

SILNIČNÍ KONFERENCE 2026

Modernizace mostu

ev. č. 3227-3 Řečany nad Labem

Krajská silnice III/3227 přes Labe — ocel z Polska, montáž v Česku

Ing. Jiří Synek

náměstek technicko-správního úseku • SÚS Pardubického kraje

Pardubice • 2026



Pardubický kraj



Správa a údržba silnic
Pardubického kraje

S | **sfdi**

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ
INFRASTRUKTURY

Správa a údržba silnic Pardubického kraje

INVESTOR A ZADAVATEL STAVBY

Příspěvková organizace Pardubického kraje

Sídlo: Pardubice–Doubravice. Vznikla v roce 2002 sloučením bývalých správ silnic Pardubice, Chrudim, Ústí nad Orlicí a Litomyšl.

Předmět činnosti

Správa, údržba, opravy a rozvoj krajské silniční sítě II. a III. třídy v majetku Pardubického kraje, včetně mostních objektů a silničního příslušenství.

Certifikace integrovaného systému řízení

ČSN EN ISO 9001 • ČSN ISO 45001 • ČSN EN ISO 14001

15

cestmistrovství v kraji

II/III

třída krajských silnic

ISO

9001 / 14001 / 45001

Projekt v kostce

ZÁKLADNÍ PARAMETRY STAVBY

115,7 m

DÉLKA MOSTU

770 t

HMOTNOST KONSTRUKCE

236,2 mil. Kč

NÁKLADY (VČ. DPH)

III/3227

SILNICE (KRAJSKÁ)

~50 %

SPOLUFINANCOVÁNÍ SFDI

11/2026

PLÁNOVANÉ ZPROVOZNĚNÍ

LOKALITA: Most přes Labe mezi obcemi Řečany nad Labem a Kladruby nad Labem • okres Pardubice

Proč nový most

TECHNICKÝ STAV, KRAJINA, SPLAVNOST

1

Náhrada historického objektu z roku 1926

Původní most již nevyhovoval technickému stavu ani současným nárokům na bezpečný silniční provoz.

2

Splavnost Labe do Pardubic

Nová konstrukce respektuje plavební požadavky Ředitelství vodních cest a Povodí Labe.

3

Krajinný kontext UNESCO

Blízkost Národního hřebčína Kladruby nad Labem (UNESCO) klade nároky na architekturu a začlenění do krajiny.

4

Zachování dopravní obslužnosti

Provoz vč. autobusů a IZS je po dobu výstavby veden po dočasném mostním provizoriu osazeném v roce 2023.



KRAJINNÝ KONTEXT

Národní hřebčín Kladruby nad Labem

Světové dědictví UNESCO

Bezprostřední blízkost stavby klade nároky na citlivé začlenění do krajiny.

STAROKLADRUBSKÝ KŮŇ

Bílí starokladrubští koně z hřebčína kousek od staveniště — symbol regionu i důvod citlivého architektonického přístupu k nové stavbě.

Havarijní stav původního mostu

VÝCHOZÍ SITUACE — KLASIFIKAČNÍ STUPEŇ VII



KLASIFIKAČNÍ STUPEŇ

VII

HAVARIJNÍ

PŘÍČINA ZAŘAZENÍ

Mimořádná mostní prohlídka

ve spojení s průběžným sledováním stavu mostní konstrukce a výsledky monitorovacího zařízení společnosti, které využívají kolegové z Rakouska pro určení stavu konstrukce mostu, prokázaly natolik závažné poruchy, že most byl zařazen do nejvyššího klasifikačního stupně.

Původní most: rok výstavby 1926 • železobeton

Mostní provizorium

ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI REGIONU



ROZHODNUTÍ KRAJE

Modulární mostní provizorium

Z důvodu zajištění dopravní obslužnosti tohoto regionu Pardubického kraje rozhodl Pardubický kraj o pořízení modulárního mostního provizoria, a to z vlastních finančních zdrojů.

Trvalý provoz IZS

vč. záchranné služby a hasičů

Autobusová doprava

udržení regionálních linek

Pěší a cyklisté

samostatná lávka pro nemotorovou dopravu

Akteři projektu

INVESTOR, FINANCOVÁNÍ A REALIZAČNÍ TÝM

INVESTOR / ZADAVATEL

SÚS Pardubického kraje

krajská investice

ZŘIZOVATEL

Pardubický kraj

rozpočtová odpovědnost

FINANCOVÁNÍ

SFDI

spolufinancování ~50 %

PROJEKTANT

MDS projekt s.r.o.

DSP a navazující stupně

SPRÁVCE STAVBY / TDS

Contract management, a.s.

řízení dle FIDIC

ZHOTOVITEL – SDRUŽENÍ

**Chládek a Tintěra Pardubice
+ MADOS MT + Mostostal
Kielce**

*stavební práce + výroba a montáž ocelové
konstrukce*

Dotčené instituce: Povodí Labe, s. p. • Ředitelství vodních cest ČR • Státní plavební správa • Stavební úřad Přelouč

Technické řešení mostu

TŘÍPOLOVÁ OCELOVÁ TRÁMOVÁ KONSTRUKCE

TYP KONSTRUKCE

Třípolová ocelová trémová konstrukce

MATERIÁL

Ocel Corten (weathering steel) — patinující ocel s přirozenou ochrannou vrstvou. Eliminuje potřebu nátěrového systému a snižuje náklady na údržbu.

PRŮŘEZ A USPOŘÁDÁNÍ

Dva podélné trámy uzavřeného svařovaného průřezu s proměnnou výškou, propojené ocelovými příčníky průřezu I (koncové příčníky I/U). Prvky pro uložení nosných kloubů ve středních podporách.

BOČNÍ POHLED — VARIANTA D (REALIZACE)



Architektonický rendering: nosná konstrukce z patinující oceli Corten, čistá silueta nad hladinou Labe.

115,7 m

DÉLKA

770 t

HMOTNOST

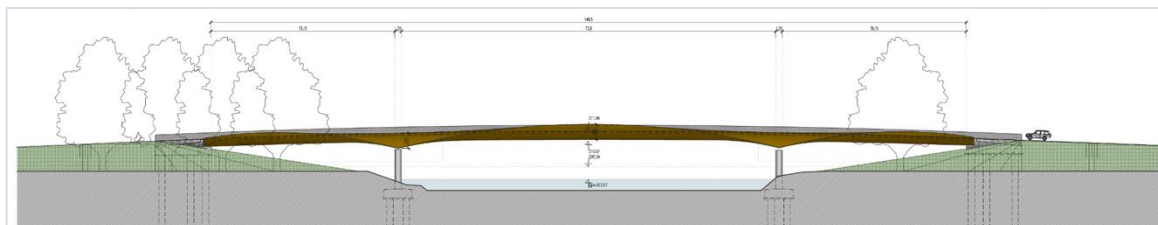
~760 t

OCEL CORTEN

MONTÁŽNÍ DĚLENÍ: NOK-1 + NOK-2 (koncové) + NOK-3 (střední pole)

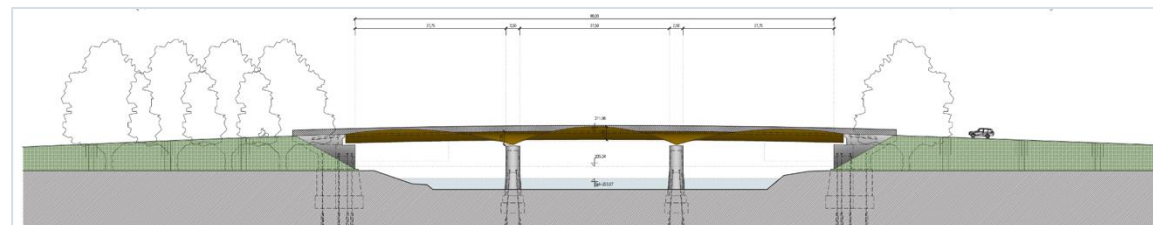
Varianty řešení mostu

STUDIE PROVEDITELNOSTI 2019 — ČTYŘI VARIANTY ŘEŠENÍ, SCHVÁLENA VARIANTA D



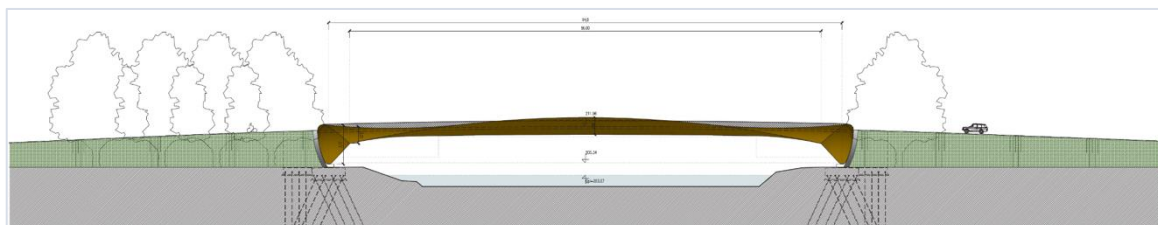
A Varianta A

Nový mostní objekt s mezilehlými pilíři. Odmítnuta — nevhodný zásah do břehových partií v chráněném území.



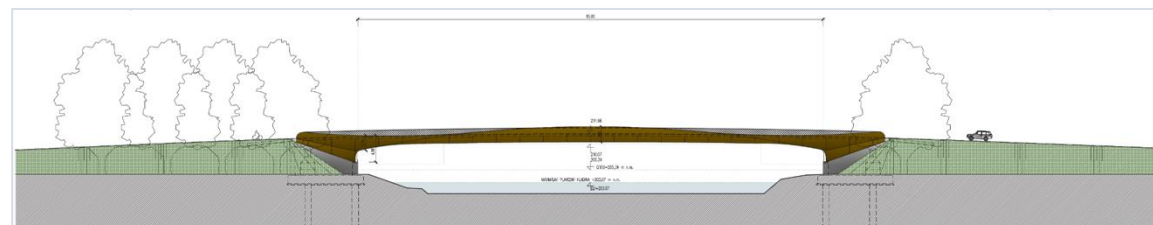
B Varianta B

Oprava stávající nosné konstrukce. Nesplňuje požadavek šířky plavební dráhy (jen 27 m mezi pilíři) — pilíře v korytě zachovány.



C Varianta C

Konstrukce bez pilířů v korytě. Odmítnuta z důvodu nesouladu s požadavky kladenými na zájmový prostor.

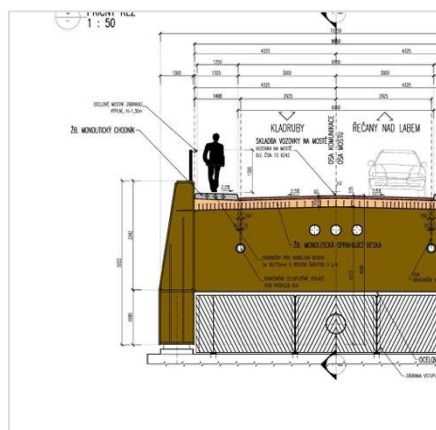
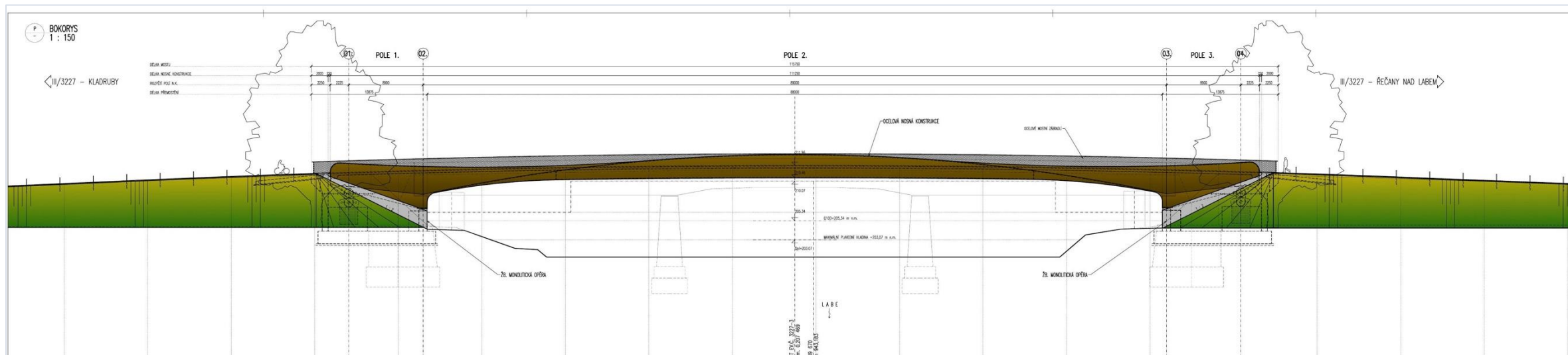


D Varianta D — REALIZACE

Nová spojitá třípolová konstrukce bez pilířů v korytě, plavební prostor 58 m × 7 m, převádí dopravu i pěší/cyklisty.

Řez mostem

PODÉLNÝ A PŘÍČNÝ ŘEZ — VARIANTA D (REALIZACE)



KLÍČOVÉ PARAMETRY

115,75 m

DÉLKA MOSTU

8,5 m

VOLNÁ ŠÍŘKA

6,0 m

ŠÍŘKA VOZOVKY

2 × 1,25 m

OBOUSTRANNÉ CHODNÍKY

58,0 m

ŠÍŘKA PLAVEBNÍ DRÁHY

≥ 7,0 m

VÝŠKA NAD HLADINOU QpI

Budoucí podoba mostu

ARCHITEKTONICKÝ ZÁKRES — VARIANTA D V KRAJINĚ ŘEČAN



ARCHITEKTONICKÉ PRINCIPY

Čistá silueta

minimální zásah do panoramatu řeky a krajiny

Patinující ocel

barevně i materiálově blízka přírodnímu kontextu

Respekt ke krajině

ohled na blízkost UNESCO lokality Kladruby n. L.

VARIANTA D — REALIZACE • trémová konstrukce z patinující oceli Corten • délka 115,7 m

Pohled na výstavbu opěry

ZALOŽENÍ A SPODNÍ STAVBA — PRŮBĚH PRACÍ



CO JE NA SNÍMKU

STŘED ZÁBĚRU

Bednění nové opěry

Železobetonová opěra s vyčnívající betonářskou výztuží, připravená k betonáži. Hloubka opěry odpovídá nároku na uložení nosné ocelové konstrukce.

OBVODOVÉ STĚNY

Štětovnicové pažení stavební jámy

Beraněné štětovnice zajišťují stavební jámu na levém břehu a umožňují bezpečnou práci v blízkosti vodního toku Labe.

ZÁKLADY

Mikropilotové založení

Opěra je založena na soustavě mikropilot — 88 kusů na každé straně mostu — což zajišťuje stabilitu konstrukce v náročných geologických podmínkách u řeky.

Mezinárodní spolupráce: ocel z Polska

VÝROBA, KOMPLETACE A KONTROLY V HALÁCH MOSTOSTAL KIELCE



Hala Mostostal Kielce, Polsko — kompletace ocelových dílců na pozici (únor 2026).

PROČ V POLSKU?

Polský Mostostal Kielce S.A. je členem realizačního sdružení a zajišťuje kompletní rozsah „vyrobit – dodat – smontovat“ ocelové konstrukce.

VÝHODY PREFABRIKACE

Kontrolované prostředí haly umožňuje vyšší přesnost svarů a geometrie, lepší řízení kvality a paralelní průběh prací — zatímco v Řečanech postupuje spodní stavba, v Polsku vzniká nosná konstrukce.

~760 t

OCELI CORTEN
v deklarovaném objemu

Osazování ocelové konstrukce

MONTÁŽ NOSNÉ KONSTRUKCE NA SPODNÍ STAVBU



PRŮBĚH MONTÁŽE

Ocelové segmenty z Polska jsou dopravovány přímo na staveniště — pomocí uměle vytvořených poloostrovů v korytě řeky. Montáž probíhá na pevnou skruž automobilovým jeřábem po jednotlivých modulech, které postupně tvoří celou nosnou konstrukci v jeden celek.

FÁZE PROJEKTU: jaro 2026 • montáž OK

Harmonogram a aktuální stav

MILNÍKY PROJEKTU 2025–2026



AKTUÁLNĚ

STAV K DUBNU 2026

Demolice původního mostu dokončena (léto 2025). Provedeno zakládání mikropilotami (88 ks na každé straně). Dokončena spodní stavba. Probíhá montáž ocelové konstrukce z Polska.

DO ZPROVOZNĚNÍ

Postupná montáž ocelové konstrukce po modulech automobilovým jeřábem na pevnou skruž s využitím dočasných poloostrovů v korytě řeky, finální spojení segmentů, dokončovací práce, mostní zkoušky a zprovoznění v listopadu 2026.

Co si z projektu odnášíme

TŘI HLAVNÍ ZPRÁVY PRO ODBORNOU VEŘEJNOST

01

Krajská silnice III. třídy zvládá projekty mezinárodního formátu

Při kvalitním koordinačním modelu (investor — správce stavby — sdružení zhotovitelů) lze realizovat technicky náročné mostní stavby s mezinárodní účastí na úrovni krajské silniční sítě.

02

Prefabrikace v hale a montáž po modulech na pevnou skruž jsou efektivním řešením

Pro stavby v citlivém krajinném a plavebním kontextu je kombinace prefabrikace v polské hale a postupné montáže nosné konstrukce po modulech automobilovým jeřábem na pevnou skruž — s využitím dočasných poloostrovů v korytě řeky — efektivní cestou, jak snížit rizika a omezit zatížení místní dopravní infrastruktury.

03

Spolupráce SÚS PK a SFDI přináší krajské síti reálný posun

Spolufinancování ze strany SFDI umožňuje krajským investorům realizovat mostní obnovu v rozsahu, který by nebyl pokrytelný čistě z krajských zdrojů. Stavba v Řečanech je toho konkrétním příkladem.

D Ě K U J I Z A P O Z O R N O S T

Prostor pro Vaše dotazy

Ing. Jiří Synek

náměstek technicko-správního úseku

Správa a údržba silnic Pardubického kraje

Doubravice 98, Pardubice • www.suspk.cz



Pardubický kraj



Správa a údržba silnic
Pardubického kraje

S | sfdi

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ
INFRASTRUKTURY

Projekt je spolufinancován ze Státního fondu dopravní infrastruktury