

PÍSEK, 15. června 2020

## **Správa železnic hledá zhotovitele nového mostu u Červené nad Vltavou**

Správa železnic plánuje ještě letos zahájit rekonstrukci přemostění u Červené nad Vltavou. V těchto dnech vyhlásila tendr na zhotovitele prací. Stávající ocelová konstrukce z roku 1889 již nevyhovuje požadavkům na rychlost a zatížitelnost, proto ji nahradí novostavba železobetonového obloukového mostu s rozpětím oblouku 156 metrů. Zahájení prací se plánuje letos v listopadu, dokončení v červnu 2024. Celkové náklady dosahují výše 470 milionů korun.

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 přitom na mostě omezena rychlost na 30 km/h, jeho nosnost prakticky vylučuje provoz nákladních vlaků.

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 trémová ve vedlejších mostních otvorech s horní mostovkou. V hlavním mostním otvoru je navržena nosná konstrukce ze železobetonového oblouku na rozpětí 156 m a se vzepětím 34,7 m. Díky svému rozpětí se most po dokončení zařadí mezi největší oblouková mostní díla v České republice. Délka přemostění dosáhne 296,8 m, celková délka mostu pak 316,3 m.

Z hlediska železniční dopravy půjde o jednokolejný most s průběžným kolejovým ložem v odsunuté poloze přibližně 10 m severně od stávajícího přemostění. Jeho 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 tratě 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.