

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

8

Gdańsk Politechnika

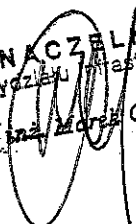
Przewidywany zakres robót podczas modernizacji toru 501 przy peronie na przystanku Gdańsk Politechnika.

Zakres robót będzie obejmował:

1. Wymiana podkładów drewnianych na nowe betonowe PS-94/SB/49E1 lub PS-93/SB/49E1 w torze 501 na długości 424 mb (km 2,385 – 2.809) za wyjątkiem 20 szt. podkładów z drewna twardego które należy położyć na przejściu dla pieszych - wejście na peron w km 2.521.
2. Mechaniczne oczyszczenie podsypki tłuczniowej na odcinku wymiany podkładów w torze 501.
3. Podbicie toru oraz uzupełnienie (nowym tłuczniem) i oprofilowanie pryzmy tłucznia na odcinku wymiany podkładów w torze 501.
4. Materiały do wykonania robót; nowe podkłady, złączki do montażu toru, przekładki, tłuczeń, dzioby szyn odbojowych, zapewnia Wykonawca. Jakość materiałów zastosowanych do robót określają normy Polskie i Europejskie oraz dopuszczenia do ich stosowania na PKP.
5. Mechaniczna regulacja osi toru w płaszczyźnie poziomej i pionowej na odcinku wymiany podkładów na normatywny wymiar 1670 mm (od osi toru do krawędzi peronu i 960 mm wysokości od główki szyny do powierzchni na krawędzi peronu) zgodnie z protokołem regulacji osi toru.
6. Regulacje toru należy przeprowadzić na długości peronu i na odcinkach przyległych do peronu zgodnie z dokumentacją regulacji osi toru (projekt w posiadaniu PKP SKM)
7. W torze 501 nad wiaduktem w ciągu ul Hallera należy zainstalować odbojnice (długości 25 m+ 2x15m dzioby) konieczne podkłady pododbojnicowe z otworami do montażu odbojnic PS-94M. Materiał na szyny odbojnicowe należy pobrać z wymiany szyn tor 501 w km 0.500 – (szyny o bocznym zużyciu).
8. Regeneracja 4 szt. styków klejono sprężonych w lewym i prawym toku w w lokalizacjach obecnie istniejących styków klejono- sprężonych km 2.799 i 2.769- normatywny luz pomiędzy szynami jedna przekładka poprzeczna.
9. Wykonawca przejmie na siebie obowiązek wytwórcy odpadów w zakresie drewnianych podkładów kolejowych lub zagospodaruje je we własnym zakresie.
10. Wybudowane z toru podkłady drewniane należy rozbroić z podkładek i wkrętów a odzyskany złom zdać do magazynu SKM na stacji Gdynia Cisowa.
11. Ilość odzyskanego złomu w postaci złączek torowych podlegających zwrotowi do SKM określi komisja SKM z udziałem przedstawiciela Wykonawcy.
12. Regulację sieci trakcyjnej po nasunięciu toru do 50 mm - na normatywny wymiar 1670 mm od osi toru do krawędzi peronu.

13. Demontaż i montaż przytorowych urządzeń srk leżących w zakresie robót związanych z modernizacją torów należy do SKM.
14. Przewiduje się wykonanie wymienionych prac w czasie weekendowych zamknięć torowych (piątek późny wieczór do poniedziałku wczesnie rano). Istnieje możliwość uzyskania dodatkowych zamknięć torowych w porze nocnej dla wykonania prac przygotowawczych i wykończeniowych po uzyskaniu zgody z Dyspozytury PKP SKM.
15. Komisyjny odbiór eksploatacyjny toru po robotach odbędzie się zaraz po zakończeniu prac. Parametry odbiorowe toru zgodnie z Instrukcją SKM d-1 i SKM d- 14 dla V 70 km/h na podstawie dostarczonych parametrów toru pomierzonych toromierzem elektronicznym i pomiarów skrajni oraz wysokości krawędzi peronu ponad główkę szyny.
16. Komisyjny odbiór końcowy odbędzie się po zakończeniu wszystkich prac w oparciu o Instrukcję SKM d-1 z uwzględnieniem wszystkich powyższych parametrów dla V – 100 km/h.
17. 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; oczyszczarka tłucznia wraz z zespołem wagonów do odbioru wysiewek, wysokowydajna podbijarka torowa, koparki dwudrogowe.


Inspektor
ds. Drogi Kolejowej
Kazimierz Błoniecki
Up. OVKS-K-170/99


NACZELNIK
Wydziału Infrastruktury
Andrzej Chacuk