

Stavbaři nasunuli první část unikátního mostu

18.4.2022 - | Krajský úřad Pardubického kraje

Naprosto výjimečnou operaci si nenechaly ujít desítky pozvaných expertů. „Most se musel nejprve vysunout a poté otočit. Železniční koridor byl v době operace uzavřen a vlaky musely jezdit objíždkou, proto byl vybrán noční čas stavby. Dálniční most bude celkem 175 metrů dlouhý a je velmi netypický. Na některých místech bude až 11 metrů nad nynějším terénem, aby byla dodržena podjezdná výška železniční tratě. Most překlene celkem šest kolejí trati,“ řekl k unikátní akci, kterou má v režii Ředitelství silnic a dálnic, náměstek hejtmana Pardubického kraje Michal Kortyš.

Konstrukci mostu tvoří střední komorový nosník o třech polích s rozpětím 50, 72 a 50 metrů s dobetonovanou horní deskou mostovky. Části mostu se budují na obou stranách frekventované trati, ve finále se spojí otočením nad kolejiště. „Tato technologie byla zvolena projektantem kvůli významnému snížení počtu uzávěr na klíčové železniční trase spojující východ a západ republiky. Pro nás se jedná o významný posun, protože právě tento most měl v loňském roce dílčí potíže, které byly identifikovány i zhotovitelem,“ řekl hejtman Martin Netolický.

Stavbu mostu má na starosti firma Eurovia CS, která systém pro otáčení vahadel (částí mostu) využila služeb firmy LKM Consult.

„Otáčení vahadel jako mimořádná mostní technologie se realizuje z důvodů výrazné šikmosti křížení mostu se železnicí a nízké světlé výšky mostovky nad kolejištěm. Cílem je realizovat podstatnou část výstavby vodorovné nosné konstrukce na pevné skruži rovnoběžně se železniční tratí vně kolejiště. Mostovka je proto rozdělena uprostřed na dvě poloviny a každá z nich se staví jako samostatné vahadlo na opačné straně trati,“ informovali odborníci z LKM Consult na svých webových stránkách.

Technologie otáčení zahrnuje dva podstatné konstrukční celky. Prvním je otočné zařízení na pilířích 10 a 20 tvořící dočasné podepření vahadla tíhy 4 500 tun na kruhové kluzné dráze s pevným středem otáčení na hlavě pilíře. Druhým je zadní ocelová podpěra ve vzdálenosti 45,1 m od středu otáčení v ose pilíře, s integrovanou aktivní pohonnou jednotkou otáčení, pohybující se přibližně v úrovni terénu na pevné vodorovné ŽB kruhové dráze založené na velkopřůměrových pilotách.

Podobný způsob stavby mostu se v Česku dosud nevyužil. Druhá část mostu by se měla nasouvat v termínu od 6. do 10. května.

Nový úsek dálnice D35 v úseku Časy – Ostrov by se měl otevřít 22. prosince letošního roku. „Dálnice je pro nás všechny v regionu zásadní stavbou a jsem rád, že jsme se nasunutím první části mostu přiblížili k otevření dalšího úseku,“ dodal Kortyš.

<https://www.pardubickykraj.cz/aktuality/116118/stavbari-nasunuli-prvni-cast-unikatniho-mostu>