

ZKUŠENOSTI ZHOTOVITELE S REALIZACÍ OPRAVNÝCH A ÚDRŽBOVÝCH PRACÍ PRO SZDC

**Ing. Břetislava Vyhlídalová
TOMI - REMONT a.s.**

1. ÚVOD

Firma TOMI - REMONT a.s. dlouhodobě realizuje opravné práce u OŘ Olomouc, Ostrava a Brno, údržbové práce pak u OŘ Olomouc a Ostrava.

Opravné a údržbové práce vykonáváme pro správy tratí, pro správy mostů a tunelů a pro správy budov a bytového hospodářství. Jelikož největší objem prováděných prací naší firmou je pro správy tratí, zaměřím se na práce, konané právě pro ně.

2. OPRAVNÉ PRÁCE

V rámci opravných prací se řeší nejčastěji práce typu těžká střední oprava kolejí a výhybek, výměny kolejnic, opravy geometrických parametrů koleje, navařování, svařování. Dále investor v rámci opravných prací požaduje opravy výhybek a přípojí a opravy přejezdových konstrukcí.

Zadávací dokumentace

K dispozici jako podklad pro realizaci obdržíme v některých případech zjednodušenou projektovou dokumentaci, často pouze technickou zprávu a výkaz výměr.

Zjednodušená PD řeší geometrické parametry koleje, konstrukční uspořádání železničního svršku a bezstykovou kolej. Obvykle vůbec neřeší konstrukční uspořádání železničního spodku, izolované styky, propojky, ukolejnění, ..., úpravy přejezdových konstrukcí a úpravy mostů a propustků v daném opravovaném úseku, nezabývá se organizací výstavby a dokladová část (inženýrské sítě) nebývá vždy úplná – pouze informativní. Zadávací dokumentace neřeší, pokud se vyskytnou problémy s prostorovou průchodností. Setkáváme se s případy, že vzdálenosti k návěstidlům, nástupištím a rampám jsou menší i o 50 - 80 mm. Pokud se něco má realizovat v rámci železničního spodku, obvykle je tento požadavek popsán v technické zprávě

Technická zpráva bývá často jen soupis požadovaných prací a upřesnění jak materiálů, tak činností, které zajišťuje objednatel a které zhotovitel.

Realizace:

- Při vlastní realizaci se setkáváme s tím, že v daném úseku nejsou nebo jsou, ovšem poškozeny, zajišťovací značky. Tady jako zhotovitel občas narážíme na problém - nemáme dostatečný časový prostor na to, abychom v období mezi rozhodnutím soutěže a zahájením výluky značky osadili, ty aby zkonsolidovaly a následně se mohly zaměřit;

- Z našeho pohledu se v některých případech opravuje krátký úsek nebo část zhlaví bez ohledu na směrové a výškové deformace. Potom bývá problém navrhnout geometrické uspořádání koleje s ohledem na ČSN 736360- 1. Výsledkem pak mohou být zbytečné lomy nivelety, směrové oblouky s menšími poloměry a v krajních případech i kolejová S;
- Pokud se v rámci opravných prací dělá oprava přejezdu, tak bývá často problém s jeho uzávěrou, zvláště pokud se tato vyřizuje v nedostatečném časovém předstihu a některý z účastníků řízení má připomínky nebo vysloví nesouhlas;
- Je to stejný problém, který jsem uváděla u zajišťovacích značek – často se velmi brzy po ukončení výběrového řízení zahajuje výluka, tím pádem musíme naléhat na příslušné magistráty měst - odbory dopravy, Policii ČR - odbor dopravy, správy silnic, ... aby se k uzávěře vyjádřily, ovšem rozhodně nemají zákonem daných 30 dnů na vyjádření. Ale např. u OŘ Brno je běžné, že v těchto případech začne uzávěru předjednat ve vlastní režii a následně předá v soutěži vybrané firmě;
- A poslední, ale rozhodně ne nevýznamný problém, který máme my, ovšem následně i investor s tím, že termín ukončení výběrového řízení a termín zahájení realizace ve většině případů, a to již několik let, neodpovídá dodacím lhůtám výhybkových součástí. Tady by velmi pomohlo, kdyby v řádném předstihu tyto materiály objednávala jednotlivá OŘ a posléze by objednávky převzala vítězná firma dle výsledku výběrového řízení. Termíny dodání výhybkových součástí se prodlužují přímo úměrně k rostoucímu objemu stavebních prací pro SZDC.

Plnění termínů zakázek v řádné kvalitě pozitivně ovlivňuje včasná a důsledná příprava realizace zakázky. Výchozím předpokladem je přiměřenost a komplexnost předávaných podkladů pro realizaci. Jsme si vědomi toho, že jak investor, tak i realizační firma musí reagovat v časové tísní dané lhůtami pro výběrová řízení, plánované výluky, ...

3. ÚDRŽBOVÉ PRÁCE

Zadávací dokumentace

Myslím, že forma zadávání údržbových prací prošla po technické stránce zadávání značným historickým vývojem. A změny, které se dějí, jsou z pohledu zhotovitele ku prospěchu věci. Ještě před zhruba osmi lety obsahoval platný výkaz výměr mnohem méně položek, takže jsme v průběhu roku společně s investorem naráželi na několik problémů, z nichž jako hlavní vidím následující:

- a) během roku se vyskytly práce, které byly z pohledu investora nutné provést, nicméně patřičné položky nebyly obsaženy v rozpočtu;
- b) investorem odhadované množství na začátku roku se v průběhu roku změnilo a museli jsme se vypořádat s tím, že některé položky zůstávaly nedočerpány, jiné byly přečerpány, ...
- c) smlouva byla podepsána do konce roku, na začátku roku tedy bylo „hluché místo“, jelikož nová smlouva ještě nebyla uzavřena a investor tedy pracně

zajišťoval především finančně náročnější nepředpokládané práce (např. prasklou srdcovku, ...).

V prvních letech, kdy se údržbové práce soutěžily, byly konkrétní požadavky zadávány způsobem např.: v tom a v tom traťovém úseku se vymění 20 pražců, v té a té staniční koleji 5 pražců, v té a té výhybce dva pražce a vyčistí se podmáčená místa, ... Tedy investor se snažil s minimem prostředků odstranit závady, které považoval za nejhorší. Naštěstí tato doba je snad natrvalo pryč, protože tento styl údržby je naopak velmi nákladný – když vyměníme ve výhybce pražce pouze dle aktuálního stavu pražců a drážebnosti upevňovadel a nevezmeme do úvahy rovněž závady v rozchodu koleje, dochází ke zvýšenému dynamickému namáhání a tím k rychlejšímu opotřebování nového materiálu.

V současnosti se na údržbové práce uzavírají rámcové smlouvy s datem ukončení díla březen, duben následujícího roku a myslím, že by se měly, vzhledem k výše uvedenému, uzavírat na dva i tři roky. V praxi se ukazuje, že vzájemná delší spolupráce vyhovuje oběma stranám.

Položkový rozpočet je mnohem obsáhlejší a jsou rozhodující jednotkové ceny, ne množství.

Realizace

V současnosti je snahou u většiny okrsků plánovat údržbové práce tak, aby se provedly ve stanici nebo v mezistaničním úseku ucelené, kompletní práce. Mnohdy se využívají i výluky, které probíhají v rámci opravných nebo investičních prací. Velmi zodpovědně si takto drobné akce připravují u OŘ Olomouc.

Stálým problémem je to, že se finanční zdroje na údržbové práce uvolňují postupně, aniž je známo, zda se naplní částka uvedená v rámcové smlouvě jako celková.

Jednotliví traťmistři si z tohoto důvodu nejsou zcela jisti, v jakém finančním objemu si mají práce plánovat na jednotlivé měsíce a zhotovitelům se špatně plánují především dělnické kapacity.

Údržbové práce nám bývají zadávány různě – u OŘ Ostrava se to děje formou měsíčních objednávek, ke kterým je přiložen i výkaz výměr a tato forma zadávání nám velmi vyhovuje.

Nemáme problém ani se zadáváním formou volného soupisu nebo spíš popisu požadovaných prací.

Bohužel, občas se ještě vyskytuje – máme pro to pracovní název „živelné“ zadávání. Například dostaneme požadavek, že tam a tam za dva dny začíná výluka a po nás se požadují ty a ty výkony. Pak se samozřejmě může stát, že při nejlepší vůli nejsme schopni tento požadavek splnit – neseženeme materiál, stroje, lidi, ... Přitom by stačilo dát požadavky ve větším časovém předstihu.

Myslím, že to lze – výluky jsou přece známy 3 měsíce dopředu ...

Ale i v zadávání se postupuje malými krůčky dopředu, myslím, že všichni traťmistři již pochopili, že firmy, které dělají údržbu, nebudou mít tzv. „lidi na skladě“ a čekat, jestli je ten který den budou nebo nebudou na okrsku potřebovat. Takový luxus si žádná firma nedovolí.

4. ZÁVĚR

Závěrem bych chtěla říct, že považuji provádění opravných a údržbových prací jako důležitou součást našich služeb, které jsme schopni Správě železniční dopravní cesty nabídnout. Současně vnímáme, že i pro zadavatele těchto prací a současně správce odpovědného za stav železniční dopravní infrastruktury je a jistě i bude prioritou kvalitní a odpovědný zhotovitel, který se nebude chovat pouze jako obchodník, ale bude mít základní strojní a lidské kapacity v přiměřeném rozsahu k realizovaným akcím a díky tomu bude schopen i operativněji reagovat na aktuální podmínky.

Vážím si toho o to víc, že si dobře pamatuji dobu, kdy jsme údržbové práce začali realizovat a museli jsme čelit mnoha problémům – naši dělníci byli zvyklí dělat pouze z nového materiálu, nejlépe v nepřetržitých výlukách, stavbyvedoucí dle projektové dokumentace, kterou si mohli dostatečně dopředu nastudovat, atd.

Dnes si troufnu tvrdit, že na opravných a údržbových pracích vytváříme s investorem tým, jehož společnou snahou je za daných podmínek zkvalitnit stav železničních tratí.

A na úplný závěr

Do budoucna by bylo vhodné, snad i nezbytné, a to vzhledem ke koordinaci výluk v rámci grafikonu, ale také k lepšímu plánování strojních a lidských kapacit, jakož i k možnostem zajišťování materiálu, soutěžit a zasmluvnit opravné a údržbové práce v dostatečném předstihu před jejich realizací a na období delší než pouze jednoho roku!

Lektoroval: Ing. Radovan Kovařík, SZDC Praha