

# Viadukt Millau

---

## Nová dopravní spojnice severu s jihem

16. prosince byl otevřen viadukt Millau. Tradiční zácpy mezi městy Aguessac a La Cavalerie jsou od této chvíle minulostí. Viadukt, který nad údolím řeky Tarn sahá do výšky 343 m, byl posledním článkem doposud chybějícím na dálnici A75. Trasa mezi Clermont-Ferrandem a Béziers po této dálnici měří 340 km, a je tak nejkratší spojnici severu Francie se Španělskem. Od otevření viaduktu je trasa dálnic A10-A71-A75 nejkratší cestou z Paříže do Perpignanu. Je o 60 km kratší než cesta přes Lyon, což představuje úsporu zhruba půl hodiny jízdy. A to nepočítáme čas, který se ušetří tím, že se již nebudou tvořit zácpy v Millau. Při prázdninovém střídání turnusů se tak cesta zkrátí o několik hodin.

*Dépouillement v první větě, ztrácí se à la circulation. Jednoduchá transpozice prázdninový – en vacances. Perifrastický opis (podle Šabršuly) z la Méridienne se stala spojnice severu Francie se Španělskem. Modulace: plusieurs heures seront économisées – cesta se zkrátí o několik hodin.*

Co se týká finanční stránky, jednoznačně ušetříte. Dálnice A75 je po celé délce nezaplatněná, mýtné se platí pouze na viaduktu Millau. Pro cestu z Paříže do Perpignanu je tedy pro osobní vozidla trasa A71-A75 téměř o 15 eur levnější než A6-A7-A9.

*Modulace les économies sont importantes - jednoznačně ušetříte. Fakultativní diluce avoisine – je téměř. Obligatorní diluce Côté tarif – Co se týká finanční stránky.*

Dálnice A75 s viaduktem Millau, která je daleko od ostatních přeplněných dálnic, zapadá dokonale do krajiny. Vede překrásnou pahorkatinou a nabízí ideální podmínky pro dopravu.

*Dépouillement slova paysage.*

## Historie

### Nevšední příběh výjimečného díla

První návrhy trasování vznikly v roce 1987 a stavba byla dokončena v prosinci 2004. Celých sedmnáct let studií a stavebních prací bylo zapotřebí, než chybějící článek A75 spatřil světlo světa. Viadukt Millau, někdy nazývaný Pont du Gard 21. století, představuje výsledek mnoha etap práce. Klíčovou úlohu v každé z nich hrála přesnost, preciznost a profesionalita. Kdyby tyto podmínky nebyly splněny, nedostalo by se toto výjimečné dílo nikdy do knihy rekordů.

*Antonymická modulace: été nécessaires – bylo zapotřebí. Modulace voir le jour – spatřit světlo světa.*

## Čtrnáct let příprav na fantastické dobrodružství

**1987** Světlo světa spatřily první návrhy úseku dálnice A75, který by spojil náhorní plošinu Rouge na severu s krasovým územím Larzac na jihu. Vzniklo několik návrhů, jak překonat údolí řeky Tarn, ať už východně, nebo západně od města Millau.

1994 Je rozhodnuto. Most se postaví pár kilometrů po proudu od města.

*Transpozice: à l'est ou à l'ouest – východně nebo západně Kontrace: la décision est prise – Je rozhodnuto.*

**1996** Ve výběrovém řízení zvítězilo řešení, se kterým přišli Michel Virlogeux, hlavní projektant společnosti Ponts et Chaussées, a architekt Sir Norman Foster. Pod aveyronským nebem vyroste víceplošné zavěšené umělecké dílo. Výběrovou komisi okouzila jeho krása a včlenění do krajiny. Dala mu přednost před čtyřmi dalšími projekty, kterými byly most se stálou šířkou, most s proměnlivou šířkou, viadukt, jehož závěsy by byly napnuty pod mostovku, a dílo s jediným obloukem.

*Kontrace: un appel d'offres – výběrové řízení. Modulace: multihaubané – víceplošné zavěšené.*

1998 Vláda udělila na výstavbu a provoz viaduktu koncesi, která je stanovena na 75 let.

2001 Po říjnovém výběrovém řízení se státní správa rozhodla pro spojení betonových pilířů a ocelové mostovky, které navrhovala skupina Eiffage. Beton vyhovuje všem požadavkům na odolnost a trvanlivost. Ocel pak umožní konstrukci tenké a lehké mostovky.

*Dépouillement slova durée. Transpozice en octobre – říjnový. Kontrace de faible poids – lehký.*

## Gigantické dílo za tři roky

### Beton...

Od jara 2002 začínají k nebi vyrůstat první pilíře viaduktu Millau. Ve stejnou dobu se na okolních vápencových plošinách začíná budovat ukotvení mostovky (mostní opěra). Na zemní práce stačilo pár týdnů. Dvanáct měsíců po začátku prací překročil pilíř P2 hranici 100 m. O rok později, 9. prosince 2003, jsou v termínu dokončené veškeré betonářské práce! Navíc byl vytvořen rekord – pilíř dosahující výšky 245 m je nejvyšší na světě.

*Dépouillement slovesa réaliser. Modulace accroché – šplhající.*

### Ocel...

Se spojováním (jednotlivých dílů) mostovky se začíná v létě 2002. Nedaleko mostních opěr vznikla dvě pracoviště pod širým nebem. První úsek mostovky vyráží na cestu do prázdná dne 25. března 2003 – první vysunutí je úspěšné. Ve čtyřtýdenních intervalech jich pak následuje ještě sedmnáct. Dne 28. května 2004, přesně ve 14:12, dochází ve výšce 270 m nad řekou Tarn ke spojení severní a jižní části mostovky. Úkol splněn.

*Dépouillement slova **clavage**, které nemá vhodný český ekvivalent, uzavření klenby, které nabízí technický slovník<sup>1</sup>, se nehodí. Modulace à l'assaut – na cestu.*

### A pak se vše spojí

Dne 29. května 2004, čtyřicet hodin po spojení, začíná umístování pylonů; potom přichází na řadu 154 závěsů, které podpírají mostovku. Vše je hotovo během tří měsíců. Koncem září 2004 byla na mostovku položena svrchní vrstva. Následuje dokončení vozovky (nátěr, bezpečnostní zařízení), instalace bezpečnostních systémů, osvětlení, dokončení mýtnice a 16. prosince 2004 je vše připraveno na zprovoznění viaduktu.

*Modulace suivie de la pose - potom přichází na řadu. Modulace synekdochou **barrière de péage** – mýtnice.*

## Základní údaje

### Proslulý viadukt

Viadukt Millau představuje završení legendy. Na cestě od návrhu po realizaci provázelo most několik stovek lidí, kteří spojili své síly a schopnosti a přispěli ke vzniku tohoto unikátního díla. Ve vrcholné fázi na stavbě pracovalo zhruba 600 dělníků. Aby byla gigantická betonovo-ocelová stavba na milimetr přesná, používaly se nejmodernější technologie (laser, GPS atd.). A tohle všechno se stihlo za pouhé tři roky, od prosince 2001 do prosince 2004.

*Nepovinné etoffement: **géant** – **gigantická stavba**. Modulace: **au plus fort des travaux** – **ve vrcholné fázi**. Transpozice syntaktická: **De sa conception à sa réalisation, plusieurs centaines d'hommes** – **Na cestě od návrhu po realizaci provázelo most několik stovek lidí.***

### Viadukt v číslech

Délka: 2460 m

Šířka: 32 m

Maximální výška: 343 m, což je o 19 m víc, než má Eiffelova věž

Sklon: 3,025%, v severojižním stoupání ve směru z Clermont-Ferrandu na Béziers

Poloměr zakřivení: 20 km

Výška nejvyššího pilíře (P2): 245 m

Výška pylonů: 87 m

Počet pilířů: 7

Délka mostních polí: 2 krajní pole 204 m, 6 středních polí 342 m

Počet úponů: 154 (11 párů na každém pylonu, všechny leží v jedné rovině)

Nosnost závěsů: 900 tun až 1200 tun u těch nejdelších

Váha ocelové mostovky: 36 000 tun, to je pětinasobek hmotnosti Eiffelovy věže

Množství betonu: 85 000 m<sup>3</sup>, což odpovídá 206 000 tunám

Náklady na stavbu: 400 milionů eur

---

<sup>1</sup> GOTTWALD, Jiří; JOUKLOVÁ, Zdeňka; NAXEROVÁ, Anna. *Francouzsko-český technický slovník = : Dictionnaire technique français-tchèque*. 1. vyd. Praha : Státní nakladatelství technické literatury, 1963. 822 s

Doba trvání koncese: 78 let – 3 roky stavby a 75 let provozování

Záruka na dílo: 120 let

*Tento odstavec je seznamem nevětných (neslovesných) konstrukcí, z čehož vyplývá, že dochází k menším změnám a posunům ve větné hierarchii. Lexikální modulace: **nosnost závěsů** proti doslovnému **napětí závěsů**. Syntaktická transpozice mění **soit** na **což je**, popř. **to je**. Diluce **la travée – mostní pole**.*