



MILÉ ČTENÁŘKY, VÁŽENÍ ČTENÁŘI,

Na konstrukce dopravních staveb jsou kladeny mimořádné nároky jak z hlediska zatížení, tak i z hlediska trvanlivosti a odolnosti proti působení okolního prostředí, celkově řečeno životnosti konstrukce. Odolnost proti agresivním vlivům prostředí a životnost konstrukce je dána především kvalitou použitých materiálů, návrhem konstrukce včetně detailů, kvalitou provedené práce, včasnou údržbou a při poškození kvalitní opravou.

Vše dohromady má dalekosáhlý dopad na celkové hospodaření s konstrukcemi dopravní infrastruktury.

Betonové konstrukce dosáhly řady úspěchů v podobě realizací zajímavých projektů, podpořených vývojem a výzkumem nových materiálů, invencí projektantů a vývojem nových technologií výstavby. Objevily se i nedostatky, které jsou nedílnou součástí každého, mnohdy až překotného, rozvoje. Zde je potřebné připomenout, že o to více je třeba se snažit identifikovat příčiny těchto nedostatků a reálně a hospodárně přistupovat k jejich odstraňování. To se týká například velkého množství prefabrikovaných mostních konstrukcí, které mají poškozenou izolaci i další části objektu, přesto však po nezbytné opravě mohou dále sloužit svému účelu. Rozhodovací proces, zda konstrukce opravovat či bourat, je na pořadu dne a je nutné k němu přistupovat s maximální zodpovědností.

Současné potřeby dopravy vyžadují věnovat co nejvíce úsilí investorských, projektových a prováděcích organizací na výstavbu nových kapacitních komunikací – dálnic a rychlostních komunikací, stejně tak i obchvatů měst a obcí pro zlepšení jejich životního prostředí, které mnohdy značně utrpělo následkem bouřlivého rozvoje automobilizmu po roce 1990, na nějž jsme nebyli dostatečně připraveni. K rychlejšímu postupu při přípravě staveb je třeba vytvořit i legislativní zázemí a tím získat dostatečný časový prostor pro vlastní výstavbu při dodržování technologických předpisů. Ceny stavebních prací musí také umožňovat potřebný rozvoj stavebních firem. Ochrana našeho životního prostředí je jistě správná a lze jedině uvítat, že tato problematika je v současné době vážně řešena. Na druhou stranu je třeba nalézt takové mechanismy, které by umožnily chránit naše životní prostředí a současně by bránily bezdůvodnému zdržování procesu výstavby. Je třeba si na všech úrovních připomenout, že stojící a postupně se posunující kolony vozidel ke zlepšení životního prostředí rozhodně nepřispívají.

Z hlediska koncepce výstavby je třeba homogenizovat nejvíce dopravně zatížené trasy, propojovat dříve budované dílčí úseky a harmonizovat výstavbu jednotlivých tras. Velké investiční prostředky jsou vkládány do výstavby železničních koridorových tratí, ze kterých v posledních letech vymizela značná část nákladní dopravy, jež naopak zatěžuje rozhodující silniční tahy. Je třeba vytvořit takové prostředí, aby se přepravci nákladů vrátili zpět na železnici.

Při výstavbě mostů byly v minulosti u nás rozvíjeny všechny v zahraničí používané technologie výstavby. Dřívější značně rozšířené užívání prefabrikovaných konstrukcí bylo v mnoha případech nahrazeno betonováním konstrukcí na pevných nebo výsuvných, popř. překládaných skružích. Prefabrikace se uplatňuje především z hlediska rychlosti výstavby a má mít svoje místo také

všude tam, kde je to účelné a hospodárné. Rovněž ocelové a sprážené ocelobetonové konstrukce se úspěšně uplatňují při výstavbě mostů.

Významně se změnila kvalita stavebních materiálů pro výstavbu, požadavky na ně kladené a v důsledku toho i kvalita celého stavebního díla. Na kvalitě betonů se významnou měrou podílí chemický průmysl vyrábějící pro stavebnictví řadu produktů, které ovlivňují vlastnosti betonu.

Výrazný nárůst požadavků na kvalitu se projevuje příznivě i na silničních vozovkách, mostním svršku a vybavení mostů. Jsou k dispozici normy, předpisy a mostní vzorové listy pro navrhování a provádění vozovek, říms, uložení mostů, odvodnění a mostních závěrů. Přísné jsou požadavky na vodotěsné izolace a celá vozovková souvrství i požadavky na povrchovou ochranu konstrukcí. Dramatickým vývojem procházejí také svodidla. Vysoké požadavky norem při nárazech vozidel si vyžádaly celoevropský náročný výzkum a zkoušky, které byly také prováděny v ČR.

V současné době stojíme před zásadní změnou v oblasti navrhování a i provádění betonových konstrukcí. Členství v CEN (Comité Européen de Normalisation) je spojeno s přebíráním evropských standardů na všech úrovních. Ve stavebnictví, konkrétně v oblasti betonových konstrukcí a mostů, to je především Eurokód 2, který je v současné době v konečné fázi projednávání v evropských normalizačních institucích a jehož předběžná verze (ENV) bude v blízké budoucnosti nahrazena konečnou verzí (EN), která zavede i do navrhování betonových mostů mezní stavy a která společně s ostatními evropskými normami nahradí stávající platné ČSN. Pro přípravu budeme mít ještě k dispozici přechodné období, kdy obě soustavy norem budou platit souběžně. V tomto období bude nutné k vybraným článkům vypracovat národní poznámky (Národní přílohy) a pokud to bude potřebné i odborné pomůcky, aby přechod na evropské standardy byl úspěšně zvládnut. Období následujících pěti let je tedy třeba považovat v oblasti navrhování a provádění betonových konstrukcí za zlomové. Postupně jsou již nyní zaváděny do soustavy ČSN, ve vztahu k betonovým konstrukcím, i další související evropské normy, jejichž požadavky jsou již ve stavebnictví uplatňovány, viz např. ČSN EN 206-1.

Poměry v našem stavebnictví zcela jistě ovlivní nedávný vstup České republiky do Evropské unie. Její vliv se projeví nejen v legislativní oblasti formou nových zákonů a evropských norem, ale také ve zvýšené dostupnosti finančních prostředků ze strukturálních fondů a zvýšenou konkurencí, která vyplývá z mobility pracovních sil i firem. Lze si jen přát, aby Česká republika nové příležitosti patřičně využila a začátek třetího tisíciletí pro ni znamenal rovněž začátek nové éry ve výstavbě v oblasti dopravy.

Doc. Ing. Vladislav Hrdoušek, CS.
Katedra betonových konstrukcí a mostů
Stav. fak. ČVUT v Praze
hrdousek@beton.fsv.cvut.cz