**Załącznik nr 12 F do SWZ – numer sprawy 20/ZP/25**

**Opis przedmiotu zamówienia dla zadania nr 6**

**I. CZĘŚĆ OGÓLNA**

* 1. **Nazwa nadana zamówieniu przez Zamawiającego**

Przedmiotem zamówienia jest przeprowadzenie okresowej rocznej kontroli stanu sprawności technicznej poszczególnych elementów dróg kolejowych - wojskowych bocznic kolejowych oraz obiektów inżynieryjnych**: 161-Regny; 162-Kutno; 164-Gałkówek; 166-Leźnica Wielka; 169-Nowy Glinnik.**

**1.2 Ogólna charakterystyka wojskowych bocznic kolejowych.**

1. Wojskowe bocznice kolejowe /wbk/ zlokalizowane są na terenach zamkniętych będących

w trwałym zarządzie MON oraz na gruntach użyczonych dla potrzeb MON, których  
 głównymi użytkownikami są jednostki wojskowe. Dopuszczalna prędkość   
 jazdy pojazdów kolejowych na w/w bocznicach została określona w „Regulaminie pracy   
 bocznicy kolejowej” (dla każdej z bocznic indywidualnie).

Typ nawierzchni toru: klasyczny, szyny typu: S42 ( 8a), S49, podkłady drewniane

lub betonowe, przytwierdzenie szyn do podkładów pośrednie lub bezpośrednie, podsypka   
 – tłuczeń, pospółka, żwir. Podrozjazdnice drewniane. Rozjazdy typu Rz i Rkpd,   
 nastawiane ręcznie. Skrzyżowania w jednym poziomie torów kolejowych z drogami publicznymi  
 (przejazdy),asfaltowe, zabudowane w torze płytami wewnętrznymi CBP typu S49,   
 trylinką. Oznakowane znakami W6a, G3 lub G4.   
2. Dane wojskowych bocznic kolejowych:   
 a) wbk Nr 161Regny odgałęzia się od linii kolejowej Nr 44 Mikołajów – Budziszewice

w km 4 261 rozjazdem nr 3

- długość całkowita – 45848,00 m

- długość budowlana – 50 637 m

- rozjazdy – 67 szt.

- tory – 36 szt.

- obiekty inżynieryjne – 59 szt.

- przejazdy kolejowe – 2 szt.

- przejazdy kolejowe na terenie ścisłym 36 szt.

- rampa – 5 szt.

b) wbk nr 162 Kutno odgałęzia się od linii kolejowej Warszawa – Poznań w km 120 549

rozjazdem nr 13.

- długość całkowita 2376,00 m

- rozjazdy 6 szt.

- tory – 4 szt. (długość budowlana 2 139,88m)

- obiekty inżynieryjne – 2 szt.

- przejazdy kolejowe – 4 szt.

- rampa – 2 szt.

c) wbk nr 164 Gałkówek odgałęzia się od linii Łódź Kaliska – Dębica w km 23 573

rozjazdem nr 10.

- długość całkowita 7584 m

- długość budowlana 7077,20 m

-przepustów – 3 szt.

- rozjazdy – 9 szt.

- tory – 10 szt.

- obiekty inżynieryjne –4 szt.

- przejazdy kolejowe – 17 szt.

- rampa – 5 szt.

d) wbk nr 166 Leźnica Wielka odgałęzia się od linii kolejowej nr 207 Łódź Widzew –

Kutno (stacja Łęczyca) w km 45,798 rozjazdem nr 7.

- długość całkowita – 6391 m

- długość budowlana – 5996 m

- rozjazdy -5 szt.

- tory – 4 szt.

- obiekty inżynieryjne – 4 szt.

- przejazdy drogowe poza JW. – 6szt.

- rampa za-wyładowczych– 2 szt.

e) wbk nr 169 Nowy Glinnik odgałęzia się od linii kolejowej nr 53 Tomaszów – Spała

w km 6,008 rozjazdem nr 601

- długość całkowita – 4327,00 m

- rozjazdy –4 szt.

- tory – 2 szt.

- przejazdy kolejowe – 7szt.

- rampa – 1szt

**1.3**.  **Przedmiot i zakres wykonania przeglądu :**Zakres usługi został sklasyfikowany w CPV pod numerami:

- 71631470-5 - Usługi kontroli torów kolejowych

- 71631450-9 - Usługi kontroli mostów

1. Sporządzenie protokołu z okresowej rocznej kontroli stanu sprawności  
    technicznej poszczególnych elementów dróg kolejowych - wojskowych bocznic   
    kolejowych: na podstawie oględzin, pomiarów, badań.
2. Sprawdzenie realizacji zaleceń z poprzedniego protokołu (z ostatnio dokonanej

kontroli okresowej). Nieprawidłowości nie usunięte należy przepisać do aktualnie

sporządzanego protokołu.

3) W zakresie okresowej rocznej kontroli stanu sprawności technicznej  
 poszczególnych elementów dróg kolejowych - wojskowych bocznic kolejowych,   
 należy wykonać:

- pomiary torów

- pomiary wartości strzałek w miejscach widocznych deformacji toru w łukach

- badania techniczne torów

- badania techniczne rozjazdów Rz

- pomiary rozjazdów Rz

- przegląd podtorza

- sprawdzenie stanu technicznego ramp, placów ładunkowych, dróg dojazdowych

– zaktualizować ich pomiary

- sprawdzenie stanu technicznego i warunków eksploatacyjnych skrzyżowań   
 w jednym poziomie dróg kołowych z torami kolejowymi

- sprawdzenie stanu technicznego urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem

- sprawdzenie ogólnego stanu obiektów inżynieryjnych

- sprawdzenie ogólnego stanu technicznego kozłów oporowych

- sprawdzenie stanu wskaźników i sygnałów kolejowych

- sprawdzenia nawierzchni kolejowej w garażach pojazdów kolejowych   
 wyniki pomiarów powinny być wpisane do **„Książek kontroli stanu toru”.**  
 Wymiary przekraczające dopuszczalne odchyłki od wymiarów zasadniczych,  
 należy podkreślić na czerwono.

a) W ramach badania technicznego rozjazdu i skrzyżowań torów należy dokonać   
 sprawdzenia właściwego położenia rozjazdu w planie w stosunku do osi toru  
 i sąsiednich rozjazdów i skrzyżowań torów.

b) Należy dokonać dokładnych pomiarów szerokości torów i żłobów oraz przechyłki   
 toru w miejscach podanych w arkuszach badania technicznego rozjazdów.

c) W miejscach pomiaru szerokości toru, należy dokonać pomiaru przechyłki. Odchylenia od przepisowego wzajemnego położenia obu toków w rozjeździe nie powinny przekraczać 5 mm. Stwierdzone przekroczenia należy odnotować   
w dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów oraz w arkuszach badania technicznego rozjazdów jako usterki wymagające usunięcia. Przy pomiarach przechyłki należy analizować czy nie nastąpiło przekroczenie dopuszczalnej wichrowatości toru, a stwierdzone przekroczenie wartości dopuszczalnych również odnotować jako usterki wymagające usunięcia.

d) Sprawdzić stan przytwierdzeń rozjazdu i skrzyżowań torów do podrozjazdnic oraz

wszystkich połączeń śrubowych.

e) Sprawdzić stan podrozjazdnic, ich podbicie i obsypanie podsypką, odwodnienie   
 rozjazdu i skrzyżowań torów.

f) Sprawdzić i pomierzyć pełzanie rozjazdu i skrzyżowań torów lub ich części  
 -określić przyczynę.

4) Badanie stanu zwrotnic.

Podczas badania należy sprawdzić:

1. Czy iglice nie są pęknięte, wyszczerbione, zwichrowane, skrzywione lub uszkodzone

w inny sposób oraz czy powierzchnie toczne iglic i opornic leżą w jednym poziomie.

Czy zużycie iglic i opornic nie przekracza zużycia dopuszczalnego.

1. Doleganie iglic do opornic - czy luz między iglicą, a opornicą w ostrzu iglicy nie

przekracza 1,0 mm.

1. Przyleganie iglic do opórek iglicowych - czy luz między iglicą, a opórkami iglicowymi

nie przekracza 2 mm.

1. Przyleganie iglic do płyt ślizgowych - luz między stopką iglicy a powierzchnią ślizgową

nie może przekraczać 2 mm, na nie więcej niż 50% płyt ślizgowych.

1. Stan osad czopowych i zamocowania w nich iglic, przyspawania podkładek i łożysk

w płytach.

g) Stan zamocowania zabezpieczenia przeciwpełznego iglic sprężystych, odchylenie od położenia środkowego czopa przeciwpełznego oraz stan zgrzewu iglicy z szyną łączącą.

h) Czy iglice nie wykazuje nadmiernych oporów przy przestawianiu, jeśli tak dokonać pomiaru tych oporów.

i) Czy iglice nie mają ruchów w kierunku pionowym w osadach czopowych i na płytach ślizgowych.

j) Czy wielkość przesuwu poprzecznego ostrzy iglic w obu ich położeniach jest jednakowe  
 i mieści się w granicach dopuszczalnych tolerancji.

k) Czy odległość iglicy odsuniętej od opornicy (w miejscu przejścia od pełnego profilu iglicowego do części obrobionej struganiem) nie jest mniejsza od 58 mm.

5) Badania zamknięć nastawczych.

Podczas badania zamknięć nastawczych należy sprawdzić:

a) Prawidłowość przylegania haka do opórki w zamknięciach hakowych i głowicy klamry do opórki zamknięcia (prowadnicy) w zamknięciach suwakowych (luz nie powinien być większy niż 3 mm).

b) Czy stopka haka w położeniu zamkniętym (w zamknięciach hakowych) nie wystaje poza krawędź opórki więcej niż 5 mm i obejmuje opórkę na długości nie mniejszej niż 60 mm.

c) Czy w zamknięciach hakowych sworznie łączące hak z iglicą i ściągiem iglicowym, a w zamknięciach suwakowych sworznie łączące klamrę z iglicą są zabezpieczone zawleczkami oraz czy wszystkie sworznie bezpieczeństwa są zanitowane i czy nie występują nadmierne luzy w połączeniach sworzniowych.

d) Czy odległość iglicy odsuniętej od opornicy jest jednakowa po obu stronach zwrotnicy i jest zachowana jej przepisowa wielkość (140, 150 lub 160 mm w zależności od rodzaju zamknięcia)

e) Czy styki przediglicowe leżą na jednej prostej prostopadłej do osi toru, a odległości początku iglic od styku przediglicowego są zgodne z obowiązującymi przepisami.

f) Czy długości ściągów iglicowych, drążków suwakowych i prętów nastawczych są prawidłowe.

g) Stan połączeń izolowanych drążków suwakowych.

h) Stan przytwierdzenia opórek i prowadnic zamknięć zwrotnicowych.

6) Badanie krzyżownic i kierownic w rozjazdach i skrzyżowaniach torów:

Podczas badania należy sprawdzać i mierzyć:

a) Stan dzioba i szyn skrzydłowych oraz wielkość ich zużycia w miejscach charakterystycznych (początek dzioba oraz w miejscach załomu profilu podłużnego).

b) Stan wkładek i śrub w krzyżownicy.

c) Stan i wielkość zużycia kierownic.

d) Stan wkładek i śrub w kierownicach mocowanych do szyn oraz stan mocowań kierownic do koziołków i płyt żebrowych.

e) Szerokość toru w krzyżownicy na obu kierunkach jazdy.

f) Szerokość i głębokość żłobków w krzyżownicy i przy kierownicach, oraz wielkość spływów metalu w dziobie i szynach skrzydłowych.

g) Prawidłowe położenie na podkładkach, stan przytwierdzenia krzyżownicy i kierownic do podrozjazdnic i podkładek oraz stan przekładek.

h) Prostoliniowość wzajemnego położenia krawędzi tocznych dzioba i szyn skrzydłowych.

i) Wielkości zużycia szyn kolankowych i dla kierownicowych

7) Badanie torów łączących w rozjazdach i połączeniach rozjazdowych.

Podczas badania torów łączących należy sprawdzić:

a) Szerokość toru w miejscach podanych w arkuszach badania technicznego.

1. b) Stan szyn łączących, łubek i śrub łubkowych lub połączeń spawanych.

c) Stan przytwierdzenia szyn do podrozjazdnic (podkładów), wielkości przesunięć  
 i wgnieceń podkładek.

d) Stan podbicia podrozjazdnic i podkładów.

8) Pomiaru szerokości torów i żłobków w krzyżownicy należy dokonywać w miejscach   
 podanych w „Arkuszach badania technicznego rozjazdów”.

9) Techniczne badania rozjazdów i skrzyżowań torów wykonane muszą być zarówno dla   
 rozjazdów i skrzyżowań czynnych jak i czasowo nieczynnych.

Wyniki pomiarów geometrycznych rozjazdów **należy wpisywać do ,,Arkuszy badania technicznego rozjazdów”**, zaś wymiary przekroczone od dopuszczalnych należy podkreślić na czerwono.

10) Ogólny stan kozłów oporowych,

11) Stan techniczny i warunki eksploatacyjne skrzyżowań w jednym poziomie dróg kołowych  
 z torami kolejowymi w zakresie:   
 a) stanu nawierzchni kolejowej i drogowej,  
 b) szerokości i stan żłobków,  
 c) stanu odwodnienia przejazdu,  
 d) sprawności urządzeń technicznego wyposażenia przejazdów,  
 e) oświetlenia przejazdu,   
 f) stanu i kompletność oznakowania przejazdu od strony toru i od strony drogi,  
 g) warunków widzialności,  
 h) sposobu osygnalizowania przejazdów lub przejść dla pieszych w poziomie szyn   
 kat. A,B,C,D,E,F oraz sposobu kwalifikowania ich do odpowiedniej kategorii. Należy  
 przeanalizować czy odpowiadają rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki   
 Morskiej z dnia 26 lutego 1996 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny  
 odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich   
 usytuowanie (Dz. U. Nr 33, poz. 144 z późniejszymi zmianami)*.*

**Zidentyfikować ewentualnie występujące zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie wojskowej bocznicy kolejowej.**

**1.4. Powyższy zakres opracowania powinien być odniesiony do:**

1. Pomiaru toru

* pomiar toromierzem ręcznym wartości szerokości i przechyłki toru
* dokonanie wpisu do książki kontroli stanu toru

1. Pomiaru wartości strzałek w miejscach widocznych deformacji toru w łukach poziomych (10 % długości bocznic )

* Dokonanie wpisu do książki kontroli stanu toru

1. Badania technicznego toru

* ocena stanu technicznego zużycia poszczególnych elementów nawierzchni toru (podkładów, szyn, złączek)
* ocena stanu technicznego szyn i szerokości toru
* ocena stanu technicznego przytwierdzenia i wielkości luzów w stykach szynowych
* ocena stanu technicznego podsypki
* dokonanie wpisu w książce kontroli stanu toru

d) Badania technicznego rozjazdu .

* ocena stanu technicznego podrozjazdnic
* ocena stanu technicznego nawierzchni stalowych, w tym półzwrotnic, krzyżownic, kierownic
* ocena stanu technicznego zamknięć suwakowych i hakowych
* ocena stanu technicznego podsypki

e) Pomiaru rozjazdu Rz (zwyczajnego)

* pomiar wartości szerokości i przechyłki w punktach pomiarowych
* pomiar szerokości żłobków krzyżownicy i kierownicy
* zapis w arkuszu pomiarowym

f) Przeglądu okresowego podtorza

* ocena stanu technicznego ław torowych

- ocena stanu technicznego rowów odwadniających

g) Sprawdzenia stanu technicznego ramp, placów ładunkowych, dróg dojazdowych

* sprawdzenie skrajni torowej
* sprawdzenie wysokości powierzchni rampy od główki szyny
* sprawdzenie stanu muru oporowego i nawierzchni ramp

- sprawdzenie stanu nawierzchni placów ładunkowych, spadków nawierzchni, krawędzi   
 placów, ścianek oporowych   
 - sprawdzenie odstępu krawędzi jezdni drogi do osi toru

h) Sprawdzenia stanu technicznego i warunków eksploatacyjnych skrzyżowań   
 w jednym poziomie dróg kołowych z torami kolejowymi.

* pomiar szerokości żłobków w przejeździe
* ocena stanu technicznego dyliny przejazdowej (drewno, beton, asfalt)

i) Sprawdzenie stanu obiektów inżynieryjnych

* ocena stanu technicznego konstrukcji przepustów, mostów
* dokonać kontrolne pomiary parametrów geometrycznych obiektów.

j) Sprawdzenie ogólnego stanu technicznego kozłów oporowych

* sprawdzenie odbojnic
* sprawdzenie przytwierdzeń
* sprawdzenie zabezpieczeń budowli

1. Sprawdzenie stanu wskaźników i sygnałów kolejowych

ł) Sprawdzenie nawierzchni kolejowej w jednym garażu pojazdów kolejowych.

**1.5. Wyszczególnienie i opis prac towarzyszących i robót tymczasowych**

1.5.1. Prace towarzyszące

- Wykonanie pomiarów w obiektach opisanych w pkt.1.4 oraz wpisanie ich do   
 Książki kontroli stanu toru, Arkuszy badania technicznego rozjazdów.

* + 1. Roboty tymczasowe

- W razie stwierdzenia wad podtorza, nawierzchni normalnotorowej zagrażających bezpośrednio bezpieczeństwu prowadzenia ruchu — prowadzący przegląd musi podjąć odpowiednie działania zabezpieczające (osłonięcie przeszkody, wprowadzenie ograniczenia prędkości jazdy pojazdów kolejowych, zamknięcie toru).

**1.6. Niezbędne informacje o terenie dotyczącym przeglądu :**

1. Roboty będą realizowane na terenach zamkniętych będących w trwałym zarządzie MON.
2. Wejście na teren JW będzie wymagało posiadania przepustek. Roboty na terenach technicznych i administracyjnych JW powinny być wykonywane w godzinach: 7:30-15.00, a poza ich terenami w czasie umożliwiającym ich realizację.
   1. **Organizacja wykonania przeglądu:**
3. Wiarygodność i ocenę wyników pomiaru wykonują osoby posiadające uprawnienia budowlane do sprawowania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w dziedzinie transportu kolejowego w specjalności ,, Linie, węzły i stacje kolejowe” oraz osoby posiadające uprawnienia budowlane w specjalności konstrukcyjno - budowlanej ,,Mosty”,. Przegląd powinien być realizowany w terminach w uzgodnieniu pomiędzy Wykonawcą, a zarządcą nieruchomości (zleceniodawcą), kierownikiem infrastruktury.

**1.8. Warunki bezpieczeństwa pracy:** Wszelkie prace na torach kolejowych i w ich pobliżu muszą być prowadzone z zachowaniem należytej ostrożności i stosownie do wymagań przepisów BHP. Wszelkie konsekwencje wynikające z nieprzestrzegania obowiązujących w czasie wykonywania robót, przepisów obciążają Wykonawcę

1. **WYMAGANIA DOTYCZĄCE SPRZĘTU I MASZYN NIEZBĘDNYCH LUB**

**ZALECANYCH DO WYKONANIA ROBÓT BUDOWLANYCH**

Do wykonywania pomiarów bezpośrednich należy używać sprawdzonego i z aktualną legalizacją sprzętu (toromierzy, toromierzy elektronicznych, elektronicznych profilomierzy do szyn, strzałkomierzy, poziomnic, przenośnic, szablonów, itp.), zapewniających dokładność pomiaru do 1 mm. Wykonawca jest zobowiązany do używania jedynie takiego sprzętu, który nie spowoduje niekorzystnego wpływu na środowisko i jakość wykonywanych robót.

Na żądanie, Wykonawca przedstawi Zleceniodawcy aktualny certyfikat potwierdzający dopuszczenie sprzętu do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem. Sprzęt zabezpiecza Wykonawca we własnym zakresie.

**3. WYMAGANIA DOTYCZĄCE ŚRODKÓW TRANSPORTU**

Wykonawca środki transportu zabezpiecza we własnym zakresie.

**4. WYMAGANIA DOTYCZĄCE SPORZĄDZENIA PROTOKOŁU**

Protokoły z okresowej rocznej kontroli stanu sprawności technicznej poszczególnych elementów dróg kolejowych - wojskowych bocznic kolejowych powinny być sporządzone na podstawie oględzin, pomiarów i badań. Protokoły powinny zawierać: podstawę prawną, datę przeprowadzenia kontroli, datę sporządzenia protokołu ogólną charakterystykę bocznicy ( położenie, rok budowy, długość całkowitą, odgałęzienie od linii kolejowej ,ilość rozjazdów itd.), określać i opisać jak poniżej ogólny stan poszczególnych elementów obiektów infrastruktury kolejowej związanych z eksploatacją bocznicy takich jak:

Tory np.:tor Nr 1 – tor o długości ogólnej .... m z szyn typu S42 i S49, podkłady drewniane na łukach i strunobetonowe INBK4a na odcinkach prostych przytwierdzenie typu „K”, klasyczny, podsypka – kliniec i tłuczeń.

Degradacja przedstawia się następująco:

* Szyny –degradacja Gp=
* Podkłady –INBK degradacja Gp=
* Podkłady – drewniane stan zużycia
* Podsypka – zachwaszczenie

Zalecenia:

Wymienić ..... szt. podkładów drewnianych za rozjazdem Nr..... Usunąć nadmiar tłucznia między rozjazdem........ Uzupełnić .... szt. śrub łubkowych. Odchwaścić chemicznie tor,itd.

Rozjazdy np.: rozjazd Nr 213– rozjazd typu S49 zwyczajny lewy 1:9 R 190

* Nawierzchnia stalowa – degradacja Gp =
* Podrozjazdnice - drewniane stan zużycia – przeciętny, degradacja Gp =
* Podsypka – tłuczeń zachwaszczenie – stan przeciętny, degradacja Gp =

Zalecenia:

Wyregulować zamknięcie nastawcze. Oczyścić i zakonserwować części ruchome rozjazdu. Odchwaścić chemicznie, itd.

Podtorze:

Podtorze w dobrym stanie, bez śladów wychlapek i odkształceń.

Skrzyżowania w jednym poziomie dróg kołowych z torami kolejowymi / przejazdy kolejowe/

Np.- Bocznica bez przejazdów kolejowych.

Sygnały i wskaźniki:

Np. - Bez usterek.

Garaże pojazdów kolejowych

Garaż lokomotywy tor nr.....itd.

Kozły oporowe:

Tor nr 204 – poprawić (uzupełnić) pryzmę zasypki piaskowej szynowego kozła oporowego.

Obiekty współpracujące z torem – rampy ładunkowe, place i drogi

Umocować na długości 5 m stalowy kształtownik, stanowiący górną krawędź rampy bocznej.

Obiekty inżynieryjne:

Np. - Bocznica bez obiektów inżynieryjnych.

Urządzenia zabezpieczenia i srk:

Np. - Bez usterek.

Nieprawidłowości nie usunięte z ostatniej kontroli okresowej

Nieprawidłowości nie usunięte z ostatnio dokonanej kontroli okresowej należy przepisać do aktualnie sporządzanego protokołu wraz z zaleceniami na lata 2025 przy poszczególnych elementach infrastruktury komunikacyjnej.

W przypadku stwierdzenia nie nadającego się do dalszej eksploatacji odcinka wbk należy podać alternatywny sposób jej odtworzenia, lub wskazanej przez Zleceniodawcę części do rozbiórki określając: długość rozbieranych torów, ilość otrzymanych elementów z rozbiórki, ocenę stanu technicznego elementów nawierzchni drogi kolejowej do dalszego użycia jako materiały staroużyteczne, zabudowę rozjazdów itp.

Roboty planowane do realizacji w roku 2025 oraz te które nie zostały zrealizowane w roku 2024 należy przedstawić w części opisowej jak i na schemacie bocznicy.

Wyniki dokonanych pomiarów należy wpisać do „ Książki kontroli stanu toru, a pomiary rozjazdów do „Arkuszy badania technicznego rozjazdów” Do protokołów należy załączyć przedmiary robót na roboty do ewentualnej realizacji przez Zamawiającego w 2025r. na wojskowe bocznice kolejowe. Przedmiary robót powinny być opracowane zgodnie z wnioskami Zleceniodawcy i obowiązującymi zasadami w kosztorysowaniu . Mogą być przekazane Zleceniodawcy przed terminem przekazania protokołów z okresowej rocznej kontroli stanu sprawności technicznej poszczególnych elementów dróg kolejowych.

**Wnioski:**

**- Dokonana analiza wyników pomiarów torów i rozjazdów, wykazała przekroczone wartości szerokości oraz przechyłki, które to wartości ponadnormatywne podkreślono na czerwono w „Arkuszach badania technicznego rozjazdów” i „Książce kontroli stanu toru”. W lokalizacjach tych należy wdrożyć natychmiastową naprawę.**

**- Pozostałe stwierdzone nieprawidłowości należy usunąć w drugiej kolejności.**

**- Ogólny stan techniczny nawierzchni torów i rozjazdów, nadaje się do bezpiecznej eksploatacji, z prędkościami określonymi w regulaminie pracy bocznicy kolejowej. Obecnie nie zachodzi potrzeba wprowadzania obostrzeń eksploatacyjnych w tym zakresie, pod warunkiem usunięcia nieprawidłowości wyszczególnione w pkt. 1 protokołu.**

**Stwierdza się że obiekty infrastruktury kolejowej zlokalizowane na kontrolowanej bocznicy utrzymywane są w należytym stanie technicznym.**

Wyżej wymienione protokoły dla poszczególnych bocznic powinny być opracowane w formie opisowej, graficznej i elektronicznej /płyta CD-R/ z naniesionymi schematami bocznic z zaznaczeniem na nich robót planowanych do realizacji w roku następnym oraz nie zrealizowanych wynikających z ostatniego protokołu. Protokoły należy sporządzić w trzech egzemplarzach, oprawionych w skoroszyty w twardej przezroczystej oprawce. Do protokołu należy dołączyć kosztorys na roboty konieczne do wykonania w roku następnym.

**5. OPIS SPOSOBU ODBIORU USŁUGI**

- Odbiór usługi będzie wykonany zgodnie z wymaganiami wynikającymi z przedmiotowej

specyfikacji.

- Wykonawca dostarczy do siedziby Zamawiającego protokoły z okresowej rocznej kontroli stanu sprawności technicznej poszczególnych elementów dróg kolejowych - wojskowych bocznic kolejowych najpóźniej w dniu ustalonym w umowie

- Zamawiający najdalej w ciągu 14 dni od dnia otrzymania protokołów z okresowej rocznej kontroli stanu sprawności technicznej poszczególnych elementów dróg kolejowych - wojskowych bocznic kolejowych dokona odbioru wykonanej usługi, albo przekaże Wykonawcy pisemną decyzję ustalającą, jakie warunki muszą być jeszcze spełnione aby dokonać odbioru

- Protokół odbioru usługi bez wad i usterek będzie podstawą opłacenia faktury przez

zamawiającego.

- Wykonawca przekaże fakturę VAT Zamawiającemu zgodnie z zawarta umową . Faktura VAT będzie płatna w terminie: zgodnie z zawarta umową.

- Okres rękojmi : zgodnie z zawarta umową.

**6. OPIS SPOSOBU ROZLICZENIA ROBÓT TYMCZASOWYCH I PRAC**

**TOWARZYSZĄCYCH**

* Nie występuje.

**7. DOKUMENTY ODNIESIENIA**

* Nie występują.