



Szczecin, dnia 22.01.2019 r.

Wykonawcy uczestniczący w postępowaniu

Nasz znak: BZP-S.271.176.28.2018.MK

Znak sprawy: BZP/126/18

Dotyczy: Postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na: „**Budowę torowiska do nowej pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH Ster) w Szczecinie**”.

Zamawiający na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1986 ze zm.) dokonuje modyfikacji specyfikacji istotnych warunków zamówienia w następującym zakresie:

1. Zamawiający dokonuje modyfikacji treści STWiORB 1. Układ torowy, Część T T-01-A, punkt 2.1.1. Szyny rowkowe (akapit 1).

Jest:

2.1.1. Szyny rowkowe – szyny rowkowe o profilu 60R2 ze stali R260 HB wg PN EN 14811 przewidziano na prostych i w łukach poziomych. Szyny rowkowe powinny być zakupione i wbudowane w odcinkach o długości L = 17m. Wstawki powinny być długości nie mniejszej niż 6m.

Powinno być:

2.1.1. Szyny rowkowe – szyny rowkowe o profilu 60R2 ze stali R260 HB wg PN-EN 14811+A1:2010 przewidziano na prostych i w łukach poziomych. Szyny rowkowe powinny być zakupione i wbudowane w odcinkach o długości L = 17 m dopuszcza się również stosowanie szyn długości ≥ 27 m. Wstawki powinny być długości nie mniejszej niż 6m.

2. Zamawiający dokonuje modyfikacji treści STWiORB 1. Układ torowy, Część T T-01-A, punkt 2.1.5. Przyrządy wyrównawcze

Jest:

Przyrządy wyrównawcze

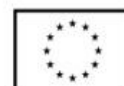
Przewidziano zastosowanie przyrządów wyrównawczych wykonanych z szyn rowkowych 60R2 ze stali 400HB. Przyrządy powinny być instalowane w miejscach określonych w projekcie. Przyrządy wyrównawcze montować zgodnie z instrukcją producenta.

Powinno być:

2.1.5. Przyrządy wyrównawcze

Przewidziano zastosowanie przyrządów wyrównawczych wykonanych z szyn 60R2 o odpowiednio przygotowanych profilach dla funkcji jaką mają spełniać szyny powinny mieć minimalną twardość 340HB. Przyrządy powinny być instalowane w miejscach określonych w projekcie. Przyrządy wyrównawcze montować zgodnie z instrukcją producenta.

Tytuł projektu: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie
Umowa o dofinansowanie nr POIS.06.01.00-00-0017/16-00 z dnia 21.12.2017r.



3. Zamawiający dokonuje modyfikacji treści STWiORB 1. Układ torowy, Część T T-01-A, punkt 2.1.6.
Podkłady

Jest:

2.1.5. Podkłady

Podkłady strunobetonowe

Podkłady winny być długości 2300 ± 10 mm z przytwierdzeniem sprężystym typu SB odpowiednio pod szynę rowkową typu 60R2 dla normalnej szerokości toru 1435mm.

Powinny być wykonane z betonu C40/50 wg PN-EN 12390-3 (B50 wg PN-88-B-06250) o nasiąkliwości $\leq 4\%$ i mrozoodporności F-150.

Podkłady powinny być zgodne z aprobatą techniczną a każda partia dostarczonych podkładów winna posiadać deklaracje zgodności.

Powinno być:

2.1.6. Podkłady

Podkłady strunobetonowe

Podkłady winny być długości 2300 ± 10 mm z przytwierdzeniem sprężystym typu SB odpowiednio pod szynę rowkową typu 60R2 dla normalnej szerokości toru 1435mm.

Powinny być wykonane z betonu o minimalnej klasie C50/60 wg PN-EN 12390-3, nasiąkliwości $\leq 5\%$ i mrozoodporności F-150.

Podkłady powinny być zgodne z aprobatą techniczną a każda partia dostarczonych podkładów winna posiadać deklaracje zgodności.

4. Zamawiający dokonuje modyfikacji treści STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-A punkt 5.1.3.
Łączenie szyn

Jest:

5.1.3 Łączenie szyn

Szyny tych samych toków należy połączyć ze sobą za pomocą spawania termitowego metodą SOWOS. Jeżeli styk wypada na podkładzie, na czas wykonania spoin należy odsunąć podkład wzdłuż osi toru na odległość umożliwiającą wykonanie spoin, po czym przesunąć podkład do pierwotnego położenia.

Powinny być spełnione następujące wymagania:

- powierzchnie toczne łączonych szyn w miejscu styku powinny znajdować się w jednej płaszczyźnie, a krawędzie boczne wewnętrzne należy tak ustawić, aby tworzyły linie równoległe leżące na wspólnej płaszczyźnie,
- spoin w złączach spawanych powinny być jednolite, bez kraterów, pęknięć i ubytków materiału,
- powierzchnie robocze szyn w miejscach spoin powinny być oszlifowane do normalnego profilu szyny.

Tor bezstykowy winien być układany w tzw. temperaturze montażowej, $+15^{\circ}\text{C}$ do $+30^{\circ}\text{C}$. W przypadku układania torów w temperaturze innej należy przeprowadzić regulację naprężeń w temperaturze montażowej. Spawanie metodą SOWOS należy wykonywać zgodnie z instrukcją kolejową „Instrukcja spawania szyn termitem Id-5”.

Wszystkie złącza muszą być przebadane defektoskopem na etapie zgłoszone do odbioru (przed przejazdem technicznym), lokalizacja złączy przedstawiona na planie sytuacyjnym z zaznaczeniem ich numeracji.

Nie dopuszcza się napraw pękniętych złączy na etapie realizacji za pomocą wstawek oraz spawań przekroju szyn.

Jeżeli ilość uszkodzonych złączy przekroczy 5% należy wymienić cały układ szynowy na nowy.

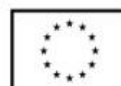
Powinno być:

5.1.3 Łączenie szyn

*Tytuł projektu: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie
Umowa o dofinansowanie nr POIS.06.01.00-00-0017/16-00 z dnia 21.12.2017r.*



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Szyny tych samych toków należy połączyć ze sobą za pomocą spawania termitowego metodą SRZ. Jeżeli styk wypada na podkładzie, na czas wykonania spoin należy odsunąć podkład wzdłuż osi toru na odległość umożliwiającą wykonanie spoin, po czym przesunąć podkład do pierwotnego położenia.

Powinny być spełnione następujące wymagania:

- powierzchnie toczone łączonych szyn w miejscu styku powinny znajdować się w jednej płaszczyźnie, a krawędzie boczne wewnętrzne należy tak ustawić, aby tworzyły linie równoległe leżące na wspólnej płaszczyźnie,
- spoin w złączach spawanych powinny być jednolite, bez kraterów, pęknięć i ubytków materiału,
- powierzchnie robocze szyn w miejscach spoin powinny być oszlifowane do normalnego profilu szyny. Tor bezstykowy winien być układany w tzw. temperaturze montażowej, +15°C do +30°C. W przypadku układania torów w temperaturze innej należy przeprowadzić regulację naprężeń w temperaturze montażowej. Spawanie metodą SRZ należy wykonywać zgodnie z instrukcją dostarczoną przez dostawcę technologii.

Wszystkie złącza muszą być przebadane defektoskopem na etapie zgłoszone do odbioru (przed przejazdem technicznym), lokalizacja złączy przedstawiona na planie sytuacyjnym z zaznaczeniem ich numeracji.

Nie dopuszcza się napraw pękniętych złączy na etapie realizacji za pomocą wstawek oraz spawań przekroju szyn.

Jeżeli ilość uszkodzonych złączy przekroczy 5% należy wymienić cały układ szynowy na nowy.

5. Zamawiający dokonuje modyfikacji dokumentacji przetargowej poprzez dodanie do STWiORB 1. Układ torowy, Część T, specyfikacji pn. „T-01-G Płyty EPT” (załączniki nr 1)

6. Zamawiający dokonuje modyfikacji TER poprzez dodanie pozycji 27b.

Jest:

Nr pozycji	Numer specyfikacji technicznej	Wyszczególnienie elementów rozliczeniowych	Jednostka		Cena	
			Nazwa	Ilość	Jedn.	Wartość netto
1	2	3	4	5	6	7
1. BRANŻA TOROWA						
Układ torowy						
27a		
Torowisko klasyczne						

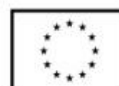
Powinno być:

Nr pozycji	Numer specyfikacji technicznej	Wyszczególnienie elementów rozliczeniowych	Jednostka		Cena	
			Nazwa	Ilość	Jedn.	Wartość netto
1	2	3	4	5	6	7
1. BRANŻA TOROWA						
Układ torowy						
27a		
27b	T-01-G	Montaż płyt EPT w torowisku klasycznym (komplet płyt na mb toru)	m	340,00		
Torowisko klasyczne						

Tytuł projektu: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie
Umowa o dofinansowanie nr POIS.06.01.00-00-0017/16-00 z dnia 21.12.2017r.



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Niniejsza modyfikacja wraz z załącznikami stanowią integralną część SIWZ. Pozostałe zapisy SIWZ pozostają niezmienione.

Załączniki:

1. Specyfikacja „T-01-G Płyty EPT”

*Tytuł projektu: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie
Umowa o dofinansowanie nr POIS.06.01.00-00-0017/16-00 z dnia 21.12.2017r.*



Unia Europejska
Fundusz Spójności

