

Úvodník napísaný pre časopis Beton TKS v roku 2019.

Mosty vždy boli a aj sú pre mňa viac ako obyčajné stavby. Tým že každý most bol postavený v určitom historickom období odráža svojim architektonickým a stavebným riešením dobu v ktorej vznikol a úroveň vedomostí v danom období. Preto by sme nemali staré mosty odsudzovať skôr ako spoznáme okolnosti, ktoré v dobe stavby ovplyvnili projektantov a zhotoviteľov. Je to podobné ako odsúdiť staré autá za to, že nemajú napríklad airbagy, alebo ABS. Ak si niekto kúpi staršie auto, musí automaticky počítať s tým, že nebude mať také dobré brzdy ako tie dnešné, bude menej výkonné a zrejme bude aj menej spoľahlivé. Ak chce na ňom nový majiteľ jazdiť, musí venovať dostatočnú pozornosť jeho údržbe. Musí to auto poznať a vedieť kde sú jeho limity. Pri autách je to všetkým jasné, prečo ale potom nie aj pri mostoch? Ak má správca ciest vo svojej správe staré mosty, mal by ich poznať, vedieť kde sú ich slabé stránky, ktoré časti je potrebné častejšie kontrolovať a v prípade potreby vykonať ich údržbu. Jednoducho sa k nim nemôže správať ako k novým konštrukciám, ktorých kvalita je v dnešnej dobe (pevne v to verím) na výrazne vyššej úrovni ako tomu bolo v minulosti. Väčšie krytia výstuže, kvalitnejšie betóny a technologické postupy posunuli nové betónové mosty na vyššiu, spoľahlivejšiu úroveň. Preto odsúdiť napr. Morandiho most, ktorý sa zrútil v Taliansku minulý rok, preto, že nemal dobre riešenie niektoré detaily by bolo nesprávne. V tej dobe predstavoval ten most vrchol inžinierskeho staviteľstva a poznatky o korózii výstuže boli ešte len veľmi chabé. Na druhej strane, správca mosta o slabých miestach konštrukcie vedel a je otáznne, či sa k jeho údržbe, resp. k jeho pravidelným prehliadkam postavil tak, ako si to tento typ konštrukcie vyžadoval. Podobným situáciám čelíme často aj u nás. Mnohé mosty sú zanedbané a je len šťastím, že sa zatiaľ nič podobné na Slovensku nestalo. Nebudem teraz hľadať vinníka, lebo to nikdy nie je o jednom faktore, chcem len upozorniť na to, že správcovia mostov by mali vedieť o rizikových mostoch a mali by sa o ne starať s náležitou opaterou. Je to podobné ako so ženami - niektoré vyžadujú viac pozornosti ako iné a je len na nás či im to vieme poskytnúť. Rozdielom však je, že mosty si svojich správcov nemôžu vybrať a preto by mal byť správca ku každému typu mosta ohľaduplný a každému venoval toľko pozornosti, koľko si ten most vyžaduje. Len tak bude vedieť zabezpečiť, že sa krásou mostov v jeho správe budú kochať aj ďalšie generácie.



Tak som sa postupne dostal k druhej téme, ktorá je v spoločnosti často diskutovaná, a to je krása mostov. Krása je veľmi subjektívny pojem a tak ako sa každému mužovi páči iná žena, ani o mostoch sa nedá jednoznačne vyhlásiť ktorý most je krajší. Oproti kráse žien je tu však predsa jedno kritérium, ktoré mosty odlišuje, a to je ekonomické kritérium. Málo ktorá krajina si môže dovoliť akýkoľvek extravagantný most, len preto, že sa nejakej skupine, ktorá o ňom rozhoduje páči. Zväčša musí byť konštrukcia v rámci daných okrajových podmienok čo možno najlacnejšia. V tom prípade platí, že dobrý most je taký, na ktorom nie je nič zbytočné. Taký most býva zároveň aj pekný, lebo je „elegantný“ a aj keď to nevieme presne zdefinovať, väčšine ľudí sa takéto elegantné konštrukcie páčia.



Tí čo ma poznajú osobne, vedia aj to, že okrem mostov mám ešte jedno veľké hobby a tým sú motorky. Aj keď to znie možno zvláštne, motorky a mosty majú veľa spoločného. Pre mňa krásna motorka je taká, ktorá je funkčná a nie je na nej nič zbytočné. Je to stroj, ktorý, podobne ako mosty, odráža dobu v ktorej vznikol a nesie aj prvky svojich predchodcov. Elegantná línia, viditeľné všetky funkčné časti, zároveň dostatočne pohodlná a primerane spoľahlivá. Žiaľ, práve z nových motoriek sa táto elegancia a „duša“ postupne vytráca. Sú preplnené elektronikou a všelijakými bezpečnostnými prvkami predpísanými legislatívou. Čím viac predpisov, tým viac doplnkov, ktoré zatlačia to, čo bola primárna myšlienka elegancie a symbolu slobody. Keď sa takáto nová motorka pokazí, neviete ju už na kraji cesty ani opraviť. Zoberiete ju do servisu a tam ju mechanik napojí na počítač, ktorý mu vypíše, ktorá časť je chybná a tú časť vymení. Nemusí tomu už ani poriadne rozumieť. Má manuály a všetko vediaci počítač. Nemusí načúvať zvukom aké vydáva a z rôznych indícií určiť poruchu – na všetko má počítač. Samozrejme nie vždy to funguje a potom sa až ukáže, kto je dobrý mechanik. Dobrý mechanik rozumie tomu ako fungujú jednotlivé časti a podľa správania sa motorky vie potom určiť príčinu poruchy a vykonať jej opravu. Podobnou cestou sa vydalo aj mostné staviteľstvo. Mnohí projektanti prijali myšlienku, že všetko zvládne počítač. Spravia modely, 3D, BIM a neviem čo všetko, avšak mostom prestávajú rozumieť. Namontujú sa snímače aj tam kde sú úplne zbytočné a 24 hodín denne môžeme mať v smartfónoch všetky dáta z mosta. Či je to vždy potrebné o tom by sa dalo dlho diskutovať. V tisíckach strán noriem a moderných programoch sa stráca cit pre navrhovanie. Mosty strácajú svoju dušu. Stávame sa strojmi na projekciu a realizáciu. Prestávame s mostami „žiť“, cítiť ich a mostárska kultúra postupne upadá. Všetko je na internete, všetko je elektronicky sledované a „vypočítateľné“. Niekedy, žiaľ, projektant už ani nevie čo počíta a či je výsledok vôbec reálny. Vypočítať, nakresliť, vyfakturovať. Je preto na nás na univerzitách a v odborných spolkoch aby sme tento trend stlmili, lebo inak sa mostarina úplne stratí vo virvare moderných technológií a aj napriek tomu, že bude všetko dokonale namodelované a sledované, mosty nebudú dobré.

Doc. Ing. Peter Paulík, PhD – prezident SNK FIB

Stavebná fakulta STU v Bratislave, Katedra betónových konštrukcií a mostov