

160 × 80/5 mm. Zábradlí chodníku je navrženo z plochých svislých profilů mezi madlem a dolním profilem z trubek. Připevnění je navrženo vlepými kotvami do dodatečně vyvrtaných otvorů. Protikorozi ochrana je obvyklá podle TKP pro prostředí se střední agresivitou, vrchní nátěr má zelenou barvu.

### Postup výstavby

V principu se postup výstavby neliší od technologického postupu navrženého pro lávku. Větší rozsah stavebních prací a zmonolitnění prostoru mezi převisnými trámy nosné konstrukce se ztraceným bedněním a opěrou pomocí poměrně silné betonářské vyztuže byly náročnější z hlediska provádění, zhotoviteli se však celé dílo podařilo.

### Závěr

Stavební náklady (bez DPH) jsou uvedeny v následující tabulce:

	Stavební náklad	Plocha mostu	Náklady na 1m <sup>2</sup>
Lávka na ul. Černé	4,080 mil. Kč	188 m <sup>2</sup>	21,7 tis. Kč
Most v Jaselské ul.	9,266 mil. Kč	370 m <sup>2</sup>	25,0 tis. Kč

### Účastníci výstavby:

#### Investor:

Magistrát města Opavy (Ing. Václav Grussmann, Ing. Jan Ondřej a Ing. Ivana Jurečková)

#### Projektant a stavební dozor:

PONTEX s. r. o. (Ing. Milan Kalný, Ing. Václav Kvasnička, Ing. Svatopluk Čech)

#### Dodavatel lávky pro pěší:

ODS – Dopravní stavby Ostrava, a. s. (Ing. Jan Choleva, Ing. Pavel Kania, Ing. Pavel Fišer)

#### Dodavatel mostu v Jaselské:

Stavby mostů Praha, a. s. (Ing. Václav Krauz, Ing. Jan Jech a Ing. Rastislav Kán)

#### Subdodavatel mostu:

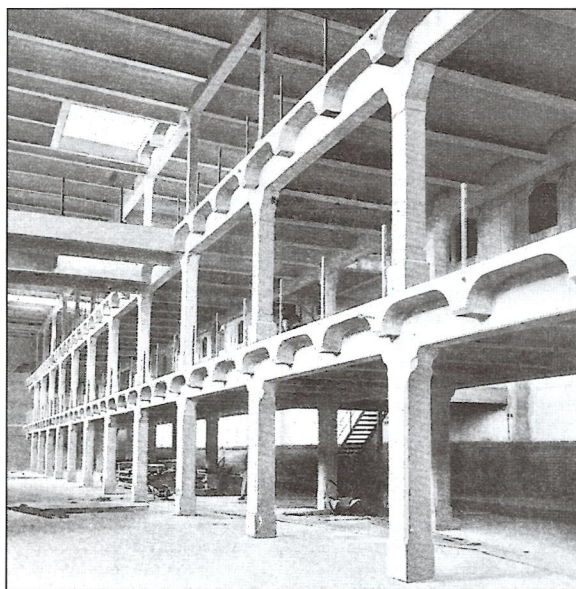
Napko Olomouc s. r. o. (Ing. Miroslav Kořenek a Ing. Jiří Valášek)

Zhodnocení obou mostů je věcí laické a odborné veřejnosti. Projektanti mostu děkují Magistrátu města Opavy za poskytnutou důvěru a příležitost přispět svým dílem k nápravě následků katastrofální povodně a k hledání souladu mezi technikou a přírodou.

*Ing. Milan Kalný, Ing. Václav Kvasnička, Pontex, s. r. o., Bezová 1658, 147 14 Praha 4*

## O dobrých vlastnostech vyztuženého betonu (3)

**Praha 1909** – Přírozeným důsledkem vlastností vyztuženého betonu jest, že průřezové rozměry všech konstruktivních dílů jsou jen malé. Uspoří se tedy např. při stropech na konstruktivní výšce, při zdech na tloušťce, pilíře železobetonové zaujímají v půdorysu značně méně místa než cihelné a kamenné, a což hlavní jest, lze prováděti z této hmoty stropy beze sloupů i na velmi značná rozpětí, čímž uspoří se na drahé ploše půdorysné. Při stavbě obchodního domu v Los Angeles v Kalifornii vykonstruovány byly trámy volné délky 31 m, což jest největší až dosud ve stavitelství pozemním dosažené rozpětí. A poněvadž lze pak dále i nadpraží okenní a pilíře mezi okny navrhnouti v rozměrech jen nevelikých, je možno dosáhnouti velikých prostor nejen volných a vzdušných, nýbrž i znamenitě osvětlených, což jsou požadavky zvláště při průmyslových budovách horlivě vyhledávané (obr. 1). Z malých rozměrů konstrukce plyne pak i její malá vlastní váha, tím se neúčinně, mrtvé zatížení značně redukuje, což jest z důvodů hospodárných velmi vítáno .... (Z knihy Vyztužený beton – jeho upotřebení a výpočty hlavně k účelům pozemního stavitelství, napsali F. Klokner a J. Fidler, vydali vlastním nákladem v Praze 1909).



*Petr Hájek*

**Obr. 1** – Železobetonová konstrukce skladiště cukrovaru kutnohorského se stropy Koenenovými / RC structure of Kutná Hora sugar factory stock with Koenen floor structures