

**Nazwa zadania: Remont nawierzchni wojskowej bocznicy kolejowej
w m. Stargard i Mosty.**

Inwestor: 15 Wojskowy Oddział Gospodarczy
ul. Narutowicza 10A
70-231 Szczecin
15wog@ron.mil.pl



Stadium: STWiORB

**SPECYFIKACJA TECHNICZNA WYKONANIA
I ODBIORU ROBÓT BUDOWLANYCH**

Branża: Torowa

Zawartość: T.WOG.01 – Remont nawierzchni wojskowej bocznicy kolejowej w m.
Stargard i Mosty.

Opracował: Ireneusz Mizeria

Spis treści

1	T.WOG.01 Remont nawierzchni wojskowej bocznic kolejowej w m. Stargard i Mosty.	
1.1	Informacje ogólne	3
1.1.1	Przedmiot STWiORB	3
1.1.2	Zakres stosowania STWiORB	3
1.1.3	Zakres robót objętych STWiORB	3
1.1.4	Określenia	4
1.1.5	Ogólne wymagania dotyczące robót	4
1.1.6	Kody robót według Wspólnego Słownika Zamówień (CPV)	4
1.1.7	Wymagania jakie musi spełnić wykonawca przy realizacji robót	4
1.2	Materiały	4
1.2.1	Podkłady i podrozjazdnice drewniane	5
1.2.2	Podkłady strunobetonowe	5
1.2.3	Przytwierdzenia szyn i złączki	5
1.2.4	Nawierzchnia przejazdowa	5
1.2.5	Pozostałe materiały	5
1.2.6	Materiał Wykonawcy	5
1.2.7	Utylizacja materiałów	6
1.3	Sprzęt	6
1.3.1	Ogólne wymagania dotyczące sprzętu	6
1.4	Transport i składowanie	6
1.4.1	Ogólne wymagania dotyczące transportu i składowania	6
1.5	Wykonanie robót	7
1.5.1	Ogólne zasady wykonania robót	7
1.5.2	Wymiana podkładów drewnianych i betonowych	8
1.5.3	Konserwacja torów	8
1.5.4	Konserwacja rozjazdów	8
1.5.5	Remont przejazdów kolejowo-drogowych	8
1.5.6	Uzupełnienie znaków kolejowych i drgowych	9
1.6	Kontrola jakości robót	9
1.6.1	Ogólne zasady kontroli jakości robót	9
1.7	Obmiar robót	9
1.8	Odbiór robót	9
1.8	Odbiór końcowy robót torowych	9
1.8	Odbiór pogwarancyjny	9
1.9	Ochrona środowiska w trakcie realizacji robót	9
1.10	Zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w trakcie realizacji robót	9
1.11	Podstawa płatności	10
1.12	Charakterystyka ogólna wojskowych bocznic kolejowych	10

1.1 Informacje ogólne

1.1.1 Przedmiot STWiORB

Przedmiotem niniejszej specyfikacji technicznej są wymagania dotyczące wykonania i odbioru robót związanych z wykonaniem robót torowych na terenie wojskowej bocznic kolejowej (wbk) 821 Stargard i 817 Mosty, administrowanych przez 15. Wojskowy Oddział Gospodarczy w Szczecinie.

1.1.2 Zakres stosowania STWiORB

Niniejsza specyfikacja techniczna może być stosowana wyłącznie jako dokument przetargowy i kontraktowy przy zleceniu, realizacji i odbiorze robót branży torowej związanych z remontem torów, rozjazdów i przejazdów kolejowo – drogowych oraz konserwacją nawierzchni wojskowych bocznic kolejowych administrowanych przez 15. Wojskowy Oddział Gospodarczy w Szczecinie.

1.1.3 Zakres robót objętych STWiORB

Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia i odbioru robót związanych z:

- remontem oraz konserwacją torów nawierzchni S-42, S-49 na podkładach drewnianych i strunobetonowych,
- remontem oraz konserwacją rozjazdów S-49 i S-42 na podrozjazdnicach drewnianych,
- remontem nawierzchni przejazdów kolejowo-drogowych,

Zakres robót remontowych na wbk:

Wojskowa bocznic kolejowa 817 Mosty:

Tory bocznic:

Tor nr 101:

- a) poprawić wartość przechyłki toru w km 0,010 - 0,060 (50m).

Tor nr 102:

- a) Dokonać wymiany podkładów drewnianych w ilości 10 szt.;
- b) Wymienić 1 zestaw podłączowy.

Tor nr 105:

- a) Uzupełnić wskaźnik Z1 na końcu toru;
- b) Wymienić belkę kozła na końcu toru.

Tor nr 106:

- a) Dokonać wymiany podkładów betonowych INBK7 w ilości 9 szt.;
- b) Wymienić 5 zestawów podłączowych;
- c) Wymienić belkę kozła na końcu toru.

Tor nr 108:

- a) Dokonać pojedynczej wymiany podkładów drewnianych w ilości 57 szt.;
- b) Wymienić 2 zestawy podłączowe.

Przeprowadzić oczyszczenie i konserwację przytwierdzeń i komór łukowych w torach bocznicowych.

Rozjazdy.

Rozjazd nr 102:

- a) Poprawić wymiar c1.

Rozjazd nr 103, 104, 108, 109, 110, 111:

- a) Odnowić powłokę malarską na zwrotniku i latarni.

Rozjazd nr 104:

- a) Uzupełnić wskaźnik W17 (słupek ukresu)

Oczyszczenie żłobków, dokręcenie i konserwacja części trących rozjazdów, śrub i wkrętów;

Przejazdy kolejowo – drogowe:

- a) Dokonać naprawy przejazdu kolejowo - drogowego poprzez wymianę kostki brukowej na płyty CBP w torze 106 w km 0,839 - 1 kpl. płyt;

Wojskowa bocznic kolejowa 821 Stargard:

Tor nr 237 i 1001:

- a) Dokonać wymiany podkładów drewnianych w ilości 7 szt.
- b) W stykach dobić łubki oraz dokręcić śruby łubkowe, by zniwelować nierówności poziome styków – 2 styki.
- c) Oczyszczenie i zakonserwowanie komór łubkowych, śrub stopowych i łubkowych.
- d) Zakup i montaż tarcz ostrzegania D1 - 6 szt. (na bramach)

Rozjazd nr 1001.

- a) Oczyszczenie żłobków, dokręcenie i konserwacja części trących rozjazdów, śrub i wkrętów.
- b) Opisanie zwrotnika i latarni zwrotnicowej.

Przejazd kolejowo – drogowy w km 0,355 w torze nr 1001:

- a) Dokonać naprawy przejazdu kolejowo - drogowego poprzez wymianę dyliny - około 11,025 m².

1.1.4 Określenia

Określenia stosowane w niniejszej specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych są zgodne z obowiązującymi przepisami, normami oraz aprobatami technicznymi.

1.1.5 Ogólne wymagania dotyczące robót

Wykonawca robót budowlanych jest odpowiedzialny za ich:

- przeprowadzenie w sposób bezpieczny dla ludzi i środowiska,
- jakość wykonania,
- terminowość wykonania,
- zgodność z umową,
- zgodność ze STWiORB,
- zgodność z poleceniami Inspektora Nadzoru Inwestorskiego.

1.1.6 Kody robót według Wspólnego Słownika Zamówień (CPV)

Roboty objęte niniejszą specyfikacją techniczną są zakwalifikowane według CPV jako:

- 45234116-2 – Budowa torów.
- 50225000-8 – Konserwacja torów kolejowych

1.1.7 Wymagania jakie musi spełnić wykonawca przy realizacji robót

Wykonawca robót powinien posiadać niezbędną wiedzę i doświadczenie w przedmiocie zamówienia. Dysponować potencjałem technicznym i osobami zdolnymi do wykonania zamówienia. Uprawnienia wymagane do realizacji robót to uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych.

1.2 Materiały

Do zastosowania w obiekcie budowlanym mogą być zastosowane wyłącznie materiały wprowadzone do obrotu zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych [2] lub na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów, które spełniają wymagania określone w STWiORB

Poniższe elementy nawierzchni kolejowej niezbędne do wykonania robót objętych zakresem niniejszej STWiORB stanowią typy budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach, w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych:

- podkłady,
- przytwierdzenia,
- elementy nawierzchni rozjazdowej,

Poniżej opisano wymagania dot. podstawowych wyrobów budowlanych przewidzianych do zastosowania w ramach zadania. Gdy w STWiORB nie określono wymagań szczegółowych należy zastosować materiały typowe, spełniające wymagania aktualnych dokumentów odniesienia (norm, aprobat technicznych), dopuszczone do stosowania w budownictwie kolejowym.

1.2.1 Podkłady drewniane

Do wykonania remontu torów na bocznicach 15 Wojskowego Oddziału Gospodarczego w Szczecinie należy zastosować jako podpory szynowe:

- podkłady drewniane, belkowe, dębowe lub sosnowe typu IB lub IIB (typu 2E1 lub 4E2 wg PN-EN 13145+A1:2012) – nowe;

Dla przedłużenia okresu pracy podkładów i podrozdziń w torze muszą one być poddane nasycaniu środkami przeciwnilnymi metodą ciśnieniowo-próżniową Rüpinga – zasadniczym środkiem impregnacynym jest olej kreozotowy zgodny z normą PN-EN 13991:2004.

Podkłady zawsze muszą być łączone w zespoły podłączowe poprzez skręcenie śrubami z łbem wieńcowym.

1.2.2 Podkłady strunobetonowe

Do wykonania remontu torów na bocznicach 15 Wojskowego Oddziału Gospodarczego w Szczecinie – tylko w miejscach wskazanych należy zastosować:

- podkłady strunobetonowe do przytwierdzenia pośredniego „K” typu INBK-7 – nowe.

Nie jest dopuszczalne **bez zmiany umowy** zastępowanie materiału określonego w dokumentacji materiałem o innych parametrach technicznych.

1.2.3 Przytwierdzenia szyn i złączki

Przy remoncie torów i rozjazdów należy wykorzystać elementy złączek szyn oraz przytwierdzeń szyn do podkładów, pochodzące z rozbiórki remontowanych odcinków nawierzchni torowej, za wyjątkiem:

- pierścienie sprężyste – wyłącznie materiał nowy;
- przekładki podszytowe – wyłącznie materiał nowy.

1.2.4 Nawierzchnia przejazdowa

Przy remoncie przejazdów kolejowo – drogowych należy zastosować:

- przy wymianie nawierzchni na przejeździe na wbk 821 /wymiana dyliny/– wyłącznie materiał nowy;
- przy wymianie nawierzchni na przejeździe na wbk 817 /wymiana kostki kamiennej na żelbetowe płyty przejazdowe typu CBP /– wyłącznie materiał nowy;

1.2.5 Pozostałe materiały

- farba olejna
- smary

1.2.6 Materiał Wykonawcy

Wykonawca w ramach realizacji robót dostarczy materiał o właściwościach określonych powyżej do realizacji robót:

- wymiana pojedyncza podkładów – podkłady, pierścienie sprężyste, przekładki podszytowe;
- wymiana nawierzchni na przejeździe kolejowo – drogowym – komplet nawierzchni;
- montaż tarcz ostrzegania D1 – tarcze i śruby do montażu tarcz;
- wymiana podkładów podłączowych – podkłady, pierścienie sprężyste, przekładki podszytowe, łączenia podkładów;

- uzupełnienie wskaźnik Z1 na końcu toru – komplet materiałów;
- montaż i demontaż belki kozła oporowego – podkłady, łączenia podkładów;
- ustawienie słupka ukresowego – komplet materiałów;
- poprawienie prześwitu rozjazdu w rozjeździe typu ciężkiego nr 102 wbk 817 – komplet materiałów;
- farby, smary konserwacyjne.

Przed przystąpieniem do robót Wykonawca powinien przedłożyć wyniki badań oraz deklaracje zgodności dla wszystkich nowych materiałów przewidzianych do wbudowania w torze bocznicy. Dokumenty te powinny obejmować właściwości materiałów określone w normach, niniejszej STWiORB oraz w innych obowiązujących w Polsce przepisach.

1.2.7 Utylizacja materiałów

Materiały z demontażu zakwalifikowane jako odpady, w tym odpady niebezpieczne, Wykonawca jako wytwórca odpadów zobowiązany jest postępować zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tekst jedn. Dz. U. 2020 r., poz. 797 z późn. zm.). Wykonawca zobowiązany jest do ich utylizacji/zagospodarowania, oświadczenie o zagospodarowaniu zgodnie z Ustawą o odpadach (tekst jedn. Dz.U. z 2020, poz. 797 z późn. zm.) jest zobowiązany załączyć do protokołu odbioru końcowego zadania.

1.3 Sprzęt

1.3.1 Ogólne wymagania dotyczące sprzętu

Wykonawca jest zobowiązany do używania jedynie takiego sprzętu, który nie spowoduje niekorzystnego wpływu na jakość wykonywanych robót.

Liczba i wydajność sprzętu powinny gwarantować przeprowadzenie robót, zgodnie z zasadami określonymi w STWiORB i w terminie określonej w umowie.

Sprzęt będący własnością Wykonawcy lub wynajęty przez niego do wykonania robót ma być utrzymywany w dobrym stanie i gotowości do pracy. Powinien być on zgodny z normami ochrony środowiska i przepisami dotyczącymi jego użytkowania.

Sprzęt budowlany konieczny do wykonania remontu bocznic kolejowej może być przechowywany na terenie Zamawiającego, przy czym:

- postój i przechowywanie sprzętu nie może utrudniać bieżącej pracy jednostki wojskowej oraz stwarzać zagrożenia dla osób przebywających na jej terenie,
- wszelkie maszyny i urządzenia muszą być zabezpieczone przed ich uruchomieniem przez osoby do tego celu niepowołane,
- miejsce postoju i przechowywania sprzętu oraz dopuszczalny okres postoju wyznaczy przedstawiciel jednostki wojskowej na terenie której prowadzone będą prace,
- za sprzęt pozostawiany na terenie Inwestora odpowiada wyłącznie Wykonawca (w tym w szczególności za jego dozór i zabezpieczenie przed kradzieżą, uszkodzeniem lub uruchomieniem przez osoby niepowołane),
- postój i przechowywanie sprzętu budowlanego w terminach i miejscach uzgodnionych jest nieodpłatne.

1.4 Transport i składowanie

1.4.1 Ogólne wymagania dotyczące transportu i składowania

Wykonawca jest zobowiązany do stosowania jedynie takich środków transportu, które nie wpłyną niekorzystnie na jakość i terminowość wykonywanych robót oraz właściwości przewożonych materiałów.

Wykonawca będzie usuwał na bieżąco, na własny koszt, wszelkie zanieczyszczenia, uszkodzenia spowodowane jego pojazdami na terenie Zamawiającego.

W miejsca, w które dojazd pojazdów ogumionych nie jest możliwy lub ruch takich pojazdów skutkowałby zniszczeniami infrastruktury torowej i/lub drogowej Zamawiającego (np. zablocenie podsypki przez ogumione koła pojazdów) do obowiązków Wykonawcy należy zastosowanie transportu szynowego (wagonów towarowych) do usunięcia z miejsca wykonania robót wszelkich elementów nawierzchni torowej pochodzących z rozbiórki oraz dostawy materiałów nowych.

Transport materiałów przewidzianych do wbudowania odbywa się środkami i na koszt Wykonawcy robót. Dopuszcza się ich składowanie na terenie Zamawiającego, przy czym:

- składowanie materiałów nie może utrudniać bieżącej pracy Zamawiającego oraz stwarzać zagrożenia dla osób przebywających na terenie Zamawiającego,
- miejsce składowania i dopuszczalny okres składowania materiałów wyznaczy Zamawiający,
- za materiały składowane na terenie Inwestora odpowiada wyłącznie Wykonawca (w tym za ich dozór i zabezpieczenie przed kradzieżą lub uszkodzeniem),
- składowanie materiałów w terminach i miejscach uzgodnionych z Zamawiającym jest nieodpłatne.

Materiały nie podlegające wbudowaniu i utylizacji zostaną złożone w miejscu wskazanym przez Zamawiającego.

1.5 Wykonanie robót

1.5.1 Ogólne zasady wykonania robót

Wykonawca robót jest odpowiedzialny za czynniki wymienione w punkcie 1.1.5 niniejszej STWiORB.

Roboty remontowe i prace konserwacyjne należy prowadzić w sposób nie powodujący zagrożenia dla osób przebywających na terenie Zamawiającego oraz mienia znajdującego się na jego terenie.

Wykonawca musi zapewnić taki typ i liczbę sprzętu, by roboty były prowadzone w sposób zgodny ze sztuką budowlaną, w szczególności należy wyeliminować możliwość powstania uszkodzeń infrastruktury technicznej (w tym torów i dróg) przez ruch budowlany lub pogarszania parametrów elementów wykonanych we wcześniejszych etapach robót (np. rozpulchniania zagęszczonych warstw konstrukcji torowej przez pojazdy lub maszyny Wykonawcy). Jeśli do osiągnięcia powyższych celów będzie konieczne zapewnienie stosowania maszyn dwudrożnych (torowo-drogowych) lub dostawa materiałów budowlanych z boku remontowanego toru, w tym przy użyciu wagonu kolejowego, będzie to należało do obowiązków Wykonawcy. Wszelkie uszkodzenia mienia spowodowane działaniem Wykonawcy muszą zostać usunięte staraniem i na koszt Wykonawcy przed zgłoszeniem obiektu do odbioru eksploatacyjnego.

Przed przystąpieniem do prac remontowych, konserwacyjnych na każdej bocznicie zostanie przekazany teren na którym będzie wykonywana usługa przy udziale Wykonawcy, przedstawiciela użytkownika i Zamawiającego.

Wykonawca w celu uzyskania przepustek, zobowiązany jest przed rozpoczęciem robót złożyć wnioski o wydanie przepustek do Dowódcy JW. Kompleksu na którym jest realizowane zadanie, podając dane wszystkich osób (imię, nazwisko, narodowość, seria i numer dowodu osobistego, zdjęcie oraz nr telefonu) przewidzianych do zatrudnienia oraz wszystkich pojazdów (rodzaj, typ, nr rejestracyjny, dane kierowcy) przewidywanych do wykorzystania przy realizacji zamówienia.

Na terenie zamkniętym roboty będą realizowane od poniedziałku do czwartku w godzinach 7.00 – 15.00, a w piątki w godzinach 7.00 – 13.00. Roboty mogą być realizowane poza wskazanymi godzinami pod warunkiem uzgodnienia powyższego z jednostką wojskową na terenie której zlokalizowana jest bocznicia i przedstawicielem Zamawiającego.

Wykonawca zobowiązany jest do prowadzenia „Dziennika korespondencji”, przekazanego przez Zamawiającego, służącego do zapisów przebiegu robót i okoliczności zachodzących w toku wykonywania robót. Zapisy w „Dzienniku korespondencji” powinny być dokonywane na bieżąco i chronologicznie. Wpisów do dziennika mają prawo dokonać osoby wyznaczone przez Wykonawcę

oraz przez Zamawiającego.

Po zakończeniu prac remontowych, Wykonawca zobowiązany jest do wykonania pomiaru rozjazdu i odcinków torów na których dokonano wymiany podkładów, i wpisania wyników do Karty badania rozjazdu i Książki pomiaru torów (znajdujących się Zamawiającego). Pomiaru i wpisu dokona przedstawiciel Wykonawcy posiadający odpowiednie urawnienia budowlane.

1.5.2 Wymiana podkładów drewnianych, betonowych

Roboty remontowe wymiany podkładów drewnianych lub betonowych obejmują rozbiórkę uszkodzonych podkładów, przebrojenie podkładów materiałem z rozbiórki, a następnie wymianą podkładów na drewniane nowe lub betonowe straużyteczne. Po wymianie podkładów należy sprawdzić położenie wysokościowe toru w miejscach wymiany,

Materiały z demontażu zakwalifikowane przez Zamawiającego jako odpady, w tym odpady niebezpieczne, Wykonawca zobowiązany jest zutylizować na swój koszt, zgodnie z obowiązującymi przepisami z zakresu gospodarki odpadami i ochrony środowiska. Wykonawca przekaze Zamawiającemu 1 egz. Karty Przekazania Odpadu podpisany przez podmiot przejmujący odpad do utylizacji.

1.5.3 Konserwacja torów na bocznicach kolejowych 15 WOG Szczecin

Konserwację torów na bocznicach obejmują:

- przeprowadzenie oczyszczenia i konserwacji przytwierdzeń i komór łukowych,
- wymiana uszkodzonych belek w koźle oporowym
- oczyszczenie żłobków w miejscach zabudowy toru nawierzchnią przejazdową.

Środek do konserwacji powinien odpowiadać wymaganiom Instrukcji Ir-27 „Warunki dopuszczenia na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. środków do smarowania części trących w rozjazdach kolejowych”.

1.5.4 Konserwacja rozjazdów

Konserwację rozjazdów na bocznicach obejmują:

- poprawienie wymiarów rozjazdowych w planie poprzez demontaż przytwierdzeń i podkładek żebrowych w miejscach przekroczonych wymiarów i ponowny montaż materiałem demontowanym po uzyskaniu odpowiedniej szerokości na kierunku zasadniczym i zwrotnym,
- przeprowadzenie oczyszczenia i konserwacji przytwierdzeń i komór łukowych,
- oczyszczenie żłobków, dokręcenie i konserwacja części trących rozjazdów, śrub i wkrętów,
- odnowienie powłok malarskich na zwrotnikach oraz latarniach zwrotnicowych,

Środek do konserwacji powinien odpowiadać wymaganiom Instrukcji Ir-27 „Warunki dopuszczenia na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. środków do smarowania części trących w rozjazdach kolejowych”.

1.5.5 Remont przejazdów kolejowo-drogowych

Prace remontowe na przejazdach kolejowo-drogowych z kostki brukowej, obejmują rozbiórkę istniejącej nawierzchni z kostki, usunięcie podbudowy, a następnie ułożenie klinca kamiennego pod prefabrykowane płyty żelbetowe oraz montaż prefabrykowanych płyt typu CBP wewnętrznych i zewnętrznych. Obsypanie klincem najazdów z obu stron płyt CBP w celu zwiększenia szerokości przejazdu, co zapobiega osunięciu się koła pojazdu z krawędzi płyt.

Roboty remontowe na przejazdach kolejowo-drogowych z dyliny drewnianej, obejmują demontaż uszkodzonej nawierzchni z dyliny, uzupełnienie i wyrównanie podbudowy z kruszywa, a następnie montaż podkładów drewnianych – nawierzchni przejazdowej.

Po ułożeniu nawierzchni przejazdowej należy sprawdzić położenie wysokościowe nawierzchni z płyt lub dyliny w stosunku do położenia główki szyny.

Prace remontowe na przejadach z płyt należy wykonywać mechanicznie.

1.5.6 Uzupełnienie znaków kolejowych i drogowych

Uzupełnienie znaków kolejowych obejmuje znaki kolejowe Z-1, na końcach torów w miejscu przed kozłem oporowym.

Wymiary oraz wymagania dla znaków określa Instrukcja Ie-102 „Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnałowych”

Ilości oraz typy znaków oraz wskaźników określa przedmiar robót.

1.6 Kontrola jakości robót

1.6.1 Ogólne zasady kontroli jakości robót

Kontrola ma na celu zapewnienie robót zgodnie z umową, niniejszą STWiORB, obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej i ma na celu niedopuszczenie do dalszych prac, jeżeli już uprzednio wykonane prace nie spełniają stawianych wymogów, jak również zapewnienie stosowania właściwych materiałów, metod pomiarowych, technologii i warunków ochrony środowiska.

Kontrolę jakości robót będzie prowadziła osoba wskazane przez Zamawiającego w umowie.

1.7 Obmiar robót

Jednostki obmiarowe robót budowlanych związanych z wykonaniem remontu bocznic kolejowej określone zostały w przedmiarze robót. Poszczególne jednostki obmiarowe obejmują wszystkie roboty niezbędne do wykonania robót budowlanych w sposób zgodny z przepisami, umową, niniejszą STWiORB oraz zasadami wiedzy technicznej. Z uwagi na ryczałtowy charakter rozliczenia robót budowlanych, przedmiar robót ma wyłącznie charakter pomocniczy.

1.8 Odbiór robót

1.8.1 Odbiór końcowy robót torowych

Odbiór robót torowych polega na sprawdzeniu zgodności wykonania robót budowlanych z przepisami, umową, niniejszą STWiORB oraz zasadami wiedzy technicznej. Kontroli podlega także zgodność dokumentacji budowy ze stanem faktycznym i obowiązującymi przepisami oraz umową. Odbiór robót torowych dokonuje komisja powołana przez Zamawiającego w składzie: przedstawiciele Zamawiającego, Wykonawcy i Użytkownika. Odbiór robót będzie dokonany w terminie do 14 dni od daty wpływu do Zamawiającego zgłoszenia o zakończeniu prac. Gotowość odbioru robót Wykonawca zgłasza również wpisem do „Dziennika Korespondencji” Protokół odbioru końcowego zostanie przygotowany przez Zamawiającego.

1.8.2 Odbiór pogwarancyjny:

Pod koniec okresu gwarancyjnego Zamawiający zorganizuje odbiór ostateczny – pogwarancyjny. Odbiór robót ostateczny – pogwarancyjny polegać będzie na ocenie wykonanych po okresie rękojmi oraz ewentualnych wad zaistniałych w okresie gwarancyjnym.

Odbioru dokona komisja wyznaczona przez Zamawiającego w obecności Wykonawcy i użytkownika.

1.9 Ochrona środowiska w trakcie realizacji robót

W trakcie realizacji robót Wykonawca jest zobowiązany znać i stosować się do przepisów zawartych we wszystkich regulacjach prawnych w zakresie ochrony środowiska. W okresie realizacji, do czasu zakończenia robót Wykonawca będzie podejmował wszystkie sensowne kroki, żeby stosować się do wszystkich przepisów w zakresie ochrony środowiska na placu budowy i poza jego terenem.

1.10 Zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w trakcie realizacji robót

Wykonawca zapewni wyposażenie w urządzenia socjalne oraz ich odpowiednie wyposażenie i odzież

wymaganą dla ochrony życia i zdrowia personelu zatrudnionego na placu budowy. Wykonawca będzie stosował się do wszystkich przepisów prawnych obowiązujących w zakresie bezpieczeństwa pożarowego. Materiały łatwopalne będą przechowywane zgodnie z przepisami przeciwpożarowymi, w miejscach niedostępnych dla osób trzecich. Wykonawca jest odpowiedzialny za wszelkie straty powstałe w trakcie realizacji robót lub zostały spowodowane przez któregokolwiek z jego pracowników.

1.11 Podstawa płatności

Warunki i podstawa płatności za roboty związane z remontem i konserwacją wojskowych bocznic kolejowych określone są w umowie o roboty remontowe.

1.12 Charakterystyka ogólna wojskowych bocznic kolejowych

WBK NR 817 MOSTY

- 1) Stan prawny obiektu:
 - a) Zarządca: Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Szczecinie, ul. Narutowicza 17B;
 - b) Administrator: 15 WOG Szczecin, ul. Narutowicza 10A, 70-231 Szczecin;
 - c) Użytkownik: Jednostka Wojskowa Nr 4224 Wałcz, Skład Mosty.
- 2) Lokalizacja wbk:
 - a) miejscowość: Mosty;
 - b) gmina: Maszewo;
 - c) starostwo powiatowe: Goleniów;
 - d) województwo: zachodniopomorskie.
 - e) miejsce odgałęzienia wbk:
 - linia kolejowa: Koszalin-Goleniów;
 - stacja obsługująca wbk: Goleniów;
 - kilometr odgałęzienia: 133,774 ;
 - rozjazd odgałęziający: zwyczajny typu S49, Nr 101;
 - f) wbk położona na działkach:
 - Nr 695, obr Gliwice 2, będącej w władaniu MON- RZI;
 - Nr 100/2, obr 10 Stargard, będącej w trwałym zarządzie MON - księga wieczysta KW 14382, oraz na działce obejmującej grunt o pow.1017 m² dla której zarządcą jest PKP S.A. - Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie.
- 3) Dane charakteryzujące obiekt:
 - a) rok budowy wbk: przed 1945 rokiem;
 - b) rok rozbudowy: 1957 ZKB POW ; 1961 DW Lot.;
 - c) data przyjęcia do eksploatacji: akt przyjęcia do eksploatacji z dnia 7 listopada 1957 roku;
- 4) Dane techniczne bocznic:
 - a) długość całkowita bocznic: 4 068 m;
 - b) długość użyteczna bocznic: 3 282 m;
 - c) tory bocznicowe (8 torów): szyny – typu S49/S42; podkłady – drewniane/strunobetonowe; podsypka: tłuźień/żwir/pospółka.
 - d) rozjazdy (10 szt.): Rz S49 - 1 szt.; Rz S42 - 9 szt.; podrozjazdnice drewniane; podsypka tłuźień/żwir/pospółka.
 - e) Wykolejnica: 1 szt. (Wk101), obsługa ręczna;
 - f) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn: na bocznicach zlokalizowanych jest 12 przejazdów kolejowo-drogowych, niestrzeżonych, kat. D;
 - g) bocznic nie posiada semaforów i tarcz manewrowych i zaporowych;
 - h) obiekty inżynieryjne: brak;
 - i) rampy ładunkowe: 1 x rampa boczna o długości 150 m.

WBK NR 821 STARGARD

- 1) Stan prawny obiektu:
 - a) Zarządca: Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Szczecinie, ul. Narutowicza 17B;
 - b) Administrator: 15 WOG, ul. Narutowicza 10A, 70-231 Szczecin;
 - c) Użytkownik: 15 WOG, ul. Narutowicza 10A, 70-231 Szczecin;
- 2) Lokalizacja wbk:
 - a) miejscowość: Stargard;
 - b) gmina: Stargard;
 - c) starostwo powiatowe: Stargard;
 - d) województwo: zachodniopomorskie;
 - e) miejsce odgałęzienia wbk:
 - linia kolejowa: Poznań – Szczecin;
 - stacja: Stargard;
 - kilometr odgałęzienia: 172,580;
 - rozjazd odgałęziający: zwyczajny typu Rz S49, Nr 46,
 - f) wbk położona na działkach:
 - Nr 283/12, obr 10 Stargard będącej w władaniu MON-RZI;
 - Nr 100/2, obr 10 Stargard, będącej przedmiotem wieczystego użytkowania PKP S.A.;
 - Nr 239, obr 10 Stargard, władający - Wojewoda Zachodniopomorski, grunt pod przejazdem kolejowym w ul. Gen. Józefa Bema;
 - Nr 715/14, obr 10 Stargard, dzierżawa 373 m² gruntu na długości 82 mb toru od władających: Barbara Andrzej Kamiński "ELWA", 73-100 Stargard, ul. Gen. Józefa Bema 5.
- 3) Dane charakteryzujące obiekt:
 - a) rok budowy wbk: przed 1945 rokiem;
 - b) rok odbudowy: 1953 MON;
 - c) data przyjęcia do eksploatacji : akt przyjęcia do eksploatacji z dnia 17 września 1953 roku;
- 4) Dane techniczne bocznic:
 - a) długość całkowita bocznic: 509,0 m;
 - b) długość budowlana bocznic: 455,0 m;
 - c) długość użyteczna bocznic: 197,0 m;
 - d) tory bocznicowe (2 tory): szyny S49/S42; podkłady drewniane, podsypka: tłuczeń/żwir/pospółka;
 - e) rozjazdy (1 szt.): typ Rz S49, podrozjazdnice drewniane; podsypka tłuczniowa.
 - f) wykolejnica – 2 szt. (Wk1, Wk201), obsługa ręczna.
 - g) przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn: na bocznicy zlokalizowane są 4 przejazdy, niestrzeżone, kategorii D;
 - h) semafony i tarcz manewrowe i zaporowe: bocznic posiada jedną tarczę zaporową Tz1;
 - i) Obiekty inżynieryjne: brak;
 - j) Rampy ładunkowe: 1 x rampa boczna o długości 60 m i 1 x rampa czołowa.

Opracował: Ireneusz Mizeria