



Stavba železničního mostu přes orlickou přehradu

Realizace: 12/2021–07/2025

kód stavby: C-06

aktualizace: 13. 11. 2024



SPRÁVA
ŽELEZNIC





01



02

ÚVOD

Projekt řeší náhradu přemostění Orlické přehrady u Červené nad Vltavou na trati Tábor – Písek. Dosud používaný most pochází z roku 1889 a z technického hlediska již nevyhovoval dnešním požadavkům. Ze dvou možností – rekonstrukce a jeho náhrady – se ukázala jako ekonomičtější druhá varianta. Nový železobetonový obloukový most má rozpětí oblouku 156 metrů, jeho celková délka dosahuje 316 metrů. Stal se tak největším železobetonovým obloukem u nás.

01 – Nový most byl postaven hned vedle původního, vlaky po něm budou jezdit vyšší rychlostí.

02 – Napojení železniční trati na nový most si vyžádalo i úpravy jeho okolí.

03 – Největší železobetonový oblouk nejen na české železnici.



POPIS STAVBY

Stavba zahrnuje výstavbu nového železničního mostu přes vodní nádrž Orlík s navazující rekonstrukcí železničního svršku a spodku a souvisejících kabelových vedení. Jako nejvhodnější řešení se ukázala novostavba celé mostní konstrukce v odsunuté poloze. Z architektonického hlediska navrhované řešení působí subtilním a dynamickým vzhledem a otevírá průhled údolím.

Nový most je jednokolejný s průběžným kolejovým ložem. V hlavním mostním otvoru je nosná konstrukce ze železobetonového oblouku s rozpětím 156 metrů. Celková délka nosné konstrukce bude 299 metrů. Maximální rychlost na novém mostě bude do 70 km/h, což odpovídá navazujícím směrovým poměrům na trati.

Nová spodní stavba je ze železobetonu s plošným založením na skalním podloží. Základové bloky pat oblouku se

postavily na březích vodní nádrže tak, aby byly nad úrovní tzv. zásobní hladiny. Při dosažení maximální úrovně hladiny vodní nádrže budou základy oblouku částečně zatopeny s tím, že k zatopení samotného oblouku nedojde. Díky pilířů jsou členěné ze dvojice stopek s propojením stěnou. V místě základů opěr bylo provedeno kotvení zpětných lan pro vyvážení oblouku při jeho výstavbě.

Na dokončení celé nové mostovky včetně vrcholu oblouku navázala betonáž říms, úprava povrchů betonu či sanace technologických otvorů. Během výluky pak došlo k napojení trati na nový most. Následovat budou ještě dokončovací práce a úprava přístupových cest. Nový most zajistí vyšší bezpečnost provozu, zkrátí se jízdní doby vlaků a sníží vliv vibrační a hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů.

Navrhované řešení také umožní umís-

tění trakčního vedení pro výhledovou elektrizaci trati.



Stav přípravy / realizace:	EIA	ZP	UR	SP	VZ	ZS	UP
	–	09/2018	10/2020	10/2020	06/2020	12/2021	07/2025

Význam zkratk: EIA: stanovisko EIA; ZP: schválení záměru projektu; UR: vydání územního rozhodnutí; SP: vydání stavebního povolení; VZ: vyhlášení výběrového řízení; ZS: zahájení výstavby; UP: uvedení do provozu

Údaje o stavbě:

název stavby:	Rekonstrukce mostu v km 41,791 trati Tábor–Písek
druh stavby:	rekonstrukce železničního mostu
místo stavby:	železniční trať Tábor – Písek, Jihočeský kraj
rozsah stavby:	délka mostu: 296 m rozpětí oblouku: 156 m výška nad dnem Vltavy: 69,3 m
stav realizace:	v realizaci
zhotovitel dokumentace:	SUDOP PRAHA a.s.
zhotovitel stavby:	Metrostav TBR a.s. a Metrostav a.s.
objednavatel stavby:	Správa železnic, státní organizace
náklady stavby:	684 981 276 Kč bez DPH

Tento leták byl aktualizován v listopadu 2024. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační. Přesný termín realizace bude záviset na výši přidělených finančních prostředků.