



INTERREG V-A
SLOVENSKÁ REPUBLIKA
ČESKÁ REPUBLIKA



EURÓPSKA ÚNIA
EURÓPSKY FOND
REGIONÁLNEHO ROZVOJA

SPOLOČNE BEZ HRANÍC

MOSTY

Vybrané mostní konstrukce světového významu

NÁZOV PROJEKTU:



**Podpora edukačných aktivít pre výchovu mladých odborníkov
v oblasti mostného staviteľstva v cezhraničnom regióne
(Kód projektu v ITMS2014+: 304011U647)**

**VŠB TECHNICKÁ
UNIVERZITA
OSTRAVA**

EDUMOS

Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

Vybrané mostní konstrukce světového významu

- Také v České republice umíme být světoví,
- seznámme se proto s některými významnými konstrukcemi mostů, které budou viditelné také v celosvětovém měřítku.

KAMENNÝ MOST V PÍSKU

- Kamenný most v Písku je most přes řeku Otavu v Písku. Postaven byl asi ve třetí čtvrtině 13. století, a **je tedy nejstarším dochovaným mostem v Česku a historicky v pořadí druhým kamenným po zaniklém pražském Juditině mostu**. Na gotickém mostě jsou umístěny repliky barokních soch a kříže.
- První písemné záznamy o mostu však pocházejí až z roku 1348, kdy se o něm zmiňuje Karel IV., který výnosem nařídil, že pokuty vybírané v městě musí být používány na jeho údržbu.
- Most je dlouhý 109,75 m včetně zdí na levém předmostí a široký 6,25 metrů, z toho vozovka 4,5 m. Most stojí na 6 pilířích a je tvořen sedmi oblouky. Oblouky mostu byly často poškozovány povodněmi, do dnešního dne se zachovalo šest původních oblouků o rozpětí 7,0-8,2 m, z roku 1768 pochází segmentový oblouk o rozpětí 13 m. Tento oblouk byl určený k proplouvání vorů.

KAMENNÝ MOST V PÍSKU



KARLŮV MOST, Praha

- **Jeden ze symbolů celé země.**
- Je nejstarší stojící most přes řeku Vltavu a **druhý nejstarší dochovaný most v Česku.**
- Stavba nového mostu začala v roce 1357 pod záštitou krále Karla IV. a byla dokončena v roce 1402. Praha se i díky kamennému mostu stala významnou zastávkou na evropských obchodních stezkách.
- Původně se mu říkalo jen „kamenný“ nebo „pražský“. Název „Karlův most“ se vžil až kolem roku 1870.
- Karlův most je 515,76 m dlouhý a 9,40 až 9,50 m široký; vozovka se nachází 13 m nad normální hladinou řeky. Tvoří ho šestnáct oblouků s rozponem mezi 16,62 m až 23,38 m. Most je třikrát zalomen a proti proudu nepatrně vypouklý. Založen byl na mlýnských kamenech pravděpodobně podložených rošty z dubových pilot.

KARLŮV MOST, Praha



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

DŘEVĚNÝ MOST, Černvír

- Dřevěný most v obci Černvír překonává řeku Svratku.
- **Jedná se o nejstarší dochovaný krytý dřevěný most na Moravě, pochází z roku 1718.**
- **Je chráněn jako kulturní památka České republiky.**
- Trámový most věšadlové konstrukce je dlouhý 32 metrů, široký 2,6 metrů a jeho mostovka je v průměrné výšce 4 metry nad hladinou řeky. Boční parapety mají výšku 1,5 m, nad nimi je metr vysoký průhled na řeku, střecha je sedlová a krytá šindelem.
- Most byl postaven především z jedlového dřeva, některé části ze dřeva dubového. Uprostřed řečiště stojí na kamenném pilíři, na východním břehu na kamenné opěře, západní břeh má skalnaté podloží. V letech 1858, 1906, 1939, 1971, 1996 a 2008–2009 byl rekonstruován.
- Veřejné dopravě sloužil do roku 1954, kdy jej nahradil v těsné blízkosti železný most, místo něhož byl roku 1980 vybudován betonový silniční most.

DŘEVĚNÝ MOST, Černvír



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

NEGRELLIHO VIADUKT, Praha

- Negrelliho viadukt je železniční most přes Vltavu a viadukt v Karlíně, je pojmenován po svém staviteli Aloisi Negrellim.
- Je **historicky prvním pražským železničním mostem a druhým nejstarším dochovaným pražským mostem přes Vltavu**, třináctým v pořadí po proudu Vltavy.
- **S délkou 1120 m je nejdelším železničním a celkově čtvrtým nejdelším mostem v Česku. Do roku 1910 byl nejdelším mostem Evropy a dosud je to nejdelší železniční most ve střední Evropě.**
- Most byl budován od jara roku 1846, dokončen byl roku 1849, uveden do provozu v roce 1850. Po svém dokončení měl 87 kamenných oblouků - 8 žulových segmentových oblouků nad rameny řeky (25,29 m), 1 pískovcový segmentový oblouk (11,30 m) se 2 průchody pro pěší a 76 pískovcových půlkruhových oblouků o rozpětí 6,4 až 10,8 m. Šířka mostovky mezi kamenným zábradlím je 7,6 m.
- **Negrelliho viadukt je zapsán ve Státním seznamu nemovitých kulturních památek.**

NEGRELLIHO VIADUKT, Praha



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

ŽAMPAŠSKÝ MOST, Jílové u Prahy

- Žampašský most (někdy je také nazýván most na Žampachu či Kocourský viadukt) je **druhým nejvyšším kamenným železničním mostem ve střední Evropě**, hned po Landwasserviaduktu ve Švýcarsku. **Kamenný most je kulturní památkou České republiky.**
- Most překlenuje údolí Kocour a potok Studený (Kocourský potok) mezi částmi Žampach a Studené města Jílové u Prahy.
- Most je postaven z granodioritu (hrubozrnné žuly). Tvoří jej sedm oblouků o rozpětí 12 m. Výška mostu je 41,73 m (je jen o necelý metr nižší než Nuselský most v Praze). Celková délka mostu je 110 m. Podélná osa je tvořena obloukem o poloměru 180 m.
- Mostovka má šířku 5,77 m. Kónické pilíře nejsou stejně široké, každý třetí je zesílen. Nejvyšší pilíř má výšku 33 m.
- Stavba byla započata na jaře roku 1898, ukončena byla slavnostním zahájením provozu 1. května 1900. Most slouží bez větších oprav dodnes běžnému provozu.

ŽAMPAŠSKÝ MOST, Jílové u Prahy

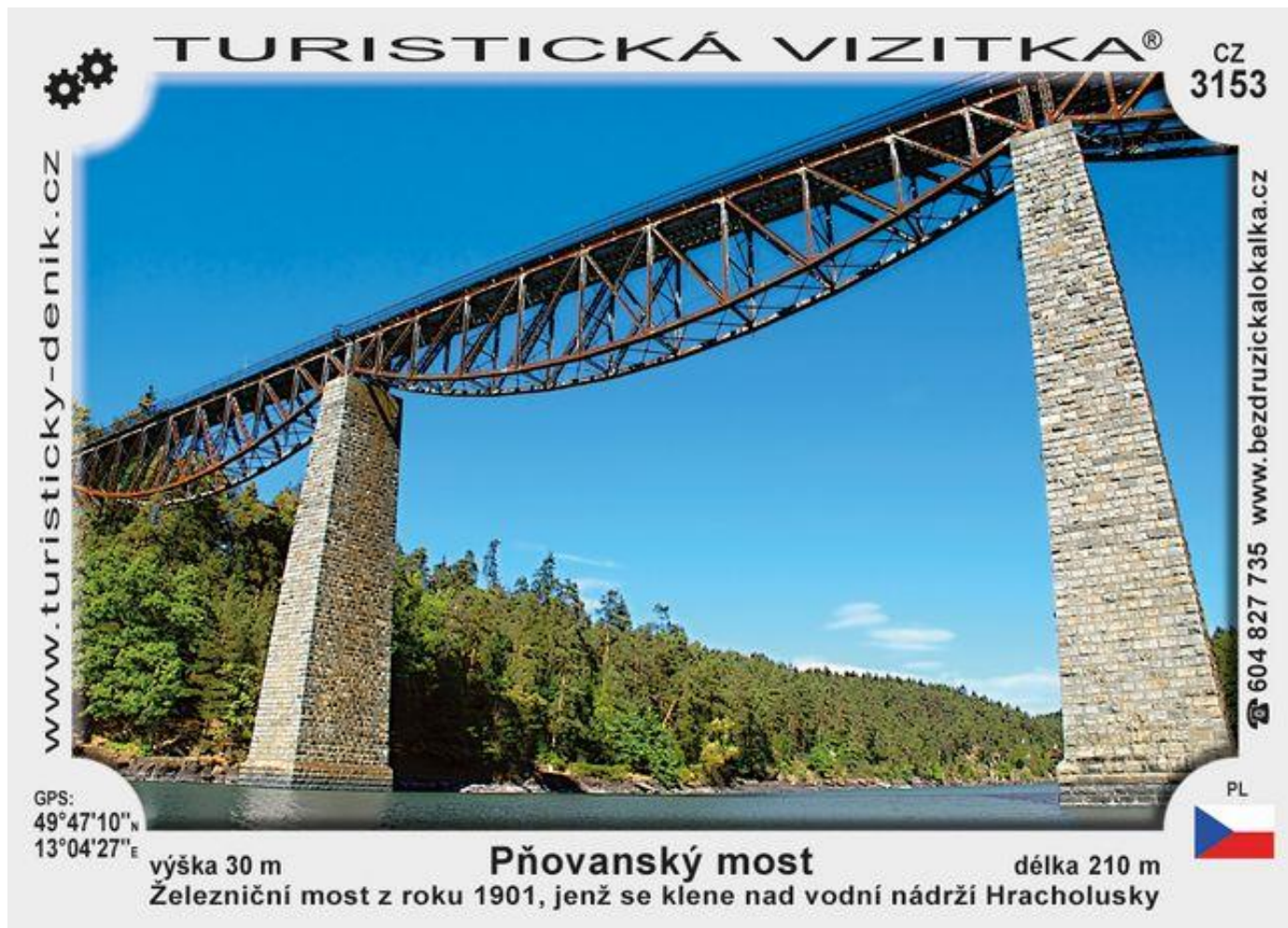


Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

PŇOVAŇSKÝ MOST, Pňovany

- Pňovanský most je železniční most přes přehradu Hracholusky na železniční trati z Pňovan do Bezdržic. Současná podoba mostu vychází z druhého návrhu z roku 1897. Stavba mostu započala v roce 1899 a byla dokončena v roce 1901.
- Tvoří ho dva zděné mostní pilíře nad přehradou o výšce 44 metrů (včetně základů) a dva zemní pilíře na každé straně mostu. Nad nimi jsou tři ocelová pole, z nichž každé je 55 metrů dlouhé. Most doplňují dva kamenné oblouky. Celková délka mostu je 210 metrů a spočtená váha ocelové konstrukce je 461 144 kg.
- Koncem července 2018 začala rozsáhlá rekonstrukce mostu. Rekonstrukce mostu se týká výměny tří hlavních ocelových polí, zesílení spodní stavby injektážemi a byla i dobudována lávka pro pěší a cyklisty. Pro výměnu ocelových polí byla použita unikátní metoda nasunutí nového pole na původní most, spojení a otočení kolem vodorovné osy.

PŇOVAŇSKÝ MOST, Pňovany



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

PŇOVAŇSKÝ MOST, Pňovany



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

PŇOVAŇSKÝ MOST, Pňovany



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

BECHYŇSKÝ MOST Duha, Bechyně

- Bechyňský most Duha je unikátní železobetonový obloukový most přes řeku Lužnici na východním okraji Bechyně. Svým obloukem přes hluboké údolí Lužnice si časem most vysloužil pojmenování „**Bechyňská duha**“. **Postaven byl v roce 1928 za pouhé 2 roky.**
- Je sdruženým mostem pro silniční i železniční provoz. Po dobu průjezdu vlaku je zastavena silniční doprava směrem od Týna nad Vltavou do Bechyně přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závory, jako by šlo o železniční přejezd, opačný směr silniční dopravy není průjezdem vlaku dotčen.
- **Roku 2014 byl most prohlášen národní kulturní památkou.**
- Mostní konstrukce je železobetonová, výška od hladiny řeky je necelých 60 metrů, celková délka mostu je 190,50 m a šířka 8,9 m. Hlavní oblouk má rozpětí 90 m a vzepětí 38 m, vedlejší pole 4×13,5 a 3×15,5 m. Hlavní pole je tvořeno dvěma obloukovými pasy, spojenými ztužidly. Vzdálenost obloukových pasů ve vrcholu je 6 m, u základů 8,25 m, nejvyšší výška sloupů je 28 m.

BECHYŇSKÝ MOST Duha, Bechyně



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

TYRŠŮV MOST, Plzeň

- Tyršův most je silniční most přes řeku Radbuzu v Plzni.
- **Jde o první zcela svařovaný obloukový most v Česku a ve své době byl řazen mezi pět nejodvážnějších konstrukcí světa.**
- Projekt mostu vytvořil prof. František Faltus, tehdejší konstruktér ve Škodovce, jejíž mostárna most také vyrobila, smontovala a v roce 1933 dokončila.
- Oblouk mostu o rozpětí 50,6 m překonává řeku na konci Českého údolí a spojuje Doudlevce s Radobyčicemi.
- Most je kulturní památkou České republiky.

TYRŠŮV MOST, Plzeň



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

PODOLSKÝ MOST, Podolsko

- Podolský most je železobetonový silniční most přes řeku Vltavu v okrese Písek, v jižních Čechách.
- Most byl vybudován mezi lety 1939 a 1943, aby nahradil starý řetězový most vybudovaný v roce 1848. Tento most byl v roce 1960 v souvislosti s výstavbou Orlické přehrady rozebrán a přemístěn na řeku Lužnici, k vesnici Stádlec, a je známý jako Stádlecký most (viz dále).
- **Návrh mostu byl ve 30. letech 20. století oceněn na architektonické výstavě v Paříži, kde v roce 1937 získal Zlatou medaili a byl nazván Le beau pont de l'Europe (Krásný most Evropy). Další ocenění získal v roce 1939 na výstavě v belgickém Lutychu. Projekt mostu připravili V. Janák, J. Brebera a L. Pacholík ve spolupráci s Ing. J. Blažkem.**

PODOLSKÝ MOST, Podolsko

- Podolský most je železobetonový silniční most přes řeku Vltavu v okrese Písek, v jižních Čechách.
- Most je dlouhý 510 m a tvoří ho několik oblouků, z nichž ten největší má rozpon 150 m a krajní 36,65 m. Na pravém vltavském břehu je 6 polí, na levém jen dvě. Šířka mostu je pouhých 8,5 m (6,5 m vozovka a 1+1 m tvoří chodníky). Vozovka leží ve výšce 55-65 m nad řekou. Šířka klenby ve vrcholu oblouků je 7,5 metru, v patkách 9,5 metru, vzepětí klenby hl. oblouku je 41,8 metru, jeho tloušťka je 2,0 m. Hlavní klenba nese další dvě menší, polokruhové klenby stejné šířky - 7,5 metru, tlusté 0,75 m. Vzepětí osmi menších kleneb je 9,8 metru. Na stavbu mostu bylo spotřebováno 1 200 tun ocelové výztuže, 6 920 tun cementu a 6 300 m³ dřeva. Zpracováno bylo celkem 20 900 tun betonu.

PODOLSKÝ MOST, Podolsko



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

STÁDLECKÝ MOST, Stádlec

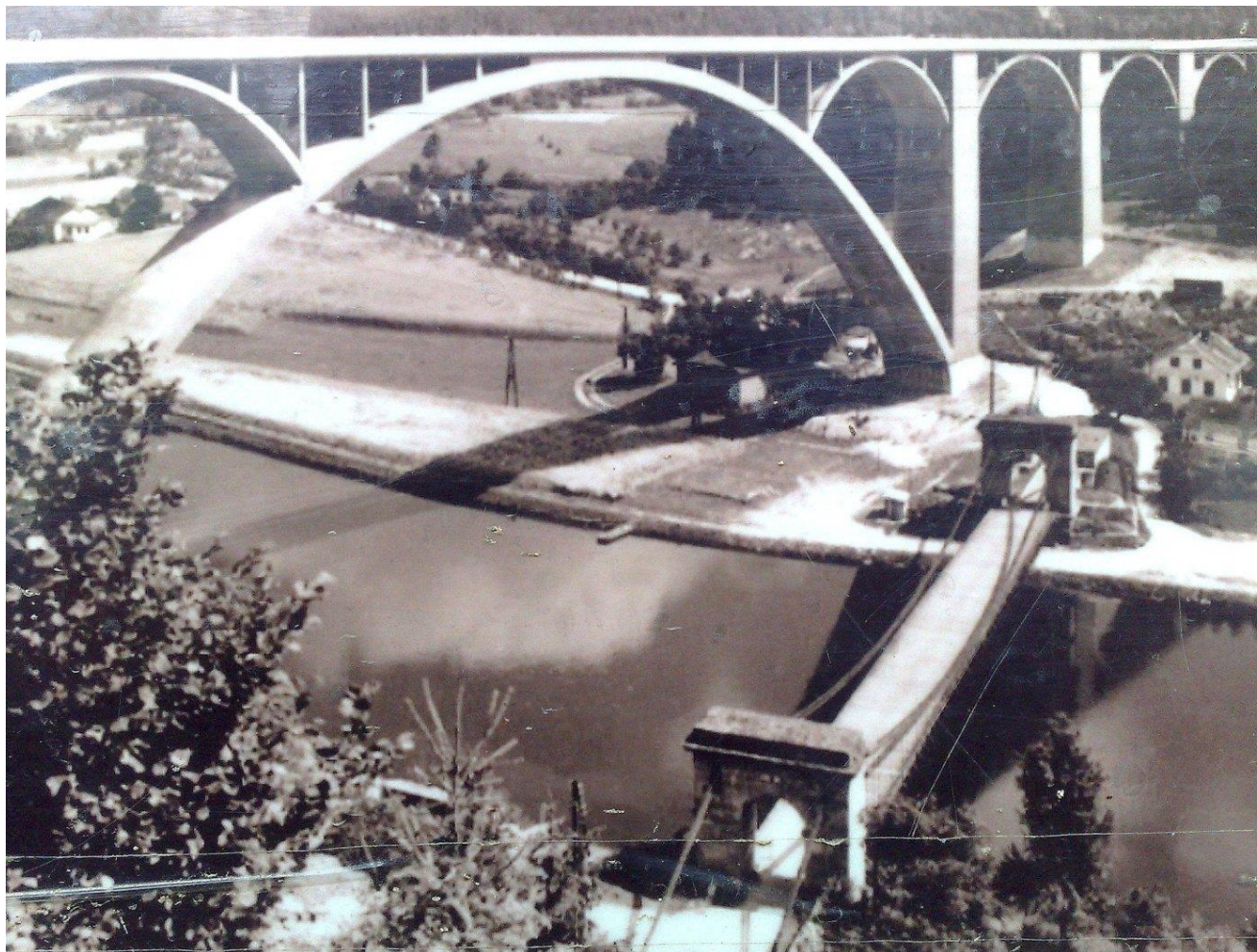
- Stádlecký most přes Lužnici stojí od roku 1975 pod městysem Stádlec a **je posledním dochovaným empírovým řetězovým mostem v Česku**. Původně, v letech 1848–1960, překlenoval Vltavu u Podolska. V roce 1959 byl jako Podolský most prohlášen národní technickou památkou. V letech 1960–1975 byl rozebrán a přemístěn na dnešní místo na Lužnici.
- Most postavil Vojtěch Lanna v letech 1847–1848 podle projektu inženýra Gassnera a B. Schnircha přes Vltavu v Podolsku. Po napuštění přehrady Orlík by byl most, v té době již **kulturní památka**, potopen a proto se rozhodlo o jeho pečlivém rozebrání, dokumentaci a uložení na místě mimo zatopený břeh.
- Stěhování mostu zabralo celých 15 let (1960 – 1975)
- Základní nosnou konstrukci mostu tvoří 4 řetězy uspořádané do dvou dvojic. Ty jsou uloženy na dvou kamenných pylonech, branách vysokých 13 metrů. Mostovku tvoří dubové fošny, nově instalované v roce 2007. Pod mostovkou je instalována pojízdná lávka pro drobné opravy. Most je po celkové rekonstrukci. Vjezd je povolen jen vozidlům do hmotnosti 1,5 tuny, sloupky u vjezdů na most omezují také šířku vozidel.

STÁDLECKÝ MOST, Stádlec



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

STÁDLECKÝ MOST, Stádlec



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

VOJSLAVICKÝ MOST, Koberovice, Píšť

- Vojslavický most (někdy též dvojmost u Koberovic nebo dvojmost u Píště) je stavba vybudovaná nad údolím řeky Želivky severozápadně od Humpolce. **Objekt je kulturní památkou České republiky.**
- Lokalitou byla ve třicátých letech 20. století naplánována dálnice, jež spojovala tehdejší Československo v západo-východním směru. Tok řeky zde překonávala po mostě, jehož výstavba proběhla v roce 1942. Během II. Sv. války práce ustaly a roku 1950 budování dálnice úplně skončilo.
- Rostoucí intenzity dopravy však během šedesátých let 20. století podnítily obnovu prací na výstavbě dálnice. Její trasa zde měla podle původního projektu vést k mostu ve sklonu 6 %. Ten ale již poválečné technické normy neumožňovaly a limitovaly maximální stoupání či klesání hodnotou 4,5 %. Proto se vybudovaná stavba u Vojslavic v tehdejší podobě již nedala využít. Řešení přineslo postavení nového mostu z oceli nad existující stavbu, který sice využívá pilířů stávajícího mostu, ale jeho mostovka se nachází o dvanáct metrů výše. Zvolené řešení umožnilo dálnici sklon ve výši 4,2 %.

VOJSLAVICKÝ MOST, Koberovice, Píšť



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

BRANICKÝ MOST, Praha

- Branický most je železniční most s chodníkem pro pěší, přemostující údolí Vltavy. budovaný v letech 1949–1955 a pro železniční dopravu zprovozněn 30. května 1964.
- Branický most má šířku 14 metrů, je tvořen 15 poli s rozpětím 53,5 metru, celkové převýšení mezi konci mostu je 6 metrů, celková výška nad hladinou Vltavy 19 metrů. Chodník pro pěší je umístěn uprostřed mezi kolejistěmi, je od nich oddělen ploty.
- S délkou 950 m (resp. 948 m) **by mohl být nejdelším železničním dvoukolejným železobetonovým mostem v Evropě**. Položena je však na něm jen jedna kolej. Druhá kolej na mostě byla sice původně umístěna, ale po provedení zátěžových zkoušek zase snesena.
- **Lidové označení most Intelligence** získal proto, že na jeho stavbě pracovala řada příslušníků takzvané intelligence (právníků, filosofů, lékařů a dalších vzdělanců), kteří byli v 50. letech nuceni nastoupit do dělnických a pomocných profesí. Většina z nich však do těchto profesí nastoupila až po druhé světové válce z důvodu nedostatku kvalifikovaného personálu.

BRANICKÝ MOST, Praha



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

ŽDÁKOVSKÝ MOST, Orlická přehrada

- Žďákovský most je ocelový obloukový silniční most z roku 1967, který překonává řeku Vltavu v místech Orlické přehrady v okrese Písek, v jižních Čechách.
- Autorem architektonického návrhu byl Karel Vejmelka, hlavním projektantem byl Oskar Oehler. Autorem-projektantem byl Ing. Josef Zeman.
- Stavba mostu byla údajně zahájena současně se stavbou hráze Orlické přehrady v roce 1958, ovšem již v roce 1949 se pracovalo na mostních opěrách.
- **V době svého vzniku byl odborníky považován za největší prostý plnostěnný dvoukloubový ocelový obloukový most na světě.**
- Délka mostu činí 542,91 m. Hlavní oblouk o rozpětí 379,60 m mezi pilíři (330 m mezi klouby) podpírá konstrukci, po níž vede dvouproudá silnice ve výšce 50 m nad hladinou jezera a 100 m nad dnem řeky Vltavy.
- Hmotnost oblouku je 3 100 t, hmotnost veškeré použité oceli pak 4 116 tun. Autory projektu byly společnosti Pragoprojekt a Hutní projekt Praha. Stavbu provedl podnik Hutní montáže Ostrava-Vítkovice.

ŽĎÁKOVSKÝ MOST, Orlická přehrada



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

NUSELSKÝ MOST, Praha

- Nuselský most je předpjatý železobetonový most, který překlenuje Nuselské údolí.
- Po vrchní části mostu je vedena dvouproudá šestipruhová severojižní magistrála, dva chodníky a uvnitř mostu je umístěn tubus pro metro. Most byl dostavěn roku 1973.
- Uvedený most byl stavěn podle koncepce Jana Vítka, Miroslava Šůry a architekta Roberta Bucháčka, která představuje monolitickou konstrukci z předpjatého betonu o pěti polích. Konečnou dokumentaci k návrhu vypracovali Svatopluk Kobr, Vojtěch Michálek a architekt Stanislav Hubička z PÚDISu.
- **V roce 2000 získal Nuselský most ocenění Stavba století v kategorii Dopravní stavby.**
- Nuselský most je 485 metrů dlouhý a 26,5 m široký. Má železobetonovou trémovou konstrukci s komorovým průřezem a čtyři pilíře. Dvě pole mostu mají rozpětí 68,5 m a tři 115,5 m. Průměrná výška mostu je 42,5 m nad údolím. Vnitřní tubus pro metro linky C má lichoběžníkový průřez a výšku téměř 6,5 m. Tloušťka jeho stěn je od 30 do 110 cm. Most je jedním z největších v celém Česku.

NUSELSKÝ MOST, Praha

- Nuselský most je předpjatý železobetonový most, který překlenuje Nuselské údolí.
- Už před jeho otevřením se objevily problémy. Nejdříve bylo rozhodnuto o změně koncepce z podpovrchové tramvaje na metro a později o nákupu souprav metra ze Sovětského svazu. Zatímco původně plánované tramvaje T3 nebo prototypy lehkých českých vozů metra R1 měly nápravový tlak 10,5 tun, sovětské soupravy Ečs měly nápravový tlak 16 tun. Na takovéto zatížení však most nebyl konstruován, proto byl do mostu vmontován speciální roznášecí ocelový rošt vážící 822 tun, který roznáší zatížení (nápravové tlaky) na stěny komorového nosníku mostu.
- Roznášecí rošt má délku 485 m, v roce 1997 musel být ocelový rošt opraven z důvodu únavových trhlin na podélnících roštu, zapříčiněných špatně navrženým detailem přípoje. Tyto trhliny byly zaznamenány u více než 50 % těchto detailů na celém roštu. Vyměněny byly všechny podélníky.

NUSELSKÝ MOST, Praha



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

MOST VYSOČINA, Velké Meziříčí

- Most Vysočina je most na 144. kilometru dálnice D1, který překlenuje údolí řeky Oslavy ve Velkém Meziříčí. Stavba byla zahájena v roce 1972, zprovozněn byl v roce 1978.
- Ve skutečnosti se jedná o dva souběžné ocelové mosty (pro každý směr dálnice jeden), jejichž 426 metrů dlouhá mostovka se nachází ve výšce 77,5 metrů. Je tedy **nejvyšším mostem na dálnici D1** a druhý nejdelší na úseku Praha – Brno.
- V roce 2016 dálničním úsekem vedoucím přes most Vysočina projelo cca 40 tisíc automobilů denně.
- Kromě ocelové konstrukce byla také zvažována varianta betonová, vítěznou se stala varianta dvou souběžných ocelových trámových mostů s horní ortotropní mostovkou mostů o šířce 13,7 m a 13,8 metru. Most probíhá v půdorysném oblouku.
- Most je tvořen spojitými ocelovými trámy o čtyřech polích s rozpětím 80, 110, 134 a 100 metrů a celkové hmotnosti 6 200 tun, které jsou podpírány třemi mezilehlými betonovými pilíři. Ocelové obdélníkové uzavřené komorové trámy s ortotropní mostovkou mají rozměr 6,0 × 4,1 m.

MOST VYSOČINA, Velké Meziříčí



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

BARANDOVSKÝ MOST, Praha

- Barrandovský most je pražský silniční most přes řeku Vltavu, vybudovaný v letech 1978–1988, je nejrozsáhlejším mostem v Praze a zároveň **nejvytíženějším mostním dílem ČR**, denně přes most přejede okolo 150 000 vozidel, je přístupný i chodcům a cyklistům.
- Most byl postaven ve stylu brutalismu, většina povrchů je z betonu. Architektem dopravního uzlu byl Karel Filsak.
- Již od 18. století v těchto místech umožňoval přechod řeky pontonový most. Po 1. světové válce vznikl velkorysý projekt dvou mostů v různých výškách, které měly spojit Hlubočepy s Braníkem a Dívčí hrady s Kavčími horami. V období po 2. světové válce byl již navrhován jediný most, vzniklo celkem 13 koncepčních variant, z nichž některé počítaly s tunely pod barrandovskými terasami. V srpnu 1976 byla nakonec vybrána varianta šikmého přemostění – s řekou svírá ostrý úhel 53 stupňů.
- Šířka mostu kolísá od 40 do 55 m, celková délka mostu je 352 m. Mostovka se nachází ve výši 15 m nad hladinou Vltavy, rozpětí polí jsou 34 + 61 + 71 + 72 + 66 + 45 m.
- V současné době se připravuje rozsáhlá rekonstrukce mostu za stovky milionů korun.

BARANDOVSKÝ MOST, Praha

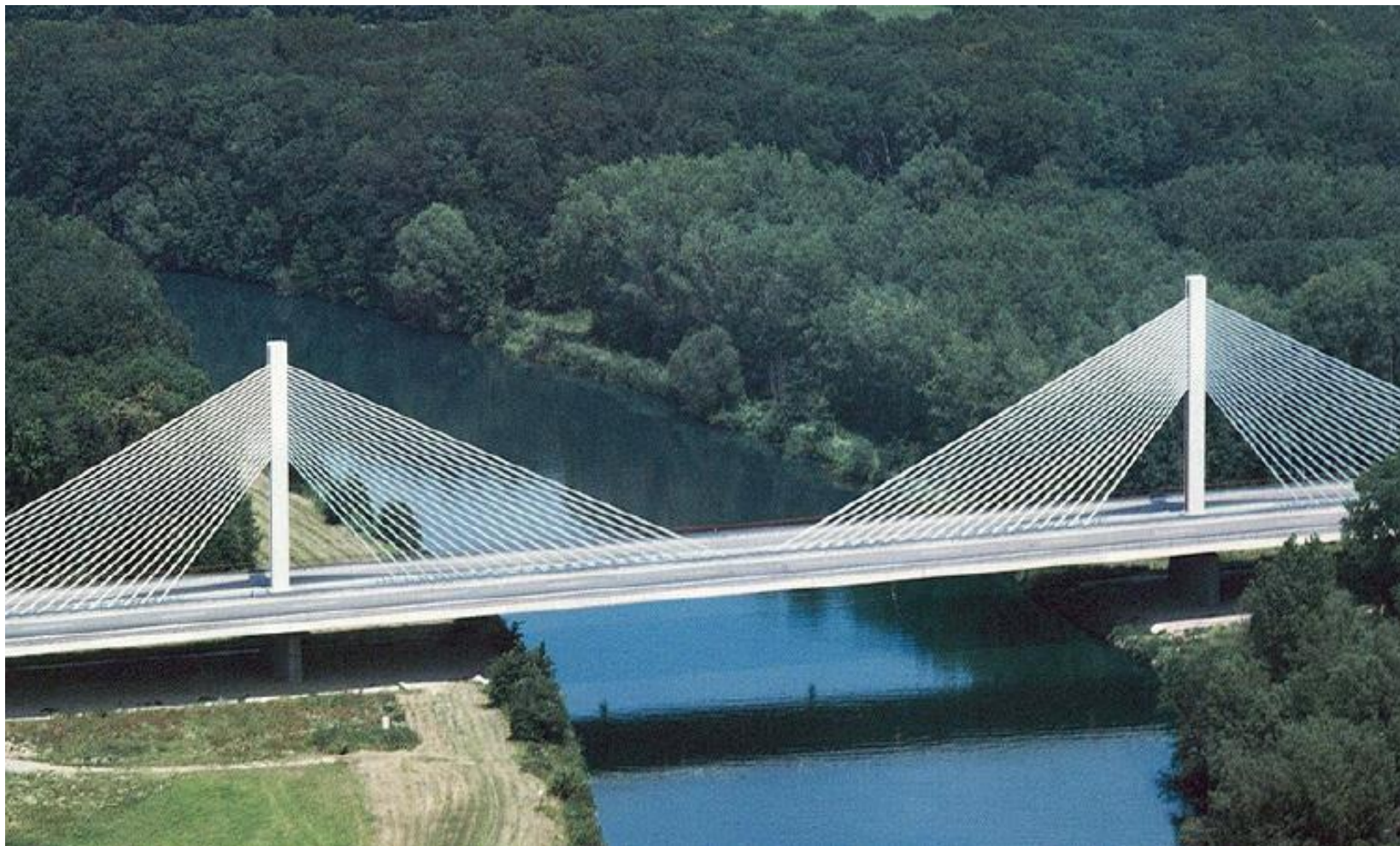


Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

Dálniční most přes Labe u Poděbrad

- Silniční přemostění Labe ve Středočeském kraji, v okrese Nymburk, nedaleko Poděbrad.
- Zavěšený most má tři pole o délce 61, 123 a 61 metrů a dva 28 metrů vysoké pylony. Oba směry dálnice jsou vedeny po jedné mostní konstrukci, která je zavěšena na těchto dvou jednosloupových pylonech umístěných nad vnitřními podpěrami uprostřed mostní stavby. Lana se od pylonů rozbíhají k mostovce ve čtyřikrát 22 dvojicích (každý pylon tedy 88 lan, celkem 176 lan).
- Kromě zatížení dálničním provozem byl základní požadavek na most, aby nebránil lodní dopravě po Labi.
- Zavěšená konstrukce v porovnání s klasickými betonovými mosty stejného rozpětí šetří až 30 % betonu a oceli.
- Most byl vyprojektován brněnským střediskem Dopravních staveb Olomouc, v čele s prof. Ing. Jiří Stráským a byl uveden do provozu v roce 1990.

Dálniční most přes Labe u Poděbrad



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

MARIÁNSKÝ MOST, Ústí nad Labem

- Mariánský most pro silniční dopravu a pěší překonává v Ústí nad Labem řeku Labe.
- Autorem návrhu je architekt Roman Koucký, byl otevřen roku 1998.
- Vedle tradičního symbolu města, hradu Střekova, se stal novodobou dominantou města. Pro mnohé je v současnosti nejvýraznějším symbolem města Ústí nad Labem.
- Most roku 1999 získal Cenu Evropské asociace ocelových konstrukcí – ECCS (European Convention for Constructional Steelwork) European Steel Design Awards. Mezinárodní asociace pro mosty a stavební inženýrství zařadila ústecký Mariánský most krátce po jeho dokončení mezi 10 nejlepších staveb světa posledního desetiletí.
- Most tvoří dva pylony, z každého jednostranně vychází 15 ocelových lan, které vyvěšují 179 m dlouhou mostovku. Pylony mostu jsou 60 metrů vysoké. Jejich výška má být shodná s výškou ústeckého kostela Nanebevzetí Panny Marie.
- Most je zčásti ocelový, zčásti železobetonový.

MARIÁNSKÝ MOST, Ústí nad Labem



LITOLSKÝ MOST, Lysá nad Labem

- Most Bohumila Hrabala (Litolský most) je most silnice II/272 přes Labe v části Litol města Lysá nad Labem. Od roku 2010 nese jméno spisovatele Bohumila Hrabala, který dlouhá léta žil v nedalekém Kersku.
- Původní široký železobetonový silniční most, který se skládal ze tří dvacetimetrových oblouků, byl postaven po regulaci řeky v roce 1926. Měl tři 20 metrů dlouhé segmentové oblouky o celkové délce 123 metrů. Železobetonový most byl dlouhodobě ve špatném technickém stavu, jeho nízká výška nad hladinou řeky a šířka mezi pilíři neumožňovala plavbu největších nákladních lodí. Proto byl v roce 2003 byl demolován.
- Nový ocelový obloukový most (Langerův trám) byl postaven v roce 2002. Má délku 208 metrů a světlost jednotlivých polí je 37,7 + 125 + 33,7 metru. Je široký 15,73 metru a zdvihá se 14 metrů nad terén.
- V bezprostředním okolí mostu se nachází přírodní rezervace Vrtě.

LITOLSKÝ MOST, Lysá nad Labem



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

MOST GENERÁLA CHÁBERY, Prosmyky

- Most generála Chábery je betonový silniční most přes řeku Labe na silnici II/247 v prostoru mezi městy Lovosice a Litoměřice. Pojmenován byl po čestném občanovi Litoměřic, válečném hrdinovi a stíhacímu pilotovi, generálovi Františku Cháberovi.
- Most byl záměrně vyprojektován tak, aby umožnil bezpečný průjezd všech vozidel i za velkých povodní. Starý Tyršův most je sjízdný pouze do průtoku stoleté vody.
- Most je dlouhý 607,9 metrů a jeho celková šířka činí od 15 do 18 metrů. Sedm nestejně dlouhých mostních polí v tomto místě překonává dvě říční ramena.
- Z konstrukčního hlediska se jedná o komorový most, který byl postaven z předpjatého betonu, opatřený horní mostovkou, ta je zde řešena jako spojitý nosník. Mostovku nesou železobetonové pilíře zhotovené ve tvaru písmene Y, jejich výška se pohybuje od 5,1 do 13,1 metru.
- Most byl postaven v letech 2007–2009.

MOST GENERÁLA CHÁBERY, Prosmyky



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

RADOTÍNSKÝ MOST, Praha

- Radotínský most je dvojice mostních staveb na Pražském okruhu, překlenující údolí Vltavy a Berounky před jejich soutokem. Fyzicky na sebe obě stavby plynule navazují a tvoří jediný most, z úředního hlediska jde však o dvě různé stavby, každá z částí má jiné konstrukční řešení a jiného dodavatele.
- **Most je označován za nejdelší most v České republice.** První část tvoří most o délce 236 metrů, na kterou navazuje druhá část - estakáda o délce 2045 metrů o 37 mostních polích. Oba úseky byly navrženy v kategorii R 27,5/100.
- Provoz na mostě byl zahájen v roce 2010.

RADOTÍNSKÝ MOST, Praha



TROJSKÝ MOST, Praha

- Trojský most je silniční a tramvajový ocelový obloukový most přes Vltavu v Praze.
- V soutěži byl vybrán návrh síťového obloukového mostu s dolní mostovkou. Předpjatá deska mostovky je uložena na prefabrikovaných předpjatých příčnicích zavěšených přes síťový systém 200 ocelových závěsů do plochého ocelového obloukového nosníku.
- Délka mostu je 262 metry, rozpětí oblouku hlavního pole 200 metrů. Celková výška nosné konstrukce jsou asi 34 metry nad maximální plavební hladinou. Opěry a pilíře stojí na vrtaných pilotách ve skalním podloží na březích, do šířky řeky žádný pilíř nezasahuje.
- Protože je most lokalizován do Trojské kotliny, byl oblouk navržen jako velmi plochý.
- Most získal v soutěži The European Steel Design Awards 2015 pořádanou Evropským sdružením ocelových konstrukcí cenu Award of Excellence v kategorii mosty. Komise ocenila **pomyslné smazávání hranice mezi architekturou a inženýrskými dovednostmi**, uvedla: „Trojský most je jako sochařské dílo a krásný doplněk města Prahy“.

TROJSKÝ MOST, Praha



Projekt je podporovaný z programu Interreg V-A Slovenská republika – Česká republika
a spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

Další zajímavosti - MOSTY

- <https://libri.cz/databaze/mosty/index.php>
- https://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_nejdel%C5%A1%C3%ADch_most%C5%AF_v_%C4%8Cesku
- <https://www.mosty-tunely.cz/databaze/filtr/>