

## MOSTY A ZASE MOSTY



Vážené čtenářky, vážení čtenáři, ač je čas prázdnin, troufnu si říci, že v našem oboru prožíváme jedno z nejhektičtějších období posledních let. Po čase pústu a přešlapování nastal stav absolutní saturace, práce je dost, ale postupně není, kdo by ji dělal. Ve velké míře chybí připravené a projednané projekty, které by bylo možné nyní financovat a realizovat. Naplno nás tak dohnalo období

po roce 2010 započaté nástupem nové garnitury na Ministerstvo dopravy, čímž byla prakticky zastavena veškerá příprava strategických dopravních staveb. Snažíme se nyní vše dohnat, což naráží na nedostatek kvalifikovaných pracovních sil. Z vlastní zkušenosti mohu říci, že již opravdu není kde brát. Počet studentů stavebních vysokých škol, kteří si vybrali konstrukční zaměření, je malý. Architektů, ekonomů a plánovačů je dost, ale statických a kvalitních techniků je poskrovnu. Musíme se snažit co nejvíce náš obor pozitivně medializovat, trochu více lidí pro náš obor nadchnout.

Pro novináře jsou mosty zajímavé jen v okamžiku nějaké nehodové situace nebo při polemice o předražování staveb. Pozitivní zprávy jsou v menšině. V projektové přípravě mostních staveb se velmi důrazně projevil loňský pád Trojské lávky v Praze. Tato událost odstartovala nevídaný zájem odborné i laické veřejnosti o stávající provozované mosty. Konečně snad tato u nás bezprecedentní událost vyvolá změnu situace z hlediska doposud tristní výše finančních prostředků jdoucích na rekonstrukce mostů.

Dlouhodobě podfinancovaná správa a minimální prostředky na údržbu a případnou rekonstrukci stávajících mostů vedly k rapidnímu nárůstu počtu mostů, jejichž stav je označen jako špatný, až havarijný. U řady objektů nás však dohání takřkající historie. Přibližně 16 % mostů je postavených před rokem 1930 a jsou tak již za nebo těsně před dosažením své projektované životnosti. U těchto konstrukcí by mělo být na individuálním posouzení, zda investovat prostředky do jejich náhrady novou konstrukcí na dalších 100 let, nebo je z nějakých zásadních důvodů ponechat a provést rozsáhlou rekonstrukci, která ale dalších 100 let bezvadného fungování nezaručí. Technicky a technologicky je možné nyní provést prakticky vše, otázkou však zůstává, které řešení je pro budoucí uživatele a správce mostu ideální.

Investice ve velké míře plynou do přípravy a realizace novostaveb. Velmi dobře je to možné sledovat i v množství soutěží, které byly v nedávné době vypsány. Jedná se jak o menší objekty různých lávek, tak o velké mosty (např. Dvorecký most v Praze). Všechny tyto soutěže ale mají jednoho společného jmenovatele, který mne jako mostaře znepokojuje. Vždy jsou prezentovány jako architektonicko-konstrukční. Osobně by se mi líbilo pořadí ve specifikaci prohodit. Most je přeci v první řadě technické dílo, jehož prvořadým účelem je zajistit spojení dvou břehů. Bohužel

to přesně vypovídá o tom, jak probíhá posuzování návrhů a jak k tomu bohužel někteří účastníci přistupují. Porota, v drtivé míře reprezentována zástupci architektonické obce, hodnotí architektonickou koncepci, vizuální pojednání, vztah k okolním památkám apod. Na vlastní mostní konstrukci je pohlíženo jen jako na soustavu čar vyjadřujících pouze jakýsi koncept, nápad, který může být dále případným vítězem dopracován. Nehodnotí se technické a konstrukční řešení, statická funkčnost, možnosti výstavby a míra nákladů spojená nejen s výstavbou, ale i se zajištěním budoucího provozu mostu. Ideální by, myslím, bylo nastavit rovnocennou spolupráci mezi inženýrem-mostařem a architektem. Most je komplexní dílo, které má být funkční a působit staticky správně. Okázalost a nevšední řešení, které nevystihuje základní podstatu přenosu sil v konstrukci, jsou špatné. Samozřejmě, že role architektury je u mnoha mostních konstrukcí významná, ať se již jedná o řešení urbanistických celků, ale i detailů, vlastní tvar konstrukce apod.

Dle řady průzkumů a statistických hodnocení prožíváme nyní jako občané České Republiky velmi úspěšné a šťastné období. Lidé se cítí bezpečně, životní úroveň stoupá, daří se. Bylo by dobré něco z toho přenést i do našeho oboru. Promítnout dobrou a pohodovou náladu i do naší hektické práce. Zkusme tak vytvořit do budoucna důstojné pomníky této doby v podobě co nejlepších mostů, které se nám podaří naprojektovat a postavit. A nemyslím jen velkolepé novostavby, ale i zdařilé opravy a rekonstrukce dřívě postavených mostů.

Přeji Vám pohodový a prosluněný zbytek léta doplněný dostatečným počtem deštivých chvil pro zazelenění vyprahlé krajiny a ochlazení přehřátých hlav.

doc. Ing. Lukáš Vráblík, Ph.D.  
Fakulta stavební ČVUT v Praze  
a Novák & Partner, s. r. o.