

28. listopadu 2024

Unikátní most překlenul orlickou přehradu. Unese moderní vlaky a zrychlí dopravu

Správa železnic dnes slavnostně zahájila provoz na mostě přes vodní nádrž Orlík. Jeho železobetonový oblouk má rozpětí 156 metrů a je tak největší v Česku. Nový most, nazvaný Schwarzenberský, umožní nasazení moderních souprav na osobních vlacích, zkrácení jízdních dob a také obnovení nákladní dopravy na celé trati z Tábora do Písku. Stavba začala v lednu 2022, celkové náklady dosahují téměř 685 milionů korun.

Železobetonová oblouková konstrukce vyrostla v těsné blízkosti stávajícího mostu z roku 1889. Minulou středu prošla zatěžovací zkouškou s využitím dvou historických lokomotiv, které disponují požadovanou hmotností.

„Dokončení mostu přinese cestujícím mezi dvěma významnými jihočeskými centry rychlejší jízdu vlakem a také větší pohodlí díky nasazení moderních souprav. Na trať se navíc může vrátit nákladní doprava. Most je připravený i na instalaci stožárů trolejového vedení v rámci výhledové elektrizace,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

Stavba mostu s výškou 69 metrů nad dnem Vltavy začala v lednu 2022 budováním základů. Na tábořské straně, kde jsou zasazeny hluboko do původní skalní stěny, bylo při trhacích pracích nutné použít odstřelny hornin. Pro tuto fázi stavby se využilo snížení hladiny Vltavy v souvislosti s výstavbou nového přelivu na hrázi orlické přehrady.

Následovala betonáž oblouku s využitím speciálního vozíku, který se posouval po už hotové části. Stavbaři nejprve provedli její vyztužení a následně zabetonovali. Po propojení oblouku se dokončila stavba mostovky nad obloukem.

„Současná výluka, během které došlo také k napojení koleje na novou trasu, skončí zítra odpoledne. Stavbařům pak zbývá dokončit jen terénní úpravy a rekultivaci území, tyto práce potrvají do jara příštího roku,“ popisuje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Zhotoviteli stavby jsou společnosti Metrostav TBR a Metrostav. Celková výše nákladů dosahuje 684 981 276 korun, jejich financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

„Tento projekt byl mimořádně náročný, zejména kvůli nutnosti odtěžení skalního masivu a provádění letmé betonáže. Oblouk mostu se u paty klene pod úhlem téměř 45 stupňů a vede jím průchozí komora o výšce 1,5 m a šířce 3,8 m. Museli jsme jej velmi důkladně armovat, což si vyžádalo přes 500 tun ocelové výztuže,“ uvedl Aleš Gothard, ředitel a předseda představenstva společnosti Metrostav TBR.

V případě historického mostu řeší Správa železnic převod vlastnických práv na spolek Viadukt, který jej hodlá spravovat a vytvořit z něj kulturní prostor a cyklostezku.