

NOVELIZACE PŘEDPISU ČD S 3 „ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK“

Milan HŘEBAČKA

Doc., Ing., CSc., ČD DDC, Technická ústředna dopravní cesty, Bělehradská 22,
120 00 Praha 2

Abstrakt

ČD (ČSD) S 3 „Železniční svršek“ je jedním ze základních služebních předpisů Českých drah řady „S“. Po více jak dvacetileté účinnosti od roku 1980 dochází k jeho novelizaci. Autor popisuje novou koncepci zpracování a podává stručnou charakteristiku každé ze šestnácti relativně samostatných Částí nového předpisu ČD S 3 „Železniční svršek“. Současně autor uvádí souvztažnosti vyplývající z novelizace předpisu na škálu souvisejících služebních předpisů a služebních rukovětí.

1 Úvod

Současný služební předpis ČD (ČSD) S 3 „Železniční svršek“ je v souboru služebních předpisů ČD řady „S“ nosným předpisem pojednávajícím v rozhodující míře o konstrukci železničního svršku. Předpis ČD (ČSD) S 3, jeden ze základních předpisů ČD v oblasti stavební, je v účinnosti již více jak 20 let (od 1.9.1980)!

V úvodních ustanoveních stávajícího předpisu ČD (ČSD) S 3 je uveden jeho rámcový obsah se zaměřením na projektování, stavbu, údržbu a rekonstrukci železničního svršku. Původním vydáním tohoto předpisu se soustředily zcela, nebo částečně některé dříve platné předpisy o železničním svršku a výnosy dlouhodobé platnosti do jednoho předpisu. O velké aktuálnosti předpisu svědčí potřeba jeho trvalé inovace. Předpis, který je v současnosti tvořen základní předpisovou částí a má dále 43 příloh (z toho nyní 7 neobsazeno), prošel od svého vydání v roce 1980 již osmi Změnami. Jednalo se o vydání změn či oprav některých původních příloh, o zrušení nebo vydání nových příloh. Změny předpisu postupně vyšly v letech 1983, 1988, 1989, 1994, 1996, 1998, 1999 a poslední osmá Změna v roce 2000.

Náplní Změny č. 6 (účinnost od 1.2. 1998) bylo i vydání plně novelizované kmenové předpisové části. V rámci vydání posledních dvou Změn (Změna č. 7 – účinnost od 1.2.1999 a Změna č. 8 – účinnost od 1.4.2000) se jednalo o:

- vydání nové přílohy (č. 24 „Upevnění kolejnic“),
- úplné přepracování deseti příloh,
- oprava třinácti příloh a základní předpisové části,
- zrušení tří příloh.

Výše uvedený velký rozsah příslušných Změn jako i velmi krátká časová období mezi posledními čtyřmi Změnami (po roce 1994) jasně signalizovaly potřebu a nutnost zásadního přepracování celého předpisu. Vzhledem k tomu, že koncepce novelizovaného předpisu již byla připravena a odsouhlasena, vlastní zpracování předpisu ČD S 3 „Železniční svršek“ začalo bezprostředně po vydání již zmíněné poslední Změny č. 8, tj v polovině roku 2000.

2 Koncepce zpracování novelizovaného předpisu ČD S 3 „Železniční svršek“

Původní materiál k návrhu nové koncepce služebního předpisu ČD S 3 „Železniční svršek“ byl zpracován na oddělení železničního svršku a spodku TÚDC již v září 1996. Návrh byl v rámci TÚDC projednán a dopracován ve vazbě na související předpisy a byl předložen k posouzení stálé pracovní skupině pro železniční svršek (odborníci z O13 DDC, OŽSS TÚDC, ST SDC, SS DDC a vysokých škol). Po vícečetných jednáních na různých úrovních se konečně v listopadu 1998 dospělo na jednání této stálé pracovní skupiny k zásadní shodě o nové koncepci zpracování novelizovaného předpisu ČD S 3.

Přijaté zásady koncepce stanovily, že předpis bude zahrnovat pouze technickou problematiku železničního svršku. Při přepracování předpisu se od stávajícího předpisu oddělily text a přílohy, které obsahují provozní a technologické zásady při údržbě a kontrole stavu železničního svršku.

Současný předpis obsahuje konkrétní technické údaje jak v člancích základního textu, tak i v člancích jednotlivých příloh. V žádném případě se nejedná o „různou váhu“ článků podle zařazení do základní textové části resp. do příloh a z tohoto důvodu se odsouhlasil návrh, že nový předpis již nebude tvořen základní předpisovou částí a jednotlivými přílohami, ale bude tvořen ucelenými relativně samostatnými částmi pojednávajícími komplexně o dané problematice. Z tohoto rozhodnutí dále vyplynula nutnost i sloučení několika stávajících příloh do příslušných částí. Nový předpis má tedy skladební charakter jednotlivých částí a odstraní se současná „dvoukolejnost“ (textová část + přílohy).

Nově koncipovaný předpis ČD S 3 zahrnuje celou technickou oblast konstrukce železničního svršku koleje a výhybek. Problematika správcovské činnosti a technologie zřízení a údržby železničního svršku koleje a výhybek bude zahrnuta v jiných předpisech. Bylo pochopitelně nutné, aby obsahová náplň všech tří dílčích okruhů celé problematiky (konstrukce, technologie, správa) byla řešena souběžně a v úzké vazbě. Jinak zvolený postup by nemohl zaručit logickou návaznost a provázanost celé problematiky.

Novelizovaný předpis ČD S 3 „Železniční svršek“ byl zpracováván v nové koncepci tak, aby se přepracoval nejen po stránce formální, tj sloučení věcně příslušných článků základní části předpisu a příslušné přílohy (příloh), ale především po stránce obsahové. Formulace článků, náplň tabulek, obrázků a vzorů musí odpovídat současným poznatkům a potřebám, musí odpovídat souvisejícím normám, předpisům a celé řadě technických dokumentů a musí mít jednoznačnou vypovídající schopnost.

V průběhu projednávání koncepce se tříbily i jednotlivé navrhované části z hlediska názvu, logiky jejich začlenění v rámci celého předpisu a především vlastní obsahové náplně. Výsledkem tohoto procesu je nově koncipovaný předpis, který je členěn do jednotlivých částí takto:

ČD S 3 Část první	-	Základní ustanovení
ČD S 3 Část druhá	-	Zařazení kolejí a výhybek do řádů
ČD S 3 Část třetí	-	Zajištění prostorové polohy koleje
ČD S 3 Část čtvrtá	-	Kolejnice
ČD S 3 Část pátá	-	Kolejnicové podpory
ČD S 3 Část šestá	-	Spojovací a upevňovací součásti železničního svršku
ČD S 3 Část sedmá	-	Sestavy železničního svršku a jejich použití
ČD S 3 Část osmá	-	Zvláštní konstrukce železničního svršku
ČD S 3 Část devátá	-	Výhybky, kolejové spojky a kolejové křižovatky
ČD S 3 Část desátá	-	Kolejové lože a jeho uspořádání
ČD S 3 Část jedenáctá	-	Uspořádání stykované a bezstykové koleje
ČD S 3 Část dvanáctá	-	Železniční svršek na mostních objektech
ČD S 3 Část třináctá	-	Úprava železničního svršku pro speciální zařízení dopravní cesty
ČD S 3 Část čtrnáctá	-	Propojky, lanová propojení, ukolejnění a izolované styky kolejnic
ČD S 3 Část patnáctá	-	Vyzískaný materiál železničního svršku
ČD S 3 Část šestnáctá	-	Doplňující technické podmínky pro geometrické a prostorové uspořádání kolejí

3 Charakteristika jednotlivých částí předpisu

Každá ze šestnácti výše uvedených, relativně samostatných částí novelizovaného předpisu bude dále ve stručnosti podle své obsahové náplně popsána a uvedou se také její základní faktografická data.

3.1 Základní ustanovení - Část první

Část první je nadstavbovou pro dalších patnáct Částí předpisu. Je vstupem do problematiky řešené celým předpisem ČD S 3 „Železniční svršek“. Ve stručnosti charakterizuje celou odbornou náplň předpisu ve všech dalších Částech. Mimo záznam o změnách, rozsah znalostí, seznam použitých značek a zkratek, soupis stávajících předpisů a norem a přechodných ustanovení se předpisová ustanovení této části zaměřují především na evidenci železničního svršku (pasport, nákresné přehledy, atd.), také na technické podmínky pro geometrické a prostorové uspořádání kolejí a na jakost materiálu železničního svršku.

Část první se skládá z 86 článků (neobsazeno 16).

3.2 Zařazení kolejí a výhybek do řádů - Část druhá

Změnou č. 8 stávajícího služebního předpisu ČD (ČSD) S 3 se přešlo při zařazení kolejí a výhybek z devíti na šest řádů. Zásady zařazení traťových a staničních kolejí a výhybek do řádů včetně způsobu výpočtu podle výsledného přepočteného provozního zatížení zůstávají v Části druhé novelizovaného předpisu zachovány.

Část druhá se skládá z 21 článků (6 neobsazeno) a 2 tabulek.

3.3 Zajištění prostorové polohy koleje - Část třetí

Část třetí uvádí zásady pro zajištění prostorové polohy koleje. Náplň stávající přílohy č. 11 předpisu zůstává v podstatě zachována. Tato Část především pojednává o způsobech zajištění prostorové polohy koleje, o evidenci a správě, o druzích, umístění zajišťovacích značek a zaměření jejich polohy a o metodách pro ověření prostorové polohy koleje. Ze změn, resp. doplnění je potřebné např. poukázat na ucelenou dokumentaci, kterou předává zhotovitel stavby. Kromě úvodního listu, seznamu použitých bodů vytyčovací sítě, seznamu pravoúhlých rovinných souřadnic a výšek zajišťovacích značek, záznamu o projektovaném zajištění koleje, tabelogramu pro metodu dlouhých tětiv a podélného profilu musí zhotovitel stavby dále předat i měřičskou dokumentaci (tj. měřičský zápisník, výpočetní protokol, kalibrační protokol měřičských prostředků) a seznam souřadnic a výšek hlavních bodů trasy.

Do volby typů zajišťovacích značek se doplňují i párové (protilehlé) zajišťovací značky, které se přednostně použijí v železničních stanicích a na dvoukolejných a vícekolejných tratích.

Grafické schéma podélného profilu, mimo jiné také s doplněnými údaji o zajištění koleje, je rozšířeno a detailněji propracováno (vzor 6). Toto schéma je doplněno i o vzory detailu kresby (vzor 6a).

Část třetí se skládá z 89 článků (10 neobsazeno), 3 tabulek, 12 obrázků a 7 vzorů.

3.4 Kolejnice - Část čtvrtá

Do této Části se zapracovaly příslušné články základní textové části stávajícího předpisu a čtyři přílohy (č. 13, 14, 15 a 17). Část čtvrtá pojednává o dodávání a značení kolejnic, uvádí tvary kolejnic a jazyků výhybek ležících v kolejích ČD a jejich základní statické veličiny. Rovněž pojednává o sledování kolejnic v záruční době a o uložení kolejnic.

Zásadní změnou oproti stávajícímu předpisu je nový způsob posuzování únosnosti kolejnic a jazyků výhybek. Od původního Winklerova způsobu výpočtu (tuhé nepoddajné podpory) se přešlo na objektivnější způsob, ve kterém se zohledňuje i kvalita pražcového podloží, stav kolejového lože (součinitel ložnosti). Výsledná hodnota mechanického napětí v kolejnicovém pásu je dána součtem účinků zatížení, teplotního rozdílu a vlastního napětí posuzovaného prvku, které vzniká při výrobě. Výsledné napětí kolejnic a jazyků výhybek musí odpovídat mechanickým vlastnostem kolejnic. Výpočet slouží především pro posouzení provozních možností a pro navrhování. Nelze jej zjednodušeně použít jako hlavní prostředek např. pro hledání příčin nehodové události.

Část čtvrtá se skládá z 58 článků (12 neobsazeno), z 10 tabulek a 5 obrázků.

3.5 Kolejnicové podpory - Část pátá

Část pátá především zahrnuje stávající přílohy č. 20 a 21 a příslušné články základní textové části. Pojednává o betonových pražcích, dřevěných pražcích a mostnicích a reaguje na možnost zřízení kompaktní koleje (pevné jízdni dráhy) u ČD. Znění jednotlivých článků je opraveno podle současného stavu, případně jsou zařazeny nové aktuální články. Např. čl. 20 uvádí, že vady betonových pražců a jejich vliv na životnost pražce a bezpečnost provozu se posuzují podle služebního předpisu ČD S 68 „Vady betonových pražců“.

Část pátá se skládá ze 45 článků (8 neobsazeno), ze 2 tabulek a 7 obrázků.

3.6 Spojovací a upevňovací součásti železničního svršku - Část šestá

V Části šesté jsou uvedeny zásady pro spojovací a upevňovací součásti železničního svršku. Tato Část zahrnuje především stávající přílohu č. 24 a je rozšířena např. o použití spojkových šroubů u ocelových a plastových spojek. Pojednává o podmínkách funkčnosti upevnění a spojení kolejnic a o skladování drobného kolejiva a upevňovadel.

Část šestá se skládá ze 17 článků (6 neobsazeno), z 12 tabulek a z 13 obrázků.

3.7 Sestavy železničního svršku a jejich použití - Část sedmá

Část sedmá je počtem stran nejobsáhlejší. V základu zahrnuje stávající přílohu č. 4, ale je výrazně doplněna. Charakterizuje přehled sestav železničního svršku ať již stávajících, či nově zřizovaných typů upevnění. Velmi názorně v obrázkové a související tabulkové části podává podstatné informace o jednotlivých typech upevnění a uvádí vždy přehled potřebného svrškového materiálu. V této Části jsou zařazeny i jednotlivé možnosti úpravy rozchodu koleje na jednotlivých typech upevnění a nechybí ani shrnující tabulka o použití materiálu železničního svršku v kolejích ČD.

Část sedmá se skládá z 24 článků (8 neobsazeno), z 15 tabulek a 28 obrázků.

3.8 Zvláštní konstrukce železničního svršku - Část osmá

Část osmá zahrnuje příslušné články ze stávající základní textové části předpisu. Pojednává o konstrukčních úpravách na železničních přejezdech a přechodech, o prostředcích proti putování kolejnic a pražcových kotvách, o přídržných a ochranných kolejnicích, o dilatačním zařízení a o ozubnicových drahách. Uvádí rovněž konstrukční úpravy na čistících a prohlížecích jámách, dezinfekčních kolejích a na točnicích, přesuvnách a kolejových váhách.

Část osmá se skládá ze 71 článků (16 neobsazeno)

3.9 Výhybky, kolejové spojky a kolejové křižovatky - Část devátá

Výhybky, kolejové spojky a kolejové křižovatky se zřizují a udržují podle technických ustanovení uvedených v této Části. Základem je stávající příloha č. 27, která byla aktualizovaná na současný stav. V Části deváté jsou uvedeny zásady celkového konstrukčního uspořádání a specifikace ve výměnové a srdcovkové části výhybek. Pojednává se o ohřevu výhybek, o značení konstrukcí a o ovládání výhybek. Jsou uvedeny meze opotřebení, příslušné tolerance a také jsou uvedeny závady, na které je nutno ihned reagovat bezpečnostním opatřením. V této Části jsou také uvedeny zásady pro skladování výhybkových konstrukcí a součástí.

Část devátá se skládá z 89 článků (20 neobsazeno), z 10 tabulek a ze 2 obrázků, které ozřejmují tzv. bezpečnostní míry v srdcovkách výhybek.

3.10 Kolejové lože a jeho uspořádání - Část desátá

Část desátá navazuje především na stávající přílohy č. 2 a 25. Stanovuje základní podmínky pro zřizování kolejového lože, pojednává o materiálu a o vlastním uspořádání

kolejového lože. Stanovuje zásady pro tloušťku lože, profil lože v kolejích a výhybkách a pro úpravu kolejového lože na mostních objektech a v tunelech. Uvádí se i technické podmínky, které musí kolejové lože splňovat v průběhu své životnosti.

Část desátá se skládá ze 61 článků (10 neobsazeno), 2 tabulek a 11 obrázků.

3.11 Uspořádání stykované a bezstykové koleje - Část jedenáctá

Část jedenáctá zahrnuje stávající přílohy č. 18, 19, 22 a 29 a příslušné články základní textové části. Pojednává o rozdělení pražců v koleji a ve výhybkových konstrukcích, o dilatačních spárách kolejnic, o zkrácených kolejnicích v oblouku a o koleji s vystřídánými kolejnicovými styky. Příslušná ustanovení stanovují také zásady ke konstrukci kolejnicových styků.

Část jedenáctá se skládá z 59 článků (12 neobsazeno), 3 tabulek a 7 obrázků.

3.12 Železniční svršek na mostních objektech - Část dvanáctá

Část dvanáctá sjednocuje ustanovení o železničním svršku na mostních objektech. Vychází z příslušných ustanovení základní předpisové části a ze stávající přílohy č. 3. Pojednává především o novém železničním svršku na mostních objektech - o kolejnicích a jejich uložení a upevnění na kolejové podpory, o pražcích, mostnicích, pozednicích a kolejovém loži. Další předpisová ustanovení stanovují podmínky a zásady pro možnost použití bezstykové koleje na mostech, pro úpravy koleje na mostních objektech, na nichž nelze zřídit bezstykovou kolej a pro použití pojistných a zajišťovacích úhelníků.

Část dvanáctá se skládá ze 120 článků (12 neobsazeno), ze 2 tabulek a z 8 obrázků.

3.13 Úprava železničního svršku pro speciální zařízení dopravní cesty - Část třináctá

Část třináctá částečně navazuje např. na stávající přílohu č. 43 a na některé články v základní textové části. V zásadě však jde o nově sestavenou část, jejíž předpisová ustanovení pojednávají o zařízení spádovišť, indikátoru horkoběžnosti a indikátoru plochých kol, o kolejnicových maznicích, magnetických značkách a o prvcích sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, umístěných na železničním svršku. Podstatnou součástí jsou ustanovení, která vymezují umístění speciálních zařízení dopravní cesty s cílem nenarušit funkci železničního svršku, nezasahovat nepřipustným způsobem do průjezdného průřezu a nevytvářet překážky pro údržbu a opravy železničního svršku.

Část třináctá se skládá z 51 článků (14 neobsazeno), ze 3 tabulek a 4 schémat.

3.14 Propojky, lanová propojení, ukolejnění a izolované styky kolejnic - Část čtrnáctá

Základem zpracování Části čtrnácté byla příloha 38 stávajícího předpisu. Nově zpracovaná Část je však pojata komplexněji, je výrazně upravena a rozšířena a naopak neobsahuje články, které se týkají oprav a údržby (např. výměna kolejnic atd.). Pojednává o zásadách v konstrukci koleje (měrná svodová admitance, elektroizolační vlastnosti prvků kolejového roštu, hodnoty elektrického odporu pražců a kolejových polí, atd.). Například článek 29 této části uvádí, že zhotovitel je povinen zaznamenávat v Zápisu o měření výsledky měření elektrického odporu smontovaných kolejových polí (výhybek) a přiložit je k dokladům o přejímce. Další předpisová ustanovení pokrývají problematiku izolovaných styků kolejnic, vodivých propojení kolejnic, ukolejňování konstrukcí, způsoby připojení vodičů ke kolejnicím a zásady pro zajištění spolehlivé funkce a bezpečného stavu elektrických silových a zabezpečovacích zařízení.

Část čtrnáctá se skládá z 94 článků (18 neobsazeno) z tabulky a z 10 obrázků.

3.15 Vyzískaný materiál železničního svršku - Část patnáctá

Část patnáctá navazuje hlavně na stávající přílohu 41. V jednotlivých člancích pokrývá především oblast kategorizace vyzískaného materiálu a jeho rozdělení do skupin. Dále pojednává o podmínkách pro vyzískávání a regeneraci materiálu a v tabulkách, které jsou členěny podle konstrukčních součástí železničního svršku, stanovuje podmínky pro zařazení vyzískaného materiálu do jednotlivých kategorií. V tabulkách jsou uvedeny konkrétní meze a další podmínky pro posuzování technických vlastností, podle kterých se materiál železničního svršku člení na zánovní, užitý a materiál k regeneraci.

Část patnáctá se skládá z 44 článků (12 neobsazeno) a z 16 tabulek.

3.16 Doplnující technické podmínky pro geometrické a prostorové uspořádání kolejí - Část šestnáctá

Tato Část se výrazně vymyká z původních koncepcí o náplni předpisu (technická ustanovení pro železniční svršek), ale z hlediska komplexnosti, například pro projektování je účelná a velmi potřebná. Stanovuje doplňující technické podmínky pro geometrické uspořádání kolejí a výhybek. Část šestnáctá obsahuje odkazy na příslušné TNP a doplňující ustanovení pro průjezdné průřezy (na obr. 1 a 2 jsou uvedeny obrysy průjezdných průřezů Z-GC a Z-GČD), ustanovení pro prostorové uspořádání mostních objektů a podjezdů železničních tratí, světlý tunelový průřez, umístění trakčních podpěr, atd. Dále předpisová ustanovení této Části pojednávají o osových vzdálenostech kolejí, volném schůdném a manipulačním prostoru, geometrických parametrech kolejí, poloze námezníků, zásadách pro použití výhybkových konstrukcí a jejich sestav a o omezení traťové rychlosti a nedostatku převýšení v závislosti na provozních a traťových podmínkách.

Část šestnáctá se skládá z 82 článků (16 neobsazeno), z 7 tabulek a ze 3 obrázků.

4 Připomínkové a schvalovací řízení

Vzhledem ke snaze o co nejrychlejší a přitom kvalitní zpracování předpisu se na jednotlivé jeho Části vytvořily samostatné pracovní skupiny. I když hlavní zátěž a odpovědnost ležela na STaB TÚDC a na O 13 DDC, jednalo se o týmovou práci se zapojením celé řady odborníků z jiných organizačních jednotek DDC, pochopitelně nevyjímaje zástupce těch, kterým by měl předpis být co nejbližší.

Protože se jednalo o velký rozsah a složitost řešené problematiky, připomínkové řízení se uskutečnilo podle časového plánu zpracování v pěti etapách, kdy v první etapě v listopadu 2000 se projednávaly návrhy Částí tři a devět a pak postupně se uskutečnily další etapy v únoru, dubnu, červnu a srpnu 2001. Připomínky jednotlivých účastníků připomínkového řízení (KVŘ DOP, DDC, vybraných výkonných jednotek a odborných útvarů DDC, atd.) byly projednány a uzavřeny za osobní účasti připomínkujících, zpracovatelů jednotlivých Částí, zodpovědných pracovníků TÚDC a gestorského útvaru O13 DDC. Tato druhá vlna připomínkového řízení se uskutečnila opět po etapách v období leden 2001 až říjen 2001. Předpis jako celek se všemi šestnácti Částmi (po zpracování přijatých projednaných připomínek) se předložil do schvalovacího řízení 4.3.2002 s tím, že jeho účinnost byla stanovena na 1.9.2002. V době zpracování tohoto příspěvku (počátek května) se zapracovaly záležitosti vyplývající ze schvalovacího řízení a předpis se právě postupuje ke chvalovacímu podpisu.

5 Související služební předpisy a služební rukověti

Již při projednávání koncepce zpracování předpisu ČD S 3 „Železniční svršek“ se přijaly zásady pro celou řadu souběžných kroků a opatření. Přijalo se významné rozhodnutí, že problematika bezстыkové koleje (stávající příloha 30) bude z předpisu ČD S 3 prakticky vysunuta, zůstane nadále ucelená (vazba konstrukce + údržba) a bude zpracována jako samostatný služební předpis ČD S 3/2 „Bezстыková kolej“ s účinností rovněž k 1.9.2002. Ke stejnému datu bude stanovena i účinnost Změny č. 1 služebního

předpisu ČD S 3/1 „Předpis pro práce na železničním svršku“ a nového předpisu ČD S 3/3 „Železniční svršek úzkorozchodných drah“.

S účinností od 1.1.2003 se připravuje schválení a vydání následujících souvisejících TNP:

- Změna č. 1 služební předpisu ČD S 2/3 „Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah“,
- novelizovaný služební předpis ČD S 3/5 „Předpis pro svařování součástí železničního svršku v traťovém hospodářství“,
- nový služební předpis ČD S 68 „Vady betonových pražců“,
- nová služební rukověť ČD SR 103/6 (S) „Výkresy materiálu pro železniční svršek – Výhybky soustavy UIC 60 a S 49 2.generace“,
- nová služební rukověť ČD SR 103/7 (S) „Pasportní evidence železničního svršku“.

Aby nevznikl nesoulad ve výkladu platných TNP v období 1.9.2002 až 1.1.2003 bude v předstihu k datu účinnosti novelizovaného předpisu ČD S 3, nového předpisu ČD S 3/2 a Změny č. 1 předpisu ČD S 3/1 vydán výnos DDC s přechodnými ustanoveními k účinnosti předpisu ČD S 3.

6 Závěr

Vzhledem k velkému objemu a náročnosti problematiky ČD S 3, ČD S 3/1, ČD S 3/2 předpokládá se tisk předpisu a jeho distribuce tak, aby se s ním příslušní pracovníci měli možnost seznámit v časovém předstihu před jeho účinností k 1.9.2002 (cca období šesti týdnů). Zodpovědní pracovníci za zpracování a další zpracovatelé se snažili připravit předpisová ustanovení o železničním svršku tak, aby byla na úrovni doby, aby byla zcela jednoznačná v souladu s požadavky bezpečnosti provozu a zpřísněnými nároky na kvalitu. Předpokládáme, že sžití se s novelizovaným předpisem ČD S 3 nebude dlouhé. Práce na TNP je prací průběžnou a bez odezvy uživatelů TNP by tato práce ztrácela schopnost mít soulad v čase a kvalitě. Budeme proto každému vděční za jakoukoliv připomínku a podnět k vydanému služebnímu předpisu ČD S 3 „Železniční svršek“.

Literatura

- [1] ČSD S 3 „Železniční svršek“, 1980
- [2] ČSD S 3 „Změna č. 1, 2, 3“
- [3] ČD (ČSD) „Změna č. 4, 5, 6, 7, 8“
- [4] ČD S 3 „Železniční svršek“ – pracovní materiály
- [5] HŘEBAČKA, M. *Norma ČSN 73 6360-1, 2 a novelizace předpisu ČD (ČSD) „Železniční svršek“*, in: Železniční spodek a svršek Českých drah, Olomouc, 1997