



MOST POD MOSTEM ANEB DÁLNIČNÍ MOST PŘES ŘEKU ŽELIVKU U PÍŠTĚ ■ BRIDGE BELOW A BRIDGE OR HIGHWAY BRIDGE OVER THE ŽELIVKA RIVER NEAR PÍŠŤ

Tomáš Janda

V současné době probíhají práce na modernizaci dálnice D1 v úseku Hořice–Koberovice. Součástí modernizace tohoto úseku je i sanace původního dálničního mostu přes údolí řeky Želivky, který dnes slouží místní dopravě a před pohledy řidičů je skryt pod konstrukcí nového dálničního mostu postaveného v 70. letech minulého století. ■ The D1 highway part between Hořice and Koberovice is nowadays undergoing modernization. Part of this renovation is also reconstruction of the original highway bridge over the Želivka valley that serves today the local transportation and is hidden from view below the construction of the new highway bridge built in the 1970s.

TŘI NÁVRHY MOSTU

Na podzim 1938 se naplno rozeběhly přípravy stavby dálnice mezi Prahou a Brnem, která měla pokračovat dále na východ. Firma Lanna, a. s., byla pověřena vypracováním povšechného projektu této komunikace v okolí obcí Hořice, Vojslavice a Koberovice, kde bylo stěžejním úkolem nalézt vhodné místo pro stavbu mostu přes řeku Želivku.

Obr. 1 Dokončená dálnice s oběma dálničními mosty, 1979 ■ Fig. 1 Finished highway with the two bridges, 1979

Obr. 2 Budování stavebního zázemí mostu v červenci 1939 ■ Fig. 2 Constructing the construction background in July 1939

Obr. 3 Po povodni v březnu 1940:

a) staveniště mostu, b) stržená lávka pro přepravu materiálu ■ Fig. 3 After floods in March 1940: a) construction site of the bridge, b) pulled-down footbridge for material transportation

V podkladech dodaných firmou Lanna, a. s., byl inženýrem Františkem Schumandlem a inženýrem Miloslavem Klementem vypracován povšechný návrh železobetonového obloukového mostu o celkové délce 154,4 m ve směrovém oblouku o poloměru 600 m a podélném klesání 3,7 % ve směru od Prahy. Rozpětí oblouků nad řekou Želivkou mělo být 90 m a vzepětí cca 20 m. Předběžná kalkulace počítala s cenou cca 3 800 000,- K.

Škodovy závody v Plzni předložily dva alternativní návrhy s použitím ocelových konstrukcí. První návrh počítal s použitím plnostěnných ocelových trámů o rozpětí polí 40 + 60 +

40 m. Nevýhodou této konstrukce bylo umístění jednoho z pilířů přímo v řečišti Želivky a druhého v prostoru hladiny velké vody. Předběžná finanční kalkulace byla navíc o mnoho vyšší než u železobetonového mostu – vyšla na 4 785 000,- K.

Druhý alternativní návrh Škodových závodů se vyhnul pilířům ve vodě a konstrukci řešil obdobným způsobem jako návrh inženýra Schumandla a inženýra Klementa, ovšem s použitím ocelových příhradových oblouků o rozpětí 88 m a plnostěnných ocelových trámů. Předběžná finanční kalkulace vyšla na 5 364 000,- K a byla tak o 41 % dražší než varianta železobetonová.

