



Troja

Zoo Praha oslavila 89. výročí, otevřela Pavilon hrochů



Znovuotevřením Pavilonu hrochů včera Zoo Praha oslavila své 89. výročí. Kvůli epidemii koronaviru se ale výroční slavnosti konaly v omezené podobě. Lidé mohou pavilon, v němž byla zrekonstruována čistírna bazénových vod, navštěvovat průběžně. Čistička vody byla podle ředitele zoo Miroslava Bobka ještě za předchozího vedení zoo špatně navržena. Voda, v níž hroši plavali, tak byla často zakalená. Během rekonstrukce bylo podle něj nainstalováno asi kilometr nového potrubí a 70 uzavíracích ventilů, filtraci projde asi 360 kubíků vody za hodinu. Epidemie podle Bobka zásadně ovlivnila letošní návštěvnost zoo, která byla kvůli vládním opatřením uzavřena pro veřejnost od 13. března. Znovu otevřela 27. dubna, kdy lidé mohli do venkovních expozic. Vnitřní expozice a pavilony jsou návštěvníkům přístupné od 25. května. „Návštěvnost se zásadně propadla během jarního uzavření zoo a bezprostředně po něm. Tam skutečně ta ztráta návštěvnosti byla vysoká, znovu ten pokles pozorujeme teď, už od začátku září,“ řekl Bobek. Zoo podle něj může mít ke konci roku ztrátu na tržbách až 80 milionů korun. Podle Bobka zoo vyjednává se svým zřizovatelem, kterým je hlavní město, aby jí pomohl část té ztráty sanovat. (ČTK)

Praha

Motorkáři si připomněli českého knížete



Šestého ročníku Svatováclavské jízdy motocyklů Prahou se včera zhlédem k počasi a opatřením proti šíření koronaviru zúčastnila jenom pětina obvyklého počtu jezdců. Na startu jízdy na Strahově se objevily přibližně dvě desítky strojů. Kolona vyzdobená státními vlajkami na počest knížete Václava odtud vyrazila za asistence policie do Staré Boleslavi, kde se konala Národní svatováclavskou pouť. „Obvykle nás bývá stovka, ale účast ovlivnilo deštivé počasí a pandemie. Proto se letos nezúčastníme programu svatováclavské pouti. Ale tradici jízdy jsme nechtěli přerušit,“ řekl prezident pořádající společnosti Czech Patriot Riders - motoklub Jan Müller. (ČTK)

INZERCE

Knihy a časopisy

VYKOUPIME KNIHY! Solidní ceny za vaše knihy. Odvoz zajištěn. T: 603478873

Koupím

Vykoupím celou knižní pozůstalost a obrázky. T: 602366831

Planino nebo křídlo. 602366831

Knihy! Koupím velkou knižní pozůstalost. Knihy, příp. i starožitný a retro nábytek vhodný do stylové čítárny - knihovny, křesla, stolek, lampu, aj. Praha a okolí Tel. 603478873

Zaměstnání - Nabídka

STR Praha s.r.o. se sídlem a provozovnou na Praze 4, přijme na HPP obráběče kovů (fréza, soustruh, bruska) do zakázkové strojní výroby. Nástup možný ihned. Tel.: 241483080, paní Paulová.

Barrandovský most je jako křivý pavouk

Stál u zrodu Barrandovského mostu, dnes se podílí na jeho opravách. „Mosty se pravidelně prohlížejí a případně diagnostikují, jako když jdete k lékaři. Barrandovský most má nyní známku pět ze sedmistupňové škály. To už je na velkou opravu,“ říká projektant Milan Šístek.

Jana Blažková
vedoucí magazínu
Speciál DNES



PRAHA Obdivuhodné dílo spojující dva mosty v jeden, po kterém dnes projede 143 tisíc aut denně, vznikalo v době, kdy neměli projektanti k dispozici počítače. Ústav, který Barrandovský most projektoval, zakoupil tehdy jeden programovatelný stolní kalkulátor. „Ten ale sloužil celé firmě, tak jsme každý na něm mohli dělat jen pár hodin týdně,“ vzpomíná na sedmdesátá léta statik a projektant mostů Milan Šístek (72 let), který dnes pracuje ve firmě Valbek.

V říjnu se začíná opravovat Barrandovský most, jedna z nejdůležitějších dopravních tepen v Praze. Vzpomínáte rád na dobu, kdy se stavěl?

Ano, byla to hezká práce. V roce 1971 jsem nastoupil do Projektového ústavu dopravních a inženýrských staveb (Půdis - pozn. red.). Byl to velký projektový ústav, pracovalo v něm zhruba 650 lidí a byly tam zastoupeny všechny možné profese od geologů, geometrů, silničářů, mostařů, vodo hospodářů a podobně. O rok později nám náš vedoucí inženýr Jiří Hejnic oznámil, že budeme v jeho pracovní skupině, která čítala asi 12 lidí, projektovat velký silniční most přes Vltavu pod Barrandovem v Praze.

Jak to probíhalo?

V Praze se plánoval takzvaný Základní komunikační systém, který měl jedenáct radiálů a tři okruhy: vnitřní, střední, ten převádí dopravu přes Vltavu po Barrandovském mostě, a potom vnější, kterému říkáme Silniční okruh kolem Prahy. Ten není dostavěný dodnes. Radiály míří paprskovitě na všechny světové strany a přecházejí na dálnice D1 až D11. Když se v sedmdesátých letech začalo stavět, bylo to něco úžasného. Celý systém měl být hotov po roce 2000. Tehdy se mi to zdálo za dlouho. Dnes máme rok 2020 a z vnějšího okruhu nemáme vybudovanu ani jeho polovinu.

Jakou roli v tom hraje Barrandovský most?

Leží na Středním dopravním okruhu určeném pro automobilovou dopravu a má na všech svých koncích přípojovací a odbočovací rampy, aby bylo možné jet pokud možno na všechny možné směry. Bylo to hodně složité dopravní řešení, které si vynutilo i přeložku železnice. Tento most je mimořádně široký, protože převádí v každém směru čtyři dopravní pruhy, z kterých ještě odbočují rampy. S ohledem na velkou šířku křížení mostu s Vltavou a esovitý průběh osy okruhu má velmi nepravidelný tvar. Je to takový křivý pavouk. Bylo mi tehdy 25 let a byl jsem nadšený, že mohu



Stavba nad Vltavou Barrandovský most tvoří dva tvarově odlišné mosty, které převádějí přes Vltavu každý osm pruhů dopravy. Jižní je v provozu od roku 1983, severní od roku 1988. Foto: Archiv Milana Šístka



Stavíme Prahu
Kde se dočtete víc?

Podrobnosti o opravě Barrandovského mostu najdete v pátek 2. října v příloze MF DNES Stavíme Prahu.

V dobré statické je krása Když je most dobře staticky navrženy, je i krásný, říká projektant mostů Milan Šístek. Foto: Tomáš Krist, MAFRA

pracovat v projekčním týmu na tak velkolepé zakázce.

Bez moderní výpočetní techniky to asi bylo obtížné...

Tehdy nebyly žádné stolní počítače. Byly jen programovatelné kalkulátory a ve velkých firmách sálové počítače, kam byl přístup poměrně obtížný. Firma Půdis koupila programovatelný stolní kalkulátor a my jsme pro něj začali dělat speciální programy, abychom ten most dali tvarově vůbec nějak dohromady. Ten kalkulátor ale sloužil celé firmě, tak jsme každý na něm mohli dělat jen pár hodin týdně, takový byl o něj zájem. Dělal jsem si nejprve zákresy mostu do fotografií a zpracovali jsme tehdy celkem tři varianty, než došlo ke schválení jeho dnešní definitivní podoby.

Co se dělo dál?

Po necelém roce programování jsme získali první výkresy tvaru mostu v podobě příčných řezů včetně všech kót, které pak byly použity v prováděcím projektu. Ze získaných souřadnic bodů bylo možné nakreslit přesný půdorys mostu a jeho podélné řezy. Teprve potom přišly na řadu výpočty mostu a ty jsme ještě kontrolovali na několika modelech. Tehdy se projektovalo pomaleji než dnes. Barrandovský most má pro každý dopravní směr samostatnou konstrukci, takže jsou to vlastně dva, ale každý tvar

rovně úplně jiný. Ten první, jižní, byl uveden do provozu v roce 1983, a ten druhý, severní, v roce 1988. Od té doby slouží dodnes, prakticky bez nějaké zásadní opravy.

Proč se dosud neopravoval?

Dnešní mostní konstrukce se navrhuje na sto let. Základní materiály jako beton a ocel by sto let vydržely, ale vozovky, chodníky, izolace a ostatní části takzvaného mostního svršku se opotřebují rychleji. Tyto části mostu se musí obnovovat po třiceti až čtyřiceti letech, někdy i dříve, to je běžná věc. A protože tento most je v Praze dopravně nevytíženější, přejede přes něj denně 143 000 aut, tak se větší opravy pořád odkládaly.

Na čem záleží, kdy se začne opravovat?

Mosty procházejí pravidelnými kontrolními prohlídkami. Také na ně chodím. Dělal jsem v různých časových intervalech podle toho, jak na tom daný most je. O prohlídce se vypracuje protokol s popisem závad a způsobu jejich odstranění. Most se také oznamuje podle jeho stavu od jedničky do sedmičky. Jednička znamená, že je v bezvadném stavu, dvojka je velmi dobrý, trojka je dobrý, je to jako ve škole. Čtyřka už je uspokojivý stav mostu, pětka je špatný, šestka velmi špatný a sedmička je už havarijní stav, kdy musí být most uzavřen.

Barrandovský most má nyní pětku. Co je nutné opravit?

My z Valbeku připravujeme opravu hlavního mostu přes Vltavu. Spolu pracujeme s firmou Pontex, která provedla diagnostiku mostu a pracuje na opravě dalších mostních objektů navazujících na hlavní most. Celá oprava je rozložena do šesti let, protože most musí zůstat i při opravě v provozu a nelze jej úplně uzavřít. Letos a příští rok se bude dělat takzvaná spodní stavba, to znamená, že opravíme vnitřní pilíře, na kterých most leží. Koncové opěry se budou opravovat současně s mostem.

To asi dopravu na mostě příliš neomezí, že?

Když se budou opravovat pilíře, tak by to dopravně nemělo nikoho moc bolet. Jen u pilíře číslo dva se bude muset vždy zavřít jeden pruh na Modřanské ulici. Horší to bude, až se začne dělat hlavní most. Ony jsou to vlastně dva mosty a budou se opravovat po polovinách. Oprava se musí upravit tak, aby bylo možné stále přes most jezdit. Průjezd zůstanou vždy dva pruhy v každém směru plus jeden na odbočovací rampy.

Bude po roce 2025, kdy má rekonstrukce končit, opravdu vše hotové?

Mělo by být, jestli to všechno takhle dobře vyjde. Stává se, že dochází k určitým změnám nebo jiným prioritám a plánovaný harmonogram je změněn. Do velkých investic vstupuje spousta věcí. Jedna věc je ta technická a druhá pak společensko-politická...

Praha čekají opravy dalších mostů. Ve špatném technickém stavu je asi sto mostů a lávek. Co se pokázilo?

Všechno postupně degraduje a chátrá. Záleží na materiálech, z jakých je stavba postavena. Máme v Praze Karlův most, kterému je přes šest set let a není s ním problém. Je to kamenný most, ten vydrží nejdéle. Samozřejmě betonové mosty, když mají přes sto let, už mají něco za sebou. Dnes je ale kvalitní betonových mostů oproti těm z osmdesátých let podstatně vyšší.

Máme nové materiály, technologie, předpisy, dělají se lepší detaily, takže dnešní mosty vydrží podstatně více.

Které pražské mosty čekají opravy?

Má se opravovat Palackého most, ten se už částečně opravil, na opravu čeká Hlávkův most, železniční most a pak je velká diskuse kolem Libeňského mostu. Tam se názory dost liší od radikálních, které radí most úplně odstranit a postavit nový, až po jeho zachování a opravu toho stávajícího. Je to most, který byl dokončen v roce 1928, takže mu už brzy bude sto let.

Proč jsou pražské mosty v tak špatném stavu?

To je obraz nejen pražský, ale celostátní. Chodím na prohlídky mostů už dvacet let. Každý rok se pravidelně koná celostátní seminář, kde se neustále probírá, jak se mosty dostávají postupně stále do horšího stavu stavebních stavů. My jsme na těch seminářích psali i petice, které jsme směřovali na vládu, aby se něco udělalo pro zlepšení situace. To už se táhne přes deset let.

Znamená to, že vás politici a úředníci nechtěli slyšet?

Problém je v tom, že se dříve moc mostů neopravovalo, spíše se stavěly nové. Teď se začíná více opravovat, tak se ten stav postupně lepší, ale jde to pomalu. Správci objednávají častěji mostní prohlídky a připravují se více na opravy mostů. Těch prohlídek se teď vypisuje tolik, že to skoro není možné v daném čase zvládnout.

Jsou novodobé mosty historicky cenné?

Každý most je cenný. Zda bude historicky cenný, ukáže se až po určité době. Máme krásné mosty, třeba v Praze nový obloukový v Troji. Je skutečně krásný. Podle mého názoru by potřeboval lepší okolní prostředí, než jaké má v Holešovicích, kde úplně nevynikne. Když se most navrhuje, je potřeba spojit praktičnost s krásou, ale v první řadě je třeba ho správně staticky navrhout. Když je most staticky dobře navrženy, tak je i krásný, to je známá věc.