**Příloha 2**

# Technické podmínky

1. Reprofilace musí být realizována v souladu s interními předpisy zadavatele (především předpisy SŽ S3/1 „Práce na železničním svršku“ a SŽ S3 „Železniční svršek“) a normou ČSN EN 13231-2 (73 6374) „Železniční aplikace - Kolej - Přejímka prací - Část 2: Přejímka reprofilace kolejnic na širé trati, výhybkách, výhybkových konstrukcích a dilatačních zařízeních “.
2. Reprofilace musí zasahovat minimálně 5 metrů před počáteční styky i za koncové styky výhybky, přičemž součástí těchto úseků mohou být i výběhy dle předpisu SŽ S3/1 „Práce na železničním svršku“. Úseky mezi výhybkami a výhybkovými konstrukcemi, které jsou kratší než 5 metrů, budou reprofilovány pouze v rozsahu své délky.Reprofilace nesmí zasáhnout do výhybky nebo výhybkové konstrukce, která není zadána k reprofilaci.
3. Reprofilace musí být realizována kolejovými speciálními vozidly. Pouze ve výměnové části výhybek v oblasti od hrotu jazyka po šířku hlavy jazyka maximálně 40 mm. 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.
4. Zhotovitel musí disponovat zařízením na měření povrchových vad kolejnic na bázi ET/PT, systémem na měření podélného a příčného profilu pro účely doložení výsledného profilu kolejnic. Uchazeč také musí disponovat měřícím přístrojem typu CALIPRI nebo jiným obdobným zařízením tak, aby bylo možné vkládat příčné profily do sběrnice dat CTD.

Úběr materiálu během reprofilace ve výhybkách musí být takový, aby bylo dosaženo požadovaného příčného a podélného profilu a byly odstraněny vady kolejnice dle předpisu SŽ S3/7 „Vady a lomy pojížděných součástí železničního svršku“. Z kolejnice však nesmí být odstraněno více jak 2 mm materiálu na temeni hlavy kolejnice. Hlubší vady, jejichž úplné odstranění by vyžadovalo úběr více než 2 mm materiálu na temeni hlavy kolejnice musí být schváleny objednatelem před začátkem reprofilace. Pro úběr materiálu během reprofilace v úsecích běžné koleje mezi výhybkami platí pravidla uvedená pro reprofilaci ve výhybkách.

1. 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 větvě výhybky, a to v souladu s ČSN EN 13231-2;
* 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 větvě výhybky v souladu s předpisem SŽ S3/1 „Práce na železničním svršku“;
* porovnáním digitálně změřených příčných profilů v místě šířky hrotu srdcovky 40 mm před a po reprofilaci v souladu s předpisem SŽ S3/1 „Práce na železničním svršku“;
* porovnáním výsledného digitálně změřeného profilu s požadovaným profilem v alespoň jednom místě každého úseku mezi výhybkami, 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 13231-2.

1. Správná trajektorie přechodu kola z opornice na jazyk a zpět, stejně jako bezpečnost vedení kola ve výměnové 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.
2. Podélný profil bude hodnocen a dokladován v souladu s ČSN EN 13231-2, uplatní se požadavky třídy 1. Podélný profil se dokladuje:

* ve střední části výhybky ve všech kolejnicových pásech a;
* v úsecích mezi výhybkami, které jsou delší než 10 m v obou kolejnicových pásech;
* alespoň v jednom místě v minimální délce 1 m. Dále se podélný profil dokladuje místech, které určí technický dozor zadavatele.

1. Příčný a podélný profil měří a dokladuje Zhotovitel nejpozději do tří pracovních dnů po provedení reprofilace. Kontrola prací prostorovými šablonami PŠR-1 a PŠR-3 musí být provedena Zhotovitelem ihned po provedení reprofilace.
2. Provedení prací je vyžadováno v souladu se zákony, předpisy ČR a EU, technickými normami dle TKP a předpisy Správy železnic, státní organizace včetně vedení typizovaného stavebního deníku
3. Komunikace během plnění veřejné zakázky mezi zadavatelem a vybraným dodavatelem (včetně případných poddodavatelů) bude probíhat v českém jazyce.
4. Práce budou probíhat na území v rámci OŘ Praha se zaměřením na hlavní tratě. Například ve stanicích:

* Praha - Hl. n;
* Praha – Holešovice;
* Praha – Vršovice;
* Praha – Libeň;
* Beroun;
* Benešov u Prahy;
* Roztoky u Prahy;
* Zdice;
* Nelahozeves;
* Kolín;
* Velim;
* Cerhenice;
* Pečky;
* Tatce;
* Poříčany;
* Český Brod;
* Úvaly;
* Praha Běchovice;
* a jiné v rámci celého obvodu OŘ Praha.

1. Součástí plnění veřejné zakázky, tzn. součást 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.