

6 INNE POSIADANE INFORMACJE I DOKUMENTY NIEZBĘDNE DO ZAPROJEKTOWANIA ROBÓT BUDOWLANYCH

6.1 Wyniki badań gruntowo-wodnych

Zamawiający jest w posiadaniu dokumentacji z badań geotechnicznych sporządzonych na etapie Studium Wykonalności na podstawie badań georadarowych i geotechnicznych linii kolejowej.

Jeżeli zakres dotychczas przeprowadzonych badań geotechnicznych nie jest wystarczający do opracowania projektów budowlanych i wykonawczych modernizacji podtorza i nawierzchni, Wykonawca wykona uzupełniające badania geotechnicznych.

Celowe może być również wykonanie pomiarów modułów odkształceń istniejącego torowiska i dokładniejsze rozpoznanie potrzeb w zakresie odwodnień. Badania geotechniczne należy prowadzić z dokładnością i starannością określoną obowiązującymi przepisami i normami, w tym Warunkami technicznymi Id-3. Zakres badań winien być tak dobrany, aby wykonana na ich podstawie dokumentacja całkowicie zapewniała wykonanie wszystkich prac projektowych i robót budowlanych.

6.2 Zalecenia konserwatorskie konserwatora zabytków

W trakcie planowanych prac ziemnych związanych z projektowaną rewitalizacją i modernizacją musi być zapewniona ochrona archeologiczno - konserwatorska, której zakres zostanie określony w trakcie prac projektowych przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku. Wykonawca uzyska uzgodnienie projektu budowlanego z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

6.3 Inwentaryzacja zieleni

W ramach dokumentacji projektowej Wykonawca sporządzi inwentaryzację zieleni – drzewa i krzewy przeznaczone usunięcia (do wycinki) lub przycięcia.

6.4 Dane inwentaryzacyjne

Szczegółowe dane inwentaryzacyjne zamieszczone zostały w opracowaniu pn. „Etap I Analiza stanu infrastruktury kolejowej” Studium Wykonalności rewitalizacji i modernizacji Korytarza Helskiego stanowiącego Załącznik Nr 9 do Tomu I – Część ogólna.

Szyny

W torach szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach ułożony jest jeden typ szyn: S49.

Na największej części odcinka (34,685 km) znajdują się szyny wbudowane w 1982 roku. Drugą znaczną grupę stanowią szyny wbudowane w roku 1978 (21,015 km). Na pozostałych odcinkach występują szyny wbudowane w latach 1983 – 1998. Oznacza to, że wiek nawierzchni szynowej wynosi około 28 lat (26 – 30 lat).

Podkłady

W torze ułożone są zarówno podkłady strunobetonowe, jak i podkłady drewniane.

Sumaryczna długość odcinków z podkładami betonowymi wynosi 45,462 km, a z podkładami drewnianymi 16,452 km, co stanowi 26,6% łącznej długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych). Podkłady drewniane wykonane zostały z drewna miękkiego.

Na odcinku występują podkłady betonowe różnych typów, przy czym zdecydowanie największy jest udział podkładów INBK7.

Większość podkładów, zarówno drewnianych, jak i betonowych, została wbudowana w roku 1980 i 1982, co oznacza, że osiągnęły one wiek około 27 lat.

Rozjazdy

W analizie uwzględniono wszystkie rozjazdy zlokalizowane na stacjach Mrzezino, Żelistrzewo, Puck, Władysławowo, Kuźnica, Jastarnia, Hel. Ogólna liczba rozjazdów na tych stacjach wynosi 53. Struktura tych rozjazdów według rodzaju toru, w którym są one ułożone jest następująca:

- 27 rozjazdów w torach głównych zasadniczych,
- 13 rozjazdów w torach głównych dodatkowych,
- 13 rozjazdów w torach bocznych.

Dominujący typ nawierzchni rozjazdów to S49. Ogółem na odcinku ułożone jest 49 rozjazdów typu S49 (92,5%). Ponadto wbudowane są 2 rozjazdy typu S42 oraz 2 rozjazdy typu 8.

Klasyfikując rozjazdy według promienia toru zwrotnego, można wyróżnić:

- 1 rozjazd o promieniu 500 m,
- 15 rozjazdów o promieniu 300 m,
- 2 rozjazdy o promieniu 205 m,
- 35 rozjazdów o promieniu 190 m.

Największą część rozjazdów w torach głównych zasadniczych stanowią rozjazdy typu 300-1:9 oraz rozjazdy typu 190-1:9.

Rozjazd 500-1:12 ułożony jest na stacji Mrzezino (rozjazd nr 1 – wjazdowy od strony Redy). Wbudowanie rozjazdów następowało w następujących latach:

- 2000 – 2008 1 rozjazd,
- 1990 – 1999 9 rozjazdów,
- 1980 – 1989 26 rozjazdów,
- 1970 – 1979 15 rozjazdów,
- 1929 – 1969 2 rozjazdów.

Dwa najstarsze rozjazdy (rok zabudowy 1944) znajdują się na stacji Hel i ułożone są w trójkącie zwrotnym (tory nr 21 i 17).

Większość rozjazdów w torach głównych zasadniczych została wbudowana w latach 1980 – 1989. W tym okresie były wykonywane wymiany rozjazdów na stacjach Reda, Mrzezino, Władysławowo, Hel.

Podtorze

Podtorze na linii Reda - Hel zbudowano:

- w 1898 r. na odcinku Reda - Puck,
- w 1903 na odcinku Puck - Swarzewo,
- w 1922 na odcinku Swarzewo - Hel.