

Po deseti letech

Píše se rok 1999. To je předposlední rok našeho tisíciletí, přestože se zdá, že řada lidí by již chtěla oslavit konec tisíciletí poněkud předčasně, tj. letos. Rok 1999 je však i rokem 10. výročí od pádu komunistického režimu v naší zemi. Právě nyní v rámci připomenutí tohoto jubilea, se setkáváme s různými názory, jak byly naplněny naše představy o přechodu na nové politické a ekonomické zřízení. Průzkumy veřejného mínění nejsou v některých případech příliš optimistické, avšak domnívám se, že bylo dosaženo značného pokroku.

Z pohledu rozvoje stavebnictví se událo mnoho. Rozpad některých velkých firem, vznik řady menších, změny v legislativě i změny přímo na stavenišťích vyústily v podstatně změněný výrobní program i postavení jednotlivých subjektů. Zatímco dříve se stavělo podle možností někdy i diktátu dodavatelů, dnes rozhodují investoři o tom jak bude dílo vypadat. Vznikla řada nových budov i jiných objektů, které vytvořily nové dominanty a často výrazně změnily charakter obcí, zejména okrajových částí měst. Obchodní centra se supermarketů různého zaměření a velikosti, multikina a inovované tovární haly přibližují naše obce těm, které jsme mohli vidět v zemích západní Evropy. Stavby ekologické, vedoucí ke zlepšení kvality ovzduší a čistším řekám jsou málo viditelné. Na venkově vznikají nová sídliště rodinných domů s vysokým standardem bydlení. V městech je nahrazena unifikovaná panelová výstavba v množství omezenější, avšak kvalitnější zástavbou bytových objektů, začleněných do zeleně, nabízejících řadu bytových variant a další vybavení jako garážová stání, obchody, kombinaci s kancelářskými objekty apod. Otázka bydlení je stále nedořešená. Dosavadní přehnaná regulace nájmu bytovému problému neprospívá. Vyřešit jej mohou jen naši občané, kteří se o své bydlení postarají sami, stejně jako tomu je na venkově, nebo u bytových družstevníků, kteří i za minulého režimu museli vydat mnoho prostředků a energie, aby si bydlení opatřili.

V oblasti dopravní infrastruktury vytvořil svobodný rozvoj i prostor pro různé iniciativy, které neumožňují rychlejší projednávání jednotlivých akcí a způsobují zpoždění i tam, kde jinak omezené finanční prostředky nejsou brzdou rozvoje. Je však nutné si uvědomit, že bez dálniční sítě a železničních koridorů se naše země neobejde a nebude moci být začleněna do Evropské unie jako plnoprávný stát. Je také známo, že rozvoj dopravy přináší do oblasti pracovní příležitosti a tím i pomáhá řešit sociální problémy. Zpomalení počátečního rozvoje stavebnictví v minulých letech i letos vedlo k vážným problémům mnoha firem a k ostrému konkurenčnímu boji, což je důsledkem i nedostatku státních zakázek.

Jedeme-li po české krajině, je téměř všude vidět stavební aktivita. Lidé přestavují, opravují a stavějí nové. Centra obcí se renovují a lépe vynikají historické objekty. To je důkazem, že jsme národem aktivním a i když statistické údaje jsou někdy konzervativnější, rozhodně nepůsobíme dojmem stagnující země. Do budoucna si tedy můžeme přát, aby rozvoj našeho stavebnictví pokračoval, překonal současnou stagnaci, a pomohl docílit zlepšení životní úrovně a vytvořit příjemné životní prostředí v naší malé, avšak atraktivní zemi.

Jan L. Vítel

Skladová hala ŠKODA Mladá Boleslav

Storage Hall ŠKODA, Mladá Boleslav

Hana Gattermayerová, Milan Mužík, Zdeněk Skalický

Skladová hala s označením U 50 je součástí nových investic ŠKODA AUTO a.s. Mladá Boleslav. Konstrukce, jejíž realizace byla zahájena v roce 1998, je jedním z nejrozsáhlejších železobetonových skeletů, který byl v posledních letech realizován v montované technologii. V příspěvku je popsáno řešení jednotlivých dílců montované konstrukce, především vzhledem ke složitým uzlovým stykům částí haly.

Storage hall U 50 is a part of the ŠKODA AUTO J.S.C. Mladá Boleslav new investments. The construction, whose implementation was launched in 1998, is one of the most extensive reinforced concrete carcasses to have been erected using the prefabricated technology. In this contribution, the solution of individual components of prefabricated construction concerning complex node jointing parts of the hall is described.

Skladová hala je mnohalodní jednopodlažní železobetonová vazníková hala se základními modulovými rozměry 21 × 12 m s výškou pod vazníky odstupňovanými podle požadavků technologie 12,5 m, 8,0 m a 6,0 m. Půdorys je uspořádán do přibližně čtvercového tvaru o rozměrech 189 × 192 m. V jednom z rohů je pravidelná modulová síť prolomená hmo-

tu provozní budovy s monolitickou nosnou konstrukcí, která vstupuje do prostoru haly. Na opačných dvou stranách haly je uvažováno s možností výhledového rozšíření (obr. 1).

Konstrukční řešení

Plnostěnné sloupy jsou osazeny do základových kalichů v hlavicích velkopřůměrových pilot. Do vidlic ve zhlaví sloupů jsou osazeny plnostěnné předpjaté sedlové vazníky se skladebným rozpětím 21 m. Na vazníky jsou kloubově uloženy železobetonové vaznice s rozpětím 12 m, které tvoří podporu pro nosný střešní plášť z trapézových plechů. Ve výškových přechodech mezi jednotlivými částmi haly byly na konzolách sloupů uloženy střešní trámy, které v těchto místech nahrazují vazníky. Tvar profilu trámů odpovídá sklonu horního pasu vazníků pro uložení vaznic, část profilu tvořící podklad pro obvodový plášť vyšší části haly je konstantní výšky (obr. 2).

Obvodový plášť byl navržen z vodorovně ukládaných lehkých kompletizovaných panelů. Jako podpory pro vodorovně ukládané prvky obvodového pláště byly po obvodě haly a v místech výškových přechodů doplněny mezisloupy. Vnitřní prostor haly byl dělen požárními zdmi, které byly monto-