

Nový kolos nad Orlíkem. Největší železobetonový oblouk v Česku pohledem z dronu

- CZ24 News | 7. ledna 2024

ČESKO: Stavbaři v prosinci minulého roku dokončili betonáž nového železobetonového oblouku, který se klene nad přehradní nádrží Orlík. Jeho rozpětí činí 156 metrů, jedná se tak o největší železobetonový oblouk v Česku. Oblouk je součástí nově budovaného železničního mostu, ten by měl nahradit stávající ocelový most z 19. století. Vlaky z Tábora na Písek by po novém mostě měly začít jezdit koncem roku 2024.

Svým rozpětím nový železobetonový oblouk překonává dosavadního rekordmana, Podolský most, a to o šest metrů. Stavbaři na něj celkem spotřebovali 500 tun ocelové výztuže, přičemž samotná stavba byla velmi složitá. Stavbaři totiž za pomoci dvou padesátitunových vozíků postupovali po jednotlivých úsecích, a to z obou břehů současně.

„Tak složitou letmou betonáž jsem ještě nedělal, a to jsem se osobně podílel i na mostu přes Opárenské údolí,“ uvedl stavbyvedoucí Roman Šimáček ze společnosti TBR Metrostav. „Oblouk se u paty klene pod úhlem téměř 45 stupňů, je dutý a také průchodný. Vede jím komora o výšce 1,5 metru a šířce 3,8 metru. Pracovně jí říkáme duše,“ dodává Šimáček.

Na videu lze vidět ocelová lana, která konstrukci drží. Po dokončení výstavby budou demontována. K tomu by mělo dojít v následujících týdnech a odstraněny budou i betonové pylony, ke kterým jsou lana ukotvena. V extrémech dosahoval náklon pylonů při napínání lan až devět centimetrů.

V následující fázi stavby budou vybudovány pilíře a bude dokončena nosná konstrukce, ta by měla přímo ležet na železobetonovém oblouku. Celkem se na stavbu spotřebuje až osm tisíc kubíků betonu a přes tisíc tun výztuže. Cena stavby vyjde na více než půl miliardy korun, jejím investorem je Správa železnic.



Foto: Metrostav, Novinky

Stavba mostu nad Orlíkem.

Nově budovaný železniční most se nachází pouhých devět metrů od původního mostu z 19. století, jeho technický stav je ale nevyhovující. Zároveň se na něj vztahuje památková ochrana, k jeho demolici tak v dohledné době pravděpodobně nedojde. V současnosti po ocelovém mostě jezdí sníženou rychlostí pouze osobní vlaky.

Nový most má především urychlit dopravu mezi Tábořem a Pískem. S touto tratí se totiž počítá jako s objízdou trasou během rekonstrukce koridoru z Českých Budějovic.

Stavební práce na mostě začaly už v roce 2021 a v lednu 2022 stavbaři začali budovat základy na obou březích přehrady. V srpnu tohoto roku by měla být dokončena nosná konstrukce. Spuštění zkušebního provozu je naplánováno na listopad. Stavba by měla být kompletně dokončena v létě příštího roku.

AUTOR: Martina Zmijarová

[ZDROJ](#)