

# zátku čeká velká oprava

## Odborník: Závady mohou být nenápadné

### DALIBOR KRUTIŠ

**Znojmo** – Pražský autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce Michal Drahorád poskytl Znojemskému deníku Rovnost exkluzivní rozhovor. V něm přibližuje, kdo a jak často kontroluje stav lávek pro pěší ale také mostů. „Most je stavba jako každá jiná a je třeba o ni řádně pečovat a udržovat ji. I z pohledu laika je proto snadné poznat, zda o konstrukci správce řádně pečují, či nikoliv,“ říká Drahorád.

### Kdo, na základě jakých norem, a jak často provádí kontrolu stavu mostů a lávek v republice?

Prohlídky mostů pozemních komunikací se vykonávají ve dvou základních stupních. Jde o prohlídky běžné a dále hlavní či mimořádné, a to podle zákona o pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhlášky. Prohlídky mostů se řídí platnou technickou normou ČSN 73 6221 a dalšími souvisejícími normami. Evidence mostů podléhá ustanovením ČSN 73 6220.

Prohlídky směřjí vykonávat pouze osoby oprávněné na základě Metodického pokynu Ministerstva dopravy ČR. Toto oprávnění se uděluje samostatně pro běžné a hlavní, respektive mimořádné prohlídky na základě odborných zkoušek a doložené praxe, a to na dobu určitou.

Intervaly výše uvedených kontrol mostů jsou odvislé od typu prohlídky a stavu mostu. Se zhoršujícím se stavem mostu se intervaly prohlídek zkracují. Obecně lze konstatovat, že běžné prohlídky se vykonávají minimálně jedenkrát za rok. Pověšný stav mostu mostní technik kontroluje průběžně. Hlavní prohlídky potom v intervalech ne delších než šest let. To platí pro mosty v bezvadném stavebním stavu.

Pro mosty ve špatném a horším stavebním stavu se hlavní prohlídky provádějí nejméně jedenkrát za dva roky.

### Jakými metodami se kontroluje stav mostů či lávek?

Prohlídky mostů se provádějí primárně vizuálními metodami na základě podrobného ohledání mostu. V případě pochybností o stavu mostu nebo jeho části se na základě požadavků vznesených v rámci prohlídky provede mimořádná prohlídka nebo podrobný diagnostický průzkum mostu, případně jeho kritické části. Na základě takto upřesněných informací se potom provádějí příslušná opatření na mostě.

### Kdo archivuje výsledky kontrol a jsou veřejně přístupné?

Výsledky provedených prohlídek archivuje vlastník či správce mostu na základě požadavků příslušných technických norem. Základní výsledky prohlídky, jako je stavební stav mostu nebo zatížitelnost mostu, jsou veřejně přístupné informace. V rámci správců dálnic a silnic I. až III. tříd jsou tyto údaje zveřejněny v příslušném systému hospodaření s mosty. Například na serveru [www.bms.clevera.cz](http://www.bms.clevera.cz). Současně jsou v případě snížení zatížitelnosti mostu pod normou definované hodnoty osazeny na mostě dopravní značky omezující povolenou hmotnost vozidel na mostě.

### Jaké části mostů či lávek jsou nejnáchylnější na opotřebení při běžném používání?

Z hlediska provozu jsou nejvíce namáhanými částmi

mostu všechny prvky a části mostního svršku. To znamená zábradlí, římsy, vozovka na mostě a podobně. Tyto části ale nemají nosnou funkci, takže jsou zcela běžné jejich opravy či dokonce výměna.

Z hlediska vlastní nosné konstrukce je odpověď na tuto otázku složitá, protože je odvislá od technického řešení mostu a jeho zatížení. Obvykle lze říci, že nejvíce namáhanou částí je vodorovná nosná konstrukce, opěry mostu a jeho založení jsou pak zpravidla významně méně náchylné na poškození.

### Pozná i laik závažné závady na mostních konstrukcích či konstrukcích lávek tak, aby mohl případně upozornit vlastníka či správce na závadu? Pokud ano, jak?

Most je stavba jako každá jiná a je třeba o ni řádně pečovat a udržovat ji. I z pohledu laika je proto snadné poznat, zda je o konstrukci pečováno řádně, či nikoliv.

Z hlediska poruch ohrožujících

cích odolnost, respektive únosnost konstrukce ale není odpověď jednoznačná, protože je odvislá od materiálu nosné konstrukce, jejího technického řešení a statického působení. Řada skutečně zásadních poruch se může projevovat velmi nenápadně. Jsou to třeba drobné trhliny, malé deformace a podobně. Ačkoliv v jejich důsledku hrozí celkový kolaps nosné konstrukce. Na druhou stranu i vizuálně velmi rozsáhlé poškození konstrukce může z hlediska odolnosti představovat pouze malé snížení odolnosti konstrukce.

Obecně lze ale konstatovat, že většina významnějších poškození nosné konstrukce souvisí s omezením její odolnosti je běžně identifikovatelná na základě běžných znalostí a zkušeností. Současně existuje řada poruch, které sice odolnost konstrukce neovlivňují, představují ale riziko z hlediska veřejného ohrožení. Mohu jmenovat například uvolněné části mostu nad provozovanou komunikací nebo chodníkem nebo chybějící dřevěné mostiny. Obecně platí, že vlastníka nebo správce mostu či lávky může na příslušnou závadu upozornit kdokoliv.

„Běžné prohlídky mostů a lávek se vykonávají minimálně jedenkrát za rok.“ Autorizovaný inženýr v oboru mosty Michal Drahorád.

## Kdo je Michal Drahorád



**Rok narození:** 1980  
**Obory autorizace:** IM00 – autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské

konstrukce  
**Vzdělání:** Ing.; Ph.D. – ČVUT v Praze, Fakulta stavební, obor Konstrukce a dopravní stavby  
**Praxe:** 14 let (VPÚ DECO Praha, Mott MacDonald, Fakulta stavební ČVUT)

**Funkce v ČKAIT** (Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě): předseda Aktivitu pro statiku a dynamiku staveb, zkoušení a diagnostiku staveb a mosty a inženýrské konstrukce; člen technické komise ČKAIT; člen zkušební komise pro obor statika a dynamika staveb od 2014  
 V současné době **vysokoškolský pedagog** a člen TNK 38 – Spolehlivost stavebních konstrukcí.