

Příloha 2 smlouvy o dílo

Technické podmínky

1. Reprofilace musí být realizována v souladu s interními předpisy zadavatele (především předpisy SŽDC S3/1 a SŽDC S3) a normami ČSN EN 13231-3 „Železniční aplikace - Kolej - Přejímka prací - Část 3: Přejímka reprofilace kolejnic v koleji“ a ČSN EN 13231-4 „Železniční aplikace - Kolej - Přejímka prací - Část 4: Přejímka reprofilace kolejnic ve výhybkách a výhybkových konstrukcích“.
2. Reprofilace musí být provedena minimálně v reprofilované zóně (definice reprofilované zóny je uvedena v ČSN EN 13231-3, čl. 3.25) v celé délce výhybek a v úsecích mezi těmito výhybkami.
3. Reprofilace musí zasahovat minimálně 5 metrů před počáteční styky i za koncové styky výhybky, přičemž součástí těchto úseků mohou být i výběhy ve smyslu čl. 333 předpisu SŽDC S3/1. Výjimku tvoří úseky mezi výhybkami a výhybkovými konstrukcemi specifikovanými v příloze č. 1d, které budou reprofilovány dle pravidel popsaných níže. Úseky mezi výhybkami a výhybkovými konstrukcemi, které jsou kratší než 5 metrů a nejsou specifikovány v příloze č. 1d, budou reprofilovány pouze ve své délce. Reprofilace nesmí zasáhnout do výhybky nebo výhybkové konstrukce, která není zadána k reprofilaci.
4. Reprofilace musí být realizována kolejovými speciálními vozidly. Pouze ve výměnové části výhybek v oblasti od hrotu jazyka po šířku hlavy jazyka maximálně 40 mm a na hrotech srdcovek a křídlových kolejnicích se připouští použití lehkých přenosných kolejových prostředků s pojezdem po kolejnicích nebo s rámem osazovaným na kolejnici a případně i ručních úhlových brusek.
5. Reprofilaci jazyků výhybek a srdcovek může provádět pouze dodavatel s platným „Osvědčením způsobilosti k broušení poježděných součástí výhybek a výhybkových konstrukcí“ dle Pokynu generálního ředitele SŽDC č. 10/2015.
6. Všechny typy kolejových speciálních vozidel, pomocí kterých bude předmět veřejné zakázky plněn, musí být schváleny pro použití na železniční dopravní cestě dle Pokynu generálního ředitele SŽDC č. 10/2013. Nemá-li typ zamýšleného speciálního vozidla v době podání nabídky schválen dle Pokynu generálního ředitele SŽDC č. 10/2013, je povinností vybraného dodavatele projednat s odborem traťového hospodářství generálního ředitelství Zadavatele možnost a podmínky schválení takového speciálního vozidla nejpozději do doby uzavření smlouvy o dílo.
7. Úběr materiálu během reprofilace ve výhybkách musí být takový, aby bylo dosaženo požadovaného příčného a podélného profilu a byly odstraněny vady kolejnice, zejména pak vada 2221 „headchecking“ a vada 2201 „vlnovitost a skluzové vlny“ dle předpisu SŽDC S67 „Vady a lomy kolejnic“. Z kolejnice však nesmí být odstraněno více jak 2 mm materiálu na temeni hlavy kolejnice. Hlubší vady, jejichž úplné odstranění by vyžadovalo úběr více jak 2 mm materiálu na temeni hlavy kolejnice, mohou být v kolejnici ponechány za předpokladu provedení úběru 2 mm materiálu (tolerance +0,5/-0,1 mm) na temeni hlavy kolejnice. Pro úběr materiálu během reprofilace v úsecích běžné koleje mezi výhybkami platí pravidla uvedená pro reprofilaci ve výhybkách.

8. Požadovaný výsledný příčný profil reprofilovaných kolejnic je specifikován pro každou výhybku a úsek v přílohách č. 1c a 1d. Speciální antiheadcheckový profil (dále jen „AHC“), je specifikován v příloze č. 1h, ostatní profily jsou specifikovány v ČSN EN 13674-1. Příčný profil bude hodnocen a dokladován v souladu s ČSN EN 13231-4, uplatní se požadavky třídy R, toleranční pole $+0,1/-0,9$ mm pro AHC profil a $+0,4/-0,6$ mm pro ostatní profily. V oblasti začátku jazyků výhybek a v srdcovkách je odchylkám příčného profilu nadřazeno zajištění bezpečného vedení kola a správné trajektorie přechodu kola z opornice na jazyk a opačně, resp. zajištění správné trajektorie přechodu kola z křídlové kolejnice na hrot srdcovky a opačně.
9. Příčný profil se dokladuje:
 - porovnáním výsledného digitálně změřeného profilu s požadovaným profilem výhybek v místě cca 100 mm od styku mezi střední a srdcovkovou částí výhybky ve střední části výhybky a dále pak v místech, které určí technický dozor zadavatele. Příčný profil musí být dokladován v uvedených místech pro každý kolejnicový pás každé větve výhybky, a to v souladu s ČSN EN 13231-4;
 - porovnáním digitálně změřených příčných profilů jazyka přiléhajícího k opornici před a po reprofilaci, včetně prokázání úběru materiálu na temeni hlavy kolejnice. Příčný profil musí být dokladován v uvedených místech pro každý kolejnicový pás každé větve výhybky v souladu s Pokynem GR SŽDC č. 10/2015.
 - porovnáním digitálně změřených příčných profilů v místě šířky hrotu srdcovky 40 mm před a po reprofilaci v souladu s Pokynem GR SŽDC č. 10/2015;
 - porovnáním výsledného digitálně změřeného profilu s požadovaným profilem v alespoň jednom místě každého úseku mezi výhybkami (specifikovaného v příloze č. 1d), který je delší než 40 m. Příčný profil musí být dokladován v uvedených místech pro oba kolejnicové pásy, a to v souladu s ČSN EN 13231-4.
10. Správná trajektorie přechodu kola z opornice na jazyk a opačně a bezpečnost vedení kola ve výmě-nové části výhybky po reprofilaci musí být prokázána při přejímce prací prostorovou šablonou PŠR-3 s platnou kalibrací. Správná trajektorie přechodu kola z křídlové kolejnice na hrot srdcovky a opačně musí být prokázána při přejímce prací prostorovou šablonou PŠR-1 s platnou kalibrací.
11. Podélný profil bude hodnocen a dokladován v souladu s ČSN EN 13231-4, uplatní se požadavky třídy 1. Podélný profil se dokladuje
 - ve střední části výhybky ve všech kolejnicových pásech a
 - v úsecích mezi výhybkami specifikovaných v příloze č. 1d, které jsou delší než 10 m v obou kolejnicových pásechalespoň v jednom místě v minimální délce 1 m. Dále se podélný profil dokladuje místech, které určí technický dozor zadavatele.
12. Příčný a podélný profil měří a dokladuje dodavatel (budoucí Zhotovitel) nejpozději do tří pracovních dnů po provedení reprofilace. Kontrola prací prostorovými šablonami PŠR-1 a PŠR-3 musí být provedena dodavatelem (budoucím Zhotovitelem) ihned po provedení reprofilace.
13. Provedení prací je vyžadováno v souladu se zákony, předpisy ČR a EU, technickými normami dle TKP a předpisy Správy železniční dopravní cesty, státní organizace včetně vedení typizovaného stavebního deníku (údržba a opravy staveb státních drah s platností od 1. 4. 2012).
14. Komunikace během plnění veřejné zakázky mezi zadavatelem a vybraným dodavatelem (včetně případných poddodavatelů) bude probíhat v českém jazyku.
15. Vybraný dodavatel (budoucí Zhotovitel) si převezme a seznámí se s Opatřením ředitele OŘ Praha – Analýza rizik.
16. Zadavatel si vyhrazuje právo na doplnění zadávacích podmínek a zadávací dokumentace.

17. Součástí plnění veřejné zakázky, tzn. součástí jednotlivých oceňovaných položek, je:

- demontáž a zpětná montáž všech překážek, které by mohly ohrozit průběh plnění předmětu veřejné zakázky a demontáž a zpětná montáž nebo ochrana všech překážek, u nichž by hrozilo poškození během plnění předmětu veřejné zakázky;
- zajištění požární bezpečnosti v průběhu plnění předmětu veřejné zakázky včetně příslušných oznámení;
- zajištění bezpečnosti cestující veřejnosti a silničního provozu během plnění předmětu veřejné zakázky;
- zajištění ochrany proti žhavým okujím vznikajícím při plnění veřejné zakázky;
- odstranění veškerého odpadu vzniklého při plnění veřejné zakázky z koleje;
- zajištění nezbytné ochrany vnějších prvků staničního i traťového zařízení ovlivněných nebo bránících činnosti speciálního vozidla použitého pro plnění této veřejné zakázky.