

Az Ön által „5. Szabadbattyán - Balatonfüred vonalszakasz fenntartási szabályozása 46 vkm hosszon; 6. Kitérőcsere, illetve beépítés, alépitmény megerősítéssel: 11 db; 7. Vágányépítés alépitmény megerősítéssel 5,4 vgkm; 8. Edilonos rendszerű vágány építése: 140 vfm; 9. Polgárdi, Balatonkenese, Balatonfűzfő, Alsóörs állomások átépítése” tárgyában kért adatokat a közbeszerzési dokumentáció 3. kötete (Műszaki leírás) tartalmazza, amelynek idevonatkozó részeit az alábbiak szerint foglaltuk össze:

5. Szabadbattyán - Balatonfüred vonalszakasz fenntartási szabályozása 46 vkm hosszon „... Szabadbattyán (kiz.) – Balatonfüred (bez.) vonalszakaszon a 115+00 – 662+21 szelvények között:...”

„... Vasúti pályaépítési munkák tekintetében a villamosításhoz kapcsolódóan a legszükségesebb munkák elvégzése a feladat, mely nyíltvonalon egyszeri fenntartási vágányszabályozást jelent, állomás átépítés tekintetében 4 állomás átépítése (Polgárdi, Balatonkenese, Balatonfűzfő, Alsóörs) a feladat. ...”

„... A nyíltvonali szakaszon pályaépítési feladat nincs, a feladat a vágány egyszeri fenntartási szabályozása teljes hosszában a teljes körű geodéziai előkészítéssel, útátjáró bontásokkal és visszaépítéssel, valamint a szükséges mértékű zúzottkő pótlással a villamosítás megfelelő mértékű elvégzéséhez. A szabályozás során az elkészült kitérés terveket kell alapul venni, mely vízszintes irányban és magassági értelemben is maximálisan 5 cm eltérést eredményezhet. ...”

Az alábbi 3 témakörre összevontan vonatkoznak a műszaki kötetből kiemelt részek:

6. Kitérőcsere, illetve beépítés, alépitmény megerősítéssel: 11 db;

7. Vágányépítés alépitmény megerősítéssel 5,4 vgkm;

9. Polgárdi, Balatonkenese, Balatonfűzfő, Alsóörs állomások átépítése

1. Polgárdi állomás

1.1 Vasúti pálya építése

1.1.1 Jelenlegi állapot

Polgárdi állomás egy kétvágányos állomás, rövid használható hosszakkal. A megelőző fővágány rossz állapotú, jelenleg a forgalomból ki van zárva. A vágányra vezető kitérők egyenes irányban állandó jelleggel rögzítésre kerültek. Az állomás jelenleg az említettek miatt vonatkeresztesés lebonyolítására nem alkalmas. Az utasforgalmi létesítmények állapota rossz. Az sk+15 cm magasságú, kavicsburkolatú peron 4,75 m-es vágánytengely távolságban helyezkedik el. Megközelítése szintben lehetséges.

1.1.2 Tervezett állapot

Az állomás teljes átépítésének megtervezése és kivitelezése a nyertes Vállalkozó feladata a pályageometriai tervek alapján. Az állomás átépítésének határát a pályageometriai terveken feltüntetett szelvények jelölik, tehát az átépítés a 204+91 – 209+30 szelvények között történik.

Az állomás kétvágányos állomásként épül át sk+55 cm-es, 200 mh szigetperonnal, szintbeli akadálymentes megközelítéssel. A peronburkolatot a TSI előírásoknak megfelelően kell kialakítani, a vezető és figyelmeztető sávok építését az állomás teljes területén összehangolt, egységes kialakítással kell elkészíteni és a MÁV által jóváhagyatni. A peronhoz vezető járda építése a felvételi épület előtti járdától a peronig tart, a felvételi épület bejáratához vezető leágazással. A peronra vezető rámpa két

szélén kerékvető kialakítása és kétsoros kapaszkodó felszerelése szükséges. A peronvéget életvédelmi korláttal kell lehatárolni.

Az I. és II. vágányok új, 54 rendszerű felépítményi anyagból épülnek meg (54E5 sín, LM jelű vb.alj, a sínleerősítés szorító hatású, rugalmas, 1:20 síndőlés, hézagnélküli kivitel). A kitérőket 54 rendszerű betonljas kivitelben kell beépíteni. A vágányépítés során a beépített új sínek és kitérők preventív köszörülését el kell végezni 1:20 síndőlés, hézagnélküli kivitel). A kitérőket 54 rendszerű betonljas kivitelben kell beépíteni. A vágányépítés során beépített új sínek és kitérők preventív köszörülését el kell végezni.

Alépítmény tekintetében az Ajánlati Dokumentáció 4. kötetben szereplő mennyiségek 35 cm talajstabilizálás és 30 cm SZK1 védőréteg feltételezésével lettek meghatározva, ezek a mennyiségek az ajánlattételt segítik, a geotechnikai tervek elkészítése, és ez alapján az alépítményi rétegtrend meghatározása a Vállalkozó feladata a MÁV D.11. utasítás előírásait figyelembe véve. A geotechnikai tervezés során meg kell határozni az alépítmény víztelenítésének szükségességét és módját. Szivárgórendszer alkalmazása esetén azt a kezdő- illetve végponti befogadóba vezetve kell kiépíteni. A 204+93-209+28 szelvények között a tolatási padka kialakítása is jelen projekt részét képezi.

Az állomáson feladat az újonnan épülő vágányok szabályozása, a 921090 vágányépítés tételszámú egyszeri építési, a 921170 tételszámú vágányszabályozás kétszeri építési, egyszeri fenntartási és egyszeri jótállási szabályozást tartalmaz.

Az állomás területén a szolgálati hely nevét jelző táblákat és utastájékoztató piktogramokat el kell helyezni.

2. Balatonkenese állomás

2.1 Vasúti pálya építése

2.1.1 Jelenlegi állapot

Balatonkenese állomás 3 vonatfogadó, -indító és 1 rakodóvágánnyal rendelkezik. Az átmenő a III. számú vágány. Az I. számú vágány rakodóvágány, a II. és III. számú vágány a személyszállító vonatok, a IV. számú vágány a tehervonatok fogadására, indítására szolgál. Egy sk+15 cm-es peron található a II. és III. vágányok között, 4,75 m-es vágánytengelyben, melyet a felvételi épület felől szintben lehet megközelíteni.

2.1.2 Tervezett állapot

Az állomás teljes átépítésének megtervezése és kivitelezése a nyertes Vállalkozó feladata a pályageometriai tervek alapján. Az állomás átépítésének határát a pályageometriai terveken feltüntetett szelvények jelölik, tehát az átépítés a 385+15 – 393+98 szelvények között történik.

Az állomás 3 vágányos állomásként épül át sk+55 cm-es, 250 mh szigetperonnal, szintbeli akadálymentes, TSI előírásoknak megfelelő megközelítéssel. A peronburkolatot szintén a TSI előírásoknak megfelelően kell kialakítani, a vezető és figyelmeztető sávok építését az állomás teljes területén összehangolt, egységes kialakítással kell elkészíteni, a szükséges MÁV jóváhagyással ellátott környezetkialakítási terv alapján. A peronhoz vezető járda építése a felvételi épület oldalától indulóan a peronig tart. A peronra vezető rámpa két szélén kerékvető kialakítása és kétsoros kapaszkodó felszerelése szükséges. A peronvégeket életvédelmi korláttal kell lehatárolni.

Az I., II. és III. vágányok új, 54 rendszerű felépítményi anyagból épülnek meg (54E5 sín, LM jelű vb.alj, a sínleerősítés szorító hatású, rugalmas, 1:20síndőlés, hézagnélküli kivitel). A kitérőket 54 rendszerű betonljas kivitelben kell beépíteni. Az átmenő fővágányban fekvő R=600m sugarú ív külső sínszalaként R350 HT minőség osztályú,

edzett fejű síneket kell alkalmazni a MÁV Zrt. Pályalétesítményi Osztályának Gy.120-30/2012 sz. előírásának megfelelően. A vágányépítés során beépített új sínek és kitérők preventív köszörülését el kell végezni.

Alépítmény tekintetében az Ajánlati Dokumentáció 4. kötetben szereplő mennyiségek 35 cm talajstabilizálás és 30 cm SZK1 védőréteg feltételezésével lettek meghatározva, ezek a mennyiségek az ajánlattételt segítik, a geotechnikai tervek elkészítése, és ez alapján az alépítményi rétegtrend meghatározása a Vállalkozó feladata a MÁV D.11. utasítás előírásait figyelembe véve. A geotechnikai tervezés során meg kell határozni az alépítmény víztelenítésének szükségességét és módját. Szivárgórendszer alkalmazása esetén azt a kezdő- illetve végponti befogadóba vezetve kell kiépíteni. A helyszínrajzon feltüntetett tolatási padka kialakítása is jelen projekt részét képezi.

Az állomáson feladat az újonnan épülő vágányok szabályozása, a 921090 vágányépítés tételszámú egyszeri építési, a 921170 tételszámú vágányszabályozás kétszeri építési, egyszeri fenntartási és egyszeri jótállási szabályozást tartalmaz.

Balatonkenese állomáson a pályageometriai terveken is szereplő I. vágány melletti rakodó bontását nyertes Vállalkozónak el kell végezni a helyszínrajzokon szereplő vágánygeometria kialakítása érdekében. A jelenlegi I. vágány melletti rakterületen 4 m szélességben kisajátítás szükséges. Vállalkozó feladata a záradékolt kisajátítási terv elkészítése. A kisajátítandó terület mentén, az üzemi terület elkerítésére kerítést kell építeni.

Az állomás területén a szolgálati hely nevét jelző táblákat és utastájékoztató piktogramokat el kell helyezni.

3. Balatonfűzfő állomás

3.1 Vasúti pálya építése

3.1.1 Jelenlegi állapot

Balatonfűzfő állomás 3 vonatfogadó, -indító és 1 rakodóvágánnyal rendelkezik. Az átmenő a II. számú vágány. Az I. számú vágány rakodóvágány, a II. számú vágány a személyszállító vonatok, a III. és IV. számú vágányok a tehervonatok fogadására, indítására szolgálnak. A 4,75 m-es vágánytengelytávolságban sk+15 cm magas peron van az I.- II. vágányok között.

3.1.2 Tervezett állapot

Az állomás teljes átépítésének megtervezése és kivitelezése a nyertes Vállalkozó feladata a pályageometriai tervek alapján. Az állomás átépítésének határát a pályageometriai terveken feltüntetett szelvények jelölik, tehát az átépítés a 443+63 – 451+03 szelvények között történik.

Az állomás 2 vágányos állomásként épül át sk+55 cm-es, 250 mh szigetperonnal, szintbeli akadálymentes, TSI előírásoknak megfelelő megközelítéssel. A peronburkolatot szintén a TSI előírásoknak megfelelően kell kialakítani, a vezető és figyelmeztető sávok építését az állomás teljes területén összehangolt, egységes kialakítással kell elkészíteni, a szükséges MÁV jóváhagyással ellátott környezetkialakítási terv alapján. A peronhoz vezető járda építése a felvételi épület északi oldala mellett vezetve, a járdától indulóan, a szükséges rámpaszakaszok közbeiktatásával a peronig tart. Az épület melletti és a peronra vezető rámpa két szélén kerékvető kialakítása és kétsoros kapaszkodó felszerelése szükséges. A peronvégeket életvédelmi korláttal kell lehatárolni.

Az I. és II. vágányok új, 54 rendszerű felépítményi anyagból épülnek meg (54E5 sín, LM jelű vb.alj, a sínleerősítés szorító hatású, rugalmas, 1:20 síndőlés, hézagnélküli kivitel). A kitérőket 54 rendszerű betonaltas kivitelben kell beépíteni. Az átmenő fővágányban fekvő R=475m és R=1000m sugarú ívek külső sínszalaként R350 HT

minőség osztályú, edzett fejű síneket kell alkalmazni a MÁV Zrt. Pályalétesítményi Osztályának Gy.120-30/2012 sz. előírásának megfelelően.

A vágányépítés során beépített új sínek és kitérők preventív köszörülését el kell végezni.

Alépítmény tekintetében az Ajánlati Dokumentáció 4. kötetben szereplő mennyiségek 35 cm talajstabilizálás és 30 cm SZK1 védőréteg feltételezésével lettek meghatározva, ezek a mennyiségek az ajánlattételt segítik, a geotechnikai tervek elkészítése, és ez alapján az alépítményi rétegrend meghatározása a Vállalkozó feladata a MÁV D.11. utasítás előírásait figyelembe véve. A geotechnikai tervezés során meg kell határozni az alépítmény víztelenítésének szükségességét és módját. Szivárgórendszer alkalmazása esetén azt a kezdő- illetve végponti befogadóba vezetve kell kiépíteni. A helyszínrajzon feltüntetett tolatási padka kialakítása is jelen projekt részét képezi.

Az állomáson feladat az újonnan épülő vágányok szabályozása, a 921090. vágányépítés tételszámú egyszeri építési, a 921170. tételszámú vágányszabályozás kétszeri építési, egyszeri fenntartási és egyszeri jótállási szabályozást tartalmaz.

Az állomás területén a szolgálati hely nevét jelző táblákat és utastájékoztató piktogramokat el kell helyezni.

4. Alsóörs állomás

4.1 Vasúti pálya építése

4.1.1 Jelenlegi állapot

Az eredetileg 5 vonatfogadó- indító fővágányából (I.-V.) ma már kettő a forgalomból ki van zárva (a IV. és V. vágányok), továbbá ki van zárva az egykori fordítókoronghoz vezető VIII. számú vágány. Az állomás végpontja felé, az I. számú vágányból ágazik ki a VI. számú rakodóvágány és a VII. számú tárolóvágány. A rakodóvágány mellett nyílt rakodó, oldalrakodó és raktár van, de a rakodási létesítmények nem az eredeti funkciójukat töltik be, mivel az állomási vágányoktól kerítés választja el őket. Az állomáshoz saját célú vágány nem kapcsolódik. Az állomáson nincs áruforgalom.

Az átmenő fővágány a III. számú. A forgalomból kizárt vágányok a biztosítóberendezésből ki vannak kapcsolva. Széles peronok az I.-II., és III.-IV. vágányok között helyezkednek el, míg a II.-III. vágányok közötti peron 4,75 m-es vágánytengelytávolságban helyezkedik el. A peronok sk+15 cm-es, betonlap burkolatúak, és szintben megközelíthetők.

4.1.2 Tervezett állapot

Az állomás teljes átépítésének megtervezése és kivitelezése a nyertes Vállalkozó feladata a pályageometriai tervek alapján. Az állomás átépítésének határát a pályageometriai terveken feltüntetett szelvények jelölik, tehát az átépítés a 563+66 – 573+24 szelvények között történik.

Az állomás 2 vágányos állomásként épül át sk+55 cm-es, 250 mh szigetperonnal, szintbeli akadálymentes, TSI előírásoknak megfelelő megközelítéssel. A peronburkolatot szintén a TSI előírásoknak megfelelően kell kialakítani, a vezető és figyelmeztető sávok építését az állomás teljes területén összehangolt, egységes kialakítással kell elkészíteni, a szükséges MÁV jóváhagyással ellátott környezetkialakítási terv alapján. A peronhoz vezető járda építése a meglévő térkő burkolatú járda folytatásával a peronig tart, a meglévő járdában lévő taktilis vezető sáv folytatásával, az eredetivel megegyező típusú elemek felhasználásával. A peronra vezető rámpa két szélén kerékvető kialakítása és kétsoros kapaszkodó felszerelése szükséges. A peronvégeket életvédelmi korláttal kell lehatárolni.

Az I. és II. vágányok új, 54 rendszerű felépítményi anyagból épülnek meg (54E5 sín, LM jelű vb.alj, a sínleerősítés szorító hatású, rugalmas, 1:20 síndőlés, hézag nélküli kivitel). A kitérőket 54 rendszerű betonljas kivitelben kell beépíteni. Az átmenő fővágányban fekvő R=1300m és R=1900m sugarú ívek külső sínszálaként R350 HT

minőség osztályú, edzett fejű síneket kell alkalmazni a MÁV Zrt. Pályalétesítményi Osztályának Gy.120-30/2012 sz. előírásának megfelelően. A vágányépítés során beépített új sínek és kitérők preventív köszörülését el kell végezni.

Alépitmény tekintetében az Ajánlati Dokumentáció 4. kötetben szereplő mennyiségek 35 cm talajstabilizálás és 30 cm SZK1 védőréteg feltételezésével lettek meghatározva, ezek a mennyiségek az ajánlattételt segítik, a geotechnikai tervek elkészítése, és ez alapján az alépitményi rétegrend meghatározása a Vállalkozó feladata a MÁV D.11. utasítás előírásait figyelembe véve. A geotechnikai tervezés során meg kell határozni az alépitmény víztelenítésének szükségességét és módját. Szivárgórendszer alkalmazása esetén azt a kezdő- illetve végponti befogadóba vezetve kell kiépíteni. A helyszínrajzon feltüntetett tolatási padka kialakítása is jelen projekt részét képezi.

Az állomáson kialakításra kerül a felsővezetékes jármútároló és ennek vágánya, mely az I. megelőző vágányból ágazik ki a 3. számú kitérővel a végponti irányból. Használható hossza a fedett tárolóba eső vágányrész nélkül 55m. A vágány 54 rendszerű felépitménnyel épül meg, a javasolt alépitményi rétegrend az állomás többi vágányával megegyező. A jármútároló műszaki paramétereit, szükséges méretét a magasépítési részről ismertetjük.

Az állomáson feladat az újonnan épülő vágányok szabályozása, a 921090. vágányépítés tételszámú egyszeri építési, a 921170 tételszámú vágányszabályozás kétszeri építési, egyszeri fenntartási és egyszeri jótállási szabályozást tartalmaz.

Életvédelmi kerítést kell építeni az I. vágány mellé a felvételi épület vonalában, és a II. vágány bal oldalán a peron vonalában a helyszínrajzon feltüntetettek szerint.

Az állomás területén a szolgálati hely nevét jelző táblákat és utastájékoztató piktogramokat el kell helyezni.

8. Edilonos rendszerű vágány építése: 140 vfm;

1. Csajág (kiz.) – Balatonkenese (kiz.) szakasz

1.1 Vasúti pálya építése

1.1.1 Jelenlegi állapot

Felépitmény szempontjából a vonal homogén, hézagnélküli kivitelű, 48 rendszerű, kivéve, Csajág - Balatonkenese állomásközben lévő R £300 m sugarú íveket, melyek összes hossza 681 m.

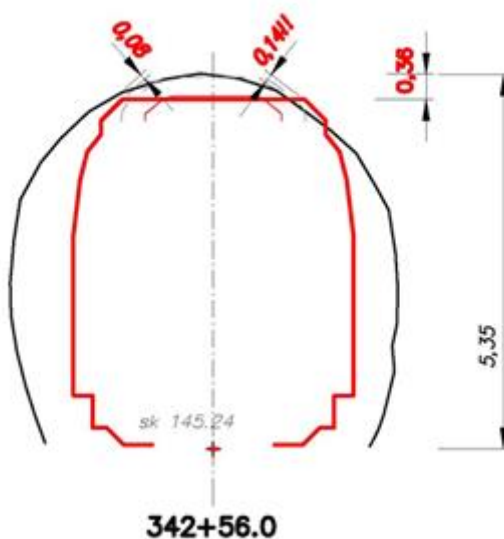
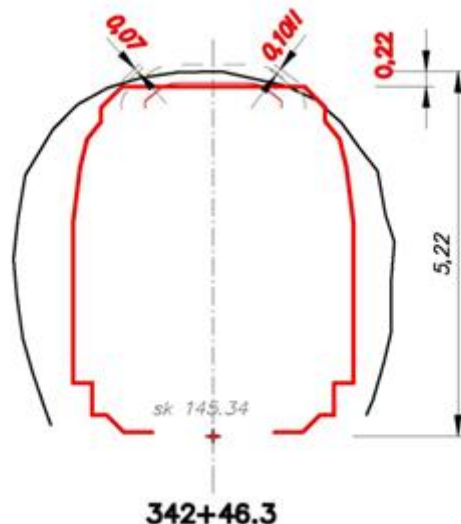
A nyíltvonalon található a Csittényhegyi alagút. A 342-343 szelvények között lévő akarattyai alagút Északi kapuzatának és boltozatának felújítása 2000-2001 évben megvalósult, a Déli kapuzat vízelvezető rendszerének felújítását 2003-ban végezték el, de jelenleg az alagút boltozatán átázási nyomok láthatók. Helyszínrajzilag az alagút tengelye nem egyenes, az elejétől 10-15m-re iránytörés van. Nem egy határozott ponton jelentkezik, kb. 10m hosszban alakul ki az új irány, amely a végpont felé vezet. Ez a szakasz sokkal szabályosabb, mint az alagút eleje, közelít az egyeneshez. Az alagút környékén a vágány geometriája összetett. Az akarattyai bevágásból kis sugarú ívvel fordul ki a nyomvonal a magaspartra, és egy nagyobb sugarú, ellenirányú ívvel vezet be az alagútba annak kétharmad részéig. Ezzel az ívvel követi le a vágány az alagút kezdeti iránytörését. Az alagút végéhez közeledve rövid egyenes után újabb nagysugarú ív kezdődik, amely már jóval az alagút után csatlakozik egy újabb ívhez. Magassági vonalvezetés szerint a pálya 10 ezrelék esésű, mely egyben a vonalra jellemző mértékadó emelkedő. A pálya az alagút elejétől a végpont felé esik.

Az alagút felett 13-15m takarás van, hossza: 95,5m. Az alagút szelvénye nem teljesen szabályos, szakaszosan változó asszimmetria jellemzi 3m és 4,5m magasságban.

4,5m 3,89-4,16m 26cm

4,0m 4,67-4,84m 17cm
3,0m 5,32-5,49m 17cm

A mai állapot, a jelenlegi sínkoronaszint, a nem villamosított, és az alagút jellemző belső méretei, az űrszelvény és az alagútfal mértékadó távolságával:



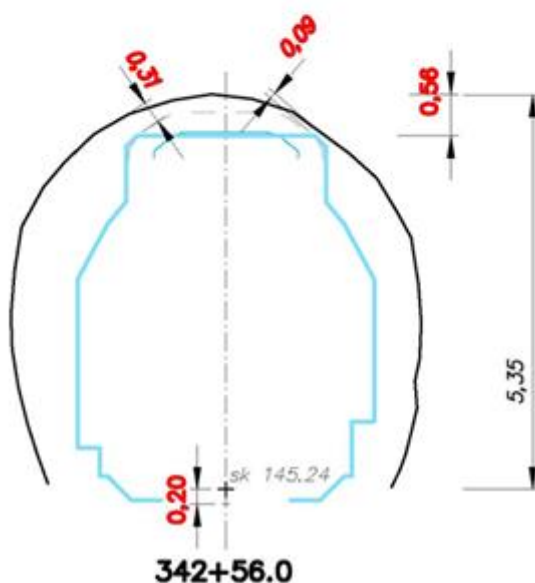
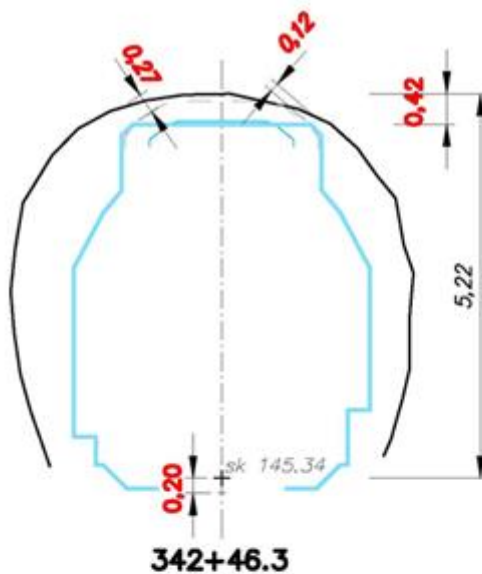
1.1.2 Tervezett állapot

Az alagút esetében a vágány magassági vonalvezetését, hossz-szelvényét úgy kell kialakítani, hogy a minimálisan szükséges munkavezeték magasság biztosítható legyen. (A TSI-nek megfelelő űrszelvény kialakítása). Az alagútnál pályaépítés tekintetében a javasolt műszaki tartalom kb. 20-30 cm pályaszint süllyesztés az alagútban és az alagút előtt-után 20-20m hosszban (341+70 - 343+10 szelvények között) 140m Edilon rendszerű (vagy azzal egyenértékű) felépítmény kialakításával, a szükséges kifuttatások figyelembevételével.

A pontos kialakítást és szakaszok hosszát a tervezés során szükséges véglegesíteni. A pályaszint süllyesztés miatt módosul a vonal jelenlegi magassági vonalvezetése, melynek következtében az alagút előtti és utáni pályaszakaszt át kell építeni a tervezés során elkészítendő hossz-szelvény alapján, figyelembe véve a mértékadó emelkedőt. Az alépítményi rétegrendet a geotechnikai terv alapján kell megépíteni. Az Ajánlattétel során a 4. kötetben szereplő rétegrendet (30 cm SZK1, talajstabilizálás) kérjük árazni. Víztelenítés megtervezését és megépítését lehetőleg a jelenlegi árokrendszer megtartásával kell megépíteni. A felépítményt új, 54 rendszerű anyagból kell visszaépíteni (54E5 sín, LM jelű vb.alj a sínleerősítés szorító hatású, rugalmas, 1:20 síndőlés, hézagnélküli kivitel).

Vállalkozó feladata a kifuttatási szakaszon különösen figyelni a vonatkozó szabályok és a D.11. utasítás alapján a vízelvezetés biztosítására és az átmeneti szakasz előírászerű kialakítására.

A jelenlegi vágánytengely és a maihoz képest 20cm-rel süllyesztett sínkoronaszint:



A nyíltvonali szakaszon feladat a vágány egyszeri fenntartási szabályzása teljes hosszban (kivéve a rugalmas megtámasztású betonlemezés felépítménnyel építendő részt) a teljes körű geodéziai előkészítéssel, útátjáró bontásokkal és visszaépítéssel valamint a szükséges mértékű zúzottkő pótlással a villamosítás megfelelő mértékű elvégzéséhez. A szabályzás során az elkészült kitűzési terveket kell alapul venni, mely vízszintes irányban és magassági értelemben is maximálisan 5 cm eltérést eredményezhet, figyelemmel a megmaradó peronokra és útátjárókra. A nyíltvonali szakasz egyszeri fenntartási szabályzásán felül feladat a pályaszint süllyesztés miatt átépítendő szakaszon a vágány háromszori építési, és egyszeri jótállási szabályozása, melyet a K-921226 soron kell költségelni.