

Zhroucení českých mostů nehrozí, tvrdí odborníci. Na včasnou údržbu ovšem nejde dostatek prostředků



Zřícený "Morandiho most" v Janově.

autor: ČTK/AP

- Přemysl Danda
- Nikos Štěpánek

15. 8. 2018 16:30

Zhroucení českých mostů nehrozí, tvrdí odborníci.

Na včasnou údržbu ovšem nejde dostatek prostředků

Přemysl Danda, Nikos Štěpánek 15. 8. 2018 16:30

Úterní pád části janovského mostu byl největší obdobnou tragédií za posledních téměř deset let. Událost se stala několik měsíců poté, co se v Praze zřítily Trojská lávka, a dodnes je částečně omezený provoz na několika desítkách dalších mostů v havarijním stavu po celé republice. Podle odborníků nicméně podobná situace se zhroucením mostu v Česku nehrozí.

Příčina italské tragédie zatím není známa. Tamní média nejčastěji spekovala o podmáčení a sesuvu půdy. Objevují se i zprávy, že příčinou by mohla být nedostatečně provedená oprava mostu v minulosti.

Ředitel Kloknerova ústavu ČVUT Jiří Kolísko na dotaz HN uvedl, že hlavním důvodem pádu části mostu mohlo být přepětí, kdy v jistém okamžiku došlo k překročení mechanických parametrů a následnému náhlému kolapsu. Podmáčená půda nebo úder blesku, jak uvedl jeden z očitých svědků, by neměl být zásadní příčinou zhroucení, ale spíše jen finálním impulzem, řekl Kolísko.

"Most je zavěšený a jsou na něm jen dvě táhla, konstrukce drží tak dlouho, dokud drží její nejslabší článek, jako u řetězu. Když konstrukce umožňuje, že po porušení jednoho článku se může zřítit, tak návrh není příliš robustní. Něco podobného se stalo u Trojské lávky, kdy se také zřítily během několika málo okamžiků," říká Kolísko.

Podobně hodnotí situaci i inženýr Václav Mach, čestný předseda České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, který považuje za hlavní důvod porušení závěsu.

"První to spadlo pod závěsem, pak teprve šel dolů pilíř, podloží nemělo vliv," tvrdí Mach. Most byl podle něj dělaný na velkou dopravu, ale normy před 50 lety počítaly s jiným zatížením. "To se výrazně mění, četnost vozidel je jiná, více pruhů, kmitání mostu, dynamika - to vše se na tom podepisuje. Je otázka, do jaké míry to poškodilo tu konstrukci," dodává Mach.

Mosty se podle Macha staví tak, aby vydržely alespoň sto let, ovšem s tím, že jsou pravidelně udržovány. V některých případech by se mělo také uvažovat i o zesilování, aby vydržely současnou dopravní zátěž.

V Česku zřícení mostů nehrozí

Podle odborníků, které HN oslovily, by se Česku měly podobné tragédie zatím vyhýbat. "Italský most byl v té době unikátní konstrukce. Něco takového v Česku nemáme, takže analogie Čechy–Itálie není v současnosti namístě," vysvětluje Kolísko. V Česku se podle Kolísko do mostů používá daleko více závěsů a je požadavek, aby i v případě povolení jednoho článku vše nadále fungovalo.

Most, který je skutečně v havarijním stavu, je podle Macha v pražské Libni. Ačkoliv vypadá masivně, je již dávno za hranicí životnosti a v případě plného zatížení by hrozilo jeho zřícení.

Kolísko s Machem se shodují, že u mostů je důležitá především preventivní údržba. Podle Macha na ní však nejsou dostatečně velké finanční prostředky. Investice do oprav se často zvažuje až v momentě, kdy už je pozdě. V České republice je v současné době 102 mostů v havarijním stavu.

"Havarijní stupeň signalizuje, že by se s konstrukcí mělo něco dělat, a zároveň je na těchto mostech omezován provoz. V praxi to znamená, že už most někdo kontroloval, byla provedena určitá opatření a je vyslán signál, že se musí opravit nebo zdemolovat", říká Kolísko.

"V České republice máme velice slušný systém evidence mostů a takzvaných hlavních prohlídek. Osoba nezávislá na správci tu prohlídku dělá jednou za určité období. Běžně je to řekněme pět let, u mostů, které jsou na tom hůř, jednou za dva roky. Je to pouze vizuální prohlídka, ale dělají ji odborníci, kteří vědí, na co se podívat, a jsou schopni odhadnout, jestli je něco špatně nebo ne. Kdyby měli podezření na problém, tak se udělá diagnostika", vysvětluje Mach. Péče o mosty je podle něj v tuzemsku na vysoké úrovni a technici, kteří kontroly provádějí, by nedopustili, aby se stala podobná tragédie.

Úroveň ve výstavbě mostů je podle Macha ve světě podobná, pouze někdy vyběhnou opravdové špičky, jako třeba Morandi. Jeho mosty se poznají velmi dobře podle toho, že jsou štíhlé. Mostů je po celé Itálii mnoho a fungují velmi dobře. Nyní jeden z nich havaroval, ale je to jen jeden z té řady mostů, co po Itálii jsou.

Současné kondici mostů neprospívá ani velmi suché a teplé léto. "Klimatická namáhání rozhodně nejsou zanedbatelná," říká Kolísko. "S teplotou jsou problémy, ale mosty jsou na to dimenzované. Více to vadí vozovce. Problematické může být, pokud přijde prudké ochlazení, ale mosty by na to měly být navrženy a nemělo by to mít takový vliv," uzavírá Mach.