

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA
DOTYCZĄCEGO MODERNIZACJI BOCZNICY KOLEJOWEJ DOZAMEL SP. Z O.O.
WE WROCŁAWIU PRZY ULICY FABRYCZNEJ 10

Niniejszy OPZ sporządzono w oparciu o:

- potrzeby własne Zamawiającego,
- Protokół z rocznej kontroli bocznic kolejowej sporządzony w okresie 18.10.2019 – 22.10.2019 przez uprawnionego specjalistę, którego **część E „Ocena stanu technicznego obiektu”** stanowi integralną część opisu przedmiotu zamówienia.

Tor nr 502:

A. Stan istniejący:

- spękana nawierzchnia i braki w nawierzchni zabudowy toru na odcinku od bramy wjazdowej na bocznicę na długości 41 m

B. Stan wymagany:

- usunięcie spękanej i pokruszonej nawierzchni asfaltowej pomiędzy tokami szynowymi toru na długości 41 m i na zewnątrz toków na szerokości po 70 cm od szyny i długości 20 m (bez usuwania istniejących płyt żelbetowych).
- przygotowanie podłoża pod ułożenie nowej nawierzchni z asfaltu na odcinkach jak wyżej.
- ułożenie nowej warstwy z asfaltu nawierzchniowego na odcinkach jak wyżej.

C. Stan istniejący:

- Nieprawidłowe położenie toru w planie na odcinku 64 m (od narożnika budynku A-12 za pierwszy przejazd wewnętrzzakładowy)

D. Stan wymagany:

- Regulacja wraz z podbiciem geometrii toru kolejowego w pionie i poziomie na odcinku 64 m.

E. Modernizacja pierwszego przejazdu kolejowego, w rejonie magazynu A6

Zakres prac do wykonania:

- demontaż 4 kpl. istniejących - środkowych płyt przejazdowych
- demontaż istniejących, starych, drewnianych, podkładów kolejowych, w rejonie przejazdu na odcinku (15 mb) wraz z ich utylizacją i wywozem poza siedzibę Zamawiającego,
- oczyszczenie podtorza przejazdu na odcinku (15 mb)

- wykonanie podbudowy pod płytami zewnętrznymi przejazdu,
- zabudowa w miejsce zdemontowanych - nowych drewnianych podkładów kolejowych na odcinku 15mb,
- docinka w betonie bruzdy na ułożenie płyt zewnętrznych
- ułożenie na podsypce żwirowej nowych – 5 kpl. (3 środkowe + 2 skrajne) płyt przejazdowych typu CBP grubości 14 cm
- uzupełnienie betonem bruzdy pomiędzy istniejącą powierzchnią betonową, a krawędziami zewnętrznych płyt betonowych,
- uzupełnienie tłucznia na podbijanym fragmencie toru,
- utylizacja powstałego urobku wraz z dostarczeniem karty odpadów (podkłady, gruz betonowy, zużyty tłuczeń)
- uporządkowanie terenu w bezpośrednim otoczeniu prowadzonych prac.

Tor nr 503:

Wydlużenie istniejącej zabudowy przejazdu kolejowego w torze nr 503 kompletnymi płytami typu CBP grubości 14 cm w rejonie nawy X hali B1.

- oczyszczenie podtorza pod zabudowę płyt z zalegającego gruzu,
- wykonanie podbudowy pod płytami zewnętrznymi przejazdu,
- ułożenie na podsypce żwirowej nowych – 5 kpl.(4 środkowe + 1skrajny) płyt przejazdowych typu CBP grubości 14 cm
- utwardzenie drobnym kruszywem granitowym podłoża na styku płyta zewnętrzna – otaczający teren, (na odcinku 1 m od krawędzi płyty zewnętrznej w każdą stronę),
- uporządkowanie terenu w bezpośrednim otoczeniu prowadzonych prac.

Tor nr 505a:

Uzupełnić braki śrub łubkowych

Rozjazd nr.503

- naprawić i wyregulować przyleganie trzech opórek iglicowych – prawej półzwrotnicy
- wymiana trzech podrozejzdnic (w tym jednego zespołu podłączowego)

Rozjazd nr.505

- naprawić i wyregulować nadmierny luz w styku klasycznym za krzyżownicą rozjazdu wzdłuż jego kierunku prostego

Rozjazd nr.506

- regulacja lewego zamknięcia rozjazdu

Rozjazd nr.507

- regulacja połączenia obu opornic w styku przediglicowym z torem w kierunku rozjazdu nr.508

Rozjazd nr.508

- naprawić i wyregulować przyleganie dwóch opórek iglicowych – lewej półwrotnicy

Rozjazd nr.511

Wymiana istniejącego rozjazdu krzyżowego systemu Baeselera typu S49 na rozjazd zwyczajny RzS49 R190 1;9.

- demontaż istniejącego rozjazdu krzyżowego
- przygotowanie podbudowy pod rozjazd zwyczajny
- wymiana na nowe, drewniane podrozejzdnice i podkłady kolejowe na całym odcinku wstawianego rozjazdu
- montaż rozjazdu zwyczajnego
- ustawienie właściwej geometrii toru na odcinku wstawianego rozjazdu
- uzupełnienie tłucznia na podbijanym fragmencie toru,
- utylizacja powstałego urobku wraz z dostarczeniem karty odpadów (podkłady, podrozejzdnice gruz betonowy, zużyty tłużeń)
- uporządkowanie terenu w bezpośrednim otoczeniu prowadzonych prac.

Przejazd przy hali D2

Poprawa stanu istniejącej zabudowy przejazdu kolejowego płytami środkowymi typu CBP grubości 14 cm - (8 szt. płyt) w rejonie hali D2.

- zdjęcie z istniejącego przejazdu, 8 szt. środkowych płyt przejazdowych
- oczyszczenie podtorza pod zabudowę płyt środkowych z zalegającego osadu,
- ułożenie zdjętych płyt środkowych na podsypce żwirowej – 8 szt. przejazdowych typu CBP grubości 14 cm
- uporządkowanie terenu w bezpośrednim otoczeniu prowadzonych prac.

Prace uzupełniające

Wymiana na nowe - 20 dodatkowych podkładów kolejowych iglastych w miejscach wskazanych przez Zamawiającego.

Oczekujemy wykonania przedmiotu zamówienia wyłącznie z materiałów dostarczonych przez Wykonawcę - nowych posiadających niezbędne atesty i certyfikaty dopuszczające do stosowania na liniach kolejowych, za wyjątkiem rozjazdu zwyczajnego RzS49 R190 1;9, wraz z akcesoriami

(śruby, złączki, podkładki) który może być rozjazdem używanym, w pełni użytecznym, którego stan techniczny oceni i dopuści do zabudowy Inspektor Nadzoru Zamawiającego.

W kalkulacji cenowej Wykonawca winien uwzględnić odbiór i zagospodarowanie we własnym zakresie zdemontowanego rozjazdu krzyżowego systemu Baeselera typu S49.

Termin zakończenia wszystkich prac: nie później niż 12 tygodni licząc od daty podpisania umowy. Wykonawca w deklarowanym terminie wykonania musi bezwzględnie uwzględnić konieczność wywozu planowanych 5 szt. generatorów na stację Wrocław Gądów i powrót na teren zakładu próżnych wagonów pod następny załadunek.

Z obiektem można zapoznać się na gruncie w godzinach pracy Zamawiającego (PN-PT w godzinach 7.00 – 15.30) po uprzednim uzgodnieniu terminu

Osobą upoważnioną do kontaktu z Oferentami jest:

Kazimierz Tworek - Zastępca Dyrektora Zakładu Realizacji Inwestycji
DZUP Dozamel. Sp. z o.o., tel 71/ 356 50 40, tel. mob. 607 944 761

E. OCENA STANU TECHNICZNEGO OBIEKTU

1. W wyniku przeprowadzonej kontroli nawierzchni kolejowej stwierdzono:

I. TORY

1.1. Tor nr 502:

- braki w nawierzchni zabudowy toru – wymagane uzupełnienie zabudowy toru odpowiednią nawierzchnią drogową (np. asfalt),
- nieprawidłowe położenie toru w planie (między bramą wjazdową i pierwszym przejazdem wewnątrzzakładowym usytuowanym w torze nr 502 – km osi przejazdu 0.147,60) – wymagana regulacja położenia tego toru,
- brak skrajni taboru (zdeformowane ogrodzenie usytuowane przy torze – znajdujące się także w przestrzeni poruszania się pojazdu kolejowego – km ok. 1.150,00).

1.2. Tor nr 503 – bez uwag.

1.3. Tor nr 505 – bez uwag.

1.4. Tor nr 505a – braki śrub łukowych.

1.5. Tor nr 506 – bez uwag.

1.6. Tor nr 507 – bez uwag.

1.7. Tor nr 508 – bez uwag.

III. ROZJAZDY

1.8. Rozjazd nr 502 – rozjazd po przeprowadzonym w roku 2013 remoncie – bez uwag.

1.9. Rozjazd nr 503:

- nieprawidłowe przyleganie trzech opórek iglicowych prawej półwrotnicy – wymagana naprawa,
- uszkodzone (wyeksploatowane) trzy podrozjazdnice (w tym jeden zespół podłączowy) – wymagana wymiana.

1.10. Rozjazd nr 505 – nadmierny luz w styku klasycznym za krzyżownicą rozjazdu wzdłuż jego kierunku prostego – wymagana naprawa.

1.11. Rozjazd nr 506 – wymagana regulacja lewego zamknięcia rozjazdu.

1.12. Rozjazd nr 507: nieprawidłowe połączenie obu opornic w styku przediglicowym z torem w kierunku rozjazdu nr 508.

1.13. Rozjazd nr 508 – nieprawidłowe przyleganie dwóch opórek iglicowych lewej półwrotnicy – wymagana naprawa.

1.14. Skrzyżowane torów nr 510 – bez uwag.

1.15. Rozjazd nr 511 – wskazana wymiana rozjazdu krzyżowego podwójnego na rozjazd zwvczainv.

1.16. Rozjazd nr 512 – bez uwag.

2. W wyniku przeprowadzonej kontroli podtorza kolejowego nie stwierdzono nieprawidłowości. Ogólnie stan podtorza wszystkich torów jest – dostateczny lub dobry.

3. W wyniku przeprowadzonej kontroli pozostałych kolejowych budowli bocznicy nie stwierdzono nieprawidłowości. Ogólnie stan techniczny – **dostateczny lub dobry**.
4. W wyniku przeprowadzonej kontroli przejazdów kolejowych stwierdzono:
 - 4.1. Przejazd użytku publicznego kat. A w km 0,129 toru nr 502 – **częściowo zanieczyszczone żłobki**.
 - 4.2. Przejazd wewnątrzzakładowy: w km 0,147.60 toru nr 502: **braki w zabudowie pomostu drogowego – usunąć nieprawidłowości**.
 - 4.3. Przejazdy wewnątrzzakładowe: w km 0,147.60 toru nr 502, w km 0,211 toru nr 502, w km 0,370 toru nr 502, w km 0,147 toru nr 506 oraz w km 0,344 toru nr 506 – **częściowo zanieczyszczone żłobki**.
 - 4.4. Zabudowa toru przy hali G1: **nadmiernie wyniesiona płyta zabudowy toru**.
 - 4.5. Stan techniczny nawierzchni drogowej oraz dróg na dojazdach – **dostateczny**.
 - 4.6. Osygnalizowanie – **prawidłowe**.
 - 4.7. Oświetlenie – **bez uwag**.
5. W wyniku przeprowadzonej kontroli urządzeń srk stwierdzono:
 - 5.1. Stan urządzeń srk na przedmiotowej bocznicy – **dobry**;
 - 5.2. Montaż urządzeń srk **zgodny** z dokumentacją techniczno-ruchową;
 - 5.3. Sposób stosowania (wykorzystania) urządzeń – **właściwy (zasadny)**;
 - 5.4. Konserwacja i utrzymanie urządzeń – **prowadzone zgodnie z przyjętym cyklem (konserwacja raz na 2 miesiące, przegląd raz na rok) wykonywane przez osoby posiadające stosowne uprawnienia - bez zastrzeżeń**;
 - 5.5. Dokumentacja przeprowadzonej konserwacji i przeglądów urządzeń srk - **prowadzona prawidłowo**;
 - 5.6. Plan schematyczny urządzeń srk - **aktualny, zgodny ze stanem faktycznym na gruncie**.
6. W wyniku oględzin ustalono, że urządzenia oświetleniowe zapewniają należyty poziom natężenia oświetlenia, zachowanie równomierności natężenia oświetlenia, właściwą barwę światła dobraną do przeznaczenia obiektu, jego kolorystyki i wystroju oraz bezpieczeństwo pracy kolei. Zasilanie do zewnętrznych punktów oświetleniowych usytuowanych w pobliżu torów jest doprowadzone podziemnymi liniami kablowymi. W wyniku przeprowadzonej kontroli tych urządzeń – **nie stwierdzono nieprawidłowości**.
7. Położenie nawierzchni kolejowej w planie i profilu (oprócz toru nr 502 jw.) – **prawidłowe**.
8. Skrajnia budowli w zakresie torów i rozjazdów (skrzyżowania torów) – **jest zachowana za wyjątkiem wskazanym w punkcie 1.1 niniejszego protokołu tj. km ok. 1.150,00 toru nr 502**.
9. Naciski dopuszczalne osi pojazdów kolejowych na tor – **nie zostały przekroczone**.
10. Konieczność wprowadzania zmian w zakresie dopuszczalnych nacisków oraz prędkości – **nie zachodzi potrzeba**.