

Załącznik nr 1 do SWZ
Postępowanie nr: DOD/DZIN/2025/002

Opis Przedmiotu Zamówienia

Realizacja robót budowlanych: Modernizacja torów II linii N. Oliwskiego wraz z podniesieniem parametrów wytrzymałościowych do 22,5 t/oś (nr inw. 221-00-0029-0)

Przedmiotem zamówienia jest zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych mających na celu remont torów nr 11, 16, 213, 214, 215, 216, 218, 219 oraz rozjazdów nr 68, 214, 215, 216, 217, 218, 219, w tym 2 przejazdów kolejowo-drogowych, w rejonie Nabrzeża Oliwskiego.

Przedmiotem zamówienia jest:

1. Przeprowadzenie niezbędnych badań geotechnicznych podtorza oraz inwentaryzacji istniejącego układu komunikacyjnego.
2. Przygotowanie i uzgodnienie z Zamawiającym projektu wzmocnień podtorza z dostosowaniem do przeniesienia nacisków 22,5 t/oś oraz zaprojektowanie układu geometrycznego drogi kolejowej w istniejącym śladzie.
3. Uregulowanie w imieniu Zamawiającego wszelkich niezbędnych formalności przewidzianych prawem warunkujących przystąpienie do realizacji robót budowlanych.
4. Realizacja robót budowlanych.
5. Opracowanie dokumentacji powykonawczej.

Warunki realizacji robót:

- Wykonawca zobowiązany jest do wykonania przedmiotu zamówienia z należytą starannością zawodową, w zgodności z zasadami wiedzy technicznej w przedmiotowym zakresie, obowiązującymi przepisami i normami. Należy zapewnić wykonanie prac przez wykwalifikowany pod względem zawodowym personel, pod kierownictwem osób posiadających odpowiednie uprawnienia.
- Wszelkie koszty związane z właściwym wykonaniem przedmiotu zamówienia ponosi Wykonawca.
- Wymagany termin realizacji – 24 tygodnie od dnia podpisania umowy z podziałem na 2 etapy. Etap I obejmuje przeprowadzenie badań geotechnicznych podtorza, pomiarów geodezyjnych oraz przygotowanie projektu wzmocnień podtorza z dostosowaniem do przeniesienia nacisków 22,5 t/oś i zaprojektowanie układu geometrycznego torów w istniejącym śladzie. Etap II obejmuje realizację robót budowlanych i wykonanie dokumentacji powykonawczej.
- W ramach badań geologicznych należy opracować i uzgodnić z Zamawiającym program badań, który będzie zawierał zakres i rodzaj planowanych prac

do wykonania. Program badań należy opracować w oparciu o Eurokod 7 (EC7 – PN-EN 1997-1 i PN-EN 1997-2)

- Badania geotechniczne należy wykonać na podstawie przepisów Prawo Budowlane oraz w oparciu o Eurokod 7.
- Badania podłoża gruntowego muszą dostarczyć danych niezbędnych do oceny warunków geologiczno-inżynierskich i geotechnicznych, ustalenia wartości wyprowadzonych parametrów geotechnicznych oraz opisu modelu geologicznego użytego w obliczeniach projektowych. Wyniki badań do projektu posadowienia muszą określić przestrzenny układ i właściwości całego podtorza istotnego dla projektowanego obiektu lub podlegającego wpływowi planowanych robót. Badania powinny umożliwić określenie warstw geotechnicznych i parametrów gruntów z dokładnością odpowiadającą wymaganiom obliczeń nośności i stateczności budowli. Podłoże powinno być rozpoznane do głębokości strefy aktywnej oddziaływania budowli.
- Ilość punktów dokumentacyjnych należy określić w zależności od stopnia skomplikowania warunków gruntowych oraz kategorii modernizowanej linii kolejowej.
- Rozwiązania projektowe zawarte w dokumentacji projektowej Wykonawca winien przyjąć na podstawie obowiązujących norm i przepisów. Wykonawca winien określić zakres i rodzaj projektowanych rozwiązań po dokonaniu analizy stanu istniejącego, określonego w oparciu o inwentaryzacje, odkrywki, badania i opracowania, po dokonaniu analizy uzyskanych opinii, decyzji, uzgodnień, ekspertyz itp. oraz w uzgodnieniu z Zamawiającym.
- Zamawiający oświadcza, iż układ torowy podlegający modernizacji znajduje się w całości na terenie objętym czynnym pozwoleniem na budowę w ramach inwestycji Zarządu Morskiego Portu Gdańsk pn. „Modernizacja drugiej linii Nabrzeża Oliwskiego i Nabrzeża Ziółkowskiego w Porcie Gdańsk”
- Wykonawca zobowiązany jest przekazać Przedstawicielowi Zamawiającego 2 egz. w wersji papierowej w oraz na nośniku elektronicznym (w formacie .pdf, .dwg, .doc.):
 - badania geotechniczne podtorza oraz geodezyjną inwentaryzację istniejącego układu komunikacyjnego,
 - projekt konstrukcyjny wzmocnień podtorza z dostosowaniem do przeniesienia nacisków 22,5 t/oś,
 - projekt układu geometrycznego drogi kolejowej w istniejącym śladzie.
- Wejście w teren poprzedzone musi zostać Protokołem przekazania terenu.
- Wykonawca odpowiada za warunki bhp, p.poż i ochronę mienia w zakresie realizacji przedmiotu zamówienia zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- Wykonawca jest zobowiązany do pozostawienia terenu po robotach w stanie nie pogorszonego.
- Początek robót budowlanych znajduje się 6 m przed końcem rozjazdu nr 68, a koniec robót znajduje się na kozłach oporowych torów nr 213 i 214. Z zakresu robót

wyłączone są tory kolejowej nr 217 (na odcinku znajdującym się wewnątrz hali), 219 i 220.

- Konstrukcja toru: szyny 49E1 spawane termitowo, podkłady strunobetonowe/drewniane, przytwierdzenie typu W14/Skl-12, rozjazdy kolejowe na podrozjazdnicach drewnianych spawane, rozjazdy połączone z torem za pomocą styków podpartych.
- Materiały do budowy zagęszczonej dolnej warstwy tłucznia muszą spełniać wymagania podane w normie PN-EN 13450 (jak dla klasy I gatunek 1).
- Przejazd kolejowo-drogowy za rozjazdem nr 219 wykonać na odcinku o dł. ok. 18 m w nawierzchni z płyt prefabrykowanych, szyna mocowana do płyty za pomocą przytwierdzenia sprężystego typu W-14 lub analogiczne (brak możliwości zastosowania mocowania szyny w otulinie), oznakować wskaźnikami W6b i G-3/G-4. Zastosować nowe materiały. Należy uwzględnić rozbiórkę przyległej nawierzchni drogowej w zakresie niezbędnym do wykonania nawierzchni przejazdu oraz odbudować nawierzchnie drogową.
- Przejazd kolejowo-drogowy przed rozjazdem nr 218 wykonać na odcinku prostym o dł. 12 m z płyt typu CBP, zastosować krawężniki KK-97, oznakować wskaźnikami W6b i G-3/G-4. Zastosować nowe materiały. Należy uwzględnić rozbiórkę przyległej nawierzchni drogowej w zakresie niezbędnym do wykonania nawierzchni przejazdu oraz odbudować nawierzchnie drogową.
- Zastosować nowe stalowe koźły oporowe.
- Zakup i montaż 2 szt. zamków trzpieniowych w rozjazdach nr 218 i 219.
- Zastosować nowe materiały posiadające:
 - a. dla elementów nawierzchni kolejowej będących składnikami interoperacyjności (szyny, podkłady strunobetonowe i drewniane, systemy przytwierdzeń): deklaracja zgodności WE dla składnika interoperacyjności wystawiona przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, stwierdzająca na jego wyłączną odpowiedzialność, że wyrób jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami,
 - b. dla elementów nawierzchni kolejowej niebędących składnikami interoperacyjności:
świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydane przez Prezesa UTK, lub
deklaracja zgodności WE wystawiona przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela dla materiałów nawierzchniowych niebędących składnikiem interoperacyjności i niepodlegających obowiązkowi posiadania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydawanego przez Prezesa UTK, ale objętych specyfikacjami technicznymi zharmonizowanymi z Dyrektywą w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, lub deklaracja właściwości użytkowych wystawiona przez producenta dla materiałów nawierzchniowych niebędących składnikiem interoperacyjności i niepodlegających obowiązkowi posiadania świadectwa dopuszczenia

do eksploatacji typu wydawanego przez Prezesa UTK, objętych specyfikacjami technicznymi zharmonizowanymi z Rozporządzeniem ustanawiającym zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych, lub

krajowa deklaracja właściwości użytkowych wystawiona przez producenta dla materiałów niebędących składnikiem interoperacyjności i niepodlegających obowiązkowi posiadania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydawanego przez Prezesa UTK oraz nieobjętych zharmonizowanymi specyfikacjami technicznymi.

- Brak możliwości wyłączenia z ruchu drogowego dwóch przejazdów kolejowo-drogowych jednocześnie. Wykonawca powinien wykonać tymczasową organizację ruchu drogowego.
- W trakcie realizacji prac Wykonawca zobowiązany będzie do bieżącego konsultowania podejmowanych działań oraz opracowywanej dokumentacji z Zamawiającym w siedzibie Zamawiającego (uzgodnienia, konsultacje, narady koordynacyjne, ustalenia).

Wytyczne dla dokumentacji powykonawczej:

- Projekt powykonawczy powinien mieć formę:
 - ✓ papierową (2 egzemplarze dla ZMPG SA),
 - ✓ format pdf i edytowalny (*.dwg, *.doc, *.xls),
- Wersja elektroniczna dokumentacji winna być tożsama z wersją papierową – zawierać skan całej dokumentacji wersji papierowej;
- dokumentacja winna zawierać geodezyjny pomiar powykonawczy, pokazujący zakres zmian związanych z remontem, zaznaczone początki, końce i środki geometryczne rozjazdów kolejowych, początki, końce i długości odcinków prostych torów, a w przypadku torów w łuku – promień łuku, wykonana w formacie *.dwg oraz *.pdf.