



3/2023

V Praze 15. února 2023

Tisková zpráva České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT)

## **Nuselský most, jedna z klíčových inženýrských staveb Prahy, slaví 50. výročí provozu. S cestujícími i svým tvůrcem**

Most přes nuselské údolí se hned od svého zpřístupnění 22. února 1973 stal nedílnou součástí pražského dopravního systému. Od té doby zažívá stále větší nápor vozidel – každý den přes něj projede 160 000 automobilů všech kategorií! O jeho kvalitách svědčí fakt, že během 50 let provozu nedoznal žádných zásadních rekonstrukcí. Příběh Nuselského mostu přibližuje až do 3. března výstava v budově Městského úřadu Prahy 2 na nám. Míru.

*„Pokud jde o tvar mostu, myslím si, že když by se navrhoval dnes, pohledově by se příliš nelišil od našeho soutěžního řešení z konce 50. let.“* Těmito slovy se ohlíží nad jednou z nejdůležitějších dopravních staveb Prahy, Nuselským mostem, jeden ze dvou hlavních spoluautorů návrhu – Ing. Jan Vítka, DrSc. (\*1925), autorizovaný inženýr pro obor Mosty a inženýrské konstrukce, člen České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT).

Chybělo však málo a obyvatelé i návštěvníci Prahy by nad nuselským údolím jezdili po ocelovém mostě. Právě tento návrh získal nejvyšší ocenění v celostátní soutěži na Nuselský most, kterou Praha vyhlásila v roce 1958. Ocelová konstrukce se ale nerealizovala z lakonického důvodu – chyběla ocel a přednost tehdy dostal Žďákovský most nad Orlickou přehradou. Právě finanční hledisko bylo jedním z důvodů volby dalšího soutěžního návrhu v pořadí. Návrh Ing. Jana Vítka a Ing. Miroslava Sůry díky subtilnější hmotě přinesl významnou úsporu betonu i oceli. Cenově úsporná byla nejen jeho výstavba, ale jak se později ukázalo i následný provoz.

Návrh Ing. Vítka a Ing. Sůry byl přitom v mnoha ohledech novátorský – obsahoval zcela nové řešení stavebního postupu, které bylo u tak širokého mostu výhodné pohledově i technicky. Úzký monolitický tubus, betonovaný letmo, byl spojitou nosnou konstrukcí beze spár nad podporami. K ní byly dodatečně připojeny boční prefabrikované konzoly na plnou šířku mostu. Takový postup se tehdy nepraktikoval ani v zahraničí.

*„Trať metra jsme umístili do tubusu, který je součástí mostu a přímo navazuje na stanici Vyšehrad. Uzavření tunelu bylo výhodnější z hlediska teplotních podmínek pro provoz metra i z hlediska jeho hlučnosti vůči okolí. Kromě toho betonový most více tlumí i hluk silničního provozu. Jsem také názoru, že do městského prostředí je betonový most vhodnější, protože více*

*odpovídá ostatní zástavbě. V ocelové variantě tomu tak nebylo a při pohledu na most ze stran by bylo vidět pojíždějící vlaky metra,“* vzpomíná po 50 letech na otevření Nuselského mostu pro dopravu Ing. Jan Vítek, DrSc.

Oba autoři se na návrhu řešení podíleli stejnou měrou. Ing. Vítek se více věnoval celkové podobě mostu a jeho vzhledu a konstrukčnímu řešení s přihlédnutím k jeho okolí, Ing. Sůra zase statickému výpočtu. Vypracovat prováděcí projekt tak náročného mostu byl ale úkol celého oddělení projektové organizace trvající po dobu více let. Dostal ho tehdy **Pražský projektový ústav**, pozdější PÚDIS, který měl volnou kapacitu a dost kvalitních inženýrů pro tak náročné zadání.

**Karel Chalupský** byl vedoucím projektové skupiny a staral se hlavně o organizační záležitosti. **Vojtěch Michálek** byl hlavním projektantem a konstrukčně upravil projekt mostu podle nových předpokladů (např. jiné zatížení soupravou metra, zakládání stavby a dalších dodatečných podmínek). **Jiří Hejnic** velmi úspěšně zvládl náročné výpočty. Architekt **Stanislav Hubička** dbal na to, aby jak celek, tak i všechny detaily konstrukce byly esteticky co nejhodnější, a to se mu podařilo. Jeho rukopis se promítl mimo jiné do podoby stanice Vyšehrad. Dopravní provoz na mostě a okolních komunikacích řešil **Svatopluk Kobr**. Během realizace se do projektování zapojily další desítky inženýrů, stavbařů a dalších specialistů. Hlavním dodavatelem byly **Stavby silnic a železnic**.

Zprovoznění Nuselského mostu předcházela řada ověřovacích a zatěžkávacích zkoušek, na nichž se podílel také Kloknerův ústav ČVUT. Výstava v budově úřadu MČ Praha 2 připomíná, že se zatěžkávací zkoušky po dokončení mostu zúčastnilo 66 vojenských tanků T-55, s odstupem i celá flotila naložených nákladních vozů Tatra. Veškeré výsledky dopadly lépe než kalkulované modely. Také proto mohl být most 22. února 1973 po téměř 8 letech výstavby zpřístupněn pro automobily a v květnu 1974 jím projela i první souprava metra.

*„I po 50 letech je provozně plně vyhovující, odpovídá očekávanému velkému zatížení vozidly a hustotě dnešního provozu. Je velmi pravděpodobné, že vydrží déle než dalších 50 let. Pro představu uvažme, že když se setkají v jednom poli uprostřed mostu dvě protijedoucí soupravy metra naplněné lidmi, vznikne zatížení přes 500 tun, a to nepočítáme další zatížení nemalým silničním provozem nahoře. Z počátku mostem jezdily staré těžké vozy metra, dnes je to poněkud méně. Průhyby mostní konstrukce jsou nepatrné a nedávná oprava se týkala především nenosných konstrukcí: vozovek, chodníků, dilatačních zařízení, osvětlení, zábradlí a potřebné ochrany proti možnosti skoku z mostu,“* vysvětluje Ing. Vítek.

Nuselský most plně potvrdil předpoklad nižších nákladů na údržbu betonových mostů. To se ukázalo zejména v porovnání s vynikající konstrukcí ocelového Žďákovského mostu, kde náklady na rekonstrukci včetně jeho nutných nátěrů byly vysoké.

Obdobně jako Ing. Vítek se i řada dalších současných inženýrů i historiků architektury domnívá, že v polovině 60. let minulého století byl vybrán nejlepší návrh nejpovolanějších autorů. *„Díky novým technologiím, materiálům, technologickým postupům, softwaru i zkušenostem od té doby vznikla na našem území řada výjimečných mostních konstrukcí. Je ale dobré připomenout, že právě Nuselský most je ikonou své kategorie, která stále oslovuje nové generace projektantů*

*a stavbařů v Česku i v zahraničí. A tím pádem zůstává úchvatnou ukázkou umění a vědomostí, a také odvahy, zdejších inženýrů a techniků,*“ uzavírá **Ing. Robert Špalek**, předseda ČKAIT.

*„Praha 2 si je jubilea této významné dopravní stavby vědoma a nezapomněla si ho připomenout, a to výstavou v 1. patře radnice na náměstí Míru. Je nám ctí, že nám tuto výstavu, kterou před 8 lety pomáhala vytvořit Šárka Hubičková, snacha architekta Stanislava Hubičky, s velkou laskavostí zapůjčil Archiv Národního technického muzea. Vernisáž výstavy, jež proběhla 8. února 2023, byla také místem jedinečného zážitku ze setkání s Ing. Janem Vítkem, DrSc., který výstavu uvedl a zavzpomínal na vznik této „Stavby století“, jak zní titul, který Nuselský most obdržel v roce 2000. Zájemci si mohou výstavu na radnici Prahy 2 prohlédnout do 3. března 2023,“* doplnil **Jaroslav Šolc**, radní pro kulturu MČ Praha 2.

Pro více informací kontaktujte:

Ing. Markéta Kohoutová  
vedoucí Tiskového oddělení ČKAIT  
Tel: 227 090 227, 773 222 338, [mkohoutova@ckait.cz](mailto:mkohoutova@ckait.cz)

Jiří Hlinka – Community, s. r. o.  
Externí komunikace  
Tel: 602 226 913, [jhlinka@ckait.cz](mailto:jhlinka@ckait.cz)

[www.ckait.cz](http://www.ckait.cz) | [Facebook ČKAIT](#) | [YouTube ČKAIT](#)

**Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT)** sdružuje jako řádné členy autorizované inženýry a autorizované techniky. Do působnosti Komory náleží zejména péče o stavební kulturu a utváření prostředí; udělování autorizace; vedení veřejně přístupné databáze autorizovaných osob. ČKAIT je veřejnoprávní stavovská organizace, která vznikla v roce 1992 na základě autorizačního zákona č. 360/1992 Sb., jako samosprávná profesní organizace s přeneseným výkonem působnosti státní správy. Členskou základnu Komory dnes tvoří více než 32 tisíc autorizovaných inženýrů a techniků, jimž byla udělena autorizace na základě úspěšného složení předepsané zkoušky odborné způsobilosti. Zákonem č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, došlo ve vybraných činnostech ve výstavbě k přenesení odborné odpovědnosti na fyzické osoby: autorizované architektky, inženýry, techniky a stavitele. Sídlo Komory je v Praze. ČKAIT navazuje na stavovskou organizaci, která byla zřízena před více než sto lety (1913) pod názvem Svaz českých úředně autorizovaných civilních inženýrů v Království českém.