

Most ponad železnicu v Seredi je v horšom **stave ako sme predpokladali**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií vydalo v auguste 2013 s účinnosťou od 15.12.2013 TP 14/20013

TECHNICKÉ PODMIENKY SYSTÉM HOSPODÁRENIA S MOSTAMI

Tento materiál na 35 stranách podrobne rozpisuje predmet technických podmienok a zásad pre vykonávanie súboru činností vlastníkov/správčov mostov, ktorých cieľom je zabezpečiť potrebné informácie o mostoch a ich vyhodnotenie (spracovanie) pre výber a zostavenie poradia opráv, rekonštrukcií alebo prestavieb (O,R,P) vybraných mostov na prípravu a realizáciu, pre zaistenie prevádzkovej spôsobilosti, bezpečnosti a efektívnosti.

V súvislosti s hodnotením, ktoré podľa diagnostiky stavu dostalo mesto 6. 2. 2019 na vedomie, ma zaujala

Tabuľka 1 Stupne stavebno-technického stavu vzhľadom ku rozsahu porúch na strane č. 17 materiálu.

Stupeň	Stav	Popis porúch prvku, časti alebo objektu
I.	bezchybný	bez akýchkoľvek skrytých alebo zjavných porúch
II.	veľmi dobrý	výskyt len vzhľadových porúch, ktoré neovplyvňujú zaťažiteľnosť mostu
III.	dobry	výskyt väčších, zaťažiteľnosť mostu neovplyvňujúcich porúch
IV:	uspokojivý	výskyt porúch, ktoré nemajú okamžitý vplyv na zaťažiteľnosť mostu, avšak ktoré ju môžu v budúcnosti ovplyvniť
V.	zlý	výskyt porúch, ktoré majú nepriaznivý vplyv na zaťažiteľnosť mostu, ale sú odstrániteľné ešte bez výmeny poruchových súčastí
VI.	Veľmi zlý	výskyt porúch, ktoré ovplyvňujú zaťažiteľnosť a nedajú sa odstrániť bez výmeny poruchových alebo doplnenia chýbajúcich súčastí
VII.	havarijný	výskyt porúch, ktoré ovplyvňujú zaťažiteľnosť mostu do takej miery, že vyžadujú okamžitú nápravu k odvráteniu hroziacej katastrofy

Nie bez zaujímavosti je aj tabuľka na nasledujúcej 18. strane materiálu

Tabuľka 2 Skupiny mostov z hľadiska hodnotenia naliehavosti ich opravy

Skupina	Charakteristika
A	mostné objekty, ktoré je nutné opraviť ihneď pre odstránenie rizika možnej havárie.
B	mostné objekty, ktoré je nutné opraviť v blízkej budúcnosti.
C	mostné objekty, ktoré je žiaduce opraviť v najbližšom plánovacom období z hľadiska súčasného stavu a ekonomických dôvodov (rýchlo sa zvyšujúce finančné náklady na opravu v prípade jej oddialenia).
D	mostné objekty, ktoré vyžadujú opravu ako aj zvýšenú periodicitu a úroveň prehliadok.
E	mostné objekty vyžadujúce väčšiu pozornosť pri prehliadkach a zvýšenú údržbu.

F	<i>mostné objekty vyžadujúce štandardnú údržbu.</i>
G	<i>mostné objekty, ktoré vzhľadom na ich stavebno-technický stav a vek nie je rentabilné opravovať, v záujme zachovania bezpečnosti prevádzky do jej ukončenia vyžadujú zvýšenú údržbu a zvýšenú periodicitu a úroveň prehliadok; je potrebné plánovať výstavbu nového objektu.</i>

Primátor mesta spolu s pracovníkmi oddelenia rozvoja mesta ako aj zástupcovia Krajského Dopravného inšpektorátu, Okresného Dopravného inšpektorátu, Okresnej správy ciest , OOPZ Sereď, Okresného úradu Trnava, odboru cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Ozbrojených síl Slovenskej republiky – Ministerstva obrany SR, Správy a údržby ciest Trnavského samosprávneho kraja, Trnavského samosprávneho kraja, odboru dopravnej politiky, Slovenskej správy ciest, Investičnej výstavby a správy ciest – Bratislava a Okresného úradu Galanta, odboru cestnej dopravy a pozemných komunikácií boli 6. 2. 2019 v malej zasadačke MsÚ oboznámení s obsahom záverečnej správy, ktorá v časti 8.1 Diagnostika mostnej konštrukcie obsahuje tieto informácie:

„Na základe podrobnej mostnej prehliadky a realizovaných diagnostických prác konštatujem, že pozdĺžne a priečne predpätie nosnej konštrukcie je vo veľmi zlom stave, na spodnej strane nosnej konštrukcie sú výrazné priečne trhliny a existujúca konštrukcia je v súčasnom stave vystavená silnému pôsobeniu bludných prúdov. Degradácia mostnej konštrukcie je zrejmá aj z porovnania súčasného stavu konštrukcie so stavom zachyteným pri diagnostike realizovanej v roku 2011.“

Tu by som sa pozastavil s malou poznámkou. Z citovaného textu je jasné, že na diagnostikovanie mosta bol v roku 2011 určite nejaký dôvod, no do roku 2019 jeho správca konkrétne kroky, ktoré by most ponad železničnú trať v Sereďi zachránili, neurobil. Dôsledok dnešného stavu potvrdzuje veta uvedená správe z vykonaných meraní:

„Pôvodne plánované zaťažovacie skúšky mostnej konštrukcie (statická aj dynamická) neboli vzhľadom na zistený stav nosnej konštrukcie kvôli obavám z kolapsu nosnej konštrukcie pri skúškach zrealizované.“

Správa v časti 8.3 Stavebno-technický stav mosta hovorí:

„Na základe vykonanej diagnostiky, prehliadky a statického prepočtu možno technický stav mosta označiť stupňom VII. HAVARIJNÝ Znamená to, že stav porúch je na hranici havárie a vyžaduje okamžité opatrenia (uzavretie mosta).“

Zdroj - Teraz.sk 9.2.2019 – sekcia Ekonomika VÚD: V zlom až havarijnom stave je na Slovensku tisíc cestných mostov

„Podľa Ľubomíra Palčáka z Výskumného ústavu dopravného (VÚD) sa stav cestných mostov rozdeľuje do siedmich kategórií od veľmi dobrého až po havarijný. V posledných troch kategóriách, teda v zlom, vo veľmi zlom a v havarijnom stave sa nachádza tisíc z nich. Mosty na Slovensku podľa Palčáka podliehajú pravidelným kontrolám. "Čo sa týka vykonávania kontrol, systém je dobrý. Horšie je to s dlhodobým nedostatkom financií," konštatoval pre TASR. Dlhodobo sa podľa jeho slov dáva na opravy málo financií a väčšinou sa riešia až havarijné stavy. "Problém je v tom, že keď neriešime prvé problémy, ale až zlý, či veľmi zlý stav, financií treba viac," opísal Palčák.“

Financie dnes už nie na rekonštrukciu, ale na postavenie úplného nového mosta ponad železničnú trať v Seredi boli a stále sú alfou a omegou riešenia problému. Jeho príbeh ukazuje, že s modernizačným dlhom, ktorý zanechalo predchádzajúce zriadenie si nevie poradiť ani dnešný politicko-ekonomický model riadenia spoločnosti. Vek mosta postaveného v roku 1950 nakoniec nie je dôležitý. Dnes je podstatné to, že premávka po ňom je dňom 25.2.2019 od polnoci obmedzená pre všetky vozidlá s hmotnosťou vyššou ako 3,5 tony.

Ľubomír Veselický