

Češi nahrazují nejstarší most přes Kielský průplav a zachraňují největší zimoviště netopýrů v severní Evropě

10.6.2024 - | Metrostav

Výškový most Levensau pro pěší, silniční a železniční dopravu pochází z konce 19. století, a reprezentuje tedy nejstarší mostní konstrukci přes Kielský průplav. Technická životnost mostu má přitom vypršet právě v letošním roce. Dalším problémem je, že most překonává průplav v nejužším místě a s nejmenším průjezdným profilem, který jako jediný neumožňuje obousměrnou plavbu.

Nová ocelová konstrukce bude stát na obřích železobetonových pilířích o průměru devět metrů. Na každém břehu budou dva, severní pilíře budou vysoké 27 metrů a jižní 32 metrů. Aby zde v budoucnu mohly souběžně proplouvat velké námořní lodě, bude nutné rozšířit průplav na 75 metrů. Nový most je unikátní tím, že bude zahrnovat původní jižní mostní opěru. Právě v ní se totiž nachází největší zimoviště netopýrů v celé severní Evropě. Biologický průzkum odhalil, že tu zimuje na pět tisíc netopýrů.

„Stará mostní opěra se zimovištěm zůstane na svém místě, ale nebude mít již žádný kontakt s novou konstrukcí, a tedy ani žádnou nosnou funkci. To vyžaduje důkladné statické zabezpečení, proto jsme dotčený svah museli zajistit 36 velkými vrtanými pilotami o průměru 1,5 metru a délce přes 35 metrů. Z toho 10 kusů jsme zasouvali přímo pod stále používaným mostem, museli jsme se tedy vyrovnat s velmi stísněným prostředím s pracovní výškou pouhých 5 metrů. Zkušenosti kolegové ze Zakládání staveb si však dokázali poradit i s takovou zakladatelskou specialitou,“ prozrazuje **Robert Dostál z útvaru zahraničního podnikání společnosti Metrostav a člen dozorčí rady BeMo.**

V rámci přípravných prací museli stavbaři také částečně demolovat severní opěru. Napřed pomocí frézování odstranili část vnější stěny konstrukce v celé její výšce cca 20 metrů a zajistili okraj opěry pomocí stříkaného betonu a kotev. Podloží stávajících opěr upravili pomocí vysokotlaké injektáže.

„Zatímco předcházející práce probíhaly mimo dosah pěšího, silničního a železničního provozu, nyní se už přesouváme na hráz před a za stávající opěry. To s sebou nese omezený prostor, zejména pro přístup, ale také nezbytná bezpečnostní opatření pro veřejný provoz,“ doplňuje **Robert Dostál.**

Další výzvou bude koordinace s přepravní společností Deutsche Bahn. Před úplnou uzavírkou železniční trati na přelomu srpna a září budou muset stavbaři instalovat tři dočasné železniční mosty, z toho dva pomocné. Dále vybudují provizorní mosty pro pěší a silniční dopravu s předsunutými základovými prvky, pod jejichž ochranou následně postaví mostní opěry.

Stavba je součástí investice spolkového podniku Wasserstraßen Neubauamt Nord-Ostsee-Kanal, který spadá pod Ministerstvo dopravy, výstavby a digitální infrastruktury. Cílem celého projektu je zvětšit příčný průřez kanálu a průjezdní výšku, a připravit jej na budoucí lodní dopravu. Investor stavbu rozdělil na několik etap a k nim vybírá zvláště zhotovitele. Dokončení všech dosud zasmělných prací, na nichž se podílejí firmy ze skupiny Metrostav, je plánováno na polovinu roku 2025.

<https://www.metrostav.cz/cs/pro-media/3953-cesi-nahrazuji-nejstarsi-most-pres-kielsky-pruplav-a-zac-hranuji-nejvetsi-zimoviste-netopyru-v-severni-evrope>