

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

DLA ZADANIA:

KONSERWACJA ORAZ PRZEPROWADZENIE OKRESOWEJ KONTROLI STANU TECHNICZNEGO WOJSKOWYCH BOCZNIC KOLEJOWYCH ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA TERENACH KOMPLEKSÓW WOJSKOWYCH BĘDĄCYCH NA ZAOPATRZENIU 28 WOJSKOWEGO ODDZIAŁU GOSPODARCZEGO W SIEDLCACH.

ZAMAWIAJĄCY:

28 WOJSKOWY ODDZIAŁ GOSPODARCZY W SIEDLCACH
ul. Witolda Pileckiego 5, 08-110 Siedlce

1. Przedmiotem zamówienia jest usługa polegająca na **konserwacji miesięcznej**, w ramach której dokonywany będzie również przegląd bieżący, zwany obchodem torów i oględzinami, oraz przeprowadzeniu **rocznej kontroli stanu technicznego** wojskowych bocznic kolejowych znajdujących się na terenach kompleksów wojskowych będących na zaopatrzeniu 28 Wojskowego Oddziału Gospodarczego.

Miesięczna konserwacja obejmuje niżej wymienione wojskowe bocznic kolejowe (WBK):

Lp.	SOI	Nr bocznic lokalizacja	Długość [m]	Ilość rozjazdów [szt.]	Ilość przejazdów [szt.]	Ilość przepustów [szt.]	Rodzaj usługi
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Biała Podlaska	WBK nr 271 21-500 Biała Podlaska ul. 61 Lotniczego Pułku Szkolno Bojowego 8	1135	1	1	0	Konserwacja miesięczna + kontrola roczna
2.	Wesoła	WBK nr 112 05-075 Warszawa-Wesoła ul. Okuniewska 1	5 896	5	3	1	konserwacja miesięczna + kontrola roczna
3.		WBK nr 144 08-440 Pilawa ul. Wojska Polskiego	1 039	3	6	0	konserwacja miesięczna + kontrola roczna
4.	Siedlce	WBK nr 146 08-455 Życzyn	3 969	10	4	2	konserwacja miesięczna + kontrola roczna
5.		WBK nr 147 08-110 Siedlce ul. Witolda Pileckiego 5	1 039	3	3	0	konserwacja miesięczna + kontrola roczna
RAZEM			13 078	22	17	3	

2. Zasady i sposób wykonywania miesięcznej konserwacji:

2.1 W zakresie torów:

- a) Należy obserwować czy nie ma pękniętych szyn lub łubek; czy spoiny, zgrzewy nie posiadają widocznych uszkodzeń (rysy, pęknięcia); czy nie ma uszkodzeń podkładów (mostownic), które nie gwarantują właściwego podparcia szyn i szerokości toru; czy stan przytwierdzenia szyn do podkładów jest prawidłowy; czy w torze nie występują oznaki pełzania szyn lub całego toru.
- b) Osoba dokonująca obchodu powinna być zaopatrzona w przybory sygnałowe i niezbędne narzędzia do dokonania konserwacji. Musi być ubrana w pomarańczową kamizelkę ostrzegawczą. Wykonawca jest zobowiązany do zabezpieczenia niezbędnych narzędzi we własnym zakresie.
- c) Konserwacja nawierzchni torów i rozjazdów obejmuje:
 - smarowanie śrub, dokręcanie śrub i wkrętów,
 - dobijanie haków, oczyszczanie na przejazdach żłobków w pomostach przejazdowych,

- konserwacja komór łubkowych, odnawianie znaków i wskaźników,
- smarowanie siodetek ślizgowych podiglicowych, osad iglicowych, zamknięć hakowatych lub suwakowych.

d) Utrzymywanie torów w stanie używalności związane z drobną naprawą, a mianowicie:

- wymiana pojedynczych złączy,
- wymiana pojedynczej szyn w razie uszkodzenia lub pęknięcia (jednorazowa miesięczna wstawka szyny do 10 m),
- wymiana w miesiącu pojedynczych podkładów do 1%, tj. 15 szt. na 1km toru,
- usuwanie wybojów,
- podnoszenie osiadłego toru,
- poprawianie prześwitu toru,
- nasuwanie boczne toru do właściwego położenia,
- poprawianie pochylenia szyn,
- nasuwanie szyn odpętlonych,
- miarkowanie luzów, naprawę w zimie wysadzin toru,
- naprawę odwodnienia toru, odchwaszczanie torów,
- oprofilowanie podsypki i naprawę podkładów w torze.

e) Utrzymywanie czystości i porządku na międzytorzach i przejazdach oraz utrzymywanie w należyтым stanie zabezpieczeń przeciwpożarowych na WBK.

2.2. W zakresie rozjazdów i skrzyżowania torów:

a) Należy sprawdzić:

- ogólny stan rozjazdu pod względem utrzymania go w porządku i czystości, a szczególnie żłobków w krzyżownicy i kierownicach oraz wolnych przestrzeni między iglicami a opornicami;
- stan iglic – ze szczególnym uwzględnieniem czy nie mają pęknięć i wyszczerbień zagrażających bezpieczeństwu ruchu;
- stan przylegania iglic do opornic;
- stan i właściwe działania zamknięć nastawczych;
- stan zamocowania prętów nastawczych ściąągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek; stan dokręcenia śrub i wkrętów;
- stan nasmarowania zwrotnic;
- stan oraz właściwe działanie wskaźników zwrotnicowych i wykolejnicowych; stan urządzeń SKR bezpośrednio współpracujących z rozjazdem (czy nie są uszkodzone i czy są na właściwym miejscu),
- stan przymocowania czujników torowych,
- stan zamocowania grzałek, przewodów zasilających, puszek elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

b) W razie potrzeby:

- stan przylegania iglic do opornic, stan i właściwe działania zamknięć nastawczych,
- stan nasmarowania zwrotnic,

- stan oraz właściwe działanie wskaźników zwrotnicowych i wykolejnicowych wykonywać przy przekładaniu zwrotnic.

2.3. W zakresie podtorza:

a) Należy zwrócić szczególną uwagę na:

- osiadanie toru;
- podmycia i rozmycia torowiska;
- uszkodzenia skarp i rowów; przedmioty, narzędzia materiały, które zmniejszają drożność rowów;
- czystość wlotów i wylotów przepustów; wypływy ze studzienek drenarskich, kanalizacji miejskiej i przemysłowej na torowiska i skarpy;
- zagrożenie stateczności podtorza i urządzeń odwadniających spowodowane przez składowane materiały, pozostawiony sprzęt i inne przedmioty;
- prace zagrażające budowli gruntowej, odwodnieniu toru i innym urządzeniom; oznaki deformacji podtorza i terenu w sąsiedztwie drogi kolejowej;
- zwiększenie się poziomów wód w rowach melioracyjnych, potokach, rzekach;
- inne oznaki wskazujące na pogarszanie się podtorza lub jego elementów.

b) Prace konserwacyjne obejmują:

- usuwanie z ław torowisk, ław przypór, skarp i ław skarpowych kamieni, gruzu, błota, starej podsypki, itp.;
- oczyszczanie urządzeń odwadniających; zwalczanie szkodników (nornic, kretów itp.);
- koszenie trawy;
- uzupełniania umocnień biologicznych;
- drobne naprawy umocnień kamiennych lub innych, niewielkie korekty krawędzi skarp, ich powierzchni, itp.;
- przekopywanie kanałów w rowach wypełnionych śniegiem, rozkuwanie i likwidacja zalodzeń przepustów, wylotów drenarskich, ocieplanie końcówek drenaży i studni drenarskich, itp.;
- wymiana pokryw i zamknięć w studzienkach.

2.4. W zakresie obiektów inżynierskich:

a) Zakres obchodu obejmuje nawierzchnię na kolejowych obiektach inżynierskich, podtorze przy obiektach oraz wszystkie elementy obiektów inżynierskich widoczne podczas obchodu torów.

b) Prace konserwacyjne obejmują:

- utrzymywanie w czystości oraz w zimie usuwanie śniegu lub lodu z pomostu; dźwigarów, jezdni, ław i ciosów podłożyskowych;
- utrzymywanie drożności urządzeń odwadniających;
- utrzymywanie w należytym stanie wszelkich urządzeń wyposażenia; dokręcanie i smarowanie śrub; miejscowe oczyszczanie z rdzy i malowanie elementów stalowych szczególnie narażonych na szybką korozję; utrzymywanie w należytym stanie znaków wodnych i drogowych;

- oczyszczanie i smarowanie części tocznych i ślizgowych łożysk;
- utrzymywanie w należytym stanie skarp i stożków nasypów;
- oczyszczanie dna cieków pod małymi mostami lub w przepustach;
- usuwanie zanieczyszczeń koryta i brzegów rzeki w otoczeniu podpór mostu; usuwanie roślinności i zanieczyszczeń z obiektów;
- spoinowanie wykruszonych fug między cegłami lub ciosami kamiennymi;
- uzupełnianie małych ubytków muru i betonu.

2.5. W zakresie przejazdów i budowli związanych z torem (do budowli zalicza się: rampy ładunkowe, place ładunkowe, wagi wagonowe, zasieki i inne budowle):

a) Sprawdzenie:

- czy stan techniczny nie zagraża bezpiecznej eksploatacji kolei, stwierdzenie ewentualnych uszkodzeń elementów budowli;
- czy żłobki między szynami a odbojnicami na przejazdach nie są zniszczone; czy jezdnia drogowa na przejazdach jest w należytym stanie, płyty przejazdowe nie są nadmiernie rozsunięte, dylina drewniana jest właściwie przytwierdzona;
- czy nie są uszkodzone w widoczny sposób urządzenia sygnalizacji przejazdowej (np. sygnalizatory przejazdowe) oraz znaki i wskaźniki.

b) Prace konserwacyjne obejmują:

- zbieranie usypów na placach i rampach ładunkowych; usunięcie odkształceń pojedynczych elementów konstrukcyjnych ramp;
- utrzymywanie w należytym stanie wszelkich urządzeń wyposażenia punktów ładunkowych;
- dokręcanie i smarowanie śrub;
- miejscowe oczyszczanie z rdzy i malowanie elementów stalowych szczególnie narażonych na szybką korozję; utrzymywanie w należytym stanie wskaźników kolejowych;
- usuwanie roślinności i zanieczyszczeń z obiektów.

2.6 Wykonawca zobowiązany jest wycinać gałęzie ze skrajni taboru oraz z trójkątów widzialności na przejazdach.

Do obowiązków Wykonawcy należy również chemiczne usuwanie roślinności, chwastów z torowiska i rozjazdów (w okresie wiosennym i powtórnie w okresie letnim), usuwanie roślinności z ławy torowiska z zachowaniem przepisów o ochronie środowiska.

Wykonawca zobowiązany jest w ramach umowy usuwać nieprawidłowości wyszczególnione w protokole stanu technicznego, w zakresie konserwacji bieżącej.

W ramach zlecenia, na polecenie Zamawiającego, może być wykonany obchód dodatkowy.

3. Wykonawca zobowiązuje się do użycia własnych staroużytecznych materiałów nawierzchni kolejowej do konserwacji i drobnych napraw.

4. Zasady i sposób wykonywania kontroli stanu sprawności technicznej infrastruktury kolejowej, należy sprawdzić:

- a) skrajnię budowli;
 - b) szerokość toru;
 - c) różnicę wysokości torów szynowych;
 - d) wartość strzałek w miejscach widocznych deformacji toru w łukach poziomych;
 - e) wielkość luzów w stykach szynowych;
 - f) zużycie poszczególnych elementów nawierzchni toru (złączki, szyny, podkłady);
 - g) stan techniczny rozjazdów dokonując pomiarów i badań technicznych;
 - h) ogólny stan kosztów oporowych;
 - i) ogólny stan budowli związanych z torem (ramp, placów ładunkowych, wag wagonowych, itd.);
 - j) ogólny stan obiektów inżynierskich;
 - k) stan sygnałów i wskaźników kolejowych;
 - l) stan techniczny urządzeń zabezpieczenia i starowania ruchem kolejowym;
 - m) stan techniczny i warunki eksploatacyjne skrzyżowań w jednym poziomie dróg kołowych z torami kolejowymi.
5. Zlikwidować ewentualne występujące zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie wojskowej bocznicy kolejowej.
6. Osoby wykonujące kontrolę stanu technicznego wraz z ofertą udokumentują posiadanie niezbędnych aktualnych uprawnień umożliwiających wykonanie powierzonych zadań tj. osobą uprawnioną do przeprowadzenia kontroli jest osoba posiadająca aktualne uprawnienia budowlane w dziedzinie transportu kolejowego w specjalności „Linie, węzły i stacje kolejowe”.
7. Osoby wykonujące kontrolę przed jej rozpoczęciem zobowiązane są do zapoznania się z dokumentacją techniczną i utrzymaniem obiektu.
8. Do wykonywania pomiarów bezpośrednich należy używać sprawdzonego, posiadającego legalizację sprzętu (toromierzy, toromierzy mikroprocesorowych, elektronicznych profilomierzy do szyn, strzałkomierzy, poziomicy, przenośnic, szablonów, itd.) zapewniających dokładność pomiaru do 1 mm. Wykonawca jest zobowiązany do używania jedynie takiego sprzętu, który nie spowoduje niekorzystnego wpływu na środowisko i jakość wykonywanej usługi. Na żądanie Wykonawca przedstawi Zamawiającemu aktualny certyfikat potwierdzający dopuszczenie sprzętu do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem. Sprzęt zabezpiecza Wykonawca we własnym zakresie.
9. Wymagania dotyczące realizacji przedmiotu zamówienia:
- a) osobą uprawnioną do dokonywania obchodu (przeglądu bieżącego) jest osoba posiadająca odpowiednie kwalifikacje zawodowe tj. zdobyła tytuł toromistrza, bądź dróżnika obchodowego, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych;
 - b) osoba wykonująca roboty konserwacyjne (roboty drobne), nie musi posiadać odpowiednich specjalistycznych uprawnień, jedynie prace nadzorowane będą przez osobę dokonującą obchód, czyli toromistrza lub dróżnika obchodowego;

- c) fakt dokonania obchodu torów i oględzin potwierdzać będzie wpis w „Księżce kontroli obchodu torów” oraz „Dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów” (zwanego: dziennikiem oględzin rozjazdów). Jeśli w wyniku oględzin nie stwierdzi się usterek i braków, wynik oględzin należy odnotować w dzienniku rozjazdów. W dzienniku dokonujący wpisu składa własnoręczny podpis i podkreśla zapis przez całą szerokość wszystkich rubryk dla oddzielenia go od następnego zapisu;
- d) w oparciu o wpis z przeglądu bieżącego sporządzony zostanie protokół odbioru prac konserwacyjnych na każdą WBK osobny, podpisany przez osobę wykonującą konserwację, użytkownika WBK i przedstawiciela SOI. Protokoły odbioru prac konserwacyjnych stanowią będą podstawę do wystawienia comiesięcznej faktury VAT obejmującą wszystkie przeprowadzone konserwacje bocznic, wskazując miesiąc za jaki została ona wystawiona
- e) w przypadku stwierdzenia drobnych usterek Wykonawca, dokonujący przeglądu bieżącego zobowiązany jest niezwłocznie usunąć nieprawidłowości, jak również odnotować ten fakt w „Księżce kontroli obchodu torów” oraz „Dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów”;
- f) jeżeli zakres prac niezbędnych do wykonania w celu usunięcia usterki jest zbyt obszerny, Wykonawca zobowiązany jest niezwłocznie poinformować Zamawiającego, jak również odnotować ten fakt w „Księżce kontroli obchodu torów” oraz „Dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów”. Jednocześnie miejsce usterki należy zabezpieczyć, zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz z regulaminem danej bocznic;
- g) wykonywanie prac konserwacyjnych może być prowadzone tylko w dni robocze w godzinach pracy Zamawiającego, tj. od poniedziałku do czwartku w godzinach 8.00 ÷ 15.00, natomiast w piątek w godzinach 8.00 ÷ 12.00, z wyjątkiem spraw awaryjnych;
- h) dokładną datę dokonania prac konserwacyjnych, należy ustalać z przedstawicielami SOI oraz użytkownikami WBK;
- i) materiały potrzebne do realizacji zlecenia zabezpiecza Wykonawca, winny być one dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie. Zamawiający zastrzega sobie możliwość kontroli używanych materiałów;
- j) odpady powstałe podczas wykonywania usługi konserwacji lub naprawy stanowią własność Wykonawcy zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 32 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r. poz. 1587, z późn.zm.):
 - materiały pochodzące z wymiany w czasie konserwacji lub naprawy zakwalifikowane jako złom stalowy, złom kolorowy, traktowane są jako odpad i winny być zdawane przez Wykonawcę do magazynu danej bocznic;
 - pozostałe materiały powstałe podczas wykonywania konserwacji lub naprawy będą usuwane i poddawane unieszkodliwieniu przez Wykonawcę zgodnie z obowiązującymi przepisami z zakresu ochrony środowiska.
- k) wykonawca zobowiązany jest do wywiezienia odpadów niebezpiecznych tj. spróchniałe drewno, na własny koszt;

- I) konserwację należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz instrukcjami PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.