

<b>Název díla:</b>	<b>Most Žďákov</b>	<b>Období výstavby:</b>	1957 – 1965 (1967)
<b>Základní údaje o přípravě a zhotovování díla</b>		<b>Cena (mil. Kč) :71 mil.Kčs</b>	
<b>Údaje o stavebníkovi</b>			
<b>Generální projektant stavby</b>	Hutní projekt Praha ; Pragoprojekt Praha;		
<b>Projektant významných objektů</b>	Ing. Josef Zeman, Ing. Antonín Schindler, CSc.; Ing. arch. B. Kohout. ( autoři vítězného návrhu).		
<b>Vyšší zhotovitel</b>	Hutní montáže Ostrava		
<b>Provozovatel</b>			



#### Popis díla:

Žďákovský most přetíná [přehradu Orlík](#) u Orlíka nad Vltavou. Je **dlouhý 543 m a vysoký 90 m** (od nejhlubšího bodu zatopeného údolí) a 62 m od hladiny – **nejvyšší most** na našem území. V době svého vzniku (1967) byl údajně největším jednoobloukovým ocelovým mostem na světě.

#### GPS:

49°30'14.447"N, 14°10'48.251"E

**Kraj:** Jihočeský kraj      **Okres:** Písek

**Obec:** Staré Sedlo

Obrázek / situační schema

Žďákovský most byl po dostavění nazýván technickým divem světa. Ve své době největší jednoobloukový ocelový most překlenul hladinu Orlické přehradní nádrže nedaleko Orlíka nad Vltavou a stal jednou ze stavebních dominant celého středního Povltaví. Žďákovský most, pojmenovaný podle nedaleké osady zatopené při napouštění Orlické přehradní nádrže, spojuje vltavské břehy u obce Orlíka nad Vltavou asi 15 km západně od Milevska. Jeho stavba byla zahájena současně se stavbou hráze Orlické přehrady v roce 1957 a trvala do roku 1965, kdy byl slavnostně předán do užívání. Na svou dobu má výjimečné parametry. Jeho délka je 540 m, hlavní oblouk o rozpětí 330 m podpírá konstrukci, po níž vede ve výšce 50 m nad hladinou jezera a 100 m nad bývalým dnem řeky silnice z Tábora (Brna) do [Plzně](#). Celá mostní konstrukce působí dojem mimořádně lehké stavby.

<https://www.turistika.cz/mista/zdakovsky-most/detail>

#### Příprava díla:

S vážnými úvahami o silničním spojení obou břehů Vltavy poblíž obce Žďákov se začalo v roce 1941, kdy byl na základě omezené veřejné soutěže, ve které byly předloženy trémové i obloukové ocelové mosty, vybrán k realizaci srpovitý příhradový oblouk s rozpětím 345 m, vyprojektovaný společně firmami Škoda Plzeň a Báňská a hutní Praha. K realizaci ale vzhledem k vystupňování válečného úsilí nedošlo a po válce musel být projekt opuštěn, protože se mezitím rozhodlo o výstavbě vodního díla Orlík a hladina Vltavy se podstatným způsobem měla zvýšit.

Podklady: Wikipedia; časopis Stavebnictví (2007 ▶ 06-7 ▶ Čtyřicet let Žďákovského mostu )  
<https://www.paladix.cz/clanky/zdakovsky-most.html> ; WIKIPEDIA; /

Jméno a kontaktní adresa autora: Ing. Jiří Hájek; hajekj.prosek@seznam.cz

Nová soutěž v roce 1954 přinesla také nové náměty a kromě ocelových variant bylo předloženo i několik projektů betonových mostů. Nejvýhodnější se zdál projekt ocelového plnostěnného oblouku o dvou polích se střední betonovou podporou, kterou bylo možno postavit ještě před napuštěním nádrže Orlík. Zpoždování prací na mostním projektu ale způsobilo, že i tato varianta byla posléze opuštěna a k realizaci byl nakonec vybrán návrh Ing. J. Zemana, Ing. A. Schindlera, CSc. a Ing. arch. B. Kohouta, s ocelovým plnostěnným obloukem.

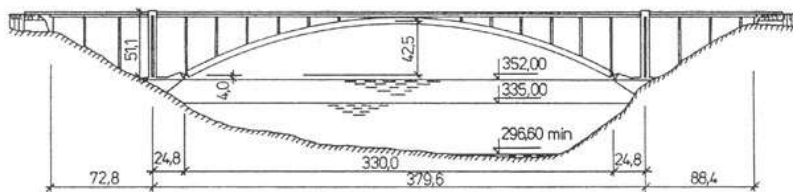
Projekt mostu byl zpracován ve státním projektovém ústavu Hutní projekt Praha pod vedením Ing. J. Zemana. Hlavním statikem mostu byl Ing. A. Schindler, CSc., pozdější profesor a vedoucí katedry ocelových konstrukcí Fakulty stavební ČVUT Praha. Expertem a osobou významně ovlivňující všechna zásadní rozhodnutí byl prof. Dr. Ing. F. Faltus, DrSc., vedoucí Ústavu ocelových konstrukcí na Fakultě inženýrského stavitelství ČVUT, nejvýznamnější poválečný odborník na ocelové konstrukce u nás a bývalý pracovník Škody Plzeň. V souvislosti s projektem je nutné uvést i další význačné odborníky Hutního projektu Praha, kterými byli zejména oceláři Ing. K. Kocourek, Ing. L. Spal, CSc. a Ing. F. Stejskal a betonáři Ing. V. Bergman, Ing. J. Prell, Ing. J. Velden a Ing. K. Tauer. Do řešení teoretických problémů se zapojili i pracovníci Akademie věd Ing. V. Březina, CSc., a problémy aerodynamiky mostu a jeho stojek řešili Ing. M. Novák, CSc., Ing. O. Fischer, CSc. a Ing. M. Pirner, CSc.

Most byl vyroben ve VŽKG (nyní Vítkovice Steel, a.s.) v ostravské a lískovecké (dnes již neexistující) mostárně. Dílenské výkresy byly zhotoveny v konstrukční kanceláři Vítkovic pod vedením Ing. A. Sehnala a O. Kaděry. Ocelový materiál na most byl dodán českými hutěmi, část byla dovezena také z Maďarska.

Stavba mostu byla zahájena v roce 1956 a stavělo se s přestávkami až do roku 1967. Ocelovou konstrukci mostu smontovaly Hutní montáže Ostrava pod vedením Ing. L. Freislera v období 1963–65. Oproti původnímu předpokladu montáže nad nezatopeným územím se ovšem muselo montovat již nad přehradním jezerem, protože výstavba přehrady Orlík se urychlila a mostárny, přetížené dodávkami pro těžký průmysl, nestačily mostní konstrukci v požadované lhůtě dodat. Veškeré geodetické práce při výstavbě mostu prováděl Ing. J. Herda. Most byl po doplnění spřaženou železobetonovou deskou mostovky a asfaltovou vozovkou uveden do provozu v roce 1967



Obrázek / schemav



Komentář

Most o rozpětí středního pole 379,6 m, s ocelovým plnostěnným dvoukloubovým obloukem s rozpětím 330 m, dodnes patří mezi největší a nejznámější ocelové obloukové mosty na světě. Most s horní mostovkou a plnostěnným obloukem bez táhla držel ve své kategorii světový primát.

Obrázek / schema

Komentář

### Technické , organizační a jiné zajímavosti:

#### Parametry

Stavba vlastního mostu začala v roce 1958 a ve své době to byl technický unikát – šlo o největší jednoobloukový most na světě. Most se stavěl až do roku 1967 (s přestávkou v letech 1960 – 1964) a na jeho stavbu bylo použito celkem 4116 tun oceli (z toho 3100 tun na oblouk). Mezi patkami má plnostěnný dvoukloubový oblouk rozpětí 379,6 metru a celková délka oblouku činí 542,91 m. Celkové náklady na stavbu mostu činily 71 miliónů korun a autorem projektu byly firmy Pragoprojekt a Hutní projekt Praha. V roce 2001 byla v rámci sympozia Mosty 2001 v Brně udělena Žďákovskému mostu cena Most století v kategorii ocelových silničních mostů.

#### Oprava mostu

Most je pravidelně udržován a opravován. Při jedné takové kontrole v roce 1998 byly v trámu mostovky objeveny tři dlouhé trhliny. Most byl rychle opraven a byla – s pomocí počítačové analýzy – nalezena také příčina poruchy; k ní došlo pravděpodobně proto, že v uzavřených výtuzích trámu zamrzla voda a v místech sváru, kde jsou vlastnosti oceli hodně změněny, led výtuhu porušil. Do výtuh byly udělány otvory a tato situace se tak již nemůže v budoucnosti opakovat. Při opravě byly také pořízeny materiálové analýzy mostu a nově stanoveny hodnoty zatížitelnosti.

#### Přepočet mostu:

V souvislosti s hledáním příčin vzniku trhlin byl proveden přepočet mostu, který současně sloužil i pro stanovení zatížitelnosti mostu, která až do doby poruchy nebyla stanovena. Veškeré projektové práce zajišťoval Pontex Praha ve spolupráci s Fakultou stavební ČVUT v Praze. Pro přepočet mostu byl vytvořen prostorový výpočetní model co nejuvěstičněji zachycující skutečnou konstrukci. Výsledky přepočtu byly porovnány s původními výpočty a ukázalo se, že někdejší ruční výpočty velmi dobře souhlasí s novými výpočty.

Z přepočtu vyplynuly následující zatížitelnosti:

- normální – 32 t limitována oblouky;
- výhradní – 102 t limitována příčnickami;
- výjimečná – 273 t limitována stojkami.

#### Komentář

Dnes již Žďákovský most není největším jednoobloukovým mostem na světě (ovšem uváděné pořadí se dost liší, nejčastěji se uvádí osmá příčka), u nás jím však zůstane. Most působící přes svou velikost mimořádně lehkým dojmem se stal stavební dominantou celého středního Povltaví. Už při vzniku mostu se počítalo s tím, že takto mimořádná stavba bude přitahovat pozornost turistů; tento zájem ostatně trvá dodnes. Proto jsou na obou stranách mostu malá parkoviště, na pravém břehu pak informační tabule a na levém, těsně před obcí Orlík, i občerstvení s poměrně bohatým sortimentem. Opravdu málokdo tady nezastaví... Vyznavači bungee-jumpingu nedají na Žďákovský most dopustit. Most však má za sebou i poněkud temnější zážitky - doufejme však, že cosi jako případy tzv. Orlických vražd (o nich byl mimochodem nedávno natočen film *Sametová vražda*) má nejen most, ale celá tato země definitivně za sebou...

Poznámky: Pokud text dostatečně nepostihuje technickou ani organizační charakteristiku stavby, je možné a vhodné zaslat úpravy a doplňky na adresu Kanceláře ČSSI ( [cssi@cssi-cr.cz](mailto:cssi@cssi-cr.cz) ).

Podklady: Wikipedia; časopis Stavebnictví (2007 ▶ 06-7 ▶ Čtyřicet let Žďákovského mostu )  
<https://www.paladix.cz/clanky/zdakovsky-most.html> ; WIKIPEDIA; /

Jméno a kontaktní adresa autora: Ing. Jiří Hájek; [hajekj.prosek@seznam.cz](mailto:hajekj.prosek@seznam.cz)