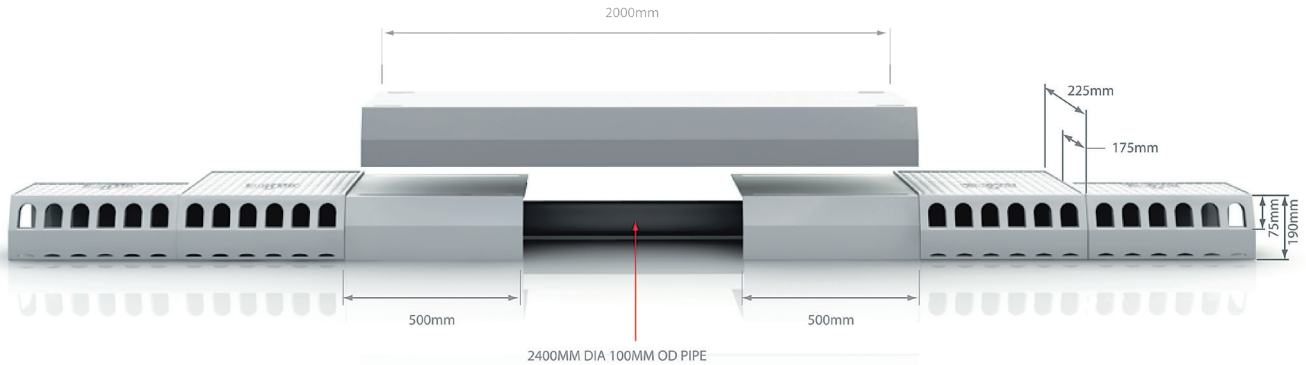


# Návrh odvodnění dálničního mostu při rekonstrukci

Text: Ing. Jan Ochech, Ronn Water Management, s.r.o., www.ronn.cz

Velký počet letošních rekonstrukcí silnic a dálnic s sebou sice přinesl omezení provozu v mnoha úsecích, ale výsledek práce stavebních čet ocení řidiči při podzimních deštích a v zimě.



Obrubníkové prvky RONN DECK jsou velmi odolné proti nárazu. Dimenzované na třídu zatížení D400 kN, což je více, než na krajnice doporučuje norma ČSN-EN 1433 pro odvodnění komunikací. (přechod přes dilatační spáru)

Pro bezpečnou jízdu na silnicích není důležitý jen finální povrch, šíře vozovky, pevnost svodidel a výška protihlukových stěn.

Deštivé období podzimních a jarních měsíců prokáže připravit nepříjemné překvapení nejednomu řidiči. Jak se vyvarovat aquaplaningu na dálnicích a rychlostních silnicích se opět stane jedním z nejživějších témat rozhovorů.

Správně navrhnout odvodnění vozovky při rekonstrukci mostu je jedna z klíčových oblastí projektu.

Starší dálniční mosty mají odvodnění vozovky řešeno odtokovými vpustěmi na kraji

silnice a voda je svedena do vnějšího kanalizačního systému vedeného pod mostovkou.

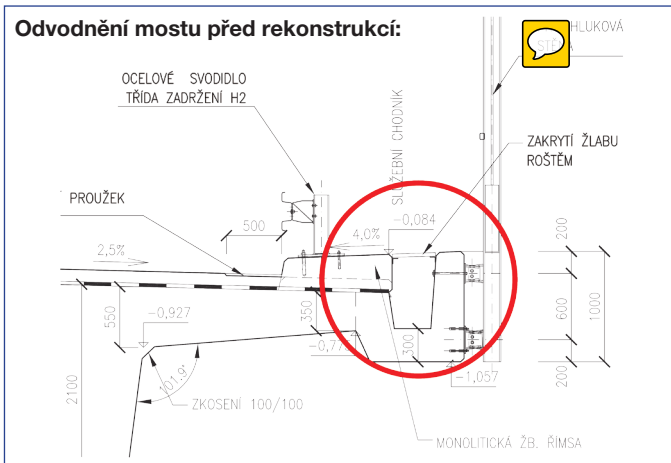
Tento systém však nedokáže rychle a plynule svést vodu z povrchu, takže vznikají louže, které jsou nebezpečné pro provoz. Zároveň mříže zasahují do vozovky jsou extrémně namáhány od projíždějících aut. Žlab na hraně římsy a celá soustava kanalizace je také náročná na údržbu.

Stále více navrhovaným řešením je systém obrubníkového odvodnění RONN DECK z recyklovaného kompozitu. Žlaby na první pohled vypadají jako betonové, ale mají nízkou váhu, takže nezatěžují mostní konstrukci. Kompozitní materiál je odolný vůči

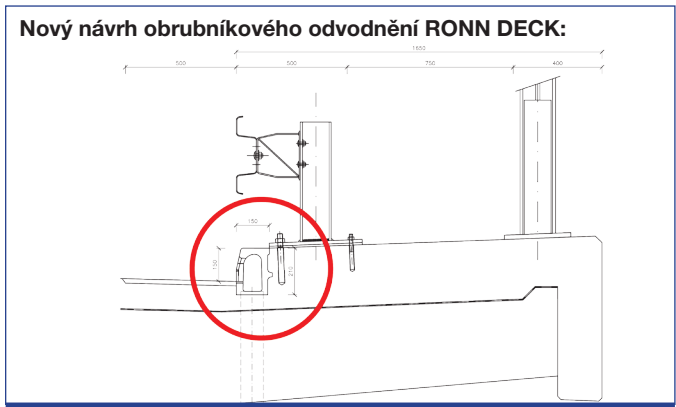
chemickým posypům, pohonným hmotám i mrazu.

Vlastní obrubník se stává kanalizačním systémem – odvodňovacím žlabem a svádí dešťovou vodu v každém bodě silnice přímo do odtokové kanalizace. Šířka vozovky není omezena vpustěmi, ale je využitelná po celé šířce.

Výrazně se snižuje vstřebávání vody přes porézní asfalt do konstrukčních vrstev vozovky, což přispívá k její delší životnosti. Voda je centrálně svedena na konec mostu nebo až za něj pomocí dilatačního dílu. Znamená to, že v mostní konstrukci nejsou žádné průchody, které mohou časem způsobovat nemalé problémy při protékání.



Sběrný žlab je podélně umístěn na vnější straně římsy, což způsobuje komplikovanou údržbu a vysoké náklady při rekonstrukci mostu.



Zrušení stávajícího žlabu a přemístění na místo obrubníku. Výrazná úspora - snížení doby rekonstrukce až o několik měsíců, levnější náklady včetně materiálů, snadnější budoucí údržba vnějšího pláště a celého systému odvodnění.