

1. W związku zaplanowaną realizacją w ramach przedmiotowego przetargu przebudową przejazdu kolejowo-drogową, po konsultacjach z jednym producentów bezpodсыpkowej nawierzchni szynowej tj. z firmą „**B + F Beton- und Fertigteilgesellschaft mbH Lauchhammer**” otrzymaliśmy informację, iż zaprojektowane na rysunku pt. „Targowa zagospodarowanie przejazd kolejowy” znajdujący się w katalogu „02 Projekt b-w b. drogowa” jest niemożliwy do wykonania w technologii bezpodсыpkowej i nie uzyska on wymaganej prawem kolejowym certyfikacji. Z uwagi na konieczność spełnienia wymagań prawnych w zakresie posiadania przez bezpodсыpkową nawierzchnię stosowaną jako wspólna nawierzchnia w przejazdach kolejowo-drogowych aprobaty technicznej lub krajowej oceny technicznej wydanej przez Instytut Kolejnictwa dla prefabrykowanej żelbetonowej nawierzchni bezpodсыpkowej oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla zastosowanego w tej nawierzchni systemu przytwierdzenia, jednoznacznie stwierdzającego iż jest on dopuszczony do stosowania w nawierzchni bezpodсыpkowej, a więc zgodnego z normą *PN-EN 13481-5 Kolejnictwo -- Tor -- Wymagania eksploatacyjne systemów przytwierdzeń -- Część 5: Systemy przytwierdzeń w torze o nawierzchni bezpodсыpkowej z szyną zamocowaną na płycie lub z szyną zamocowaną w kanale szynowym*, prosimy o wyrażenie zgody na możliwość zastosowania rozwiązania alternatywnego i równoważnego wobec opisanego w projekcie. Proponowane przez nas rozwiązanie polega na przebudowie układu torowego, w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury szynowej, na 3 równoległe tory wykonane z torowych płyt nośnych systemu GTP produkcji B + F Beton- und Fertigteilgesellschaft mbH Lauchhammer w postaci: 6 płyt typu GTP-O-32-1435-49-S dla toru normalnego o szerokości 1435mm, 6 płyt typu GTP-O-38-1435-750-49-S dla toru splecionego o szerokości 1435mm i 750mm oraz 6 płyt typu GTP-O-32-750-49-S dla toru o szerokości 750mm o łącznej długości 15,6m dla każdego z torów. Wnioskowane przez nas rozwiązanie posiada wymagane prawem dopuszczenie dla nawierzchni kolejowej wydane przez Instytut Kolejnictwa w postaci ważnej krajowej oceny technicznej jak również świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dla zastosowanego w nich systemu mocowania szyn typu W14/BFL a rozwiązania te są powszechnie dostępne w Polsce w ciągu ok 30-60 dni od chwili zamówienia.

2. Prosimy o potwierdzenie, że zamawiający wymaga, aby opisana w postępowaniu nawierzchnia bezpodсыpkowa jaka ma być zastosowana na przejeździe kolejowo-drogowym, w postaci żelbetonowych płyt prefabrykowanych, posiadała ważną aprobatę

techniczną lub krajową ocenę techniczną wydaną przez Instytut Kolejnictwa, jednoznacznie opisującą i dopuszczającą do zastosowania w rozwiązaniach kolejowych dla szyn typu 49E1 (S49) oraz prześwitu torów 1435mm, 750mm, oraz splotu trójszynowego tych torów 1435mm i 750mm.

3. Prosimy o potwierdzenie że zamawiający wymaga aby zastosowany w opisanej nawierzchni bezpodсыpkowej zastosowanej na przejeździe kolejowo-drogowym system mocowania szyn typu 49E1 (S49) posiadał ważne świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu przeznaczone do stosowania w nawierzchni bezpodсыpkowej (jako całości a nie poszczególnych jego komponentów), wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, umożliwiające prowadzenie ruchu kolejowego z maksymalnymi prędkościami jakie występują na tym przejeździe a więc min 40 km/h oraz by system ten był zgodny tzn. przebadany na zagość z normą *PN-EN 13481-5 Kolejnictwo -- Tor -- Wymagania eksploatacyjne systemów przytwierdzeń -- Część 5: Systemy przytwierdzeń w torze o nawierzchni bezpodсыpkowej z szyną zamocowaną na płycie lub z szyną zamocowaną w kanale szynowym*?