



KOORDINACE PRACOVNÍCH BALÍKŮ A ÚSTNÍKŮ PROJEKTU. PŘÍPRAVA PERIODICKÝCH ZPRÁV A PRÁVIDELNÁ KOMUNIKACE S TA R. ORGANIZACE SCHŮZÍ VÝBORU PROJEKTU

Zpracoval: Ing. Petr Bílý, Ph.D. (Fakulta stavební VUT v Praze)

Souhrn

Nastavený model víceetapového řízení projektu se v minulých letech osvědčil. Probíhá v souladu s plánem projektu v následujících úrovních:

- Strategické řízení: manažerka projektu, řídicí výbor, Výborový výbor.
- Taktické řízení – vedoucí pracovních balíků.
- Operativní řízení – odpovědní ředitelé, vedoucí výzkumníci a experti, tajemník projektu.

V prvních letech projektu byl všemi partnery akceptován velmi efektivní způsob komunikace. Probíhá jak horizontální přenos informací v rámci pracovních balíků a mezi jednotlivými ředitelskými subjekty, tak vertikální směrem od vedení projektu a výboru k jednotlivým ředitelům i pracovním skupinám. Dochází k větší provázanosti mezi pracovními balíky i k lepší spolupráci s potenciálními odběrateli výzkumu.

Důležitým prostředkem komunikace zůstávají externí a interní webové stránky projektu, kterých členové ředitelského týmu využívají pro interní sdělení a ukládání výstupů a odborná veřejnost především k získávání informací o dosažených výsledcích.

Aktivity vedení projektu

Výroční zpráva za rok 2016 byla na základě podkladů ředitel zpracována manažerkou projektu v součinnosti s tajemníkem v úvodu v žádném termínu a v souladu s požadavky poskytovatele. Hodnocení zpravodaje bylo pozitivní. Nejen že bylo dosaženo všech plánovaných výsledků, ale některé další výsledky byly vytvořeny nad rámec plánu. V hodnocení zprávy za rok 2016 se opakuje výzva týkající se nedokončených certifikací a kterých metodik. Certifikace bohužel stále nebyly dokončeny, avšak probíhají kroky k nápravě tohoto nepříznivého stavu.

Od r. 2017 nahradila firma VPÚ DECO Praha dosavadního ústníka projektu firmu SDS Exmost, která z projektu odstoupila z důvodu insolvence. Převzala cca 85 % výzkumných aktivit. Zbýlých 15

% převzal stávající ústník – společnost Pontex. Z hlediska vnitřního se nevyskytly žádné problémy, s novým ústníkem byla navázána operativní spolupráce. Z hlediska financování VUT vrátilo nevyčerpanou podporu za SDS Exmost, částku vymáhá v insolvenčním řízení.

Během roku se tak jako doposud konaly otevřené schůzky zástupců ředitelů jednotlivých pracovních balíků za účasti tajemníka projektu. Na nich se kontroluje průběh aktivit a jejich soulad s plánem, plánují další činnosti a sleduje provázanost s dalšími balíky s maximální snahou balíky propojovat.

Zasedání řídicího výboru

Zasedání řídicího výboru se pravidelně konají dvakrát do roka, obvykle v dubnu a říjnu. Jarní zasedání v r. 2017 opět probíhala korespondenčně způsoby, nebo nebylo potřeba schvalovat žádné významné změny v řešení projektu. Odpovědnými ředitelům byly zaslány informace o plánovaném průběhu řešení v roce 2017.

Řídicí výbor se fyzicky sešel 19. 10. 2017 na Fakultě stavební VUT v Praze, aby projednal zejména následující body:

- Návrhy na úpravy rozpočtu CESTI a plánu práce:
 - Přesun finančních prostředků v rozpočtu společnosti Skanska a.s. mezi balíky WP1 a WP7.
 - Přesun finančních prostředků v rozpočtu společnosti Skanska a.s. mezi balíky WP3 a WP5.
 - Drobné úpravy termínů ukončení některých aktivit a výsledků balíků WP1 a WP4.
- Povinnosti ředitelů v rámci ukončení roku a sestavení pravidelné zprávy za rok 2017.
- Potenciální možnosti pokračování spolupráce partnerem CESTI po skončení projektu v r. 2019 například v rámci vznikajícího programu TA R Národní centra kompetence, konkrétně 2. kolo, jehož řešení by mělo začít od roku 2020: volba nosných témat, potenciální ústníci.

Zasedání V deckého výboru . 1

První zasedání V deckého výboru se konalo v centrále společnosti Metrostav a.s. v Praze. Obsah jednání byl následující:

- Prezenace prof. Ing. Jana L. Vítka, CSc. dokládající zapojení společnosti Metrostav v balíčkách WP3 a WP4.
- Informace tajemníka CESTI o stavu příprav konference BESTInfra v září 2017.
- Informace o stavu aktivit jednotlivých WP.

Zasedání V deckého výboru . 2

Druhé zasedání V deckého výboru se konalo 20. září 2017 na Fakultě stavební VUT v Praze, tedy v předvečer zahájení mezinárodní konference BESTInfra 2017. Obsah jednání byl následující:

- Informace k navrhovaným změnám (viz jednání řídicího výboru).
- Výzva k aktivitám směřujícím k zapojení stávajících i potenciálních dalších účastníků v programu TA Ř Národní centra kompetence.
- Informace o průběhu výzkumných aktivit všech pracovních balíčků.

Kooperace s CESTI Users Group

Komunikace s CESTI Users Group probíhala v roce 2017 zejména formou bilaterální spolupráce se SŽDC a SD, dvěma nejvýznamnějšími státními organizacemi v oblasti navrhování, výstavby a provozu dopravní infrastruktury. Po celkovém nastavení spolupráce s SD v roce 2016 se v roce 2017 přistoupilo k řešení konkrétních bodů, zejména:

- Příprava nových technických podmínek MD Ř (v gesci SD) – zejména TP259 pro obrusné vrstvy se sníženou hlučností a aktuální diskuse nad celkovou revizí TP148.
- Příprava programu měření únavových charakteristik asfaltových směrů typu VMT – podklad pro inženýry SD.
- Účast zástupce CDV na inženýrské pracovní skupině pro ověření životnosti CB kryt, která pracuje v rámci SD Ř.

Poněkud neustálý vývoj nastal v oblasti spolupráce s SD na poli rozpínavých reakcí v cementobetonových vozovkách. A koliv CESTI dlouhodobě nabízí spolupráci a probíhá diskuse na toto téma, SD nedodalo potřebná data. Namísto toho si objednalo výzkum v Německu, kam data poskytl. Bude zvažován další postup v této záležitosti.

Spolupráce se SŽDC se vyvíjela následovně:

- Zástupci SŽDC pravidelně dostávají zprávy o inženýrské práci k WP2.

- Probíhal workshop „Hodnocení dynamických účinků v koleji“ dne 15. 8. 2017 v Praze.
- Na základě podkladů od SŽDC byla provedena podrobná analýza geometrických parametrů koleje ve zkušebním úseku Domažlice za 5leté období, výsledky předány.
- Jednání o organizaci výluk se zástupci SŽDC probíhala několikrát za přítomnosti a ve spolupráci s firmou KPM Consult. Podle informací SŽDC se nyní z poznatků dostávají do zadávacích dokumentací k opravným pracím – roste tlak na zkracování výluk a jejich umístění do méně dopravně exponovaných úseků, a tedy jejich menší vliv na provoz.
- Se zástupci SŽDC je diskutováno průběžné sledování a vyhodnocování zkušebních úseků.
- Byla vytvořena metodika pro hodnocení LCC výhybek.
- Z výsledků měření tuhostí podložek pod patu kolejnice vyplynuly základní zásady pro uspořádání zkoušek, které byly předány kromě zástupce SŽDC také především výrobcům podložek a laboratorům, které dané zkoušky realizují.
- V oblasti diagnostiky a předcházení rozvoje skluzových vln a vlnovitosti probíhá jednání za účelem sjednocení formátů dat s SŽDC z hlediska vzájemné porovnatelnosti dat z měření.

Dalším spolupracujícím subjektem je Dopravní podnik města Brna, jenž nemá vlastní metodiku vyhodnocování skluzových vln, avšak je si v domněnutosti vědom danou problematiku. Měření tramvajových tratí v porovnání s železničními vyžadují rozdílný přístup z hlediska specifické koncepce provozování drážní dopravy, například vyšší hustota dopravy.

Ve spolupráci se Středočeským krajem a za významné podpory Státního fondu dopravní infrastruktury byl v roce 2017 navržen a následně realizován zkušební úsek v délce necelého kilometru se třemi variantami směru recyklace za studena. Návrh jednotlivých variant byl proveden v rámci experimentálních aktivit FSv VUT v Praze stejně jako následně kontrolní zkoušky z vlastní realizace. Pozornost byla věnována charakteristikám požadovaným technickými podmínkami TP 208. Dále se provedla vizuální kontrola během vlastní realizace a ve spolupráci se zhotovitelem stavby se uskutečnily statické zatěžovací zkoušky.