

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Torowych robót modernizacyjnych linii nr 250 na przystanku Gdynia Cisowa

GDYNIA CISOWA tor nr 501

Przewidywany zakres robót podczas naprawy **toru 501** przy peronie na przystanku Gdynia Cisowa.

Zakres robót będzie obejmował:

1. Wymiana podkładów na nowe betonowe PS-83/SB/49E1 o rozstawie ułożenia 0.60 m +/- 1cm w torze 501 na odcinku 425 mb (km 27,032 – 27.457) według poniższego wykazu.
2. Odcinki wymiany podkładów wg kilometracji:
 - a) 27.032 - 27.045 22 szt. podkłady drewniane na betonowe – przejazd kolejowy
 - b) 27.045 - 27.364 (318.5 mb) podkłady betonowe INBK 8
 - c) 27.363 – 27.384 36 szt. podkłady drewniane na betonowe
 - d) 27.384 – 27.390 8 szt. podkłady drewniane na nowe podkłady drewniane za długimi podrozjazdnicami Rkpd 101.
 - e) Rozjazd Rkpd 101 (27.390 – 27.429) (bez wymiany podkładów i podrozjazdnic i części stalowych – tylko regulacja w planie i profilu)
 - f) 27.429– 27.434 8 szt. podkłady drewniane na nowe podkłady drewniane za długimi podrozjazdnicami.
 - g) 27.434 – 27.455 33 szt. podkłady drewniane na betonowe
3. Roboty na przejeździe kolejowo – drogowym ul. Piaskowa:
 - a) Wykonawca we własnym zakresie i własnym staraniem załatwi - uzgodni zamknięcie przejazdu dla ruchu kołowego i stosowne jego oznakowanie drogowe.
 - b) W przejeździe należy usunąć stary zanieczyszczony tłuczeń i warstwę odsączającą ok. 50 cm pod dolną płaszczyznę podkładu betonowego. (35 cm tłuczeń + 15 cm kłińca- warstwa wzmacniająca).
 - c) Nowe kruszywo – kliniec i subwarstwę tłuczni pod torem należy zagęścić by uniemożliwić osiadanie toru.
 - d) W przejeździe należy przewidzieć poprzeczne przesunięcie toru na zewnątrz łuku o ok. 30 mm (regulacja toru)
 - e) Na przejeździe należy wymienić 2 komplety płyt przejazdowych typu CBP – (2 szt. wielkogabarytowe i 4 szt. małogabarytowe)- dostosowane na podkłady betonowe z przytwierdzeniem Sb, szyna 49E1.
 - f) Ukształtowanie podłoża gruntowego 0.50 m pod dolną powierzchnią podkładu betonowego w przejeździe toru nr 501 ze spadkiem 5% w stronę toru 502. Ułożenie 15 cm warstwy wzmacniającej z kłińca z 5% spadkiem i zagęszczenie jej. Ułożenie warstwy tłuczni 35 cm pod podkładem po ostatecznym podbiciu toru..
 - g) Wycięcie nawierzchni asfaltowej pas szerokości 1.0 m przez całą szerokość przejazdu 6m i ustawienie nowych krawężników drogowych na odcinku 2x6m po obu stronach płyt.(po nasunięciu toru wg dostarczonego protokołu regulacji osi toru).
 - h) Uzupełnienie asfaltu w przejeździe po przestawieniu krawężników – warstwą wiążącą asfaltu o grubości 15 cm może być wykonane na zimno z zagęszczeniem płytą i wylaniem warstwy ścieralnej z asfaltu lanego o grubości 5 cm.


4. Mechaniczne oczyszczenie tuczni w torze nr 501 na odcinku 338 mb pomiędzy przejazdem a Rkpd 101 przy peronie.
5. Należy przeprowadzić regulację toru w planie i profilu od km 26.877 – 27.506
6. Uzupełnić nowym tłucznem torowisko w zakresie frontu robót, podbić tor oraz oprofilować pryzmę tłuczni na odcinku 26.877 – 27.506, w ten sposób by w torze nr 501 zewnętrzną stronę łuku toru ukształtować z nadsypką zgodnie z § 6 SKM d-1 Warunkami Technicznymi Utrzymania Nawierzchni na Liniach Kolejowych. Na długości peronu lewą stronę toru od strony peronu - podsypkę wyrównać do górnej powierzchni podkładów.
7. Do zakresu robót należy też podbicie - regulacja Rkpd 101 –Przesunięcie poprzeczne ok.30 mm.
8. W torze 501 na odcinku 120 mb należy wymienić prawą szynę o bocznym zużyciu 49E1 na nową w odcinkach minimum 30 od ok. km 27.273 do styku Rkpd 101 ok. km 27.393. Styk rozjazdu po wycięciu komory łukowej pospawać metodą SoWoS.
9. Na nowej szynie wykonać styk klejono-sprężony w miejscu obecnej lokalizacji styku.
10. W lewym toku toru km 27.175 wyciąć szynę z wadą i w to miejsce wspawać wstawkę szynową o długości ok. 6 mb - szynę dostarczył SKM leży na miejscu o długości 21 mb.
11. Wymienione szyny spawać w tor bezstykowy SoWoS.
12. Zdjęcie i ponowne zamontowanie smarownicy szyn leży po stronie SKM.
13. Demontaż i montaż przytorowych urządzeń srk leżących w zakresie robót związanych z modernizacją torów należy do SKM.
14. Nowe materiały do wykonania robót; podkłady, złączki do montażu toru, przekładki, tłuczeń, kliniec, szyny w odcinkach minimum 30 m długości zapewnia Wykonawca własnym nakładem i staraniem.
15. Jakość materiałów zastosowanych do robót określają normy Polskie i Europejskie oraz dopuszczenia do ich stosowania na PKP.
16. Mechaniczna regulacja osi toru w płaszczyźnie poziomej i pionowej na odcinku zakresu robót zgodnie z dostarczonym przez SKM protokołem regulacji osi toru. W peronie części długości peronu tor należy nasunąć na normatywny wymiar 1670 mm (od osi toru do krawędzi peronu i niweletę 960 mm od górnej powierzchni płyty peronowej)
16. Starą szynę po wymianie należy rozłubkować w styku klejonym i złożyć w torze przed przejazdem.
17. Wykonawca przejmie na siebie obowiązek wytwórcy odpadów w zakresie drewnianych podkładów kolejowych, zanieczyszczonego tłuczni i wysiewek z oczyszczarki lub zagospodaruje je we własnym zakresie.
18. Wybudowane z toru podkłady drewniane należy rozbroić z podkładek i wkrętów a odzyskany złom zdać do magazynu SKM na stacji Gdynia Cisowa Postojowa.
19. Ilość odzyskanego złomu w postaci złączek torowych podlegających zwrotowi do SKM określi komisja SKM z udziałem przedstawiciela Wykonawcy.


20. Wybudowane z toru podkłady betonowe należy zwieźć na stację Gdynia Cisowa Postojowa w miejsce wskazane przez Naczelnika Sekcji Infrastruktury
Tel.696 050 135.
21. Wykonawca robót organizuje we własnym zakresie wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej i wnosi obowiązujące za to opłaty.
22. Przeprowadzić regulację sieci trakcyjnej na odcinku robót po nasunięciu toru
23. Regulacja napędów i zamknięć Rkpd - 101, demontaż i montaż urządzeń eor wykona SKM we własnym zakresie.
24. Przewiduje się wykonanie wymienionych prac w czasie weekendowych zamknięć torowych (piątek późny wieczór do poniedziałku wcześniej rano) w miesiącu październik - listopad. Istnieje możliwość uzyskania dodatkowych zamknięć torowych w porze nocnej dla wykonania prac przygotowawczych i wykończeniowych po uzyskaniu zgody z Dyspozytury PKP SKM.
25. 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 podpisanych przez kierownika robót i geodetę..
26. 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 – (Wartości dopuszczalne odchyłek przy odbiorze ostatecznym po naprawie głównej lub modernizacji) dla V 100 km/h na podstawie dostarczonych przez Wykonawcę pomiarów toru wykonanych toromierzem elektronicznym, pomiarów skrajni budowli podpisanych przez kierownika robót i geodetę oraz z uwzględnieniem wszystkich parametrów wynikających z przepisów zawartych w SKM d-1.
27. 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:

Uzgodnił:

Zatwierdził:


ds. Dyrektora
Kazimierz Białek
Upr. OWK5-K-170/99

DYREKTOR
ds. Infrastruktury

mgr inż. Jerzy Kassolik

