

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

GDYNIA GRABÓWEK

Przewidywany zakres robót podczas modernizacji toru 501 i 502 przy peronie na przystanku Gdynia Leszczynki.

Zakres robót będzie obejmował:

1. Wymiana podkładów drewnianych na nowe betonowe PS-83/SB/49E1 w torze 501 na długości 219 mb (km 23,538 – 23.757). Rozstaw ułożenia podkładów 60 + - 1 cm.
2. Wymiana podkładów drewnianych na nowe betonowe PS-83/SB/49E1 w torze 502 na długości 223 m (km 23.542 – 23.765). Rozstaw ułożenia podkładów 60 + - 1 cm.
3. Usunięcie starego zanieczyszczonego tłucznia do głębokości ok. 5 cm poniżej dolnej płaszczyzny podkładu betonowego.
4. Uzupełnienie nowym tłucznem torowiska, podbicie toru oraz oprofilowanie przyzmy tłucznia na odcinku wymiany podkładów, w ten sposób by w torze nr 501 stronę prawą a w torze 502 stronę lewą ukształtować z nadsypką zgodnie z § 6 SKM d-1 Warunkami utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. Po stronie peronu podsypkę wyrównać do górnej powierzchni podkładów.
5. Nowe materiały do wykonania robót; podkłady, złączki do montażu toru, przekładki, tłuczeń, zapewnia Wykonawca.
6. Jakość materiałów zastosowanych do robót określają normy Polskie i Europejskie oraz dopuszczenia do ich stosowania na PKP.
7. Mechaniczna regulacja osi toru w płaszczyźnie poziomej i pionowej na odcinku wymiany podkładów na normatywny istniejący obecnie wymiar 1670 mm . Z uwagi na istniejący obecnie poprawny układ geometryczny toru, po robotach torowych powinien on pozostać bez zmian –wysokościowo i w planie.
8. Regulacje toru należy przeprowadzić na długości peronu i na odcinkach przyległych do peronu na długości 50 mb przed i za peronem..
9. Wykonawca przejmie na siebie obowiązek wytwórcy odpadów w zakresie drewnianych podkładów kolejowych i zanieczyszczonego tłucznia 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. Demontaż i montaż przytorowych urządzeń srk leżących w zakresie robót związanych z modernizacją torów należy do SKM.
13. Wyrównanie ławy torowiska na odcinku robót przy torze 502 z zachowaniem 5% pochylenia od toru o głębokości 0.87-0.91 m poniżej główki szyny na krawędzi przymy tłucznia w odległości ok. 2.00 – 2.05 m od szyny.
14. Przewiduje się wykonanie wymienionych prac w czasie weekendowych zamknięć torowych (piątek późny wieczór do poniedziałku wcześniej 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 SKM d-1 (Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach klejowych zał. 15 tabela 2) dla V 80 km/h na podstawie dostarczonych przez Wykonawcę pomiarów toru wykonanych toromierzem elektronicznym i pomiarów skrajni budowli.
16. Komisyjny odbiór końcowy odbędzie się po zakończeniu wszystkich prac w oparciu o Parametry odbiorowe toru zgodnie z SKM d-1 (Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach klejowych zał. 15 tabl. 2) dla V 100 km/h na podstawie dostarczonych przez Wykonawcę pomiarów toru wykonanych toromierzem elektronicznym, pomiarów skrajni budowli oraz z uwzględnieniem wszystkich parametrów wynikających z postanowień SKM d-1 .
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; wysokowydajna podbijarka torowa, koparki dwudrogowe.

Przygotował:

Inspektor
ds. Drog/Kolejowej
Rozumieć Pieniek
UP. / OKS-K-170/99

Uzgodnił:

STARSZY KONTROLER DROGOWY

mgr inż. Jan Antczak

Zatwierdził:

DYREKTOR
ds. Infrastruktury

mgr inż. Jerzy Kassolik

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

GDYNIA LESZCZYNKI

Przewidywany zakres robót podczas modernizacji **toru 501 i 502** przy peronie na przystanku Gdynia Leszczynki.

Zakres robót będzie obejmował:

1. Wymiana podkładów drewnianych na nowe betonowe PS-83/SB/49E1 w torze 501 na długości 215 mb (km 24,911 – 25.126). Rozstaw ułożenia podkładów 0.60 m +/- 1cm.
2. Wymiana podkładów drewnianych na nowe betonowe PS-83/SB/49E1 w torze 502 na długości 209 m (km 24.915 – 25.124).. Rozstaw ułożenia podkładów 0.60 m +/- 1cm.
3. Usunięcie starego zanieczyszczonego tłucznia do głębokości ok. 5 cm poniżej dolnej płaszczyzny podkładu betonowego.
4. Uzupełnienie nowym tłuczniem torowiska, podbicie toru oraz oprofilowanie przyzmy tłucznia na odcinku wymiany podkładów, w ten sposób by w torze nr 501 stronę prawą a w torze nr 502 stronę lewą ukształtować z nadsypką zgodnie z § 6 SKM d-1 Warunkami Technicznymi Utrzymania Nawierzchni na Liniach Kolejowych. Po stronie peronu podsypkę wyrównać do górnej powierzchni podkładów.
5. Nowe materiały do wykonania robót; podkłady, złączki do montażu toru, przekładki, tłuczeń, szyny w odcinkach minimum 30 m długości zapewnia Wykonawca.
6. Jakość materiałów zastosowanych do robót określają normy Polskie i Europejskie oraz dopuszczenia do ich stosowania na PKP.
7. Mechaniczna regulacja osi toru w płaszczyźnie poziomej i pionowej na odcinku wymiany podkładów na normatywny wymiar 1670 mm (od osi toru do krawędzi peronu) zgodnie z dostarczonym przez SKM protokołem regulacji osi toru.
8. Regulacje toru należy przeprowadzić na długości peronu i na odcinkach przyległych do peronu – na długości 120 mb przed i za peronem zgodnie z dokumentacją regulacji osi toru (projekt w posiadaniu PKP SKM)
9. Na całej długości peronu w torze nr 501 - 210 mb i w torze nr 502- 210 mb należy wymienić szyny na nowe 49E1 i spawać je metodą SoWoS-P lub zgrzać w tor bezстыkowy.
10. Stare szyny po wymianie należy pociąć na odcinki ok. 100 m i złożyć w torze przed przystankiem Gdynia Leszczynki.

11. Wykonawca przejmie na siebie obowiązek wytwórcy odpadów w zakresie drewnianych podkładów kolejowych i zanieczyszczonego tłucznia lub zagospodaruje je we własnym zakresie.
12. Wybudowane z toru podkłady drewniane należy rozbroić z podkładek i wkrętów a odzyskany złom zdać do magazynu SKM na stacji Gdynia Cisowa.
13. Ilość odzyskanego złomu w postaci złączy torowych podlegających zwrotowi do SKM określi komisja SKM z udziałem przedstawiciela Wykonawcy.
14. Przeprowadzić regulację sieci trakcyjnej po nasunięciu toru do 50 mm - na normatywny wymiar 1670 mm od osi toru do krawędzi peronu.
15. Demontaż i montaż przytorowych urządzeń srk leżących w zakresie robót związanych z modernizacją torów należy do SKM.
16. Wyrównanie ławy torowiska na odcinku robót przy torze 502 z zachowaniem 5% pochylenia od toru o głębokości 0.87-0.91 m poniżej główki szyny na krawędzi przemy tłucznia w odległości ok. 2.00 – 2.05 m od szyny.
17. Przewiduje się wykonanie wymienionych prac w czasie weekendowych zamknięć torowych (piątek późny wieczór do poniedziałku wcześniej rano). Istnieje możliwość uzyskania dodatkowych zamknięć torowych w porze nocnej dla wykonania prac przygotowawczych i wykończeniowych po uzyskaniu zgody z Dyspozytury PKP SKM.
18. Komisyjny odbiór eksploatacyjny toru po robotach odbędzie się zaraz po zakończeniu prac. Parametry odbiorowe toru zgodnie z SKM d-1 (Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych zał. 15 tabela 2) dla V 80 km/h na podstawie dostarczonych przez Wykonawcę pomiarów toru wykonanych toromierzem elektronicznym i pomiarów skrajni budowli.
19. Komisyjny odbiór końcowy odbędzie się po zakończeniu wszystkich prac w oparciu o Parametry odbiorowe toru zgodnie z SKM d-1 (Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych zał. 15 tabl. 2) dla V 100 km/h na podstawie dostarczonych przez Wykonawcę pomiarów toru wykonanych toromierzem elektronicznym, pomiarów skrajni budowli oraz z uwzględnieniem wszystkich parametrów wynikających z przepisów zawartych w SKM d-1.
20. 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 torowa, koparki dwudrogowe.

Przygotował:

Inspektor
ds. Drogi Kolejowej
Andrzej Bieńiek
Op. OIK5-K-170/99

Uzgodnił:

STARSZY KONTROLER DROGOWY
mgr inż. Jan Antczak

Zatwierdził:

DYREKTOR
ds. Infrastruktury
mgr inż. Jerzy Kassolik