

## Literatura:

- [1] KLIMEŠ, J., ZŮDA, K. *Betonové mosty*. Sv. 2. Praha: SNTL, 1969.
- [2] JANDA, L., KLEISNER, Z., ZVARA, J. *Betonové mosty*. Praha: SNTL, 1988.
- [3] HUSTÝ, I., RAČANSKÝ, J., STRÁSKÝ, J. Arch bridge crossing the Brno–Vienna expressway. Structural concrete in the Czech Republic 1994–1997. In: *XIII FIP Congress*. Amsterdam, 1998.
- [4] HUSTÝ, I., JORDAN, J., STRÁSKÝ, J., SUSKÝ, S. Robust concrete bridges. Structural concrete in the Czech Republic 1994–1997. In: *XIII FIP Congress*. Amsterdam, 1998.
- [5] NEČAS, L., HUSTOLES, P. Experience with design of integral bridges in Ireland. In: *2<sup>nd</sup> CCC Congress*. Hradec Králové, 2006.
- [6] STRÁSKÝ, J., DUFEK, B., ROMPORTL, T., KOLENČÍK, P., ŠRÁMEK, Z. Integral bridges formed by a strutted frame and arch structure. Structural concrete in the Czech Republic 2006–2009. In: *3<sup>rd</sup> fib Congress*. Washington, 2010.

**STATICKÁ ANALÝZA**

Všechny popsané konstrukce byly analyzované jako prostorové prutové konstrukce. Součástí výpočtového modelu byla nejen nosná konstrukce, ale i koncové příčníky podepřené kyvnými stoj-

**Stavba Mokré Lazce**

Investor	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Generální projektant	Sdružení Mokré Lazce – RDS (SHB, a. s., Stráský, Hustý a partneři, s. r. o.)
Projektanti popsanych mostů	Stráský, Hustý a partneři, s. r. o.
Zhotovitel	Sdružení Lazce 2008 (Eurovia CS, a. s., Skanska DS, a. s., Firesta-Fišer, rekonstrukce, stavby, a. s.)
Zhotovitel mostů	SO 211: Strabag, a. s. SO 212 a 214: Firesta-Fišer, rekonstrukce, stavby, a. s.

**Stavba Prodloužená Rudná**

Investor	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Generální projektant	Sdružení Rudná – RDS (SHB, a. s., Dopravoprojekt Ostrava, a. s.)
Projektanti popsanych mostů	Stráský, Hustý a partneři, s. r. o.
Zhotovitel	Sdružení Prodloužená Rudná (Strabag, a. s., OHL ŽS, a. s., JHP, spol. s r. o.)

kami, vnitřní podpěry a základy podepřené pilotami (obr. 18a). Vliv pružného podepření byl vystižen pružnými vodorovnými a svislými pruty. Pro analýzu konstrukce byl použit programový systém MIDAS Civil, který provedl časově

závislou analýzu zohledňující vliv dotvarování a smršťování betonu.

**ZÁVĚR**

Integrované konstrukce umožňují návrh konstrukcí bez ložisek a odstraňují detaily vyžadující údržbu. Monolitickým spojením nosné konstrukce se spodní stavbou vzniká mnohonásobně staticky neurčitý systém zvyšující bezpečnost konstrukcí.

Jak je zřejmé z fotografií dokončených mostů, popsané konstrukce jsou estetické, lehké a transparentní, mají minimální vliv na životní prostředí a svojí konstrukční efektivitou dávají svědectví o ekonomii dopravních staveb. Proto věříme, že tyto konstrukce budou navrhovány stále častěji.

Ing. Pavel Kolenčík  
Stráský, Hustý a partneři, s. r. o.  
e-mail: p.kolencik@shp.eu



prof. Ing. Jiří Stráský, DSc.  
Fakulta stavební VUT v Brně  
& Stráský, Hustý a partneři, s. r. o.  
e-mail: j.strasky@shp.eu



## BRÁNA DO NEBES – ŽELEZOBETONOVÝ MOST V PODOLSKU 1938–1943

Poctou jednomu z našich nejkrásnějších mostů, železobetonovému obloukovému mostu přes Vltavu v Podolsku, bude výstava „Brána do nebes – železobetonový most v Podolsku 1938–1943“, kterou připravuje Muzeum silnic ve Vikýřovicích u Šumperka ve spolupráci s Tomášem Jandou.

Původní řetězový most v obci Podolsko, postavený v letech 1847 až 1848, přestal počátkem 20. let minulého století vyhovovat dopravě a přilehlý silniční úsek svými nebezpečnými zatáčkami tvořil již v době před prudkým rozvojem automobilového provozu nepříjemnou dopravní překážku. V roce 1929 bylo proto Ministerstvem veřejných prací definitivně rozhodnuto o stavbě mostu nového. Příprava povšechných studií a navazujících projektů se však posunula až do poloviny 30. let a po ukončení výběrových řízení se počátkem června 1938 konečně rozběhly práce na stavbě tohoto jedinečného mostu, který je dodnes považován za špičkovou ukázkou našeho mostního stavitelství. Dne 31. srpna 1942 byly práce na stavbě ukončeny a 1. září 1942 byla přeložka silnice včetně mostu uvedena do provozu, i když až do konce května 1943 probíhaly práce na likvidaci staveniště, na stavbách přeložek polních cest, na úpravách terénu, dokončovalo se parkoviště, přístupové chodníky a vyhlídkové plošiny na levém břehu Vltavy.

Výstava bude formou informačních textů a především unikátních dobových fotografií informovat o přípravách a stavbě mostu a představí projektanty a stavitele, kteří se o jeho výstavbu zasloužili. Most, včetně jeho řetězového předchůdce, který věrně stál po jeho boku až do roku 1960, než byl přenesen do Stádlce, bude prezentován také na modelech, odznacích, medailích apod. Vystaveno bude např. i dobové nářadí a přístroje.

Další doplňující informace, přes 400 fotografií a především podrobné zprávy o výstavbě mostu a přeložky silnice, po dobu od 7. června 1938 do 21. prosince 1942, nabídne katalog k výstavě.

V Muzeu silnic ve Vikýřovicích u Šumperka bude výstava ke zhlédnutí půl roku (od října 2016 do dubna 2017), poté by měla zamířit do jižních Čech, kde bude od května 2017 u příležitosti 75. výročí oficiálního zprovoznění mostu a přeložky silnice instalována přímo v obci Podolí I.

připravila Mgr. Alena Turková, Muzeum silnic ve Vikýřovicích u Šumperka

Obr. 1 Pohled na stavbu mostu s řetězovým mostem v pozadí, 6. 11. 1939  
Obr. 2 Starý a nový most, 16. 6. 1943

Fotografie: archiv Tomáše Jandy

