

Podmínky provozuschopnosti mostních provizorií určených ke vložení na železniční dopravní cestě ve správě SŽDC

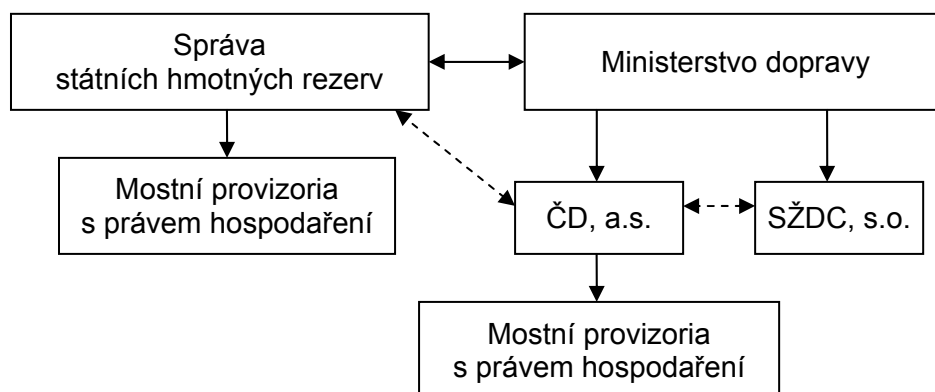
Ing. Zdeněk Nečekal, SŽDC, s.o., oddělení železničních mostů a tunelů

V současné době jsou mostní provizoria z důvodu organizačních změn, které proběhly u drážních složek, ve značném počtu ve vlastnictví cizích subjektů. Pro zajištění bezpečnosti a provozuschopnosti železniční dopravní cesty je nutné stanovit stejné podmínky pro vkládání MP platné pro všechny subjekty, které vlastní MP nebo k nim mají právo hospodaření.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, převzala k 1. 1. 2003, v souladu se zákonem č. 77/2002 Sb. o transformaci státní organizace České dráhy, která byla transformována na akciovou společnost České dráhy (dále i ČD, a.s.) a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, mimo jiné i povinnost zajišťovat provozuschopnost a bezpečnost železniční dopravy na železniční dopravní cestě. Povinnost vytvářet podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a železniční dopravy jí byla rovněž uložena zákonem č. 266/1994 Sb. Do konce roku 2002 zajišťovaly tyto povinnosti České dráhy, státní organizace.

V počátcích činnosti Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále též jen „SŽDC“) byla část kapacit potřebných pro zajištění správy a provozuschopnosti železniční infrastruktury ponechána u Českých drah, a.s. SŽDC uzavřela s Českými drahami, a.s. na zajištění těchto činností tříletou smlouvu. V souladu se smlouvou byla SŽDC prováděna i péče o mostní provizoria a hospodaření s těmito mostními provizorii (dále i MP) prostřednictvím Správ dopravních cest.

System správy mostních provizorií - organizační uspořádání k 1. 1. 2003



V roce 2004 byla evidována inventární mostní provizoria v celkovém počtu 302 ks. Výkon správcovské činnosti prováděly příslušné Správy dopravní cesty, Správy mostů a tunelů v obvodech, ve kterých jim byla mostní provizoria svěřena do správy. Požadované opravy a údržbové práce na mostních provizoriích byly statutárně prováděny vlastními kapacitami správ mostů a tunelů. Jednalo se o inventární mostní provizoria o rozpětí do 30 m, která byla vkládána do železniční dopravní cesty, především jako krátkodobá mostní provizoria. V období od roku 2004 do roku 2007 došlo postupně ke snižování inventárního počtu mostních provizorií z 302 na 171 kusů.

Mostní provizoria byla v rámci snižování rozdělena následujícím způsobem:

- 1) mostní provizoria pro zajištění železničního provozu
- 2) mostní provizoria nadbytečná
- 3) mostní provizoria určená k vyřazení z evidence

Mostní provizoria byla po vyřazení z evidence prodána do kovošrotu, případně byla v rámci likvidace rozebrána na jednotlivé části a prodána cizím vlastníkům na pomocné podpěrné konstrukce, zavážecí dráhy nebo byla umístěna u správ dopravních cest pro zajištění stavební činnosti (opravné a údržbové práce). Současně se snižováním počtu mostních provizorií byla provedena i optimalizace (snižování) počtu úložišť. Byla ponechána úložiště s dobrým přístupem pro příjezd dopravních a mechanizačních prostředků, vhodnými manipulačními prostory pro použití silniční a kolejové techniky. V souvislosti s dalším snižováním finančních nákladů se provedla i redukce počtu provozních zaměstnanců.

V roce 2007 byla provedena další optimalizace činnosti spojená se správou mostních provizorií.

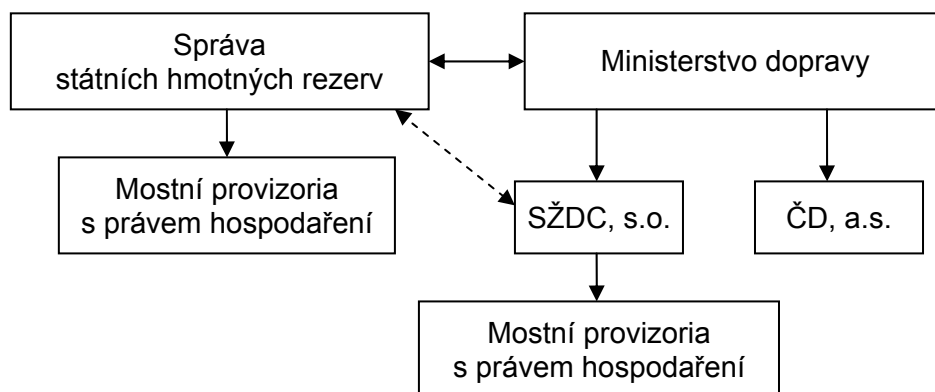
Byly zvažovány následující varianty:

- 1) ponechání stávajícího počtu mostních provizorií
- 2) snížení stávajícího počtu mostních provizorií
- 3) stanovení minimálního počtu mostních provizorií

Posouzení výše uvedených variant si již vyžádalo účast a stanovisko odboru krizového řízení a bezpečnosti ČD, a.s. Následně bylo rozhodnuto o snížení stávajícího počtu mostních provizorií. V rámci optimalizace počtu mostních provizorií byl také uskutečněn jejich částečný odprodej stavebním firmám. Celkem bylo prodáno 46 mostních provizorií.

K 1. 7. 2008 došlo, na základě usnesení vlády České republiky č. 848/2007 Sb. a zákona č. 179/2008 Sb., k převedení funkce provozovatele dráhy na SŽDC. V rámci této události došlo k organizační změně ve výkonu správy u mostních provizorií pod SŽDC. Na ředitelství SŽDC garantují a zajišťují tyto povinnosti vlastníka Odbor traťového hospodářství, oddělení železničních mostů a tunelů ve spolupráci s odborem provozuschopnosti.

System správy mostních provizorií - organizační uspořádání k 1. 7. 2008

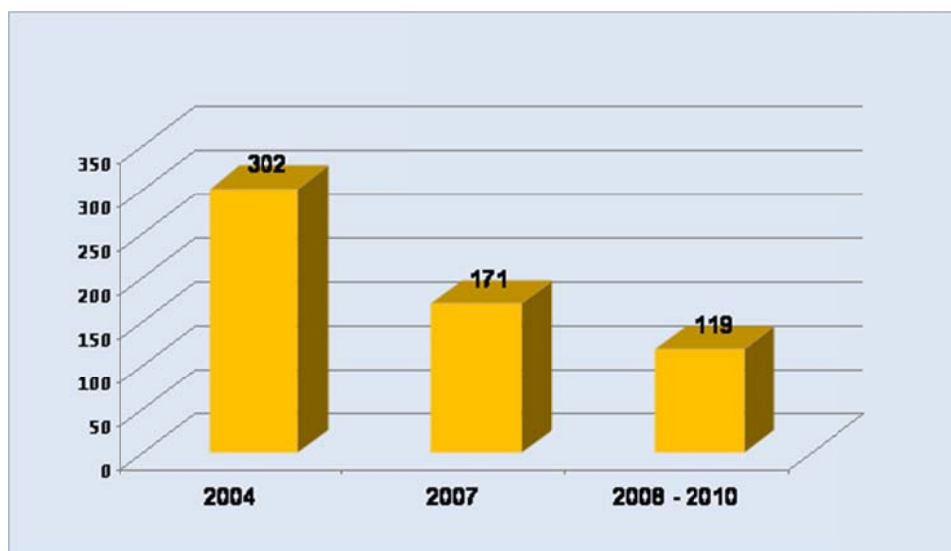


Správy státních hmotných rezerv (dále jen SSHR) vlastní železniční mostní materiál ve formě pohotovostních zásob. Jedná se o konstrukční prvky pro provizorní, mostní a podpěrné konstrukce – IP volné nosníky, železniční most ŽM 16 a podpěrná konstrukce PIŽMO, které jsou uloženy do skladovaných souprav ve skladech SSHR v Borohrádku, Chrasti, Oknech, Pačejově, Chropyni, Studenci a Vanfsdorfu. Jsou používány především pro krizové situace nebo stavební činnost.

Provizorní, mostní, nosné konstrukce z volných nosníků jsou používány jako jednootvorové konstrukce do rozpětí 25 m. V případě požadavků na provizorní přemostění jednoho otvoru o rozpětí větším než 25 m je možné použít prvkové nosné konstrukce ŽM 16.

Podmínky použití:

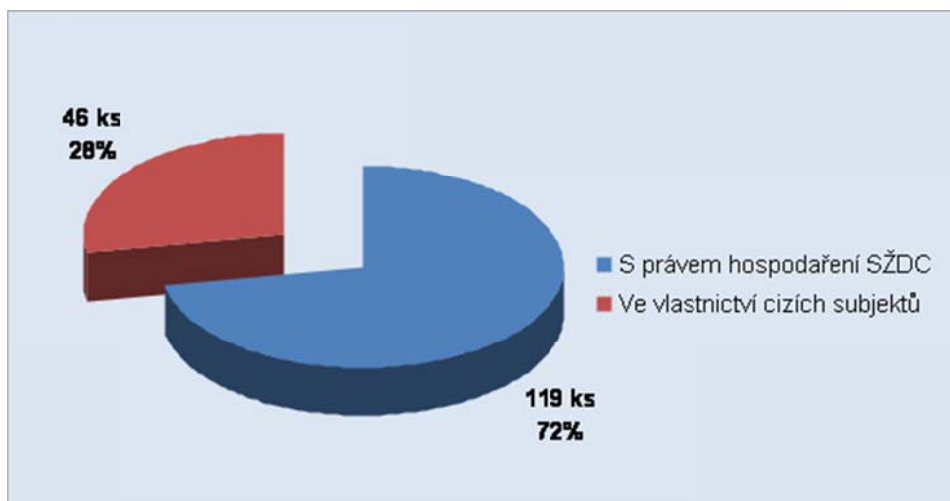
- 1) řešení krizových stavů - zapůjčení železničního mostního materiálu se provádí bezúplatným způsobem. Žádost o zápůjčku předkládá Správa železniční dopravní cesty na Ministerstvo dopravy.
- 2) stavební činnost - zapůjčení železničního mostního materiálu pro opravy a rekonstrukce mostních objektů je zajištěno formou placeného pronájmu. Stavebník předkládá požadavek na SSHR prostřednictvím Ministerstva dopravy a odboru krizového řízení SŽDC.



Optimalizace počtu MP od roku 2004 do roku 2010

Před prodejem mostních provizorií byla mostní provizoria o rozpětí do 30 m ve správě Českých drah a.s. a následně u SŽDC, kde byl uplatňován již léty prověřený systém jejich správy.

Převedením (prodejem) části mostních provizorií do vlastnictví cizích subjektů vznikla situace, kdy SŽDC byla zbavena možnosti výkonu dohledu u těchto provizorií a pozbyla přehled, jak je s mostními provizorii zacházeno, např. zda jsou v požadovaném stavu, jestli nejsou používána za nesprávným účelem atp. Z pohledu SŽDC, která je odpovědná za zajištění bezpečnosti železničního provozu, se jevílo jako nezbytné stanovit podmínky, které jednoznačně určí provozuschopnost mostních provizorií pro vložení do železniční dopravní cesty.



Skladba vlastnictví u MP v roce 2010

Stanovení podmínek provozuschopnosti mostních provizorií určených ke vložení na železniční dopravní cestě ve správě SŽDC.

V současné době probíhá připomínkové řízení směrnice, ve které budou přesně specifikovány podmínky provozuschopnosti mostních provizorií. V níže uvedeném textu jsou uvedena vybraná ustanovení připravované směrnice.

Cílem připravované vnitřní směrnice je stanovit, za jakých podmínek a v jakém stavu je možné mostní provizoria z hlediska provozuschopnosti uplatnit na železniční dopravní cestě ve správě SŽDC, ať již se jedná o železniční mostní provizoria ve správě SŽDC nebo jsou vlastníky MP ostatní subjekty.

Směrnice stanoví, kdy MP splňuje podmínky provozuschopnosti a to:

- bylo provedeno technické prověření MP odpovědným zaměstnancem SŽDC,
- vlastní konstrukce je fyzicky ve vyhovujícím stavu zjištěném prohlídkou,
- existuje dokumentace,
- existuje řádně vedená evidence o používání,
- MP je řádně skladováno a udržováno.

Technické prověření

V rámci technického prověření (dále jen TP) předpokládá vnitřní směrnice provádění těchto úkonů:

- prohlídka MP,
- kontrola úplnosti dokumentace,
- kontrola úplnosti MP, součástí a dílců MP,
- kontrola evidence (evidenční listy), kontrola záznamu o užívání MP,
- vyhodnocení a vyhotovení zápisu z TP.

Platnost TP bude udělována na nejvíce 5 let. TP bude platné po celou dobu předpokládaného vložení, nejméně však 6 měsíců po době vložení.

Pokud uplyne TP v době vložení MP bude prováděna dohlédací činnost ve smyslu předpisu SŽDC (ČD) S5.

Zápis z TP vyhotoví zaměstnanec provádějící technické prověření se stanoviskem, zda MP je nebo není způsobilé z hlediska provozuschopnosti. V případě, že MP nevyhoví

požadavkům kladeným na provozuschopnost, bude v rámci prohlídky navrženo opatření pro uvedení MP do provozuschopného stavu.

Prohlídka mostních provizorií

Kontrola fyzického stavu bude prováděna, formou provedení prohlídky, odpovědným zaměstnancem. V případě potřeby, např. při zjištění deformace, oslabení v rozhodujících průřezích vlivem koroze atd., je možné požadovat provedení statického posouzení, jako součást prověření MP.

Odpovědnost za požadovanou kvalitu a závěry uvedené v prohlídce bude mít provádějící zaměstnanec, který vyhotoví protokol se stanoviskem, zda je MP způsobilé ke vložení do ŽDC. V případě, že MP nevyhoví požadavkům kladeným na provozuschopnost, bude v rámci prohlídky navrženo opatření pro uvedení MP do provozuschopného stavu.

Kontrola úplnosti dokumentace

Projektovou dokumentaci včetně výrobní dokumentace předloží správce nebo vlastník v rámci TP. V případě, že nelze dohledat projektovou dokumentaci a výrobní dokumentaci bude nutné vypracovat zjednodušenou dokumentaci, která obsahuje výkresovou dokumentaci a dokladovou část.

Vedoucí TP provede kontrolu kompletnosti a úplnosti projektové a výrobní dokumentace.

Kontrola úplnosti mostních provizorií, součástí a dílců mostních provizorií

Předmětem kontroly bude prověření dokladů o řádné inventarizaci a kompletnosti MP.

Kontrola součástí a dílců u různých typů MP z dvojčítých nosníků, MP jednodukomorových a dvouukomorových, souprav mostních konstrukcí z nosníků IP se provede dle seznamu dílců nosné konstrukce MP a součástí MP (ložiska, úložné bloky apod.). Samostatně se zkontrolují další oddělené součásti souprav MP, např. podlahy, poj. úhelníky, chodníkové konzoly, bedny se spojovacím materiálem apod.

Obdobná kontrola ve zjednodušeném rozsahu se vykoná u volných prvků, tj. když netvoří soupravy např. u samostatných IP nosníků je kontrola prováděna dle seznamu dílců a součástí MP, obdobně u PIŽMA.

Kontrola evidence (evidenční listy), kontrola záznamu o užívání mostních provizorií

Provádí se kontrola úplnosti evidenčních, konstrukčních, statických charakteristik a záznamů o použití MP uváděných v evidenčním listu atp.

Při kontrole správnosti uváděných údajů v evidenčních listech týkajících se evidenčních, konstrukčních a statických charakteristik, záznamů o vložení MP se bude postupovat dle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) S5.

Registr, údržba a skladování mostních provizorií

K zajištění okamžité provozuschopnosti MP, jednotné evidence a záchovné péče bude veden centrálně na OŽMT registr MP. Pro zařazení MP do registru a jejich udržení v registru bude povinné předání údajů, které jsou uvedeny v jeho tabulkovém přehledu. Registr bude umístěn na webových stránkách SŽDC. Na MP zařazená do registru se bude nahlížet jako na prověřené mostní konstrukce, okamžitě provozuschopné pro vložení do trati.

Ostatní inventární konstrukce

Ostatními inventárními konstrukcemi se rozumí konstrukce montované ze zásobních jednotek ŽM 16, ŽM16 M, ŽBM 30, ŽM 60, PIŽMO.

Pro navrhování a montáž základních druhů MP typu, ŽM 16, ŽM 16M, IP a PIŽMO je možné využívat jako instruktážní pomůcky:

- Modernizovaný železniční most ŽM 16M – č. j. 5241/VS VUŽ/1980,
- Železniční most ŽM 16 – vydaná pod zn. Žel – 6 – 2/1-3 1959,
- Normálie zatímních železničních mostů z IP nosníků - č. j. 10459/74 ze dne 7. 11. 1974,
- Mostní pilíř PIŽMO – vydaná pod zn. Žel – 6 – 4/1 1964.

Vlastník nebo správce předloží prohlášení, že se jedná o originální, nepoškozené vyrobené díly.

Závěr

Mostní provizoria již nejsou ve výlučném vlastnictví drážních složek. Je nutné vytvořit pravidla, za jakých podmínek mohou soukromé subjekty uplatnit vlastní mostní provizoria v rámci železniční dopravní cesty. Z registru MP bude zřejmé, v jaké skladbě jsou MP v daném čase k dispozici. Tím se rozšiřují možnosti pro efektivnější využívání MP a snadnější sestavení podnikatelských záměrů. Směrnice bude dále vhodnou pomůckou pro projektanty a stavební firmy v rámci realizace jejich stavební činnosti.