

## NULTÝ ROČNÍK MEZINÁRODNÍ KONFERENCE BETONOVÉ VOZOVKY 2002

V závěru října se v hotelu Zámek ve Velké Bystřici u Olomouce konal nultý ročník mezinárodní konference o betonových vozovkách. Organizátory této pilotní odborné akce v České republice byly Svaz výrobců cementu ČR a významné silniční stavební společnosti, Skanska DS, a. s., a Dálniční stavby Praha, a. s. Cílem konference bylo seznámit širokou odbornou veřejnost s novými trendy a zkušenostmi při výstavbě betonových vozovek v tuzemsku a v zahraničí.

**Program konference byl rozčleněn do jednotlivých tematických okruhů, kterými byly evropské zkušenosti s výstavbou betonových vozovek (na silnicích a dálnicích, na mostech, v tunelech a na letištích), nové technologie (např. vymývaný beton, nové typy konstrukcí betonových vozovek) a aktuální betonářská témata (přechod na evropské normy, alkalicko-křemičitá reakce v betonu).**

V první přednášce Dr. Günter Breyer ze Spolkového ministerstva pro dopravu, inovaci a technologii, Vídeň, Rakousko, hovořil o zkušenostech s výstavbou betonových vozovek na mostech a v tunelech. Vyjádřil se i k poznatkům vyplývajícím z požárů v alpských tunelech v posledních letech. Uvedl např. od jakých délek je nutno při odpovídajícím dopravním zatížení opět provádět betonový kryt, i když budou navazující úseky na volné trase prováděny v živčném materiálu.

Na následující přednášce se podíleli Dr. Ing. Walter Fleischer a Dipl.-Ing. Rötger Wagner, Walter-Heilit Verkerswegebau GmbH, Centrální technika, Mnichov, Německo. Přítomné odborníky seznámili s novými způsoby stavby, kterými jsou např. silný cementobetonový kryt na nestmelené podkladní vrstvě, nebo způsoby zhotovování cementobetonového krytu na krátkých mostech.

Dr. Dipl.-Ing. Johannes Steigenberger z Výzkumného ústavu rakouského cementářského svazu ve Vídni, referoval o povrchu vozovky z vymývaného betonu. Při zavádění této technologie byla upřednostňována ochrana proti hluku. V současnosti nachází uplatnění i z důvodu velmi dobrých protismykových vlastností. Použitím většího max. zrna kameniva do betonu, 11 mm, se dosahuje vysoká úroveň drsnosti, i když se nepatrně zvyšuje hladina valivého hluku vznikající v důsledku větší hloubky textury. Toto je však v oblastech méně citlivých na hluk.

O správnosti návrhu a míry spolehlivosti konstrukce vozovky s cementobetonovým krytem (tuhé vozovky) pro celé návrhové období a posuzovacích kritériích, kterým by vozovka měla v plné míře vyhovět, informoval prof. ing. Ivan Gschwendt, DrSc., ze Stavební fakulty Slovenského učení technického v Bratislavě. Těmi kritérii jsou ochrana vozovky proti účinkům promrzání, poměr pevnosti a napětí v tahu ohybem v cementobetonové desce od jednorázového zatížení a poměr pevnosti a napětí v tahu ohybem v cementobetonové desce od opakovaného zatížení.

O stavbě moderních betonových letištních povrchů v Polsku informovali Dr. hab. inz. Piotr Niża a Dr. inz. Adam Poświata z Technického institutu Wojsk Lotniczych, Varšava, Polsko. K přednostem letištních betonových povrchů patří především dobrá únosnost a příznivé rozložení zatížení v desce vzrůstající s tloušťkou desky. Proto je cementobetonový kryt vhodný

i v podmínkách zvýšených provozních nároků.

Cílem příspěvku

Ing. Jiřího Jareše, CSc., o technologii rekonstrukcí cementobetonových krytů bylo ukázat některé z kroků, jež předcházely zpracování projektové dokumentace rekonstrukce cementobetonového krytu konkrétní dálniční vozovky. Jednalo se především o ekonomické a časové porovnání různých technologií oprav (výměna jednotlivých desek a oprava schůdků na spárách, překrytí asfaltovými vrstvami, kompletní rekonstrukce a položení nového asfaltového nebo cementobetonového krytu). Na základě vyhodnocení všech poznatků byla doporučena technologie souvislé náhrady betonových desek novým cementobetonovým krytem se spárami opatřenými trny a kotvami, která je pro investora z dlouhodobého hlediska ekonomicky nejvýhodnější.

Ing. Jaroslava Škarková z Dálničních staveb Praha, a. s., předsedkyně Sekce cementobetonových vozovek České silniční společnosti, se věnovala poruchám způsobeným alkalicko-křemičitou reakcí. Tyto poruchy mají podobné vnější znaky jako poruchy zapříčiněné mrazem, nebo jinými expanzivními reakcemi. Neoddiskutovatelně kladný vliv na vozovku má kvalitní provzdušnění betonu. Je-li podezření na reaktivnost kameniva s alkáliemi, je v praxi nezbytné vysledovat dlouhodobé chování kameniva v betonových konstrukcích in situ.

Jako v jiných oborech, stejně tak i v oblasti cementobetonových krytů se připravuje přechod na evropské normy. Pro oblast cementobetonových krytů a zálivkových hmot byla vytvořena skupina WG 3. Gestorem a zástupcem v technické komisi byla jmenována Ing. Marie Birnbaumová z Ředitelství silnic a dálnic ČR, Závod Brno. Evropské normy navazují na základní EN 206 Beton a na ostatní evropské normy, týkající se zkušebnictví betonu, přísad, kameniva aj., takže práce skupiny WG 3 Cementobetonové kryty a zálivkové hmoty je omezena pouze na hmoty, výroby a procesy, specifické pro betonové vozovky a na jejich popis, specifikaci a zkoušení. Ing. Birnbaumová apelovala na zástupce projekčních kanceláří, aby velmi pozorně sledovali nově vydané technické předpisy a podrobně je prostudovali.

Odborný program konference byl zakončen prohlídkou právě probíhající stavby R3509 obchvatu města Olomouce, která bude uvedena do provozu v říjnu příštího roku.

Z bezprostředních reakcí delegátů a účastníků bylo již během konference zřejmé, že byla založena nová a velmi přínosná tradice setkávání odborníků v oblasti betonových vozovek, která se jistě projeví i při výstavbě nových dálničních a rychlostních komunikací.

Iniciátoři setkání – společnosti Skanska DS, a. s., Dálniční stavby Praha, a. s., a Svaz výrobců cementu v ČR – jsou již nyní přesvědčeni o uspořádání dalšího, tedy 1. ročníku mezinárodní konference Betonové vozovky.



Ing. Jan Gemrich  
výkonný tajemník  
Svaz výrobců cementu ČR