

## 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 ( 49E1-190-dssks).

**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 (49E1-300-1:9 lssbks).

**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 z przytwierdzeniem typu Skl (49E1-300-1:9-pssbks).

**Nr 34 Rz**, R 190, skos 1:9, 49E1, prawy, podrozjazdnice drewniane na rozjazd zwyczajny R 300, skos 1:9 49E1, prawy odmiany spawanej na podrozjazdnicach betonowych z przytwierdzeniem typu Skl (49E1-300-1:9-pssbks)..

**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 (49E1-1:9-190-pssbks). Z uwagi na krótką wstawkę między rozjazdami opornice nowych zwrotnic mają być wydłużone o 3600 mm

2. Nowe rozjazdy mają być wyposażone w (monolityczne) podrozjazdnice kanałowe zintegrowane z kanałem urządzeń nastawczych ( suwakowym), zamknięcie nastawcze samoregulujące. Urządzenia te od góry mają być osłonięte przykrywą.
3. Rozjazdy o promieniu R- 300 mają być wyposażone w stabilizator położenia iglic.
4. Roboty wymiany rozjazdów mają być wykonywane w czasie zamknięć torowych – piątek późnym wieczorem do poniedziałku wcześniej rano zgodnie z aktualnie obowiązującym rozkładem jazdy.
5. Istnieje możliwość uzyskania dodatkowych zamknięć torowych w porze nocnej dla wykonania robót przygotowawczych i wykończeniowych po uzyskaniu zgody Dyspozytury PKP SKM.
6. Rozjazdy zakwalifikowane do wymiany mają być zdemontowane w taki sposób by poszczególne elementy rozjazdów można było później zamontować do innych rozjazdów, - półzwrotnice, krzyżownice i podrozjazdnice.
7. Tłuczeń ze starych rozjazdów i wstawek międzyrozjazdowych należy zwieźć na stację Gdynia Cisowa w miejsce wskazane przez Naczelnika Sekcji Infrastruktury.

8. Pod rozjazdami i wstawkami międzyrozjazdowymi należy ułożyć warstwę wzmacniającą - z kłińca 4 – 31,5 mm zgodnie z PN/EN 13450 o grubości 30 cm .
9. Pod warstwę wzmacniającą na całej powierzchni podtorza należy ułożyć geowłókninę separacyjno- filtrującą zgodnie z PN/EN 13250:2002 o masie  $\geq 250 \text{ g/m}^2$ .
10. Na dojeściach do rozjazdów z obu stron o długości minimum 10 m należy ukształtować strefy przejściowe.
11. 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.
12. Warstwę wzmacniającą z kłińca pod rozjazdami 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  $V_{ss}$ ,  $I_s \geq 0,97$ .
13. Minimalna grubość warstwy nowego tłucznia 31,5 – 50 mm pod podrozjazdnicą powinna wynosić 35 cm.
14. 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.
15. Wszystkie dojeścia do rozjazdów o długości minimum 6 m mają być ułożone z nowych szyn 49E1 i pospawane z torem bezстыkowym.
16. Wszystkie wstawki między rozjazdami i dojeścia do rozjazdów mają być ułożone na podkładach betonowych PS 94 lub PS 93 za wyjątkiem wstawki pomiędzy Rkpd 31 – Rkpd 30 gdzie wstawka międzyrozjazdowa ma pozostać na obecnych podkładach (należy do PLK)
17. Długość torów na podkładach drewnianych jest pokazana na załączonym szkicu – mierzona od styku rozjazdu (uwzględnić podrozjazdnice za stykiem rozjazdu)..
18. Łoża pod napędy rozjazdów mają być dostosowane do napędu typu –SIMENS – S- 700
19. Jakość materiałów zastosowanych do opisanych robót określają Polskie i Europejskie Normy oraz dopuszczenia do stosowania na PKP.
20. Wybudowane z toru podkłady należy rozbroić z podkładek a odzyskany złom zdać do magazynu SKM na stacji Gdynia Cisowa.
21. Ilość odzyskanego złomu podlegającego zwrotowi określi komisja SKM z udziałem Przedstawiciela Wykonawcy.
22. Wykonawca przejmie na siebie obowiązek wytwórcy odpadów w zakresie drewnianych podkładów kolejowych lub zagospodaruje je we własnym zakresie.
23. Należy przewidzieć regulację sieci trakcyjnej maksymalnie do 150 mm nad rozjazdem nr 33 i 34 w mniejszym zakresie nad pozostałymi rozjazdami.
24. Demontaż i montaż przytorowych urządzeń SRK leżących w zakresie robót związanych z wymianą rozjazdów i przełożenie napędów leży po stronie SKM.

25. Demontaż i montaż EOR leży po stronie SKM.
26. 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 nowego toru , rozjazdu pomierzonych toromierzem elektronicznym, pomiarów skrajni, i wypełnione metryki rozjazdowe.
27. 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.
28. 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.
29. Wykonawca przed odbiorem końcowym dostarczy do SKM dokumenty powykonawcze zgodnie z wymaganiami SKM d-1, SKM d-4 i SKM d-3.

**Inspektor**  
**ds. Drogi Kolejowej**  
*Kazimierz Bieniek*  
Upr. OKA-K-170/99

