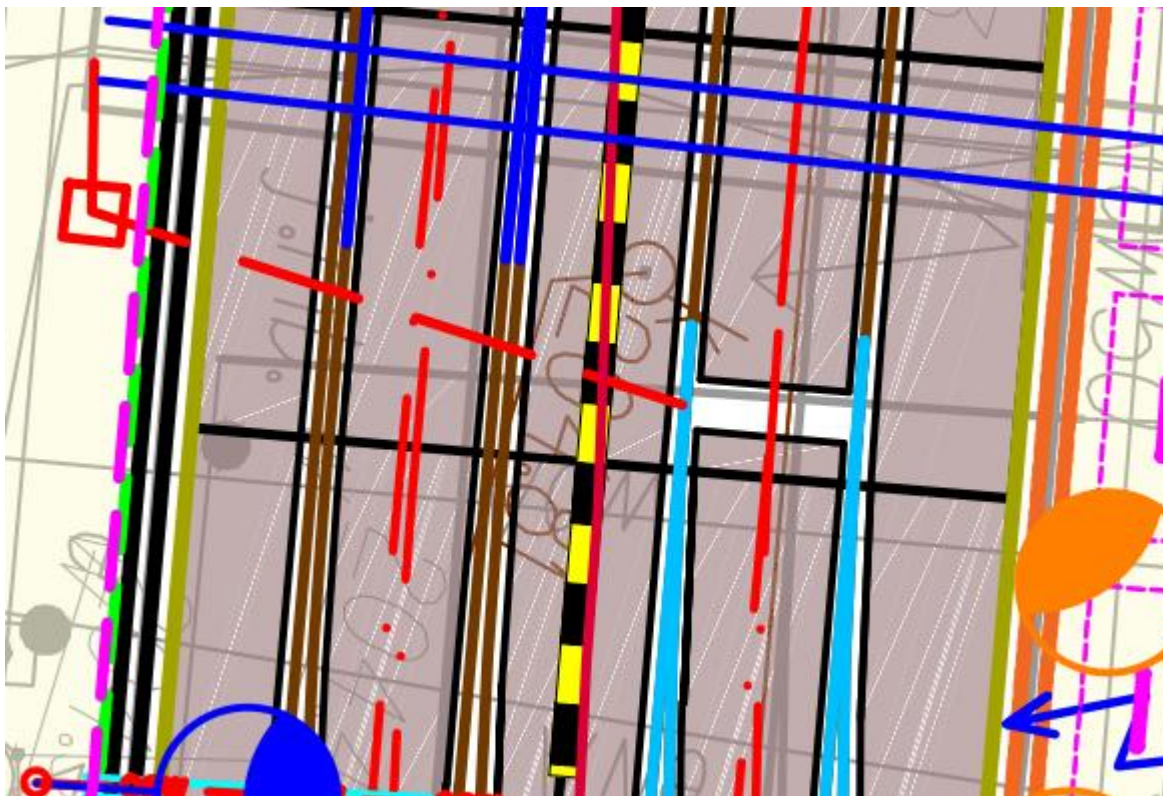


Odpowiedź 2

W przypadku takiej konieczności, w celu usunięcia kolizji wjazdów studni kanalizacyjnych z elementami torów i rozjazdów należy dokonać demontażu istniejącego komina studni kanalizacyjnej oraz dokonać montażu nowych kręgów kanalizacyjnych o większym rozmiarze zapewniającym relokację wjazdu kanalizacyjnego poza obrys projektowanych szyn tramwajowych. Wysokość kręgów należy dostosować do stanu istniejącego studni kanalizacyjnych w celu zapewnienia swobodnego dostępu do studni kanalizacyjnych.

Pytanie 3

Oferent zgłasza brak odwodnienia skrzyni napędu zjazdowego w ulicy Piłsudskiego.



Odpowiedź 3

Odwodnienie wskazanej skrzyni napędu zjazdowego można zrealizować poprzez włączenie do istniejącej studni na kanalizacji ogólnospławnej w rejonie projektowej zwrotnicy po uprzedniej weryfikacji stanu technicznego istniejącego uzbrojenia kanalizacyjnego.

Na przewodzie odpływowym od skrzyni napędu należy wykonać zasyfonowanie przed włączeniem do istn. kanalizacji ogólnospławnej.

Pytanie 4

Oferent zgłasza uwagę, że w zaproponowanej układce płyt na skrzyżowaniu nie uwzględniono włączów od studni kanalizacyjnych oraz elementów blokady zwrotnic. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji w przedmiotowym zakresie.

Odpowiedź 4

W projekcie technologicznym płyt prefabrykowanych należy przewidzieć otworowanie dla potrzeby wykonania montażu włączów kanalizacyjnych

Zestaw 10

Pytanie 1

Proszę o wskazanie, gdzie należy ująć koszt prac związanych ze zmianami w układzie zasilania sieci trakcyjnej zasilającej i powrotnej (koszty wykonania przełączy oraz koszty wykonania tymczasowych połączeń kablowych YAKY 630). Prace te są wskazane na rysunkach nr 6.2 i 6.4 PW sieci trakcyjnej.

Odpowiedź 1

Roboty tymczasowe umożliwiające ruch tramwajów w obszarze zasilania PT Tenczyńska należy ująć w wycenie Sieci Trakcyjnej.

Pytanie 2

Proszę o precyzyjne określenie zakresu prac dla pozycji przedmiarowej „odnowienia istniejących słupów trakcyjnych”. W dokumentacji i specyfikacji brak jest informacji w tym zakresie co uniemożliwia oferentom złożenie porównywalnych ofert.

Odpowiedź 2

Zakres prac zgodnie z opisem Projektu Wykonawczego 4.0 Sieć trakcyjna, pkt. 4.3, ostatni akapit:

Wykorzystywane istniejące słupy trakcyjne po zdemontowaniu istniejącego osprzętu należy poddać przeglądowi pod nadzorem Inspektora i ocenić stan słupa. W razie widocznych uszkodzeń/ ognisk korozji przeprowadzić prace renowacyjne. W przypadku gdy słup posiada znaczące wady/ uszkodzenia, które nie uda się naprawić należy słup wymienić w trybie jeden za jeden, zachowując sylwetkę oraz stylistkę istniejącego słupa. Przy obciążaniu istniejącego słupa należy zwrócić szczególną uwagę na stopień ugięcia słupa. Słupy należy przed ponownym montażem osprzętu poddać regeneracji i pomalować na kolor RAL 6009. Ostateczną kolorystykę słupa trakcyjnego i trakcyjno-oświetleniowego należy ustalić przed zamówieniem na podstawie ostatecznej decyzji konserwatora zabytków.

Otrzymują:

- strona internetowa prowadzonego postępowania
- NZ aa