

# U Drážďan vrcholí koncert českých mostařů 70 metrů nad zemí. Tak štíhlou krasavici jinde na světě nenajdete

3.4.2025 - Radim Mana | Metrostav

Vloni v létě provedli Metrostaváci poslední devátý výsuv ocelové konstrukce o délce přes 900 metrů a váze přes 7 tisíc tun, a spojili tak oba břehy Gottleubského údolí. Poté ji spustili z výsuvné polohy do finální, což znamenalo dostat ji o 1,5 metru níže. To vše se odehrálo 70 metrů nad zemí. Nejsložitější fáze stavby však přesto přichází až v těchto týdnech, kdy mostaři rámově spojují betonové pilíře v údolí s nosnou konstrukcí mostu.

*„Výsuvem vychýlené pilíře jsme po spuštění konstrukce museli vždy srovnat na její příslušnou osu. K tomu jsme vymysleli unikátní postup spočívající v rovnání pomocí vodorovně uložených hydraulických válců a dodatečně vloženého ocelového nosníku tvořícího kloub. Definitivní pevné spojení pilířů a nosné konstrukce vznikne teď ve formě betonových náběhů, které se táhnou na obě strany pilíře v délce*

*25 metrů. V současnosti jsme do výšky přes 50 metrů vyzvedli pomocnou konstrukci, která je opět jedinečná a umožní nám podržet pilíř i nosnou konstrukci tak, aby se během tuhnutí betonu vzájemně nepootočily,“* vysvětluje ředitel výstavby **Marek Foglar** z **Metrostavu**. Tuto neobvyklou činnost si stavbaři zopakují celkem pětkrát a konci léta budou moci navázat betonáží mostovky na již definitivním statickém schématu mostu a dokončovacími pracemi.

Odvážný architektonický návrh má doslova parametry modelky a právě onen „útlý pas“ si vyžádal přepracování projektu a zdržení výstavby o několik let. Pilíře mostu jsou tak štíhlé, že v některých místech bylo třeba rozdělit betonářskou výztuž až do sedmi řad. Ve výsledku dosáhla ocel v betonu hustoty 600 kilogramů na kubík, což je více jak dvojnásobek oproti běžné hodnotě. Stavba mostu dohromady spolyká 7 tisíc tun konstrukční oceli, rekordních 25 tisíc spojek betonářské výztuže a 12 tisíc kubíků betonu.

Nový most v Pirně překlenuje podobně jako pražský Nuselský most hustou městskou zástavbu. Místní obyvatelé tedy měli jedinečnou příležitost sledovat naživo spektakulární výsuvy. Obří ocelová konstrukce z dílny Metrostavu v Horních Počernicích jich v letech 2023-2024 absolvovala celkem devět a po každé čelila mnoha fyzikálním protivníkům. *„Pro představu: Jeden výsuv běžně trval deset hodin a jeho rychlost dosahovala 24 metrů za hodinu. Nejnapínavější byl výsuv přes nejdelší 140metrové pole. Štíhlá konstrukce se na špičce výsuvného nosu prohýbala až o šest metrů!“* prozrazuje **Marek Foglar**.

Most s názvem Gottleubatalbrücke je součástí silničního obchvatu Pirny. Bude mít dohromady tři jízdní pruhy a propojí silnici z Bad Schandau na přívaděč k dálnici A17. Po dokončení by tak měl urychlit cestu z Děčína přes Hřensko do této oblasti a zlepšit nejen regionální, ale také přeshraniční dopravní obslužnost.

Pro investora DEGES staví most od roku 2018 sdružení s názvem ARGE Gottleubatalbrücke, které se skládá z českého Metrostavu a jeho sesterské společnosti BeMo Tunnelling. Celková investice dosahuje v přepočtu 4,5 miliardy korun.

<http://www.metrostav.cz/cs/pro-media/5480-u-drazdan-vrcholi-koncert-ceskych-mostaru-70-metru-na-d-zemi.-tak-stihlou-krasavici-jinde-na-svete-nenajdete>