

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Szczecinie
Dział Dróg Kolejowych i Ochrony Środowiska
ul. Korzeniowskiego 1, 70-211 Szczecin
T: + 48 91 471 33 40
F: + 48 91 471 15 54
elzbieta.zawadzka@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl



Szczecin, dnia 01 października 2025 r.

IZ18DO.294.16.2025.JO

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Nazwa zamówienia:

„ Kompleksowa wymiana nawierzchni na linii kolejowej nr 403 Piła Północ –
Ulikowo na odcinku Rutwica – Biały Zdrój Płd. wraz z robotami towarzyszącymi ”.

Zamawiający: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie

Rodzaj zamówienia: Roboty

Kod CPV: 45234000-6

ZAAKCEPTOWAŁ

Elzbieta Zawadzka
(PLK007522)

Elektronicznie podpisany przez
Elzbieta Zawadzka (PLK007522)
Data: 2025.10.06 08:11:24
+02'00'

.....
Data, podpis kierującego Organizacją merytoryczną

Opracował/a:

Jadwiga Olszowa

tel. +48 91 471 16 45

Jadwiga Olszowa
(PLK050589)

Elektronicznie podpisany przez
Jadwiga Olszowa (PLK050589)
Data: 2025.10.06 07:37:52 +02'00'

.....
Data, podpis

Spis treści

1. Wykaz użytych pojęć	3
2. Ogólne informacje o przedmiocie zamówienia.....	3
3. Rodzaj zamówienia- Roboty budowlane.....	11
4. Miejsce realizacji zamówienia	11
5. Harmonogram realizacji zamówienia.....	12
6. Specyfikacja techniczna.....	12
7. Termin i warunki gwarancji	12
8. Sposób płatności.....	12
9. Kary umowne	12
10. Prawo opcji	12
11.Podwykonawcy.....	12
12.Zamówienia dodatkowe.....	13
13.Uwagi końcowe	13
14.Załączniki	17

1. Wykaz użytych pojęć

OPZ – Opis Przedmiotu Zamówienia

Wykonawca - osoba fizyczna, osoba prawna albo jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, która ubiega się o udzielenie Zamówienia, złożyła ofertę lub zawarła Umowę zakupową lub Umowę centralną.

Zamawiający – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie

2. Ogólne informacje o przedmiocie zamówienia

2.1. Przedmiot zamówienia dotyczy:

„Kompleksowa wymiana nawierzchni na linii kolejowej nr 403 Piła Północ – Ulikowo na odcinku Rutwica – Biały Zdrój Płd. wraz z robotami towarzyszącymi”

Zakres zamówienia ma na celu podpisanie Umowy na wykonanie robót związanych z kompleksową wymianą nawierzchni dla zadania pn.:

„Kompleksowa wymiana nawierzchni na linii kolejowej nr 403 Piła Północ – Ulikowo na odcinku Rutwica – Biały Zdrój Płd. wraz z robotami towarzyszącymi”

Zakres rzeczowy do realizacji:

Wyszczególniony zakres robót nawierzchniowych;

Lp	Wyszczególnienie robót:	jm	Ilość
1	2	3	4
1	obsługa PUN	kmt	12
2	wyładunek szyn długich	t	1 445
3	szyna materiał	t	1 445
4	wyładunek szyn po wymianie	t	1 126
5	wyładunek podkładów po wymianie	szt	20 000
6	przytwierdzenie SB materiał	szt	20 000
7	podkłady PS94 SB materiał	szt	20 000
8	uzupełnienie tłucznia	t	24 000
9	zabudowa szyn przejściowych 49E1/60E1	pary	3
10	zgrzewanie szyn	zgrzeiny	116
11	wykonanie spoin termitowych	spoina	4
12	mechaniczne ścięcie ławy torowiska ATLAS	km ławy	24
13	Obsługa OT z osianiem na wagony	kmt	12
14	utylizacja wysiewek po OT	t	13 850
15	oczyszczanie rowów nieobudowanych	km	12

16	regulacja naprężeń	kmt	12
17	mechaniczne podbicie toru z oprofilowaniem x3	kmt	12
18	podbicie CSM + DGS+ USP+UWT	kmt	12
19	sporządzenie protokołów regulacji osi toru	kmt	12
20	szlifowanie toru	kmt	12
21	wykonanie i założenie znaków hektometrowych na słupkach	szt	120
22	opracowanie projektu zabezpieczenia urządzeń srk oraz wykonanie zabezpieczenia urządzeń na czas wykonywanych robót	kpl	1
23	komunikacja zastępcza (2,5 m-ca)	kpl	1
24	dokumentacja toru bezstykowego	kmt	12
25	utyliczacja podkładów drewnianych	t	60
26	utyliczacja podkładów betonowych	t	4 824
27	wymiana płyt CBP na przejazdach	przejazdy	10
28	organizacja ruchu na przejazdach	kpl	10
29	wycinka krzewów	ha	25
30	mechaniczne oczyszczanie toru OT z odsianiem na wagony	kmt	9
31	opracowanie projektu niwelety i geometrii toru	kpl	1
32	koszty PUN+OT (płace+paliwo)	kpl	1
33	naprawa mostu w km 53,614	szt	1
34	naprawa przepustu w km 47,416	szt	1
35	naprawa przepustu w km 47,862	szt	1

P.O. Tuczo Krajeńskie- zabudowa Rz 4 kpl Rz wraz z robotami towarzyszącymi

Lp	Wyszczególnienie robót:	jm	Ilość
1	2	3	4
1	zabudowa szyn przejściowych 49E1/60E1	pary	2
2	wykonanie spoin termitowych	spoina	12
3	zabudowa Rlj 60E1	kpl	2
4	zabudowa Rz 60E1 500 1:12	kpl	2
5	zabudowa wstawek torowych (dojście i odejście do Rz)	kmt	0,12
6	zamki ryglowe materiał	kpl	4
7	wykonanie projektu na PO. Tuczo	kpl	1
8	zabudowa kozła oporowego z poduszką piaskową	kpl	2

9	zabudowa toru bocznego (od Rz do kozła oporowego)	kmt	0,040
---	--	-----	-------

Szczegółowy zakres prac na obiektach inżynieryjnych:

Most w km 58,253:

- Wycięcie krzaków i porostów wokół obiektu
- Antykorozja konstrukcji stalowej
- Wykonanie zabezpieczenia górnej powierzchni mostownic w postaci krat WEMA w ceowniku C80 wraz z antykorozją (zamiast dyliny drewnianej)
- Wykonanie wsporników chodników obustronnych szerokości 1,0 m, balustrada 1,10 m (bez poszycia chodnika) wraz z antykorozją
- Wykonanie poszycia chodników w postaci krat WEMA w ceowniku C80 wraz z antykorozją
- Uzupełnienie ubytków betonu zaprawami PCC w ścianach
- Wykonanie torkretu na filarze gr 15 cm wraz ze zbrojeniem
- Konserwacja powierzchni przez malowanie farbami metakrylowymi do antykorozji betonu
- Wykonanie schodów zejściowych na wysokich nasypach - 2 kpl.
- Wykonanie poręczy przy schodach przejść ścian oporowych i schodach na skarpach
- Uzupełnienie ubytków z kamienia przyczółków kamiennych
- Wykonanie ściany oporowej z prefabrykowanych elementów żelbetowych na fundamencie przy przyczółkach obiektu
- Konserwacja powierzchni przez hydrofobizację na pow. kamiennych
- Naprawa pęknięć betonu metodą iniekcji sklejającej
- Wykonanie stref przejściowych metodą iniekcji żywicą ekspansywną do konsolidowania, zwiększania nośności i uszczelniania gruntu budowlanego
- Umacnianie skarp płytami betonowymi na podsypce cementowo - piaskowej
- Umocnienie materacami gabionowymi koryto rzeczne pod obiektem
- Skarpowanie wraz z umocnieniem, humusuowaniem oraz obsiewem trawą skarp
- Wykonanie projektu wraz z obliczeniami dla maksymalnych prędkości oraz obciążeń taborem kolejowym mogących poruszać się po obiekcie
- Wzmocnienie obiektu do nośności 221 kN/oś klasa D4 oraz prędkości 120 km/h

Przepust w km 47,416:

- Projekt techniczny
- Koszty uzgodnień i zajętości terenu
- Wycięcie krzaków i porostów wokół obiektu
- Reling - rura stalowa z wewnętrzną powłoką cementową średnicy 2000 mm wraz z wypełnieniem z betonu samozagęszczalnego
- Odmulanie dna przepustu na całej jego długości
- Czyszczenie wlotów doprowadzających i odprowadzających wodę
- Umacnianie skarp i stożków w rejonie wlotu i wylotu płytkami betonowymi
- Wykonanie schodów zejściowych na wysokich nasypach
- Poręcze przyschodowe oraz balustrada na skarpie

- Naprawa stożków przyczółków, uzupełnienie ubytków gruntu oraz oprofilowanie stożków
- Wykonanie drogi technicznej dojazdowej
- Wykonanie stref przejściowych metodą iniekcji żywicą ekspansywną do konsolidowania, zwiększania nośności i uszczelniania gruntu budowlanego
- Rozbiórka wraz z utylizacją

Przepust w km 47,862:

- Projekt techniczny
- Koszty uzgodnień i zajętości terenu
- Wycięcie krzaków i porostów wokół obiektu
- Reling - rura stalowa z wewnętrzną powłoką cementową średnicy 2000 mm wraz z wypełnieniem z betonu samozagęszczalnego
- Odmulanie dna przepustu na całej jego długości
- Czyszczenie wlotów doprowadzających i odprowadzających wodę
- Umacnianie skarp i stożków w rejonie wlotu i wylotu płytkami betonowymi
- Wykonanie schodów zejściowych na wysokich nasypach
- Poręcze przyschodowe oraz balustrada na skarpie
- Naprawa stożków przyczółków, uzupełnienie ubytków gruntu oraz oprofilowanie stożków
- Wykonanie drogi technicznej dojazdowej
- Wykonanie stref przejściowych metodą iniekcji żywicą ekspansywną do konsolidowania, zwiększania nośności i uszczelniania gruntu budowlanego
- Rozbiórka wraz z utylizacją

2.2 .Stan obecny infrastruktury

Szyny

W torze nr 1 na odcinku Rutwica – Białe Zdrój zabudowane są szyny S49 z lat: 1973 –1987 w następujących lokalizacjach:

km 33,000- 41,300 - 1982
 km 41,300 - 41,400 - 1975
 km 41,400 - 41,500 - 1973
 km 41,500 - 41,600 - 1971
 km 41,600 - 41,700 - 1974
 km 41,700 - 41,800 - 1982
 km 41,800 - 41,900 - 1978
 km 41,900 - 42,000 - 1981
 km 42,000 - 42,400 - 1973
 km 42,000 - 42,400 - 1971
 km 42,400 - 42,500 - 1985
 km 42,500 - 42,900 - 1972
 km 42,500 - 42,900 - 1973
 km 42,900 - 43,000 - 1981
 km 43,000 - 43,100 - 1984
 km 43,100 - 43,500 - 1972
 km 43,500 - 44,500 - 1986

km 43,500 - 44,500 - 1982
km 44,500 - 44,600 - 1984
km 44,600 - 45,000 - 1981
km 44,600 - 45,000 - 1982
km 45,000 - 45,645 - 1975
km 45,645 - 45,766 - 1964
km 45,766 - 45,900 - 1976
km 45,900 - 46,345 - 1978
km 46,345 - 47,600 - 1982
km 47,600 - 47,800 - 1951
km 47,800 - 48,800 - 1972
km 47,800 - 48,800 - 1975
km 48,800 - 49,100 - 1982
km 49,100 - 50,035 - 1973
km 50,035 - 50,500 - 1986
km 50,500 - 51,700 - 1973
km 50,500 - 51,700 - 1976
km 51,700 - 53,100 - 1985
km 53,100 - 53,565 - 1973
km 53,565 - 53,670 - 2011
km 53,670 - 55,000 - 1973

Odcinek toru nr 1 Rutwica - Biały Zdrój jest torem klasycznym. W lokalizacjach planowanych robót znajdują się szyny typu S49, rok produkcji 1973-1987, rok zabudowy 1973-1987. Podczas badań defektoskopowych w lokalizacjach planowanych robót zarejestrowano liczne wady szyn, wśród których dominują wady 227 (36 szt.); 112 (12 szt.) oraz 2252 (52 szt.).

Podkłady

Na przedmiotowym odcinku zabudowane są podkłady strunobetonowe w następujących lokalizacjach:

km 42,000 – 45,460 podkłady struno betonowe INBK4;
km 45,520 – 45,615 podkłady struno betonowe INBK4;
km 45,615 – 45,650 rozjazd nr 1 Tuczno Krajeńskie
km 45,650 – 45,735 podkłady struno betonowe INBK4;
km 45,735 – 47,770 rozjazd nr 3 Tuczno Krajeńskie
km 45,770 – 46,375 podkłady struno betonowe INBK4;
km 46,375 – 46,412 rozjazd nr 8 Tuczno Krajeńskie
km 46,680 – 46,905 podkłady struno betonowe INBK4;
km 46,955 – 54,036 podkłady struno betonowe INBK4/ INBK3;
km 54,105 – 55,000 podkłady struno betonowe PBS-1

Stan podkładów strunobetonowych na odcinkach planowanych robót: typ INBK3, INBK4a, PBS1 rok produkcji 1987, rok zabudowy 1988, czas eksploatacji podkładów 37 lat.

Na przedmiotowym odcinku zabudowane są podkłady drewniane typu II B w następujących lokalizacjach:

km 45,460 – 45,520 podkłady drewniane sosnowe
km 46,412 – 46,680 podkłady drewniane sosnowe
km 46,905 – 46,955 podkłady drewniane sosnowe

km 54,036 – 54,135 podkłady drewniane sosnowe

Stan podkładów drewnianych na odcinkach planowanych robót: typ II B rok produkcji 2011, rok zabudowy 2011, czas eksploatacji podkładów 14 lat.

Stan techniczny podkładów strunobetonowych: zużycie duże i bardzo duże, stopień degradacji 0,9-1. Zużyte, stwardniałe i pokruszone przekładki z tworzyw sztucznych wypadają z podkładów powodując luzu w przytwierdzeniu. Zużyte dyble eliminują możliwość dokręcenia wystających wkrętów. W pozostałych lokalizacjach toru, poza lokalizacjami przewidywanych robót, eksploatowane podkłady o zużyciu przeciętnym.

Podkłady stykowe drewniane o przekroczonym wieku eksploatacyjnym, występują rozwarstwienia (spękania podłużne).

Stan przytwierdzenia typu K, szyn do podkładów na odcinkach planowanych robót – zły (wystają wkręty z powodu popękanych pierścieni i braku pierścieni sprężystych, braki przekładek podszynowych i podpokładowych – uległy degradacji podczas wieloletniej eksploatacji). Braki powyższych przekładek powodują powstanie luzu w mocowaniu podkładki wkrętami do belki podkładu strunobetonowego, a ponad 40-letnie dyble, których stan opisano powyżej, nie gwarantują trzymania wkrętów oraz eliminują możliwość skutecznego dokręcania wkrętów w ramach robót konserwacyjnych i utrzymaniowych.

Podsypka

Podsypka ze skał wapiennych w stanie przeciętnym. Na odcinkach planowanych robót podsypka wymaga oczyszczenia i uzupełnienia.

Rozjazdy

Rozjazd nr 1 na PO. Tuczno Krajeńskie typu S49-300-1:9 pssd rok zabudowy 1972, Rz nr 8 typu S49-300-1:9 lssd rok zabudowy 1973 nawierzchnia stalowa zwrotnicy, krzyżownicy, kierownic rozjazdu zdegradowane długoletnią eksploatacją. Podrozjazdnice drewniane stan niezadawalający, nie gwarantują właściwego podparcia i przytwierdzenia nawierzchni stalowej.

Obiekty inżynieryjne

Obiekty inżynieryjne:

- most w km 58,253 stan techniczny konstrukcji nośnej i podpór dostateczny, mostownice drewniane z roku 2012 uległy degradacji, nieprawidłowe funkcjonowanie przyrządu wyrównawczego

Lp.	Nazwa obiektu / km/ przeszkoda /rodzaj obiektu i konstrukcji nośnej	Rok budowy/ liczba torów	Światło pionowe/ Światło poziome/ Długość eksploatacyjna [m]	Aktualna nośność/ Aktualna skrajnia model obliczeniowy, klasa]	Stan techniczny obiektu (w tym szczegółowe opisanie stanu istniejącego)
1.	Nazwa obiektu / km: -most w km 58,253 Przeszkoda: -rzeka Korytnica Rodzaj obiektu i konstrukcji nośnej: - kratownica nitowana paraboliczna z jazdą górą	Rok budowy: -1899rok; Liczba torów: - 1	Światło pionowe: - 9,50 m; Światło poziome: - 81 m; Długość eksploatacyjna: - 87,20 m	Aktualna nośność: - Klasa D3 (221 kN)/ 120 km/h wg PN-EN 15528; Aktualna skrajnia: - GPL-1 Zarys boczny CD Skrajnia pantografu A	– W korpusach przyczółków widoczne pęknięcia, ubytki kamieni, spoiny osłabione. – Widoczne wycieki wody i wykwyty na podporach i filarze. – Spękania powierzchniowe i duże ubytki materiału na filarze i podporach. – Uszkodzone schody skarpowe . – Niewielkie zanieczyszczenia tj. graffiti. – Zanieczyszczona poddyspka tłuczniowa na obiekcie. – Niewłaściwie pracujący przyrząd wyrównawczy. – Zdegradowane mostownice.

- przepusty w km 47,416 oraz 47,862 stan techniczny konstrukcji nośnej i podpór niedostateczny, podkłady strunobetonowe z roku 1987, zdegradowane długoletnią eksploatacją nie gwarantują wymaganego podparcia i przeniesienia obciążeń taboru na konstrukcję nośną

Lp.	Nazwa obiektu / km/ przeszkoda /rodzaj obiektu i konstrukcji nośnej	Rok budowy/ liczba torów	Światło pionowe/ Światło poziome/ Długość eksploatacyjna [m]	Aktualna nośność/ Aktualna skrajnia model obliczeniowy, klasa]	Stan techniczny obiektu (w tym szczegółowe opisanie stanu istniejącego)
1.	Nazwa obiektu / km: -przepust w km 47,416 Przeszkoda: -ciek wodny Rodzaj obiektu i konstrukcji nośnej: - przepust łukowy sklepiony, kamienno - ceglany.	Rok budowy: -1888 rok; Liczba torów: - 1	Światło pionowe: - 2,12 m; Światło poziome: - 2,00 m; Długość eksploatacyjna: -4,70 m	Aktualna nośność: - Klasa D3 (221 kN)/ 120 km/h wg PN-EN 15528; Aktualna skrajnia: - GPL-1 Zarys boczny CD Skrajnia pantografu A	– W korpusach przyczółków i sklepienia widoczne pęknięcia, ubytki cegły licówki, spoiny osłabione. – Widoczne wycieki wody i wykwyty na prześle. – Spękania powierzchniowe i ubytki materiału na ścianie czołowej. – Brak barierek na obiekcie. – Brak schodów skarpowych. – Rysy w sklepieniu. – Zanieczyszczona poddyspka tłuczniowa na obiekcie.

Lp.	Nazwa obiektu / km/ przeszkoda /rodzaj obiektu i konstrukcji nośnej	Rok budowy/ liczba torów	Światło pionowe/ Światło poziome/ Długość eksploatacyjna [m]	Aktualna nośność/ Aktualna skrajnia model obliczeniowy, klasa]	Stan techniczny obiektu (w tym szczegółowe opisanie stanu istniejącego)
2.	Nazwa obiektu / km: przepust w km 47,862 Przeszkoda: - ciek wodny; Rodzaj obiektu i konstrukcji nośnej: - przepust łukowy sklepiony, kamienno - ceglany.	Rok budowy: -1888 rok; Liczba torów: -1	Światło pionowe: - 2,10m; Światło poziome: - 2,00 m; Długość eksploatacyjna: -4,20 m	Aktualna nośność: - Klasa D3 (221 kN)/ 120 km/h wg PN-EN 15528; Aktualna skrajnia: - GPL-1 Zarys boczny CD Skrajnia pantografu A	- W korpusach przyczółków i sklepienia widoczne pęknięcia, ubytki cegły licówki, spoiny osłabione. - Widoczne wycieki wody i wykwyty na prześle. - Spękania powierzchniowe i ubytki materiału na ścianie czołowej. - Bariereki barierki na obiekcie. - Brak schodów skarpowych - Rysy w sklepieniu. - Zanieczyszczona podsypka tłuczniowa na obiekcie.

Nawierzchnia przejazdów kolejowo-drogowych

Przejazdy kolejowo-drogowe kat. D w km:

- 43,186 iloczyn ruchu: 9031/2016 rok. Droga powiatowa. Zarządca drogi: Zarząd Powiatu Wałeckiego w Wałczu, nawierzchnia asfaltowa;
- 44,531; iloczyn ruchu: 176/2018 rok. Droga gminna. Zarządca drogi: Burmistrz Miasta i Gminy w Tucznie Krajeńskim, nawierzchnia gruntowa;
- 44,955; iloczyn ruchu: 160/2018 rok Droga gminna. Zarządca drogi: Burmistrz Miasta i Gminy w Tucznie Krajeńskim, nawierzchnia gruntowa;
- 46,429; iloczyn ruchu: 17167,5/2020. Droga wojewódzka. Zarządca drogi: Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie nawierzchnia asfaltowa;
- 47,451; iloczyn ruchu: 160/2018 rok. Droga gminna. Zarządca drogi: Burmistrz Miasta i Gminy w Tucznie Krajeńskim, nawierzchnia gruntowa;
- 47,921; iloczyn ruchu: 160/2018 rok Droga gminna. Zarządca drogi: Burmistrz Miasta i Gminy w Tucznie Krajeńskim, nawierzchnia gruntowa;
- 48,906; iloczyn ruchu: 57,5/2021; Droga wewnętrzna. Zarządca drogi: Lasy Państwowe Nadleśnictwo Tucznno, nawierzchnia gruntowa;
- 50,043; iloczyn ruchu: 99/2016; Droga powiatowa. Zarządca drogi: Zarząd Powiatu Wałeckiego w Wałczu, nawierzchnia gruntowa;
- 50,813; iloczyn ruchu: 460/2021; Droga wewnętrzna. Zarządca drogi: Lasy Państwowe Nadleśnictwo Tucznno, nawierzchnia gruntowa;
- 52,857 iloczyn ruchu: 97,8/2021; Droga wewnętrzna. Zarządca drogi: Lasy Państwowe Nadleśnictwo Tucznno, nawierzchnia gruntowa;
- 54,054 iloczyn ruchu: 718,8/2021; Droga wewnętrzna. Zarządca drogi: Lasy Państwowe Nadleśnictwo Tucznno, nawierzchnia asfaltowa.

Nawierzchnia torowa na przejazdach podkłady drewniane sosnowe z roku 1987 szyny S49 z 1987 r. Stan nawierzchni torowej niezadowalający, degradacja elementów j.w. w opisie toru. Nawierzchnia drogowa na dojazdach asfaltowa z pęknięciami w strefie przejazdu oraz gruntowa, dylina przejazdowa: płyty CBP z pęknięciami i wykruszeniami betonu. Występuje zaniżenie niwelety toru w rejonie przejazdu.

Parametry eksploatacyjne

Aktualnie obowiązująca prędkość rozkładowa dla toru nr 1 na odcinku: Rutwica - Biały Zdrój

- km 41,300 – 46,500 V= 70 km/h;
- km 46,500 – 48,100 V= 50 km/h;
- km 48,100 – 50,100 V= 70 km/h;
- km 50,100 – 55,250 V= 100 km/h;
- maksymalny nacisk osi wynosi 196 kN.

Planowane roboty na wybranych odcinkach są konieczne do wykonania z uwagi na postępujące zużycie nawierzchni toru nr 1. Brak realizacji zadania skutkować będzie wprowadzeniem ograniczeń prędkości. Natomiast wykonanie przewidzianego zakresu robót umożliwi podniesienie prędkości rozkładowej do V=120 km/h na odcinku, gdzie obowiązują ograniczenia prędkości. Podstawą do wyboru lokalizacji są wykazane wnioski i zalecenia Inspektora diagnosty do spraw nawierzchni i podtorza z przeprowadzonych badań technicznych stanu toru.

Planowane do uzyskania efekty eksploatacyjne

Wykonanie wnioskowanych robót umożliwi:

- zwiększenie prędkości rozkładowej do V=120 km/h na odcinku, gdzie obowiązują ograniczenia eksploatacyjne w km 41,300 – 46,500 V= 70 km/h; km 46,500 – 48,100 V= 50 km/h; km 48,100 – 50,100 V= 70 km/h; km 50,100 – 55,250 V= 100 km/h; V=100 km/h (km 42,000 – 55,000);
- ujednolicenie prędkości do V=120 km/h na odcinku: Rutwica – Biały Zdrój w km 42,000 – 55,000;
- podniesienie standardu i bezpieczeństwa dla odbywającego się ruchu kolejowego.

Realizacja powyższego zadania wpłynie na polepszenie oferty przewozowej dla przewoźników, poprawę bezpieczeństwa oraz dostosowania odcinka linii do parametrów wymaganych dla ruchu towarowego i pasażerskiego oraz podniesienia prędkości do V=120 km/h.

2.3. Wyłonionemu Wykonawcy przysługiwać będzie wynagrodzenie ryczałtowe, stałe i nie będzie polegało jakimkolwiek zmianom.

2.4. Zamawiający nie dopuszcza możliwości złożenia oferty częściowej jak i wariantowej na zadanie.

3. Rodzaj zamówienia- Roboty budowlane

4. Miejsce realizacji zamówienia

Miejscem realizacji zamówienia jest linia nr 403 Piła Północ – Ulikowo teren PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie w obrębie Sekcji Eksploatacji Szczecinek.

5. Harmonogram realizacji zamówienia

Wykonawca, zgodnie ze złożoną przez siebie ofertą świadczyć będzie Roboty w terminie od dnia podpisania umowy do dnia 31 grudnia 2025 r.

6. Specyfikacja techniczna

Roboty będą polegały na kompleksowej wymianie nawierzchni toru typu S49 na typ 60 E1 (szyny długie, podkłady strunobetonowe PS94, przytwierdzenie) materiał nowy Wykonawcy.

Kompleksowa wymiana 12,00 km nawierzchni (materiałem nowym) na l. 403 w km 42,000-55,000 z wyłączeniem toru na mijance Tuczno Krajeńskie (0,890 km) i mostu w km 53,614 (0,110 km) z wykorzystaniem maszyn IM Kraków - PUN oraz OT.

7. Termin i warunki gwarancji

7.1 Od dnia odbioru końcowego robót 31.12.2025 do 31.12.2027 r.

7.2. Warunki gwarancji - Wykonawca udzieli Zamawiającemu gwarancji co do jakości Robót oraz zastosowanych materiałów i urządzeń, gwarancja udzielona na 24 miesiące w zakresie wymiany nawierzchni.

7.3. Bieg gwarancji liczony będzie od daty odbioru końcowego i wydania karty gwarancyjnej.

8. Sposób płatności

8.1. Wynagrodzenie będzie płatne w transzach, na podstawie prawidłowo wystawionej faktury obejmującej transzę wynagrodzenia za dany zakres wykonanych robót.

Wynagrodzenie będzie płatne w 2025 z Funduszu Kolejowego oraz ze środków własnych Spółki, ujętych w Planie działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie na 2025 r.

8.2. Podstawę do wystawienia faktury za dany zakres, przez Wykonawcę stanowić będzie oryginał protokołu z dokonanego odbioru częściowego, końcowego podpisany przez obie Strony.

9. Kary umowne

Zgodnie ze wzorem Umowy.

10. Prawo opcji

- Nie dotyczy

11. Podwykonawcy

- Przy wykonaniu Umowy Wykonawca może posługiwać się osobami trzecimi (podwykonawcami)
- Udział podwykonawstwa innych podmiotów niż spółki zależne nie może być większy niż 50% wartości danej umowy
- Zawarcie umowy przez Wykonawcę w przedmiocie powierzenia podwykonawcy wykonywania robót wymaga uprzedniej zgody Zamawiającego

12. Zamówienia dodatkowe

- Nie dotyczy

13. Uwagi końcowe

Obowiązki Wykonawcy podczas wykonywania umowy.

- 1) Z chwilą podpisania umowy Wykonawca wystąpi do Zamawiającego o sporządzenie regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów na czas wykonywania robót.
- 2) Przed przystąpieniem do wykonywania robót maszynami torowymi Wykonawca wykona niezbędne prace przygotowawcze i towarzyszące takie jak;
 - a. prace niezbędne w celu umożliwienia pracy PUNa i OT 800 uzgodnione z Zakładem Maszyn Torowych
- 3) Wyznaczy osobę organizującą i kierującą robotami (kierownika robót) do współpracy z osobą odpowiedzialną za pracę PUNa i OT 800 Zakładu Maszyn Torowych.
- 4) Na własny koszt organizuje przemieszczanie maszyn pomiędzy poszczególnymi lokalizacjami i w trakcie robót z zachowaniem wymogów technicznych transportu maszyn torowych oraz bezpieczeństwa ruchu pociągów.
- 5) Wykonawca zapewnia na własny koszt i własnym staraniem, niezbędne do wykonania robót środki trakcyjne wynikające z technologii i organizacji robót.
- 6) Wykonawca uczestniczy wspólnie z IZ przy dokonaniu zamknięcia torowego i zabezpiecza miejsce robót na czas pracy maszyn.
- 7) Po wykonaniu robót IZ dokonuje otwarcia toru przy udziale Wykonawcy i innych wymaganych czynności do pełnego przywrócenia bezpiecznego ruchu pociągów.
- 8) Wykonawca zabezpiecza do wykonania prac niezbędną ilość i rodzaj materiałów nawierzchniowych wraz ze zgromadzeniem ich w uzgodnionym z IZ i IM w miejscu robót.
- 9) Wykonawca zabezpiecza w niezbędnej ilości łubki torowe wraz ze śrubami i nakrętkami do łączenia szyn w miejscach ich przecięć lub pęknięć, piłę spalinową do cięcia podkładów, pociętych na długość 40-50 cm podkłady drewniane (użyte do podparcia ramy toru przy przeszkodach w torze).
- 10) Wykonawca dokonuje osygnalizowania miejsca robót zgodnie z obowiązującymi przepisami, zgodnie z wytycznymi zawartymi w Warunkach Technicznych Id-1.
- 11) Wykonawca zapewnia wymaganą obsługę pomocniczą do pracy:
 - pociągu wymiany nawierzchni kolejowej PUN - 10 pracowników do obsługi pomocniczej, w tym do przecinania gazowego z palnikiem, rozkręcenia śrub stopowych wybranie podsypki z 5 klatek pomiędzy podkładami na głębokość 5 cm poniżej dolnej powierzchni podkładów w miejscu zabudowy, natomiast w miejscu wybudowania analogicznie 10 klatek
 - oczyszczarki tłuczni – wykopanie miejsca zabudowy pod belkę oczyszczarki i ewentualne drobne roboty podsypkowe - minimum 2 pracowników do obsługi pomocniczej.
- 12) Wykonawca zapewnia kierowników pociągów gospodarczych i roboczych.
- 13) Wykonawca zapewnia pilota posiadającego znajomość szlaku podczas przejazdów maszyn o własnym napędzie ze stacji postojowej do stacji na której będą wykonywane roboty, lub z której będzie następował wyjazd na zamknięty tor szlakowy.
- 14) Na czas pozostawiania maszyn torowych do wykonania robót określonych w zadaniu (od chwili przybycia maszyn Zamawiającego do dyspozycji Wykonawcy aż do chwili

- odjazdu na następną lokalizację) Wykonawca organizuje i zapewnia własnym staraniem i na własny koszt ochronę maszyn, wagonów mieszkalnych i techniczno-gospodarczych w czasie postoju, w dni robocze oraz w dni wolne od pracy.
- 15) Obsługę geodezyjną do wykonywanych robót, organizuje i zapewnia Wykonawca własnym staraniem i na własny koszt.
 - 16) Wykonawca zapewnia wykonanie prac maszynami torowymi z zapewnieniem warunków bezpieczeństwa dla innych uczestników realizowanych zadań.
 - 17) Wykonawca w ramach wykonywanych prac stosuje przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (z późniejszymi zmianami) oraz przepisy obowiązujące w wykonywaniu tego typu robót.
 - 18) Wykonawca zapewnia wykonawstwo prac z zachowaniem warunków i postanowień regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów jak też warunków zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów.
 - 19) Wykonawca zapewnia stosowanie się do wszystkich poleceń i instrukcji na polecenia Zastępcy Naczelnika Sekcji Eksploatacji Szczecinek.
 - 20) Wykonawca w zakresie wykonywanych robót utrzymuje teren robót i bezpośrednie jego otoczenie w stanie zapewniającym dojścia i dojazdy do urządzeń i obiektów kolejowych.
 - 21) Wykonawca w ramach wykonywanych robót stosuje się do przepisów p. pożarowych i ochrony środowiska naturalnego.
 - 22) Wykonawca zobowiązuje się do wykonywania robót remontowych zgodnie z przepisami BHP, zgodnie z klauzulą „Bezpieczeństwo Pracy” oraz przeszkolenia pracowników o zagrożeniach występujących podczas wykonywanych robót. Na dowód przeszkolenia wykonawca zobowiązany jest przedstawić zastępcy naczelnika ds. drogowych Sekcji Eksploatacji w Stargardzie, przy wprowadzeniu na roboty „Wykaz pracowników poinformowanych o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia”.
 - 23) Wykonawca powinien przeprowadzić wizję lokalną w terenie mającą na celu uzyskanie wszystkich niezbędnych informacji dla poprawnego i kompletnego przygotowania oferty (po telefonicznym uzgodnieniu terminu wizji lokalnej z zastępcą naczelnika ds. drogowych Sekcji Eksploatacji w Szczecinku, w przypadku nie przeprowadzonej wizji lokalnej w terenie Zamawiający nie będzie uwzględniał uwag i zażaleń w kwestii wykonania przedmiotu zamówienia. Koszt wizji lokalnej oraz odpowiedzialność za treść uzyskanych informacji i inne skutki wizji lokalnej ponoszą sami Wykonawcy.
 - 24) Wykonawca dokona demontażu i segregacji każdego asortymentu, odzyskane w wyniku wykonywanych robót w postaci złomu Wykonawca przekaże Zamawiającemu, podkłady drewniane i betonowe zutylizuje we własnym zakresie i na koszt własny.
 - 25) Wszystkie materiały odzyskane w trakcie robót do czasu ostatecznej kwalifikacji Wykonawca złoży do depozytu we wskazanym miejscu przez ISE.
 - 26) Dostarczone przez Wykonawcę zdemontowane materiały należy posegregować wg asortymentów.
 - 27) Wykonawca wraz z przedstawicielem ISE sporządzi „Zestawienie materiałów przekazanych do depozytu celem dokonania ostatecznej kwalifikacji” wg załącznika nr 3 do instrukcji Im-3 .
 - 28) Wszystkie materiały przekazane do depozytu podlegają ostatecznej kwalifikacji zgodnie z § 4 Instrukcji postępowania z materiałami pochodzącymi z działalności PKP PLK S.A. Im-3 instrukcja dostępna pod adresem <http://www.plk-sa.pl/dla->

klientow-i-kontrahentow/akty-prawne-i-przepisy/instrukcje-pkp-polskie-linie-kolejowe-sa/instrukcje-z-mozliwoscia-wydruku/ **OBOWIAZKIEM WYKONAWCY JEST ZAPOZNANIE SIĘ I STOSOWANIE DO ZAPISÓW Z INSTRUKCJI POSTĘPOWANIA Z MATERIAŁAMI POCHODZĄCYMI Z DZIAŁALNOŚCI PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

Wymagania w stosunku do kierowników robót na obiektach inżynieryjnych:

- Firma posiada osoby z odpowiednimi uprawnieniami budowlanymi do kierowania robotami budowlanymi (specjalność mostowej bez ograniczeń) zdolnymi do wykonania Zamówienia, należącymi do Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa (OIIB) oraz certyfikat IBDiM w zakresie zabezpieczeń antykorozyjnych na mostach stalowych lub certyfikat FROSIO
- Kierownik robót mostowych musi się wykazać doświadczeniem z minimum dwóch robót budowlanych na obiektach mostowych za minimum 7 mln netto z zakresem zabezpieczenia antykorozyjnego za minimum 3 mln netto, na których pełnił funkcję kierownika budowy lub robót i posiadał w trakcie realizacji w/w certyfikaty IBDiM lub FROSIO
- Kierownik robót antykorozyjnych musi się wykazać doświadczeniem minimum jednej roboty budowlanej na obiektach mostowych z zakresem zabezpieczenia antykorozyjnego za minimum 5 mln netto, na których pełnił funkcję kierownika budowy lub robót
- Wyklucza się łączenia stanowisk, tzn. spełnienia w/w wymogów przez jedną osobę.

Wymagania Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia.

- Przygotowanie terenu budowy i rozpoczęcie robót.
- Terenem budowy będzie tor zamknięty całodobowo dla ruchu pociągów

w terminie od 06 października do 13 grudnia 2025 roku na odcinku Wałcz- Kalisz Pomorski przy wprowadzeniu komunikacji zastępczej dla ruchu pasażerskiego pociągów POLREGIO i INTERCITY.

Obowiązki Zamawiającego podczas wykonywania umowy.

Zamawiający zobowiązuje się do zapewnienia:

- pociągu wymiany nawierzchni PUN,
- oczyszczarki tłuczni OT 800,
- wagonów do przewozu podkładów,

- a) wskazania Wykonawcy miejsca składowania odzyskanych materiałów i urządzeń,
- b) przeszkolenia wskazanych przez Wykonawcę pracowników z warunków miejscowych.

Nadzór ze strony Zamawiającego będzie sprawować:

- Inspektor Nadzoru – Janusz Barański Główny Inżynier ds. nawierzchni i podtorza
- Zastępca Naczelnika Sekcji Eksploatacji w Szczecinku ISEZD- Andrzej Krzyżański

Obowiązki Wykonawcy podczas wykonywania umowy.

- Zachowanie wysokiego standardu wykonania robót.
- Zapewnienie własnego ds. sprzętu oraz materiałów niezbędnych do wykonania niniejszych robót, a także środków transportu.

- Zgłoszenie przez Wykonawcę listy wyznaczonych pracowników wyznaczonemu przedstawicielowi Zamawiającego.
- Rozliczenie odzyskanych materiałów.

Przejazdy kolejowo-drogowe.

- Wykonawca z odpowiednim wyprzedzeniem uzyska niezbędne opinie, uzgodnienia i zatwierdzenia w celu zamknięcia dróg gminnych na czas prowadzenia robót na przejazdach kolejowo-drogowych.
- W ramach zamknięcia drogi, na czas wykonywania robót w przejazdach Wykonawca robót zobowiązany jest do;
- Wykonania uzgodnienia i zatwierdzenia projektu tymczasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia
- Oznakowanie miejsca robót zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu
- Utrzymywanie ustawionego oznakowania w czasie prowadzenia robót
- Usunięcie elementów oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu po zakończeniu robót

Wykonawca ponosi wszelkie koszty związane z uzgodnieniem projektu tymczasowej organizacji ruchu oraz ustawieniem oznakowania.

Materiały nowe zapewnione przez Wykonawcę:

- szyny nowe długie 60E1 R260
- płyty CBP oraz płyty MU na przejazdy kolejowo-drogowe
- podkłady strunobetonowe PS94
- przytwierdzenie sprężyste SB, przekładki podszynowe PKW60A1, wkładki izolacyjne WKW60, tłuczeń kamienny,
- szyny przejściowe 49E1/60E1,
- rozjazdy Rłj 60 E1- 2 kpl, Rz 60E1 500 1:12-2 kpl
- materiały do remontu obiektów inżynierskich.

Zastosowane przez Wykonawcę do wykonywania robót materiały i urządzenia będą:

- posiadać odpowiednie świadectwa jakości, deklaracje zgodności i certyfikaty na znak bezpieczeństwa wydany zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa,
- spełniać wszystkie wymagania polskich norm, znajdujących zastosowanie przy robotach danego rodzaju.

Odbiory

- Po całkowitym wykonaniu robót i innych czynności objętych przedmiotem umowy roboty będą podlegały odbiorowi końcowemu.
- Gotowość do odbioru końcowego osiągnięta jest z chwilą zakończenia przez wykonawcę wszystkich robót.
- Odbiór końcowy oraz odbiór częściowy zostanie dokonany w terminie 14 dni od dnia otrzymania zawiadomienia wykonawcy o jego gotowości do odbioru .
- W trakcie odbioru końcowego, wykonawca zobowiązany jest przekazać Zamawiającemu wszystkie posiadane przez niego oryginały dokumentów związanych z wykonaniem umowy oraz do których uzyskania został zobowiązany na mocy umowy, w tym: atesty, aprobaty, deklaracje zgodności użytych materiałów.

Poufność informacji

Umowa jest jawna i podlega udostępnianiu na zasadach określonych w przepisach o dostępie do informacji publicznej.

- a) Strony Umowy oraz osoby zatrudnione przez strony Umowy do realizacji niniejszej Umowy, zobowiązują się do utrzymania w tajemnicy i nie ujawniania osobom trzecim informacji uzyskanych przy realizacji niniejszej Umowy, w szczególności informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa.
- b) Strony zobowiązują się do przestrzegania, przy wykonywaniu Umowy, wszystkich postanowień zawartych w obowiązujących przepisach prawnych związanych z ochroną danych, a także z ochroną informacji poufnych oraz ochroną tajemnicy służbowej.
- c) Wykorzystanie danych i informacji określonych w ust. 2 w innych celach, niż określonych w Umowie, jak również ich publikacja, nie jest dopuszczalna bez uprzedniej pisemnej zgody drugiej ze Stron. Nie będą uznawane za poufne informacje, które:
 - są zatwierdzone do rozpowszechnienia na podstawie uprzedniej pisemnej zgody Strony ujawniającej,
 - zostaną przekazane Stronie otrzymującej przez osobę fizyczną lub prawną niebędącą Stroną Umowy zgodnie z prawem, bez ograniczeń i nie naruszając postanowień Umowy.
- d) Każda ze Stron dołoży należytej staranności, aby zapobiec ujawnieniu lub korzystaniu przez osoby trzecie z informacji poufnych drugiej Strony. Każda ze Stron zobowiązuje się ograniczyć dostęp do informacji poufnych wyłącznie dla tych pracowników lub współpracowników Strony, którym informacje te są niezbędne do wykonania czynności na rzecz drugiej Strony i którzy przyjęli obowiązki wynikające z Umowy.

14. Załączniki

- Załącznik nr 1 – Zał. 1 do Im-3 „Wstępna klasyfikacja” Etap A
- Załącznik nr 2- Oświadczenie OPZ