



Volbou cementobetonové vozovky zvednete na zemi ležící milióny

Ačkoli to může znít jako šokující informace, faktem je, že betonové vozovky zaznamenaly při dlouhodobých průzkumech provozovatele silniční a dálniční sítě celkové náklady za dobu životnosti pohybující se na úrovni poloviny nákladů za vozovky s asfaltovým povrchem. Správně zvoleným krytem vozovky může tedy investor docílit podstatných úspor, které se v oblasti výstavby dopravní infrastruktury pohybují v miliónech korun.

Minulost betonových vozovek
 Na naší dálniční a silniční síti se dosud vyskytují několik desítek let staré betonové kryty, které byly zhotoveny podle tehdejších kritérií, ale dnešním zvýšeným moderním požadavkům na kvalitu jízdy již neodpovídají. Jedná se o některé úseky dálnic D1 Praha – Brno, D2 Brno - Bratislava a D11 Praha – Poděbrady. Na těchto úsecích je především neuspokojující zvýšená hlučnost povrchu způsobená tehdejšími technologiemi úpravy povrchu (příčné zdrsnění povrchu kartá-

či s ocelovými drátky) a tzv. „schodovitost“ jednotlivých desek vozovky. Motoristická veřejnost při každodenním užívání srovnává tyto vozovky s betonovým krytem o stáří až 30 let a nově zbudované asfaltové povrchy. Protože u obou technologií došlo k podstatnému kvalitativnímu vývoji, je zřejmé, že toto srovnání vozovek různého stáří nemá vypovídací schopnost.

Moderní současnost betonových vozovek

Od roku 1995 nastal radikální obrat v nahlížení na cementobetonové vozovky. Firma Dálniční stavby Praha, a.s. jako první v České republice použila moderní technologii pokládky betonových vozovek Walter-Heilit. Tato technologie spočívá v dvourstevovém ukládání betonu tzv. systémem „čerstvé na čerstvé“. Znamená to, že pokládka betonu je zajištěna kontinuálně dvěma nezávislými, těsně za sebou jedou-

cími finišery. První finišer ukládá spodní beton a zároveň ukládá v místech příčných spár kluzné trny, které zamezují svislému pohybu desek (vytvoření schodovitosti). Podélné spáry jsou opatřeny kotvami. Druhý finišer pokládá horní beton, který je následně v příčném směru uhlazen příčným trámem a v podélném směru podélným hladičkem. Důležité zhutnění obou vrstev betonu je zajištěno ponornými vibrátory. Textura povrchu se vytváří vlečenou jutou, zaručující dostatečné protismykové vlastnosti při minimálních emisích hluku. Nakonec jsou vytvořeny v povrchu betonu příčné a podélné spáry, které jsou následně utěsněné speciální zálivkovou asfaltovou hmotou nebo pryžovými těsnícími profily.

Popsaná technologie zaručuje dlouhodobou životnost a provozuschopnost vozovky, vynikající rovnost povrchu, minimální hlučnost povrchu a splňuje nejnáročnější kritéria ne-



Letiště Praha - Ruzyně, plochy u prstu B

jen českých, ale i evropských norem.

Tato špičková technologie je již ověřena nejen na nespočetných stavbách v zemích EU, ale od roku 1995 také na mnohých stavbách v České republice.

Důkazem životnosti a kvalitního provedení vozovky jsou také velmi dlouhé záruční doby poskytované zhotovitelem.

Trendy do budoucnosti

Faktem je, že celosvětový trend tkví v podstatném zvyšování podílu nově budovaných cementobetonových vozovek, především pak na významných dopravních tazích s vyšším podílem nákladní dopravy. Například v SRN se na nově zbudovaných vozovkách v nových spolkových zemích cementobetonové vozovky podílejí již téměř z jedné poloviny, což hovoří samo za sebe.

Hlavní přednosti cementobetonových vozovek

- dosahovaná vysoká životnost - více než 30 let
- levnější z hlediska dlouhodobých celkových nákladů oproti asfaltovým krytům (až o polovinu)
- minimální náklady na údržbu po dobu životnosti



- zvýšená bezpečnost provozu za nepříznivých povětrnostních podmínek (bílá vozovka)
- odolnost proti přetvoření (tvorbě kolejí a rolet v oblasti křižovatek)
- menší množství uzavírek z důvodu oprav v době životnosti
- rychlejší postup výstavby vozovky
- využití tuzemských materiálových zdrojů (kamenivo, cement), nezávislost na vývoji cen ropy
- možnost recyklace a druhotného využití starých CB krytů



Dálnice D11 Praha - Poděbrady, pokládka CB krytů

Větší stavby s cementobetonovým povrchem realizované Dálničními stavbami Praha, a.s.

- Dálnice D5 Plzeň – Rozvadov, stavba 0511, 0512 (celkem 62 km)
- Dálniční celní přechod Rozvadov – Waidhaus
- Mezinárodní letiště Praha Ruzyně, rozšíření ploch u odbavovacího prstu A (v roce 1995) a B (v roce 2000)
- Rychlostní komunikace R35 Příkladovice – Velký Újezd
- Silniční okruh kolem Prahy, stavba 516 Třebonice – Řepy
- Dálnice D11 Praha – Poděbrady, rekonstrukce úseku km 26,8 – 33,0 LP

Dálniční stavby Praha, a.s.

Tyršova 3, Praha 2

Tel.: 02/96 17 02 03, 96 17 02 04, 24 26 69 39, fax: 02/24 26 69 46

E-mail: jaroslav.bilek@dsp.cz - Ing. Jaroslav Bílek

jaroslav.katzer@dsp.cz - Ing. Jaroslav Katzer, předseda představenstva

Internet: www.dsp.cz



SOKP stavba 516 Třebonice – Řepy, II. etapa - pokládka betonu



DÁLNIČNÍ STAVBY PRAHA, a.s.