



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

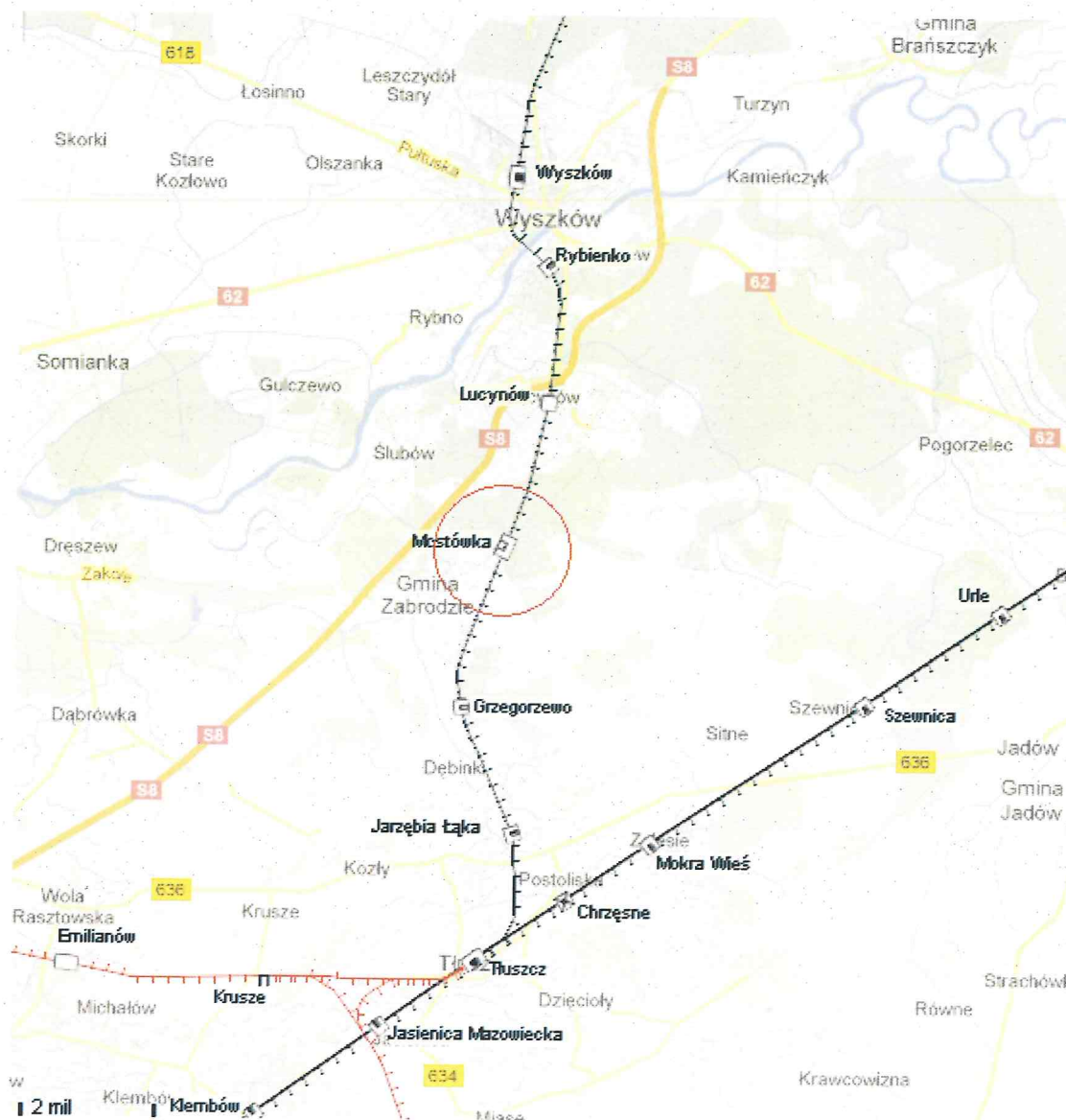
CENTRUM REALIZACJI INWESTYCJI

Oddział w Warszawie

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74

PROGRAM FUNKCJONALNO – UŻYTKOWY

Na wykonanie zadania inwestycyjnego pn. „Modernizacja linii kolejowej Nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka.



17.01.2013

1. Nazwa zamówienia:

Modernizacja linii kolejowej Nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka. Rewitalizacja st. Mostówka

2. Adres obiektu budowlanego:

Linia kolejowa nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka st. Mostówka od km 9,741 do km 11,319

3. Klasyfikacja robót – kod CPV

- Kod CPV: 45000000-7, Roboty budowlane,
- Kod CPV: 45234000-6, Roboty budowlane w zakresie budowy kolei i systemów transportu,
- Kod CPV: 45234100-7 Budowa kolei
- Kod CPV: 45234116-2 Budowa torów
- Kod CPV: 45111200-0, Roboty w zakresie przygotowania terenu pod budowę i roboty ziemne,

Dla instalacji urządzeń energetycznych NN do 1 KV:

- Kod CPV: 45310000-3, Roboty instalacyjne elektryczne,
- Kod CPV: 45311000-0, Roboty w zakresie okablowania oraz instalacji elektrycznych,
- Kod CPV: 45315300-1, Instalacje zasilania elektrycznego,
- Kod CPV: 45315600-4, Instalacje niskiego napięcia,

4. Zamawiający:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Reprezentowany przez:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74

5. Opracowanie:

JAN WIEWÓRKA – GŁÓWNY INŻYNIER – IZ SIEDLCE

JACEK PORĘBSKI – IRO 1

6. Spis zawartości:

- Strona tytułowa
- Część opisowa
- Część informacyjna

SPIS TREŚCI:

	Część opisowa	4
I.	Ogólny opis przedmiotu zamówienia	4
II.	Opis stanu istniejącego infrastruktury i wymagań Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia	5
2.1.	Ogólna charakterystyka obiektu.	5
2.2.	Zakres zamówienia	9
III.	Uwarunkowania dotyczące wykonania przedmiotu zamówienia	21
3.1.	Uwarunkowania dodatkowe	26
IV.	Ogólne właściwości funkcjonalno – użytkowe	27
V.	Wymagania Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia	27
5.1.	Cechy dotyczące rozwiązań budowlano – konstrukcyjnych	28
5.2.	Wykonanie robót – wymagania ogólne	28
5.3.	Zabezpieczenie materiałowe Wykonawcy	30
5.4.	Zabezpieczenie materiałowe Zamawiającego	30
	Część informacyjna	30

I. OGÓLNY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie dokumentacji projektowej i robót budowlanych:

LP	ZAKRES	OD	DO
		KM	KM
DOKUMENTACJA PROJEKTOWA			
1.	Sporządzenie niezbędnej dokumentacji projektowej dla zadania wykonywanego w systemie „projektuj i buduj”		
ROBOTY BUDOWLANE			
1.	Nawierzchnia torowa		
1.1	Wymiana nawierzchni torowej w torze nr 1 (podkłady, szyny, podsypka)- 1,512 kmt (odjęto długość dwóch rozjazdów + wymiana rozjazdów Nr 1,12 w st. Mostówka	9,741	11,319
1.2	Wymiana nawierzchni torowej (podkłady, szyny, podsypka) – 0,746 kmt, tor Nr 4 w st. Mostówka	10,135	10,881
2.	Branża sterowania ruchem kolejowym		
3.	Branża elektroenergetyczna		
4.	Branża telekomunikacyjna		
5.	Branża kubaturowa		
5.1	Rozbiórka nastawni dysponującej na st. Mostówka		10,950
5.2	Rozbiórka nastawni wykonawczej na st. Mostówka		10,079
5.3	Budowa nowej nastawni dysponującej na st. Mostówka		
5.4	Remont peronu Nr 1 na st. Mostówka wraz z zabudową wiaty	10,432	10,648
5.5	Remont peronu Nr 2 na st. Mostówka wraz z zabudową wiaty	10,432	10,635
6.	Przejazdy kolejowe		
6.1	Remont przejazdu kolejowego wraz z zabudową urządzeń ssp kat. „B”		9,291
6.2	Likwidacja przejazdu kolejowego kat. „A” z likwidacją podjazdów		10,028
6.3	Remont przejścia przez tory kat. „E”		10,753
6.4	Zabudowa urządzeń srk na przejeździe km 11,225		11,225
7.	Obiekty inżynieryjne		
7.1	Remont mostu stalowego kratownicowego		9,767

UWAGA!

Przedstawione w PFU charakterystyczne parametry tj. np: wielkości powierzchni, długości, szerokości, odległości od np. czujników; są wielkościami szacunkowymi. Do sporządzenia oferty należy uwzględnić dane określone poprzez wizję lokalną w terenie.

II. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO INFRASTRUKTURY I WYMAGAŃ ZAMAWIAJĄCEGO W STOSUNKU DO PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

2.1 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU

Linia kolejowa nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka od km - 0,660 do km 75,047 jest linią pierwszorzędną, jednotorową, zelektryfikowaną, o ruchu mieszanym pasażersko – towarowym, z przewagą ruchu towarowego. Linia nr 29 jest ujęta w wykazie linii znaczenia państwowego .

Linia ta charakteryzuje się następującymi parametrami technicznymi:

- istniejąca prędkość rozkładowa : 100 km/h.
- dopuszczalny nacisk: 196 kN/oś,

2.1.1. Nawierzchnia

2.1.1.1. Tory

- **szlak Tłuszcz - Mostówka tor nr 1** w km. 9.741 do 10.062 (początek rozjazdu nr 1) długości 321m, tor bezстыkowy, szyny S49, podkłady strunobetonowe INBK-3, przytwierdzenie typu K, podsypka tłuczniowa grubości 0,3 m., zanieczyszczenie około 30%.
- **stacja Mostówka tor nr 1** wraz z rozjazdami nr 1 i 12 od km 10,062 (początek rozjazdu nr 1) do km 10,958 (początek rozjazdu nr 12) długości 891m (- 66m długość dwóch rozjazdów) = 825m, tor bezстыkowy, szyny S-49, podkłady strunobetonowe INBK-3 , przytwierdzenie typu K, na podsypce tłuczniowej grubości 0,3m , zanieczyszczenie około 20%.
- **stacja Mostówka tor nr 4** od km. 10,135 (koniec rozjazdu nr 2) do km.10,881 (koniec rozjazdu nr 11) długości 746m., szyny S-49, podkłady drewniane, przytwierdzenie typu K, pospółka.
- **szlak Mostówka – Wyszków tor nr 1** od km 10,958 (początek rozjazdu nr 12) do km 11,319 długości 361m, tor bezстыkowy, szyny S-49, podkłady strunobetonowe INBK-3, przytwierdzenie typu K, podsypka tłuczniowa grubości 0,3 m , zanieczyszczenie około 10%.

Obecnie z uwagi na zły stan nawierzchni torowej od km. 9,741 do km 11,319 obowiązuje ograniczenie prędkości biegu pociągów do **70 km/h**.

Stan podtorza dobry, zamawiający nie jest w posiadaniu analizy struktury podtorza wynikających z badań georadarowych lub geotechnicznych.

2.1.1.2 Geometria toru:

Geometrię toru przedstawiono w n/w załączniku:

- Załącznik nr 1 – Wykaz znaków regulacji osi toru nr 1 linii 29

2.1.1.3 Drenaż i rowy boczne

Na planowanym do remontu odcinku nie występuje drenaż oraz rowy boczne.

2.1.1.4 Rozjazdy:

Wykaz rozjazdów linia nr 29 (na odcinku objętym zadaniem)

L.p.	Stacja	nr rozjazdu	Km	rodzaj	typ	skos	promień	kierunek	rodz. podrozjazdnic	rodz. podsypki
1	Mostówka	1	10,062	rz	S49	1:9,	300	L	D	T
2	Mostówka	12	10,953	rz	S49	1:9	300	P	D	T

Tabela 1: Wykaz rozjazdów linia nr 29 - teren IZ Siedlce

2.1.2 Przejazdy

- **Km 9,291** kat. „D” tor nr 1 droga powiatowa o nawierzchni asfaltowej Zabrodzie – Adelin, płyty przejazdowe CBP 2 kpl. szerokość 6 m, szyny S- 49 podkłady INBK przytwierdzenie typu „K”
- **Km 10,028** kat. „A” tor nr 1 droga dojazdowa gminna o nawierzchni gruntowej Radysławów – Mostówka , płyty przejazdowe CBP 2 kpl. szerokość 6 m, szyny S- 49 podkłady INBK przytwierdzenie typu „K”
- **Km 10,753** przejście dla pieszych kat „E” przez tory nr 1,2,4 , szerokość 3 m
- **Km 11,225** kat. „D” droga dojazdowa gminna o nawierzchni asfaltowej Mostówka – Lucynów, płyty przejazdowe CBP 2 kpl. szerokość 6 m , szyny S-49 , podkłady INBK, przytwierdzenie typu „K”

2.1.3 Energetyka

Na odcinku Tłuszcz – Mostówka - Wyszów w torze 1 w km od 9,741 do km 11,319 wysokość zawieszenia przewodów jezdných sieci trakcyjnej wynosi 5,60m

Zasilanie obiektów na st. Mostówka – prowadzone jest ze stacji transformatorowej PGE Dystrybucja S.A. zlokalizowanej na wysokości ND przy torze nr 1. Zasilanie doprowadzone jest do rozdzielni głównej w ND kablem YAKY 4x120. Stąd też rozdzielone jest do poszczególnych obwodów.

Oświetlenie peronu nr 1:

- słupy oświetleniowe WZ – 8szt, oprawy oświetleniowe SGP340 150W – 8szt

Oświetlenie peronu nr 2:

- słupy oświetleniowe WZ – 8szt, oprawy oświetleniowe SGP340 150W – 8szt

Oświetlenie przejazdu km 10,028:

- słupy oświetleniowe ŻN – 2szt, oprawy oświetleniowe SGP340 150W – 2szt

Linia zasilająca NW / oświetlenia rozjazdów od strony NW przy torze nr 4:

- słupy ŻN – 25szt (w tym 4 podwójne) oprawy oświetleniowe: SGP340 150W – 3 szt, ORZ7 -6 szt
- lina zasilająca 7xAL35 - 950m

Linia oświetlenia rozjazdów od strony ND przy torze nr 4:

- słupy ŻN – 5szt, oprawy oświetleniowe: SGP340 150W – 4szt, ORZ7 -1szt, lina zasilająca kablowa

Linia oświetleniowa przy torze nr 1

- słupy ŻN – 14szt. (w tym 2 podwójne)

Sterownice oświetleniem odbywa się: rozjazdów od strony ND – ręcznie z ND, peronów – zegar sterujący, rozjazdów od strony NW – ręcznie z NW, przejazdu 10,028 – czujnik zmierzchowy.

2.1.4 Obiekty inżynieryjne:

Wykaz obiektów inżynieryjnych (na odcinku objętym zadaniem)

Lp.	Km	Linia	znaczenie lniiii	Rok Bud.	Nazwa Obiektu	Rodzaj obiektu	Rodzaj przęsła	Ilość torów*	Długość całkow.
1	9,767	29	państw.	1930	most	Most stalowy	Kratownica z jazdą dołem	1	23,43

Tabela 2: Wykaz obiektów inżynieryjnych linia nr 29 - teren IZ Siedlce

2.1.5 Perony



Peron boczny jednokrawędziowy, nawierzchnia żwirowo-ziemna, krawędź peronu typ „L”, długości 216 mb, powierzchnia peronu wynosi 745,50 m², został wybudowany w 1936 r.



Peron boczny jednokrawędziowy, nawierzchnia asfaltowa, krawędź peronu typ „L”, długość peronu wynosi 203 mb, powierzchnia peronu wynosi 780,50 m, został wybudowany w 1961 r.

Peron jednokrawędziowy nr 1 przy torze nr 1 w km 10,432 – 10,648 długości 216 m.
Nawierzchnia – płytki chodnikowe 50 x 50 x 7 cm , o powierzchni 13,5 x 1,5 m
Istniejąca ścianka peronowa wykonana z prefabrykatów „L” o wymiarach 50 x 50 x10 cm

Peron jednokrawędziowy nr 2 przy torze nr 4 w km 10,432 – 10,653 długości 221 m
Nawierzchnia peronu asfaltowa o wymiarach 203 m x 3,85 m ułożona na płytkach chodnikowych 50 x 50 x 7 cm o powierzchni 203 x 3,85 m
Istniejąca ścianka peronowa wykonana z prefabrykatów „L” o wymiarach 50 x 50 x10 cm

2.1.5 Obiekty kubaturowe

Nastawnia dysponująca km 10,950



Zdjęcia nastawni dysponującej przewidzianej do likwidacji, powierzchnia zabudowy 53,94m², kubatura 179,00m³

Nastawnia wykonawcza km 10,079



Zdjęcia nastawni wykonawczej przewidzianej do likwidacji, powierzchnia zabudowy 44,10m², kubatura 193,00m³

2.1.6 Telekomunikacja

Istniejąca nastawnia dysponująca „Mt” wyposażona jest w łączność technologiczną realizowaną za pomocą centralki telefonicznej KTE-101, telefon w sieci ogólnie eksploatacyjnej, radiotelefony stacjonarne w sieci pociągowej i drogowej, system łączności dyspozytorskiej sieci IP oraz system SWDR.

2.1.7 Sterowanie ruchem kolejowym (SRK)

Stacja Mostówka wyposażona jest w kluczowe urządzenia srk z sygnalizacją kształtową (tarcze ostrzegawcze świetlne). Rok budowy 1967. Na stacji znajdują się jeden tor główny i dwa tory główne dodatkowe.

Stacja podzielona jest na dwa okręgi nastawcze: nastawnia dysponująca „Mt”, zlokalizowana od strony stacji Wyszków i nastawnia wykonawcza „Mt1” zlokalizowana od strony stacji Tłuszcz.

Ruch pociągów na stacji odbywa się za pomocą elektromechanicznej blokady stacyjnej

Ruch pociągów na szlaku Tłuszcz – Mostówka odbywa się za pomocą elektromechanicznej dwukierunkowej blokady liniowej.

Ruch pociągów na szlaku Mostówka - Wyszków odbywa się za pomocą elektromechanicznej dwukierunkowej blokady liniowej.

Nastawianie zwrotnic i wykolejnic odbywa ręcznie, zamykane są poprzez zamki ryglowe i trzpieniowe.

Stacja wyposażona jest w zorganizowane przebiegi pociągowe.

Nastawnia dysponująca „Mt” – parterowa. Zlokalizowana na km: 10,950 wyposażona jest w następujące urządzenia:

- a) Aparat blokowy 12 okienkowy współpracujący z nastawnią „Mt1”,
- b) Drażki przebiegowe, ławę dźwigniową i skrzynię zależności, zamki stawidłowe,
- c) Blokadę stacyjną,
- d) Blokadę liniową dwukierunkową elektromechaniczną po torze szlakowym do Wyszkowa,
- e) Urządzenia zasilające,
- f) Stojaki z osprzętem,
- g) Urządzenia zewnętrzne,
- h) Naprężacze semaforowe zewnętrzne,
- i) Urządzenie zdalnej kontroli przejazdu ssp km:14,791 typu ERP-6,
- j) Urządzenie zdalnej kontroli przejazdów ssp km:2,797, 3,586, 5,698 typu ERP-7.

Nastawnia wykonawcza „Mt1” – parterowa. Zlokalizowana na km: 10,079 wyposażona jest w następujące urządzenia:

- a) Aparat blokowy 12 okienkowy współpracujący z nastawnią „Mt”,
- b) Drażki przebiegowe, ławę dźwigniową i skrzynię zależności, zamki stawidłowe,
- c) Blokadę stacyjną,
- d) Blokadę liniową dwukierunkową elektromechaniczną po torze szlakowym do Wyszkowa,
- e) Urządzenia zasilające,
- f) Stojaki z osprzętem,
- g) Urządzenia zewnętrzne,
- h) Naprężacze semaforowe zewnętrzne.

2.2 ZAKRES ZAMÓWIENIA

2.2.1 Zamówienie obejmuje

Wykonanie n/w robót budowlanych w systemie „projektuj i buduj” z doprowadzeniem parametrów toru pozwalających na prowadzenie ruchu pociągów pasażerskich z prędkością $V=120$ km/h i towarowych z prędkością $V=80$ km/h, na podstawie:

- a) wykonanej niezbędnej dokumentacji projektowej (5 egzemplarzy) i elektronicznej edytowalnej (1 egzemplarz), uzgodnionej z Zakładem Linii Kolejowych w Siedlcach, oraz przyjętej przez Zamawiającego, dokumentacja projektowa powinna być sporządzona w taki sposób, aby uwzględniała wszystkie niezbędne roboty dla realizacji przedmiotowego zadania.

W związku ze zmianami, należy wykonać nowy plan schematyczny stacji.

Przykładowy plan schematyczny stanowi - załącznik nr 2.

- b) uzyskanych decyzji administracyjnych, uzgodnień, zgód, opinii,
c) wykonanie inwentaryzacji geodezyjnej powykonawczej oraz dokumentacji powykonawczej w wersji papierowej (5 egzemplarzy) i elektronicznej edytowalnej (1 egzemplarz).

2.2.2 Nawierzchnia torowa

2.2.2.1 Szlak Tłuszcz - Mostówka tor nr 1

Wykonawca jest zobowiązany do wykonania kompleksowej wymiany nawierzchni torowej w km od 9,741 do 10,062 długości 321m. z oczyszczeniem i uzupełnieniem podsypki tłuczniowej. Należy zabudować nawierzchnię torową zgodnie ze standardem konstrukcyjnym 2.3 instrukcji Id-1: szyny 49E1, podkłady strunobetonowe PS-83, rozstaw podkładów 0,65 m przytwierdzenie SB, tor bezстыkowy, materiałem nowym, na podsypce tłuczniowej grubości 30 cm pod podkładem wraz z wykonaniem robót okołotorowych (mechaniczne ścięcie ław torowiska, oczyszczenie skarp, usunięcie drzew i krzewów).

2.2.2.2 Stacja Mostówka tor nr 1

Wykonawca jest zobowiązany do wykonania kompleksowej wymiany nawierzchni torowej w km od 10,095 do 10,920 długości 825 m. z oczyszczeniem i uzupełnieniem podsypki tłuczniowej. Należy zabudować nawierzchnię torową zgodnie ze standardem konstrukcyjnym 2.3 instrukcji ID-1: szyny 49E1, podkłady strunobetonowe PS-83, przytwierdzenie SB, rozstaw podkładów 0,65 m, tor bezстыkowy, materiałem nowym, na podsypce tłuczniowej 30 cm pod podkładem wraz z wykonaniem robót okołotorowych (mechaniczne ścięcie ław torowiska, oczyszczenie rowów bocznych, oczyszczenie skarp, usunięcie drzew i krzewów - załącznik nr 3). Wybranie zanieczyszczonej podsypki na międzytorzu torów 1-2; oraz wypełnienie międzytorzy nowym tłucznem do wysokości górnej powierzchni podkładów.

2.2.2.3 Stacja Mostówka tor nr 4

Wykonawca jest zobowiązany do wykonania kompleksowej wymiany nawierzchni torowej w km od 10,135 do 10,881 długości 746 m. z wybraniem istniejącej pospółki i zabudowę nowej warstwy tłucznia. Należy zabudować nawierzchnię torową zgodnie ze standardem konstrukcyjnym 3.4 instrukcji ID-1: szyny 49E1, podkłady strunobetonowe PS-83, rozstaw podkładów 0,75 m, przytwierdzenie SB, tor bezстыkowy, materiałem nowym, na podsypce tłuczniowej grubości 25 cm pod podkładem wraz z wykonaniem robót okołotorowych (mechaniczne ścięcie ław torowiska, oczyszczenie rowów bocznych, oczyszczenie skarp usunięcie drzew i krzewów - załącznik nr 3).

Wybranie zanieczyszczonej podsypki na międzytorzu torów 2 -4 i wypełnienie nowym tłuczniem do wysokości górnej powierzchni podkładów

Uwaga: Istniejąca niweleta toru nr 4 jest zawyżona w stosunku do niwelety toru nr 1. Nową niweletę toru nr 4 zaprojektować na wysokości projektowanej niwelety toru nr 1

2.2.2.4 Szlak Mostówka – Wyszków tor nr 1

Wykonawca jest zobowiązany do wykonania kompleksowej wymiany nawierzchni torowej w km od 10,958 (początek rozjazdu nr 12) do 11,319 długości 361m. z oczyszczeniem i uzupełnieniem podsypki tłuczniowej. Należy zabudować nawierzchnię torową zgodnie ze standardem konstrukcyjnym 2.3 instrukcji ID-1: szyny 49E1, podkłady strunobetonowe PS-83, rozstaw konstrukcyjnym SB, tor bezстыkowy, materiałem nowym, na podsypce tłuczniowej 30 cm pod podkładem wraz z wykonaniem robót okołotorowych (mechaniczne ścięcie ław torowiska, oczyszczenie skarp usunięcie drzew i krzewów – załącznik nr 3)

2.2.2.6 Rozjazdy

Wykonawca jest zobowiązany do wykonania kompleksowej wymiany rozjazdów nr 1,12 z wstawkami między rozjazdami nr 1-2 (długości 17,52 m) oraz nr 11-12 (długości 10,95) szyny typu 49E1 zgodnie ze standardem konstrukcyjnym 2.3 instrukcji ID-1: na podrozjazdnicach/podkładach strunobetonowych PS-94, przytwierdzenie SB, materiałem nowym, na podsypce tłuczniowej 30 cm pod podkładem i warstwą filtracyjną 20 cm z ułożeniem geowłókniny pomiędzy górną warstwą podtorza a warstwą filtracyjną.

Lp.	Nazwa stacji	Nr rozjazdu	Nr toru	Rodzaj toru	Rodz. rozjazdu	Kierunek zwrotu	Typ rozjazdu	Skos	Promień	Stabilizatory	Rodzaj podsypki	Rodzaj podrozi.
1.	Mostówka	1	1	GZ	Rz	L	49E1	1:9	300	TAK	tłuczeń	strunobetonowe
2.	Mostówka	12	1	GZ	Rz	P	49E1	1:9	300	TAK	tłuczeń	strunobetonowe

Tabela nr 3 - wykaz rozjazdów do zabudowy

Uwaga: Przy zamknięciach nastawczych podkładki ślizgowe przystosowane do podłączenia napędów elektrycznych.

2.2.3 Przejazdy

- **Km 9,291** zmiana kategorii przejazdu z D na B – wymiana nawierzchni torowej z płyt typu CBP na nawierzchnię typu Mirosław Ujski szerokości 7,2 m z wykonaniem odwodnienia przejazdu i ułożeniem rur PCV dla przeprowadzenia kabli – bez wymiany nawierzchni torowej. Na etapie projektowania należy po obu stronach toru zaprojektować również podjazdy do przejazdu Szerokość drogi 6 m pochylenie (spadek) podłużne max.2,5% od przejazdu na odcinku 26 m na pozostałym odcinku odpowiednie do klasy drogi. Zgodnie z porozumieniem (zał. nr 4) zakres robót związany z wymianą nawierzchni przejazdu i zabudową urządzeń SRK leży po stronie PKP PLK i jest przedmiotem zamówienia, zakres robót związanych z przebudową drogi leży po stronie zarządcy drogi. Załącznik nr 5 - Przykładowe rozwiązanie niwelety drogi.

- **Km 10,028** - kat,,A" – przejazd do likwidacji - demontaż istniejącej nawierzchni przejazdu i urządzeń srk, likwidacja podjazdów strona prawa i lewa po około 50 m, odtworzenie rowów bocznych.
- **Km 10,753** przejście dla pieszych kat „E” – wymienić nawierzchnię przejścia –zabudować nowe płyty CBP w torach nr 1, 2, 4. Międzytorza i dojścia wyłożyć kostką brukową, wykonać labirynty wraz z osygnalizowaniem przejścia.

Uwaga: Należy rozważyć możliwość przeniesienia lokalizacji przejścia dla pieszych bezpośrednio do zejść z peronów.

Dla wykonania w/w robót konieczne jest zamknięcie dla ruchu kołowego przejazdów na podstawie sporządzonych przez Wykonawcę i uzgodnionych z zarządcami dróg Projektów Organizacji Ruchu oraz ich osygnalizowanie.

Wykonawca opracuje organizację robót zgodną z obowiązującymi procedurami udzielania i realizacji zamknięć torowych uwzględniającą zobowiązania Spółki wobec licencjonowanych przewoźników (Zasady organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19).

2.2.2 Energetyka

2.2.3.1 Sieć trakcyjna

Wykonawca przed robotami dokona demontażu istniejących urządzeń sieci powrotnej, a po zakończeniu robót montażu urządzeń uszynień słupów trakcyjnych. Usunięcie kolizji kablowych Wykonawca wykona pod nadzorem uprawnionego pracownika Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach.

Po wykonaniu regulacji toru należy sprawdzić położenie sieci zasilania trakcyjnego oraz sprawdzić zachowanie skrajni budowli do słupów trakcyjnych, a w razie potrzeb dokonać niezbędnej regulacji. Wymienić uszynienia sieci trakcyjnej (dostosować do zaprojektowanego typu nawierzchni torowej SB)

2.2.3.2 Elektroenergetyka do 1 kW

St. Mostówka oraz przejazdy i przejścia w km. 10,028(A); 10,753(E); 11,225(D)

Należy zdemontować instalację elektryczną w budynkach nastawni ND i NW, w taki sposób aby aparaty i urządzenia elektryczne nadawały się do powtórnego użytku. W całości należy zdemontować istniejące linie zasilające i oświetleniowe przejazdu km 10.028 oraz stacji Mostówka.

Na przedmiotowym odcinku należy zaprojektować i wykonać:

- przyłącze(a) oraz linie zasilające do zasilania oświetlenia, obiektów kubaturowych, urządzeń srk i eor a w szczególności:
- linie oświetlenia peronów 1 i 2 oraz dojścia do peronów,
- linię oświetlenia rozjazdów nr 1 i 2,
- linię oświetlenia rozjazdów nr 11 i 12,
- zasilanie i system elektrycznego ogrzewania rozjazdów dla rozjazdów 1, 2, 11, 12,
- oświetlenie przejazdu km 11,225,

Demontaż opraw oświetleniowych, rozdzielnic słupowych typu Z należy przeprowadzić w taki sposób aby ich nie uszkodzić i nadawały się do powtórnego użytku.

Sterowanie oświetleniem realizowane ma być automatycznie, w funkcji natężenia światła i czasu.

Dodatkowo należy umożliwić (zabudować) sterownie oświetleniem rozjazdów i peronów ręcznie z nastawni.

Budynek nastawni powinien być wyposażony w instalacje wewnętrzną i zewnętrzną których elementami są w szczególności:

- zasilanie podstawowe;
- instalacja oświetleniowa - zgodna z wymaganiami Polskich Norm uwzględniająca właściwe poziomy natężenia w poszczególnych pomieszczeniach, równomierność oświetlenia oraz ochronę przed olśnieniem;
- instalacje gniazd wtyczkowych i odbiorników stałych zgodnie z potrzebami technicznymi budynku, wydzielona instalacja gniazd wtyczkowych i odbiorników stałych zasilanych z sieci gwarantowanej dla urządzeń przetwarzania danych przenośnych oraz stałych,
- wydzieloną instalację do zasilania urządzeń grzewczych wraz ze sterowaniem,
- możliwość współpracy z przewoźnym agregatem w przypadku awarii zasilania,
- rozdzielnica główna budynku
- instalacja odgromowa,
- uziom otokowy (rezystancja uziomu dostosowana do potrzeb zainstalowanych urządzeń),
- instalacja wyrównania potencjałów.

Należy zabudować takie urządzenia aby $\text{tg } \varphi < 0,4$. W przeciwnym przypadku zastosować kompensację mocy biernej.

Przejazd km 9,291

Należy zaprojektować i wykonać zasilanie i oświetlenie przejazdu oraz zasilanie urządzeń SSP.

Należy zabudować takie urządzenia aby $\text{tg } \varphi < 0,4$. W przeciwnym przypadku zastosować kompensację mocy biernej.

2.2.4 Obiekty inżynieryjne:

Na moście stalowym w km 9,767 należy wykonać niżej wymieniony zakres robót:
(Szkic mostu – Załącznik Nr 6)

- wymiana 52 sztuk mostownic (belki podchodnikowe) typ II, długość 2,7 m
- oczyszczenie i wymalowanie pasa górnego pod mostownicami
- wymiana pomostów drewnianych
- uzupełnienie dziobów odbojnic dł. 15mb,
- uzupełnienie brakujących części balustrad,
- montaż uszynienia,

2.2.5 Perony

Remont peronu nr 1 na km 10,432 – 10,648:

- demontaż istniejącej nawierzchni z płytek chodnikowych 50 x 50 x 70 powierzchni 13,50 m x 1,50 m = 20,25 m²
- demontaż istniejącej ścianki peronowej z prefabrykatów 50 x 50 x 10 na długości 216 mb – 19,44 m³
- wykonanie podłoża pod ściankę peronową z prefabrykatów 70 x 50 x 15 o długości 216 mb – 17,55 m³ Wymiary podłoża z betonu: (0,70 m x 0,10 m) x 216 m + { (0,15 m x 0,15 m) x 216 m } = 15,12 m³ + (0,15 x 0,15) : 2 = 15,12 + 4,86 : 2 = 15,12 + 2,43 = 17,55 m³
- montaż ścianki peronowej z prefabrykatów 70 x 50 x 15 o długości 216 mb. Wymiary ścianki w rozwinięciu: (0,70 m + 0,35 m) x 0,15 m = 1,05 m x 0,15 m = 0,1575 m³ x 216 m = 34,02 m
- ułożenie nawierzchni peronu z kostki brukowej o grubości 6 cm na podbudowie

z kruszywa z betonu. Na powierzchni – $216 \text{ m} \times 3,46 \text{ m} = 745,50 \text{ m}^2$
- budowa nowej wiaty peronowej

Remont peronu nr 2 km 10,432 – 10,635

- demontaż asfaltu z powierzchni peronu o wymiarze: $203 \text{ m} \times 3,85 \text{ m} = 780,50 \text{ m}^2$

- demontaż istniejącej nawierzchni z płytek chodnikowych $50 \times 50 \times 7$ o powierzchni:
($203 \text{ m} \times 3,85 \text{ m}$) = $78,50 \text{ m}^2$

- demontaż istniejącej ścianki peronowej z prefabrykatów $50 \times 50 \times 10$ na długości 203 mb – $18,27 \text{ m}^3$

- wykonanie podłoża pod ściankę peronową z prefabrykatów $70 \times 50 \times 15$ na długości 203 mb
wymiarzy podłoża z betonu: ($0,70 \text{ m} \times 0,10 \text{ m}$) $\times 203 \text{ mb} + \{ (0,15 \text{ m} \times 0,15 \text{ m}) \times 203 \text{ m} \} : 2 =$
 $16,50 \text{ m}^3$

- montaż ścianki peronowej z prefabrykatów $70 \times 50 \times 15$ o długości 203 mb . Wymiary ścianki w
rozwinięciu: ($0,70 \text{ m} + 0,35 \text{ cm}$) $\times 0,15 \text{ m} = 1,05 \text{ m} \times 0,15 \text{ m} = 0,1575 \text{ m}^3 \times 203 \text{ m} = 31,98 \text{ m}^3$

- ułożenie nawierzchni peronowej z kostki brukowej o grubości 6 cm na podbudowie z kruszywa z
betonu B-10 na powierzchni $203 \text{ m} \times 3,85 \text{ m} = 780,50 \text{ m}^2$

- budowa nowej wiaty peronowej

2.2.5.1 Wiaty peronowe

Wiąta ciągła

Dane ogólne:

długość wiaty w rzucie dachu	10,00 m
szerokość wiaty w rzucie dachu	3,30 m
wysokość wiaty	3,50 m

Należy zaprojektować jedną wiatę na peron. Zakłada się, że wiąta będzie posiadała słupy żelbetowe prefabrykowane. Do słupów mocowane będą za pomocą kotew i śrub wsporniki stalowe. Konstrukcja stalowa ocynkowana będzie powlekana. Pokrycie stanowiąc będą blachy stalowe fałdowe ocynkowane powlekane. Odwodnienie wiaty do układu rynien i rur spustowych ocynkowanych powlekanych. Pod zadaszeniem ustawione będą ściany osłonowe wykonane z prefabrykatów żelbetowych, do których mocowane będą ławki dla pasażerów. Konstrukcja ławek z drewna giętego klejonego. Drewno mocowane śrubami do wsporników stalowych. Malowanie drewna farbami transparentnymi do malowań zewnętrznych.

2.2.5.2 Tablice informacyjne

a. Tablica informacyjne z rozkładem jazdy

W konstrukcji stalowej ocynkowanej powlekanej. Wykonać szt. 1 na peron

b. Tablice informacyjne z nazwą stacji

Ze względów użytkowych i możliwości konserwacji zakłada się wykonanie konstrukcji nośnej tablic z rur stalowych ocynkowanych powlekanych. Obudowa tablic z ram z kształtowników

stalowych i blachy. Całość ocynkowana i powlekana. Na peronie należy wykonać tablic szt. 2

c. Tablice z numerami peronu i toru

Konstrukcja nośna tablic z rur stalowych ocynkowanych powlekanych. Zakłada się montaż 1 tablicy na peronie.

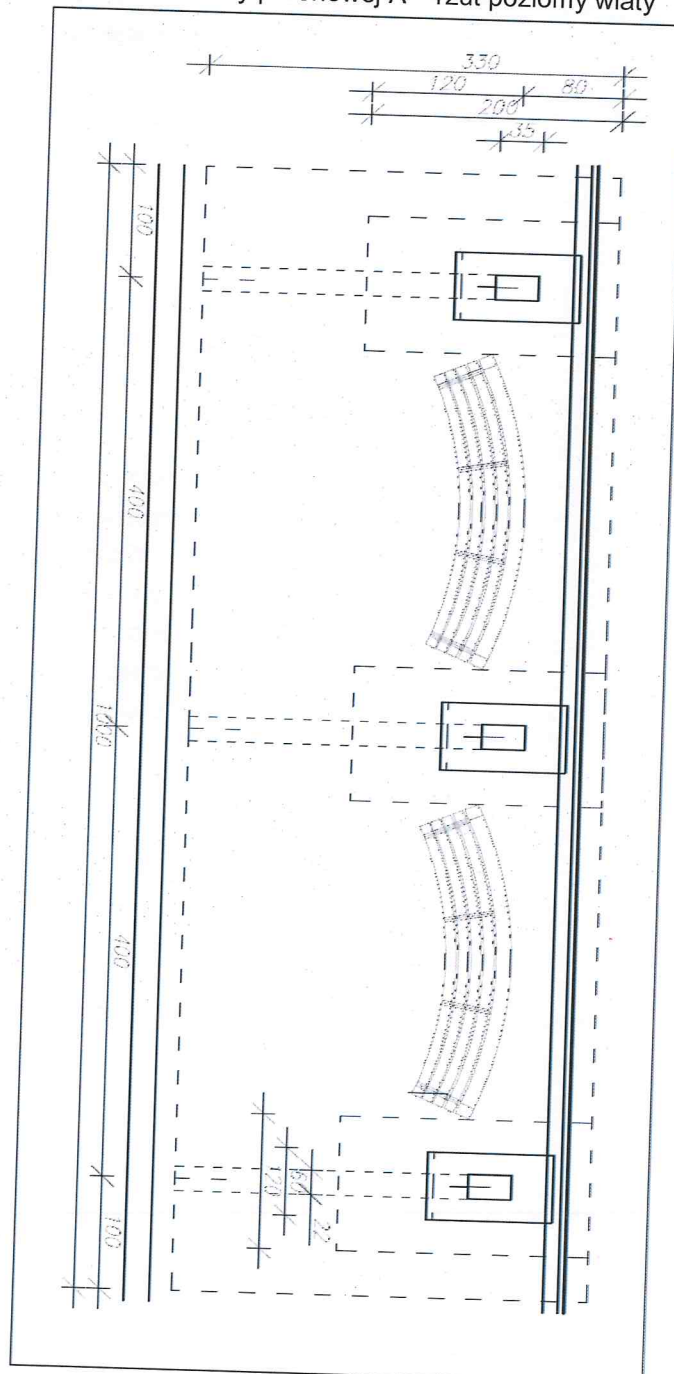
d. Ustawienie – montaż wskaźników W-4, W- 32

2.2.5.3 Śmietniczki

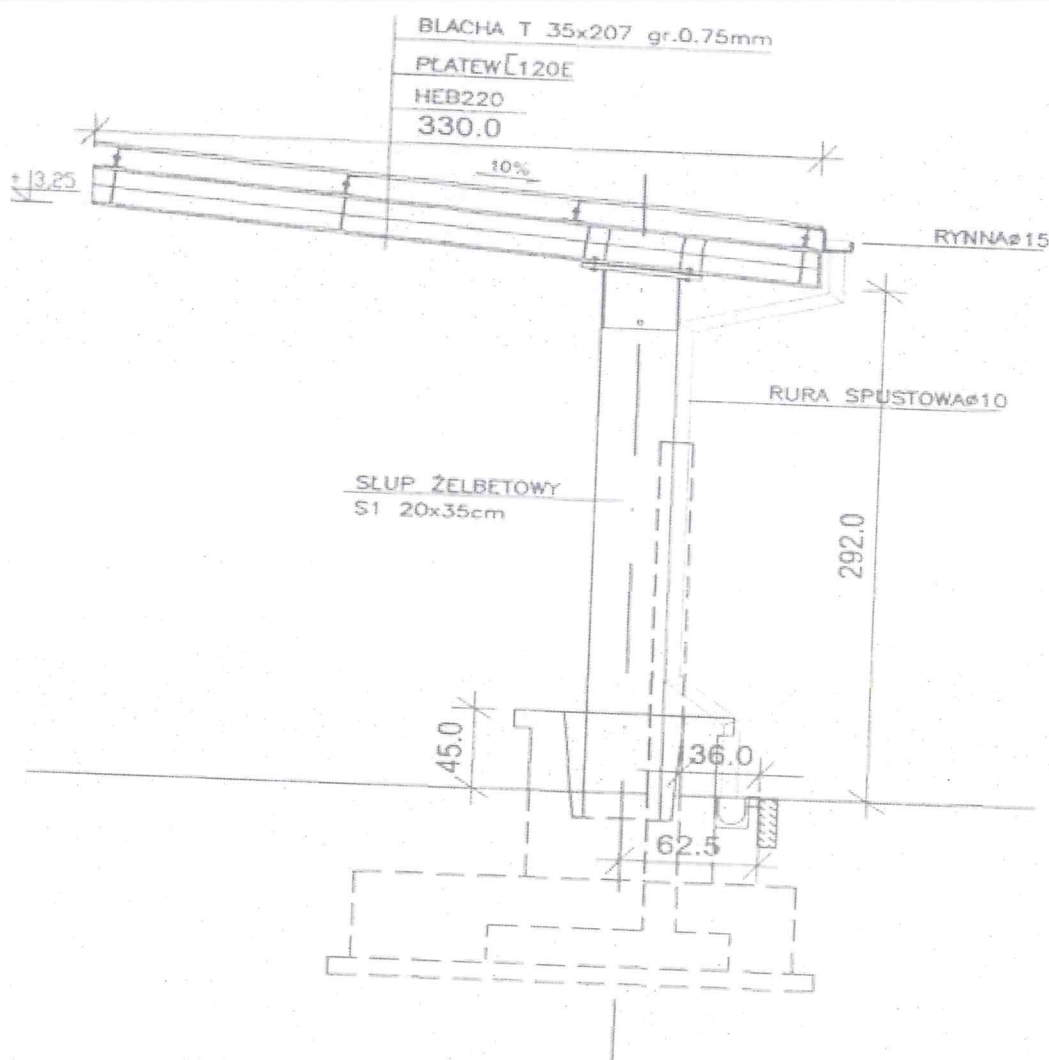
Elementy konstrukcyjne i mocujące stalowe. Zakłada się montaż 2 śmietniczek na peronie i dodatkową na dojściu do peronu. Śmietniczki trwale powiązane z konstrukcją peronu.

Wielkość konstrukcji, tablic, liter, kolorystyka zgodna z wytycznymi dotyczącymi zasad estetyzacji i kolorystyki budynków i budowli kolejowych służących do prowadzenia ruchu kolejowego i obsługi podróżnych oraz elementów informacji wizualnej – ILK4 – 523-18/2003 Część VI.

Schemat wiaty peronowej A – rzut poziomy wiaty



B – przekrój poprzeczny wiaty



2.2.6 Obiekty kubaturowe

Zakres zamówienia obejmuje rozbiórkę istniejących budynków nastawni dysponującej i wykonawczej i budowę nowego budynku nastawni dysponującej w km 11.190

Budynek nowej nastawni lokalnej w Mostówce

Budynek nastawni lokalnej projektowany jest na działce o nr 218/4, która jest własnością Skarbu Państwa a użytkownikiem wieczystym jest PKP S.A (planowana oś nastawni km 11,190).

Charakterystyka funkcjonalna projektowanego budynku:

Pomieszczenia w budynku:

- pomieszczenie dla urządzeń
- pomieszczenie do sterowania ruchem i urządzeń radiołączności
- pomieszczenie na UPS
- pomieszczenie socjalne (do przyrządzania posiłków)
- pomieszczenie gospodarcze

- pomieszczenie techniczne
- pomieszczenie dla pracowników branży drogowej
- pomieszczenie dla pracowników branży srk
- pomieszczenie techniczno – eksploatacyjne z podziałem na agregat prądowłórczy, kocioł grzewczy.
- toaleta.

Wymagania dotyczące architektury

Budynek formą i rozwiązaniami powinien nawiązywać do najbardziej wartościowej architektury miejscowej.

Wejście główne do budynku powinno być zadaszone.

Podłoga korytarzy ma być wykonana z płytek gresowych.

Podłoga w pomieszczenia personelu obsługi powinna być wykonana z wykładzin PCV.

Podłogi i ściany pomieszczeń sanitarnych i kuchni powinny zostać wyłożone na całej wysokości płytkami ceramicznymi.

Drzwi wejściowe powinny spełniać wymagania antywłamaniowe.

Dopuszcza się okna z PCV, parapety okienne zewnętrzne z blachy stalowej ocynkowanej powlekanej.

Ilość okien ich wielkość i rozmieszczenie w pomieszczeniach strażnic przejazdowych oraz pomieszczeniach nastawni lokalnych obsługujących przejazdy musi zapewniać prawidłową obserwację pojazdów szynowych.

Elementy ślusarskie i metalowe usytuowane na zewnątrz budynku wymagają zabezpieczenia antykorozyjnego z pomocą powłok metalowych i lakierniczych. Trwałość zabezpieczeń antykorozyjnych powinna wynosić min. 20 lat.

Rozwiązania w dokumentacji projektowej powinny być zgodne z obowiązującymi wytycznymi dotyczącymi zasad estetyzacji i kolorystyki budynków i budowli kolejowych służących do prowadzenia ruchu kolejowego i obsługi podróżnych oraz elementów informacji wizualnej, obowiązujące w PKP PLK S.A.

Wymagania dotyczące konstrukcji budynku

Budynek powinien zostać wykonany w technologii murowanej lub żelbetowej słupowo- płytowej.

Fundamenty powinny być żelbetowe wylewane na mokro, stropy należy wykonać żelbetowe, schody również żelbetowe. Fundamenty budynku powinny posiadać izolację przeciwwilgociową.

Współczynniki przenikania ciepła U_k ścian zewnętrznych i stropów pod nie ogrzewanymi poddaszami nie powinien być większy niż $0.3 \text{ W/m}^2\text{K}$.

Dopuszcza się zastosowanie więźby dachowej drewnianej, pod warunkiem jej zabezpieczenia nieszkodliwymi dla człowieka środkami antygrzybicznymi i środkami ppoż. Pokrycie dachowe z blachy ocynkowanej i lakierowanej.

Rozwiązania konstrukcyjno – budowlane zostaną opisane w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych przygotowanych przez Wykonawcę i będą stanowiły część dokumentacji projektowej.

Wyposażenie budynku

Zaprojektowany budynek będzie wyposażony w:

- wentylację
- urządzenia klimatyzacji
- instalację wodno-kanalizacyjną i przeciwpożarową.
- instalację elektryczną;
- dodatkowe zasilanie UPS;

- instalację grzewczą;
- przewody do okablowania umożliwiającego podłączenie urządzeń stanowiących wyposażenie budynków;
- okablowanie umożliwiające podłączenie aparatów telefonicznych wraz z centralą oraz internetu i sygnalizacji czasu;
- instalację odgromową;
- armaturę kuchenną i łazienkową.

Sposoby i warunki ochrony przeciwpożarowej budynków i terenów, na których budynki się znajdują, w tym zabezpieczenie dróg ewakuacyjnych, powinny być zgodne z Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 21.04.2006 roku w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz.U. Nr 80, poz. 563) oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn. 12.04.2002 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 75, poz. 690 z 2002).

Wymagania dotyczące instalacji

Wentylacja i klimatyzacja

Wentylacja i klimatyzacja powinny zapewniać odpowiednią wymianę powietrza, jego czystość, temperaturę, wilgotność przy zachowaniu bezpieczeństwa pożarowego i spełnieniu wymagań akustycznych zgodnie z polskimi normami.

Klimatyzacja ma być zapewniona w:

- pomieszczeniach zestawów komputerowych;
- pomieszczeniach UPS;
- innych pomieszczeniach przeznaczonych na wyposażenie techniczne urządzeń których DTR wymagają określonych temperatur;
- pomieszczeniach całodobowej pracy ludzi;

W sanitariatach, w pomieszczeniach do sporządzania posiłków i kuchniach powinna być zapewniona wentylacja wywiewna.

Na korytarzach, klatkach schodowych, w pomieszczeniach technicznych oraz pozostałych pomieszczeniach powinna być zapewniona wentylacja grawitacyjna.

Wyloty wentylacji i klimatyzacji powinny posiadać kształt i wygląd dostosowany do charakteru pomieszczenia i ogólnego poziomu jakościowego formułowanego dla danego pomieszczenia. Przewody wentylacji i klimatyzacji powinny być obudowane lub ukryte.

Instalacja gazowa

Instalacja gazowa ma być doprowadzona tylko do pomieszczenia technicznego – w przypadku gdy źródłem energii potrzebnej do ogrzania budynku będzie gaz.

Instalacja elektryczna

Instalacja elektryczna ma być doprowadzona do każdego pomieszczenia;

Oprócz oświetlenia - w każdym pomieszczeniu mają być po 4 gniazdka wtykowe, a w pomieszczeniach gdzie mają być umieszczone urządzenia – dodatkowo według potrzeb.

Przewody instalacji elektrycznej winny być prowadzone w kanałach lub rurach osłonowych, a główne linie zasilające powinny być prowadzone wzdłuż korytarzy. Przewody powinny być wykonane z miedzi i w osłonach nie wydzielających gazów trujących podczas ewentualnego pożaru. Rodzaj źródeł światła powinien być dostosowany do funkcji i ogólnego standardu wykończenia pomieszczenia.

Instalacja wodna

Wykonać przyłącze wodociągowe od istniejącego wodociągu gminnego.

Orurowanie instalacji wodnych i ciepłych może być wykonane jako plastikowe.

Kocioł grzewczy powinien zapewnić ciągłą dostawę ciepłej wody użytkowej dla potrzeb sanitarnych oraz do ogrzewania pomieszczeń w sezonie grzewczym. Wymaga się, aby kocioł grzewczy był sterowany automatycznie, a zakłócenia w jego funkcjonowaniu były sygnalizowane w pomieszczeniu pracy całodobowej w budynku

Instalacja kanalizacyjna może być wykonana z rur plastikowych. Także poziomy kanalizacyjne mogą być wykonane z plastiku. Zamawiający wymaga zapewnienia łatwej dostępności do odcinków rewizyjnych.

Rynny i rury spustowe odprowadzające wody deszczowe z dachu mogą być wykonane z tworzywa sztucznego. Źródło energii zostanie ustalone przez Wykonawcę w uzgodnieniu z Zamawiającym.

Instalacje słaboprądowe

Telefony wewnętrzne przewiduje się przy każdym stanowisku pracy. Instalacje mogą być wykonane z miedzi. W zakres robót wchodzi też centrale telefoniczne oraz aparaty telefoniczne.

W każdym pomieszczeniu mają być zainstalowane czujki ppoż., a sygnały z nich oraz z instalacji bezpieczeństwa doprowadzone do pomieszczenia pracy całodobowej.

Instalacja komputerowa ma być doprowadzona do każdego stanowiska pracy.

Źródła energii

Źródło energii zostanie ustalone przez Wykonawcę w uzgodnieniu z Zamawiającym na etapie opracowywania koncepcji obiektów przez Wykonawcę biorąc pod uwagę minimalizację kosztów budowy i utrzymania oraz eksploatacji.

Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach proponuje wybór ogrzewania elektrycznego dla budowanej nastawni.

Wymagania eksploatacyjne

Elementy konstrukcyjne budynków murowanych powinny mieć zapewnioną trwałość nie mniejszą niż 80 lat.

Przybory sanitarne i armatura powinny zapewniać ich użytkowanie w ciągu 15 lat.

Sieci uzbrojenia terenu i instalacje w zakresie orurowania i przewodów powinny zapewnić ich użytkowanie w okresie nie krótszym niż 30 lat, a osprzęt i przybory instalacyjne powinny zapewnić sprawne funkcjonowanie w okresie co najmniej 15 lat. Wykonawca wykona ogrodzenie o wymiarach 35,00 m x 40,00 dla budynku nastawni dysponującej stacji Mostówka z elementów:

- słupki z profilu 80x80 mm
- pręta metalowe z profilu o wysokości 1,50 m
- fundament zbrojony z lanego betonu
- brama metalowa z profilu, przesuwna o szerokości 4,00 m
- bramka metalowa z profilu o szerokości 1,00 m

Wykonać utwardzony z kostki brukowej wjazd do budynku nastawni z czterema miejscami parkingowymi dla samochodów osobowych i dostawczych wewnątrz ogrodzenia

2.2.7 Telekomunikacja

Zabudowa komputerowych urządzeń łączności technologicznej wraz z uruchomieniem,

Zabudowa radiotelefonów sieci pociągowej i drogowej nowej generacji wraz z uruchomieniem.

Zabudowa urządzeń rozgłoszeniowych i sygnalizacji czasu na stacji.

Zakres prac obejmuje:

- przeniesienie zainstalowanego w chwili obecnej na nastawni dysponującej „Mt” radiotelefonu sieci pociągowej i drogowej i zabudowie w nowej nastawni (urządzenia nowe)
- zabudowę nowego kolejowego systemu teleinformatycznego przeznaczonego do stosowania w przewodowych sieciach łączności kolejowej, w tym sieci łączności przewodowej zapowiadawczej, stacyjno-ruchowej oraz strażnicowej. System powinien umożliwiać komunikację głosową pomiędzy określonymi użytkownikami tych sieci, transmisję danych

- niezbędnych do eksploatacji i utrzymania oraz rejestrację korespondencji w czasie rzeczywistym.
- zabudowę cyfrowego rejestratora rozmów radiotelefonicznych.
 - zabudowę nowego masztu antenowego wraz z instalacją antenową na budynku nowej nastawni,
 - przeniesienie zainstalowanego w chwili obecnej na nastawni dysponującej „Mt” telefonu ogólnie eksploatacyjnego i zabudowę w nowej nastawni,
 - przeniesienie zainstalowanej w chwili obecnej na nastawni dysponującej łączności dyspozytorskiej oraz zabudowę w nowej nastawni,
 - przeniesienie zainstalowanego w chwili obecnej na nastawni dysponującej systemu SWDR i zabudowę w nowej nastawni.

2.2.8 Sterowanie ruchem kolejowym (SRK)

Stacja Mostówka.

Przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym – wymiana urządzeń mechanicznych scentralizowanych z sygnalizacją kształtową na urządzenia komputerowe.

Zakres prac na stacji Mostówka obejmował będzie:

- wykonanie kompleksowej dokumentacji projektowej oraz uzyskanie stosownych pozwoleń od organów administracji publicznej.
 - zabudowę 5 sztuk napędów zwrotnicowych oraz 1 napędu wykolejnicowego wraz z podłączeniem do sieci kablowej.
 - zabudowę 9 licznikowych systemów kontroli nie zajętości torów i rozjazdów wraz z podłączeniem do sieci kablowej.
 - zabudowę 8 sztuk sygnalizatorów świetlnych, 2 sztuk tarcz ostrzegawczych i wskaźników wraz z połączeniem do sieci kablowej.
 - budowę kanalizacji kablowej podziemnej dla kabli automatyki wraz z siecią kablową.
 - zabudowę 4 kompletów urządzeń SHP.
 - budowę nowego budynku dla wewnętrznych urządzeń komputerowych i personelu obsługi.
 - zabudowę systemu komputerowego do sterowania urządzeniami srk na stacji.
 - zabudowę półsamoczynnej dwukierunkowej blokady liniowej szlaku Tłuszcz- Mostówka z kontrolą zajętości szlaku.
 - zabudowę półsamoczynnej dwukierunkowej blokady liniowej szlaku Mostówka- Wyszaków z kontrolą zajętości szlaku.
 - zabudowę przyłącza energetycznego wraz z UPS i agregatem spalinowo- elektrycznym.
 - demontaż urządzeń roгатki elektrycznej w sposób umożliwiający dalsze wykorzystanie tych urządzeń.
 - przeniesienie zainstalowanego w chwili obecnej na nastawni dysponującej „Mt” do nowej nastawni i uruchomienie urządzenia zdalnej kontroli typu ERP-7 monitorującego pracę przejazdów ssp km:2,797; 3,586, 5,698,
 - przeniesienie zainstalowanego w chwili obecnej na nastawni dysponującej „Mt” do nowej nastawni i uruchomienie urządzenia zdalnej kontroli typu ERP-6 monitorującego pracę przejazdu ssp km:14,791,
 - demontaż wszystkich wewnętrznych i zewnętrznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym po uruchomieniu nowych urządzeń zgodnie z protokołami przewidywanych odzysków.
2. Przejazd km: 9,291 kategorii „D”
- zabudowa komputerowych urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej kategorii „B”.
 - rozmieszczenie urządzeń dostosować do prędkości V max.
 - zabudowa telewizji użytkowej TVu, podgląd i rejestracja w nowej nastawni dysponującej Mostówka.

- zalecane jest aby urządzenia ssp w/w przejazdu były jednorodne z wcześniej pobudowanymi w celu wykorzystania jednego UZK typu ERP-7, które zostanie przeniesione na nową nastawnię z nastawni obecnie istniejącej.
- 3. Przejazd km: 10,028 kategorii „A”
 - likwidacja przejazdu w trakcie budowy stacyjnych urządzeń komputerowych.
- 4. Przejazd km: 11,225 kategorii „D”
 - zabudowa komputerowych urządzeń przejazdowych kategorii „A”.
 - zabudowa telewizji użytkowej TVu, podgląd i rejestracja w nowej nastawni dysponującej Mostówka.
 - sterowanie urządzeniami rogatkowymi z nowej nastawni dysponującej Mostówka.
- 5. Wykonanie na nastawni dysp.st. Wyszków podglądu monitoringu przejazdu ssp kat. „B” km:22,741.

Uwaga:

1. Roboty na szlaku Tłuszcz – Mostówka, w st. Mostówka i na szlaku Mostówka -Wyszków należy wykonać przy użyciu maszyn do robót torowych z przerobem dziennym min. 400m.
2. Zamawiający dopuszcza do wykonania robót wymiany nawierzchni w stacji technologię robót pozwalającą na uzyskanie dziennego przerobu min 200m.
3. Dopuszcza się wykorzystanie oczyszczonej podsypki na dolną subwarstwę.
4. Przed rozpoczęciem robót Wykonawca wspólnie z przedstawicielem Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach przy udziale przedstawiciela Zamawiającego sporządzi protokoły przewidywanych odzysków materiałowych z robót.
5. Demontaż i montaż po robotach urządzeń i uszynień wykonany zostanie przez Wykonawcę pod nadzorem przedstawiciela Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach.
6. Wykonanie robót nawierzchniowych musi być prowadzone zgodnie z dokumentacją projektową, przyjętym fazowaniem robót, reżimami technologicznymi obowiązującymi w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w oparciu o szczegółowy harmonogram robót.
7. Po zakończeniu robót torowych Wykonawca zobowiązany jest przywrócić do stanu pierwotnego sieć powrotną oraz uszynienie obiektów i urządzeń. Należy sprawdzić zachowanie skrajni budowli do słupów trakcyjnych, a w razie potrzeb dokonać niezbędnej regulacji. Wymienić uszynienia sieci trakcyjnej (dostosować do istniejącego typu nawierzchni torowej). Wykonać uszynienia obiektów (np. wygradzenia, wiaty, itp.) zgodnie z instrukcją IET-2. Do uszynień obiektów należy użyć zwierników wielokrotnego zadziałania.
8. Jako podstawowy sposób łączenia szyn w torze należy przyjąć zgrzewanie elektrooporowe, a w miejscach niedostępnych dla głowicy zgrzewającej łączenie szyn wykonać metodą spawania termitowego.
9. Przy wykonywaniu toru bezстыkowego Wykonawca musi założyć punkty stałe i wykonać nacięcia na szynach dla kontrolowania przemieszczeń toków szynowych oraz sporządzić metryki toru bezстыkowego oraz inną niezbędną dokumentację zgodnie z „Warunkami Technicznymi Utrzymania Nawierzchni Na Liniach Kolejowych” Id-1 - Zarządzenie nr 14 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18.05.2005r., załącznik 7.
10. Wykonawca naniesie na słupy trakcyjne nowe znaki regulacji osi toru i wykona nowe znaki hektometrowe.
11. Po wykonaniu regulacji toru należy sprawdzić położenie sieci trakcyjnej oraz sprawdzić zachowanie skrajni budowli do istniejących urządzeń i budowli.
12. Po przeniesieniu obciążenia wymaganego przepisami ID-1, Zał. 15, pkt 3 ppkt. 3) należy dokonać podbicia stabilizacyjnego całego odcinka.
13. **Należy dokonać przeliczenia parametrów kinematycznych toru pod kątem możliwości zwiększenia prędkości do 120 km/h dla pociągów pasażerskich i 80 km/h dla pociągów towarowych.**

III UWARUNKOWANIA DOTYCZĄCE WYKONANIA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Przedmiot zamówienia opracować zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym techniczno – budowlanymi, normami, standardami obowiązującymi w Polsce oraz instrukcjami, warunkami technicznymi obowiązującymi w PKP S.A. i Spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w tym m.in.:

1. Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2010 r., Nr 243, poz. 1623 z późniejszymi zmianami) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy:
 - a. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2006 r. nr 83, poz. 578 z późniejszymi zmianami),
 - b. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 21 lutego 1995 r. w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno – kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie (Dz. U. z 1995 r. nr 25, poz. 133),
 - c. Rozporządzenie Ministra Łączności z dnia 21 kwietnia 1995 r. w sprawie warunków technicznych zasilania energią elektryczną obiektów budowlanych łączności (Dz. U. z 1995 r. nr 50, poz. 271).
 - d. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2004 r. w sprawie aprobat technicznych oraz jednostek organizacyjnych upoważnionych do ich wydawania (Dz. U. z 2004 r. nr 249 poz. 2497 z późniejszymi zmianami).
 - e. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24.09.1998 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z 1998 r. nr 126, poz. 839).
 - f. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10.09.1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. nr 151, poz. 987),
 - g. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. z 2003 r. nr 120, poz. 1126),
 - h. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2003 r. nr 120, poz. 1133 z późniejszymi zmianami),
 - i. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. z 1996r. nr 33, poz. 144).
2. Ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz. U. z 2004 r. nr 92, poz. 881), wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy:
 - a. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie systemów oceny zgodności, wymagań, jakie powinny spełniać notyfikowane jednostki uczestniczące w ocenie zgodności, oraz sposobu oznaczania wyrobów budowlanych oznakowaniem CE (Dz. U. z 2004 r. nr 195, poz. 2011),
 - b. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 października 2004 r. w sprawie europejskich aprobat technicznych oraz polskich jednostek organizacyjnych upoważnionych do ich wydawania (Dz. U. z 2004 r. nr 237, poz. 2375),

- c. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 08 kwietnia 2011 r. w sprawie sposobu prowadzenia Krajowego Wykazu Zakwestionowanych Wyrobów Budowlanych (Dz. U. 2011 nr 87 poz. 486),
3. Ustawą z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (tekst jednolity Dz. U. z 2005 r. nr 240, poz. 2027 z późniejszymi zmianami), wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy:
 - a. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24.03 1999 r. w sprawie standardów technicznych dotyczących geodezji, kartografii oraz krajowego systemu informacji o terenie (Dz. U. z 1999 r. nr 30 poz. 297)
 - b. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 08.08.2000 r. w sprawie państwowego systemu odniesień przestrzennych (Dz. U. z 2000 r. nr 70, poz. 821),
 - c. Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 02.04.2001 r. w sprawie geodezyjnej ewidencji sieci uzbrojenia terenu oraz zespołów uzgadniania dokumentacji projektowej (Dz. U. z 2001 r. nr 38, poz. 455).
4. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. nr 16, poz. 94, z późniejszymi zmianami) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy:
 - a. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie wykazu typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji (Dz. U. z 2003 r. nr 175, poz. 1706),
 - b. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie zasad współdziałania Ministra Obrony Narodowej z zarządcami i przewoźnikami kolejowymi w zakresie dostosowania infrastruktury kolejowej do wymogów obronności państwa (Dz. U. z 2004 r. nr 95, poz. 952),
 - c. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U. z 2004 r. nr 103, poz. 1090),
 - d. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 czerwca 2004 r. w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. U. z 2004 r. nr 162, poz. 1697),
5. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 1997 r. nr 54, poz. 348 z późniejszymi zmianami), wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy;
6. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397).
7. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 185, poz. 1243 z późn. zm.)
8. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2002 r. nr 166, poz. 1360 z późniejszymi zmianami), wraz z aktami wykonawczymi do tej ustawy;
10. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2004 r. nr 19, poz. 177 z późniejszymi zmianami), wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy;
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r. nr 47, poz. 401);
12. Decyzja Nr 62 Ministra Infrastruktury z dnia 26.09.2005 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dziennik Urzędowy MI Nr 11, poz. 72);
13. D-19 Instrukcja o organizacji i wykonywaniu pomiarów w geodezji kolejowej (Zarządzenie nr 114 Zarządu PKP z dnia 23.10.2000 r., Biuletyn PKP Nr 25, poz. 76);

14. Id-2 Warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich (Załącznik do zarządzenia Nr 29/2005 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 5 października 2005r.);
15. Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe” WTB-E-10”.
16. Wytyczne dotyczące zasad estetyzacji i kolorystyki budynków i budowli kolejowych służących do prowadzenia ruchu kolejowego i obsługi podróżnych oraz elementów informacji wizualnej – przyjęte Uchwałą nr 347 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 23.12.2003 r.;
17. Inne przepisy oraz normy obowiązujące w budownictwie, w tym dotyczące sieci, instalacji i urządzeń elektroenergetycznych, a także przepisy, instrukcje i warunki techniczne obowiązujące w PKP PLK S.A.;
18. Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” (Decyzja Komisji nr 2011/454/WE z dnia 5 maja 2011 r., Dz. Urz. UE z 2011 r., nr L 123/11);
19. Projekt zasad dotyczących kolorystyki i elementów informacji wizualnej dla obiektów i urządzeń kolejowych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
20. Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 26.02.1996 r., zawartym w Dz. U Nr 96.33.144 z dnia 20.03.1996 r.,
26. Warunkami technicznymi utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1,
27. Przepisami i normami obowiązującymi w procesie projektowania w szczególności:
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 02.09.2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. Nr 202 poz. 2072).
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120 poz. 1133).
28. Ustawa z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 97, poz. 962 z późniejszymi zmianami) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy;
29. Ustawą z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (tj. Dz.U. z 2005 r. Nr 240, poz. 2027 z późniejszymi zmianami) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy;
30. Ustawą z dnia 24 kwietnia 2001 - Prawo ochrony środowiska (tj. Dz.U. z 2008 r. nr 25 poz. 150 z późniejszymi zmianami) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy;
31. Ustawą z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227 z późniejszymi zmianami) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy;
32. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko
33. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (tj. Dz.U. z 2007 r. Nr 39 poz. 251 z późniejszymi zmianami) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy;
34. Ustawa z dnia 18 lipca 2001r – Prawo wodne (tj. Dz.U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 z późniejszymi zmianami) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy;
35. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy;
36. Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz.U. Nr 75, poz. 493)
37. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80, poz. 717 z późniejszymi zmianami) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy;
38. Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (tj. Dz.U. z 2004 r. Nr 121, poz. 1266, z późniejszymi zmianami) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy.

39. Dyrektywa Rady 92/43/EEC z dnia 21 maja 1992 roku w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory;
40. Dyrektywa Rady 79/409/EEC z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dziko żyjących ptaków;
41. Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn.24.09.1998 r. zawartymi w Dz. U Nr 98.151.987 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie,
46. Ustawą z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (tekst jednolity Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935 z późn. zm.),
47. Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we wspólnocie (z późn. zm.),
48. Decyzją Komisji Europejskiej 2011/275/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotyczącą technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (z późn. zm.),
49. Decyzją Komisji Europejskiej 2011/274/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotyczącą technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (z późn. zm.),
50. Decyzją Komisji Europejskiej 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącą technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (z późn. zm.)^{*},
51. Decyzją Komisji Europejskiej 2006/920/WE z dnia 11 sierpnia 2006 r. w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (z późn. zm.),
52. Decyzją Komisji Europejskiej 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącą technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (z późn. zm.),
53. Decyzją Komisji Europejskiej 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (z późn. zm.).

Lista powyższych aktów prawnych nie jest zbiorem zamkniętym.

1. Wykonawca jest zobowiązany do uwzględnienia innych niż wymienione, powyżej, jeśli okaże się to konieczne w trakcie realizacji niniejszego zamówienia.
2. Wykonawca zobowiązany jest wykonać dokumentację zgodnie z obowiązującymi przepisami, a w przypadku ich nowelizacji zobowiązany jest uwzględnić wynikające z nich zmiany.
3. Wykonawca jest odpowiedzialny, za jakość wykonanych robót oraz zgodność ich wykonania z wytycznymi producentów wykorzystanych materiałów oraz poleceniami inspektora/ów nadzoru.
4. W przypadku odkrycia w trakcie robót ziemnych urządzeń telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych nie naniesionych na mapy geodezyjne należy je zabezpieczyć i powiadomić właścicieli infrastruktury podziemnej. Kolizje te przebudować, urządzenia podziemne i nadziemne (istniejąca kanalizacja teletechniczna, kable, linie słupowe oraz inne urządzenia telekomunikacyjne) poza obszar kolidujący tak, aby infrastruktura teletechniczna znalazła się poza obszarem zlokalizowanej kolizji. Przebudowa oraz zabezpieczenie wszystkich elementów infrastruktury telekomunikacyjnej musi być

- realizowane zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005 r.
5. Wykonawca ponosi odpowiedzialność za ewentualne straty wynikłe z tytułu awarii związanych z przebudową
 6. Wykonawca ma obowiązek stosowania takich materiałów - elementów podsystemów, zaliczanych do składników interoperacyjności, które posiadają już stosowne certyfikaty WE zgodności lub przydatności do stosowania, wydane przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą i dla których wydana została deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania. W przypadku konieczności zastosowania składnika interoperacyjności, który nie posiada certyfikatu WE zgodności lub przydatności do stosowania wydanego przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą i/lub dla którego nie została wydana deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania, Wykonawca jest zobowiązany zlecić notyfikowanej jednostce certyfikującej ocenę zgodności lub przydatności do stosowania dla tego składnika interoperacyjności. Na podstawie uzyskanego certyfikatu WE zgodności lub przydatności do stosowania dla tego składnika interoperacyjności Wykonawca jest zobowiązany do wystawienia deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania.
 7. Wykonawca jest zobowiązany zlecić notyfikowanej jednostce certyfikującej ocenę zgodności każdego podsystemu na każdym etapie (projektu, budowy i końcowych prób podsystemu) zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. Nr 15, poz. 94 z późn. zm.), która wdraża regulacje powyższej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady oraz powyższych Decyzji Komisji Europejskiej. W wyniku przeprowadzonej przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą oceny zgodności i uzyskanych wszystkich niezbędnych pośrednich certyfikatów weryfikacji WE podsystemu oraz certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, Wykonawca ma obowiązek wystawienia pośrednich deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz deklaracji weryfikacji WE podsystemu.
 8. Wykonawca dostarczy Zamawiającemu dla każdego z podsystemów deklarację weryfikacji WE oraz całość dokumentacji przebiegu oceny zgodności wraz z certyfikatami pośrednimi weryfikacji WE i certyfikatami weryfikacji WE wydanymi przez jednostkę notyfikowaną.
 9. Wykonawca poniesie wszystkie koszty związane z realizacją procesu oceny zgodności, w tym koszty wynagrodzenia jednostki notyfikowanej.
 10. Zamawiający wymaga, aby dostarczone przez Wykonawcę dokumenty potwierdzające proces weryfikacji zgodności składników interoperacyjności oraz podsystemu z wymaganiami zasadniczymi zostały sporządzone, co najmniej w języku polskim. W przypadku dokumentów sporządzonych w kilku językach dokumentem nadrzędnym jest dokument sporządzony w języku polskim.
 11. Dostarczone przez Wykonawcę dokumenty muszą umożliwić uzyskanie zgody na oddanie podsystemu do eksploatacji, wydanej przez właściwy organ administracji państwowej.

3.1 UWARUNKOWANIA DODATKOWE:

1. Wykonawca w terminie dwóch dni przed podpisaniem umowy przedstawi Zamawiającemu do akceptacji, harmonogram wykonania robót. W ramach harmonogramu Wykonawca przedstawi koncepcję fazowania robót uwzględniającego konieczność zamknięcia torów stacyjnych lub szlakowych dla prowadzenia ruchu pociągów i ruchu drogowego.

2. Wykonawca opracuje projekty organizacji ruchu drogowego na czas ewentualnych zamknięć przejazdów wraz z uzyskaniem uzgodnień i pozwoleń, zatwierdzone przez Zarządcę drogi i Policję
3. Wykonawca wystąpi do Zamawiającego z wnioskiem o Opracowanie regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót, nie później niż 124 dni kalendarzowych przed pierwszym dniem rozpoczęcia robót
4. Wykonawca nie później niż 110 dni kalendarzowych przed pierwszym dniem planowanego zamknięcia toru zgłosi gotowość przystąpienia do robót oraz wystąpi do Zamawiającego o udzielenie zamknięć torowych.
5. Wykonawca opracuje projekty stałej organizacji ruchu zatwierdzone przez Zarządcę drogi i Policję (5 egzemplarzy),
6. Dopuszcza się możliwości prac w systemie całodobowym.

IV. OGÓLNE WŁAŚCIWOŚCI FUNKCJONALNO – UŻYTKOWE.

W wyniku realizacji inwestycji nastąpi zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na przejazdach poprzez naprawę nawierzchni na przejazdach oraz przywrócenie stanu technicznego zdegradowanej infrastruktury.

Po rewitalizacji tego odcinka przewiduje się przywrócenie parametrów konstrukcyjnych szlaku do prędkości 120 km/h dla pociągów pasażerskich i 80 km/h dla pociągów towarowych, zwiększenie przepustowości oraz skrócenie czasu przejazdu na tym odcinku.

V. WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO W STOSUNKU DO PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

- 1) Wykonawca wykona niezbędną dokumentację projektową dla zadania wykonywanego w systemie „projektuj i buduj” oraz uzyska wynikające z obowiązujących przepisów i Prawa Budowlanego: decyzje administracyjne, opinie, zgody, uzgodnienia..
- 2) Wykonawca wykona i dostarczy kompletną dokumentację powykonawczą niezbędną do prawidłowej eksploatacji.
- 3) Organizacja i zagospodarowanie miejsca realizacji przedmiotu zamówienia wraz z zapleczem łącznie z kosztami jego organizacji i utrzymania leży po stronie Wykonawcy.
- 4) Wykonawca poniesie wszelkie koszty związane z organizacją miejsca wykonania przedmiotu zamówienia oraz zajęciem terenu nienależącego do PKP PLK S.A.
- 5) Zabezpieczenie miejsc, w których prowadzone będą prace przed dostępem osób trzecich oraz utrzymywanie w należyтым porządku i stanie technicznym miejsc wykonania przedmiotu zamówienia należy do Wykonawcy.
- 6) Organizacja prac prowadzonych w pobliżu czynnych torów i sieci trakcyjnej powinna być uzgodniona z Zamawiającym.
- 7) Protokoły przewidywanych odzysków materiałowych zostaną sporządzone przez ich właścicieli wspólnie z Wykonawcą i Zamawiającym.
- 8) Wykonawca zobowiązany jest do zdemontowania oraz składowania dotychczas eksploatowanych elementów w miejscu, uzgodnionym z właścicielem infrastruktury i przekazania właścicielowi przedmiotowych materiałów. Wykonawca ponosi odpowiedzialność za ewentualne uszkodzenia składowanych elementów lub ich ewentualną kradzież.

- 9) Wykonawca uwzględni w ofercie koszty ewentualnych modyfikacji istniejących obecnie rozwiązań technicznych niezbędnych do prawidłowego wykonania przedmiotu zamówienia (zmiany projektów w niezbędnych zakresach).
- 10) Wykonawca zobowiązany jest do uzyskania na własny koszt uzgodnień i pozwoleń, które są niezbędne do wykonania przedmiotu zamówienia.
- 11) Wykonawca zobowiązany jest do niezwłocznego usunięcia ewentualnych szkód spowodowanych prowadzeniem prac.
- 12) Wykonawca zobowiązany jest do przestrzegania zasad zakupu i zabudowy szyn w torach PKP PLK S.A. wprowadzonych przez Biuro Dróg Kolejowych Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

5.1 CECHY DOTYCZĄCE ROZWIĄZAŃ BUDOWLANO – KONSTRUKCYJNYCH

1. Zamawiający wymaga, aby rozwiązania techniczne zawarte w opracowanej dokumentacji projektowej oraz zastosowane w czasie wykonywania robót budowlanych były realizowane w oparciu o obowiązujące przepisy.
2. Bezwzględnie przestrzegać wymaganego Prawem Budowlanym uzgadniania dokumentacji pomiędzy branżami.

5.2 WYKONANIE ROBÓT – WYMAGANIA OGÓLNE

Wykonanie robót musi być prowadzone zgodnie z dokumentacją projektową, przyjętym fazowaniem robót, reżimami technologicznymi obowiązującymi w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w oparciu o szczegółowy harmonogram robót.

Przed przystąpieniem do robót nawierzchniowych, należy zdemontować wszystkie kolidujące urządzenia przytorowe (srk i energetyczne) takie jak: przyciski szynowe, urządzenia EON, elektromagnesy torowe SHP, czujniki szynowe SSP, uszynienia urządzeń srk i energetycznych. Po zakończeniu prac wszystkie zdemontowane, na czas robót budowlanych urządzenia przytorowe, podlegają ponownemu montażowi, natomiast urządzenia uszkodzone lub niesprawne podlegają wymianie na nowe. Jako podstawowy sposób łączenia szyn w torze należy przyjąć metodą zgrzewania. W miejscach niedostępnych dla głowicy zgrzewarki dopuszcza się spawanie termitowe.

Roboty nawierzchniowe prowadzić zgodnie z „Warunkami Technicznymi Utrzymania Nawierzchni Na Liniach Kolejowych” Id-1

Po wykonaniu regulacji toru należy sprawdzić położenie sieci zasilania trakcyjnego oraz sprawdzić skrajnię budowli do słupów trakcyjnych.

Wymagania inne:

1. Wykonawca jest odpowiedzialny za to, aby wszystkie materiały, elementy budowlane wbudowane, montowane lub instalowane w trakcie realizacji robót odpowiadały wymaganiom określonym w art. 10 ustawy Prawo budowlane.

2. Wykonawca zobowiązany jest zabezpieczyć miejsce robót wykonywanych na torze zamkniętym podczas prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych po torze czynnym zgodnie z instrukcją Id-1 oraz Id-18
3. Wykonawca zobowiązany jest do odtworzenia punktów osnowy geodezyjnej w przypadku jej zniszczenia z zachowaniem parametrów dokładnościowych oraz założeń przyjętych przy zakładaniu. Wykonawca zobowiązany jest do przekazania założonej w trakcie realizacji inwestycji osnowy do Powiatowych Ośrodków Geodezyjnych i Kartograficznych w celu włączenia jej do Zasobu Geodezyjnego i Kartograficznego i objęcia ochroną, o której mowa w Rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 kwietnia 1999 r. w sprawie ochrony znaków geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych (Dz. U. 1999 nr 45 poz. 454)
4. Wykonawca zobowiązany jest do stosowania takiego sprzętu, który nie spowoduje niekorzystnego wpływu, na jakość wykonywanych robót
5. Wykonawca zobowiązany jest do stosowania tylko takich środków transportu, jakie nie wpłyną niekorzystnie na stan i jakość transportowanych materiałów.
6. Wykonawca zobowiązany jest do prowadzenia robót zgodnie ze sztuką inżynierską oraz poleceniami inspektora nadzoru inwestorskiego.
7. Wykonawca odpowiedzialny jest za pełną kontrolę robót i jakość zastosowanych wyrobów budowlanych.
8. W trakcie realizacji robót należy przestrzegać obowiązujących przepisów BHP przy robotach budowlano- montażowych, przepisów ruchu kolejowego i przy urządzeniach elektroenergetycznych..
9. Wykonawca zobowiązany jest do likwidacji terenu budowy i pełnego uporządkowania terenu wokół budowy. Uprzątnięcie terenu stanowi wymóg określony przepisami administracyjnymi o porządku.
10. Wykonawca jest zobowiązany znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy i normy z zakresu ochrony środowiska.
11. Wykonawca robót zobowiązany jest do ochrony zasobów środowiska oraz do przeciwdziałania zanieczyszczeniom poprzez zapobieganie lub ograniczenie wprowadzania do środowiska substancji lub energii celu zachowania standardów jakości środowiska.
12. Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność prawną i materialną za ewentualne naruszenie wymagań ochrony środowiska na terenie i wokół budowy. W przypadku wystąpienia szkody w środowisku zobowiązany jest do jej naprawienia.
13. Wykonawca przed przystąpieniem do robót powinien posiadać wszelkiego rodzaju pozwolenia, zezwolenia uzyskane do prowadzenia robót objętych zamówieniem, jeżeli są wymagane.
14. Wszystkie badania i pomiary przeprowadzane będą zgodnie z wymaganiami norm oraz instrukcji obowiązujących w PKP PLK SA.
15. Odbiór wykonanych robót zostanie wykonany przy udziale Zamawiającego i Użytkownika.
16. Należy dokonywać odbioru robót zakrytych, zgodnie z obowiązującymi w tej dziedzinie uregulowaniami prawnymi. Wykonawca, zgłaszać ma Zamawiającemu do odbioru roboty ulegające zakryciu i roboty zanikające.
17. Przewiduje się odbiory częściowe, eksploatacyjne i odbiór końcowy wykonanych robót.
18. Wykonawca uzgodni z inspektorem nadzoru inwestorskiego sposób i termin przekazania informacji o przewidywanym użyciu podstawowych materiałów i elementów konstrukcyjnych do wykonania robót, a także o aprobatkach lub certyfikatach zgodności.

19. Wszelkie roboty przy istniejących sieciach i instalacjach elektrycznych powinny być wykonywane w uzgodnieniu i pod nadzorem personelu PKP Energetyka spółka z o.o.

5.3 ZABEZPIECZENIE MATERIAŁOWE WYKONAWCY

Wykonawca zabezpiecza wszelkie materiały niezbędne do realizacji zadania.

5.4 ZABEZPIECZENIE MATERIAŁOWE ZAMAWIAJĄCEGO

Nie przewiduje się.

CZĘŚĆ INFORMACYJNA

Informacje ogólne

Wykonawca ponosi odpowiedzialność za ewentualne straty wynikłe z tytułu awarii związanych z przebudową.

Zamawiający informuje również, że Wykonawca jest zobowiązany stosować reguły wynikające z Ustawy Prawo Zamówień Publicznych (Dz.U. z 2004 r., Nr, 19 poz.117).

Załączniki

- Załącznik nr 1 – Wykaz znaków regulacji osi toru nr 1 na planowanym do remontu odcinku
- Załącznik nr 2 – Przykładowy plan schematyczny st. Mostówka
- Załącznik nr 3 - Wykaz drzew i krzewów do usunięcia
- Załącznik nr 4 – Porozumienie pomiędzy IZ Siedlce a Powiatem Wyszowskim
- Załącznik nr 5 - Przykładowe rozwiązanie niwelety drogi – przejazd km 9,291
- Załącznik nr 6 - Karta ewidencyjna mostu w km 9,767
- Załącznik nr 7 – Metryki przejazdów
- Załącznik nr 8 - Szerokości międzytorzy
- Załącznik nr 9 – Protokół likwidacji przejazdu w km 10,028
- Załącznik nr 10 - Harmonogram zamknięć torowych

Harmonogram zamknięć torowych.

Lp.	Kod IDDE	Nr linii	Zlecen./ wykonaw.	Otręcenie stacji, szlaku lub odcinka linii na której będą wykonywane roboty	Nr toru	Kilometr		Rodzaj wykonywanych robót	Liczba dni zamk. toru/ szlaku, odcinka	Liczba godz. zamk. w dobie	Ogółem liczba godz. zamk.	Ograniczenia prędkości km/h			Liczba planowanych dni zamknięć												Proponowane terminy										
						od	do					W czasie robót	Po sąsiedni m. torze	Po zakoń. robót	Woj.	XII	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Opis sposobu prowadzenia ruchu	od	do						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32						
Linia 29 Tuszcz - Ostróleka																																					
1	1	29	IRO1	Stacja Mostówka	1	10,095	10,920	Kompleksowa wymiana nawierzchni w torze nr 1 i 4, wymiana rozjazdów nr 1 i 12, przebudowa peronów przy torze nr 1 i 4.	62	24	1488	Tor zamknięty																							Przerwa w ruchu. Regulamin tymczasowy. Komunikacja zastępcza	01.07.2013	31.08.2013
					4	10,135	10,881																														
2	1	29	IRO1	Tuszcz - Mostówka	1	9,741	10,062	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej, wymiana mostownic na moście w km 9,767 - wymiana pomostów drewnianych, uzupełnienie brakujących części balustrad	62	24	1488	Tor zamknięty																							Przerwa w ruchu. Regulamin tymczasowy. Komunikacja zastępcza	01.07.2013	31.08.2013
3	1	29	IRO1	Mostówka - Wyszków	1	10,958	11,319	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej	62	24	1488	Tor zamknięty																							Przerwa w ruchu. Regulamin tymczasowy. Komunikacja zastępcza	01.07.2013	31.08.2013