

Most přes Orlík už má hotovou nosnou konstrukci. V srpnu přestanou jezdit vlaky přes ten původní

8.7.2024 - Radim Mana | Metrostav

„Z betonářského pohledu máme to nejsložitější za sebou, takže už si můžu oddechnout a pochválit celý tým za precizní milimetrovou práci. Teď už nás kromě říms čekají jen dokončovací práce v podobě hydroizolací, dilatací či zábradlí. V rámci výluky začneme pracovat také na železničním spodku a svršku a přeložkách kabelových tras,“ sdělil Milan Špička, vedoucí projektu Metrostavu TBR.

Nový železniční most přes orlickou přehradu měří na délku 316 metrů a jeho železobetonový oblouk je s rozpětím 156 metrů největší v Česku. 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. Celkově spolyká stavba téměř 8000 kubíků betonu a přes 1100 tun výztuže.

Nový železniční most přes Orlík roste v osově 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.

Cílem investice je nejen zajistit rychlejší a komfortnější provoz mezi Táborem a Pískem, ale také případnou objíždnou trasu během plánované rekonstrukce koridoru do Českých Budějovic. Most je připraven i na budoucí elektrizaci 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. Investorem stavby je Správa železnic, projekt pak z dílny SUDOPu PRAHA.

<https://www.metrostav.cz/cs/pro-media/4028-most-pres-orlik-uz-ma-hotovou-nosnou-konstrukci.-v-srpnu-prestanou-jezdit-vlaky-pres-ten-puvodni>