

Stavbaři Metrostavu překlenují Orlík největším železobetonovým obloukem v Česku

19.12.2023 - Radim Mana | Metrostav

„Tak složitou letmou betonáž jsem ještě nedělal, a to jsem se osobně podílel i na mostu přes Opárenské údolí. Na Orlíku se oblouk klene u paty pod úhlem téměř 45 stupňů, profil k vrcholu mírně ubíhá, a ještě k tomu jím vede komora o výšce 1,5 m a šířce 3,8 m. Pracovně jí říkáme duše,“ prozrazuje stavbyvedoucí Roman Šimáček ze společnosti TBR Metrostav a dodává: **„Postupovali jsme po zhruba šestimetrových záběrech souběžně z obou břehů pomocí dvou na míru vyrobených padesátitunových betonářských vozíků. Oblouk jsme museli velmi důkladně armovat, spotřebovali jsme přes 500 tun ocelové výztuže! Nejobtížnější bylo dodržet polygonální tvar i centimetrovou přesnost konstrukce a vyrovnat se s výkyvy teplot a s tím související roztažností materiálů.“**

Kolemdoucí laik by v současnosti snadno podlehl dojmu, že nový obloukový most se bude množstvím kotvicích závěsů podobat například Trojskému mostu v Praze. Ve skutečnosti však ocelová lana na Orlíku drží konstrukci pouze dočasně po dobu výstavby a propojení oblouku. Po Novém roce je stavbaři demontují, stejně jako dva provizorní betonové pylony, k nimž jsou lana ukotvena. Zajímavostí je, že náklon těchto pylonů při napínání lan v extrémech dosahoval až devět centimetrů! V další fázi výstavby vybudují stavbaři pilíře a dokončí nosnou konstrukci, která bude ležet právě na hotovém oblouku. 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. 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.

<https://www.metrostav.cz/cs/pro-media/3902-stavbari-metrostavu-preklenuli-orlik-nejvetsim-zelezobetonovym-obloukem-v-cesku>