

ČERVENÁ NAD VLTAVOU, 19. října 2020

Správa železnic vyhlašuje tendr na nový most přes Orlík

Železniční přemostění u Červené nad Vltavou projde výraznou proměnou. Vyžaduje to stav ocelové konstrukce z roku 1889, která je již v nevyhovujícím stavu a limituje nasazení některých typů vozidel na celé trati Tábor – Písek. Nahrazena proto bude novým železobetonovým mostem, který bude postaven v těsném sousedství toho stávajícího. Správa železnic nyní hledá zhotovitele stavebních prací. Součástí nově vypsané zakázky je přitom podmínka, která stanovuje nejvyšší přípustnou nabídkovou cenu ve výši 458 425 830 korun bez DPH. Jde o druhé výběrové řízení, které Správa železnic v rámci tohoto projektu vypisuje.

Stávající mostní objekt má pět otvorů o celkové délce 280,2 m. Je tvořen v prvním a pátém mostním otvoru kamennou klenbovou konstrukcí a v druhém až čtvrtém otvoru ocelovou příhradovou konstrukcí. Výška mostu ode dna Vltavy k úrovni kolejí je 69,5 m. Pro nový návrh mostu byla navržena oblouková nosná konstrukce v hlavním mostním otvoru a trámová ve vedlejších mostních otvorech s horní mostovkou.

„S rozpětím oblouku 156 metrů a se vzepětím 34,7 metru se nový most po svém dokončení zařadí mezi největší oblouková mostní díla v České republice. Celková délka mostu přitom dosáhne 316,3 metru,“ popisuje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Stavba bude rozdělena do čtyř etap. Nejprve budou vystavěny opěry, pilíře a základy pat oblouku a nosné konstrukce krajních polí. V rámci druhé etapy se vybuduje zejména oblouková nosná konstrukce. Během následující fáze bude dokončena mostní konstrukce a v rámci hlavní výluky železničního provozu bude provedeno převedení trati do nové polohy. Současně také dojde k demontáži stávající ocelové konstrukce mostu, přičemž se předpokládá využití nové nosné konstrukce pro nakládku demontovaných dílců. Tento postup umožní minimalizovat výlukovou činnost. V rámci poslední etapy proběhnou dokončovací práce a rekultivace území stavby.

Provoz přes nejvyšší železniční most někdejší Českomoravské transversální dráhy byl zahájen v listopadu 1889. Od té doby nebyl nikdy rekonstruován. Převádí jednokolejnou železniční trať Tábor – Písek přes dnešní vodní nádrž Orlík, jedná se přitom o jediné přemostění Vltavy na železnici mezi Českými Budějovicemi a Prahou. Ze strategického hlediska má trať velký význam jako objízdná trasa zejména při výlukových pracích na páteřních tratích a pro mimořádné přepravy. Dnes je na mostě omezena rychlost na 30 km/h, jeho nosnost prakticky vylučuje provoz nákladních vlaků.