

TŘI MOSTY PŘES CHRUDIMKU ZA SEBOU

Rekonstrukce mostů přes Chrudimku v Nemošicích na Pardubicku získala ocenění v soutěži o nejzdařilejší mostní dílo Pardubického kraje. Jak jsme zjistili přímo na místě, zhotovitel, MPS mostní a pozemní stavby, s. r. o., měl před sebou náročný technický úkol, ale výsledek stojí za to.

Jednou ze staveb tohoto technicky náročného díla je inundační most se spojitou spraženou konstrukcí o dvou polích. Nosná železobetonová deska je vyspádována, ocelová ztužidla jsou nad podporami. Délka tohoto přemostění činí 29 metrů, výška opěr 3,6 metru a délka opěr 11,4 metru. Plocha mostu, který přišel na zhruba 12 milionů korun, činí 190 metrů čtverečních.

Další částí díla je most s nosnou konstrukcí, kterou tvoří pět kusů ocelových svařovaných nosníků se spráženou železobetonovou deskou. Výška nosníků činí 0,75 metru,

tloušťka desky 0,22 metru. Výška opěr se pohybuje mezi 2,8 až 3,5 metry a jejich délka dosahuje 7,85 metru. Osová vzdálenost nosníků je 1,40 metru s tím, že jsou uloženy na elastomerových ložiscích. Opěry jsou železobetonové se zavěšenými křídly, založení opěr plošné. Most je dlouhý téměř 40 metrů, jeho rekonstrukce přišla na více než 25 milionů korun a jeho plocha dosahuje 240 metrů čtverečních.

Třetím mostem přes Chrudimku v této obci je zhruba dvacetimetrový most, jehož konstrukci tvoří 5 kusů ocelových svařovaných



nosníků se spráženou železobetonovou deskou. Výška nosníků je 0,75 metru, tloušťka desky 0,22 metru. Stejně jakou u předcházejícího mostu činí osová vzdálenost nosníků 1,40 metru. Obdobně bylo řešeno i uložení nosníků a řešení opěr. Most, jehož výška opěr činí 2,8 až 3,0 metry a délka 7,85 metru, byl postaven za více než 11 milionů korun.

(čes)

ZAPLAVENÍ MOSTU KOŠICKÁ SE BLÍŽÍ

Bez zastávky pokračují stavební a montážní práce při budování mostu Košická v Bratislavě. Na staveništi na břehu Dunaje, kde probíhá montáž hlavního pole ocelového mostu, je již navedena většina z potřebných segmentů nosného oblouku. Montáž oblouku, který stejně jako mostovku montují specialisté Hutních montáží Ostrava, probíhá z obou stran při využití podpor typu pižmo a speciálních přípravků, které jsou nutné pro naprosto přesné osazení každého segmentu.

Osazení do speciálního přípravku probíhá pomocí obou jeřábů a je řízeno vedoucím montérem. Ten je se dvěma montéry na lešení a pomocí vysílačky dává nepřetržitě

dispozice oběma jeřábníkům. V již navařeném segmentu jsou připraveni další dva montéři, na něž připadá přesné osazení čtyřicetitonového segmentu na místo styku se segmentem předchozím. Na stavbě se pracuje průběžně.

VLIV VĚTRU

Celý proces trvá od doby vyzvednutí segmentu až po jeho osazení do konečné polohy zhruba půlhodinu, ale také mnohem déle. Hlavním ovlivňujícím faktorem je především vítr, který v těsné blízkosti řeky fouká téměř neustále a ve zhruba třiceti metrech výšky dokáže segmentem s poměrně velkou boční plochou řádně pohybovat. Rychlé osazení je ale také dáno dokonalou souhrou všech montérů s jeřábníky, kteří nejednou na místo styku ani nevidí. Po osazení na místo následuje svařování, které probíhá ze speciálních krytých kabinek. Před montéry, ale i všemi dalšími účastníky výstavby, je stále ještě hodně práce. Veškeré úsilí směřuje k tomu, aby most mohl být přemístěn jednou stranou na velké soulodí a za pomoci těžké mechanizace, která zajistí postupný a plynulý přesun k osazení na pilíř, postavený poblíže petržalské strany Dunaje. Podle vyjádření Pavla



Boční pohled na stoupající oblouk mostu

Obenaua, asistenta víceprezidenta seskupení DDM Group, které výstavbu zajišťuje, lze počítat se zaplavením mostu zhruba v posledním srpnovém týdnu letošního roku. Akce ale může proběhnout jen za příznivých plavebních podmínek, jinak bude časově přeložena.

Montáž zbylé části ocelového mostu probíhá na petržalské straně a ta připadá na MCE Slaný. Ostatní stavební práce jako je výstavba nájezdových ramp či sjezdů zajišťují pracovníci Doprastavu Bratislava a firem dalších. O průběhu výstavby budeme dále průběžně informovat.

Text a foto (jas)



Nový segment se dostává do výše a zanedlouho bude osazen do montážního přípravku, uloženého na pižmu. V již přiváženém segmentu jsou připraveni dva montéři k zajištění styku obou segmentů.

ČASOPISY DO ŠKOL I LETOS

Vážení čtenáři, dovolte, abychom Vás informovali o tom, že díky společnému projektu vydavatele časopisu a firmy EXCON, a. s., autora návrhu ocelové konstrukce SAZKA ARENA, zasíláme několik stovek kusů časopisů KONSTRUKCE vyučujícím profesorům a studentům českých a slovenských vysokých škol stavebního zaměření. Médium je k dispozici zájemcům na vybraných středních školách stavebních a tuto podporu realizuje naše vydavatelství společně s Českou asociací ocelových konstrukcí (ČAOK).

(red)



STAVEBNÍ VELETRHY REKORDNĚ

Stavební veletrhy Brno 2004 se staly největší přehlídkou stavebnictví a navazujících oborů ve střední a východní Evropě. Komplex se poprvé rozšířil o veletrhy ENVIBRNO, New SIMET a nový projekt ELEKTRO. Nosným tématem ročníku a jeho doprovodného programu bylo rozšíření Evropské unie. Zúčastnil se rekordní počet 1 513 vystavovatelů. Mimořádně vzrostl zájem zahraničí, vzrostl jak počet zahraničních vystavovatelů, kteří zastupovali rekordních 22 zemí, tak i návštěvníků. Ti přijeli ze 42 zemí. Celková návštěvnost se přiblíží magické hranici 100 tisíc.

Pět dnů vyplnil nabitý program konferencí, seminářů, diskusních setkání a soutěží. K těm nejvýznamnějším patřilo Evropské stavební fórum na téma Vzdělání a výzkum ve stavebním inženýrství v rozšířené EU, XI. celostátní kongres starostů a primátorů ČR na téma Důsledky přistoupení k EU pro města a obce a mezinárodní konference Problematika sociálního bydlení v ČR a EU. Dále to byly mezinárodní panelová diskuse Transatlantic Drift Debate, 9. mezinárodní sympozium Mosty, konference Den ocelových konstrukcí, kongres Ochrana před povodněmi, konference Technické zařízení budov ve 21. století a 7. den architektury s hosty z Norska a Nizozemí. Výjimečné postavení měl Mezinárodní veletrh pro tvorbu a ochranu životního prostředí ENVIBRNO s nosným třídním doprovodným programem ENVIKONGRES 2004. Kongresu, konaného s podporou ministerstev životního prostředí, průmyslu a obchodu a zemědělství se zúčastnilo na 400 odborníků, kteří jednali o zkušenostech s aplikací směrnice IPPC – nového systému povolování

provozů z hlediska životního prostředí. Součástí veletrhu bylo také 14. evropské fórum pro výměnu informací o nejlepších dostupných technikách, kde se sešli zástupci všech členských i kandidátských zemí EU.

Stavební veletrhy Brno 2004 byly příležitostí k vyhlášení výsledků prestižních soutěží a předání řady ocenění, mimo jiné deseti Zlatých medailí veletrhů IBF, SHK BRNO a ELEKTRO, Ceny odborných novinářů, titulů Stavební firma roku 2003, cen TOP INVEST 2003, Výročních topenářských cen 2004, Staveb Jihomoravského kraje 2003, cen Český interiér 2004 a Mostních děl roku 2002.

VÝROBCI OK SPOLEČNĚ

Jedenáct firem se představilo účastníkům letošního ročníku Stavebních veletrhů v Brně na společném stánku České asociace ocelových konstrukcí. Firmy Desmo, Excon, PKD, Hutní montáže Ostrava, Jinpo Plus,



Výkonný ředitel ČAOK Pavel Juchelka (uprostřed) jednal na stánku s mnoha hosty.

Vitkovice Strojírnoství, Hard CZ, voestalpine Profilform, Salzgitter Stahlhandel, Arcelor FCS Commercial a MCE Slaný „rozbily svůj stan“ v pavilonu V na ploše 125 m². Nad stánkem byl umístěn prosvětlený panel s logem ČAOK. Součástí expozice se stal i videoprojektor, kde byli postupně představováni jednotliví členové ČAOK.

(čes)

SNĚMOVÁNÍ MOSTAŘŮ BYLO ROZSÁHLÉ

Mottem devátého mezinárodního sympozia MOSTY 2004, které se konalo v letošním dubnu v rámci mezinárodního stavebního veletrhu IBF, bylo: Mosty – stavby, spojující národy a generace. Zcela zaplněný sál hotelu Voroněž signalizoval, že okolo čtyř set účastníků má značný zájem o novinky v oboru, ale také hodlá diskutovat o všem, co se v mezidobí v mostním stavitelství událo.



Prezidium sympozia při zahájení akce

Ovšem přítomné již v úvodu příliš nepotěšil ministr dopravy a spojů ČR Milan Šimonovský. Prohlásil, že do roku 2010 se má v ČR postavit okolo 1 200 km dálnic a rychlostních komunikací. Jenže jde o investice ve výši okolo 600 miliard korun a ty k dispozici v plné výši určitě nebudou. „Navíc nejde jen o to stavět, ale také postavené udržovat, a to je hodně peněz navíc“, zdůraznil ministr. „Vždyt vnitřní dluh na silnicích druhé a třetí třídy, zčásti i na třídě první, se odhaduje na bilion korun, a tyto finance stát k dispozici nemá“. Ale naštěstí se stále staví dále, finance se, byť po troškách, přece jen najdou.

DESÍTKY VYSTUPUJÍCÍCH

Letošní program konference byl skutečně nabitý desítkami příspěvků. Některé z vystu-

pujících, kteří překračovali časový rámec, bylo zkrátka nutno „uříznout“. Ovšem k žádné škodě nedošlo, protože valná většina vystoupení byla pořízena zároveň na CD a příslušná vystoupení je možné získat i v jiné formě. Zaujala vystoupení Pavla



Probíhá oceňování nejlepších mostů

Švagra, ředitele Státního fondu dopravní infrastruktury, nebo Petra Laušmana, generálního ředitele Ředitelství silnic a dálnic ČR. Součástí dvoudenního jednání mostářů bylo i vyhlášení Mostního díla roku 2002. Do souboru se dostal železniční most přes dálnici D8 – „velbloud“ Antonína Pechala – PIS a kol. a Petra Šafránka. Oceněno bylo

i mostní dílo – lávka pro pěší a cyklisty u zdy-madla v Poděbradech (Pontex a JHP) a Lávky pro pěší přes Vltavu a Malši v Českých Budějovicích (VPÚ DECO Praha, realizace JHP).

V rámci devátého mezinárodního sympozia Mosty 2004 byla vyhlášena nejlepší mostní díla a ocenění nejlepší tvůrci. Mostem tisíciletí byl prohlášen Karlův most v Praze a mosty století jsou mostní díla Žďákov, Praha Nusle, Ivančice a Praha Braník. Ministerstvo dopravy zároveň udělilo mimořádná uznání za celoživotní práci a aktivitu v oboru mosty Karlu Dahinterovi, Hynku Šertlerovi a Janu Věkovi.

Foto (jas)



Karel Dahinter patřil k oceněným