

ANEXO TECNICO

1. Se incorporan al apartado ARMADO DE LA VÍA del PETG los siguientes párrafos:

El prearmado de los tramos de vía nueva se realizará en taller, en el obrador o a pie de obra, debiendo LA CONTRATISTA presentar la Metodología de trabajo a LA INSPECCIÓN para su aprobación.

El traslado de los tramos desde el lugar de armado hasta el sitio de colocación se efectuará mediante trenes especiales o equipos aprobados por LA INSPECCIÓN.

ARMADO.

La obra prevé la ejecución de una vía mediante el sistema de Riel Largo Soldado (RLS) montado con fijaciones elásticas sobre durmientes de hormigón armado pretensado sobre una cama de balasto.

Si el método constructivo será mediante la conformación de una barra larga soldada, uniendo en obrador varias barras cortas mediante soldadura eléctrica, se deberá disponer de los medios necesarios para el traslado de las mismas y previamente aprobados por LA INSPECCIÓN. Los rieles serán descargados sobre la cabeza de los durmientes, cumpliendo en todo el proceso con la NORMA NTVO Nº 9 “COLOCACIÓN, VIGILANCIA Y CONSERVACIÓN DE LOS RLS”. El método constructivo deberá evaluar el transporte, descarga y armado de todos los materiales componentes de la Vía, todo conforme con LA INSPECCIÓN.

En caso de optarse por la colocación de tramos nuevos armados previamente en el obrador, el transporte de los tramos armados hasta los frentes de obra, será mediante vagones playos propios del tren del trabajo. Al momento de montarlos se dispondrá el uso de pórticos correderos sobre rieles producidos destinados a tal fin (eclisados hasta la longitud necesaria para la colocación desde el tren de trabajo). Dicha operación comprenderá también el retiro de los tramos producidos de vía y la reposición mediante los nuevos.

Los tramos nuevos deberán colocarse sobre una primera capa de balasto nuevo con la correcta aptitud de la conformación de su plataforma. Los tramos producidos serán retirados por medio de los pórticos y dispuestos sobre las chatas para posterior traslado, desarme, clasificación y acopio.

Los empalmes provisorios se ejecutarán mediante eclisas con mordazas tanto para el lado del riel 54 E1 como para el lado del riel actual. En lado del 54 E1 podrán emplearse los suplementos que la geometría de la vía requiera.

Previo al inicio de las tareas de renovación LA CONTRATISTA deberá presentar una memoria descriptiva de las tareas a desarrollar, detallando horarios de trabajo, equipos, herramientas y personal involucrado.

DISPOSITIVOS DE DILATACIÓN (DD).

Cuando corresponda, el riel largo soldado se unirá a una zona de vía corrida o a un aparato de vía (AdV) mediante un enlace de tres tramos de rieles de 18 metros de largo (excepcionalmente menores) del mismo perfil que el del RLS (excepto el tercero que puede ser un cupón mixto de unión entre dos o más perfiles) según lo descrito en el ANEXO V de la NTVO N°9.

Este conjunto deberá tener sus juntas a escuadra, con cortes a Noventa Grados 90º y los durmientes de hormigón de 2,70 mts con junta a tope y distancia entre durmientes 5 cm.

LA CONTRATISTA presentará a LA INSPECCIÓN DE OBRA previamente al inicio de las tareas, los planos de enrioladura y de detalles con la identificación de cada tramo soldado y de existir pasos a nivel automáticos, la ubicación de las juntas aisladas coladas, colocadas o a colocar a lo largo del sector.

Es posible incorporar a las OA y/o ADV al RLS según las indicaciones previstas en la NTVO N°9.

CUPONES.

LA CONTRATISTA deberá asegurar la continuidad de la superficie de rodamiento entre la vía existente y los tramos renovados para lo cual confeccionará cupones para los empalmes, tanto provisorios como definitivos.

Los cupones serán elaborados con rieles nuevos y/o usados provistos por ADIF o provenientes del retiro de la obra. LA CONTRATISTA deberá elaborar los cupones definitivos y transitorios.

Se emplearán cupones de transición definitivos de riel nuevo para empalmar con la vía existente que aún no se encuentre renovada, al tramo renovado. Serán de al menos 12,00m de longitud, debiéndose obtener de tramos de riel cuya longitud mínima sea de 6,00m.

Los cupones transitorios utilizados en el avance de obra estarán constituidos por tramos de 6,00 m como mínimo, conformados por rieles nuevos y rieles usados de 3,00m cada uno, soldados entre sí, empalmados tanto a la vía nueva como a la existente con eclisas fijadas con mordazas aprobadas por LA INSPECCIÓN. Los rieles nuevos serán colocados en el mismo sentido y ubicados inmediatamente a continuación del último tramo de vía colocada para evitar su aplastamiento.

Los cupones definitivos se instalarán en el inicio y en el final de la obra, cuando sea necesario.

Los provisorios deberán ser instalados en el frente de obra.

En todos los casos, los cupones, deberán soldarse cumpliendo las especificaciones de Soldadura previstas en este pliego.

Los anchos de ambos perfiles se deberán igualar mediante discos de corte y amolado. Las aristas finales de los cortes y extremos de orificios deberán ser amoladas para evitar futuras fisuras.

En caso de que se necesite unir rieles cuyas medidas resulten incompatibles para este procedimiento, es imprescindible intercalar uno o varios cupones de perfil intermedio entre ambas barras extremas, con una longitud mínima de 4 m cada uno de ellos, todos soldados eléctricamente a tope o aluminotérmicamente.

Las pendientes o rampas de empalme provisorias de las partes de vía levantadas o bajadas en relación a la existente no diferirán en ningún caso de la pendiente o rampa del perfil de la línea en el punto considerado, en más de 0,005 m por metro, para los empalmes provisorios en los que haya una precaución a 30 km/h. LA CONTRATISTA deberá ajustarse en las variaciones de peralte para las rampas o pendientes de empalme, a las tolerancias que fije el Ferrocarril. En todos los casos los durmientes deberán quedar cuidadosamente apisonados.

2. Se incorpora al apartado 3.2 RETIRO DE VÍAS EXISTENTES del PETP el siguiente texto:

Una vez concluido el retiro y el desarme de la vía existente se procederá en el obrador, a la clasificación de todos los materiales, producto de dicha operación.

La clasificación del material de vías se realizará en un todo de acuerdo a las ***“Normas Transitorias Para La Clasificación De Materiales De Vía”*** del Catálogo de Normas de Vía y OBRAS de la Normativa Ferroviaria de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Se deberá realizar la auscultación de todos los rieles producidos para luego realizar su clasificación conforme a lo indicado en las Normas transitorias. El personal deberá estar correctamente habilitado. Los informes deberán ser claros, concisos indicando gráfica y descriptivamente las fallas detectadas, aclarando la gravedad de las mismas e indicando la posibilidad de reutilización de los rieles producidos.

Los rieles que resulten calificados como “Clase 1-a” serán identificados, auscultados con ultrasonido y deberán ser despuntados en todos sus casos. Dicho despunte será de cincuenta (50) centímetros en ambos extremos de la barra. Los cortes de rieles se harán con sierra o disco de corte, sin rebabas u otros defectos; serán perpendiculares al patín pero formando un ángulo de 90º con el eje longitudinal del riel, pudiendo admitirse solamente 0,6 mm, totales de desviación en cada sentido.

LA CONTRATISTA presentará una propuesta metodológica para ejecutar la tarea de auscultación de rieles, indicando equipamiento a utilizar, antecedentes del personal que realizará el trabajo y procedimiento de trabajo a utilizar.

Los informes deberán ser claros, concisos indicando gráfica y descriptivamente las fallas detectadas, aclarando la gravedad de las mismas e indicando la posibilidad de reutilización de los rieles producidos. El informe con los resultados y recomendaciones se presentarán firmados por el responsable de la tarea.

La tarea concluirá con el traslado y correcto acopio de los materiales en el lugar que ADIF determine, LA INSPECCIÓN emitirá el pertinente recibo para LA CONTRATISTA. Este recibo es necesario para la medición y pago del ítem.

3. Se incorpora al apartado 1.2.2 Ferrosur –Playón Calle Olavarría – Playa Sola del PETG el siguiente texto:

Se solicita a los oferentes tengan a considerar que la Playa Ferroviaria denominada Playa Dis, la cual es operada por Ferrosur Roca S.A. en las inmediaciones de estación Buenos Aires se mantendrá operativa durante y posterior a la realización de la obra. Se deja asentado al desarrollarse el proyecto ejecutivo que deberán verificarse los gálibos requeridos, en especial atención a la ubicación de las pilas en la zona adyacente entre las progresivas 2+750 y 2+950; realizando conforme a ello las incorporaciones y/o modificaciones constructivas y de trazado necesarias para tal fin, y no interferir en la operación de dicho sector.

4. Se incorpora al apartado ALCANCES del PROYECTO DE SEÑALAMIENTO Y COMUNICACIONES del PETG el siguiente texto:

El sistema de enclavamientos debe prever la incorporación del sistema de ATS compatible con el instalado actualmente en los ramales electrificados de la Línea Roca, incluyendo su comando a través de los mismos sistemas vitales del control de las señales y rutas, el cableado hasta la ubicación de las cajas de relevadores al pie de cada señal mediante cables independientes de 7x2.5mm² y la instalación del sistema. (La provisión de las cajas de relevadores y bobinas de ATS correrá por cuenta de ADIF). Se adjunta en ANEXO las especificaciones para la implementación de este sistema.

5. Se incorpora al apartado NORMAS Y ESTÁNDARES del PROYECTO DE SEÑALAMIENTO Y COMUNICACIONES del PETG el siguiente texto y al apartado B de 7.1 Proyecto y Diseño del PETP:

Tanto el diseño como los principales materiales constitutivos de los sistemas de enclavamientos deberán responder exclusivamente a las recomendaciones AREMA.

6. Se reemplaza, del apartado 1.39.1.1.24 Cables del PROYECTO DE SEÑALAMIENTO Y COMUNICACIONES del PETG el siguiente texto:

La zanja para el cableado de Señalamiento será de sección rectangular, con una profundidad de 80 cm. Previo al tendido de cable se depositará una capa de arena fina de aproximadamente 10 cm. Depositado los cables se cubrirán con una capa de hormigón elaborado H13 de 10 cm, o por otra capa de arena similar a la anterior cubierta por losetas o ladrillos comunes colocados transversalmente al eje del tendido. La cobertura de tierra se hará por capas sucesivas de 30 cm, apisonada antes de pasar a la siguiente.

Por este:

La zanja para el cableado de Señalamiento será de sección rectangular, con una profundidad de 80 cm. Previo al tendido de cable se depositará una capa de arena fina de aproximadamente 10 cm. Depositado los cables se cubrirán con una capa de hormigón elaborado H13 de 10 cm, solo se aceptará otra variante en los casos en que se justifique fehacientemente la imposibilidad y su aprobación quedará a criterio de la Inspección de Obra en la etapa de ejecución.

7. Se debe reemplazar el título “Durmientes de hormigón armado monoblock” del PETG por “Durmientes de hormigón armado pretensado monoblock”

8. Se debe reemplazar el título “Durmientes de Hormigón para aparatos de vía” del PETG por “Durmientes de hormigón pretensado para aparatos de vía”

9. En el apartado 1.16 SUPERESTRUCTURA DE VÍA del PETG, se aclara que los Aparatos de vía previstos serán de corazón curvo monoblock, no ensamblados.