

## **OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA**

**DLA ZADANIA:**

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

**ZAMAWIAJĄCY:**

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

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

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

Lp.	SOI	Nr bocznic lokalizacja	Długość [m]	Ilość rozjazdów [szt.]	Ilość przejazdów [szt.]	Ilość przepustów [szt.]	Rodzaj usługi
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Wesoła	<b>WBK nr 112</b> 05-075 Warszawa-Wesoła ul. Okuniewska 1	5 896	5	3	1	konserwacja miesięczna + kontrola roczna
2.		<b>WBK nr 144</b> 08-440 Pilawa ul. Wojska Polskiego	1 039	3	6	0	konserwacja miesięczna + kontrola roczna
3.	Siedlce	<b>WBK nr 146</b> 08-455 Życzyn	3 969	10	4	2	konserwacja miesięczna + kontrola roczna
4.		<b>WBK nr 147</b> 08-110 Siedlce ul. Witolda Pileckiego 5	1 039	3	4	0	konserwacja miesięczna + kontrola roczna
<b>RAZEM</b>			<b>11 943</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>3</b>	

## 2. Zasady i sposób wykonywania miesięcznej konserwacji:

### 2.1 W zakresie torów:

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

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

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

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

2.2. W zakresie rozjazdów i skrzyżowania torów:

a) Należy sprawdzić:

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

b) W razie potrzeby:

- stan przylegania iglic do opornic, stan i właściwe działania zamknięć nastawczych,
- stan nasmarowania zwrotnic,
- stan oraz właściwe działanie wskaźników zwrotnicowych i wykolejnicowych wykonywać przy przekładaniu zwrotnic.

2.3. W zakresie podtorza:

a) Należy zwrócić szczególną uwagę na:

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

b) Prace konserwacyjne obejmują:

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

2.4. W zakresie obiektów inżynierskich:

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

b) Prace konserwacyjne obejmują:

- utrzymywanie w czystości oraz w zimie usuwanie śniegu lub lodu z pomostu; dźwigarów, jezdni, ław i ciosów podłożyskowych;
- utrzymywanie drożności urządzeń odwadniających;
- utrzymywanie w należyłym stanie wszelkich urządzeń wyposażenia; dokręcanie i smarowanie śrub; miejscowe oczyszczanie z rdzy i malowanie elementów stalowych szczególnie narażonych na szybką korozję; utrzymywanie w należyłym stanie znaków wodnych i drogowych;
- oczyszczanie i smarowanie części tocznych i ślizgowych łożysk;
- utrzymywanie w należyłym stanie skarp i stożków nasypów;
- oczyszczanie dna cieków pod małymi mostami lub w przepustach;

- usuwanie zanieczyszczeń koryta i brzegów rzeki w otoczeniu podpór mostu; usuwanie roślinności i zanieczyszczeń z obiektów;
- spoinowanie wykruszonych fug między cegłami lub ciosami kamiennymi;
- uzupełnianie małych ubytków muru i betonu.

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

a) Sprawdzenie:

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

b) Prace konserwacyjne obejmują:

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

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

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

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

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

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

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

- a) skrajnię budowli;
- b) szerokość toru;
- c) różnicę wysokości torów szynowych;
- d) wartość strzałek w miejscach widocznych deformacji toru w łukach poziomych;

- e) wielkość luzów w stykach szynowych;
  - f) zużycie poszczególnych elementów nawierzchni toru (złączki, szyny, podkłady);
  - g) stan techniczny rozjazdów dokonując pomiarów i badań technicznych;
  - h) ogólny stan kozłów oporowych;
  - i) ogólny stan budowli związanych z torem (ramp, placów ładunkowych, wag wagonowych, itd.);
  - j) ogólny stan obiektów inżynierskich;
  - k) stan sygnałów i wskaźników kolejowych;
  - l) stan techniczny urządzeń zabezpieczenia i starowania ruchem kolejowym;
  - m) stan techniczny i warunki eksploatacyjne skrzyżowań w jednym poziomie dróg kołowych z torami kolejowymi.
5. Zlikwidować ewentualne występujące zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie wojskowej bocznicy kolejowej.
6. Osoby wykonujące kontrolę stanu technicznego udokumentują posiadanie niezbędnych aktualnych uprawnień umożliwiających wykonanie powierzonych zadań tj. osobą uprawnioną do przeprowadzenia kontroli jest osoba posiadająca aktualne uprawnienia budowlane w dziedzinie transportu kolejowego w specjalności „Linie, węzły i stacje kolejowe”.
7. Osoby wykonujące kontrolę przed jej rozpoczęciem zobowiązane są do zapoznania się z dokumentacją techniczną i utrzymaniową obiektu.
8. Do wykonywania pomiarów bezpośrednich należy używać sprawdzonego, posiadającego legalizację sprzętu (toromierzy, toromierzy mikroprocesorowych, elektronicznych profilomierzy do szyn, strzałkomierzy, poziomicy, przenośnic, szablonów, itd.) zapewniających dokładność pomiaru do 1 mm. Wykonawca jest zobowiązany do używania jedynie takiego sprzętu, który nie spowoduje niekorzystnego wpływu na środowisko i jakość wykonywanej usługi. Na żądanie Wykonawca przedstawi Zamawiającemu aktualny certyfikat potwierdzający dopuszczenie sprzętu do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem. Sprzęt zabezpiecza Wykonawca we własnym zakresie.
9. Wymagania dotyczące realizacji przedmiotu zamówienia:
- a) osobą uprawnioną do dokonywania obchodu (przeglądu bieżącego) jest osoba posiadająca odpowiednie kwalifikacje zawodowe tj. zdobyła tytuł toromistrza, bądź dróżnika obchodowego, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. z 2011 r. nr 59 poz. 301);
  - b) osoba wykonująca roboty konserwacyjne (roboty drobne), nie musi posiadać odpowiednich specjalistycznych uprawnień, jedynie prace nadzorowane będą przez osobę dokonującą obchód, czyli toromistrza lub dróżnika obchodowego;
  - c) fakt dokonania obchodu torów i oględzin potwierdzać będzie wpis w „Książce kontroli obchodu torów” oraz „Dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów” (zwanego: dziennikiem oględzin rozjazdów). Jeśli w wyniku oględzin nie stwierdzi się usterek i

- braków, wynik oględzin należy odnotować w dzienniku rozjazdów. W dzienniku dokonujący wpisu składa własnoręczny podpis i podkreśla zapis przez całą szerokość wszystkich rubryk dla oddzielenia go od następnego zapisu;
- d) w oparciu o wpis z przeglądu bieżącego sporządzony zostanie protokół odbioru prac konserwacyjnych na każdą WBK osobny, podpisany przez osobę wykonującą konserwację, użytkownika WBK i przedstawiciela SOI. Protokoły odbioru prac konserwacyjnych stanowić będą podstawę do wystawienia comiesięcznej faktury VAT obejmującą wszystkie przeprowadzone konserwacje bocznic, wskazując miesiąc za jaki została ona wystawiona
  - e) w przypadku stwierdzenia drobnych usterek Wykonawca, dokonujący przeglądu bieżącego zobowiązany jest niezwłocznie usunąć nieprawidłowości, jak również odnotować ten fakt w „Księżce kontroli obchodu torów” oraz „Dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów”;
  - f) jeżeli zakres prac niezbędnych do wykonania w celu usunięcia usterki jest zbyt obszerny, Wykonawca zobowiązany jest niezwłocznie poinformować Zamawiającego, jak również odnotować ten fakt w „Księżce kontroli obchodu torów” oraz „Dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów”. Jednocześnie miejsce usterki należy zabezpieczyć, zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz z regulaminem danej bocznic;
  - g) wykonywanie prac konserwacyjnych może być prowadzone tylko w dni robocze w godzinach pracy Zamawiającego, tj. od poniedziałku do czwartku w godzinach 8.00 ÷ 15.00, natomiast w piątek w godzinach 8.00 ÷ 12.00, z wyjątkiem spraw awaryjnych;
  - h) dokładną datę dokonania prac konserwacyjnych, należy ustalać z przedstawicielami SOI oraz użytkownikami WBK;
  - i) materiały potrzebne do realizacji zlecenia zabezpiecza Wykonawca, winny być one dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie. Zamawiający zastrzega sobie możliwość kontroli używanych materiałów;
  - j) odpady powstałe podczas wykonywania usługi konserwacji lub naprawy stanowią własność Wykonawcy zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 32 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2021 r. poz. 779, z późn.zm.):
    - materiały pochodzące z wymiany w czasie konserwacji lub naprawy zakwalifikowane jako złom stalowy, złom kolorowy, traktowane są jako odpad i winny być zdawane przez Wykonawcę do magazynu danej SOI;
    - pozostałe materiały powstałe podczas wykonywania konserwacji lub naprawy będą usuwane i poddawane unieszkodliwieniu przez Wykonawcę zgodnie z obowiązującymi przepisami z zakresu ochrony środowiska.
  - k) wykonawca zobowiązany jest do wywiezienia odpadów niebezpiecznych tj. spróchniałe drewno, na własny koszt;
  - l) konserwację należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz instrukcjami PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.