

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

W zakresie wymiany rozjazdów nr 31, 32, 33, 34 i 41 na stacji Gdynia Chylonia w km 26.5 – 26.9.

1. Wymianie mają podlegać rozjazdy:

nr 31 Rkpd, R190, skos 1:9, 49E1, podrozjazdnice drewniane na nowy rozjazd tego samego typu odmiany spawanej na podrozjazdnicach z drewna dębowego z przytwierdzeniem typu Skl

Nr 32 Rz R 300, skos 1: 9, 49E1, lewy, podrozjazdnice drewniane na nowy rozjazd tego samego typu odmiany spawanej na podrozjazdnicach betonowych z przytwierdzeniem typu Skl

Nr 33 Rz R 190, skos 1:9, 49E1, prawy, podrozjazdnice drewniane na nowy rozjazd zwyczajny R 300, skos 1:9 49E1, prawy na podrozjazdnicach betonowych odmiany spawanej z przytwierdzeniem typu Skl .

Nr 34 Rz, R 190, skos 1:9, 49E1, prawy, podrozjazdnice drewniane na rozjazd zwyczajny R 190, skos 1:9 49E1, prawy odmiany spawanej na podrozjazdnicach betonowych z przytwierdzeniem typu Skl .

Nr 41 Rz, R 190, skos 1:9, 49E1, prawy, podrozjazdnice drewniane na rozjazd zwyczajny R 190, skos 1:9, 49E1, prawy odmiany spawanej na podrozjazdnicach betonowych z przytwierdzeniem typu Skl .

2. Nowe rozjazdy R-300 mają być wyposażone w (monolityczne) podrozjazdnice kanałowe zintegrowane z kanałem urządzeń nastawczych (suwakowym)
3. Zamknięcie nastawcze w nowych rozjazdach przewidziano jako - samoregulujące. Urządzenia te od góry mają być osłonięte przykrywą.
4. Rozjazdy o promieniu R- 300 mają być wyposażone w stabilizator położenia iglic.
5. Roboty wymiany rozjazdów mają być wykonywane w czasie zamknięć torowych – piątek późnym wieczorem do poniedziałku wcześniej rano (jeden rozjazd - jedno zamknięcie torowe weekendowe) w miesiącach październik i listopad 2016 r.
6. Istnieje możliwość uzyskania dodatkowych zamknięć torowych poza weekendem w porze nocnej dla wykonania robót przygotowawczych i wykończeniowych po uzyskaniu zgody Dyspozytury PKP SKM.
7. Rozjazdy zakwalifikowane do wymiany mają być zdemontowane w taki sposób by poszczególne elementy stalowe rozjazdów można było później zamontować do innych rozjazdów, - półzwrtnice, krzyżownice. (podkładki ze zdemontowanych rozjazdów można zamontować na łączniku Rz 41 – Rz 42.
8. Tłuczeń ze starych rozjazdów i wstawek międzyrozjazdowych należy zwieźć na stację Gdynia Cisowa w miejsce wskazane przez Naczelnika Sekcji Infrastruktury.

9. Pod rozjazdami i wstawkami międzyrozjazdowymi (Rkpd 31 – Rz 32, Rz 32 - Rz 33, Rz 34 – Rz 41) należy ułożyć warstwę wzmacniającą - z kłińca 4 – 31,5 mm zgodnie z PN/EN 13450 o grubości 25 cm .
10. Pod warstwę wzmacniającą na całej powierzchni podtorza należy ułożyć geowłókninę separacyjno- filtrującą zgodnie z PN/EN 13250:2002 o masie $\geq 250 \text{ g/m}^2$.
11. Na dojeściach do rozjazdów z obu stron na długości minimum 10 m należy ukształtować strefy przejściowe licząc od styku rozjazdu, za wyjątkiem wstawek międzyrozjazdowych - Rkpd 31 – Rz 32, Rz 32 – Rz 33, Rz 34 – Rz 41 w których na całej długości należy ukształtować warstwę odsączającą z kłińca i odcinka toru 502 przed Rz 32 zgodnie z kilometracją gdzie na długości 10 m przed stykiem końca rozjazdu należy ukształtować warstwę odsączającą z kłińca i dalej 10m strefę przejściową.
12. Podtorze – górę robót ziemnych i warstwę odsączającą należy ukształtować z 5% spadkiem na zewnątrz torów 501 i 502 za wyjątkiem Rkpd nr 31 gdzie należy wykonać przekrój daszkowy wzdłuż osi toru 501 ze spadkiem w obie strony.
13. Warstwę wzmacniającą z kłińca pod rozjazdami i torem należy zagęścić mechanicznie urządzeniem o wadze minimum 250 kg w stopniu uniemożliwiającym osiadanie warstwy tłucznia tzn. osiągając moduł $E_2 \geq 100 \text{ MPa}$ - pomiar Vss, $I_s \geq 0,97$.
14. Minimalna grubość warstwy nowego tłucznia 31,5 – 50 mm pod podrozjazdnicą powinna wynosić 35 cm.
15. Położenie rozjazdów w planie i profilu należy wykonać zgodnie z przedłożonym opracowaniem z dokładnością do 1.0 cm zgodnie z Instrukcją SKM d-1 i SKM d-14.
16. Wszystkie dojeścia szynowe do rozjazdów o długości minimum 6 m mają być ułożone z nowych szyn 49E1 i pospawane z torem bezстыkowy, za wyjątkiem odcinka Rkpd 31 - Rkpd 30 gdzie należy wymienić szynę do styku izolowanego o długości ok. 16.20 m, na odcinku tym należy przewidzieć wymianę podkładów drewnianych na nowe drewniane nie przewiduje się tutaj wykonania strefy przejściowej. Klasyczny styk izolowany musi zostać zachowany – odtworzony.
 - Wstawkę szynową z nowych szyn w torze 501 za Rz 41 przewidziano długości ok. 11m.
 - Na łączniku od Rz nr 41 do Rz 42 na całej długości należy wymienić szyny (długość ok. 21,5 m), na odcinku tym należy zmienić podkładki torowe na rozjazdowe bez pochylenia. - Łącznik ten pozostaje na starych podkładach drewnianych.
17. Wstawki między rozjazdami Rz 32 – Rz 33 i dojeścia do rozjazdów mają być ułożone na podkładach betonowych PS 94 lub PS 93 . Wstawka międzyrozjazdowa pomiędzy Rkpd 31 – Rkpd 30 ma pozostać na podkładach drewnianych , wstawka Rkpd 31 do Rz 32 którą należy ułożyć na podrozjazdnicach bez pochylenia szyn (podkładki rozjazdowe). Wstawka Rz 32 – Rz 33 ułożyć na podkładach PS 94 lub PS 93. Wstawkę Rz 34 – Rz 41 ułożyć na podrozjazdnicach.
18. Wszystkie połączenia rozjazdowe po każdym etapie robót muszą być przejezdne. Kolejność wymiany rozjazdów i zamknięć torowych należy uzgodnić z Głównym Dyspozytorem ruchu SKM w oparciu o przedstawiony harmonogram robót.
19. Długość torów na podkładach drewnianych jest pokazana na załączonym szkicu – mierzona od styku rozjazdu (uwzględnić podrozjazdnice za stykiem rozjazdu)..

20. Łoża pod napędy rozjazdów mają być dostosowane do napędu typu –SIMENS – S- 700 – dostarcza je i montuje Wykonawca robót
21. Jakość materiałów zastosowanych do opisanych robót określają Polskie i Europejskie Normy oraz dopuszczenia do stosowania na PKP.
22. Wybudowane z toru podkłady należy rozbroić z podkładek a odzyskany złom zdać do magazynu SKM na stacji Gdynia Cisowa.
23. Ilość odzyskanego złomu podlegającego zwrotowi określi komisja SKM z udziałem Przedstawiciela Wykonawcy.
24. Wykonawca przejmie na siebie obowiązek wytwórcy odpadów w zakresie podrojazdnic i drewnianych podkładów kolejowych lub zagospodaruje je we własnym zakresie.
25. Należy przewidzieć regulację sieci trakcyjnej maksymalnie do 150 mm nad rozjazdem nr 33 i w mniejszym zakresie nad pozostałymi rozjazdami.
26. Demontaż i montaż przytorowych urządzeń SRK leżących w zakresie robót związanych z wymianą rozjazdów i przełożenie napędów leży po stronie SKM.
27. Demontaż i montaż EOR leży po stronie SKM.
28. Komisyjny odbiór eksploatacyjny toru po robotach odbędzie się zaraz po zakończeniu prac. Parametry odbiorowe toru 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 wypełnione metryki rozjazdowe.
29. Komisyjny odbiór końcowy odbędzie się po zakończeniu wszystkich prac w oparciu o Instrukcję SKM d-1, SKIM d- 4 i SKM d – 14 z uwzględnieniem wszystkich powyższych parametrów dla V – 100 km/h.
30. 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 rozjazdowa, koparki dwudrogowe i wywrotki lub transport szynowy dla dowozu materiałów masowych – np.; tłuczeń, pospółka, pokłady.
31. Wykonawca przed odbiorem końcowym dostarczy do SKM dokumenty powykonawcze zgodnie z wymaganiami SKM d-1, SKM d-4 i SKM d-3.

Opracował;

Uzgodnił;

Zatwierdził:

Inspektor
drogi kolejowej
K. J. Bieńk
Op. 01/K5-K-170/99

NACZELNIK
Sekcji Infrastruktury
mgr inż. Andrzej Domżański

DYREKTOR
ds. Infrastruktury
mgr inż. Jerzy Kassolik