# Most přes orlickou přehradu má duši. Stavbaři ukázali vnitřek největšího železobetonového oblouku v ČR

**11.4.2024 - Radim Mana | Metrostav**

**V současné době se na stavbě provádějí montáže podpěrných skruží a bednění pro betonáže nosné konstrukce nad obloukem. Celkem je potřeba vybetonovat sedm polí nosné konstrukce, z nichž šest je na podpěrných skružích a poslední středové pole je celoplošně posazeno na konstrukci oblouku přes spojovací krček. Vyjma středového uzavíracího pole jsou všechna pole nosné konstrukce po vybetonování dodatečně předpínána. Postup prací nad obloukem musí být naprosto symetrický z obou břehů Vltavy z důvodu stejnoměrného zatěžování obloukové nosné konstrukce.**

*„Komora, která vede železobetonovým obloukem, má dvě výhody. Jednak významně staticky odlehčuje celou konstrukci a zároveň umožní provádět po celou dobu životnosti mostu diagnostiku a pravidelné prohlídky přímo z jejího nitra. Dostat se dovnitř bude přitom i po dokončení díla poměrně náročné, stejně jako pohybovat se tam. Prostor je značně stísněný - na výšku měří pouze 1,5 metru a na šířku 3,8 metru - a cesta v něm ubíhá do celkem strmého kopce. Oblouk se klene u paty pod úhlem téměř 45 stupňů,“* sdělil **stavbyvedoucí Roman Šimáček** ze společnosti **TBR Metrostav.**

V současné době se na stavbě provádějí montáže podpěrných skruží a bednění pro betonáže nosné konstrukce nad obloukem. Celkem je potřeba vybetonovat sedm polí nosné konstrukce, z nichž šest je na podpěrných skružích a poslední středové pole je celoplošně posazeno na konstrukci oblouku přes spojovací krček. Vyjma středového uzavíracího pole jsou všechna pole nosné konstrukce po vybetonování dodatečně předpínána. Postup prací nad obloukem musí být naprosto symetrický z obou břehů Vltavy z důvodu stejnoměrného zatěžování obloukové nosné konstrukce.

*„V tuto chvíli zahajujeme betonáž říms. Betonujeme je na tzv. římsovém vozíku oboustranně po dvanáctimetrových záběrech. Součástí říms je také rozšíření o konzole pro trakční stožáry pro výhledovou elektrifikaci této tratě. Následovat budou dokončovací práce, jako je hydroizolace nosné konstrukce, osazení dilatačních přepážek, montáž zábradlí, zpětné zásypy a odláždění pod mostem a v neposlední řadě práce na železničním spodku a svršku,“* doplňuje **Roman Šimáček**.

Nový železniční most přes orlickou přehradu svým designem připomíná silniční opárenský most na dálnici D8 a stejně jako on reprezentuje výjimečné dílo vybudované tzv. letmou betonáží pomocí betonářských vozíků a postupných záběrů. Jeho železobetonový oblouk je s rozpětím 156 metrů největší v Česku. Celkově spolyká stavba téměř 8000 kubíků betonu a přes 1100 tun výztuže.

Nový železniční most přes Orlík roste v osové vzdálenosti pouhých devíti metrů od původního ocelového mostu z 19. století, který je již v technicky nevyhovujícím a prakticky neopravitelném stavu. Po něm už v současnosti jezdí pouze osobní vlaky, a to sníženou rychlostí kvůli zmírnění dynamického namáhání konstrukce. Přestože součástí projektu je i demolice tohoto mostu, v dohledné době k ní pravděpodobně nedojde kvůli památkové ochraně díla a plánům na jeho možné využití.

Význam investice spočívá nejen v zajištění rychlejšího a komfortnějšího provozu mezi Táborem a Pískem. S touto tratí se totiž počítá jako s objízdnou trasou během rekonstrukce koridoru z Českých

Budějovic. Most o celkové délce 316 metrů bude připraven i na budoucí elektrifikaci trati.

Stavba s názvem Rekonstrukce mostu v km 41,791 trati Tábor – Písek spočívá v kompletní přestavbě jednokolejného železničního mostu. Stavební práce byly zahájeny v prosinci roku 2021 a měly by být kompletně dokončeny v létě roku 2025. Výluka k přepojení trati a uvedení mostu do zkušebního provozu je však v plánu již na podzim roku 2024. Investorem stavby je Správa železnic, projekt pak z dílny SUDOPu PRAHA.

https://www.metrostav.cz/cs/pro-media/3931-most-pres-orlickou-prehradu-ma-dusi.-stavbari-ukazali-vnitrek-nejvetsiho-zelezobetonoveho-oblouku-v-cr