

Technická choreografie na Labi: oblouk Benešova mostu v Ústí se chystá ke spuštění na nové pilíře

7.5.2026 - Radim Mana | Metrostav

V prvním květnovém týdnu nastane v Ústí nad Labem jeden z nejdůležitějších momentů celé rekonstrukce Benešova mostu: spuštění původního ocelového oblouku na nově vybudované pilíře. Po roce intenzivních prací tak projekt vstupuje do další etapy. Sdružení firem Metrostav TBR (vedoucí člen) a STRABAG SIS již dokončilo výměnu většiny ocelové konstrukce, vybuodovalo nové pilíře a připravilo most na návrat oblouku do jeho definitivní polohy. Po spuštění mostního oblouku bude následovat betonáž mostovky a předpolí, dokončení opěr, pokládka izolace a vozovkových vrstev.

„Oblouk jsme začali spouštět v týdnu od 4. května, je to mimořádně citlivá operace, která vyžaduje přesnost a sehranost všech týmů. Konstrukce byla kvůli rekonstrukci zvednutá o zhruba dvacet centimetrů a nyní ji budeme postupně usazovat na nové pilíře. Nejdříve na ústecké straně, protože na střežkovské straně máme pevný bod, který konstrukci drží v přesné poloze. Po této operaci bude v polovině tohoto měsíce nezbytná dopravní uzavírka, kdy budeme pomocí jeřábu instalovat poslední příčnický a demontovat jednotlivé provizorní příhrady, každou o hmotnosti asi patnáct tun,“ říká Pavel Kuděj, vedoucí projektu ze společnosti Metrostav TBR.

Rekonstrukce mostu Dr. Edvarda Beneše, který od roku 1936 spojuje centrum Ústí nad Labem se Střekovem, probíhá od loňského roku. Most navržený architektem Josefem Melanem je tvořen spráženou ocelobetonovou konstrukcí s charakteristickým ocelovým obloukem. Právě spodní stavba mostu byla v nejhorším technickém stavu – betonová výplň pilířů byla potrhaná a nevyhovující, přestože kamenný plášť působil zachovale. Stavbaři se proto rozhodli, celou konstrukci oblouku nadzvednout a uložit na provizorní pilíře, původní pilíře byly kompletně odbourány a nyní nahrazeny novými, které dostanou kamenný obklad zachovávající historický vzhled.

Zbourání pilířů vyžadovalo vyzdvižení oblouku pomocí šestnácti lisů a jeho uložení na čtyři provizorní opěry. Předtím bylo nutné vyrobit nové příčnický ze samozhutnitelného betonu s technicky náročným chlazením vodou z Labe. Správné probetonování ocelové konstrukce bylo ověřeno pomocí pokusné betonáže na speciálně vyrobené maketě části ocelového oblouku. Příčnický dnes přenáší veškeré zatížení konstrukce. Oblouk byl navíc sepnutý lany, aby bylo možné kontrolovat napětí v konstrukci.

Dosud se projekt neobešel bez řady dílčích komplikací. Uzavření mostu muselo být posunuto kvůli objízdě trase, na které bylo nejdříve nutné vybudovat provizorní most. Současně probíhala výstavba provizorní bezbariérové lávky pro pěší, cyklisty a inženýrské sítě. Doplnkový geologický průzkum odhalil v místě pilířů lávky umístěných v Labi problematické tektonické zlomy i výskyt znelce, který nebylo možné provrtat, proto bylo nutné zvolit jiný způsob realizace jejího založení. U pilířů samotného mostu se zase objevily vrstvy měkkého vápence a jílovce, což si vyžádalo prodloužení mikropilotů a průběžný dohled geologa přímo na stavbě.

Podmínkou pokračování prací byla také detailní diagnostika ocelové konstrukce provedená ČVUT, která si vyžádala doplnění trvalého zavětrování oblouku. Při demolici opěry na ústecké straně stavbaři navíc odhalili povodněmi poškozenou kamennou klenbu Stříbrnického potoka, která se začala propadat. *„Nové zatrubnění v podstatě představuje sice menší, ale v zásadě další paralelní*

stavbu, kterou je nutné dokončit, aby bylo možné pokračovat v rekonstrukci mostu. Původně se s těmito pracemi vůbec nepočítalo, my jsme připraveni je provést ve vši kvalitě, avšak je nutné brát v potaz, že mají vliv na postup prací,” **doplnil Pavel Kuděj z Metrostav TBR.**

Od ledna 2026 probíhala demolice staré ocelové konstrukce a betonové mostovky. Stavbaři postupovali po jednotlivých polích od středu k okrajům, přičemž museli vždy povolit napětí v lanech, která oblouk zajišťují. Dvě závěsné montážní lávky umožňovaly postupné odřezávání táhel a výměnu příčníků. Nyní je stará mostovka odstraněná, všechny původní ocelové prvky jsou demontované a nová ocelová konstrukce je téměř kompletní. Po dokončení získá most nový ochranný nátěr v odstínu tele šedé.

„Celý projekt opravy Benešova mostu je mimořádně náročná stavba, která kombinuje historickou konstrukci, složitou geologii i nutnost zachovat původní oblouk. V polovině května je plánována krátká dopravní uzavírka, další harmonogram je nyní v jednání, ale předpokládáme, že práce by mohly být dokončeny do konce roku 2026. Aby se most mohl otevřít do plného provozu, klíčové budou hlavně faktory, jako je například počasí během betonáží a izolací, které nelze provádět v nepříznivých klimatických podmínkách,“ **uvádí Jiří Fedoriška, radní pro oblast investic a majetku Ústeckého kraje.**

Rekonstrukce je investicí Ústeckého kraje, který na projekt získal dotaci z Integrovaného regionálního operačního programu. Celková cena činí 629 milionů korun a zahrnuje i související opatření, jako například vybudování již zmíněné provizorní lávky, která slouží po celou dobu uzavírky mostu.

Kontaktní údaje

Radim Mana

tiskový mluvčí Skupiny Metrostav
Metrostav a.s. Koželužská 2450/4 180 00 Praha 8
T 266 019 715, M 601 110 376
radim.mana@metrostav.cz

<https://www.metrostav.cz/cs/pro-media/7691-technicka-choreografie-na-labi:-oblouk-benesova-mostu-v-usti-se-chysta-ke-spusteni-na-nove-pilire>