

Silniční obzor



Faltusův most zachráněn



František Bajer
SUDOP PRAHA a.s.
projektant mostních staveb

Záchrana Faltusova mostu představuje mimořádný příklad obnovy a nového využití historické ocelové mostní konstrukce z roku 1931, první plně elektricky svařované mostní konstrukce na území tehdejšího Československa a ve své době největší na světě. Po snesení původně silničního mostu byla konstrukce diagnostikována, rozdělena, převezena a repasována pro nové umístění u Chotíkova, kde slouží jako lávka pro chodce. Pozornost je věnována zejména rozsahu korozního poškození, dodatečným výměnám prvků konstrukce, statickému posouzení a změně působení po spřažení s novou železobetonovou deskou mostovky. Popsána je rovněž montáž a další podrobnosti z realizace. Projekt dokládá možnosti bezpečného opětovného využití historických mostních konstrukcí při respektování současných technických, provozních a památkových požadavků, ale zároveň popisuje významné komplikace a nepříjemná překvapení, které se i přes množství diagnostických průzkumů objeví až v průběhu realizace.

Klíčová slova: Faltusův most, historický ocelový most, svařovaná příhradová konstrukce, opětovné využití mostní konstrukce, repase ocelové konstrukce, diagnostika ocelových konstrukcí, korozní poškození,

The preservation of the Faltus Bridge represents an exceptional example of the rehabilitation and adaptive reuse of a historic steel bridge structure dating from 1931. It was the first fully electrically welded bridge structure in the former Czechoslovakia and, at the time of its construction, the largest of its kind in the world. Following the removal of the original road bridge, the structure was diagnosed, divided into sections, transported and refurbished for installation at a new site near Chotíkov, where it now serves as a pedestrian bridge. Particular attention is paid to the extent of corrosion damage, the additional replacement of structural members, the structural assessment, and the change in structural behavior resulting from composite action with the new reinforced-concrete deck slab. The assembly process and other details of the construction work are also described. The project demonstrates the potential for the safe reuse of historic bridge structures while meeting current technical, operational and heritage conservation requirements. At the same time, it highlights the significant complications and unforeseen issues that may only become apparent during construction, despite extensive diagnostic investigations.
Keywords: Faltus Bridge, historic steel bridge, welded truss structure, reuse of bridge structures, refurbishment of steel structures, assessment of steel structures, corrosion damage

ÚVOD

Po dlouhých šesti letech, kdy konstrukce Faltusova mostu ležela snesená v areálu Škodovky, byla v loňském roce provedená její repase a přesun k obci Chotíkov, ležící asi 2 km za hranicemi Plzně. Nově slouží jako lávka pro chodce a cyklisty přes frekventovanou silnici I/20 na Karlovy Vary a propojuje turistické trasy mezi městskou částí Malesice a oblíbeným turistickým cílem – kamennou rozhlednou na Krkavci.



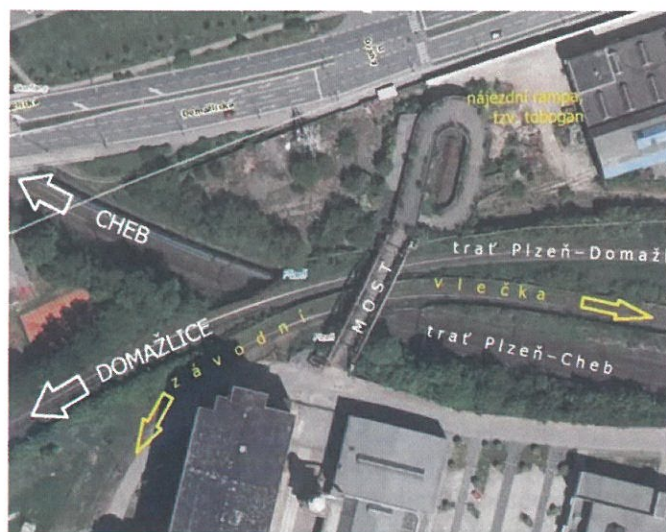
obr. 1 Dokončená lávka v Chotíkově

HISTORIE

Původní most byl ve Škodovce otevřen na podzim roku 1931. Projekt vypracoval a veškeré práce řídil prof. Ing. Dr. František Faltus, DrSc. Ocelovou konstrukci vyrobila Akciová společnost, dříve Škodovy závody v Plzni. Návrh a provedení železobetonových ramp a mostovky byly zadány firmě Müller a Kapsa. Ocelová konstrukce byla zhotovena z oceli C38 a při její výrobě bylo místo tehdy obvyklého nýtování použito výhradně elektrické svařování. Jednalo se o první použití ocelové konstrukce silničního mostu plně svařované elektrickým obloukem na území tehdejšího Československa a ve své době o největší plně svařovaný most na světě [1].

Z hlediska vývoje mostního stavitelství šlo o revoluční konstrukci. Technologie svařování zásadně změnila přístup k navrhování a výrobě ocelových konstrukcí. Oproti nýtovaným spojům přinášelo svařování významné úspory materiálu, jednodušší výrobu i údržbu, odpadlo oslabení plechů otvory pro nýty a snižoval se počet míst potenciálně náchylných k poruchám.

Ocelový silniční most s příhradovými hlavními nosníky a dolní mostovkou v minulosti spojoval severní a jižní část hlavního závodu Škoda, které jsou odděleny průběžnými železničními tratěmi (odtud název Sever-Jih, ačkoli škodováci ho dle tvaru přístupové rampy nenazvali jinak než „Tobogán“), překonával



obr. 2 Původní umístění mostu ve Škodovce [2]

trať Plzeň-Domažlice, závodní železniční dráhu a pod nimi procházející trať Plzeň-Cheb (obr. 2).

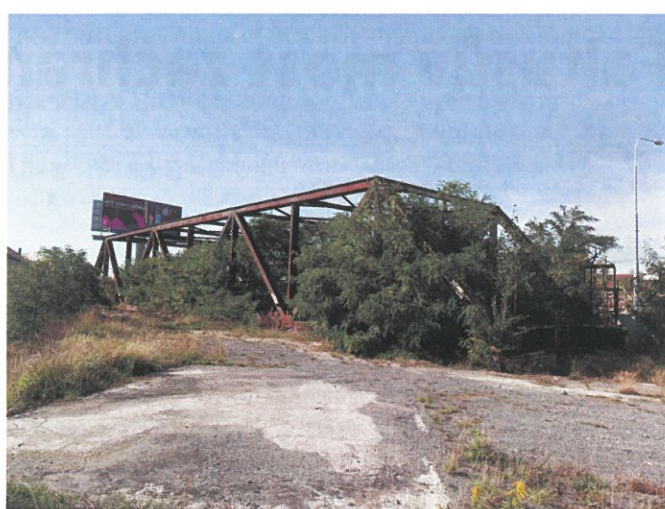
Most byl přístupný dvěma příjezdovými železobetonovými rampami. Jižní přímá rampa byla odstraněna po roce 2002, přístup z jihu zůstal pouze pro chodce po ocelovém schodišti. V roce 2018 byla ocelová konstrukce mostu snesena při úpravách železniční tratě a depopována na původním severním předpolí mostu v těsné blízkosti Domažlické ulice. Současně byla odbourána železobetonová nájezdová rampa na severní straně mostu (tvaru tobogánu o délce 185 m) a železobetonová deska mostovky; došlo také k odstranění obou mostních opěr.

Snesenou konstrukci odkoupilo město Plzeň za cenu šrotu, tedy přibližně za 450 tisíc Kč. V listopadu roku 2024 bylo torzo ocelové konstrukce prohlášeno kulturní památkou (č. ÚSKP 107289).

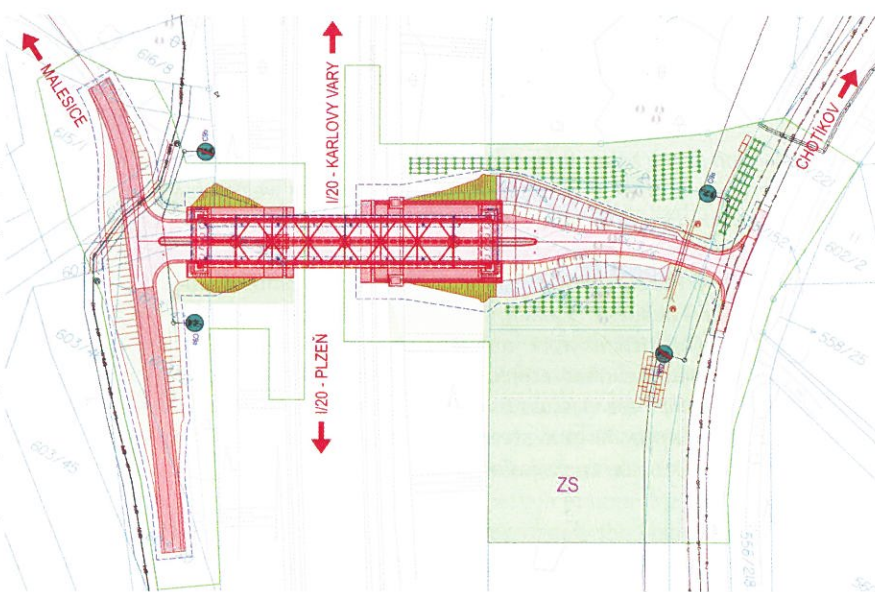
PROJEKT

Záchrana Faltusova mostu představovala mimořádný případ práce s historickou ocelovou konstrukcí, u níž se technická, památková a projekční hlediska protínala ve velmi neobvyklém zadání. Úkolem investora bylo nalézt pro most nové využití a úkolem projektantů navrhnout citlivé technické řešení, které umožní její bezpečný provoz. Nešlo o běžnou rekonstrukci mostu ve stávající poloze ani o standardní návrh nové lávky. Jednalo se o novostavbu s využitím stávající konstrukce. Takové zadání s sebou nese přísné normové požadavky na únosnost a životnost novostavby, přestože původní konstrukce s návrhovou životností 100 let má více než 90 let služby za sebou.

První studie využití konstrukce proběhla už v roce 2009, kdy byly prověřeny 3 různé lokality jejího umístění jako lávky. Po prověření variant zvítězila varianta u Chotíkova, kde se silnice I/20 dostává pouhý kilometr za Plzní do hlubokého zářezu s vyhovující šířkou na jeho horní hraně.



obr. 3 Torzo v areálu Škodovky



obr. 4 Celkový rozsah stavby

Projekční práce byly bohužel zahájeny až po snesení původního mostu v roce 2019. Projekt se i vlivem problémů s výkupy pozemků a aktualizací dokumentace pro vydání společného povolení (DUSP) protáhl na 6 let. Po celou tuto dobu leželo torzo mostu ladem hned za zdi areálu Škodovky, kde se s každým rokem jeho obrysy více a více utápěly v zeleni náletových dřevin, které začaly neudržovanou konstrukcí divoce prorůstat (obr. 3).

Pro další návrh byla rozhodující především otázka rozsahu korozního oslabení a možnost bezpečné náhrady poškozených částí při zachování co největšího podílu původní konstrukce. Navržené technické řešení spočívalo v rozdělení a transportu konstrukce do nového umístění v Chotíkově, repasi korozi poškozených částí a zpětného svaření do původního tvaru.

POPISSTAVBY

Z hlediska statického schématu se jedná o příhradový trámový most s dolní mostovkou o jednom poli s rozpětím 49,2 m. Celková šířka je 8,95 a výška 6,78 m. Nosná konstrukce je tvořena dvěma příhradovými svařovanými nosníky v osově vzdálenosti 8,35 m. Příhradové nosníky jsou přímopásové, lichoběžníkové-



obr. 5 Předpolí nové lávky

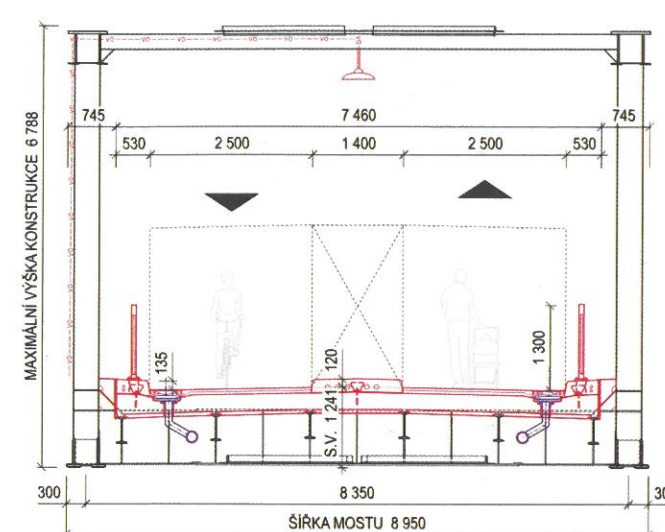
ho tvaru. Jeden příhradový nosník tvoří 8 příhrad soustavy se svislicemi (7 svislic a 8 diagonál). Délka jedné příhrady je 6,15 m. Teoretická výška nosníku je 6,4 m. Horní pás má průřez tvaru Π (pí). Dolní pás má průřez ve tvaru dvou obrácených T. Svislice a diagonály jsou konstruovány jako svařované I profily. Hlavní nosníky jsou vyztuženy vodorovným horním a dolním ztužením uspořádaným v romboické soustavě. Mostovka konstrukce se skládá z příčníků a zapuštěných podélníků. Příčníky jsou plnostěnné svařované průřezy tvaru I výšky 880 mm. Podélníky jsou válcované průřezy IPN v osově vzdálenosti 1,45 m.

V novém stavu je ocelová konstrukce doplněna o plně spřaženou železobetonovou desku mostovky tloušťky 250 mm odpovídající původnímu stavu. Menší tloušťka desky nebyla možná kvůli částečnému zapuštění podélníků vůči příčníkům mostu. Pro výhodnější distribuci namáhání a zvětšení tuhosti bylo navrženo obetonování koncových příčníků. Spodní stavbu tvoří masivní hlubinně založené železobetonové opěry, které jsou umístěny v koruně silničního zářezu. Konstrukce je na jedné opěře uložena na původních repasovaných vahadlových ložiskách, původní dvouválcová ložiska pro druhou opěru se bohužel nedochovala a byla nahrazena replikou.

Přespříliš komfortní volná šířka 6,8 m dříve silničního mostu byla rozdělena středovou zvýšenou římsou šířky 1,4 m na dva jízdní pruhy šířky 2,5 m (obr. 5). V předpolích byly v ose mostu doplněny kamenné zábrany tvarově připomínající betonové svodidlo New Jersey, vysoké přibližně 1 m, které znemožňují přímý vjezd vozidla v ose lávky. V osách jednotlivých pruhů byly umístěny ocelové vysouvací sloupky umožňující regulovaný servisní přístup.

Vozovka jízdních pruhů na lávce i navazujících úseků je navržena z asfaltového betonu. Součástí stavby jsou krátké úseky cyklostezky, které na obou předpolích napojují lávku na stávající trasy. Na severním předpolí je na původní trasu napojena silnice na Karlovy Vary, na jižní předpolí navazuje prozatím pouze nebezpečně turistická trasa do Malesic. Celá propojující trasa cyklostezky včetně lávky se nachází ve 2% podélném spádu.

Vrchní antracitový nátěr konstrukce odpovídá barvě použité při otevření původního mostu. Vizuální stránku dotvářejí 3 zavěše-



obr. 6 Příčný řez novou konstrukcí

na historizující svítidla osvětlující povrch mostu i na něm umístěné naučné tabule.

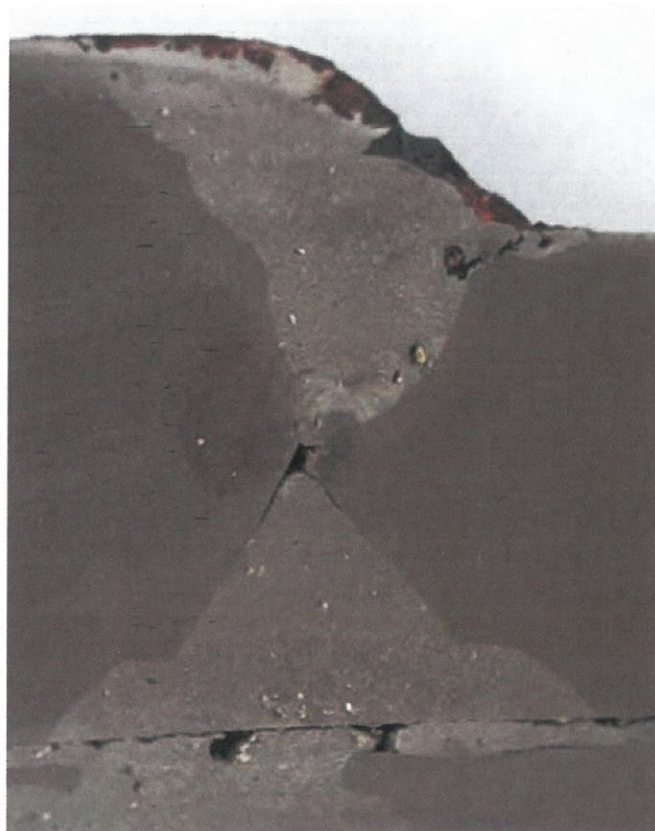
DIAGNOSTIKA

V průběhu projekčních i předprojekčních prací bylo provedeno několik diagnostických průzkumů, které ověřovaly, zda je vůbec možné chátrající ocelovou konstrukci opětovně využít.

V roce 2009 byly v rámci studie využití mostu odebrány vzorky oceli C38, na kterých byly ve Škodě Výzkum provedeny mechanické i chemické zkoušky materiálových charakteristik a kvality svarů. Výsledky zkoušky tahem, zkoušky lámavosti, zkoušky rázem v ohybu a zkoušky tvrdosti (obr. 7) zatřídily ocel jako dnešní S235JR s nedostatečnými křehkolomovými vlastnostmi, jelikož hodnoty nárazové práce při -20°C neodpovídaly vhodnější S235J2. S ohledem na minimální dynamické namáhání (rozkmit napětí), malou tloušťku plechů (do 30 mm) a jejich

Výsledky zkoušek:					
Zkouška tahem dle ČSN EN 895					
označení	rozměr [mm]	S ₀ [mm ²]	R _m [MPa]	lom tyče	
20/1	20,00x19,0	380,0	447	ZM	
20/2	20,05x18,5	370,93	441	ZM	
Zkouška lámavosti dle ČSN EN 910					
označení	rozměr [mm]	druh zkoušky [mm]	Ø trnu	úhel ohybu [°]	výsledek
20/1	10x20x300	SBB	40	180	bez vady
20/2	10x20x300	SBB	40	180	bez vady
20/3	10x20x300	SBB	40	180	bez vady
20/4	10x20x300	SBB	40	180	bez vady
Zkouška rázem v ohybu dle ČSN EN 10045-1					
označení	teplota [°C]	druh zkoušky	KV [J]		
20/1	+20	ZM	23		
20/2	+20	ZM	22		
20/3	+20	ZM	21		
20/4	-20	ZM	7		
20/5	-20	ZM	6		
20/6	-20	ZM	6		
20/1.1	+20	VWT0/2	220		
20/1.2	+20	VWT0/2	213		
20/1.3	+20	VWT0/2	211		
20/2.1	+20	VHT1/2	54		
20/2.2	+20	VHT1/2	37		
20/2.3	+20	VHT1/2	45		
Zkouška tvrdosti dle Vickerse ČSN EN 1043-1					
označení: 20	číslo tvrdosti HV10				
LIC SVARU					
zákl. materiál:	120, 120, 124				
tepeln. ovliv. oblast:	134, 136, 142				
svarový kov:	132, 131, 128				
	151, 152, 152				
KOŘEN SVARU					
zákl. materiál:	125, 126, 128				
tepeln. ovliv. oblast:	121, 131, 129				
svarový kov:	137, 138, 148				
	177, 169, 173				

obr. 7 Výsledky mechanických zkoušek [4]



obr. 8 Neprůvar zkoušeného tupého svaru pásnice [6]

nízké celkové využití doporučil znalecký posudek ocel bez obav využít [5].

Svarové spoje vykazovaly značně nekonzistentní kvalitu. Zatímco starší analýza zařadila svary dle ČSN EN ISO 5817 do klasifikace C nebo lepší, novější metalografická analýza odhalila nekvalitu svarů obsahujících vady a neprůvary (obr. 8). Velikost vad byla taková, že je nešlo zařadit do žádné kategorie svaru. Z hlediska únavy nebylo nalezeno žádné detekovatelné poškození charakteru únavových trhlin. Rovněž detekce metodou magnetické paměti materiálu neukázala žádné významné koncentrace napětí. Provedení a kvalita svarů odpovídá možnostem a úrovni tehdejší svářecí techniky. Nejvíce namáhané příčné svary dolních tažených pásů jsou ovšem vždy kryty přivařenými příložkami, které zajišťují spolehlivou rezervu únosnosti.

V roce 2019 byl po snesení konstrukce proveden podrobný korozní průzkum včetně opětovného ověření kvality oceli i svarů nejnovějšími metodami [6]. Rozložení korozního poškození bylo velmi nerovnoměrné. Prvky nad úroveň původní mostovky nevykazovaly takřka žádné poškození, naopak téměř všechny prvky pod úroveň mostovky vykazovaly větší či menší míru poškození. Průzkum zjistil koncentraci korozního oslabení a narušení prvků zejména u koncových příčníků (na které rotékala voda skrze mostní závěry), zárodků hlavních příhradových nosníků, lokálně u dolního pásu hlavních nosníků a dolního ztužení a doporučil tyto prvky nahradit.

Tento již tak nepříznivý stav byl umocněn šestiletým obdobím, kdy konstrukce ležela snesená zcela bez údržby. Po nedokonalé

demolici betonové desky mostovky v roce 2019 zůstaly na ocelové konstrukci zbytky betonu, na dolní pásnice příčníků a hlavních nosníků se usadily prach, písek, korozní produkty a další nečistoty vzniklé při demolici mostovky. Tyto nánosy trvalým zadržováním vlhkosti dále urychlovaly korozní procesy.

Během realizace se po očištění a hrubém otryskání konstrukce ukázalo, že skutečný stav některých prvků je horší, než bylo možné na základě dřívějších průzkumů předpokládat. U některých plechů přesahoval korozní úbytek 12 mm, což znamenalo až 100 % jejich tloušťky a nezbylo z nich nic než delaminované kusy železa opadané pod mostem (obr. 9). Významné poškození bylo zjištěno také u většiny mezilehlých příčníků. Po odstranění zbytků obetonování se na rozhraní mezi dolním povrchem původní betonové mostovky a stojinou příčniku objevila podélná spára probíhající po délce příčniku. V těchto místech byla stojina oslabena na zbytkovou tloušťku pouze několika milimetrů, případně bylo možné skrz stojinu lokálně vidět. Podobně byly přerušeny i některé příčné výztuhy stojiny. Další závažná poškození byla zjištěna ve vnitřních nepřístupných částech dolních styčniců příhradových nosníků.

Na základě těchto zjištění bylo dodatečně rozhodnuto i o náhradě dvou mezilehlých dolních styčniců a o lokálním vyříznutí poškozených částí stojin mezilehlých příčníků. Zhotovitel tak musel při realizaci přistoupit k většímu rozsahu výměny materiálu, než bylo možné s jistotou stanovit v projektové fázi. Celkově bylo nahrazeno přibližně 26 t oceli, což odpovídá necelé pětině celkové hmotnosti ocelové části mostu (140 t).



obr. 9 Korozní poškození koncového příčniku

STATIKA

Za účelem výpočtu byl v programu Midas Civil vytvořen prostorový numerický model s fázemi výstavby kombinující prutové a deskostěnové prvky. Deskostěnami byla modelována železobetonová deska mostovky a geometricky složité oblasti dolních styčniců mezi hlavními nosníky a příčnými. Tím bylo možné přesněji vystihnout lokální působení konstrukce v detailech, které byly z hlediska přenosu sil i z hlediska rozsahu oprav rozhodující. Do modelu byly zadány průřezy v plné tloušťce plechů, posouzení bylo provedeno s ohledem na skutečný stav dle korozního průzkumu. Chování členěných průřezů dolního pásu (dvě obrácená T) bylo ověřeno na izolovaném deskostěnovém modelu.

Model zohlednil koncepční změnu statického schématu, kterou bylo plné spřažení ocelové konstrukce s novou betonovou deskou mostovky pomocí spřahovacích trnů. Toto řešení mělo dvojí statický dopad:

- Pozitivní: Došlo k výraznému zlepšení rozložení globálního namáhání v konstrukci a k podstatnému zvýšení celkové prostorové tuhosti mostu.
- Negativní: Spřažení vneslo do subtilní ocelové konstrukce sekundární příčná namáhání v rovině mostovky.

Aby byl minimalizován přenos příčného namáhání od reologických účinků betonu do ocelové konstrukce, musela být betonáž desky mostovky rozfázována po jednotlivých polích příhrady (od středu rozpětí směrem ke krajům mostu). Druhým opatřením a změnou oproti původnímu působení konstrukce bylo ztužení koncových nahrazovaných příčníků jejich obetonováním. Tím bylo dosaženo zvětšení tuhosti v rovině mostovky. Došlo ke koncentraci namáhání v koncových příčnicích z nové oceli S355 s vyšší mezí kluzu a dostatečnou únosností, a naopak ke snížení namáhání mezilehlých oslabených styčniců.

Jelikož se fakticky jednalo o novostavbu, byla konstrukce zatížena standardním zatížením dle Eurokódu. Z dopravních zatížení se jednalo zejména o zatížení chodce 5 kN/m². Zároveň byl ověřen pojezd servisního vozidla o hmotnosti 12 t.

TECHNOLOGIE VÝSTAVBY

Projekt předpokládal provedení veškerých prací souvisejících s repasí konstrukce ještě v areálu Škodovky. Došlo by zde k očištění, otryskání, odstranění a nahrazení poškozených prvků konstrukce a provedení PKO. Konstrukce by byla obestavěna le-

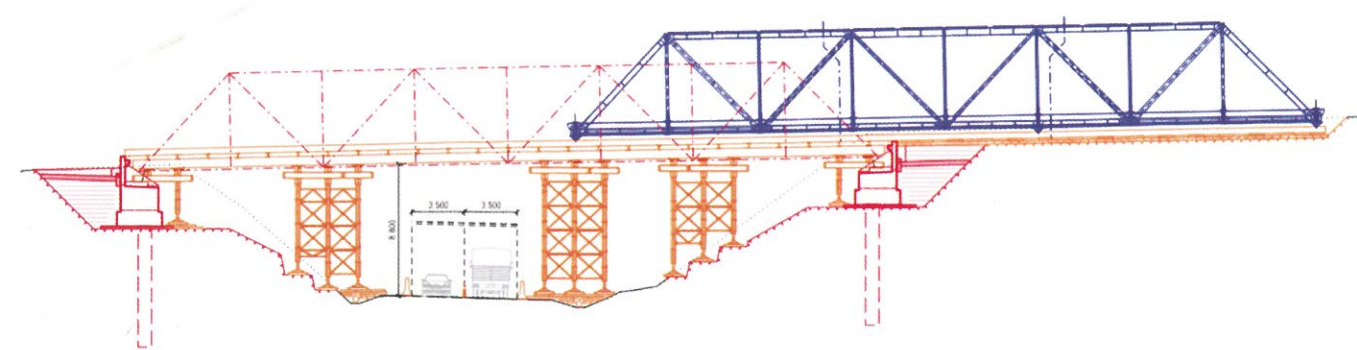
šením a práce by probíhaly pod ochrannou plachtou. Vzhledem k prostorovým rozměrům musela být konstrukce rozřezána na montážní dílce vhodné pro převoz – příhradové nosníky byly odděleny od prvků mostovky a délkově rozděleny na 3 části. Největší dílec měl rozměry 25 × 6,8 m a hmotnost 25 tun. Transporty rozřezané konstrukce na staveniště probíhaly v nočních hodinách. Zvažovány byly 3 trasy převozu, paradoxně nejjednodušší se ukázal průjezd centrem Plzně po širokých směrově rozdělených komunikacích, jelikož nebylo nutné omezovat dopravu v opačném směru jízdy a na trase se nenacházely ani žádné překážky, které by bylo nutné dočasně odstranit.

Na staveništi by byla připravena montážní a výsuvná plošina s následně předpokládaným podélným výsunem konstrukce (obr. 10). Délka montážní plošiny však nebyla dostatečná pro uložení plné délky mostu, proto by montáž poslední třetiny konstrukce probíhala již za částečného výsunu do mostního otvoru.

Zhotovitel se zkušenostmi se snášením původního mostu v roce 2018 se rozhodl technologii výstavby upravit a pro usazení konstrukce opět využil největší pásový jeřáb v ČR Liebherr LR 1750 (obr. 11). Tato změna umožnila sestavování konstrukce na plošině umístěné kolmo k budoucí ose a většina prací související s repasí konstrukce probíhala až na staveništi – v areálu Škodovky došlo pouze k hrubému očištění a rozdělení konstrukce na dílce.

Samotná ocelová konstrukce mostu vážila přibližně 140 t. Díky rezervě v nosnosti jeřábu bylo možné v předstihu obetonovat koncové příčnický a rozmístit panely ztraceného bednění mostovky Permadeck. Jeřáb tak přesouval břemeno o celkové hmotnosti přibližně 184 t při vyložení až 36 m. Konstrukce jeřábu včetně protizávaží měla hmotnost přibližně 750 t a její sestavení trvalo pět dní. Usazení mostu proběhlo v noci z 21. na 22. září. Přesun se uskutečnil navzdory silnému větru bez větších potíží a po 2,5 hodinách byla konstrukce usazena na opěry. Během následujících dní byl most pomocí hydrauliky definitivně spuštěn na ložiska.

Díky použití ztraceného bednění bylo možné okamžitě a bez omezování provozu pokračovat s armováním a postupnou betonáží spřažené desky mostovky. Na povrch desky se aplikovala stříkaná polyuretanová izolace, která oproti pásové umožnila napojení na svislou lícovou desku ztraceného bednění.



obr. 10 Projektovaný podélný výsun



obr. 11 Noční usazení mostu pomocí jeřábu

ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKA

Poslední činností před otevřením mostu bylo provedení zatěžovací zkoušky. Ač se formálně jedná o lávku, její volná šířka dosahuje 6,4 metrů a charakteristické rovnoměrné zatížení celé plochy chodci odpovídá 158 tunám. Norma ČSN 73 6209 požaduje alespoň 50% účinnost zkušebního zatížení (vypočtené deformace od zkušebního zatížení musí dosahovat minimálně poloviny hodnot deformací od charakteristického zatížení). Nestačilo by tedy zkušební zatížení běžně užívané na lávkách, ale spíše zatížení odpovídající silničnímu mostu. Komplikací byla omezená šířka dvou samostatných pruhů oddělených římsou, jež činila 2,5 m – což je bohužel o 5 cm méně než šířka většiny vhodných zatěžovacích vozidel. Z těchto důvodů byly využity 2 hasičské cisterny CAS 30 T-815 umístěné zády k sobě přímo na osu mostu nad středovou dělicí římsu. I přes jejich celkovou hmotnost 48 t bylo dosaženo účinnosti pouze 55 %. Hodnoty svislých deformací naměřených během zkoušky se oproti výpočetnímu předpokladu lišily s odchylkou do 7 % (tab. 1). Zkouška tedy proběhla úspěšně.

ZDROJE

[1] NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV, c2015. Ocelový most Sever – Jih II. Online. Památkový Katalog – Národní památkový ústav. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/ocelovy-most-sever-jih-ii-11219204>. [cit. 2026-06-25].

[2] NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV, [2026]. Letecký snímek se zákresem. Online. In: Památka měsíce – Národní památkový ústav. Dostupné z: <https://www.npu.cz/cs/pamatkova-pece/o-pamatkove-peci/pamatka-mesice/faltusuv-most>. [cit. 2026-06-25].

[3] Sekla, J.: Svařovaný most Škodových závodů v Plzni. Zprávy veřejné služby technické. 1932, roč. 14, s. 10–14.

Lektorský komentář

Článek přináší v první řadě zasloužilou poctu profesorovi Františku Faltusovi, autorovi nyní kompletně repasovaného původního ocelového mostu, který byl ve třicátých letech minulého století celosvětově prvním mostem realizovaným unikátní technologií – elektrickým svařováním místo tehdy obvyklého nýtování. Jednalo se vskutku o průkopnické technické dílo. Zvláštní pozornost si zaslouží aktuálnost článku v současné době, kdy se ve veřejnosti vedou odborně-laické či laicko-odborné diskuse o účelnosti, efektivnosti i zodpovědnosti při řešení otázky výstavby nového versus rekonstrukce dosloužilého mostu. V této souvislosti upozorňuji i na skutečnost, že náklady na repasi (nutná výměna až 20 % hmotnosti) daného plzeňského mostu se vyšplhaly odhadem na dvojnásobek oproti případné novostavbě lávky.

Ing. Jiří Chládek, CSc.

tab. 1 Porovnání naměřených a vypočtených hodnot deformací, [7]

Měř. místo	5 - L	6 - S	7 - P
Stot	-4,091	-5,210	-4,301
Sr	0,235	0,174	0,230
Se	-4,326	-5,384	-4,531
Scal	-4,648	-5,617	-4,648
Se/Scal	0,93	0,96	0,97
Sr/Stot	-0,06	-0,03	-0,05

DOKONČENÍ

V rámci dokončovacích prací byly na lávku doplněny naučné tabule o historii mostu a o osobě jeho projektanta Františka Faltuse. Obnovená mostní konstrukce se stala součástí stezky Industry Open, jejíž cílem je zviditelnit industriální dědictví města Plzně.

Přípravy stavby se protáhly na dlouhých 6 let. Náklady se vyšplhaly na 67 milionů Kč, což je odhadem dvojnásobek oproti případné standardní novostavbě lávky. Taková byla cena za záchranu unikátního průkopnického technického díla.

Základní údaje

- Investor Statutární město Plzeň, zastoupené SVSMP
- Projektant SUDOP PRAHA a.s.
- Odpovědný projektant: Ing. František Bajer
- Zpracování DUSP: 2019–2021
- Zpracování PDPS: 2023
- Zpracovatel realizační dokumentace DIPONT s.r.o.
- Odpovědný projektant: Ing. Martin Plšek
- Zhotovitel Metrostav TBR a.s.
- Stavbyvedoucí: Ing. Jan Kubr
- Náklady stavby 67,0 mil. Kč s DPH
- Spolufinancováno fondy EU z programu IROP (15,5 mil. Kč)
- Realizace 03/2025–12/2025

[4] ŠKODA VÝZKUM, 2009. Škoda Výzkum s.r.o. protokoly.

[5] Studnička, J.: Znalecký posudek možnosti použít ocel specifikovanou zkušebními protokoly při rekonstrukci příhradového mostu, 2009.

[6] Ryjáček, P.: Korozní průzkum Faltusova mostu. ČVUT v Praze, Fakulta stavební, 2018.

[7] Bouška, P. Protokol o zkoušce. ČVUT v Praze, Kloknerův ústav, 2025.

[foto] František Bajer, archiv SUDOP PRAHA