

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Dla wykonania robót branży torowej wymiany rozjazdów nr 51, 52, 53 i 54 na stacji Gdańsk Oliwa w km 7.3 - 7.5 linii nr 250

I. Rzeczowy zakres opracowania:

Wymiana 4 rozjazdów zwyczajnych Rz 1:9 R190 na nowe, Rz 1:12 R500, na stacji Gdańsk Oliwa.

Prace wykonawcze należy wykonać w oparciu o Dokumentację projektową i Specyfikację wykonania i odbioru robót budowlanych w zakresie Wymiany rozjazdów na stacji Gdańsk Oliwa SKM w Trójmieście.

1) Wymianie podlegać będą rozjazdy:

- a) **Nr 51 Rz** R 190, skos 1: 9, 49E1, lewy, podrozjazdnice drewniane na nowy rozjazd zwyczajny lewy, R- 500, o skosie 1: 12, 49E1 odmiany spawanej, na podrozjazdnicach betonowych z przytwierdzeniem typu Skl i rolkami podiglicowymi.
- b) **Nr 52 Rz**, R190, skos 1:9, 49E1, lewy, podrozjazdnice drewniane na nowy rozjazd zwyczajny lewy, R – 500 o skosie 1:12, 49E1 odmiany spawanej na podrozjazdnicach betonowych z przytwierdzeniem typu Skl i rolkami podiglicowymi.
- c) **Nr 53 Rz** R 190, skos 1:9, 49E1, prawy, podrozjazdnice drewniane na nowy rozjazd zwyczajny prawy, R 500, skos 1:12, 49E1, prawy na podrozjazdnicach betonowych odmiany spawanej z przytwierdzeniem typu Skl i rolkami podiglicowymi.
- d) **Nr 54 Rz**, R 190, skos 1:9, 49E1, prawy, podrozjazdnice drewniane na nowy rozjazd łukowy (wg projektu) prawy R 500, skos 1:12, 49E1, prawy odmiany spawanej na podrozjazdnicach betonowych z przytwierdzeniem typu Skl i rolkami podiglicowymi.

2. Przed złożeniem oferty wskazane jest obejrzenie placu budowy przez potencjalnych Wykonawców .
3. Wykonawca robót przed zamówieniem materiałów do wyżej opisanych robót musi uzyskać na te materiały akceptację Zamawiającego w zakresie dopuszczenia ich do stosowania na PKP zgodnie z załączoną specyfikacją robót.
4. Jakość materiałów zastosowanych do opisanych robót określają Polskie i Europejskie Normy oraz dopuszczenia do stosowania na PKP.
5. Wykonawca na własny koszt i staraniem pozyska materiały niezbędne do wykonania zadania. Transport materiałów na budowę i urobku z budowy leży po stronie Wykonawcy.

6. Nowe rozjazdy R-500 mają być wyposażone w monolityczne podrojazdnice kanałowe - zintegrowane z kanałem urządzeń nastawczych (suwakowym) lub wyposażone w stalowy kanał urządzeń nastawczych przymocowany do podrojazdnic kanałowych.
7. Zamknięcie nastawcze w nowych rozjazdach przewidziano jako samoregulujące, nie wrażliwe na pełzanie iglic. Urządzenia te od góry mają być osłonięte przykrywą. Rozjazdy mają być wyposażone w sprzężenie mechaniczne drugich zamknięć nastawczych.
8. Rozjazdy zakwalifikowane do wymiany mają być zdemontowane w taki sposób by poszczególne elementy stalowe rozjazdów np. półwrotnice i krzyżownice można było później zamontować do innych rozjazdów. Szczegóły należy uzgodnić w formie pisemnej lub e-mailowej z Naczelnikiem Sekcji A Domżałskim Tel.696 050 135. Rozjazdy zwieźć na stację Gdynia Cisowa Postojowa.
9. Ilość odzyskanego złomu podlegającego zwrotowi określi komisja SKM z udziałem Przedstawiciela Wykonawcy. Złom po zważeniu z dokumentem wagowym przekazać do SKM.
10. Tłuczeń ze starych rozjazdów i torów należy zwieźć na stację Gdynia Cisowa Postojowa w miejsce wskazane przez Naczelnika Sekcji Infrastruktury.
11. Ziemię z podtorza należy zutylizować, wywieźć na wysypisko lub zagospodarować we własnym zakresie.
12. Wybudowane z toru podkłady betonowe w stanie nierozbrojonym należy zwieźć na stację Gdynia Cisowa Postojowa w miejsce wskazane przez Naczelnika Sekcji Infrastruktury.
13. Odcinki szyn o długości do 15 m i stalowe części rozjazdowe z demontażu należy zwieźć na stację Gdynia Cisowa Postojowa i złożyć w miejsce wskazane przez Naczelnika Sekcji A Domżałskiego Tel 696 050 135.
14. Dłuższe odcinki szyn z demontażu ponad 15 m należy pozostawić w torach przed lub za rozjazdami bez cięcia ich na krótsze odcinki.
15. Wybudowane z toru nieoznakowane podkłady i podrojazdnice drewniane należy rozbroić, stal – akcesoria zdać do SKM na stację Gdynia Cisowa Postojowa. Drewniane podkłady i podrojazdnice nieoznakowane należy zutylizować lub zagospodarować we własnym zakresie. Wykonawca przejmie na siebie obowiązki wytwórcy odpadów w zakresie drewnianych podkładów i podrojazdnic.
16. Oznakowane podkłady drewniane w stanie uzbrojonym w podkładki i podrojazdnice w stanie z odkręconymi podkładkami oraz podkłady betonowe w stanie nierozbrojonym należy przewieźć na stację Gdynia Cisowa Postojowa.

17. Pod rozjazdami i wstawkami międzyrozjazdowymi, należy ułożyć warstwę wzmacniającą - z kłińca 4 – 31,5 mm zgodnie z PN/EN 13450 o grubości 25 cm .
21. Pod warstwę wzmacniającą na całej powierzchni podtorza należy ułożyć geowłókninę separacyjno- filtrującą zgodnie z PN/EN 13250:2002 o masie ≥ 250 g/m².
22. Na dojeżdżach do rozjazdów na długości minimum 15 m należy ukształtować strefy przejściowe zgodnie z postanowieniami instrukcji SKM d-3 i SKM d-1 licząc od styku rozjazdu, za wyjątkiem wstawki pomiędzy rozjazdami nr Rz 51 - Rz 54 (tor 501) w której na całej długości należy ukształtować warstwę wzmacniającą z kłińca.
23. Podtorze – górę robót ziemnych i warstwę wzmacniającą należy ukształtować z 3% spadkiem o przekroju daszkowym w obie strony na zewnątrz torów nr 501 i 502.
25. Warstwę wzmacniającą z kłińca pod rozjazdami i torem należy zagęścić mechanicznie urządzeniem o wadze minimum 500 kg w stopniu uniemożliwiającym osiadanie warstwy tłucznia osiągając moduł $E_2 \geq 100$ MPa – pomiar kontrolny zgodnie z SKM I-d 3 w trzech miejscach pod każdym rozjazdem z wydrukiem opatrzonym datą i opisem: zwrotnica, szyny łączne, krzyżownica, $Is \geq 0,97$.
26. Minimalna grubość warstwy nowego tłucznia 31,5 – 50 mm pod podrozjazdnicą i nowo ułożonym podkładem betonowym powinna wynosić 35 cm.
27. Położenie rozjazdów w planie i profilu należy wykonać zgodnie z przedłożonym projektem z dokładnością do 1.0 cm w oparciu o Instrukcje SKM d-1, SKM d-14 i SKM d-4.
28. Wszystkie dojeżdża szynowe do rozjazdów o długości około 15 m mają być ułożone na podkładach betonowych i z nowych szyn 49E1 i pospawane z torem bezстыkowy spoinami SoWoS.
29. Łącznik pomiędzy rozjazdami Rz-51 do Rz-54 ma być ułożony na podtorzu jak rozjazdy na nowych podkładach Ps 83 i nowych szynach 49E1 i pospawany w tor bezстыkowy SoWoS.
30. Roboty wymiany rozjazdów będą wykonywane (na podstawie opracowanego tymczasowego regulaminu prowadzenia ruchu pociągów) w czasie weekendowych zamknięć torowych – piątek późnym wieczorem po ok. godz. 22 do poniedziałku wcześniej rano do ok. godz.4 (wymiana jednego rozjazdu w jedno weekendowe zamknięcie torowe) + ewentualnie dodatkowo jedno zamknięcie torowe na wykonanie najdłuższego łącznika międzyrozjazdowego. Zamknięcia torowe zaplanowano w miesiącu wrzesień - październik 2017;.. 31. Istnieje możliwość uzyskania dodatkowych zamknięć torowych poza weekendem w porze nocnej dla wykonania robót przygotowawczych i wykończeniowych po uzyskaniu zgody Dyspozytury PKP SKM.

32. Nie przewiduje się jednoczesnego zamknięcia dla ruchu obu torów 501 i 502. Możliwe jest chwilowe zamknięcie drugiego toru na potrzeby dostarczenia materiałów w przerwie między pociągami, jednak nie dłużej niż na 1 godzinę, w porze nocnej w zależności od sytuacji ruchowej i po uzyskaniu zgody Głównego Dyspozytora PKP SKM.
33. Kolejność wymiany rozjazdów i zamknięć torowych należy uzgodnić pisemnie z Głównym Dyspozytorem ruchu SKM w oparciu o przedstawiony przez Wykonawcę harmonogram robót.
34. Należy przewidzieć roboty przy sieci trakcyjnej po robotach torowych nad rozjazdami i torami.
35. Pograżanie pali fundamentowych słupów trakcyjnych należy poprzedzić wykonywanymi ręcznie we własnym zakresie przekopami próbnymi.
36. Pograżanie pali fundamentowych, ustawienie słupów trakcyjnych i wywieszenie wsporników dla zawieszenia sieci będzie wykonywane w czasie nocnych zamknięć torowych.
37. Wykonawca robót organizuje własnym staraniem i we własnym zakresie wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej i poniesie za to obowiązujące opłaty.
38. Demontaż i montaż przytorowych urządzeń SRK leżących w zakresie robót związanych z wymianą rozjazdów i przełożenie napędów rozjazdów leży po stronie SKM.
39. Demontaż i montaż eor leży po stronie SKM.
40. Z uwagi na wymianę słupów sieci trakcyjnej z zamontowanymi kołkami geodezyjnego położenia torów w rejonie przewidzianych prac, Wykonawca robót dokona przeniesienia kołków na nowe słupy i dokona właściwego ich namierzenia. Protokoły pomiarów z tych prac należy przekazać do SKM i umieścić w „kołaudacie”
41. W przypadku uszkodzenia podczas robót infrastruktury kolejowej; słupy, elementy sieci trakcyjnej, kabli, armatury kablowej i innych urządzeń infrastruktury koszty naprawy lub wymiany urządzeń na sprawne ponosi Wykonawca robót.
42. Wszystkie elementy umocowania łoża pod napędy rozjazdów wraz z elementami umożliwiającymi ich zamontowanie (pasy, podkładki dystansowe i inne detale) mają być dostosowane do elektrycznego napędu zwrotnicowego typu –SIMENS – S- 700 dostarcza je i montuje Wykonawca robót. (Szczegóły zamówienia i montażu łoży można skonsultować z Naczelnikiem DIIz S Okoniewskim Tel. 606 956 589).

43. Z uwagi na okablowanie podziemne na poboczach torów (kable SRK, EOR i inne) wykonanie robót ziemnych sposobem zmechanizowanym należy poprzedzić ręcznym wykonaniem przekopów próbnych.
44. Prace wykonywane koparkami i żurawiami należy wykonywać przy wyłączonym napięciu w sieci trakcyjnej.
45. Ze względu na zachowanie płynności ruchu pociągów -brak ograniczeń prędkości dla jazdy w kierunku na wprost po nowych rozjazdach- po zakończeniu każdej fazy robót do rozjazdu musi być zamontowane umocowane (łoże) i elektryczny napęd zwrotnicowy z kontrolą położenia iglic.
46. Komisyjny odbiór eksploatacyjny po zakończeniu każdego etapu robót odbędzie się po telefonicznym zgłoszeniu do Naczelnika Sekcji A Domżańskiego Tel. 695 050 135 o zakończeniu robót z wyprzedzeniem minimum 2 godz. lub przed planowanym - zakończeniem uzgodnionego zamknięcia torowego.
47. Parametry komisijnego odbioru eksploatacyjnego torów i rozjazdów z uwagi na spokojność jazdy odbędą się zgodnie z Instrukcją SKM d-1, SKM d- 14 i SKM d- 4 dla V 70 km/h na podstawie dostarczonych przez Wykonawcę parametrów pomierzonych toromierzem elektronicznym, pomiarów skrajni, i wypełnionych metryk rozjazdowych podpisanych przez Kierownika robót i Geodetę.
48. Przekroczenie dopuszczalnych odchyłek skutkować będzie wprowadzeniem ograniczeń prędkości i możliwością naliczenia kar umownych zgodnie z obowiązującym w SKM w Trójmieście cennikiem usług wykonywanych na rzecz obcych podmiotów.
49. Stwierdzone usterki Wykonawca będzie zobowiązany usunąć zgodnie z postanowieniami opisanymi w umowie zawartej pomiędzy PKP SKM w Trójmieście a Wykonawcą.
50. Komisyjny odbiór końcowy odbędzie się po zakończeniu wszystkich prac w oparciu o Instrukcję SKM d-1, SKM d- 4 i SKM d – 14 z uwzględnieniem wszystkich powyższych parametrów dla V – 100 km/h. Dla parametrów jak po naprawie głównej. W tym odbiorze SKM zastrzega sobie udział w komisyjnym odbiorze spoin.
51. Wykonawca robót w ofercie przetargowej musi potwierdzić posiadanie maszyn niezbędnych do wykonania w/w robót lub załączyć dokument potwierdzony przez firmę z Nr KRS o użyczeniu poniżej wymienionych maszyn: wysokowydajna podbijarka, koparki dwudrogowe i wywrotki lub transport szynowy dla dowozu materiałów masowych – np.: tłuczeń, pospółka, pokłady.
52. Wykonawca przed odbiorem końcowym dostarczy do SKM dokumenty powykonawcze kolaudat zgodnie z wymaganiami SKM d-1, SKM d-4 i SKM d-3.

53. W skład kolaudatu powinny wchodzić m. in. karta zatwierdzenia materiałów, atesty, potwierdzenie zgodności z typem na rozjazdach i szyny, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji na rozjazdach, szyny, podkłady, podrozjazdnice, deklaracje zgodności, pomiary geodezyjne powykonawcze, protokoły odbiorów eksploatacyjnych, wydruk pomiarów toromierzem elektronicznym torów i karty pomiarów rozjazdów na odcinku przebudowy wykonany elektronicznym toromierzem po każdej fazie robót i pomiar po ostatecznym podbiciu przed końcowym odbiorem robót.

Opracował;
Inspektor
ds. Drogi Kolejowej
Kazimierz Bieniek
Upr. OIKS-K-1175/99

Uzgodnił;
NACZELNIK
Sekcji Infrastruktury
mgr inż. Andrzej Domżański

Zatwierdził;
DYREKTOR
ds. Infrastruktury
mgr inż. Jerzy Kassolik