

**STAVEBNĚHISTORICKÝ PRŮZKUM  
MOSTU EV. Č. 3227-3 ŘEČANY NAD LABEM (PA)**



lokalita: Řečany nad Labem  
kraj : Pardubický kraj  
objekt: most přes Labe evidenční č. 3227-3  
ulice: na komunikaci III/3227  
evid. č. kult. památky: není k. p., je v Krajinné památkové zóně Kladrubske Polabí  
parcela: 712/10, 1029, most bez p. č.  
zadavatel: MDS PROJEKT s.r.o.  
Försterova č.p. 175  
566 01 Vysoké Mýto  
zpracovatelé: MgA. František R. Václavík  
typ SHP: standardní nedestruktivní  
doba zpracování: 9/2017

kontaktní údaje dodavatele:

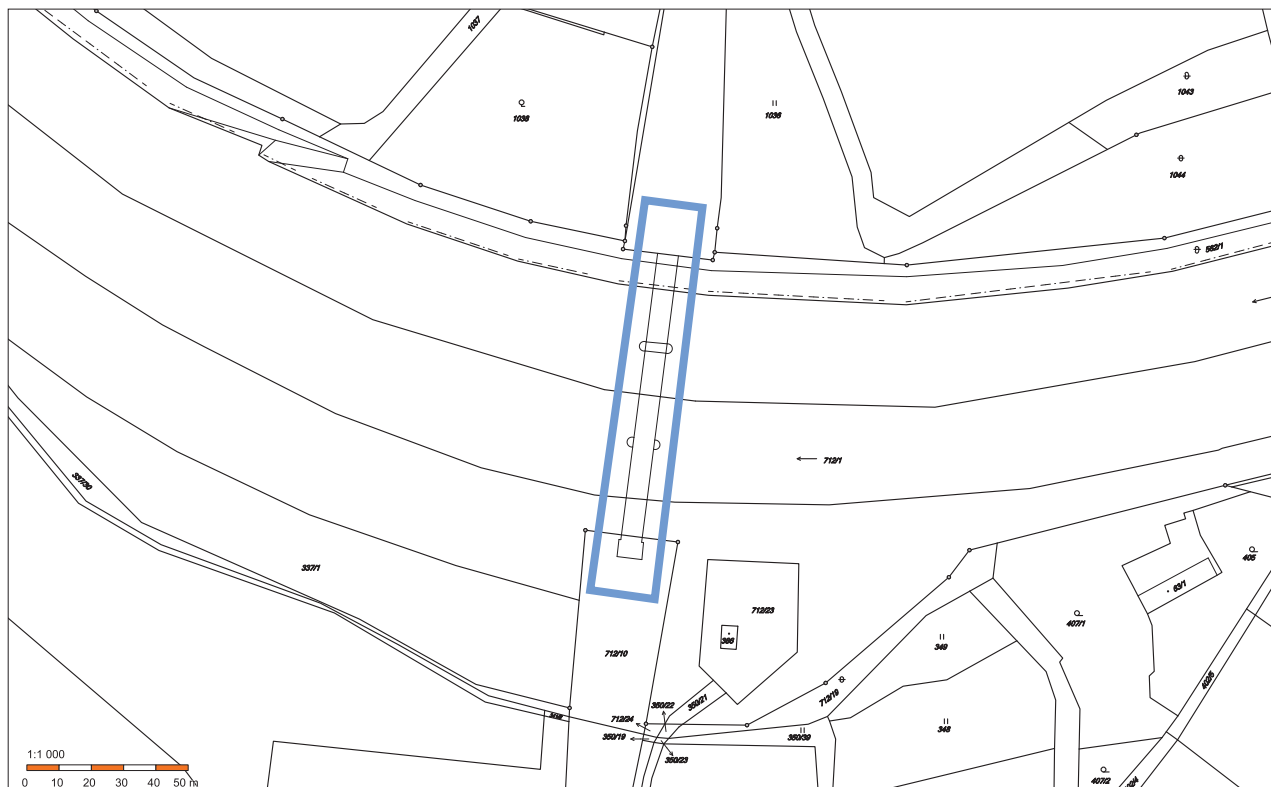
F. R. Václavík - B. Šeda s.r.o.

Mezi mosty 436, 530 03 Pardubice

tel.: 775 563 780

mail@vaclavik-seda.cz

IČO: 026 477 70



Katastrální plán s umístěním lokality, podklad ČÚZK 2017, M 1:1000, sever nahoře



## OBSAH

OBSAH .....	3
ÚVOD .....	4
DĚJINY OBJEKTU .....	5
PRAMENY A LITERATURA .....	11
URBANISTICKÉ VZTAHY, UMÍSTĚNÉ V KRAJINĚ .....	12
ROZBOR OBJEKTU .....	14
STAVEBNÍ HISTORIE .....	17
GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ STAVEBNÍHO VÝVOJE .....	19
HODNOCENÍ .....	20
GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PAMÁTKOVÝCH HODNOT .....	22
HODNOTNÉ PRVKY, KONSTRUKCE .....	23
ZÁVADY .....	24
NÁMĚTY PRO OBNOVU .....	25
SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH .....	27
PŘÍLOHY - HISTORICKÁ DOKUMENTACE .....	31
PŘÍLOHY - SOUČASNÁ DOKUMENTACE .....	55

## ÚVOD

Stavebně historický průzkum byl zpracován pro společnost MDS s.r.o. v rámci připravovaného projektu rekonstrukce mostu. SHP byl zadán z podnětu orgánů památkové péče jako podklad pro odpovědné rozhodování o budoucí rekonstrukci či přestavbě objektu.

V době provádění průzkumu v srpnu a září roku 2017 byl most stabilně využíván se značnou frekvencí i zatížením. Stavebně technický stav byl zhoršený evidentní odpadáváním povrchové vrstvy cementové kamenicky upravené omítky i podpovrchové vrstvy betonu, především v místech spodní strany krajních trámů, kudy prochází svazky výztuže. Pohledově přístupné části výztuže jsou značně zkorodované, koroze se zjevně podílí na rozpukání povrchových vrstev. Další průzkumy byly provedeny na základě měření a modelování, jsou součástí expertních posudků.

Pro vyhodnocení SHP bylo využito schematické zaměření dodané objednatelem. Byla provedena podrobná fotodokumentace. Heuristikou primárních archivních fondů byla shromážděna velká část původní dokumentace z doby výstavby, naopak z mladšího období v dostupných archivech nebylo dohledáno prakticky nic.

Most leží v Krajinné památkové zóně Kladrubské Polabí, sám není kulturní památkou. V současné době je usilováno o zapsání části statku na seznam UNESCO, most se nachází severní stranou v nominovaném území, zbylou částí v nárazníkové zóně.

## DĚJINY OBJEKTU

Dějiny objektu jsou zpracovány chronologicky řazenými excerpty pramenů. Záznamy jsou řazeny následujícím způsobem:

rok, den, měsíc , druh pramene:

obsah pramene, původce dokumentu, archiv, fond, karton, signatura či odpovídající záznam

1919, duben, plán:

Sondování pro pilíře nového mostu kladrubského, neznámý autor, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 53

1919, cca, plán:

Situace, sine data, Povodí Labe s..p, neznámý autor, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, složka Kladruby 10C4L/9

1922, 19, srpen, Výroční zpráva:

Odevzdání staveniště firmě Ing. Karel Bukovský, Praha, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1922, říjen až listopad, Výroční zpráva:

Přípravné práce, Zemní práce, stavba silničního náspu u Řečan, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1922, plán:

Částečná úprava Labe u Řečan, situace, neznámý autor, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, složka Kladruby 9C5L/9

1923, leden, Výroční zpráva:

Leden - úprava levostranného odřezu, nasypávání silničního tělesa při břehu, záplava odplavila část násypu, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1923, únor, Výroční zpráva:

Po opadnutí povodně pokračováno, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1923, duben, Výroční zpráva:

Levý břeh odřezu opevňován záhozem a dlažbou, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1923, červen, Výroční zpráva:

Práce na mostovém průkopu (km 108,20 - 107,60), převoz materiálu na zasypání řečiště nad dřevěným mostem při levém odřezu, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1923, červenec, Výroční zpráva:

Opevňování svahu pravého břehu v průkopu záhozem. Při výkopu v průkopu proveden také výkop pro dva návodní pilíře nového mostu na rostlou skálu (opuka). Vytěžený štěrkopísek deponován pro betonáž, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1923, říjen, Výroční zpráva:

Zahájení betonáže základového bloku obou návodních pilířů. Spodní plocha základů je 3,40 a 3,56 m pod regulovaným dnem. Osazování armovacích kvádrů (do listopadu). Pilíře nahozeny omítkou

z kamenné drti a následně byla kamenicky opracována, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1923, listopad, Výroční zpráva:

Zahájeny práce výkopové pro levostranný pilíř pobřežní. Vzhledem k tomu, že pilíř je umístěn na pravý břeh tehdejšího Labe, použito zde stěn štětových, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1923, listopad, plán:

Plán armatury hlavních trámů pro nábrežní a střední pole, výztuž krajních trámů vnitřních, ing. Karel Bukovský, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č. 1048

1923, listopad, plán:

Výtah železné armatury hlavních trámů, ing. Karel Bukovský, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č. 1052

1923, prosinec, Výroční zpráva:

Zahájení betonáže základového bloku do 1,5m. Zahájení beranění pilot pro bárky nového mostu dřevěného, který o délce 50 m připojen na dosavadní most dřevěný a veden kolmo na pravý nový břeh. Zřízení provizoria je nutné pro zajištění frekvence silniční dopravy. Zaberáno v tomto roce 15 ks pilot, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1924, leden, Výroční zpráva:

Kvůli zachování dopravy po původním dřevěném mostě, jako i na okresní silnici Kladruby - Řečany byl při regulačních pracích ponechán značný blok materiálu. Koncem roku 1923 se začal odstraňovat pro beranění pilot pro prodloužení dřevěného mostu o délku 50 m s úhlem odklonu od osy mostu původního 42,3°. Zároveň bylo započato navážení pravé rampy nového mostu. Při rozkopávání staré rampy mostu dřevěného přišlo se na dvě vozovky z nichž spodní byla ve výši terénu. Na návodní pilíř č. 1 byly uloženy krycí úložní kvádry, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1924, únor, Výroční zpráva:

20. února byl provizorní most otevřen pro veškerou dopravu. Pokračováno v betonáži základového bloku levostranného pobřežního pilíře (práce ukončeny v prosinci 1923), započato opracování obložení z kamenné drti na obou návodních pilířích, které byly dosud v průkopu, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1924, březen, Výroční zpráva:

Dokončení betonáže levostranného pilíře po úroveň ložné plochy první vrstvy armovacích žulových kvádrů. 26. března došlo k prokopání hráze a zaplavení průkopu, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1924, duben, Výroční zpráva:

Odstraňování zbylého bloku nad průkopem, zavážení stavební jámy u levostranného pilíře, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1924, květen, Výroční zpráva:

Snesení pravostranného pilíře dřevěného mostu, protože byl v místech budoucího řečiště. Dokončení prací v červenci, kdy odstraněn dřevěný rošt, lomový kámen použit do záhozu, pískovcové kvádry na obrubnice schodů. Osazení prvních kvádrů na levobřežní pilíř, provedena betonáž pilířového nástavce (z lomového štěrku v poměru 160 kg cementu na 1m<sup>3</sup> volné směsi), Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1924, červen, Výroční zpráva:

dokončení levobřežního pilíře a nahazování a opracování 3 - 4 sm silné cementové omítky (1:;2) z kamenné drti. Zahájen výkop pro pravostranný pobřežní pilíř v rostlém terénu, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1924, červenec, Výroční zpráva:

Navážení levé rampy nového mostu, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1924, srpen, Výroční zpráva:

Dokončení výkopu pro pravostranný pilíř na skalní podloží (opuka), zahájení betonáže z přirození směsi, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1924, říjen, Výroční zpráva:

Dokončení základového bloku pravostranného pilíře, osazení nárožních žulových kvádrů, dokončení 3. 11, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1924, listopad, Výroční zpráva:

Po odšalování nahazována omítka z cementu a kamenné drti, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1925, duben, Výroční zpráva:

Vysázení stromů - v dohodě s ředitelstvím státního hřebčína v Kladrubech n. L. vysázeno bylo na pravém břehu nad a pod mostním pilířem dne 21. dubna dvojřadí silnějších lip, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1925, 13, červen, Stavební deník:

Zadání stavby nosné konstrukce železobetonového mostu přes Labe u Kladrub n. L. podnikatelství staveb Ing. Bukovský a Kottland v Praze za částku 693.559 K. Zadání podle alternativy B v nabídce tj. beton bude proveden z přirozené směsi písku a kačírku v řečišti nabágrované, Ing. Němota, stavební správce, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, sign. 6B9P/7

1925, 20, červen, Výroční zpráva:

Proběhla věcná kolaudace staveniště - úpravných prací na Labi a stavby čtyř mostových pilířů, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1925, červen, plán:

Situace úpravy Labe a mostních pilířů, ing. Karel Bukovský, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, složka Kladruby 9C6P/17

1925, 9, červenec, Výroční zpráva:

Dokončení veškerých stavebních prací, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1925, 22, červenec, Stavební deník:

Odevzdání staveniště stavby nosné konstrukce, Ing. Němota, stavební správce, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, sign. 6B9P/8

1925, červenec, Stavební deník:

Přípravné práce, zařízení staveniště, beranění pilot, beranění bárek, Ing. Němota, stavební správce, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, sign. 6B9P/9



1925, srpen, Stavební deník:

Beranění pilot, beranění bárek, těžba přirozené směsi, osazení horních převázek, položení sedel, položení podélných trámů, Ing. Němota, stavební správce, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, sign. 6B9P/10

1925, září, Stavební deník:

Stavba podpůrného lešení, stavba šalování pro trámy ve všech mostních otvorech, těžena přirozené směsi, dovoz materiálu - cementu, pásového a prutového železa, prken, na pobřežních pilířích vysekána hnízda pro ložiska, ohýbání želez průměr 38 mm, třmínků, vyřezávání otvory v šalování pro zřízení šalování pro konzoly pod zábradelnými sloupky, šalování pro římsy, Ing. Němota, stavební správce, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, sign. 6B9P/11

1925, říjen, Stavební deník:

Dokončeno bednění pro římsy mostovky, vytahování ložiskové desky na pilíře, provedení bednění u krakorcových ložisek, ohýbání železa, zkovávání želez 38 mm pro stykování hlavního armování, nasazování olověných desek 10mm silných na rubovou stranu ložisek a osazování na pravostranném pilíři, dodávka žulových kostek (dodavatel J. Matula, Hlinsko), celkem 125,7 tuny pro vějířovou dlažbu, osazování ložisek na ostatních pilířích, osazování armatura a distancí, Ing. Němota, stavební správce, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, sign. 6B9P/12

1925, listopad, Stavební deník:

Dokončení šalování, armování, zahájení betonáže v pravém poli, záseky pro osazení pracen dilatačních plechů. Betonáž nejprve litým betonem 333 kg cementu na 1 kubický metr volné směsi jemnější bez šterku pro obalení armování a dále dusaný beton 267 kg cementu na 1 kubický metr přirozené směsi. Zkoušky materiálu provedené na české technice vykazaly pevnost 423 kg/1cm<sup>2</sup> a 470 kg/1cm<sup>2</sup>, na trámy položena armatura desky s průchodkami odvodňovacích rour a umístěny šablony pro minové zařízení, následně proběhlo betonování desky, armování zábradlí, postupné odšalování, ihned provádění omítání, Ing. Němota, stavební správce, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, sign. 6B9P/13

1925, prosinec, Stavební deník:

Odšalování, šalování pylonů a pobřežních pilířů, práce kvůli mrazu zastaveny, na konci měsíce započato odskružování, Ing. Němota, stavební správce, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, sign. 6B9P/14

1925, leden až červen, Výroční zpráva:

Nasypání pravostranné mostní rampy a opevnění jejích svahů - na protivodním svahu záhozem, dlažbou vydrnovanou a osetím svahu nad dlažbou, na povodním svahu osetím a obou kuželů při pravostranném pilíři mostovém opěrným záhozem a dlažbou 25 cm silnou vyspárovanou, nasypání boku a pravého břehu pod vyústěním odstaveného řečiště, navezení levého břehu nad vyústěním odstaveného řečiště, opevnění levého břehu u odstaveného řečiště záhozem, dlažbou drnem a osetím, zřizování schodů u mostu a vtrati pod mostem, kámen na zához dovážen z lomů chvaletických, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1925, cca, sine data, plán:

Úprava Labe a mostních pilířů, podélný řez v ose mostu, pohled po vodě, ing. Karel Bukovský, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, složka Kladruby 10C4L/9

1925, cca, sine data, plán:

Úprava Labe a mostních pilířů, detail opěry, ing. Karel Bukovský, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, složka Kladruby 10C4L/9

1925, cca, sine data, plán:

Okresní silniční most přes Labe v Kladrubech, půdorys, podélný řez, pohled, ( ing. Karel Bukovský ?), SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č, 1048-c

1925, cca, sine data, plán:

Okresní silniční most přes Labe v Kladrubech, umístění náložových košů, ( ing. Karel Bukovský ?), SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č, 1048-c

1926, 19, leden, Výroční zpráva:

„Proběhla kvantitativní kolaudace staveniště úpravy Labe a stavby čtyř mostových pilířů „U mostu kladrubského““, Ing. Němota, stavební správce, SÚA v Praze, fond ŘVC, kt. 50

1926, leden, Stavební deník:

Záplavy, záplava staveniště, (+4,5m nadstav), odstraňování škod, odšalování, šalování tabulí zábradlí, betonování říms na křídlech opěr, osazování náložních košů, betonování zábradlí, stavění vnějších ochozů, spodní část pylonů, Ing. Němota, stavební správce, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, sign. 6B9P/15

1926, leden, fotografie:

Fotografie z realizace stavby, levobřežní strana, (Ing. Němota ?), SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č, 1053

1926, leden, fotografie:

Fotografie z realizace stavby, pravobřežní strana, (Ing. Němota ?), SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č, 1054

1926, únor, Stavební deník:

Odsukřování, odšalování zábradlí, bednění a betonování pylonů, čištění betonové desky mostovky, nadbetonování mostovky, kladení izolační vrstvy z lepenky a asfaltu (3 vrstvy lepenky, 4x nátěr), osazování obrubníků, Ing. Němota, stavební správce, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, sign. 6B9P/16

1926, březen, Stavební deník:

Omítání zábradlí maltou cementovu s drtí, vyrovnávání povrchu madel, podsyp pod dlažbu, vějířovité dláždění mostovky žulovými kostkami, kamenické opracování (pemrlící) cementové omítky, obrubníky na obou předmostích, omítání dalších částí, Ing. Němota, stavební správce, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, sign. 6B9P/17

1926, duben, Stavební deník:

Kamenické opracování omítek včetně kosočtverečných polí zábradlí, omítání hlavic pylonů, odstranění zbylé podpory bednění, tlakové injektování trhlinek, provedena cementová zálivka na chodnicích, vydláždění rigolů pro odpad vody z předmostí, Ing. Němota, stavební správce, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, sign. 6B9P/18

1926, 5, květen, Stavební deník:

Věcná a kvantitativní kolaudace nosné konstrukce mostu. Výsledky zatěžkávací zkoušky byly velice uspokojivé, Ing. Němota, stavební správce, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, sign. 6B9P/20

1926, květen, Stavební deník:

Cementová zálivka na chodnicích, po zavadnutí drsněna mosazným válečkem, odstraňování lešení, kamenické opracování omítek, pískování mostovky, Ing. Němota, stavební správce, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, sign. 6B9P/19

1927, červenec, plán:

Opravy v Kladrubech, levý břeh pod mostem, Kapsa Müller, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, složka Kladruby 9B2P/14

1928, prosinec, plán:

Opravy v Kladrubech, levý břeh pod mostem, Kapsa Müller, Archiv Povodí Labe, Hradec Králové, složka Kladruby 9B2P/14

1930, prosinec, závěrečná kolaudace mostu po vypršení ručení firmou Bukovský - Kottland, požadavek opravy trhlin, SOkA Pardubice, fond Okresní úřad Pardubice, kt. 364

## **PRAMENY A LITERATURA**

### **PRAMENY**

#### **STÁTNÍ ÚSTŘEDNÍ ARCHIV V PRAZE (SÚA PRAHA)**

**fond Ředitelství pro stavbu vodních cest (ŘVC)**

karton 50, 53

fond Ministerstvo veřejných prací (MVP)

karton 904

#### **STÁTNÍ OBLASTNÍ ARCHIV V ZÁMRSKU (SOA ZÁMRSK)**

fond Mapy a plány

#### **OKRESNÍ ARCHIV V PARDUBICÍCH (SOKA PARDUBICE)**

fond Okresní úřad Pardubice

karton 364 - mosty

#### **ARCHIV POVODÍ LABE, S.P., HRADEC KRÁLOVÉ**

složky dokumentace k úseku řeky

### **LITERATURA**

Dušan Josef, Encyklopedie mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Libri 2002



## URBANISTICKÉ VZTAHY, UMÍSTĚNÉ V KRAJINĚ

Most je umístěn na 943,184 říčním kilometru (107,954 původní kilometráže) na komunikaci III/3227 spojující obce Řečany nad Labem (dále jen Řečany) s Kladruby nad Labem (dále jen Kladruby).

Komunikace s dotčeným mostem přetíná příčně říční nivu Labe širokou cca 1,5 km. Na jižní levobřežní straně komunikace prochází od mostu jižně po umělém náspu cca 0,6 km, kde ústí do Řečan, které se rozprostírají na vyšším říčním terasním stupni. Na sever od mostu se po krátkém cca 0,2 km dlouhém k severu orientovaném úseku stáčí k severovýchodu, kde po náspu vede do obce Kladruby. Trasa této severní části je součástí historické komunikace založené na konci 20. let 19. století jako jedna z hlavních krajinných kompozičních os areálu kladrubskeho hřebčína. Pouze 0,5 km před obcí se z historické trasy zalamuje severním směrem a vede po přeložce, která vznikla v souvislosti se změnou objezdu kladrubskeho areálu v době regulačních prací (1923). Původní trasa směřovala přímo na hlavní osu klasicistního areálu císařského hřebčína. Komunikace je roubená Řečanskou alejí v různém stupni dochování.

Pravobřežní krajina bezprostředně přiléhající k mostu a navazující komunikaci je součástí rozsáhlého krajinného celku kultivovaného dlouhodobými funkcemi areálu původně císařského hřebčína v Kladrubech n. Labem. V rozmezí cca 0,5 km od břehu stávajícího toku je morfologicky determinovaná činnost meandrující řeky, která v posledním období (Holocén - subatlantik) svojí činností narušovala starší, zřejmě pohlaciální terasu (Preboreál ?), s meandry významně většího poloměru, jejichž reliktů jsou patrné severně od Kladrub. Tato plochá terasa byla zužována záplavami a následně částečně hydrologicky stabilizována.



širší situace, ortofoto s DMP1G, Z faktor 10, ČUZK 2017



Na západní straně přiléhá ke komunikaci pozemek kosené louky, která dále na sever přechází do hrazených pastvin. Za loukou, ve vzdálenosti cca 250 m, se rozkládá velmi cenný přírodně krajinářský park Mošnice založený na konci 19. století, využívající zachované prostředí odstavených meandrů Labe s prvky lužního lesa. Park se rozkládá v délce cca 1,5 km podél toku v šířce cca 0,5 km.

Na východní straně se podél komunikace, v šířce cca 200 m, rozprostírá travnatá louka se solitérními stromy. Na východě je lemovaná porostem kolem odstaveného, z části stále zavodněného meandru Labe. Ten je využíván v systému vodního hospodářství, závlahy a je napojen na vodoteč propojující umělý kanál z Kladrub s rameny odstavených meandrů v parku Mošnice. Na jižní straně téměř oválného útvaru odstaveného meandru navazuje přepadový kanál, odvádějící přebytkovou vodu do Labe poblíž mostu (na 943,42 řKM). Plocha okrouhlíku – jádra meandru je využívána zemědělsky, stejně jako plocha východně od něj. Pouze v těsné blízkosti břehu řeky jsou segmentové plochy s vyšším porostem, ve stopách při regulaci zavezených částí řečiště.

Levobřežní krajinná situace je odlišná. Labe zde meandrovalo volněji než na severní straně, hranice této činnosti je patrná až na okraji zástavby Řečan. Na západní straně se mezi komunikací a řekou rozprostírá zemědělsky využívaná plocha ve vrbinách. Ve vzdálenosti 400 m od mostu je paralelně s břehem navržena inundační hráz proti zpětnému podemílání tělesa náspu při velkých povodních. Hráz je ve vzdálenosti cca 15 m od říčního břehu. Na západě a jihozápadě území lemuje organicky tvarovaný břeh terasy se zářezem s vodotečí, rozšířenou do několika vodních ploch. Přímo u hrany zástavby Řečan prochází tato vodoteč pod mostem č. 3227-2 a navazuje na systém Sptyovického potoka, který odvodňuje východní část levobřeží.

Na východní straně ke komunikaci přiléhá zemědělsky obdělávaný, cca 150 m široký pás s hospodářskou usedlostí „Na samotě“, na východě ohraničený náspem staré cesty do Kladrub. Z hlavní komunikace se cca 200 m před mostem odpojuje přístupová cesta, která vede podél východní strany náspu. Asi 60 m od břehu se rozděluje u vodárenské stanice, severní rameno je dovedeno pod most k jižní opěře mostu, východní rameno prochází paralelně podél řeky k samotě „U Labe“. Inundační území východně od Řečan (Pod bahny, Na bakovech, Zemanství) je zemědělsky využíváno, poloha Zemanství s částečně zavodněným odřezaným meandrem je lemovaná neobdělávanými lučinami s pobřežním porostem.

Řečiště Labe je regulované, s geometrizovaným lichoběžníkovým příčným profilem s břehy opevněnými kamenným záhozem. Podélná osa je formovaná střídavě konvex-konkávně prohnutými segmentovými úseky o poloměru cca 350 – 500 m. Celková šíře koryta je cca 80 m. V okolí hrany koryta jsou četné stopy po zavezených úsecích řečiště a fragmenty odříznutých ramen jsou stále patrné v krajinném reliéfu.

## ROZBOR OBJEKTU

### Popis profilu komunikace, základní parametry

Komunikace vedoucí k mostu z jihu zvýšena na náspu cca 2 m oproti okolnímu terénu (206,9 m n.m. oproti cca 204,6). V délce asi 120 metrů od hrany mostu se následně plynule zvedá rampa na niveletu 210,9 m. n. m. na hraně mostovky. Příčný profil svahu je lichoběžníkový, základna široká cca 24 m, horní rovina cca 7,5 m, šířka základny se zvětšuje směrem k opěře mostu. Svahy náspu jsou zadrnované, v patě západní strany lemované ovocnými stromy, většinou jabloněmi a ve svahu zakořeněnými duby a lípami různého stáří.

Severní část komunikace - násep Řečanské aleje je oproti okolnímu terénu (cca 204,5 m. n. m.) zvýšený pouze o cca 1,3 m. V délce 120 metrů od mostu postupně stoupá na kótu 211,05 na hraně mostovky. Příčný profil je lichoběžníkový, základna před opěrou mostu je cca 26 m široká, horní rovina cca 7,5 m široká. V patě svahů náspu lemuji komunikaci vzrostlé stromy (duby, lípy), dále od mostu, kde je zachovaná Řečanská alej, se sníží vzdálenost kmenů od hrany vozovky na cca 1,5 – 2,5.

Povrch vozovky je v celé délce pokryt asfaltem (vyjma mostovky).

### Popis konstrukce mostu

Most je železobetonové konstrukce s délkou přemostění 88 m, celkovou délkou 105 m. Je tvořen třemi mostními poli. Krajní pole jsou krakorcová, spočívající na nábřežních opěrách a dvojici pilířů v toku řeky, krakorce přesahují 5 m. Rozpětí mezi opěrami a pilíři je stabilně 30 m. Střední pole spočívající na krakorcích krajních polí překonává vzdálenost 20 m. Šířka mostu je 7 m, volná šířka mezi zábradlím je 6 m, z toho 5,1 m tvoří šířka vozovky. Výška mostu je cca 11,5 m, stavební výška 2,9 m, dolní světlost středního mostního otvoru je cca 27 m.

### Spodní stavba

Spodní stavbu tvoří krajní opěry z monolitického betonu a dva pilíře v řečišti. Spočívají na mohutném betonovém postamentu z betonu bez vyztužení (cement, přirozená na místě těžená směs kačírku a písku v poměru 1:9), Postament je ve všech případech založen na opukovém podloží, v době stavby pevnostně zkoušeném. Rozměry postamentu opěr jsou cca 850 x 950 x 240 cm, u pilířů 1225 x 430 x 185 cm. Hloubka základové spáry je cca 240 cm pod dnem u pilířů, 770 cm pod terénem břehu u opěr. Na postamentech spočívají základové bloky půdorysně o něco menší, opět z dusané betonové směsi obdobného složení.

Na rozšířeném základu spočívají dříky pilířů a opěr, armované na nárožích žulovými pečlivě rovnými kvádry. Jsou tvořeny monolitickým dusaným betonem z cementu a lomového štěrku v poměru 1:6.

Dříky pilířů jsou kónické, půdorysně obdélné, na návodní i povodní straně opatřené břittem ve tvaru lomeného oblouku, na návodní straně armovaným žulovými kvádry. Výška dříků pilířů včetně úložného prahu je cca 845 cm, armování tvoří 20 řad žulových kvádrů v celém rozvinu obou břitů. Povrch bočních ploch pilířů je omítnut 3 - 4 cm silnou cementovou omítkou ze směsi cementu a kamenné drti (1:2), která byla následně pemrlící kamenicky upravena.

Opěry mají dřík s půdorysně zúženou podporou úložných prahů a rubovou stranou v mírném sklo-

nu. Šířka podpěry je 770 cm, šířka prahu 650 cm, v patě na hlavní ose je podélný rozměr 350 cm bez křídel, plocha úložného prahu tvoří 150 cm tohoto rozměru. Vrchol závěrové zídky má hloubku 100 cm. Nároží ustoupeného prahu i opěry jsou armovaná žulovými kvádry 60 x 90 x cca 39 cm. Zbylé plochy jsou pokryty 3 - 4 cm silnou cementovou omítkou ze směsi cementu a kamenné drti (1:2), která byla následně pemrlicí kamenicky upravena.

Výška úložných prahů je cca 52 cm, pravděpodobně bez spádu. Ložiska jsou uložena do vysekaných hnízd na silný olověný plech.

Křídla opěr přesahují dřík o 322 cm v patě a 422 cm ve vrcholu závěrových zídek. Na rozšířeném základu mají šířku 155 cm, nahoru jsou zúžená na 100 cm. Z vnější strany jsou omítnuta 3 - 4 cm silnou cementovou omítkou ze směsi cementu a kamenné drti (1:2), která byla následně pemrlicí kamenicky upravena.

### Nosná konstrukce

Nosnou konstrukci tvoří tři pole železobetonových nosníkových roštů - krajní pole jsou krakorcová o celkové délce cca 35,5 m, přesahují podpěru o 5 m, střední pole zkrácené, o celkové délce 20m, spočívající na krakorcích.

Krajní pole jsou tvořena pěti trámy s osovou roztečí 140 cm. Střední průřez trámů je cca 255 x 46 cm, od opěry směrem k pilíři se výška zvyšuje o cca 90 cm. Trámy jsou příčně spojeny sedmi příčnicí v osově rozteči 5 m. Příčnice mají průřez 20 x cca 190 cm. V celé ploše je rošt nahoře spojen železobetonovou deskou. Krajní trámy jsou nadbetonovány vyloženou plochou římsou a z boku monoliticky spojenými kónicky se rozšiřujícími konzolami pod sloupky zábradlí. Spodní hrana konzol je posunuta 15 cm od hrany trámů, horní plocha doléhá pod vyloženou římsu. Vyložená část krakorců přesahuje 5 m podpěru, na konci je krakorec zúžen o 40 cm a opatřen 1 m širokým sedlem pro uložení středního pole.

Střední pole je opět složeno z pěti trámů o střední průřezu 200 x 46 cm, které se v krajních polích roštu zvyšují o 16 cm. Příčně jsou spojeny třemi příčnicí 20 x 165 cm. Rošt je opět nahoře spojen železobetonovou deskou o síle 20 cm.

Dilatační spára mezi konzolou krakorce a čelem středního pole je vyložena ocelovým plechem.

Vnější pohledově přístupné plochy krajních trámů všech polí včetně konzol i římsy jsou omítané 3 - 4 cm silnou cementovou omítkou ze směsi cementu a kamenné drti (1:2), která byla následně pemrlicí kamenicky upravena.

Mostovka je dnes tvořena pravděpodobně betonovým potěrem na monolitické desce a úzkými obetonovanými chodníčky. Není vyloučené, že hranu chodníků tvoří původní žulová obruba. Vozovka na předmostí má živičný povrch, mostovka za mostním závěrem je pokryta elastickou stěrkou, dnes značně rozrušenou.

Mostní závěry jsou dnes novodobě upraveny, spára je krytá elastickým spojem, pouze v tělesech chodníků jsou ponechané dilatační spáry kryté ocelovým plechem.

Odvodňovací zařízení je tvořené pěti páry vpustí s vtokovou částí krytou ocelovou mřížkou, která je zabudována ve stávajícím svršku a výtokovou, která prochází mostovku a je vyústěna plastovým potrubím v prostoru u vnitřního líce krajních trámů. Vpustě jsou umístěny symetricky - na začátcích mostovky za prvním krajním příčnicí, v 3/4 krajních polí a v polovině středního pole - vždy těsně při hraně chodníku.

## Mostní výbava

Na obvodu opěr a po vnějším obvodu křídel opěr je analogicky provedena vyložená desková monolitická římsa opatřená také cementovou omítkou.

Na vyložených římsách mostních polí i křídel je provedeno monolitické zábradlí se zesilujícími hranolovými pilířky nad konzolami pravidelně rozmístěnými v osové rozteči 5 m. Pilířky jsou pod vrcholem spojené překladem - madlem, které je uprostřed podepřeno ještě sloupky v šíři madla, které rozdělují plochu mezi pilířky do dvou obdélných polí. Na vnitřní straně je překlad se sloupky v lici sjednocen s pilířky, na vnější straně je překlad oproti pilířkům zapuštěn a pilířky tak plasticky předstupují a člení plochu zábradlí. Monolitická náplňová pole mají oba líce zapuštěné oproti ráům, z vnitřní strany jen cca 4 cm, z vnější cca 13 cm. Na vnější straně jsou provedena dekorativní kosočtverečná pole spojující středy stran obdélných polí, hloubka zapuštění plochy je cca 4 cm. Koruny pilířků a horní plocha madla je upravena střežovitě zešikmena na obě strany. .

Všechny plochy zábradlí jsou pojednány totožnou 3 - 4 cm silnou cementovou kamenicky opracovanou omítkou. V místech napojení mostních polí je dilatační spára vedena v bocích pilířků, kde je provedena kapsa (drážka), do které je s distancí zasunuta náplň zábradlí sousedního pole. Madlo je ukončeno na spáru příčnou. Kapsa byla po vnitřním obvodu vyložena železnou pásovinou, kryjící zřejmě její hrany proti smykovému tření.

Zábradlí je na konci zalomení kolem předmostí zakončeno výraznými kubizujícími pylony z monolitického betonu. Pylony mají hranolovou soklovou trojdílnou část (deskový sokl navazující na římsu v úrovni pod zábradlím, dřík a vysazenou deskovou římsu navazující na madlo zábradlí. Dřík pylonu je opticky složen z k sobě nakloněných vysokých desek, takže polodrážky v nárožích se směrem vzhůru zmenšují. Pylon je zakončen kubickou hlavicí podloženou páskem a zmenšeným čtverhranným vrchlíkem s jehlanovým ukončením. Pylony jsou opět pojednány kamenicky upravenou cementovou 3 - 4 cm silnou omítkou, plochy pemrlované, hrany se zarovnanými stezkami prýskačem.

## Dodatečné konstrukce

Dodatečně byla k východní návodní straně připojena konstrukce produktovodu (potrubí zavlažovacího systému?). Je tvořena železobetonovými pilíři založenými na ústupku základového hranolu opěr, s distancí jsou postaveny do vpadlého rohu mezi opěru a zúžený profil úložných prahů. Na pilířích jdou pak do úložného prahu kotveny hranolové pilířky. Tyto svislé nosné prvky vynášejí speciální příhradové montované nosníky s integrovaným potrubím či chráničkou. Jednotlivé úseky jsou svařeny v celek. Na obou koncích je potrubí ukončeno koleny s přírubami navazující na svislé potrubí zapuštěné do obsypání opěry.

## STAVEBNÍ HISTORIE

Současný železobetonový most nahradil starší dřevěnou konstrukci, která stála o několik desítek metrů jihovýchodním směrem a přemostovala řečiště s odlišným průběhem, než je tomu dnes po regulačních úpravách.

Až do 1. třetiny 19. století spojení mezi oběma břehy zprostředkovával přívoz, zaznamenaný na mapě 1. vojenského mapování z počátku 80. let 18. století. Vedle přívozu, na řečanské straně, stály již tehdy objekty menší usedlosti - rybářská chalupa/chata (Fischerhütte na mapě 2. vojenského mapování), jejíž obyvatelé jistě obstarávali jeho provoz. Cesta mezi obcemi Kladruby a Řečany procházela labskou nivou a vyhýbala se terénně složitým územím s odstavenými meandry řeky.

Katastr Řečan, jako další vesnice Labětím, Trnávka na levém břehu Labe, přináležel k panství Zdechovice. Pravý břeh byl již od počátku 16. století pod správou pardubického dominia. Kladruby se již v 16. století staly centrem chovu koní a v 18. století byl areál hřebčína barokně přestavěn významnými dvorními staviteli (F. M. Kaňka, K. I. Dientzenhofer). Po úpadku způsobeném válkami o rakouské dědictví a následně požárem, byl obnoven Josefem II. v 70. letech 18. století. Na počátku 19. století se stal jedním ze dvou hlavních dvorních hřebčinů se specializací na chov kočárových koní. Došlo k významnému rozšíření chovu (400 - 500 kusů ve 20. letech 19. století). Koncepční změny si vyžádaly i přeorganizování a přestavbu vlastního areálu i nové uspořádání krajiny. Klasicistní přestavba probíhala postupně mezi lety 1824- 1830 podle projektů Mauritze Jahna, avšak úpravy krajiny a komunikací probíhaly již od roku 1819. Hlavní komunikace byly vybudovány mezi léty 1822–1830. Vytýčeny byly dvě hlavní osy: „Selmická alej“ z Kladrub nad Labem směrem k Týnci nad Labem a „Řečanská alej“ směrem k řece Labi. Průsečík těchto os leží ve vstupu do komplexu stájí pro klisny a hřebce dvora v Kladrubech.<sup>1</sup>

V rámci úpravy Řečanské aleje došlo k navýšení komunikace oproti okolním pastvinám a loukám. Radikální přímka aleje byla na jižní straně téměř pravoúhle zalomena k přívozu. K dokončení této trasy došlo pravděpodobně v roce 1828, kdy ji poprvé zaznamenává mapa Egida Jahna. Zároveň v tento rok byl zřejmě realizován i první dřevěný most přes Labe, pravděpodobně svojí trasou kopírující starší přívoz.

Analýza historické plánové dokumentace z 1. poloviny 19. století dokládá, že k úpravám toku a k zabezpečování stability břehů docházelo poměrně často a to včetně větších změn jako bylo odříznutí výrazných smyček meandru protržením jeho šíje. Je také pravděpodobné, že k obdobným úpravám mohlo docházet i v předcházejících obdobích. Tomu by nasvědčoval i poměrně klidný průběh řečiště za mostem s odříznutými meandry v Mošnici. Právě tato oblast byla na přelomu 19. a 20. století upravena v krajinářský park.

Na konci 19. století výrazně stoupl zájem o splavnění a „kanalizování“ řek a k vytvoření plavebních kanálů-průplavů spojující významné středoevropské řeky a tím k posílení infrastruktury v rámci monarchie. Legislativní a kompetentní rámec vyřešil v roce 1901 vodocestný zákon, podle kterého mělo dojít k okamžitému zahájení výstavby vodní cesty splavňováním řek především Vltavy od Budějovic do Prahy a středního Labe v úseku Mělník - Jaroměř. Následně vznikaly velmi podrobné zaměření říčních niv a toků a projekty regulace. První plán regulace Labe v oblasti mezi Kladrubami a Řečany se zachoval z roku 1910. Následné období 1. světové války přípravné práce přerušilo, ale hned v roce 1919 bylo se stejnou intenzitou pokračováno již na národní úrovni.

Plán regulace z roku 1910 počítal s vedením osy řečiště v průměrné střední vzdálenosti složitého toku, mělo tak dojít k hloubení koryta mezi odřezávanými úseky meandrů. Nová amplituda měla

<sup>1</sup> Krajina pro chov ceremoniálních kočárových koní v Kladrubech nad Labem, Návrh nominační dokumentace, ed. Roman Zámečník, 2017, str. 25 - 26



výrazně mělčí průběh ze segmentů o poloměru cca 350 - 500 m. V rámci změn v oblasti starého mostu mělo dojít ke zrušení posledního úseku Řečanské aleje a k jejímu přeložení jižním směrem, kolmo na osu nové trasy koryta. Na jižní straně měla cesta za mostem obloukem navazovat na průběh starší komunikace. Patrně ještě z předválečného období (nebo těsně pobálečného) pochází plán již detailně projektující situaci s novým silničním mostem s jedním středním pilířem, včetně nové přeložené silnice od Řečan, posunuté však západním směrem od osy mostu. Změna se dotkla i průběhu řečiště zvýrazněním průhybu jeho amplitudy.

Z roku 1919 se zachoval plán vytyčení sond pro pilíře nového mostu, který dokládá, že původní projekt prošel další revizí. Osa mostu i průhyb řečiště byl zachován, pouze přeložená silnice na jižní řečanské straně byla trasována v přímém směru od mostu.

V létě roku 1922 došlo k zahájení úpravy Labe v úseku „U Řečan“ (později psáno U Kladrub). Zadání stavby obsahovalo kromě regulačních prací také výstavbu spodní stavby nového mostu. Zakázku získal Ing. Karel Bukovský z Prahy. Nejprve došlo k vytěžení hmot u sousedních partií řeky, následně k navážení silničního náspu přeložky silnice u Řečan. Stávající dřevěný most byl ponechán na místě a následně, v roce 1924, došlo k jeho prodloužení severním směrem zalomeným 50 m dlouhým úsekem. Důvodem bylo zabezpečení dopravní frekvence bez přerušení, a to po celou dobu úprav řečiště a stavby mostu. Práce na vlastním mostu začaly v červenci roku 1923. Již v říjnu téhož roku došlo k zahájení betonování postamentů pod návodními pilíři. Práce pokračovaly i v zimě. Celá spodní stavba byla prováděna dusanou betonovou směsí. Spodní část z říčního štěrku těženého v místě, dřívky podpěr z dovezeného „skalního“ štěrku. Nároží podpěr nad terénem bylo vybaveno žulovým armováním. Stavba byla věcně kolaudována v červnu 1925.

Již v této době probíhaly přípravné kroky k zadání další části stavby - nosné části mostu. Zakázku opět získal na základě posouzení nabídek Ing. Karel Bukovský, respektive firma Bukovský - Kottland.

Je pravděpodobné že Ing. Bukovský je i autor projektu a architektonické podoby mostu.

V červenci roku 1925 bylo staveniště předáno firmě a ihned bylo započato s přípravnými pracemi a s beraněním pilot pro osazené šalování nosné konstrukce. K zahájení betonáže došlo již v listopadu téhož roku a k ukončení prací v lednu roku 1926. Železobetonová nosná konstrukce byla na pohledových a atmosféricky namáhaných plochách omítána 3 - 4 cm silnou tvrdou cementovou omítkou, která byla po zavadnutí kamenicky opracována - hrany byly opatřeny stezkou, plocha pojednána pemrlicí. Začátkem ledna bylo staveniště zalité velkou labskou povodní. Při dokončovacích pracích byly do nosné konstrukce uloženy tzv. náložové koše pro podminování. Mostovka byla opatřena vějířovou žulovou dlažbou do podsypu, chodníčky opatřeny žulovou obrubou.

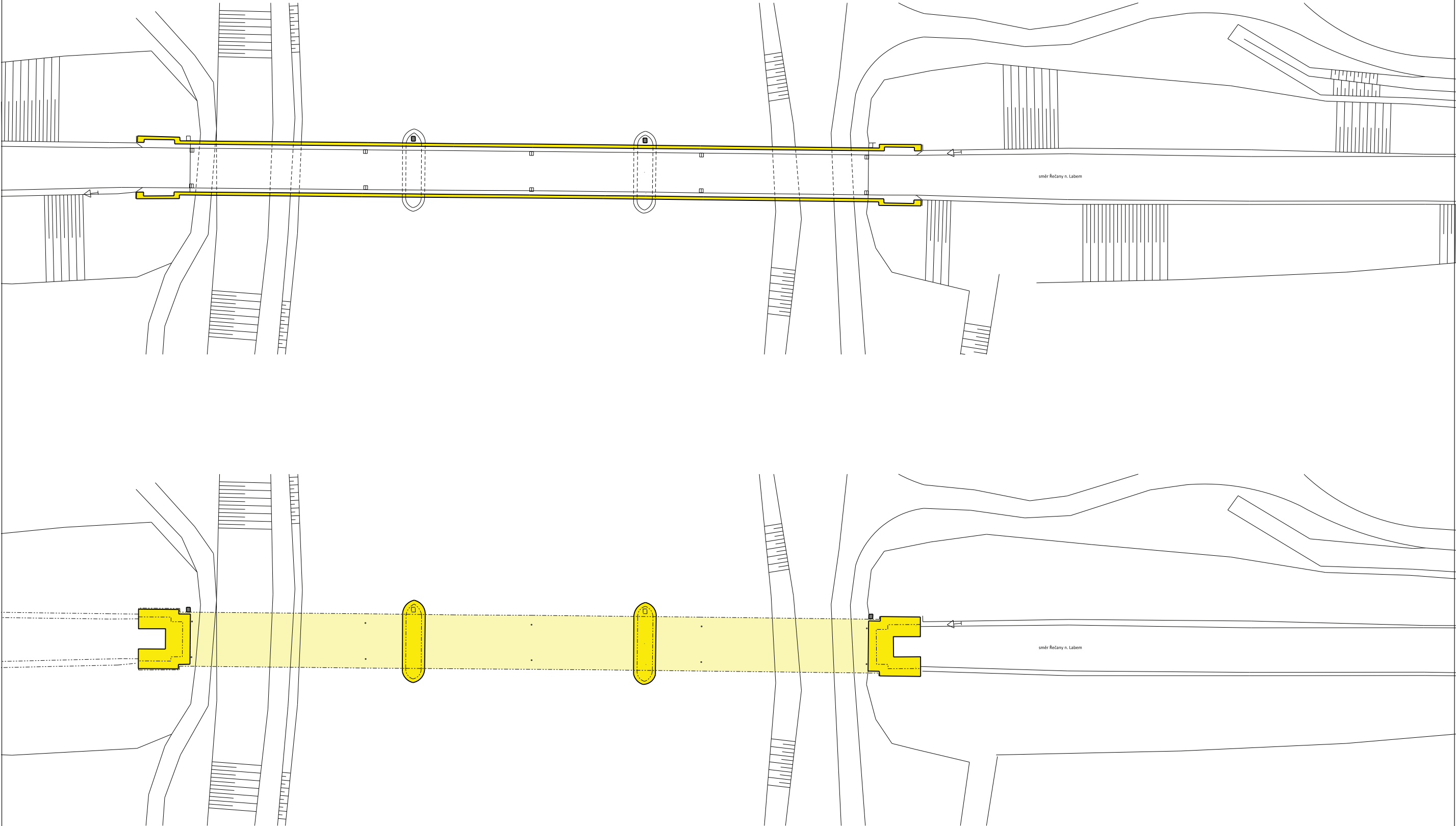
K úplnému dokončení prací a ke kolaudaci došlo v květnu téhož roku.

Po povodni v roce 1926 bylo rozhodnuto o zvýšení nájezdových ramp a o navršení hráze navazující na jižní rampu na západní straně, a další terénní úpravy v okolí mostu, které měly zabezpečit stabilitu svahů ramp. Práce provedla firma Kapsa - Müller z Prahy.

Po vypršení záruky byla provedena závěrečná kolaudace stavby v březnu 1930. Byly reklamovány trhliny nalezené v místě napojení příčníků na trámy nad pilíři.

V 2. polovině 20. století, pravděpodobně v 70. letech, došlo k výstavbě produktovodu na návodní straně mostu. Na patách opěr byly postaveny železobetonové pilíře o průřezu cca 50 x 50 cm a na přečínajících plochách úložných prahů hranolové sloupky, které vynesly prefabrikované příhradové nosníky s integrovaným potrubím. Na obou koncích bylo potrubí svedeno svisle pod terén.

V nejnovější době, po roce 2000, byl rekonstruovaný svršek mostovky. Došlo k výměně dlažby za betonový svršek se samonivelační elastickou stěrkou. Současně byly vybetonovány chodníky a obnoveny vpustě kanalizace mostu. Mostní závěry byly opatřeny elastickým pásem, v průchodu chodníky byla ponechána dilatační spára krytá novými ocelovými plechy.



0 5 10 20 30 40 50 M



SHP MOSTU Č. 3227-3 ŘEČANY NAD LABEM	
VYHODNOCENÍ STAVEBNÍHO VÝVOJE	
PŮDORYS NAD MOSTOVKOU	M 1:500
PŮDORYS V ÚROVNI PODPĚR	M 1:500
LEGENDA	
konstrukce v řezu	konstrukce nad řezem
období výstavby (1923 - 1926)	
2. polovina 20. století	

## HODNOCENÍ

Most č. 3227-3 není nemovitá kulturní památka. Nakládání s ním však omezuje zasazení do krajinné památkové zóny Kladrubské Polabí (opatření obecné povahy č. 1/2015). Území je natolik unikátní a hodnotné, že v současné době dochází k podání žádosti o zapsání celku na seznam památek UNESCO pod názvem Krajina pro chov ceremoniálních kočárových koní v Kladrubech nad Labem (v současné chvíli zapsáno do indikativního seznamu vedeného MK ČR). Vymezení statku UNESCO ohraničuje na jihu pravý břeh Labe a to včetně rampy a předmostí severní strany mostu. Ostatní části mostu leží v nárazníkovém pásmu navrhované památky UNESCO. Proto je nutné zásahy do podoby mostu posuzovat vzhledem k integritě celého území. Z toho plyne potřeba lépe definovat hodnoty objektu jako krajinného prvku ve vztahu k zachovaným komunikacím, terénním úpravám, charakteru záměrné výsadby zeleně i reziduí historické krajiny (labské meandry, dubové porosty břehů, atd.).

Hodnoty tohoto stavebního díla spočívají především v zachování autentické architektonické i konstrukční podoby z doby výstavby (1923 – 1926). Autorem návrhu je patrně Ing. Karel Bukovský, od roku 1922 pražský stavební podnikatel a autor výrazné realizace elektrotechnické továrny ETA v Praze 4 (1925). Stylově lze most zařadit do skupiny staveb klasicizujícího dekorativismu, typického pro 1. polovinu 20. let 20. století. Na stavbě se stylové prvky projevují pouze v klasicky tektonicky děleném zábradlí s výplněmi s dekorativním kosočtverečným polem. Dále také výraznými nástupními plochami s kubizujícími pilíři zakončenými hlavicemi. Tento až „městský“ prvek mostu kontrastuje mírně s jeho umístěním mimo zástavbu, prakticky ve volné krajině. Obdobné ukončovací prvky mostů jsou však běžné.

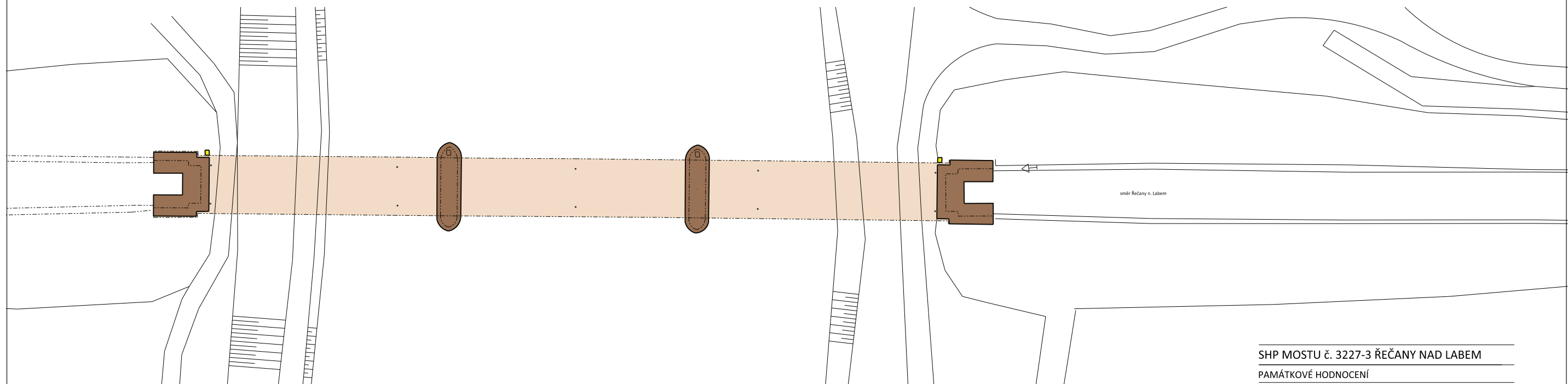
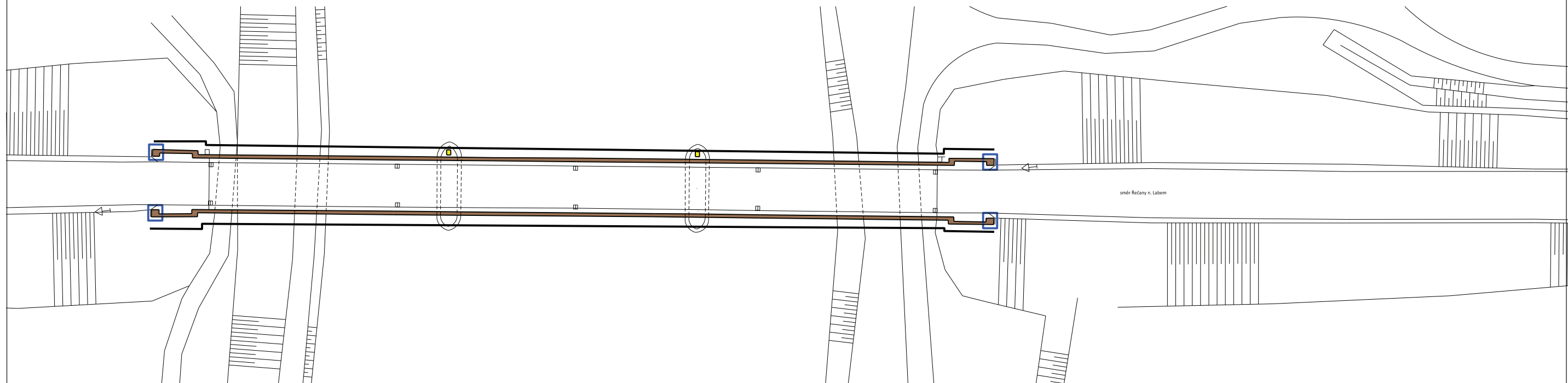
Most je zároveň typickým technickým dílem své doby. Spodní stavba je řešena z monolitického dusaného betonu jako čistě technické dílo. Nosnou konstrukci tvoří tři mostní pole železobetonových nosníkových roštů, tvořených pěticí trámů propojovaných příčníky a svázanými horní deskou. Mostní svršek byl původně řešen vějířovou žulovou dlažbou, dnes je proveden betonový svršek se stěrkou. Z období rozsáhlé regulační činnosti na českých a moravských řekách v období 20. – 30. let je zachovaná celá řada mostů různého konstrukčního charakteru. Mezi nejbližší analogie můžeme jmenovat most přes Jizeru v Mnichově Hradišti a Sojovicích, most v Poděbradech (do roku 2008), most v Loukonosech a Žiželicích na Cidlině a dále obdobné mosty ve Zbečně, Kelči (pilyony na okrajích), Nesměřicích, Kralupách nad Vltavou, Brně – Husovicích atd. Pro větší délku přemostění (okolo 100 m) byla častěji využívána oblouková železobetonová konstrukce s větším vzepětím. Zdejší plochá krajina bez výrazného údolního zářezu koryta řeky však toto řešení bez zásadního navýšení těles ramp neumožnila a toto řešení nebylo zřejmě ani vyžadováno tehdejšími technickými požadavky na podjezdnou výšku.

Z historického hlediska představuje most svědectví výrazného zásahu do struktury krajiny – od roku 1919 probíhala v přilehlých úsecích řečiště regulace s narovnáním toku s cílem splavnění středního Labe. Došlo při ní k přeložení komunikace, k posunutí řečiště, stavbě nového mostu a ke změně jeho orientace vůči mostu starému. Došlo k výraznému zvednutí nájezdních ramp, zvednutí ochranných hrází atd. Regulace zasáhla do charakteru krajiny i řadou změn v ekosystémech. Urychlení toku znamenalo výrazně menší retenci vody v krajině, změnu skladby porostů atd. V rámci náročných zemních prací s přesunem hmot došlo i k zavážení nerovností v širokém pásu kolem řečiště, které byly pozůstatkem starých meandrů, došlo tedy do jisté míry k vyrovnání terénu a unifikaci břehů.

Z tohoto pohledu byl tento proces, včetně výstavby mostu, násilným zásahem, který změnil a pravděpodobně i snížil hodnoty krajinného prostředí, i když se prakticky nedotknul vědomě utvářené krajiny kladrubského areálu. Na druhou stranu se vliv toho zásahu již snížil přirozeným zapojením do krajinného pozadí a s odstupem času je vnímán již jako přirozená součást krajiny. Došlo k přiro-

zené sukcesi v příbřežních částech, nové technické prvky - geometrizované koryto, hráze, kanalizované přítoky atd. zarostly dnes již vysokou vegetací.

Pro hodnocení mostu a navazujících komunikací je důležitý také aspekt měřítka, proporcí. V době projektování mostu byla potřeba zvýšit kapacitnost na základě dobových norem stále více v souladu s předchozím stavem než s dnešními požadavky na výstavbu dopravních staveb. Napojení nového úseku na klasicistní Řečanskou alej je prakticky plynulé. Šířka mostu téměř odpovídá šířce komunikace v aleji. Totéž platí i o dimenzování mostních sypaných ramp, které dosahují přibližně trojnásobku původní rampy na starý dřevěný most z 19. století, nejsou ale díky poměrně úzkému profilu vozovky a zapojení do vzrostlé zeleně výrazným krajinným prvkem.



0 5 10 20 30 40 50 M



SHP MOSTU č. 3227-3 ŘEČANY NAD LABEM

PAMÁTKOVÉ HODNOCENÍ

PŮDORYS NAD MOSTOVKOU M 1:500

PŮDORYS V ÚROVNI PODPĚR M 1:500

LEGENDA

konstrukce v řezu	konstrukce nad řezem	
		tvůrčí podstatu památky
		hodnotné
		neutrální
		částečně rušivé
		zásadně rušivé
		navržené k obnově



## HODNOTNÉ PRVKY, KONSTRUKCE

Za hodnotné konstrukce lze považovat obecně veškeré části spodní stavby i nosné konstrukce

- pobřežní opěry s křídly na jižní i severní straně
- oba pilíře v řečišti
- všechna tři pole železobetonových nosníkových roštů

Z mostní výbavy

- zábradlí mostních polí s dekorativními vnějšími poli
- zábradlí předmostí
- čtyři kubizující pylony na okrajích předmostí

## ZÁVADY

### Spodní stavba

- trhliny v omítkové vrstvě pilířů i opěr
- výrazná trhlina na povodní straně jižního pilíře u zalomení břitu
- koroze ložisek

### Nosná konstrukce

- výrazná degradace betonu a výztuže především u spodní hrany krajních trámů všech polí
- koroze výztuže
- výrazná degradace betonu v místech dilatačních spár v napojení mostních polí
- výrazná degradace konzol v místě dilatačních spár
- výrazná degradace betonu na římse
- plošné popraskání omítky
- zasolení konstrukce v úrovni svršku
- koroze oplechování dilatačních spár
- koroze náložových košů
- nevhodné vedení potrubí

### Mostní výbava

- výrazná degradace až destrukce soklové části všech pylonů
- degradace povrchové vrstvy zábradlí, opad omítky, trhliny v omítkové vrstvě
- výrazná degradace betonu zábradlí v místech dilatačních spár v napojení mostních polí
- rozpad povrchové části madel zábradlí
- koroze obnažených částí výztuže zábradlí
- zasolení, kalcitové výkvěty na vnějších plochách zábradlí
- zelená řasa na vnitřní straně zábradlí

### Mostovka

- stav povrchového krytu vozovky
- nefunkční či částečně funkční koryta odvodnění předmostí
- zanesené vpustě odkanalizování mostovky s vegetací

### Ostatní

- druhotně připojené konstrukce potrubí na návodní i povodní straně

## NÁMĚTY PRO OBNOVU

### Upozornění:

Tato kapitola vyjadřuje osobní názor zpracovatele SHP a nenahrazuje vyjádření příslušných památkových orgánů a organizací ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.

Při koncipování doporučení pro následný projekt obnovy mostu byly brány v potaz zjištění učiněná při prospekci samotného objektu, jeho funkci jako krajinného prvku v památkově chráněném území, ale také byly zohledněny stavebně technické analýzy.

### Obecná premisa

Most je integrální součástí krajiny určené třemi hlavními faktory - dnes již do přírodního pozadí zapojené krajiny regulace řeky z 20. let 20. století, rezidui historické krajiny dokládající vývoj říční nivy za poslední úsek holocénu a úmyslně utvářeného krajinného celku kolem kladrubského hřebčína vznikajícího v dnešní podobě od počátku 19. století. Novými zásahy by neměla být narušena integrity žádné z těchto krajin. Jedním z podstatných důvodů je, že právě tento charakter vytváří specifické prostředí, které je předmětem ochrany jak stávající krajinné památkové zóny, tak pravděpodobně nové památky UNESCO.

To klade vysoké požadavky na proces obnovy mostního díla, ať už bude probíhat méně či více invazivním způsobem. Cílem by měla být minimalizace zásahů do nejbližšího okolí mostu (rampy, aleje, komunikace, porosty) a do krajinného kontextu včetně pohledových kvalit. Zcela vyloučeny by měly být zásahy do charakteru severního předpolí mostu, které je součástí - okrajem chráněné krajiny. Vzhledem k exkluzivitě prostředí je nutné nepostupovat čistě technicistně a utilitárně, ale maximálně zvýšit nároky na architektonickou a řemeslnou dokonalost.

Vizuální průzkum přinesl řadu poznatků o špatném technickém stavu nosné konstrukce mostu a mostního vybavení. Na mnoha místech dochází k destrukci betonu vlivem stárnutí materiálu, koroze výztuže, výsledku pnutí. Havarijní stav byl shledán především na spodní straně železobetonových krajních trámů. Velmi poškozené jsou také prvky mostního vybavení – zábradlí, pilíře architektizovaných rozšířených předmostí, a také svršek mostu. V současné době je také dostupná argumentačně silná analýza stavu konstrukce s výpočtovým modelem dynamického chování. Tato analýza ukazuje podstatné limity životnosti konstrukce bez ohledu na vizuálně zjevné problémy. Celkový stav nosné konstrukce mostu tedy bohužel prakticky neumožňuje postupovat cestou běžné povrchové opravy – obnovy díla. Rozsah oprav by zcela narušil integritu, hmotnou podstatu díla a byl by neúčelný. Z tohoto důvodu doporučujeme zvážit tyto scénáře postupu:

1. Replika stávající nosné konstrukce se zachováním dvou opěr a dvou pilířů. Replikou se rozumí formální opakování vzhledu s využitím nových technologií konstrukce (výztuže, vnitřní konstrukční systém). Předpokládá se zachování charakteru navazujících úseků komunikace včetně jejího zapojení do vegetace (která je okrajovou částí krajinného parku). Obnova spodní stavby ve stávající podobě, obnova předmostí včetně pylonů.

2. Novotvar nosné konstrukce s dodržáním pohledové proporce stávající konstrukce se zachováním dvou pilířů v řečišti. Tak aby nebyly narušeny významné hodnoty krajinného rázu, aby nedošlo k utilitarizaci řešení (nárok na kvalitní architektonické řešení). Dimenzování nosné konstrukce by ne-

mělo mít významný vliv na rozšiřování navazujících částí komunikace, na výrazné navyšování ramp a jejich rozšiřování. Předpokládá se zachování charakteru navazujících úseků komunikace včetně jejího zapojení do vegetace (která je okrajovou částí krajinného parku). Obnova spodní stavby ve stávající podobě. Předpokládá se rozšíření volné šířky mostovky maximálně do rozměrů pilířů (cca 10 m).

3. Novotvar celého mostu bez zachování dvou mostních pilířů. Tak aby nebyly narušeny významné hodnoty krajinného rázu, aby nedošlo k utilitarizaci řešení (nárok na kvalitní architektonické řešení). Dimenzování nosné konstrukce by nemělo mít významný vliv na rozšiřování navazujících částí komunikace, na výrazné navyšování ramp a jejich rozšiřování, na rozsah vegetace.

## SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH

### DOKUMENTACE HISTORICKÉHO VÝVOJE OBJEKTU:

1. Výřez mapy 1. vojenského mapování, 1780 až 1783, mapire.eu
2. Situační plán řeky Labe u propachtovaných luk u Kladrub nad Labem, 1828, SOA Zámorsk, VS Pardubice, map. č. 292, výřez
3. Situační plán řeky Labe od Přelouče po Týnec, 1833-1840, SOA Zámorsk, chartae-antiquae.cz
4. Výřez mapy 2. vojenského mapování, 1836 až 1852, oldmaps.geolab.cz
5. Situační plán řeky Labe u Kladrub nad Labem, 1828, SOA Zámorsk, chartae-antiquae.cz
6. Výřez mapy Indikační skici Stablního katastru, 1839, Národní archiv, Fond Stablní katastr, Praha, signatura CHR412018390
7. Výřez mapy Stablního katastru, 1839, archivnimapy.cuzk.cz, mapové listy 3119-1-005, 3119-1-009, 6677-1-002
8. Výřez z leteckého měřického snímku, 1937, lms.cuzk.cz, signatura PREL79.08761
9. Superpozice leteckého snímku z roku 1937 a mapy Stablního katastru 1839
10. Projekt regulace Labe „U Kladrub“, 1910, SOA Zámorsk;
11. Sondování pro pilíře nového mostu kladrubského, duben 1919, SÚA v Praze, ŘVC. karton 53
12. Situace, sine data, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 10C4L\_9
13. Částečná úprava Labe u Řečan, situace, ŘSVC, 1922, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 9C5L\_9
14. Plán přeložky silnice u hřebčína v Kladrubech nad Labem, 1923, SOA Zámorsk
15. Situace úpravy Labe a mostních pilířů, Ing. Karel Bukovský, červen 1925, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 9C6P\_17
16. Opravy v Kladrubech, levý břeh pod mostem, Kapsa Müller, prosinec 1928, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 9B2P\_14
17. Opravy v Kladrubech, levý břeh pod mostem, Kapsa Müller, červenec 1927, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 9B2P\_14
18. Úprava Labe a mostních pilířů, podélný řez v ose mostu, pohled po vodě, sine data (1925), Ing. Karel Bukovský, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 10C4L\_9
19. Úprava Labe a mostních pilířů, detail opěry, sine data (1925), Ing. Karel Bukovský, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 10C4L\_9
20. Úprava Labe a mostních pilířů, podélný řez v ose mostu, pohled po vodě, detail, sine data (1925), Ing. Karel Bukovský, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 10C4L\_9
21. Úprava Labe a mostních pilířů, detail, sine data cca 1925, Ing. Karel Bukovský, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 10C4L\_9
22. Úprava Labe a mostních pilířů, detail pilíře, sine data (1925), Ing. Karel Bukovský, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 10C4L\_9
23. Okresní silniční most přes Labe v Kladrubech, půdorys, podélný řez, pohled, sine data, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048-c
24. Okresní silniční most přes Labe v Kladrubech, půdorys, podélný řez, pohled, sine data, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048-c
25. Okresní silniční most přes Labe v Kladrubech, půdorys, podélný řez, pohled, sine data, SÚA v Praze,

- MVP, karton 904, inv. č., 1048-c
26. Okresní silniční most přes Labe v Kladrubech, půdorys, podélný řez, pohled, sine data, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048-c
27. Okresní silniční most přes Labe v Kladrubech, půdorys, podélný řez, pohled, sine data, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048-c
28. Okresní silniční most přes Labe v Kladrubech, půdorys, podélný řez, pohled, sine data, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048-c
29. Okresní silniční most přes Labe v Kladrubech, půdorys, podélný řez, pohled, sine data, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048-c
30. Okresní silniční most přes Labe v Kladrubech, umístění náložových košů, sine data, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048-c
31. Plán armatury hlavních trámů pro nábrežní a střední pole, výztuž krajních trámů vnitřních, ing. Karel Bukovský, listopad 1923, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048
32. Plán armatury hlavních trámů pro nábrežní a střední pole, výztuž krajních trámů vnitřních, detail, ing. Karel Bukovský, listopad 1923, SÚA v Praze, MVP, karton 904
33. Plán armatury hlavních trámů, B- pro rám nábrežního pole s krakorcem, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048
34. Výtah železné armatury hlavních trámů, B) pro trám nábrežního pole s krakorcem, ing. Karel Bukovský, listopad 1923, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048
35. Výtah železné armatury hlavních trámů, A) pro první trám středního pole, ing. Karel Bukovský, listopad 1923, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048
36. Fotografie z realizace stavby, levobřežní strana, 1925, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048
37. Fotografie z realizace stavby, pravobřežní strana, 1925, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048.JPG

## DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU:

1. Celkový pohled na most od východu z levého břehu
2. Celkový šikmý pohled na návodní stranu od jihovýchodu
3. Pohled na severní opěru od východu
4. Pohled na první mostní otvor mezi pravou opěrou a pravým pilířem
5. Pohled na severní návodní pilíř a pole mostu s krakorcem od východu
6. Pohled na střední mostní otvor od jihovýchodu
7. Pohled na jižní pilíř od jihovýchodu
8. Pohled na zábradlí a krajní trám nosné konstrukce nad jižním pilířem na návodní straně
9. Pohled na jižní mostní otvor od severovýchodu
10. Celkový pohled na most od západu
11. Pohled na jižní mostní otvor od severozápadu
12. Pohled na střední mostní otvor od západu
13. Pohled na severní mostní otvor, pohled od západu
14. Pohled na severní opěru od západu



15. Pohled na jižní předmostí od jihu
16. Pohled na zábradlí východní strany jižního předmostí
17. Pohled na zábradlí západní strany jižního předmostí
18. Pohled na jižní část mostovky od jihu
19. Pohled na severní předmostí od jihu
20. Pohled na západní stranu zábradlí severního předmostí
21. Pohled na jižní stranu zábradlí severního předmostí
22. Pohled na severní předmostí od severozápadu
23. Pohled na východní pylon severního přemostí
24. Pohled na západní pylon severního přemostí
25. Pohled na východní pylon jižního přemostí
26. Pohled na západní pylon jižního přemostí
27. Pohled na nosnou konstrukci v jižním mostním otvoru u jižního pilíře
28. Pohled na nosnou konstrukci u severní opěry
29. Pohled na jižní opěru od jihu
30. Pohled na severní pilíř od severu
31. Pohled na jižní opěru od severu
32. Pohled na jižní pilíř od jihu
33. Pohled na horní stranu jižního pilíře na návodní straně
34. Pohled na horní stranu pilíře na povodní straně
35. Detail degradované nosné konstrukce na povodní straně severního pole
36. Detail degradované nosné konstrukce na povodní straně jižního pole
37. Detail degradované římsy a konzoly u západní strany severního pole
38. Detail trhlín a degradace kolem dilatační spáry mezi severním a středním polem na povodní straně
39. Detail degradace trámu a výztuže na jižním poli
40. Detail degradovaného soklu východního pylonu jižního předmostí
41. Detail degradované římsy a konzoly na návodní straně u jižního krakorce
42. Detail degradovaného madla zábradlí na východní straně
43. Detail rozrušeného povrchu u dilatace severního a středního pole na západní straně
44. Detail výrazného narušení zábradlí u pilířku severního přemostí na západní straně
45. Charakter krajiny severovýchodně od mostu
46. Severní rampa od severu
47. Charakter zeleně východně od severního náspu
48. Porost při východní straně severního náspu
49. Porost na svahu východní strany jižního náspu
50. Pohled na jižní rampu z mostu

**GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ SHP:**

Vyhodnocení stavebního vývoje, půdorys 1PP, M 1:150

Vyhodnocení stavebního vývoje, půdorys 1NP, M 1:150

Vyhodnocení stavebního vývoje, půdorys 2NP, M 1:150

Vyhodnocení stavebního vývoje, půdorys 3NP, M 1:150

Památkové hodnocení, půdorys 1PP, M 1:150

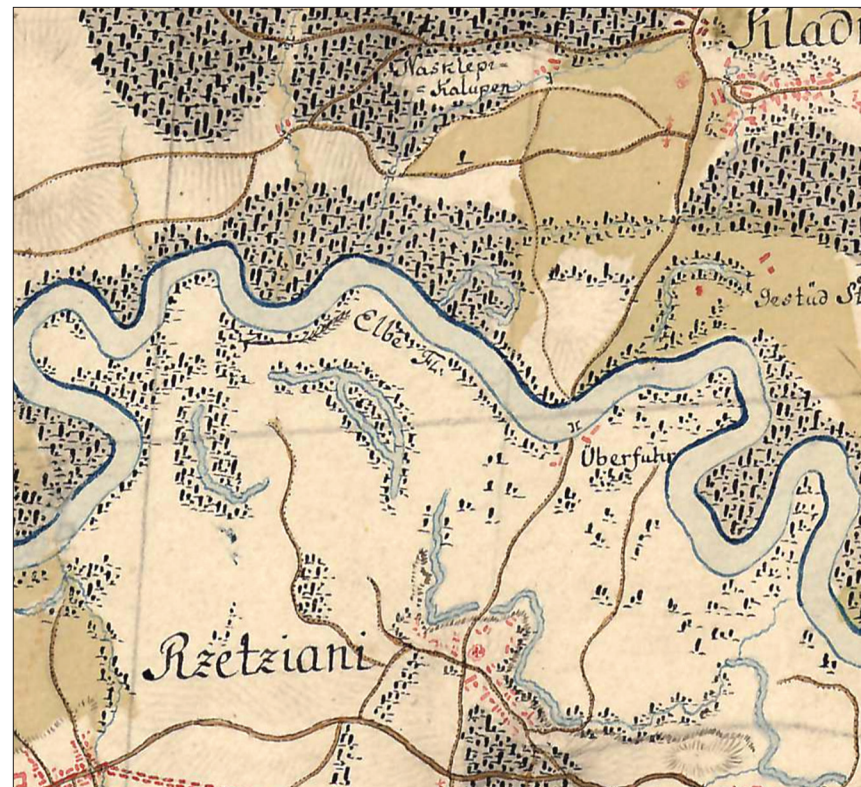
Památkové hodnocení, půdorys 1NP, M 1:150

Památkové hodnocení, půdorys 2NP, M 1:150

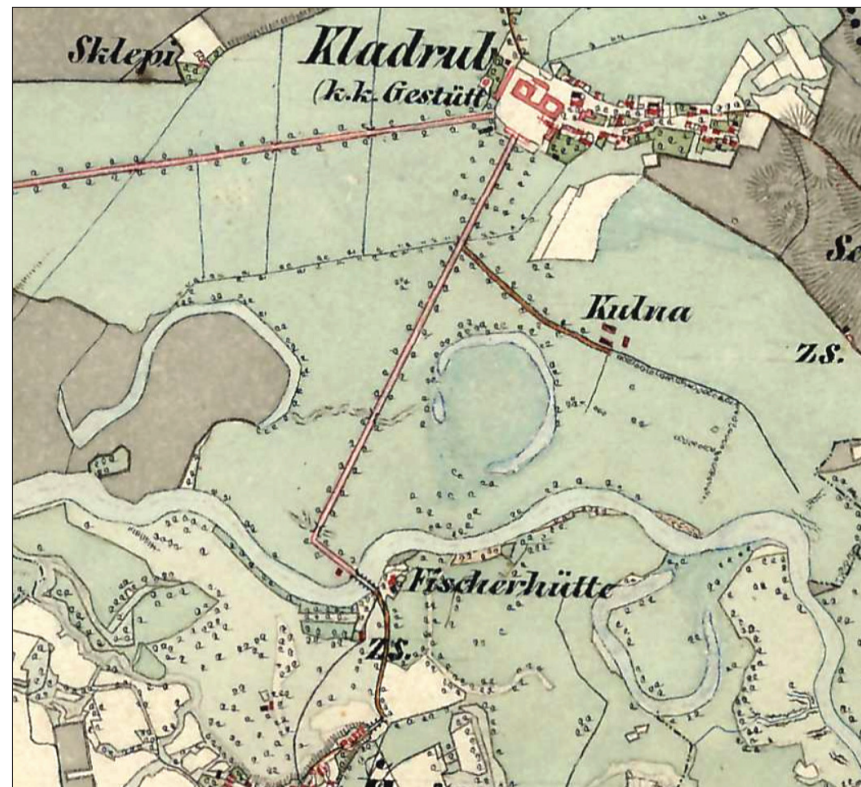
Památkové hodnocení, půdorys 3NP, M 1:150

Památkové hodnocení, půdorys střech, M 1:150





1. Výřez mapy 1. vojenského mapování, 1780 až 1783, mapire.eu



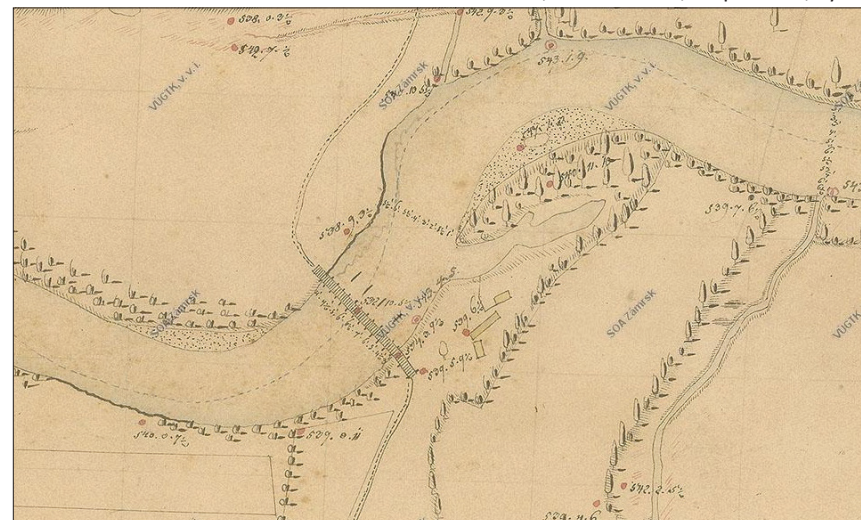
4. Výřez mapy 2. vojenského mapování, 1836 až 1852, oldmaps.geolab.cz



2. Situační plán řeky Labe u propachtovaných luk u Kladrau nad Labem, 1828, SOA Zámorsk, VS Pardubice, map. č. 292, výřez



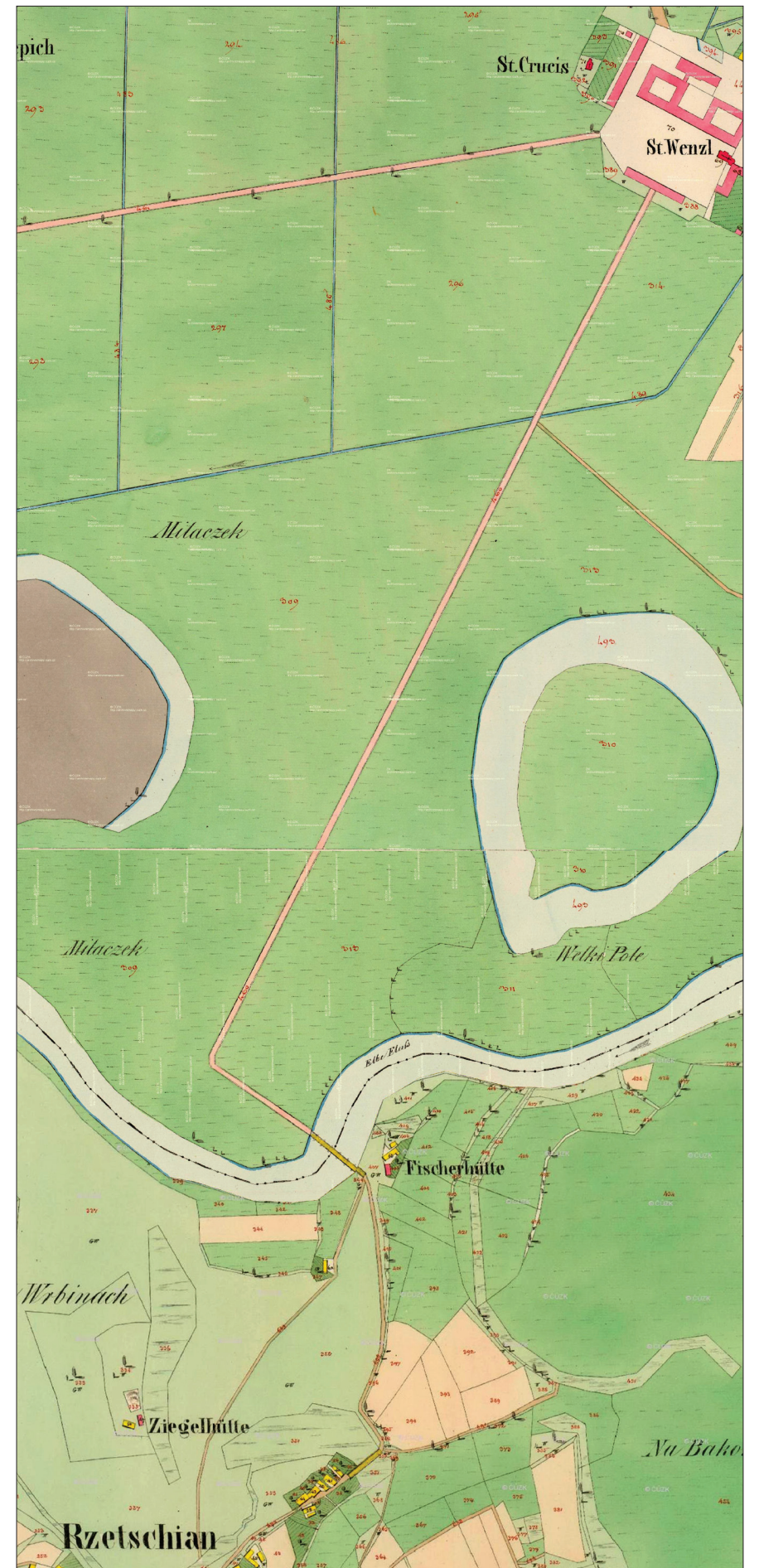
5. Situační plán řeky Labe u Kladrau nad Labem, 1828, SOA Zámorsk, chartae-antiquae. CZCZ



3. Situační plán řeky Labe od Přelouče po Týnec, 1833-1840, SOA Zámorsk, chartae-antiquae.cz

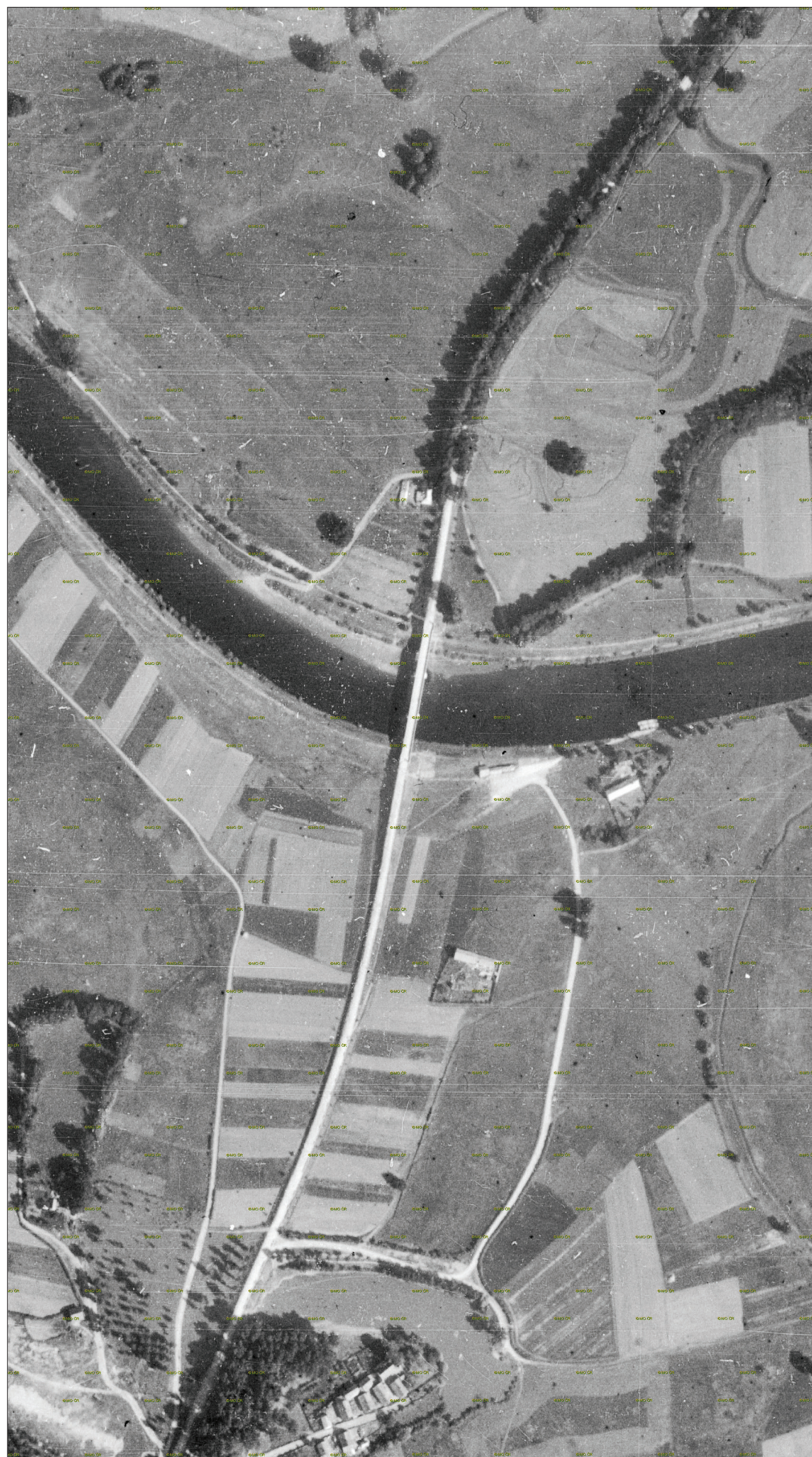


6. Výřez mapy Indicační skici Stabliního katastru, 1839, Národní archiv, Fond Stabliní katastr, Praha, signatura CHR412018390

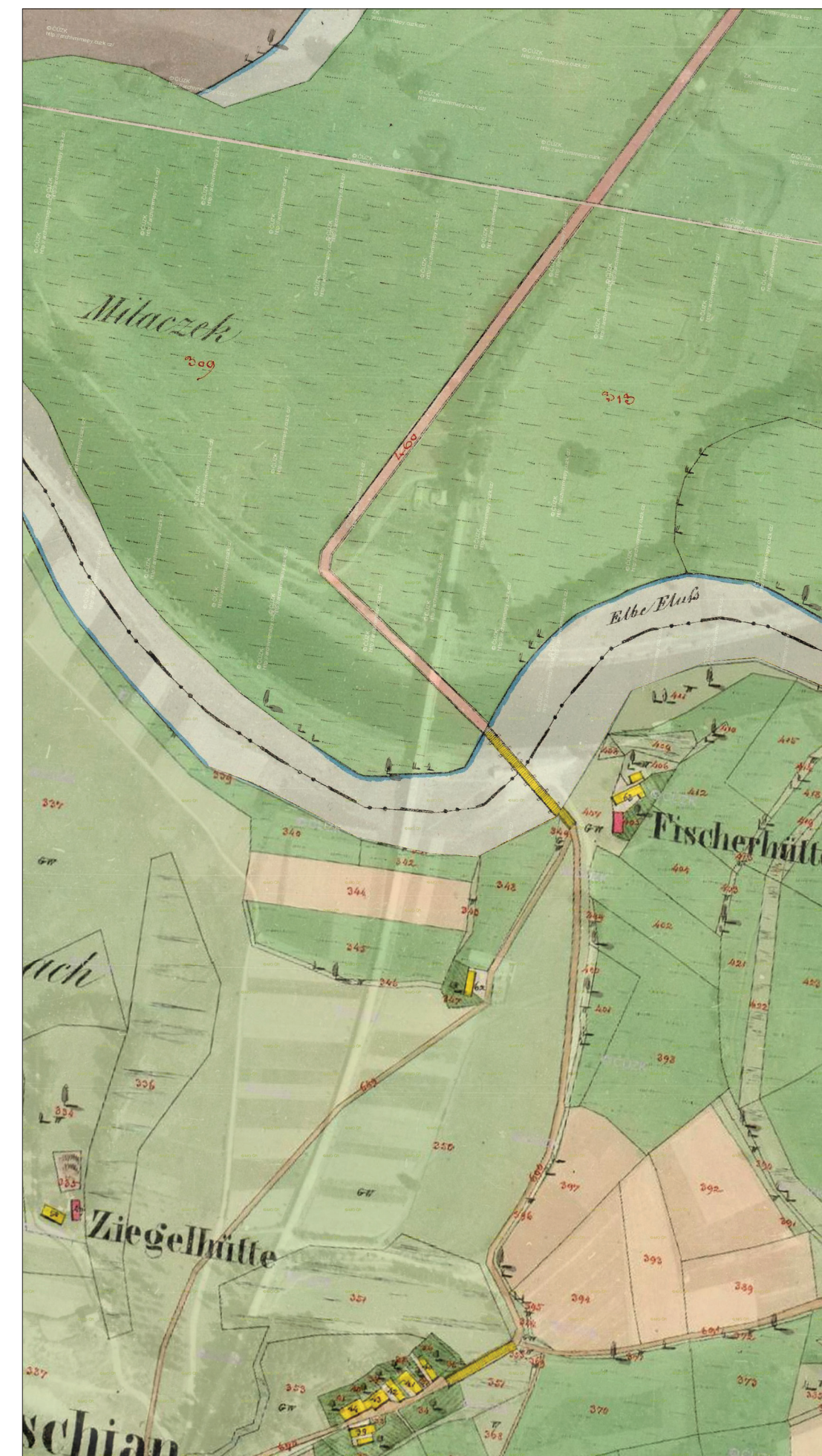


7. Výřez mapy Stabliního katastru, 1839, archivnimapy.cuzk.cz, mapové listy 3119-1-005, 3119-1-009, 6677-1-002





8. Výřez z leteckého měřického snímku, 1937, lms.cuzk.cz, signatura PREL79.08761



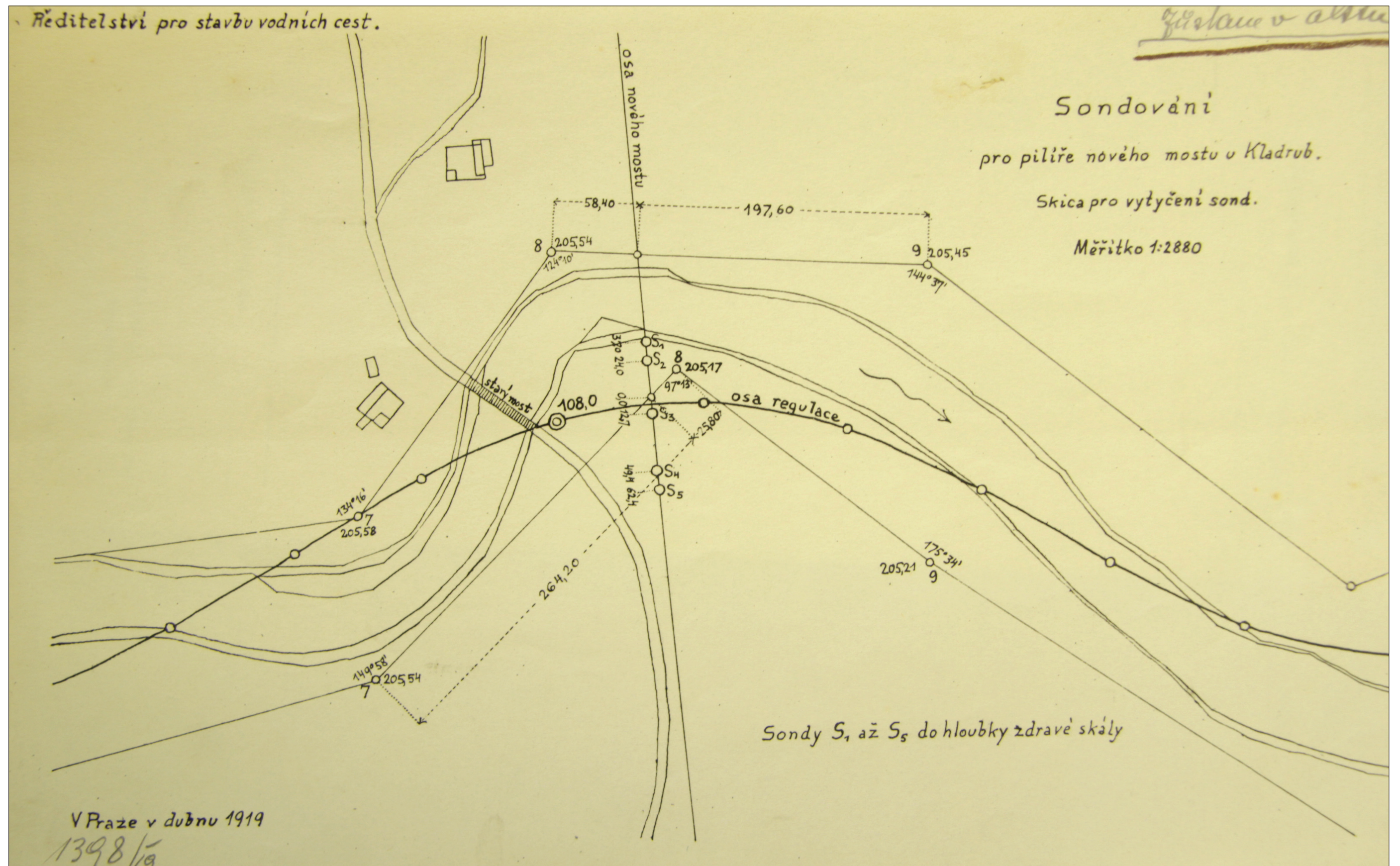
9. Superpozice leteckého snímku z roku 1937 a mapy Stabliního katastru 1839





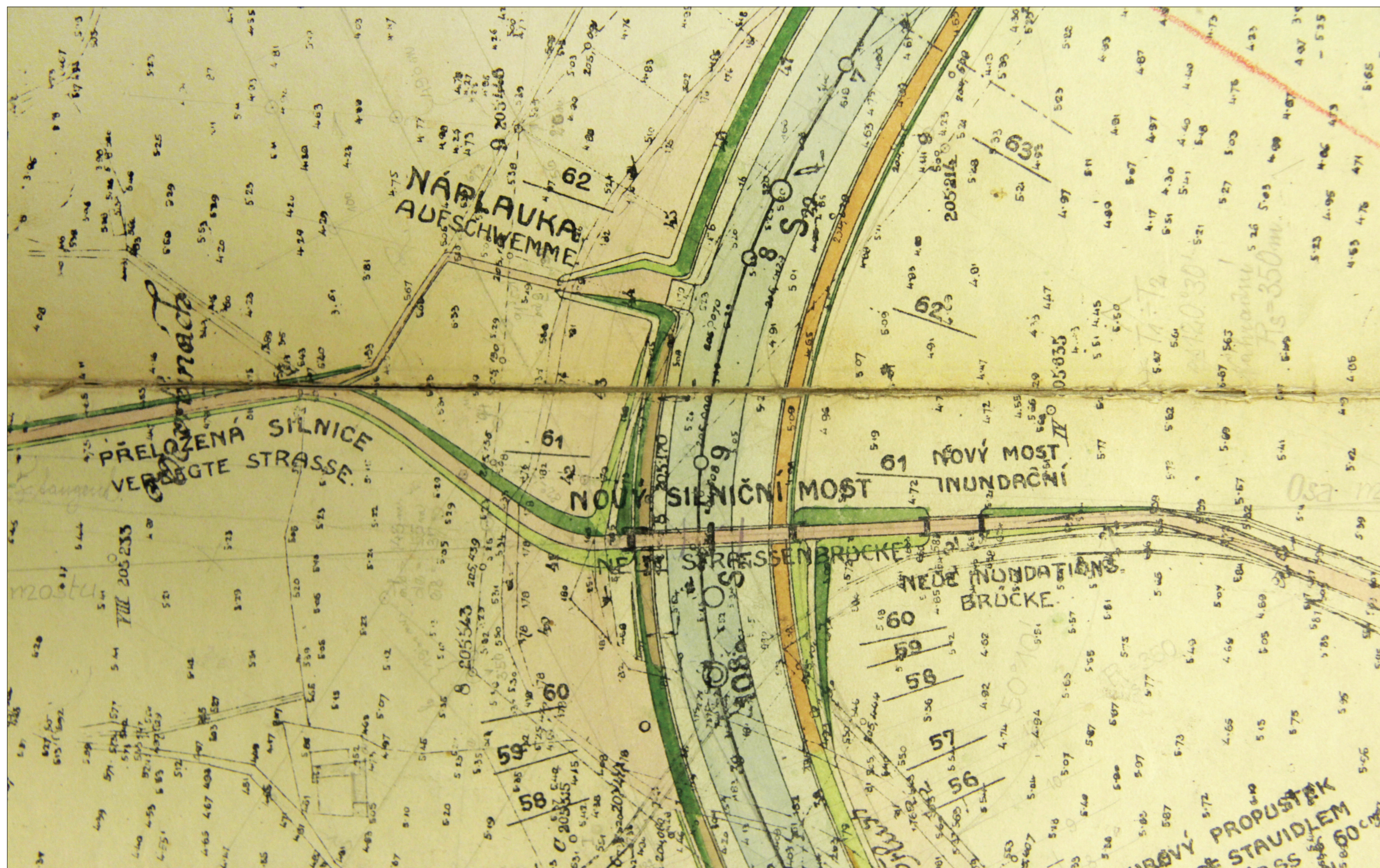
10. Projekt regulace Labe „U Kladruhu“, 1910, SOA Zámorsk; Sondování pro pilíře nového mostu kladrubského, duben 1919, SÚA v Praze, ŘVC. karton 53





11. Sondování pro pilíře nového mostu kladrubského, duben 1919, SÚA v Praze, ŘVC. karton 53



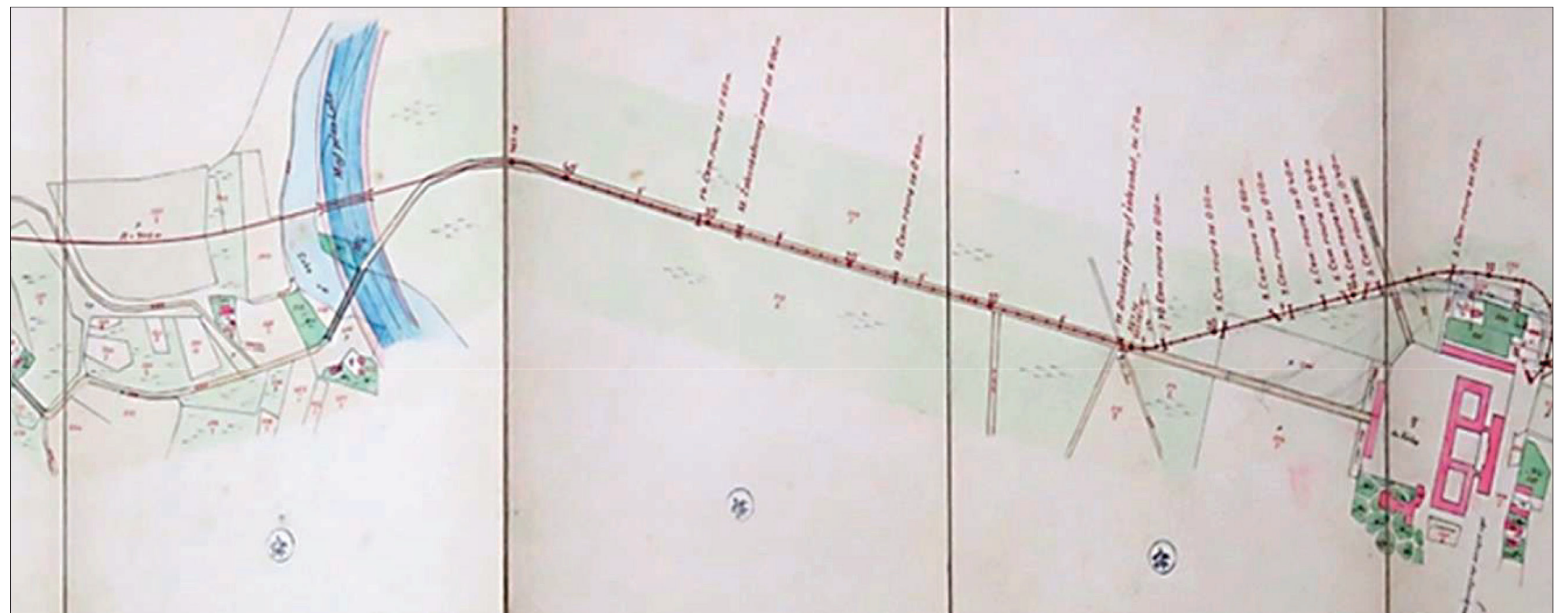


12. Situace, sine data, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 10C4L\_9





13. Částečná úprava Labe u Řečan, situace, ŘSVC, 1922, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 9C5L\_9



14. Plán přeložky silnice u hřebčína v Kladrubech nad Labem, 1923, SOA Zámorsk





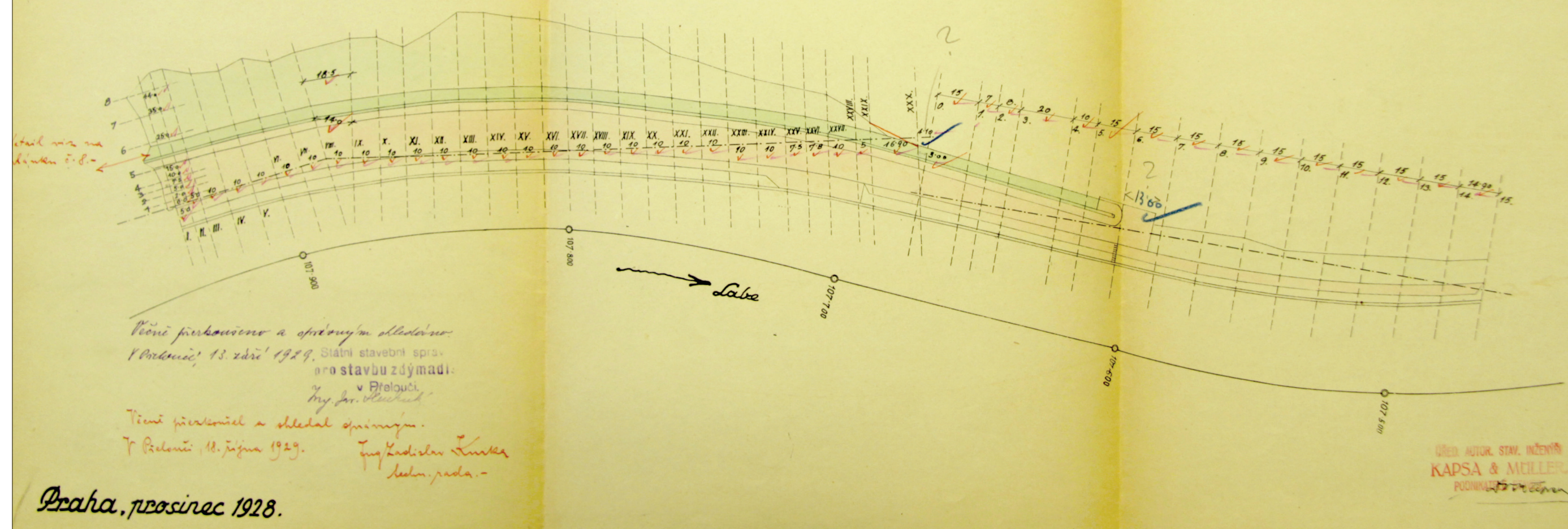
15. Situace úpravy Labe a mostních pilířů, Ing. Karel Bukovský, červen 1925, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 9C6P\_17



*Úpravy v Kladrubech.*

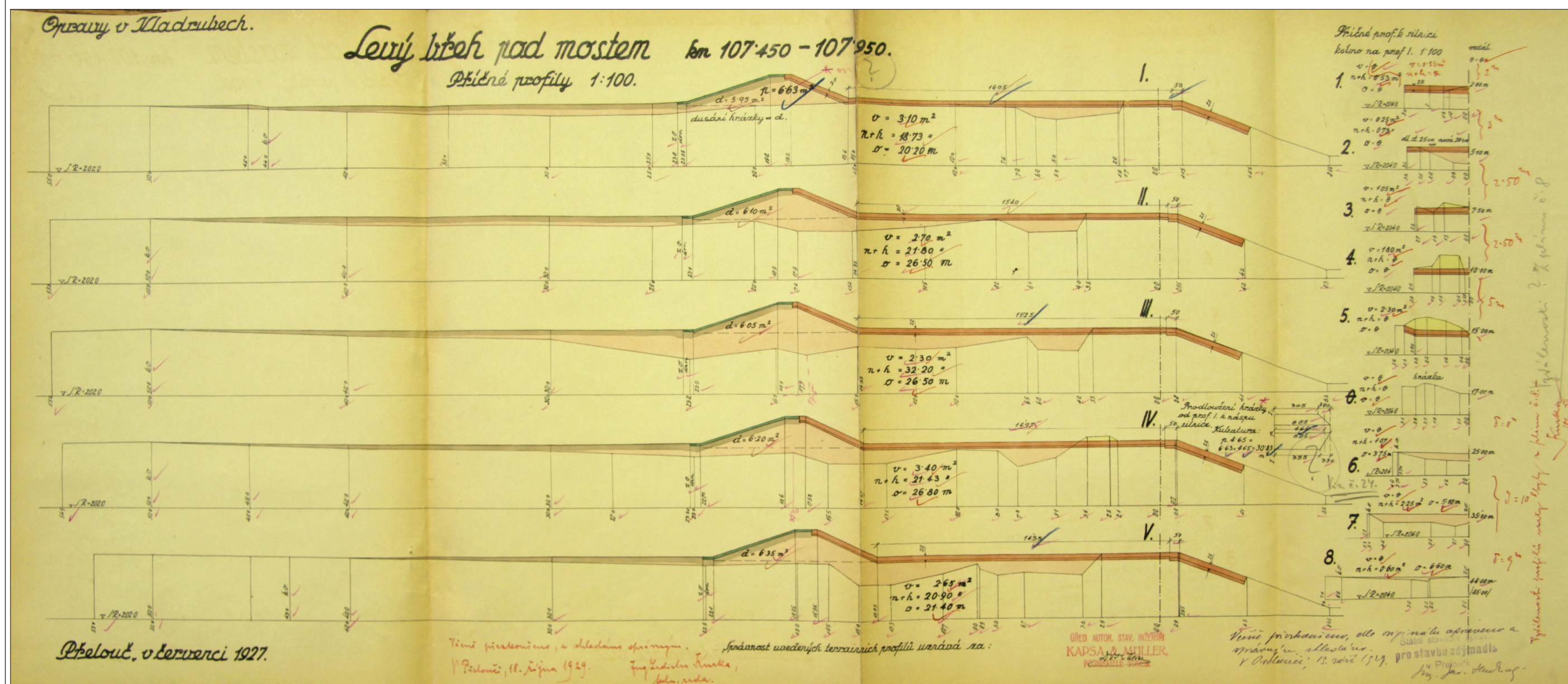
*Levý břeh pod mostem, km 107 450 - 107 950.*

*Situace 1:1000.*



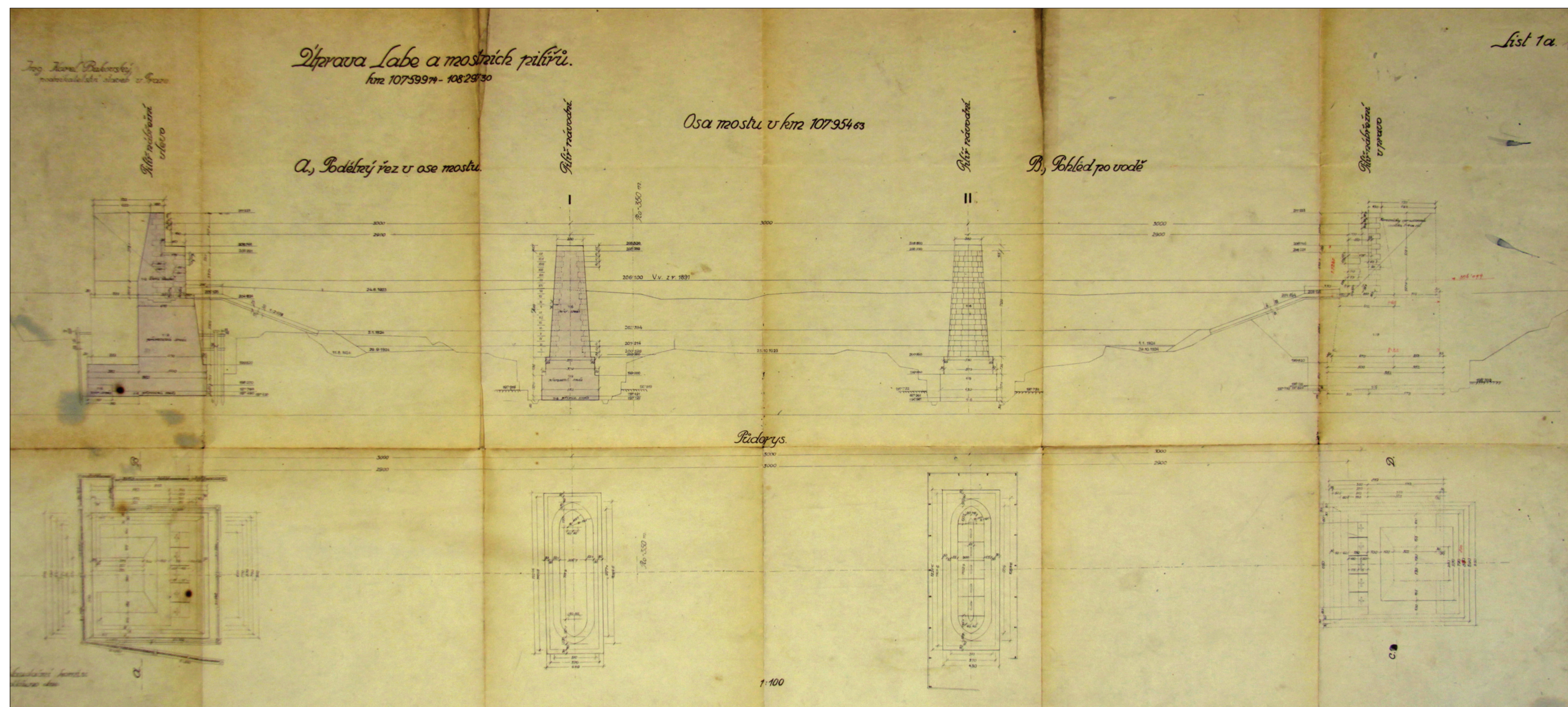
16. Opravy v Kladrubech, levý břeh pod mostem, Kapsa Müller, prosinec 1928, Povodí Labe s.p., složka Kladruhy 9B2P\_14





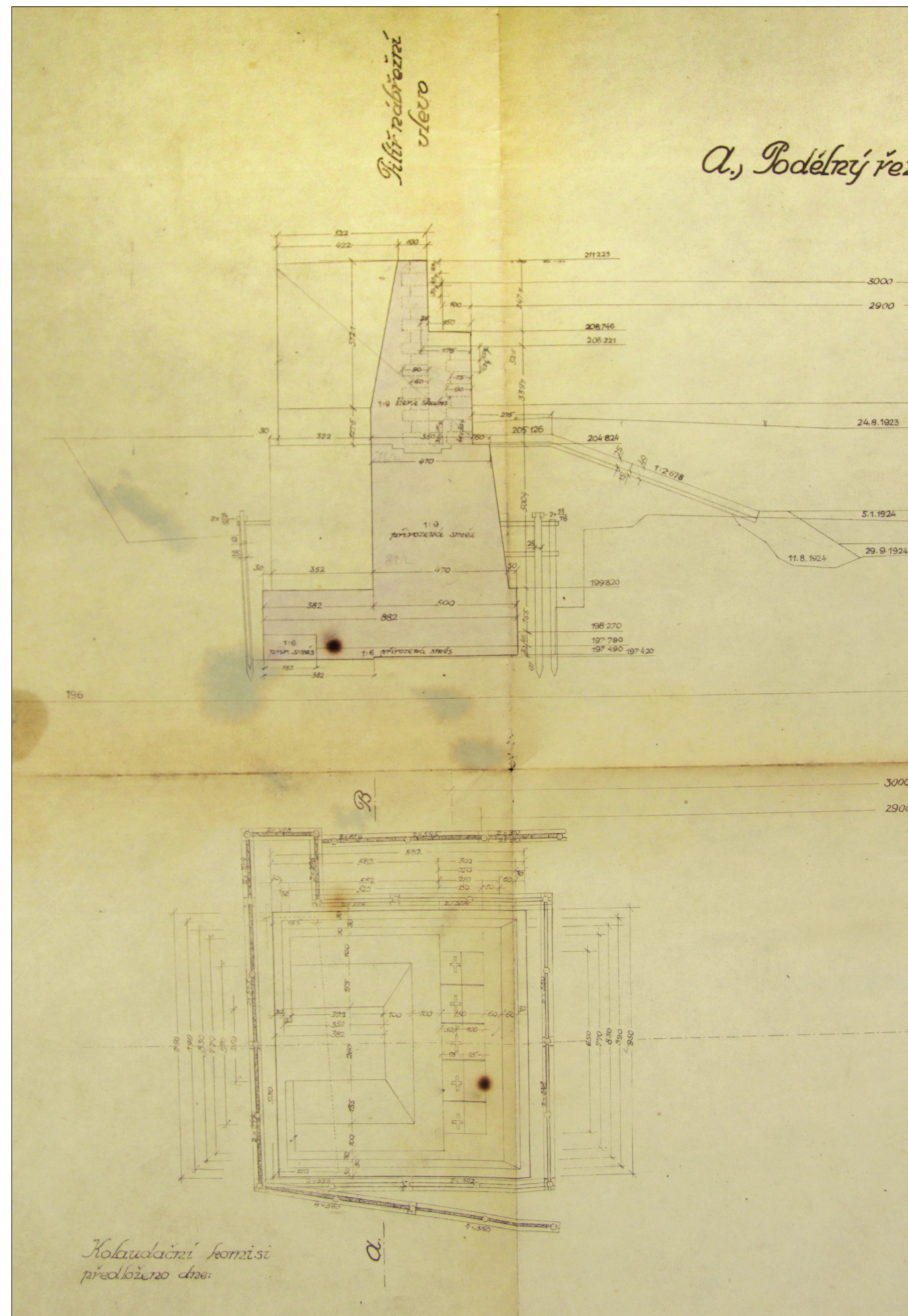
17. Opravy v Kladruzech, levý břeh pod mostem, Kapsa Müller, červenec 1927, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 9B2P\_14



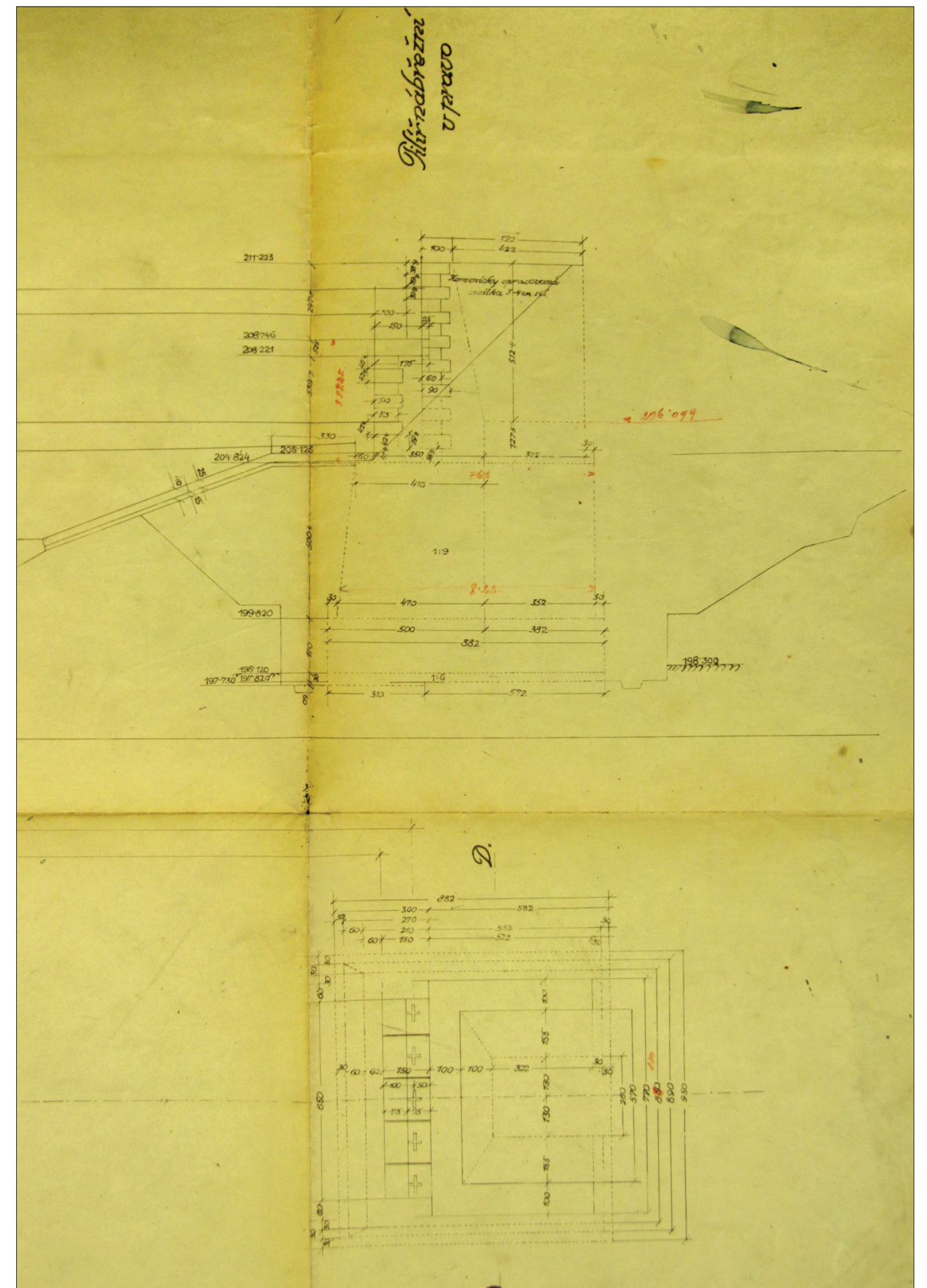


18. Úprava Labe a mostních pilířů, podélný řez v ose mostu, pohled po vodě, sine data (1925), Ing. Karel Bukovský, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 10C4L\_9



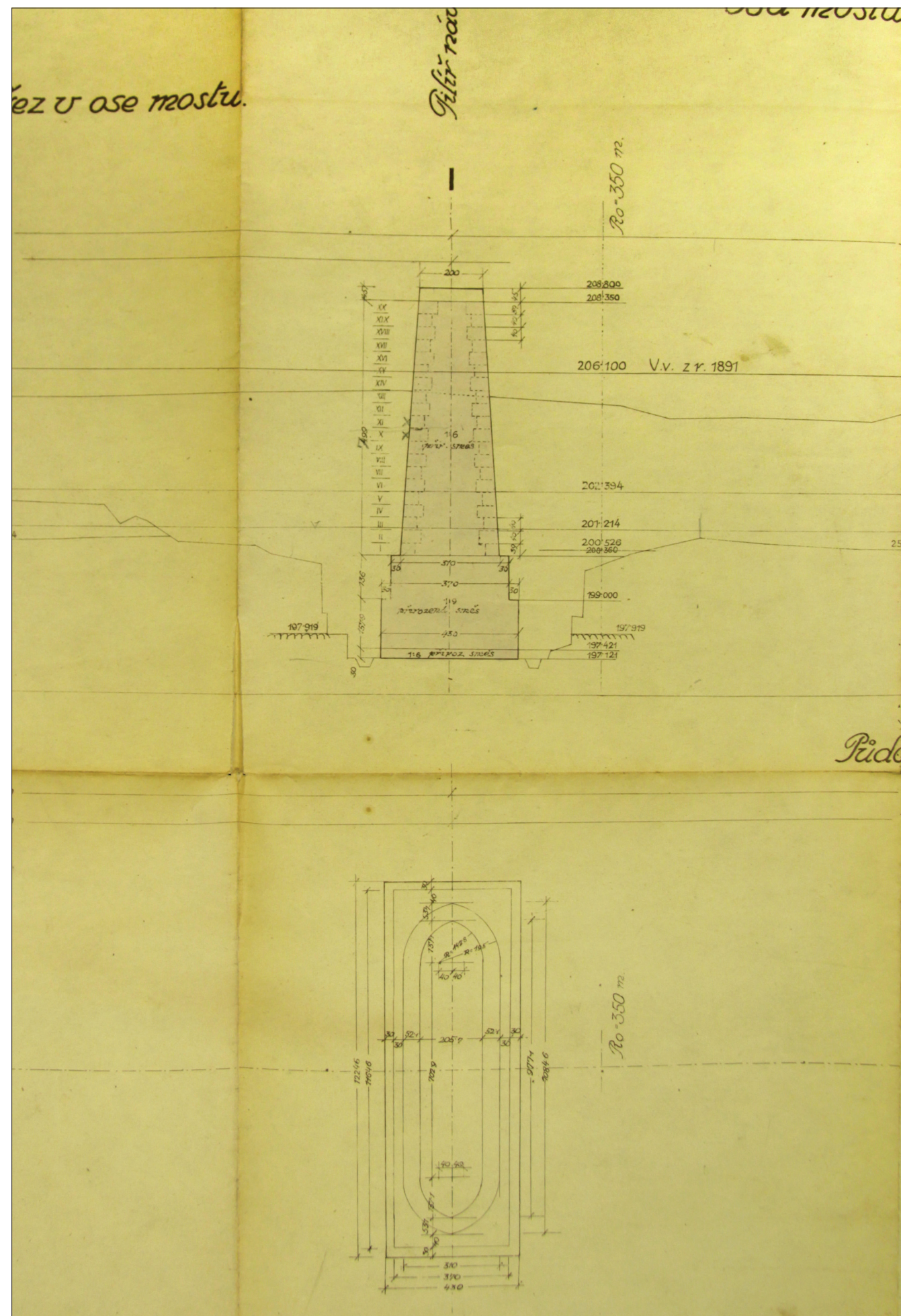


19. Úprava Labe a mostních pilířů, detail opěry, sine data (1925), Ing. Karel Bukovský, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 10C4L\_9

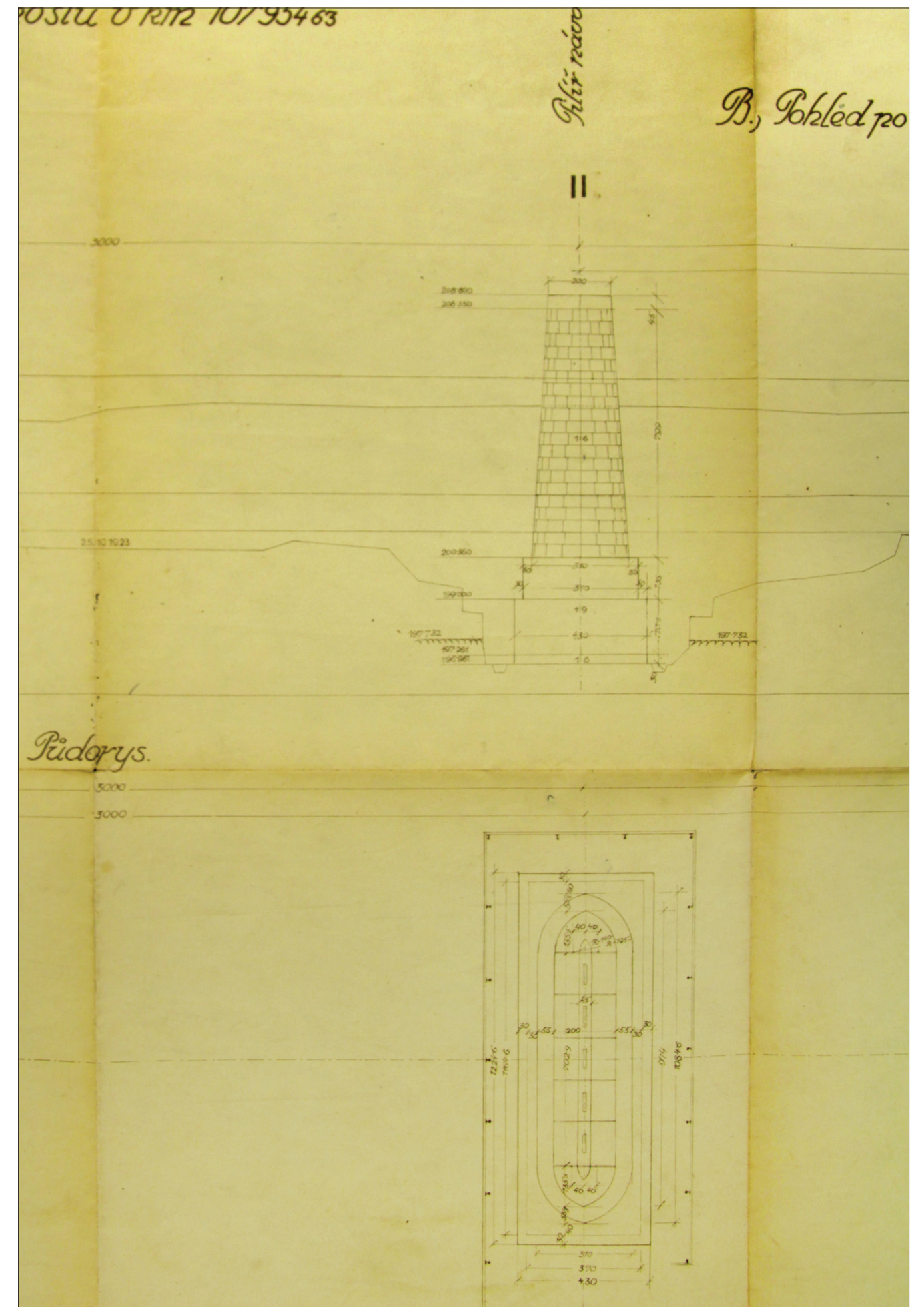


20. Úprava Labe a mostních pilířů, podélný řez v ose mostu, pohled po vodě, detail, sine data (1925), Ing. Karel Bukovský, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 10C4L\_9složka Kladruby 10C4L\_9.JPG



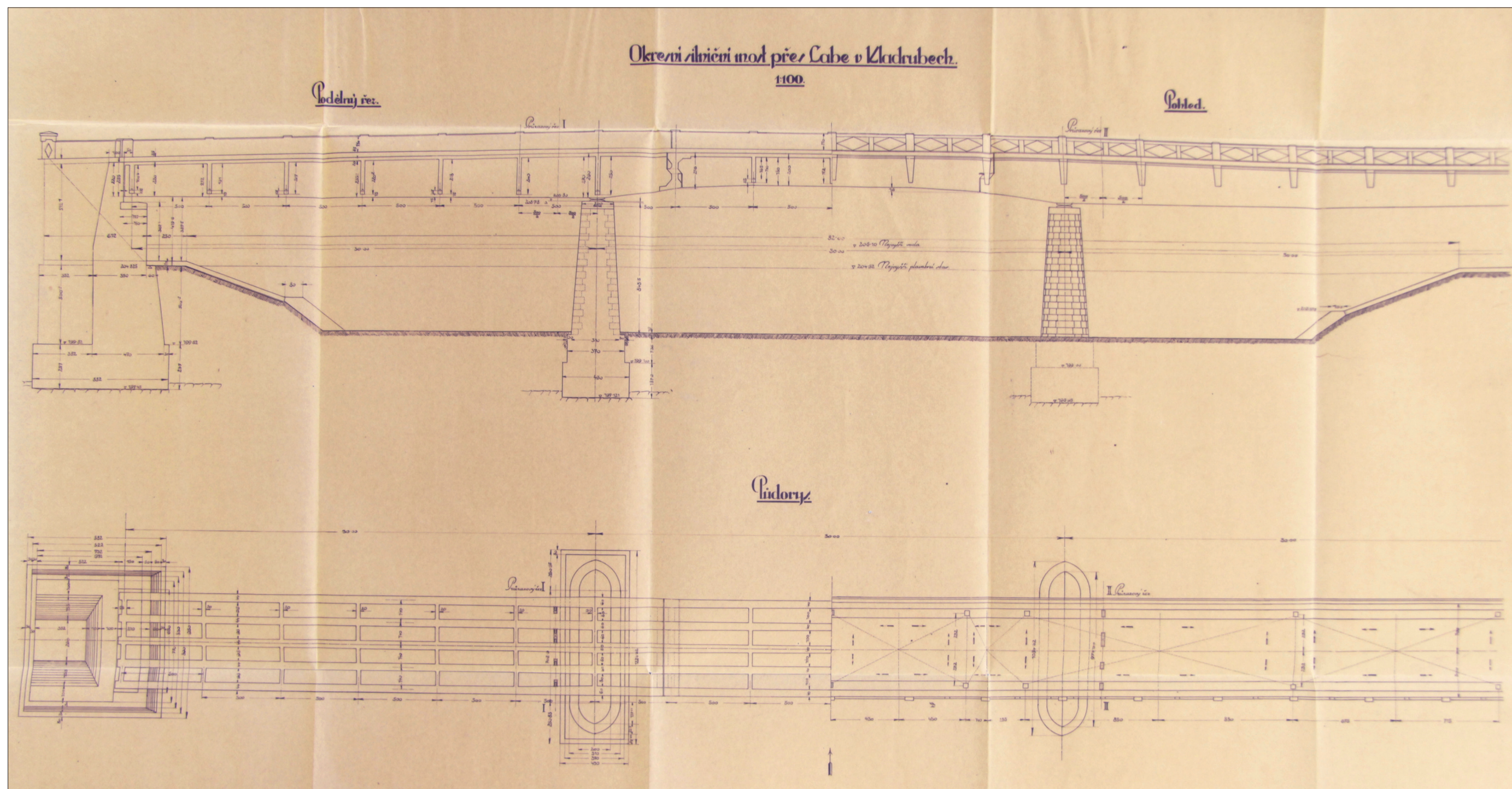


21. Úprava Labe a mostních pilířů, detail, sine data cca 1925, Ing. Karel Bukovský, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 10C4L\_9



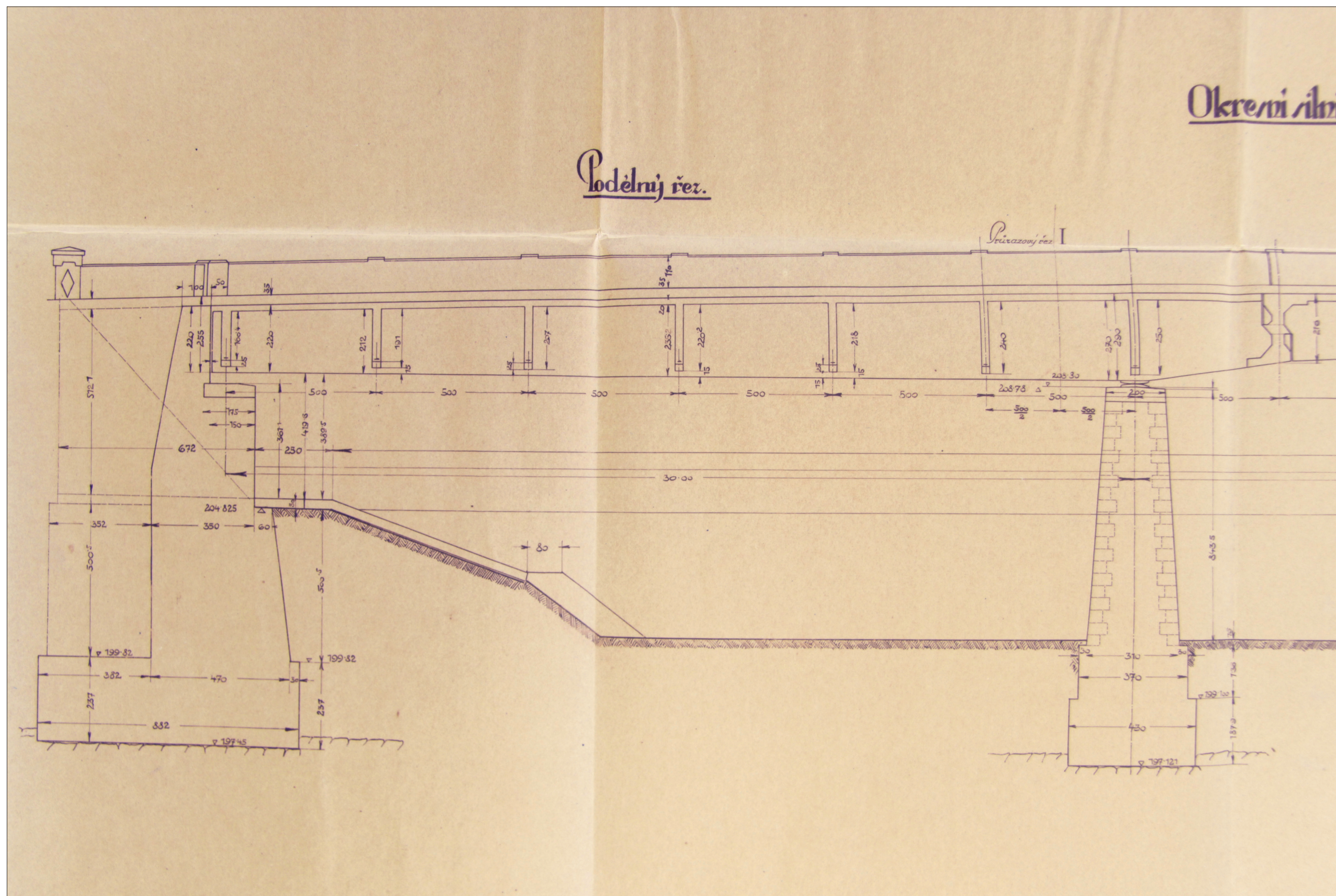
22. Úprava Labe a mostních pilířů, detail pilíře, sine data (1925), Ing. Karel Bukovský, Povodí Labe s.p., složka Kladruby 10C4L\_9





23. Okresní silniční most přes Labe v Kladruzech, půdorys, podélný řez, pohled, sine data, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048-c



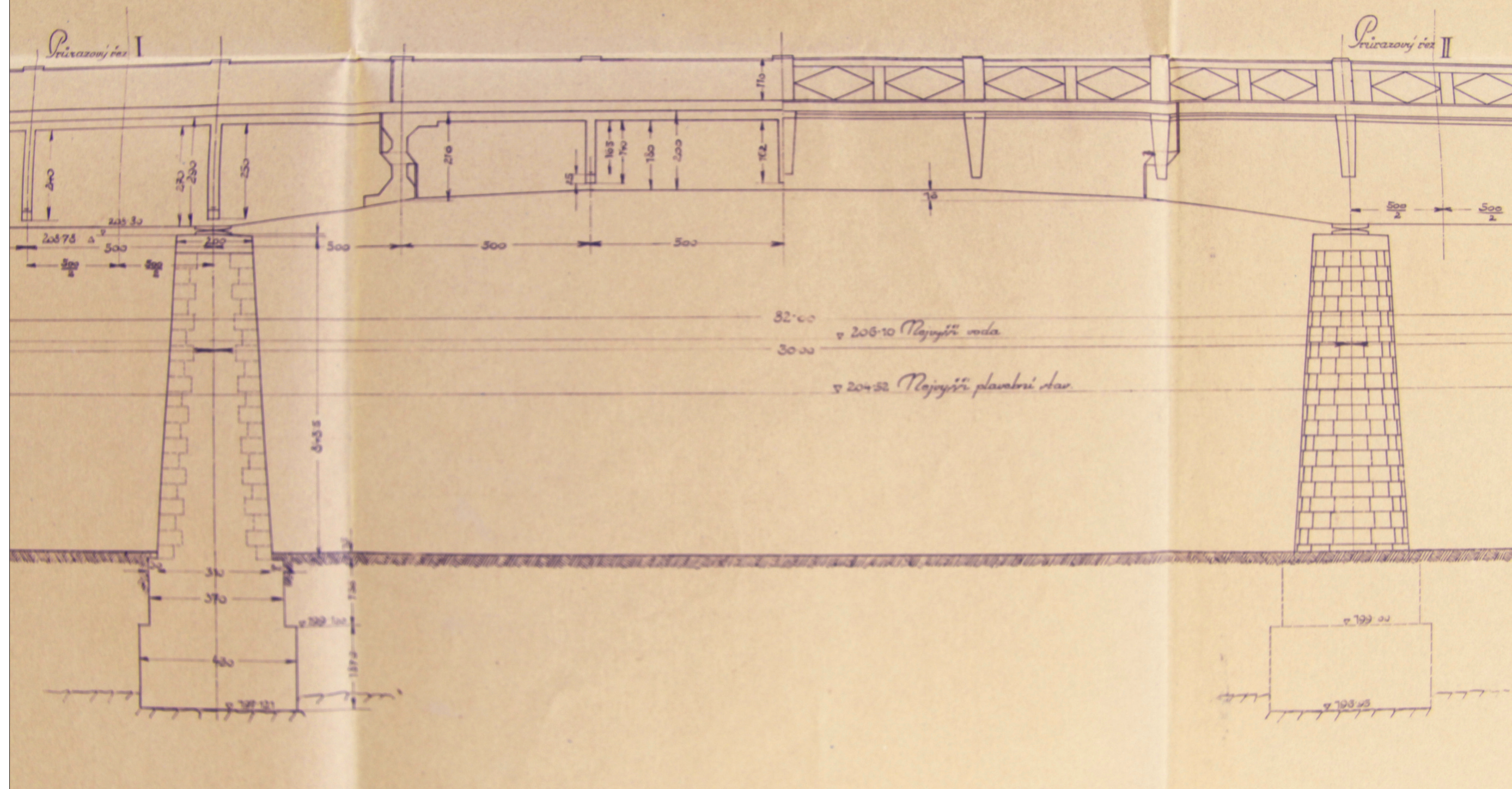


24. Okresní silniční most přes Labe v Kladrušech, půdorys, podélný řez, pohled, sine data, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048-c



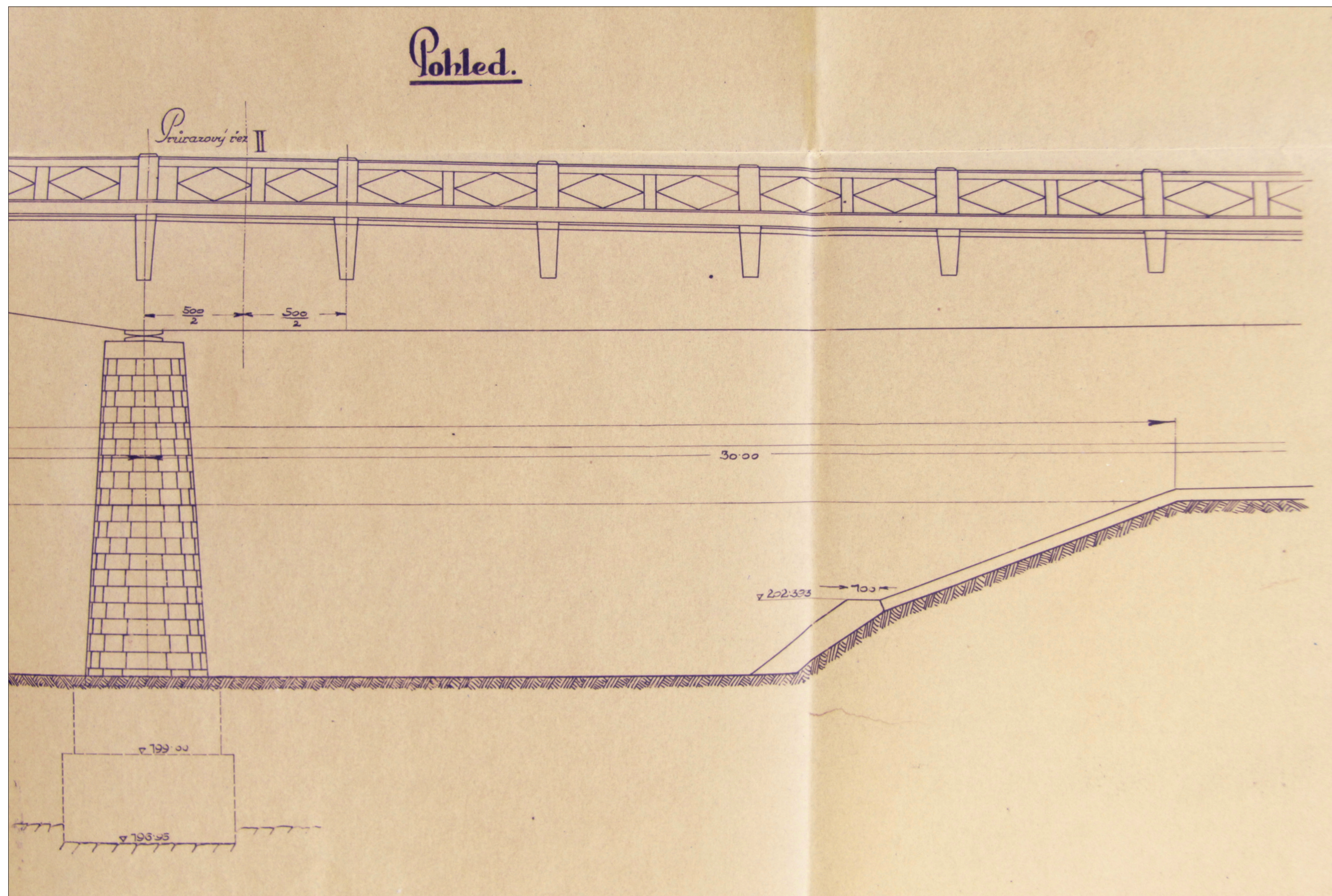
# Okresní silniční most přes Labe v Kladrubech.

1:100.



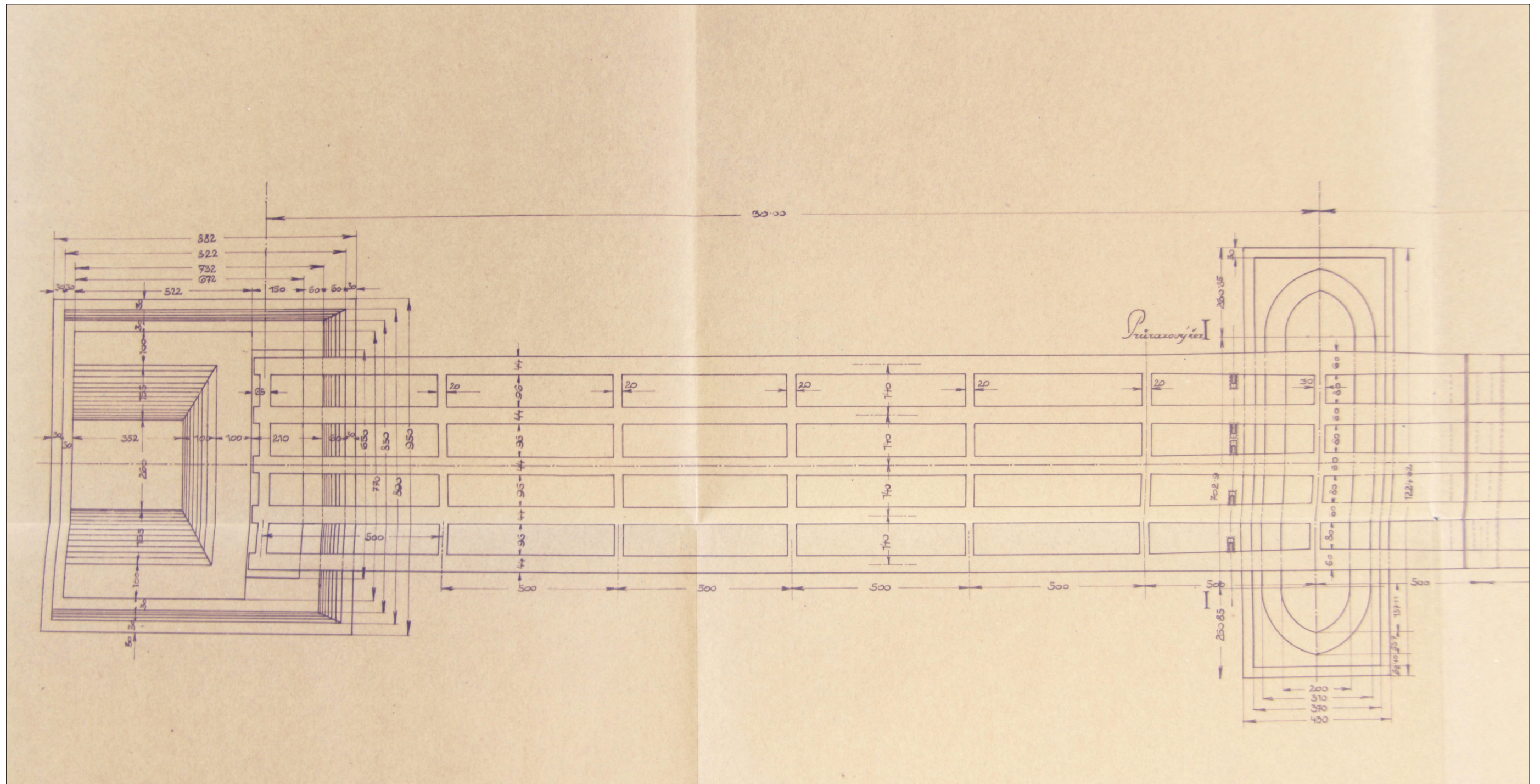
25. Okresní silniční most přes Labe v Kladrubech, půdorys, podélný řez, pohled, sine data, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048-c





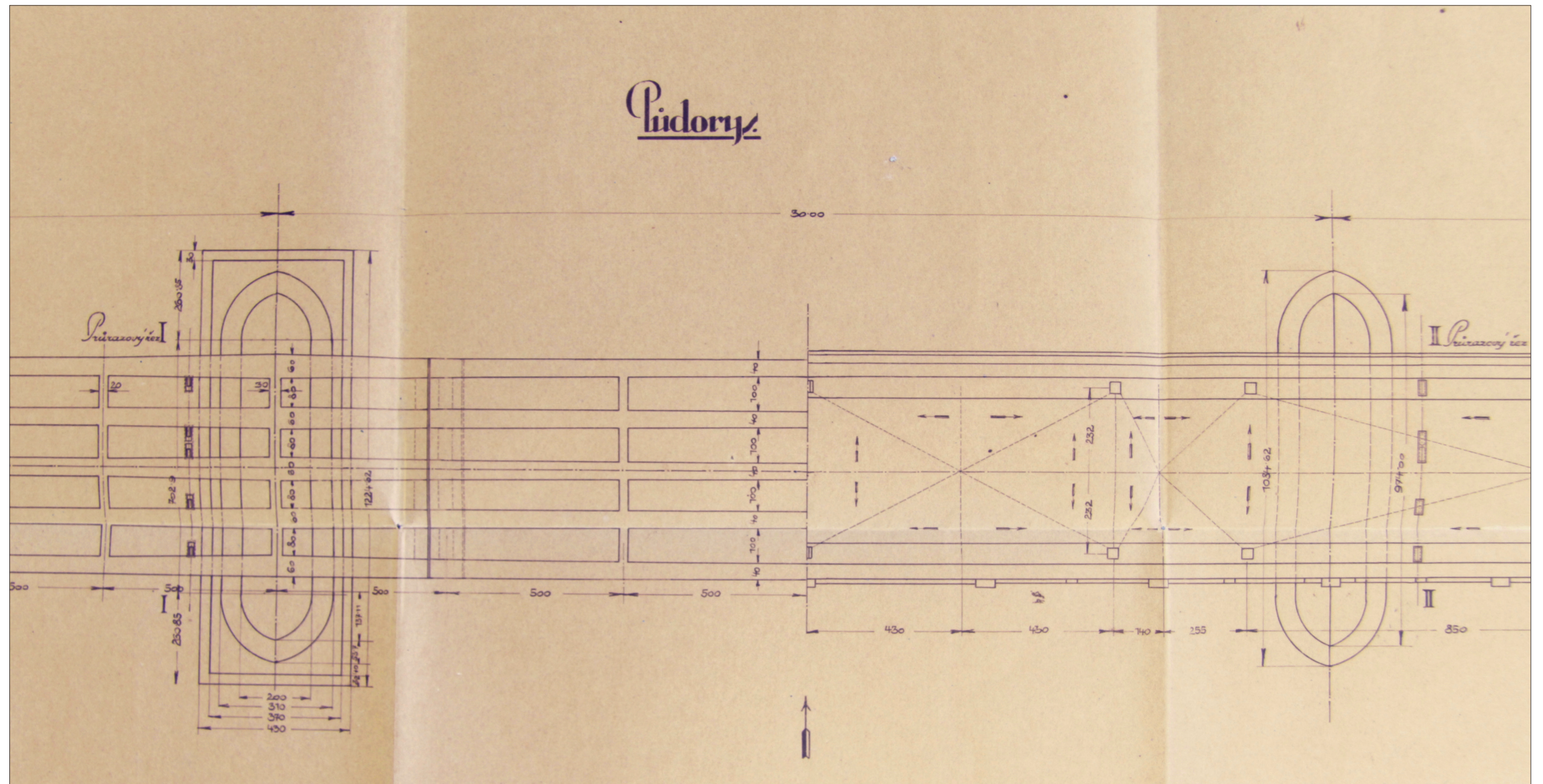
26. Okresní silniční most přes Labe v Kladruzech, půdorys, podélný řez, pohled, sine data, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048-c





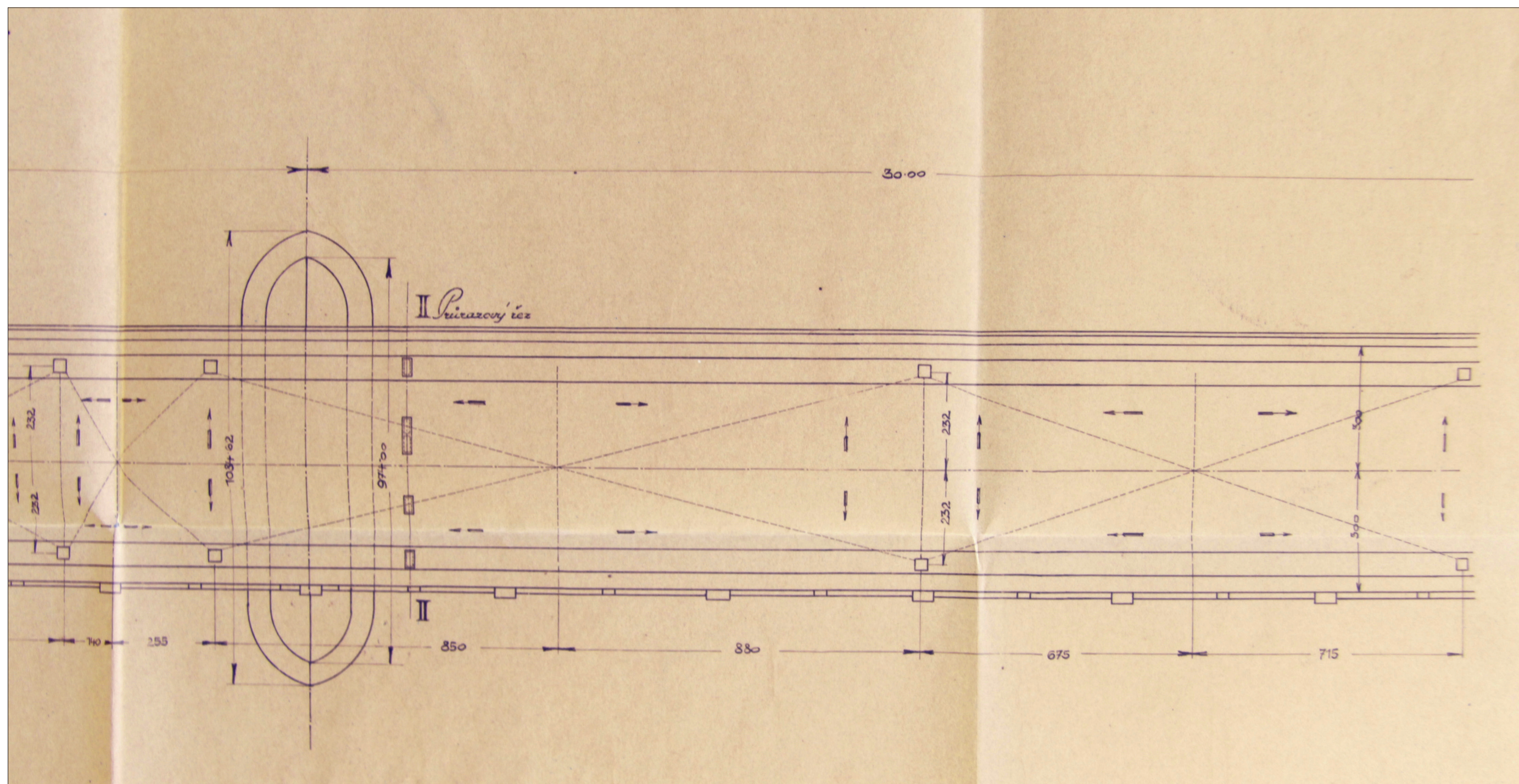
27. Okresní silniční most přes Labe v Kladrubech, půdorys, podélný řez, pohled, sine data, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048-c





28. Okresní silniční most přes Labe v Kladrubech, půdorys, podélný řez, pohled, sine data, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048-c





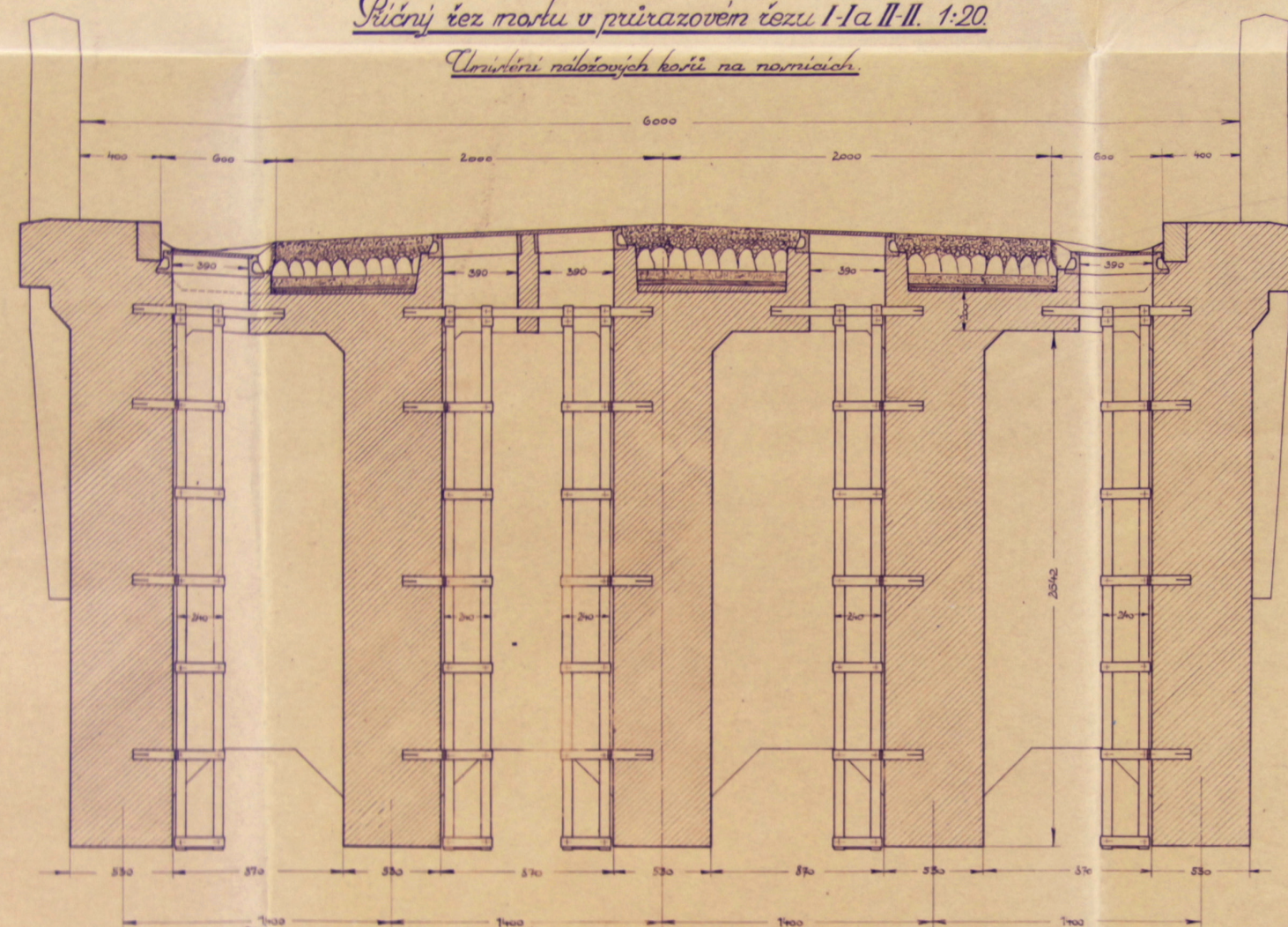
29. Okresní silniční most přes Labe v Kladruzech, půdorys, podélný řez, pohled, sine data, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048-c



# Okresní silniční most přes Labe v Kladruzech.

Příčný řez mostu v průřazovém řezu I-Ia II-II. 1:20.

Umístění náložových košů na normících.

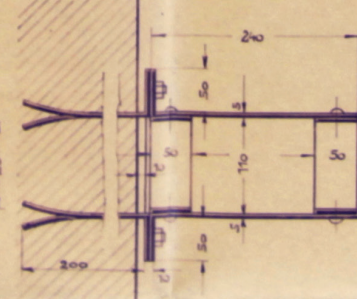
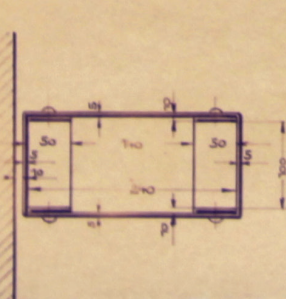
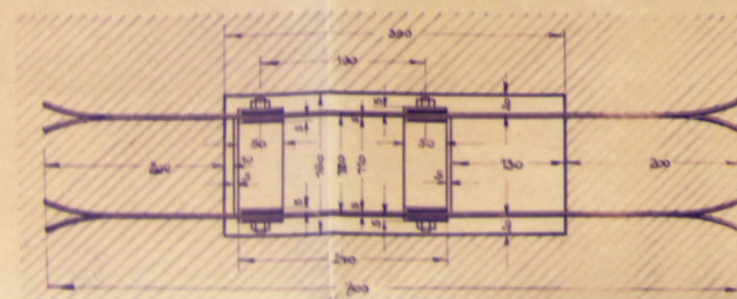


Příčné řezy náložových košů 1:5.

Řez a-b

Řez c-d

Řez e-f.

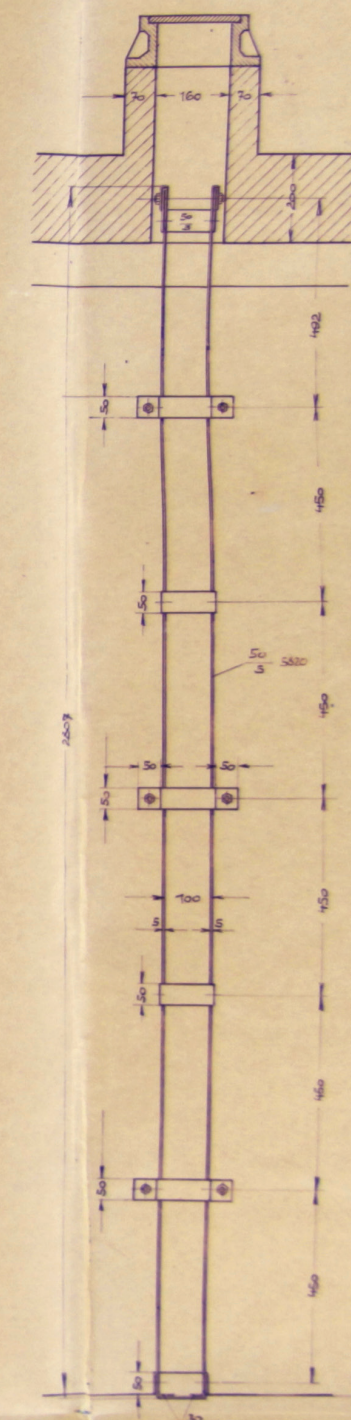
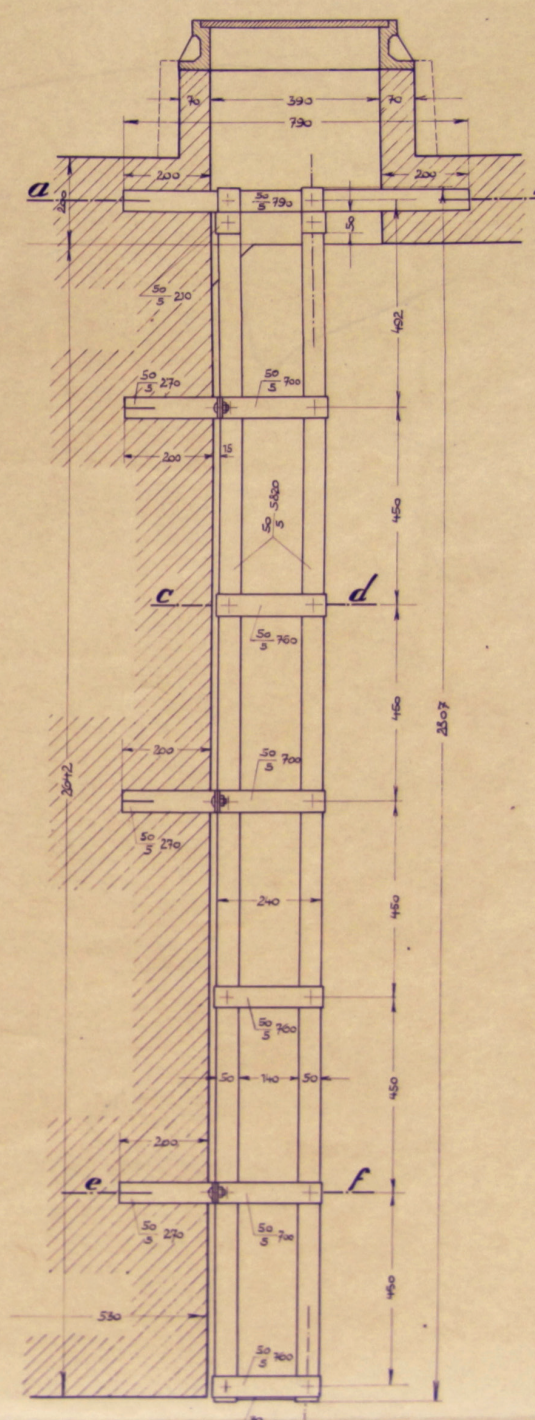


Plán výše normů náložových košů pro naplnění.

Pohled na náložový koš 1:10

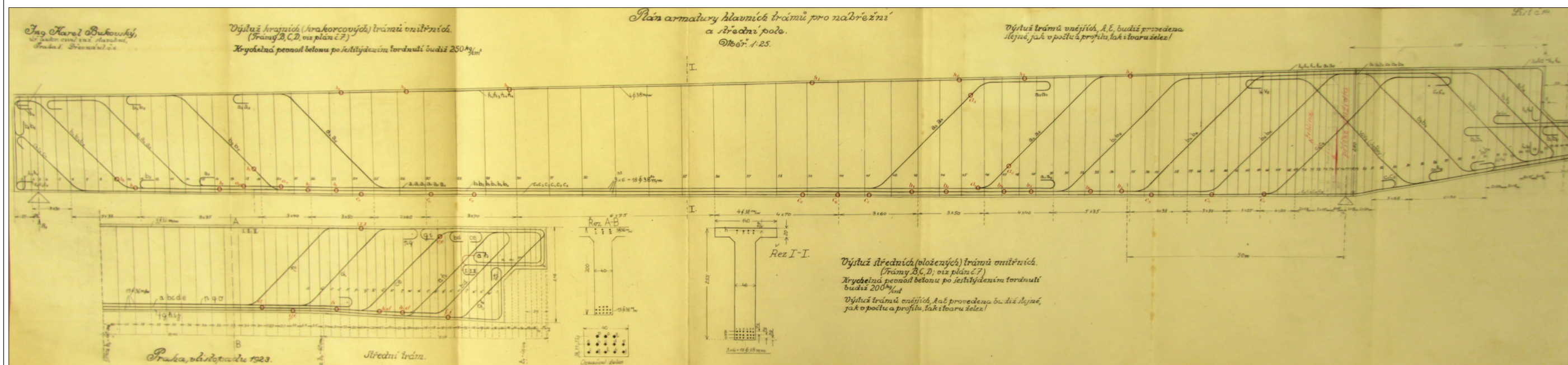
1) ve směru ohy mostu

2) napříč ohy mostu.

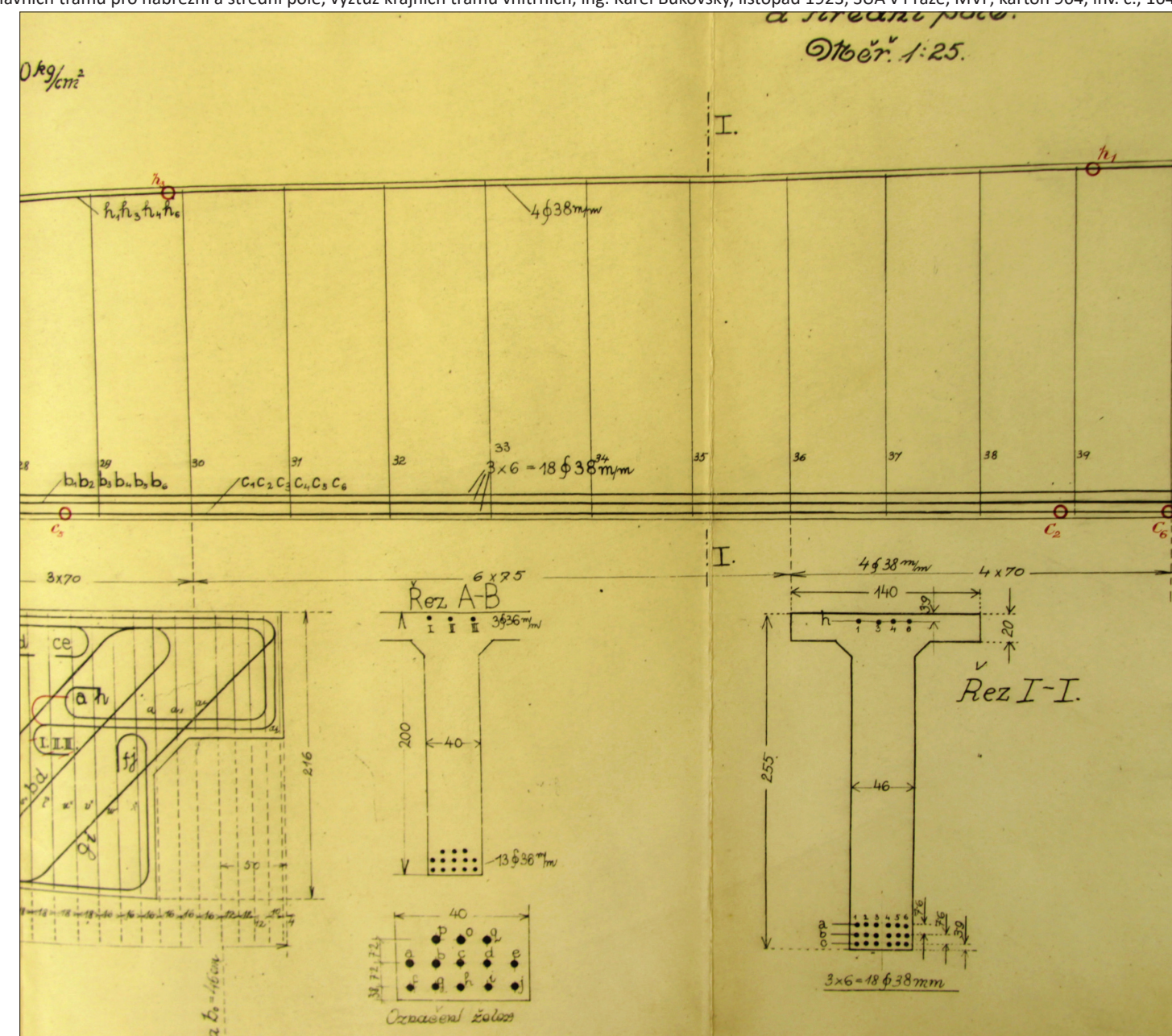


Horní plocha dna koše lícem ve spodní plochou normů.



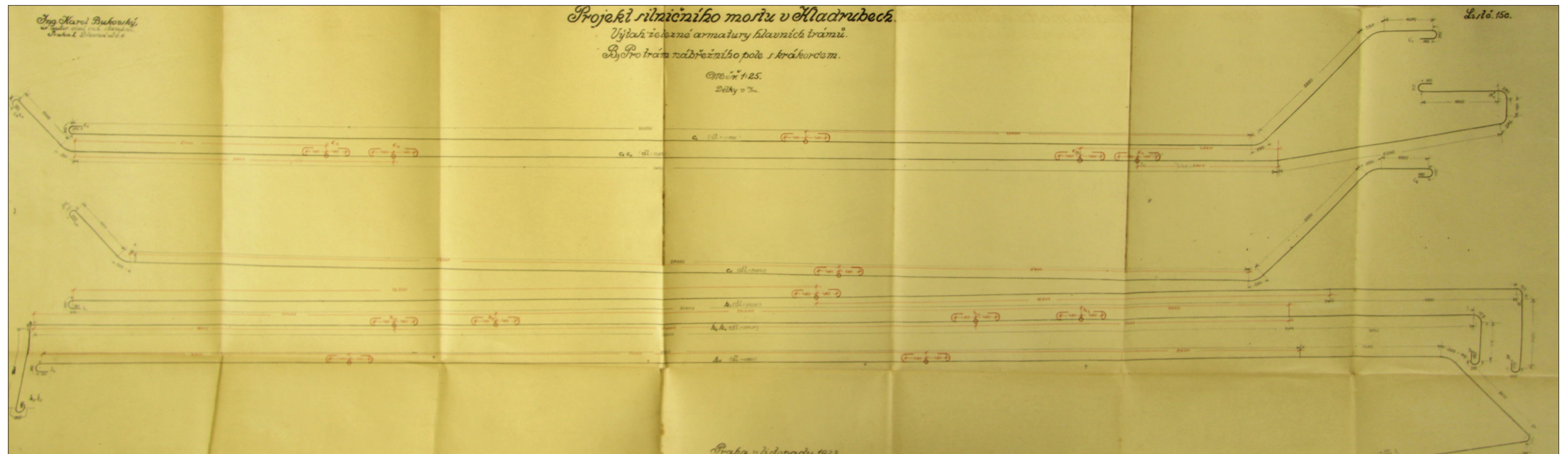


31. Plán armatury hlavních trámů pro nábržní a střední pole, výztuž krajních trámů vnitřních, ing. Karel Bukovský, listopad 1923, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048

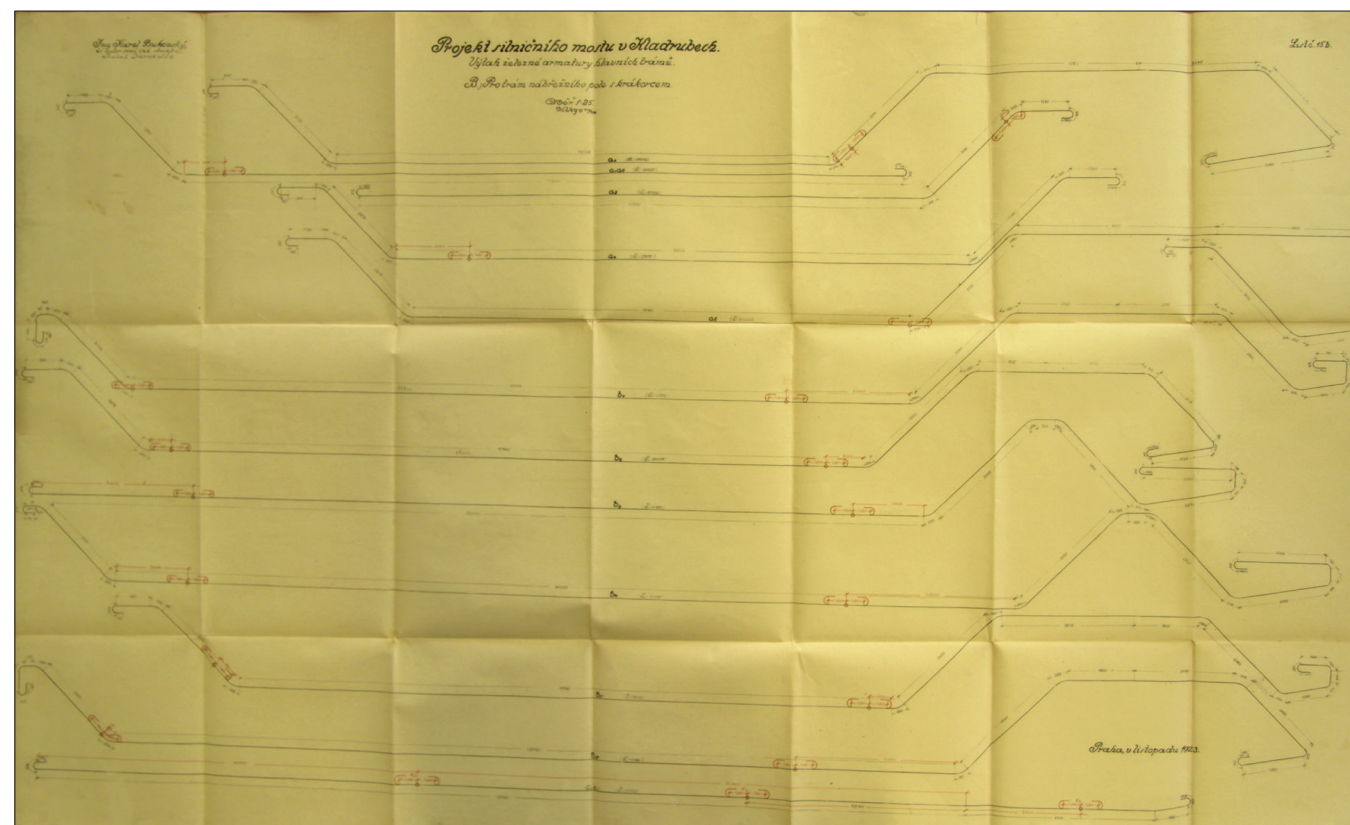


32. Plán armatury hlavních trámů pro nábržní a střední pole, výztuž krajních trámů vnitřních, detail, ing. Karel Bukovský, listopad 1923, SÚA v Praze,

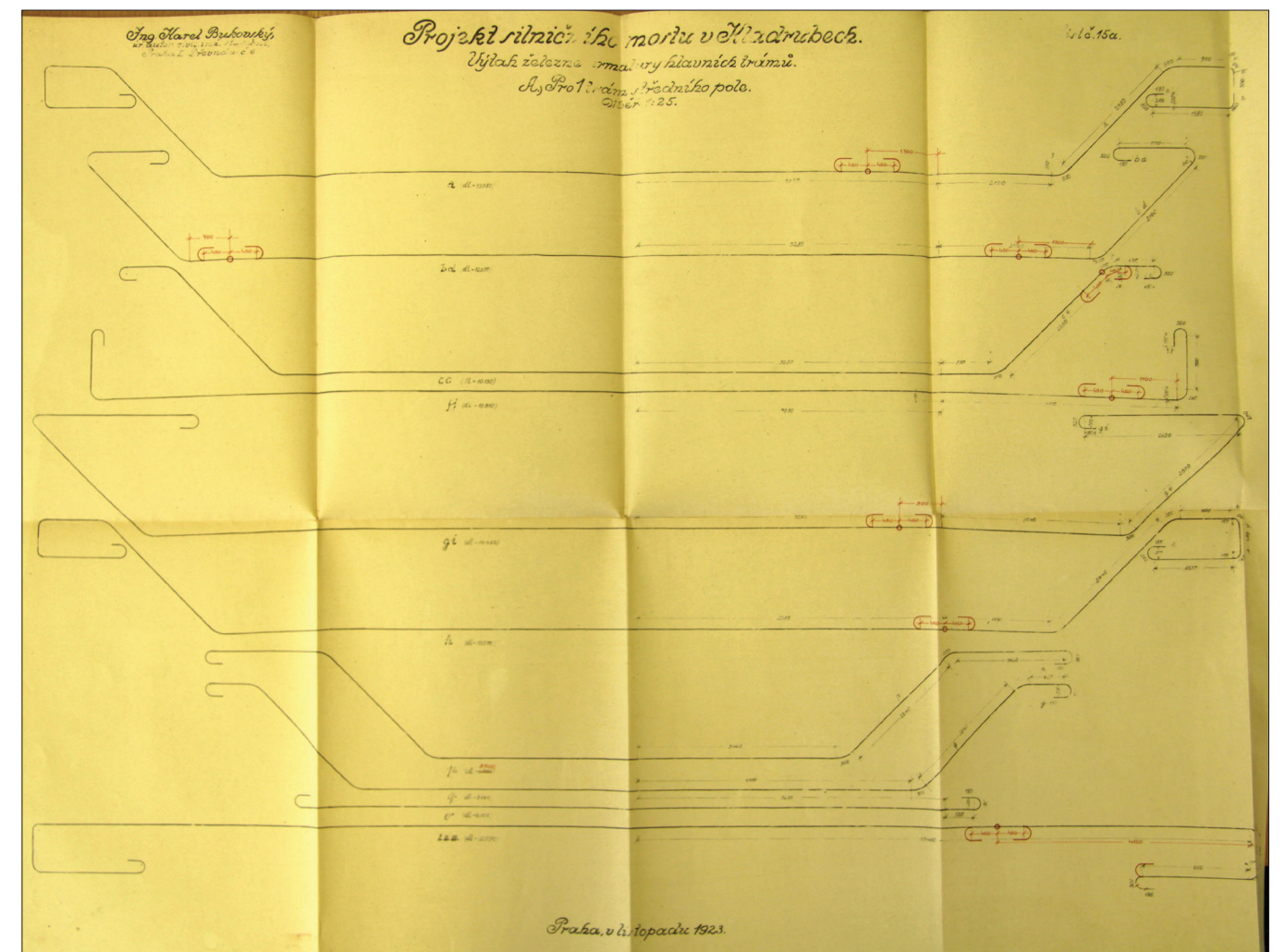




33. Plán armatury hlavních trámů, B- pro rám nábrežního pole s krakorcem, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048



34. Výtah železné armatury hlavních trámů, B) pro trám nábrežního pole s krakorcem, ing. Karel Bukovský, listopad 1923, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048



35. Výtah železné armatury hlavních trámů, A) pro první trám středního pole, ing. Karel Bukovský, listopad 1923, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048





36. Fotografie z realizace stavby, levobřežní strana, 1925, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048





37. Fotografie z realizace stavby, pravobřežní strana, 1925, SÚA v Praze, MVP, karton 904, inv. č., 1048.JPG





1. Celkový pohled na most od východu z levého břehu



2. Celkový šikmý pohled na návodní stranu od jihovýchodu





3. Pohled na severní opěru od východu



4. Pohled na první mostní otvor mezi pravou opěrou a pravým pilířem





5. Pohled na severní návodní píl a pole mostu s krakorcem od východu



6. Pohled na střední mostní otvor od jihovýchodu





7. Pohled na jižní pilíř od jihovýchodu



8. Pohled na zábradlí a krajní trám nosné konstrukce nad jižním pilířem na návodní straně





9. Pohled na jižní mostní otvor od severovýchodu



10. Celkový pohled na most od západu





11. Pohled na jižní mostní otvor od severozápadu



12. Pohled na střední mostní otvor od západu





13. Pohled na severní mostní otvor, pohled od západu



14. Pohled na severní opěru od západu





15. Pohled na jižní předmostí od jihu



16. Pohled na zábradlí východní strany jižního předmostí





17. Pohled na zábradlí západní strany jižního předmostí



18. Pohled na jižní část mostovky od jihu





19. Pohled na severní předmostí od jihu



20. Pohled na západní stranu zábradlí severního předmostí





21. Pohled na jižní stranu zábradlí severního předmostí



22. Pohled na severní předmostí od severozápadu





23. Pohled na východní pylon severního přemostí



24. Pohled na západní pylon severního přemostí



25. Pohled na východní pylon jižního přemostí



26. Pohled na západní pylon jižního přemostí





27. Pohled na nosnou konstrukci v jižním mostním otvoru u jižního pilíře



28. Pohled na nosnou konstrukci u severní opěry





29. Pohled na jižní opěru od jihu



30. Pohled na severní pilíř od severu





31. Pohled na jižní opěru od severu



32. Pohled na jižní pilíř od jihu





33. Pohled na horní stranu jižního pilíře na návodní straně



34. Pohled na horní stranu pilíře na povodní straně





35. Detail degradované nosné konstrukce na povodní straně severního pole



36. Detail degradované nosné konstrukce na povodní straně jižního pole





37. Detail degradované římsy a konzoly u západní strany severního pole



38. Detail trhlin a degradace kolem dilatační spáry mezi severním a středním polem na povodní straně





39. Detail degradace trámu a výztuže na jižním poli



40. Detail degradovaného soklu východního pylonu jižního předmostí



41. Detail degradované římsy a konzoly na návodní straně u jižního krakorce



42. Detail degradovaného madla zábradlí na východní straně





43. Detail rozrušeného povrchu u dilatace severního a středního pole na západní straně



44. Detail výrazného narušení zábradlí u pilířku severního přemostí na západní straně





45. Charakter krajiny severovýchodně od mostu



46. Severní rampa od severu





47. Charakter zeleně východně od severního náspu



48. Porost při východní straně severního náspu





49. Porost na svahu východní strany jižního náspu



50. Pohled na jižní rampu z mostu