



## Ohlas na tiskovou zprávu ČKAIT 3/2023

### Nuselský most slaví 50. výročí provozu. S cestujícími i svým tvůrcem

Vysvětlení zkratk:

RU: registrovaný uživatel

GRP: kumulovaná sledovanost v populaci

AVE: finanční zhodnocení mediálních aktivit

### Internet

#### **Nuselský most oslavil padesátku. Uvnitř jezdí metro a za oběť mu padl fotbalový stadion**

25.02.2023 cc.cz - CzechCrunch ~ Eliška Nová ~ Celková návštěvnost: 1 458 135 ~ RU / měsíc: 1 109 654 ~ RU / den: 73 568 ~ Vydavatel: czechcrunch.cz ~ AVE: 80 000,00 Kč ~ GRP: 0,82

#### **Unikátní stavba metra, tubus pod Vltavu nejdříve postavili v suchém doku**

23.02.2023 bydleni.idnes.cz ~ RU / měsíc: 520 716 ~ RU / den: 46 514 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 79 000,00 Kč ~ GRP: 0,52

#### **Unikátní stavba metra, tubus pod Vltavu nejdříve postavili v suchém doku**

23.02.2023 zpravy.iDNES.cz ~ Celková návštěvnost: 6 533 564 ~ RU / měsíc: 3 802 122 ~ RU / den: 683 451 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 99 000,00 Kč ~ GRP: 7,59

#### **Unikátní stavba metra, tubus pod Vltavu nejdříve postavili v suchém doku**

23.02.2023 bydleni.idnes.cz ~ RU / měsíc: 520 716 ~ RU / den: 46 514 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 79 000,00 Kč ~ GRP: 0,52

#### **Unikátní stavba metra, tubus pod Vltavu nejdříve postavili v suchém doku**

23.02.2023 zpravy.iDNES.cz ~ Celková návštěvnost: 6 533 564 ~ RU / měsíc: 3 802 122 ~ RU / den: 683 451 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 99 000,00 Kč ~ GRP: 7,59

#### **Nuselský most slaví 50 let. Původně měly uvnitř jezdit tramvaje**

22.02.2023 tnbiz.cz ~ RU / měsíc: 56 676 ~ RU / den: 4 269 ~ Vydavatel: Mediafax ~ AVE: 2 000,00 Kč ~ GRP: 0,05

#### **„Nuselák“ slaví 50 let. S kamerou jsme se podívali do jeho útroby**

22.02.2023 novinky.cz ~ Filip Šára, Marek Tereba ~ Celková návštěvnost: 151 311 588 ~ RU / měsíc: 5 608 102 ~ RU / den: 2 082 124 ~ Vydavatel: Borgis, a.s. ~ AVE: 99 000,00 Kč ~ GRP: 23,13

#### **„Nuselák“ slaví 50 let. S kamerou jsme se podívali do jeho útroby**

22.02.2023 novinky.cz ~ Filip Šára, Marek Tereba ~ Celková návštěvnost: 151 311 588 ~ RU / měsíc: 5 608 102 ~ RU / den: 2 082 124 ~ Vydavatel: Borgis, a.s. ~ AVE: 99 000,00 Kč ~ GRP: 23,13

#### **Nuselský most se otevřel před padesáti lety. A stále skvěle funguje**

22.02.2023 bydleni.idnes.cz ~ RU / měsíc: 520 716 ~ RU / den: 46 514 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 79 000,00 Kč ~ GRP: 0,52

#### **Nuselský most se otevřel před padesáti lety. A stále skvěle funguje**

22.02.2023 zpravy.iDNES.cz ~ Celková návštěvnost: 6 533 564 ~ RU / měsíc: 3 802 122 ~ RU / den: 683 451 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 99 000,00 Kč ~ GRP: 7,59

#### **Nuselský most slaví 50. výročí provozu. Vydrží nejméně další půlstoletí, ujišťuje jeho spoluautor**

22.02.2023 faei.cz ~ Celková návštěvnost: 762 810 ~ RU / měsíc: 26 844 ~ RU / den: 2 022 ~ Vydavatel: Finanční a ekonomický institut ~ AVE: 9 500,00 Kč ~ GRP: 0,02

#### **Nuselský most slaví 50 let. Původně měly uvnitř jezdit tramvaje**

22.02.2023 tn.cz ~ Jan Mareš ~ Celková návštěvnost: 15 514 249 ~ RU / měsíc: 2 942 884 ~ RU / den: 341 691 ~ Vydavatel: TV Nova s.r.o. ~ AVE: 19 000,00 Kč ~ GRP: 3,80

#### **Stavba století slaví 50 let**

21.02.2023 estateandbusiness.cz ~ Jana Chuchvalcová ~ Celková návštěvnost: 36 215 ~ RU / měsíc: 29 861 ~ RU / den: 1 863 ~ Vydavatel: A 11, spol. s r.o. ~ AVE: 15 000,00 Kč ~ GRP: 0,02

#### **Nuselský most stojí už půl století. Skokem z něj ukončily svůj život stovky lidí**

21.02.2023 prazsky.denik.cz ~ Milan Holakovský ~ RU / měsíc: 467 459 ~ RU / den: 63 201 ~ Vydavatel: VLTAVA LABE MEDIA, a.s. ~ AVE: 5 990,00 Kč ~ GRP: 0,70

#### **Nuselský most stojí už půl století. Skokem z něj ukončily svůj život stovky lidí**

21.02.2023 denik.cz + 10 regionálních variant ~ Milan Holakovský ~ Celková návštěvnost: 20 913 932 ~ RU / měsíc: 3 809 380 ~ RU / den: 515 053 ~ Vydavatel: VLTAVA LABE MEDIA, a.s. ~ AVE: 49 000,00 Kč ~ GRP: 5,72

#### **Nuselský most měl být celý z ocele. Té však bylo málo, přednost dostala jiná stavba**

21.02.2023 prazskypatriot.cz ~ Karel Netolický ~ ~ Celková návštěvnost: 248 540 ~ RU / měsíc: 201 081 ~ RU / den: 11 575 ~ Vydavatel: Pražský Patriot s. r. o. ~ AVE: 10 000,00 Kč ~ GRP: 0,13

#### **Nuselský most měl být celý z ocele. Té však bylo málo, přednost dostala jiná stavba**

21.02.2023 prazskypatriot.cz ~ Karel Netolický ~ ~ Celková návštěvnost: 248 540 ~ RU / měsíc: 201 081 ~ RU / den: 11 575 ~ Vydavatel: Pražský Patriot s. r. o. ~ AVE: 10 000,00 Kč ~ GRP: 0,13

#### **Nuselský most slaví 50. výročí provozu**

20.02.2023 silnice-zeleznice.cz ~ RU / měsíc: 37 292 ~ RU / den: 2 809 ~ Vydavatel: Bauer Media, v.o.s. ~ AVE: 1 500,00 Kč ~ GRP: 0,03

#### **Nuselský most slouží 50 let. Podobu dostal díky soutěži. Dnes bych jej navrhl stejně, jako tenkrát, říká autor**

18.02.2023 estav.cz ~ Celková návštěvnost: 321 800 ~ RU / měsíc: 254 270 ~ RU / den: 11 687 ~ Vydavatel: estav.cz ~ AVE: 3 000,00 Kč ~ GRP: 0,13

#### **Nuselský most slaví 50. výročí provozu**

16.02.2023 imaterialy.cz ~ RU / měsíc: 243 470 ~ RU / den: 18 339 ~ Vydavatel: Business Media CZ, spol. s r.o. ~ AVE: 5 000,00 Kč ~ GRP: 0,20

#### **Nuselský most slaví 50. výročí provozu**

16.02.2023 dumabyt.cz ~ RU / měsíc: 145 426 ~ RU / den: 10 954 ~ Vydavatel: Business Media CZ, spol. s r.o. ~ AVE: 25 000,00 Kč ~ GRP: 0,12

### **Chybějící ocel i testovací tanky. Klíčová dopravní stavba Prahy slaví padesátiny**

15.02.2023 asb-portal.cz ~ RU / měsíc: 50 000 ~ RU / den: 3 712 ~ Vydavatel: Jaga Media, spol. s r.o. ~ AVE: 22 500,00 Kč ~ GRP: 0,04

### **Nuselský most slaví 50. výročí provozu. Klíčová inženýrská stavba Prahy mohla být i ocelová**

15.02.2023 vecerni-praha.cz ~ RU / měsíc: 186 253 ~ RU / den: 13 256 ~ Vydavatel: Spolek Křídla Života ~ AVE: 5 000,00 Kč ~ GRP: 0,15

### **Výstava připomíná 50 let Nuselského mostu. Měl být původně ocelový**

15.02.2023 zdopravy.cz ~ Celková návštěvnost: 1 260 000 ~ RU / měsíc: 149 157 ~ RU / den: 11 235 ~ Vydavatel: zdopravy.cz ~ AVE: 15 000,00 Kč ~ GRP: 0,12

### **Stavitel**

15.02.2023 stavitel.cz ~ RU / měsíc: 154 964 ~ RU / den: 8 611 ~ Vydavatel: Business Media One, s. r. o. ~ AVE: 5 000,00 Kč ~ GRP: 0,10

## **Televize**

### **Půlstoletí Nuselského mostu**

22.02.2023 TV Nova ~ Pořad: 19:30 Televizní noviny ~ Sledovanost pořadu: 869 949 ~ Provozovatel: TV Nova s.r.o. ~ AVE: 1 394 081,00 Kč ~ GRP: 9,67

### **Půlstoletí Nuselského mostu**

22.02.2023 TV Nova ~ Pořad: 17:00 Odpolední Televizní noviny ~ Sledovanost pořadu: 363 076 ~ Provozovatel: TV Nova s.r.o. ~ AVE: 377 467,00 Kč ~ GRP: 4,03

### **Půlstoletí Nuselského mostu**

22.02.2023 TV Nova ~ Pořad: 12:00 Polední Televizní noviny ~ Sledovanost pořadu: 304 632 ~ Provozovatel: TV Nova s.r.o. ~ AVE: 260 850,00 Kč ~ GRP: 3,38

## **Tištěná média**

### **Nuselský most změnil město**

10.03.2023 5plus2 ~ JAN BOHATA ~ Vytištěno: 469 454 ~ Čtenost: 697 724 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 110 557,13 Kč ~ GRP: 7,75

### **Nuselský most změnil panoráma metropole**

22.02.2023 Mladá fronta DNES ~ Jan Bohata ~ Vytištěno: 96 663 ~ Prodáno: 83 136 ~ Čtenost: 439 555 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 283 677,16 Kč ~ GRP: 4,88

---

**Celé znění zpráv**

## **Internet**

### **Nuselský most oslavil padesátku. Uvnitř jezdí metro a za oběť mu padl fotbalový stadion**

Asi tomu chtěl osud, že Nuselský most vypadá tak, jak vypadá. Návrh z předpjatého betonu skončil v soutěži až třetí, přesto už 50 let zdobí Prahu.

Mohl to být podobný příběh jako s Národní knihovnou. Do soutěže na budoucí přemostění mezi Karlovem a Pankrácem se přihlásilo třicet návrhů. Žádný však nesplňoval požadavky v zadání. Pozornost se tehdy upnula na místo druhé. Osud ale chtěl vidět Nuselský most v podobě, v jaké je dnes. A tak ani druhý návrh nakonec nebyl realizován.

Významná pražská spojnice v týdnu oslavila padesáté narozeniny. Nápad na přemostění nuselského údolí je však ještě starší. S prvním přišel v roce 1903 Jaroslav Marjanko, který chtěl nad údolí umístit obloukovou ocelovou konstrukci. Pravděpodobně navázal na debaty, které se objevovaly někdy od roku 1893, a to, jak dopravně připojit Pankrác. Tehdy ale na Pankráci stálo sotva pár domů a tak nápad a následně i samotný návrh zapadly. První soutěž byla vypsána až v roce 1927.

Některé skicy poslané do soutěže byly tehdy velmi odvážné. Jedna například počítala s obytnými domy vysokými šedesát metrů mezi nimiž by vedla trámová konstrukce. Jiný umisťoval do pilířů patrové garáže. K rozhodnutí o novém mostu však nedošlo.

Po válce se začalo na Pankráci stavět a potřeba mostu byla čím dál větší. V hlavách těch, kteří tehdy rozhodovali, se děly různé věci. Hovořilo se o tom, že by po mostě vedla druhá severojižní magistrála – navazující na dálnici D1 – a současně trasa podpovrchové dráhy. V každém směru měly být tři pruhy, počítalo se tedy s využitím ulic Legerova i Sokolská.

„Připomeňme si ještě tehdejší vidinu velkorysími stavebními přeměnami vytvořit z Prahy moderní socialistické velkoměsto. Plánovalo se, že bloky domů mezi ulicemi Legerova a Sokolská, postavené na místě zbouraných městských hradeb po roce 1875, se zboří a středem takto uvolněného prostoru povede jak magistrála, tak i podzemní dráha. Také se počítalo se zbouráním všech domů v Nuselském údolí a s parkovou úpravou na jejich místě,“ popisuje odborný časopis Stavebnictví.

A dodává: „Pro úplnost lze uvést, že ještě zásadnější proměny středu města byly připravovány studiemi na odstranění celé zástavby mezi ulicemi Hyberskou a Na Poříčí, včetně všech historických paláců a Masarykova nádraží až k vrchu Vítkovu, aby se získal dostatečný prostor pro realizaci velkého náměstí Budovatelů.“

K tomu naštěstí nedošlo, idea Nuselského mostu už se ale příliš nezměnila. Na pankrácké straně měl most navázat na ulici 5. května. A rozhodlo se také, že k rozdělení do ulic Legerova a Sokolská dojde na úrovni zástavby, nikoli ve vzduchu. Tím se zpečetil osud České dětské nemocnice.

Novoměstské budovy na hranici Nového města a Nuslí byly vybudovány jako sídlo moderní české pediatrie a byly dostavěny v roce 1902. O padesát let později tu bylo zřízeno sídlo Fakulty dětského lékařství Univerzity Karlovy. Dnes je na stejném místě silnice a poněkud nevzhledný park. K zemi šly také některé stavby pod mostem. „Nuseláku“ padl za oběť jeden celý blok a také fotbalové hřiště klubu SK Nusle. Dnes je tu Kongresový palác.

Z třiceti návrhů, které přišly v polovině roku 1959, jich bylo vybráno osm. Tři mosty byly ocelové, čtyři z předpjatého betonu a jeden návrh počítal se železobetonovým přemostěním. O rok později porota žádný z návrhů nevybrala, respektive neudělila první cenu. Pozornost se tak upřela na druhé místo. To byl návrh ocelového mostu.

Rozhodlo to, že ocele byl nedostatek a navíc už se velké množství spotřebovalo na v té době stavěný Žďákovský most u Orlické přehrady. Fanoušci kriminalistiky si nejspíš vzpomenou, že právě odsud shazovali Orličtí vrazi své oběti na dno nádrže. Ale zpátky k nuselskému údolí. Pozornost se tehdy přesunula ještě o jedno místo dál. Třetí pozici soutěže tehdy zaujímal most z předpjatého betonu od Jana Vítky a Miroslava Sůry, kteří předurčili, jak bude vypadat Nuselský most.

Jan Vítek se padesátého výročí stavby, které vtiskl podobu, dožil. Dnes je mu 97 let. Fanoušek předpjatého betonu a stavební inženýr je autorem i několika dalších mostů v Česku. Ze stejného materiálu navrhoval například také most u Želnavy, tam, kde se Vltava vlévá do Lipna, nebo dva mosty přes Vltavu a Otavu u Zvíkova.

„Pokud jde o tvar mostu, myslím, že kdyby se navrhoval dnes, pohledově by se příliš nelišil od našeho soutěžního řešení z konce padesátých let,“ uvedl Vítek pro **Českou komoru autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT)**, jejímž je stále členem. Nuselský most Vítek se Sůrou navrhli jako stavbu betonováním nosné konstrukce postupem letmo, tedy bez podpěrných skruží. Bylo to vůbec poprvé, kdy se tento postup na stavbě uplatnil.

Kromě vozovek na povrchu vede uvnitř tunelu také trať pro metro. Původně mělo jít o tramvaj, nakonec se ale rozhodlo o podzemce. Těsně za mostem se pak nachází stanice Vyšehrad. „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,“ uvedl Vítek pro **ČKAIT**.

Než se spustil provoz, k zátěžové zkoušce bylo použito 66 tanků. Most obstál. Byť byli Vítek se Sůrou jen autory návrhu mostu, který posléze vyprojektoval někdo jiný, na jeho otevření, které proběhlo 22. února 1973, tedy před padesáti lety, je nepozvali. Vítek se ale tenkrát jel po mostě projet. Široko daleko prý jel jen on sám a tak nedal blinkr, když chtěl přejet z pruhu do pruhu, aby rodině ukázal ten ohromný výhled dolů. „Za mnou se najednou objevili policajti a hned jsem dostal pokutu, že jsem prý neblinkal. Ale vždyť na tom mostě nikdo jiný nebyl!“, zavzpomínal Vítek pro podcast časopisu Reportér.

To dnes už by se něco takového nestalo. Denně tudy projede na 160 tisíc aut a také 750 souprav metra s více než 300 tisícovkami cestujících. Jde nejen o nejvytíženější most v Praze, ale také v celém Česku. Jedinou změnu, kterou by dnes Vítek na stavbě provedl, by byla její šířka. Už tenkrát navrhoval most širší, než jaký dnes je, podle autora by bylo dobré, kdyby na něm byly rozměrnější chodníky, aby se lidé mohli kochat výhledem a navzájem si nepřekáželi. S chodci to proto na mostě tak horké není.

Za těch padesát let stačila betonová stavba změnit jméno. Původně šlo o most Klementa Gottwalda. A také změnit pověst. Říkalo se mu totiž Most sebevrahů. Život si tady skokem do údolí vzaly až tři stovky lidí. Od roku 2007 je tu zábradlí, které prý nelze překonat. A tak je Nuselský most opět jen Nuselským mostem.

A jak je na tom jeho stav? To je otázka naprosto na místě, vzhledem k tomu, jak si stojí další podobné architektonické skvosty v hlavním městě, kde je v havarijním stavu Železniční most i ten Libeňský. Ten už se ale začal opravovat. „Nuselský most je zcela v pořádku a nevyžaduje žádné okamžité zásahy,“ ujišťuje náměstek primátora pro dopravu a bývalý primátor Zdeněk Hřib. Titul Stavba století, kterou most získal v roce 2000, je tak evidentně na místě. Drží.

<https://cc.cz/nuselsky-most-oslavil-padesatku-uvnitr-jezdi-metro-a-za-obet-mu-padl-fotbalovy-stadion/>

## Unikátní stavba metra, tubus pod Vltavu nejdříve postavili v suchém doku

23.02.2023 bydleni.idnes.cz ~ RU / den: 46 514 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 79 000,00 Kč ~ GRP: 0,52

Snad každý zná Tančící dům nebo obchodní dům Kotva. Ale víte, jak vypadají tunely metra pod Vltavou? Přitom jejich stavba byla mnohdy náročnější, protože se musely použít zcela nové a unikátní technologie, které předtím ještě nikdo nevyzkoušel.

Výstavba trasy metra C mezi stanicemi Holešovice a Kobylisy totiž probíhala v letech 2000 až 2003 zcela unikátním způsobem. Směrově a výškově zahnuté tubusy se vybetonovaly na běhu v suchém doku a potom nasunuly po betonovém úložišti do rýhy vyhloubené na dně řeky. Jako kdybyste vzali širokou trubku a pomocí lan ji po dně přitáhli z jednoho běhu na druhý. Jenže tak jednoduché to nebylo.

Hloubení rýhy v řece

Už na začátku byl takový „malý“ problém, stanice metra Nádraží Holešovice byla postavena dříve, než bylo jasné, zda trasa C přes Vltavu povede mostem, nebo tunelem. Pak se schválil projekt, který počítal s tím, že metro povede tunelem umístěným těsně pode dnem řeky a celá stavba proběhne v otevřené stavební jámě.

Jenže dodavatel stavby Metrostav přišel s jiným řešením, s variantou vysouvaných tunelů, která byla rychlejší a levnější. Investor projevil velkou odvahu, když dal přednost této variantě, protože řada technologií ještě nebyla vyzkoušená. Nikde. Jenže projekt sliboval i to, že se předpokládaná doba výstavby ze tří let zkrátí na dva roky. A to byl hodně pádný argument.

Aby se všechny problémy spojené s unikátní technologií výstavby vyřešily bezchybně, vznikla technická rada, kde byli odborníci z Metrostavu, autoři původní projektové dokumentace, experti z ČVUT i ze zahraničí.

Časosběrné video v úvodu článku vám přesně ukáže postup prací. Vysouvané tunely

Stavební inženýři se museli vypořádat s řadou záludností. Například s tím, že tunelové trouby jsou zakřivené v půdorysu i výškově, nebylo tedy možné použít klasické zaplavování. A tak autoři přišli s originální metodou pod vodou vysouvaných tunelů.

30 nejlepších

Vysouvané tunely byly vybrány ČKAIT – Českou komorou autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě - do přehledu 30 nejvýznamnějších realizací posledních 30 let.

Tunelové trouby tak neplavaly, ale svým zadním koncem se posouvaly po betonové dráze na definitivní místo v rýze vykopané ve dně řeky. Požadovaný tvar tunelových tubusů se vybetonoval ve stavební jámě na trojském břehu Vltavy.

Tunely se betonovaly v suchém doku, takže bylo možné zajistit vysokou kvalitu jejich provedení. Použití vodotěsného betonu a příslušných detailů zajišťujících vodotěsnost tunelů přispělo k jejich vysoké kvalitě a odbourání nákladů a problémů s hydroizolací, která zcela odpadla.

Výkopové práce se mohly omezit na minimum nutné k umístění tunelů do definitivní polohy v řece. A suchý dok? Ten nepředstavoval žádnou další práci navíc, protože vznikl v místě budoucích tunelů. Výkopy v řece (prováděly se z lodí) stačilo omezit na rýhu pro tunely, takže se minimálně omezil lodní provoz. Vytěžit se muselo 60 000 m<sup>3</sup> kamení ze dna Vltavy. Alternativní řešení se osvědčilo

Práce na výztuži stropní desky

„Projekt vysouvaných tunelů skončil jejich úspěšným dokončením i za podmínek ovlivněných povodní v srpnu 2002. Navržená technologie se osvědčila po všech stránkách. Způsob řízení projektu od vedení firmy až po posledního dělníka na stavbě se ukázal jako vhodný a lze jej doporučit i pro další stavby,“ říká profesor Jan L. Vítek, předseda technické rady a autor technologie výstavby pro stavbu vysouvaných tunelů (mimořádně jeho otec, Jan Vítek, je jedním z autorů Nuselského mostu).

Jiří Bělohav, výrobně-technický ředitel stavební společnosti Metrostav, se netají spokojeností s alternativním řešením. „My jsme tehdy ve výběrovém řízení nabídli realizaci stavby podle zadávací dokumentace, ale zároveň můj tým navrhl alternativní řešení, které by bylo bezpečnější, rychlejší i levnější. „

S nápadem zapustit tunel přišli jako první Jaromír Šob a Zdeněk Tobolka. „Zástupce investora, ředitel Bohumil Kvasnička, na mě pak požadoval, abychom se zavázali k tomu, že se pustíme do variantního řešení. Mojí pravou rukou při dotažení alternativního řešení byl Honza Vítek. Do týmu jsme přizvali i kolegy z Dánska, Holandska a Švýcarska,“ vypočítává Bělohav.

Vzpomíná i na průběh náročné stavby: „Druhý tubus jsme vysunuli na jeho pozici těsně před povodněmi. Tisíciletá voda, která před dvaceti lety zaplavila Prahu, však tunelu téměř neškodila. Tubus se posunul jen o 30 cm, což jsme snadno napravili. Kdybychom akceptovali původní řešení, byla by stavba dražší, trvala by déle a povodně by ji ještě o několik let prodloužily.“

Brzdná jednotka sestávala z velkého brzdného válce a brzdného bubnu. Brzdný válec sloužil k zajištění polohy tubusu v době, kdy nebyl v pohybu, k zabrzdění pohybu a k případnému pohybu tubusu směrem zpět.

Poučení pro dnešní stavby? „Bohužel dnes investoři jen zřídka připouští variantní řešení, i když jim to zákon o zadávání veřejných zakázek umožňuje. Chybí nejen odvaha investora, ale i kvalifikovaná výběrová komise, která by uměla alternativní nabídky posoudit. Pokud je nabídková cena hlavním kritériem, je rozhodování mnohem jednodušší. Pro investora to však z dlouhodobého hlediska není výhodné, protože nezíská technicky krásné, časově i ekonomicky lepší řešení,“ říká Bělohav. Princip výstavby vysouvaných tunelů

Výstavba pro obě tunelové trouby probíhala dvakrát téměř identicky. Celý tunel byl vybetonován ve stavební jámě (suchém doku) na pravém (trojském) břehu řeky. Současně se ve dně vytěžila rýha, protože tunely jsou zcela skryty ve dně řeky.

Po technologickém vystrojení tunelu se suchý dok zaplavil a otevřela se štětová stěna oddělující dok od řeky. Tunel se v přední části zavěsil na ponton a zadní část spočívala na hydraulických teleskopických kluzných nohách. Pak následoval „výsuv“, tedy přesun tunelu ze suchého doku do rýhy v řece. K tomu sloužilo hydraulické tažné a brzdné zařízení. Po vysunutí prvního tunelu se dok opět vysušil, vybetonoval se v něm druhý tunel a stejným způsobem se vysunul opět do řeky.

Po dalším vysušení doku se v něm vybetonovaly definitivní tunely připojující vysouvané části pod Vltavou k pokračujícím tunelům směrem k ražené části ve svahu do Kobylis. Jedna stavební jáma byla využita celkem třikrát, výkopy se minimalizovaly na nejnужnější rozsah.

Aby se omezily tolerance v rozměrech, byla forma pro betonáž tubusu velmi tuhá. Její konstrukce, navržená pro účely projektu ve spolupráci s firmou PERI. Vysoká tuhost všech konstrukčních dílů zajistila odchylky v tloušťkách menší než 10 mm, v průměru pouze asi 3 mm.

O projektu

Místo: Praha 7, trasa metra IV C1, Holešovice–Troja

Realizace: 2000–2003

Generální projektant: METROPROJEKT Praha, Ing. Josef Kuňák, původní projektová dokumentace; Ing. Jiří Růžička původní i alternativní projekt zakládání

Generální dodavatel: Metrostav, Ing. Jiří Bělohav, výrobně-technický ředitel

Technická rada: prof. Ing. Jan Vítek, CSc. předseda a autor alternativní technologie výstavby. Interní členové: Ing. Stanislav Dostál, vedoucí projektu; Ing. Jaromír Šob; doc. Ing. Zdeněk Tobolka, CSc.; Ing. Vladimír Pánek; Ing. Vlastimil Rojík; Ing. Josef Horných. Externí členové: prof. Ing. Jiří Šimek, DrSc; prof. Ing. Vladimír Křístek, DrSc., doc. Ing. František Čihák, CSc.

Zahraniční členové: Martijn Smitt (Strukton Betonbouw, NL); Klaus M. Koefoed (Ramboll, DK); Walter Althaus (VSL, CH)

Dodavatel betonové konstrukce: Metrostav, divize 6, Ing. Pavel Kasal, Ph.D. Stavbyvedoucí: Jiří Kordík

Hlavní subdodavatelé: Zakládání staveb, VSL Systémy (CZ), TBG Metrostav, CCE Praha

Stavebník: Dopravní podnik hl. m. Prahy – Inženýring dopravních staveb, Ing. Bohumil Kvasnička, ředitel

Archiv Metrostavu

FotoGallery:

Během těžby se používaly drapáky různých konstrukcí a odstřel nebyl nutný. Nejprve se těžila svahovaná rýha pro tunel pravé koleje. Rýha byla hloubena tak, aby mezera mezi dnem tunelu a dnem rýhy byla v rozmezí 300–500 mm.

Archiv Metrostavu

Výkopy v řece znamenaly vytěžit z lodí přibližně 60 000 m<sup>3</sup> ze dna Vltavy. Dno je složeno z vrstvy štěrkopísků o mocnosti 4

až 5 m. Pod nimi je vrstva jílovitých břidlic.  
Archiv Metrostavu

Hloubení rýhy v řece  
Archiv ČKAIT

V suchém doku se připravovaly pomocné konstrukce pro betonáž a následné práce. Základem byla výstavba betonových podélných prahů.  
Archiv ČKAIT

Letecký pohled na tubus metra - suchý dok včetně vybetonovaného prvního tubusu před jeho zatopením.  
Archiv Metrostavu

Aby se omezily tolerance v rozměrech, byla forma pro betonáž tubusu velmi tuhá. Její konstrukce, navržená pro účely projektu ve spolupráci s firmou PERI. Vysoká tuhost všech konstrukčních dílů zajistila odchylky v tloušťkách menší než 10 mm, v průměru pouze asi 3 mm.  
Archiv Jana Vítka

Práce na výztuži stropní desky  
Archiv Metrostavu

Forma pro kontinuální betonáž profilu - na stavbě se pracovalo do pozdních hodin.  
Archiv Metrostavu

Forma pro kontinuální betonáž profilu  
Archiv Metrostavu

Večerní betonáž  
Archiv ČKAIT

Výztuž stropní desky  
Archiv ČKAIT

Termoohřev  
Archiv ČKAIT

Detail rámu pro těsnící dveře  
Archiv ČKAIT

Příprava čelních vrat  
Archiv ČKAIT

První tubus před zaplavením  
Archiv Jana Vítka

Zatopení suchého doku pro první tunel  
Archiv ČKAIT

Částečně zaplavený tunel  
Archiv Metrostavu

Zaplavování tunelu  
Archiv Metrostavu

Stavba po povodni v roce 2002 - škody byly minimální.  
Archiv ČKAIT

Drhý tunel v suchém doku



Archiv ČKAIT

Druhý tubus před zaplavením tunelu  
Archiv Jana Vítka

Na tubus byla připevněna řada prvků. Patřily k nim ocelové teleskopické nohy, vodicí nosník deviátoru, kotevní prvek brzdného závěsu, kotvení pontonu a plechy pro následné těsnění koncových jímek, ocelová víka tunelu o hmotnosti 8,5 t a vyvažovací nádrže.

Archiv ČKAIT

Brzdná jednotka sestávala z velkého brzdného válce a brzdného bubnu. Brzdný válec sloužil k zajištění polohy tubusu v době, kdy nebyl v pohybu, k zabrzdění pohybu a k případnému pohybu tubusu směrem zpět.

Archiv Jana Vítka

Tažné jednotky sestávaly z dvojice přímočarých hydraulických válců umístěných v ocelovém rámu. Ten se otáčel kolem čepu připevněného k základu, aby se umožnilo natáčení směru tažné síly podle polohy tubusu během výsuvu. Tažná síla byla vyvolána jedním z válců, který byl aktivní. Druhý z válců se zatím vracel do počáteční polohy.

Archiv Jana Vítka

Deviátor lze přirovnat k jezdcí pohybuujícímu se po vodicím nosníku. Tažná lana vedla od tažných jednotek k deviátoru a dále podél vodicího nosníku k jeho zadnímu konci, kde byla ukotvena. Pokud byl deviátor na předním konci tubusu, tažné síly v lanech se přenášely na čelo tubusu přes vodicí nosník.

Archiv Jana Vítka

Zakřivený tubus je ve vodě nestabilní, což bylo jedním z důvodů, proč klasické zaplavování nebylo použitelné. Přistoupilo se k manipulaci, kdy tubus byl v přední části zavěšen na pontonu a v zadní části spočíval na dráze na kluzných teleskopických nohách.

Jan Vítek

Zatopení suchého doku pro druhý tunel  
Archiv ČKAIT

Lyžina tunelu po vysunutí  
Archiv ČKAIT

Detail lyžiny tunelu  
Archiv ČKAIT

Geodetické sledování výsuvu tubusu  
Archiv ČKAIT

Kontrola prací pomocí výsuvu  
Jan Vítek

Vystrojování tunelu pod Vltavou  
Archiv ČKAIT

Tunely metra pod Vltavou po úplném dokončení  
Archiv Metrostavu

Situace  
Jan Vítek

Podélný řez a půdorys vysouvaných tunelů  
Jan Vítek

## Unikátní stavba metra, tubus pod Vltavu nejdříve postavili v suchém doku

23.02.2023 zpravy.iDNES.cz ~ Celková návštěvnost: 6 533 564 ~ RU / den: 683 451 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 99 000,00 Kč ~ GRP: 7,59

Snad každý zná Tančící dům nebo obchodní dům Kotva. Ale víte, jak vypadají tunely metra pod Vltavou? Přitom jejich stavba byla mnohdy náročnější, protože se musely použít zcela nové a unikátní technologie, které předtím ještě nikdo nevyzkoušel.

Výstavba trasy metra C mezi stanicemi Holešovice a Kobylisy totiž probíhala v letech 2000 až 2003 zcela unikátním způsobem. Směrově a výškově zahnuté tubusy se vybetonovaly na břehu v suchém doku a potom nasunuly po betonovém úložišti do rýhy vyhloubené na dně řeky. Jako kdybyste vzali širokou trubku a pomocí lan ji po dně přitáhli z jednoho břehu na druhý. Jenže tak jednoduché to nebylo.

### Hloubení rýhy v řece

Už na začátku byl takový „malý“ problém, stanice metra Nádraží Holešovice byla postavena dříve, než bylo jasné, zda trasa C přes Vltavu povede mostem, nebo tunelem. Pak se schválil projekt, který počítal s tím, že metro povede tunelem umístěným těsně pode dnem řeky a celá stavba proběhne v otevřené stavební jámě.

Jenže dodavatel stavby Metrostav přišel s jiným řešením, s variantou vysouvání tunelů, která byla rychlejší a levnější. Investor projevil velkou odvalu, když dal přednost této variantě, protože řada technologií ještě nebyla vyzkoušená. Nikde. Jenže projekt sliboval i to, že se předpokládaná doba výstavby ze tří let zkrátí na dva roky. A to byl hodně pádný argument.

Aby se všechny problémy spojené s unikátní technologií výstavby vyřešily bezchybně, vznikla technická rada, kde byli odborníci z Metrostavu, autoři původní projektové dokumentace, experti z ČVUT i ze zahraničí.

Časosběrné video v úvodu článku vám přesně ukáže postup prací. Vysouvané tunely

Stavební inženýři se museli vypořádat s řadou záludností. Například s tím, že tunelové trouby jsou zakřivené v půdorysu i výškově, nebylo tedy možné použít klasické zaplavování. A tak autoři přišli s originální metodou pod vodou vysouvání tunelů.

### 30 nejlepších

Vysouvané tunely byly vybrány ČKAIT – Českou komorou autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě - do přehledu 30 nejvýznamnějších realizací posledních 30 let.

Tunelové trouby tak neplavaly, ale svým zadním koncem se posouvaly po betonové dráze na definitivní místo v rýze vykopané ve dně řeky. Požadovaný tvar tunelových tubusů se vybetonoval ve stavební jámě na trojském břehu Vltavy.

Tunely se betonovaly v suchém doku, takže bylo možné zajistit vysokou kvalitu jejich provedení. Použití vodotěsného betonu a příslušných detailů zajišťujících vodotěsnost tunelů přispělo k jejich vysoké kvalitě a odbourání nákladů a problémů s hydroizolací, která zcela odpadla.

Výkopové práce se mohly omezit na minimum nutné k umístění tunelů do definitivní polohy v řece. A suchý dok? Ten nepředstavoval žádnou další práci navíc, protože vznikl v místě budoucích tunelů. Výkopy v řece (prováděly se z lodí) stačilo omezit na rýhu pro tunely, takže se minimálně omezil lodní provoz. Vytěžit se muselo 60 000 m<sup>3</sup> kamení ze dna Vltavy. Alternativní řešení se osvědčilo

### Práce na výztuži stropní desky

„Projekt vysouvání tunelů skončil jejich úspěšným dokončením i za podmínek ovlivněných povodní v srpnu 2002. Navržená technologie se osvědčila po všech stránkách. Způsob řízení projektu od vedení firmy až po posledního dělníka na stavbě se ukázal jako vhodný a lze jej doporučit i pro další stavby,“ říká profesor Jan L. Vítek, předseda technické rady a

autor technologie výstavby pro stavbu vysouvaných tunelů (mimořádně jeho otec, Jan Vítek, je jedním z autorů Nuselského mostu).

Jiří Bělohav, výrobně-technický ředitel stavební společnosti Metrostav, se netají spokojeností s alternativním řešením. „My jsme tehdy ve výběrovém řízení nabídli realizaci stavby podle zadávací dokumentace, ale zároveň můj tým navrhl alternativní řešení, které by bylo bezpečnější, rychlejší i levnější. „

S nápadem zapustit tunel přišli jako první Jaromír Šob a Zdeněk Tobolka. „Zástupce investora, ředitel Bohumil Kvasnička, na mě pak požadoval, abychom se zavázali k tomu, že se pustíme do variantního řešení. Mojí pravou rukou při dotažení alternativního řešení byl Honza Vítek. Do týmu jsme přizvali i kolegy z Dánska, Holandska a Švýcarska,“ vypočítává Bělohav.

Vzpomíná i na průběh náročné stavby: „Druhý tubus jsme vysunuli na jeho pozici těsně před povodněmi. Tisíciletá voda, která před dvaceti lety zaplavila Prahu, však tunelu téměř neuškodila. Tubus se posunul jen o 30 cm, což jsme snadno napravili. Kdybychom akceptovali původní řešení, byla by stavba dražší, trvala by déle a povodně by ji ještě o několik let prodloužily.“

Brzdná jednotka sestávala z velkého brzdového válce a brzdového bubnu. Brzdový válec sloužil k zajištění polohy tubusu v době, kdy nebyl v pohybu, k zabrzdění pohybu a k případnému pohybu tubusu směrem zpět.

Poučení pro dnešní stavby? „Bohužel dnes investoři jen zřídka připouští variantní řešení, i když jim to zákon o zadávání veřejných zakázek umožňuje. Chybí nejen odvaha investora, ale i kvalifikovaná výběrová komise, která by uměla alternativní nabídky posoudit. Pokud je nabídková cena hlavním kritériem, je rozhodování mnohem jednodušší. Pro investora to však z dlouhodobého hlediska není výhodné, protože nezíská technicky krásné, časově i ekonomicky lepší řešení,“ říká Bělohav. Princip výstavby vysouvaných tunelů

Výstavba pro obě tunelové trouby probíhala dvakrát téměř identicky. Celý tunel byl vybetonován ve stavební jámě (suchém doku) na pravém (trojském) břehu řeky. Současně se ve dně vytěžila rýha, protože tunely jsou zcela skryty ve dně řeky.

Po technologickém vstrojení tunelu se suchý dok zaplavil a otevřela se štětová stěna oddělující dok od řeky. Tunel se v přední části zavěsil na ponton a zadní část spočívala na hydraulických teleskopických kluzných nohách. Pak následoval „výsuv“, tedy přesun tunelu ze suchého doku do rýhy v řece. K tomu sloužilo hydraulické tažné a brzdové zařízení. Po vysunutí prvního tunelu se dok opět vysušil, vybetonoval se v něm druhý tunel a stejným způsobem se vysunul opět do řeky.

Po dalším vysušení doku se v něm vybetonovaly definitivní tunely připojující vysouvané části pod Vltavou k pokračujícím tunelům směrem k ražené části ve svahu do Kobylis. Jedna stavební jáma byla využita celkem třikrát, výkopy se minimalizovaly na nejnutnější rozsah.

Aby se omezily tolerance v rozměrech, byla forma pro betonáž tubusu velmi tuhá. Její konstrukce, navržená pro účely projektu ve spolupráci s firmou PERI. Vysoká tuhost všech konstrukčních dílů zajistila odchylky v tloušťkách menší než 10 mm, v průměru pouze asi 3 mm.

O projektu

Místo: Praha 7, trasa metra IV C1, Holešovice–Troja

Realizace: 2000–2003

Generální projektant: METROPROJEKT Praha, Ing. Josef Kuňák, původní projektová dokumentace; Ing. Jiří Růžička původní i alternativní projekt zakládání

Generální dodavatel: Metrostav, Ing. Jiří Bělohav, výrobně-technický ředitel

Technická rada: prof. Ing. Jan Vítek, CSc. předseda a autor alternativní technologie výstavby. Interní členové: Ing. Stanislav Dostál, vedoucí projektu; Ing. Jaromír Šob; doc. Ing. Zdeněk Tobolka, CSc.; Ing. Vladimír Pánek; Ing. Vlastimil Rojík; Ing. Josef Hornych. Externí členové: prof. Ing. Jiří Šimek, DrSc.; prof. Ing. Vladimír Křístek, DrSc., doc. Ing. František Čihák, CSc.

Zahraniční členové: Martijn Smitt (Strukton Betonbouw, NL); Klaus M. Koefoed (Ramboll, DK); Walter Althaus (VSL, CH)

Dodavatel betonové konstrukce: Metrostav, divize 6, Ing. Pavel Kasal, Ph.D. Stavbyvedoucí: Jiří Kordík

Hlavní subdodavatelé: Zakládání staveb, VSL Systémy (CZ), TBG Metrostav, CCE Praha

Stavebník: Dopravní podnik hl. m. Prahy – Inženýring dopravních staveb, Ing. Bohumil Kvasnička, ředitel

Archiv Metrostavu

FotoGallery:

Během těžby se používaly drapáky různých konstrukcí a odstřel nebyl nutný. Nejprve se těžila svahovaná rýha pro tunel pravé koleje. Rýha byla hloubena tak, aby mezera mezi dnem tunelu a dnem rýhy byla v rozmezí 300–500 mm.

Archiv Metrostavu

Výkopy v řece znamenaly vytěžit z lodí přibližně 60 000 m<sup>3</sup> ze dna Vltavy. Dno je složeno z vrstvy šterkopísků o mocnosti 4 až 5 m. Pod nimi je vrstva jílovitých břidlic.

Archiv Metrostavu

Hloubení rýhy v řece

Archiv ČKAIT

V suchém doku se připravovaly pomocné konstrukce pro betonáž a následné práce. Základem byla výstavba betonových podélných prahů.

Archiv ČKAIT

Letecký pohled na tubus metra - suchý dok včetně vybetonovaného prvního tubusu před jeho zatopením.

Archiv Metrostavu

Aby se omezily tolerance v rozměrech, byla forma pro betonáž tubusu velmi tuhá. Její konstrukce, navržená pro účely projektu ve spolupráci s firmou PERI. Vysoká tuhost všech konstrukčních dílů zajistila odchylky v tloušťkách menší než 10 mm, v průměru pouze asi 3 mm.

Archiv Jana Vítka

Práce na výztuži stropní desky

Archiv Metrostavu

Forma pro kontinuální betonáž profilu - na stavbě se pracovalo do pozdních hodin.

Archiv Metrostavu

Forma pro kontinuální betonáž profilu

Archiv Metrostavu

Večerní betonáž

Archiv ČKAIT

Výztuž stropní desky

Archiv ČKAIT

Termoohřev

Archiv ČKAIT

Detail rámu pro těsnící dveře

Archiv ČKAIT

Příprava čelních vrat

Archiv ČKAIT

První tubus před zaplavením  
Archiv Jana Vítka

Zatopení suchého doku pro první tunel  
Archiv ČKAIT

Částečně zaplavený tunel  
Archiv Metrostavu

Zaplavování tunelu  
Archiv Metrostavu

Stavba po povodni v roce 2002 - škody byly minimální.  
Archiv ČKAIT

Drhý tunel v suchém doku  
Archiv ČKAIT

Druhý tubus před zaplavením tunelu  
Archiv Jana Vítka

Na tubus byla připevněna řada prvků. Patřily k nim ocelové teleskopické nohy, vodící nosník deviátoru, kotevní prvek brzdného závěsu, kotvení pontonu a plechy pro následné těsnění koncových jímek, ocelová víka tunelu o hmotnosti 8,5 t a vyvažovací nádrže.  
Archiv ČKAIT

Brzdná jednotka sestávala z velkého brzdného válce a brzdného bubnu. Brzdný válec sloužil k zajištění polohy tubusu v době, kdy nebyl v pohybu, k zabrzdění pohybu a k případnému pohybu tubusu směrem zpět.  
Archiv Jana Vítka

Tažné jednotky sestávaly z dvojice přímočarých hydraulických válců umístěných v ocelovém rámu. Ten se otáčel kolem čepu připevněného k základu, aby se umožnilo natáčení směru tažné síly podle polohy tubusu během výsuvu. Tažná síla byla vyvolána jedním z válců, který byl aktivní. Druhý z válců se zatím vracel do počáteční polohy.  
Archiv Jana Vítka

Deviátor lze přirovnat k jezdcí pohybuujícímu se po vodícím nosníku. Tažná lana vedla od tažných jednotek k deviátoru a dále podél vodícího nosníku k jeho zadnímu konci, kde byla ukotvena. Pokud byl deviátor na předním konci tubusu, tažné síly v lanech se přenášely na čelo tubusu přes vodící nosník.  
Archiv Jana Vítka

Zakřivený tubus je ve vodě nestabilní, což bylo jedním z důvodů, proč klasické zaplavování nebylo použitelné. Přistoupilo se k manipulaci, kdy tubus byl v přední části zavěšen na pontonu a v zadní části spočíval na dráze na kluzných teleskopických nohách.  
Jan Vítek

Zatopení suchého doku pro druhý tunel  
Archiv ČKAIT

Lyžina tunelu po vysunutí  
Archiv ČKAIT

Detail lyžiny tunelu  
Archiv ČKAIT

Geodetické sledování výsuvu tubusu  
Archiv ČKAIT

Kontrola prací pomocí výsuvu  
Jan Vítek

Vystrojování tunelu pod Vltavou  
Archiv ČKAIT

Tunely metra pod Vltavou po úplném dokončení  
Archiv Metrostavu

Situace  
Jan Vítek

Podélný řez a půdorys vysouvaných tunelů  
Jan Vítek

[https://www.idnes.cz/bydleni/stavba/stavba-vysouvanych-tunelu-metra.A230222\\_114655\\_stavba\\_rez](https://www.idnes.cz/bydleni/stavba/stavba-vysouvanych-tunelu-metra.A230222_114655_stavba_rez)

## Unikátní stavba metra, tubus pod Vltavu nejdříve postavili v suchém doku

23.02.2023 bydleni.idnes.cz ~ RU / den: 46 514 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 79 000,00 Kč ~ GRP: 0,52

Snad každý zná Tančící dům nebo obchodní dům Kotva. Ale víte, jak vypadají tunely metra pod Vltavou? Přitom jejich stavba byla mnohdy náročnější, protože se musely použít zcela nové a unikátní technologie, které předtím ještě nikdo nevyzkoušel.

Výstavba trasy metra C mezi stanicemi Holešovice a Kobylisy totiž probíhala v letech 2000 až 2003 zcela unikátním způsobem. Směrově a výškově zahnuté tubusy se vybetonovaly na břehu v suchém doku a potom nasunuly po betonovém úložišti do rýhy vyhloubené na dně řeky. Jako kdybyste vzali širokou trubku a pomocí lan ji po dně přitáhli z jednoho břehu na druhý. Jenže tak jednoduché to nebylo.

Hloubení rýhy v řece

Už na začátku byl takový „malý“ problém, stanice metra Nádraží Holešovice byla postavena dříve, než bylo jasné, zda trasa C přes Vltavu povede mostem, nebo tunelem. Pak se schválil projekt, který počítal s tím, že metro povede tunelem umístěným těsně pode dnem řeky a celá stavba proběhne v otevřené stavební jámě.

Jenže dodavatel stavby Metrostav přišel s jiným řešením, s variantou vysouvaných tunelů, která byla rychlejší a levnější. Investor projevil velkou odvahu, když dal přednost této variantě, protože řada technologií ještě nebyla vyzkoušená. Nikde. Jenže projekt sliboval i to, že se předpokládaná doba výstavby ze tří let zkrátí na dva roky. A to byl hodně pádný argument.

Aby se všechny problémy spojené s unikátní technologií výstavby vyřešily bezchybně, vznikla technická rada, kde byli odborníci z Metrostavu, autoři původní projektové dokumentace, experti z ČVUT i ze zahraničí.

Časosběrné video v úvodu článku vám přesně ukáže postup prací. Vysouvané tunely

Stavební inženýři se museli vypořádat s řadou záležitostí. Například s tím, že tunelové trouby jsou zakřivené v půdorysu i výškově, nebylo tedy možné použít klasické zaplavování. A tak autoři přišli s originální metodou pod vodou vysouvaných tunelů.

30 nejlepších

Vysouvané tunely byly vybrány ČKAIT – Českou komorou autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě - do přehledu 30 nejvýznamnějších realizací posledních 30 let.

Tunelové trouby tak neplavaly, ale svým zadním koncem se posouvaly po betonové dráze na definitivní místo v rýze vykopané ve dně řeky. Požadovaný tvar tunelových tubusů se vybetonoval ve stavební jámě na trojském břehu Vltavy.

Tunely se betonovaly v suchém doku, takže bylo možné zajistit vysokou kvalitu jejich provedení. Použití vodotěsného betonu a příslušných detailů zajišťujících vodotěsnost tunelů přispělo k jejich vysoké kvalitě a odbourání nákladů a problémů s hydroizolací, která zcela odpadla.

Výkopové práce se mohly omezit na minimum nutné k umístění tunelů do definitivní polohy v řece. A suchý dok? Ten nepředstavoval žádnou další práci navíc, protože vznikl v místě budoucích tunelů. Výkopy v řece (prováděly se z lodí) stačilo omezit na rýhu pro tunely, takže se minimálně omezil lodní provoz. Vytěžít se muselo 60 000 m<sup>3</sup> kamení ze dna Vltavy. Alternativní řešení se osvědčilo

Práce na výztuži stropní desky

„Projekt vysouvaných tunelů skončil jejich úspěšným dokončením i za podmínek ovlivněných povodní v srpnu 2002. Navržená technologie se osvědčila po všech stránkách. Způsob řízení projektu od vedení firmy až po posledního dělníka na stavbě se ukázal jako vhodný a lze jej doporučit i pro další stavby,“ říká profesor Jan L. Vítek, předseda technické rady a autor technologie výstavby pro stavbu vysouvaných tunelů (mimořádně jeho otec, Jan Vítek, je jedním z autorů Nuselského mostu).

Jiří Bělohav, výrobně-technický ředitel stavební společnosti Metrostav, se netají spokojeností s alternativním řešením. „My jsme tehdy ve výběrovém řízení nabídli realizaci stavby podle zadávací dokumentace, ale zároveň můj tým navrhl alternativní řešení, které by bylo bezpečnější, rychlejší i levnější. „

S nápadem zapustit tunel přišli jako první Jaromír Šob a Zdeněk Tobolka. „Zástupce investora, ředitel Bohumil Kvasnička, na mě pak požadoval, abychom se zavázali k tomu, že se pustíme do variantního řešení. Mojí pravou rukou při dotažení alternativního řešení byl Honza Vítek. Do týmu jsme přizvali i kolegy z Dánska, Holandska a Švýcarska,“ vypočítává Bělohav.

Vzpomíná i na průběh náročné stavby: „Druhý tubus jsme vysunuli na jeho pozici těsně před povodněmi. Tisíciletá voda, která před dvaceti lety zaplavila Prahu, však tunelu téměř neuškodila. Tubus se posunul jen o 30 cm, což jsme snadno napravili. Kdybychom akceptovali původní řešení, byla by stavba dražší, trvala by déle a povodně by ji ještě o několik let prodloužily.“

Brzdná jednotka sestávala z velkého brzdového válce a brzdového bubnu. Brzdový válec sloužil k zajištění polohy tubusu v době, kdy nebyl v pohybu, k zabrzdění pohybu a k případnému pohybu tubusu směrem zpět.

Poučení pro dnešní stavby? „Bohužel dnes investoři jen zřídka připouští variantní řešení, i když jim to zákon o zadávání veřejných zakázek umožňuje. Chybí nejen odvaha investora, ale i kvalifikovaná výběrová komise, která by uměla alternativní nabídky posoudit. Pokud je nabídková cena hlavním kritériem, je rozhodování mnohem jednodušší. Pro investora to však z dlouhodobého hlediska není výhodné, protože nezíská technicky krásné, časově i ekonomicky lepší řešení,“ říká Bělohav. Princip výstavby vysouvaných tunelů

Výstavba pro obě tunelové trouby probíhala dvakrát téměř identicky. Celý tunel byl vybetonován ve stavební jámě (suchém doku) na pravém (trojském) břehu řeky. Současně se ve dně vytěžila rýha, protože tunely jsou zcela skryty ve dně řeky.

Po technologickém vstrojení tunelu se suchý dok zaplavil a otevřela se štětová stěna oddělující dok od řeky. Tunel se v přední části zavěsil na ponton a zadní část spočívala na hydraulických teleskopických kluzných nohách. Pak následoval „vysuv“, tedy přesun tunelu ze suchého doku do rýhy v řece. K tomu sloužilo hydraulické tažné a brzdové zařízení. Po vysunutí prvního tunelu se dok opět vysušil, vybetonoval se v něm druhý tunel a stejným způsobem se vysunul opět do řeky.

Po dalším vysušení doku se v něm vybetonovaly definitivní tunely připojující vysouvané části pod Vltavou k pokračujícím tunelům směrem k ražené části ve svahu do Kobylis. Jedna stavební jáma byla využita celkem třikrát, výkopy se minimalizovaly na nejnужnější rozsah.

Aby se omezily tolerance v rozměrech, byla forma pro betonáž tubusu velmi tuhá. Její konstrukce, navržená pro účely projektu ve spolupráci s firmou PERI. Vysoká tuhost všech konstrukčních dílů zajistila odchylky v tloušťkách menší než 10 mm, v průměru pouze asi 3 mm.

O projektu

Místo: Praha 7, trasa metra IV C1, Holešovice–Troja

Realizace: 2000–2003

Generální projektant: METROPROJEKT Praha, Ing. Josef Kuňák, původní projektová dokumentace; Ing. Jiří Růžička původní i alternativní projekt zakládání

Generální dodavatel: Metrostav, Ing. Jiří Bělohav, výrobně-technický ředitel

Technická rada: prof. Ing. Jan Vítek, CSc. předseda a autor alternativní technologie výstavby. Interní členové: Ing. Stanislav Dostál, vedoucí projektu; Ing. Jaromír Šob; doc. Ing. Zdeněk Tobolka, CSc.; Ing. Vladimír Pánek; Ing. Vlastimil Rojík; Ing. Josef Hornych. Externí členové: prof. Ing. Jiří Šimek, DrSc; prof. Ing. Vladimír Křístek, DrSc., doc. Ing. František Čihák, CSc.

Zahraniční členové: Martijn Smitt (Strukton Betonbouw, NL); Klaus M. Koefoed (Ramboll, DK); Walter Althaus (VSL, CH)

Dodavatel betonové konstrukce: Metrostav, divize 6, Ing. Pavel Kasal, Ph.D. Stavbyvedoucí: Jiří Kordík

Hlavní subdodavatelé: Zakládání staveb, VSL Systémy (CZ), TBG Metrostav, CCE Praha

Stavebník: Dopravní podnik hl. m. Prahy – Inženýring dopravních staveb, Ing. Bohumil Kvasnička, ředitel

Archiv Metrostavu

FotoGallery:

Během těžby se používaly drapáky různých konstrukcí a odstřel nebyl nutný. Nejprve se těžila svahovaná rýha pro tunel pravé koleje. Rýha byla hloubena tak, aby mezera mezi dnem tunelu a dnem rýhy byla v rozmezí 300–500 mm.

Archiv Metrostavu

Výkopy v řece znamenaly vytěžit z lodí přibližně 60 000 m<sup>3</sup> ze dna Vltavy. Dno je složeno z vrstvy štěrkopísků o mocnosti 4 až 5 m. Pod nimi je vrstva jílovitých břidlic.

Archiv Metrostavu

Hloubení rýhy v řece

Archiv ČKAIT

V suchém doku se připravovaly pomocné konstrukce pro betonáž a následné práce. Základem byla výstavba betonových podélných prahů.

Archiv ČKAIT

Letecký pohled na tubus metra - suchý dok včetně vybetonovaného prvního tubusu před jeho zatopením.

Archiv Metrostavu

Aby se omezily tolerance v rozměrech, byla forma pro betonáž tubusu velmi tuhá. Její konstrukce, navržená pro účely projektu ve spolupráci s firmou PERI. Vysoká tuhost všech konstrukčních dílů zajistila odchylky v tloušťkách menší než 10 mm, v průměru pouze asi 3 mm.

Archiv Jana Vítka

Práce na výztuži stropní desky

Archiv Metrostavu



Forma pro kontinuální betonáž profilu - na stavbě se pracovalo do pozdních hodin.  
Archiv Metrostavu

Forma pro kontinuální betonáž profilu  
Archiv Metrostavu

Večerní betonáž  
Archiv ČKAIT

Výztuž stropní desky  
Archiv ČKAIT

Termoohřev  
Archiv ČKAIT

Detail rámu pro těsnící dveře  
Archiv ČKAIT

Příprava čelních vrat  
Archiv ČKAIT

První tubus před zaplavením  
Archiv Jana Vítka

Zatopení suchého doku pro první tunel  
Archiv ČKAIT

Částečně zaplavený tunel  
Archiv Metrostavu

Zaplavování tunelu  
Archiv Metrostavu

Stavba po povodni v roce 2002 - škody byly minimální.  
Archiv ČKAIT

Drhý tunel v suchém doku  
Archiv ČKAIT

Druhý tubus před zaplavením tunelu  
Archiv Jana Vítka

Na tubus byla připevněna řada prvků. Patřily k nim ocelové teleskopické nohy, vodící nosník deviátoru, kotevní prvek brzdného závěsu, kotvení pontonu a plechy pro následné těsnění koncových jímek, ocelová víka tunelu o hmotnosti 8,5 t a vyvažovací nádrže.  
Archiv ČKAIT

Brzdná jednotka sestávala z velkého brzdného válce a brzdného bubnu. Brzdný válec sloužil k zajištění polohy tubusu v době, kdy nebyl v pohybu, k zabrzdění pohybu a k případnému pohybu tubusu směrem zpět.  
Archiv Jana Vítka

Tažné jednotky sestávaly z dvojice přímočarých hydraulických válců umístěných v ocelovém rámu. Ten se otáčel kolem čepu připevněného k základu, aby se umožnilo natáčení směru tažné síly podle polohy tubusu během výsuvu. Tažná síla byla vyvolána jedním z válců, který byl aktivní. Druhý z válců se zatím vracel do počáteční polohy.  
Archiv Jana Vítka

Deviátor lze přirovnat k jezdcí pohybujícímu se po vodícím nosníku. Tažná lana vedla od tažných jednotek k deviátoru a dále podél vodícího nosníku k jeho zadnímu konci, kde byla ukotvena. Pokud byl deviátor na předním konci tubusu, tažné síly v

lanech se přenášely na čelo tubusu přes vodící nosník.  
Archiv Jana Vítka

Zakřivený tubus je ve vodě nestabilní, což bylo jedním z důvodů, proč klasické zaplavování nebylo použitelné. Přistoupilo se k manipulaci, kdy tubus byl v přední části zavěšen na pontonu a v zadní části spočíval na dráze na kluzných teleskopických nohách.  
Jan Vítek

Zatopení suchého doku pro druhý tunel  
Archiv ČKAIT

Ližina tunelu po vysunutí  
Archiv ČKAIT

Detail lyžiny tunelu  
Archiv ČKAIT

Geodetické sledování výsunu tubusu  
Archiv ČKAIT

Kontrola prací pomocí výsuvu  
Jan Vítek

Vystrojování tunelu pod Vltavou  
Archiv ČKAIT

Tunely metra pod Vltavou po úplném dokončení  
Archiv Metrostavu

Situace  
Jan Vítek

Podélný řez a půdorys vysouvaných tunelů  
Jan Vítek

[https://www.idnes.cz/bydleni/stavba/stavba-vysouvanych-tunelu-metra.A230222\\_114655\\_stavba\\_rez](https://www.idnes.cz/bydleni/stavba/stavba-vysouvanych-tunelu-metra.A230222_114655_stavba_rez)

---

## Unikátní stavba metra, tubus pod Vltavu nejdříve postavili v suchém doku

23.02.2023 zpravy.iDNES.cz ~ Celková návštěvnost: 6 533 564 ~ RU / den: 683 451 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 99 000,00 Kč ~ GRP: 7,59

Snad každý zná Tančící dům nebo obchodní dům Kotva. Ale víte, jak vypadají tunely metra pod Vltavou? Přitom jejich stavba byla mnohdy náročnější, protože se musely použít zcela nové a unikátní technologie, které předtím ještě nikdo nevyzkoušel.

Výstavba trasy metra C mezi stanicemi Holešovice a Kobylisy totiž probíhala v letech 2000 až 2003 zcela unikátním způsobem. Směrově a výškově zahnuté tubusy se vybetonovaly na břehu v suchém doku a potom nasunuly po betonovém úložišti do rýhy vyhloubené na dně řeky. Jako kdybyste vzali širokou trubku a pomocí lan ji po dně přitáhli z jednoho břehu na druhý. Jenže tak jednoduché to nebylo.

Hloubení rýhy v řece

Už na začátku byl takový „malý“ problém, stanice metra Nádraží Holešovice byla postavena dříve, než bylo jasné, zda trasa C přes Vltavu povede mostem, nebo tunelem. Pak se schválil projekt, který počítal s tím, že metro povede tunelem

umístěným těsně pode dnem řeky a celá stavba proběhne v otevřené stavební jámě.

Jenže dodavatel stavby Metrostav přišel s jiným řešením, s variantou vysouvaných tunelů, která byla rychlejší a levnější. Investor projevil velkou odvahu, když dal přednost této variantě, protože řada technologií ještě nebyla vyzkoušená. Nikde. Jenže projekt sliboval i to, že se předpokládaná doba výstavby ze tří let zkrátí na dva roky. A to byl hodně pádný argument.

Aby se všechny problémy spojené s unikátní technologií výstavby vyřešily bezchybně, vznikla technická rada, kde byli odborníci z Metrostavu, autoři původní projektové dokumentace, experti z ČVUT i ze zahraničí.

Časosběrné video v úvodu článku vám přesně ukáže postup prací. Vysouvané tunely

Stavební inženýři se museli vypořádat s řadou záludností. Například s tím, že tunelové trouby jsou zakřivené v půdorysu i výškově, nebylo tedy možné použít klasické zaplavování. A tak autoři přišli s originální metodou pod vodou vysouvaných tunelů.

30 nejlepších

Vysouvané tunely byly vybrány ČKAIT – Českou komorou autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě - do přehledu 30 nejvýznamnějších realizací posledních 30 let.

Tunelové trouby tak neplavaly, ale svým zadním koncem se posouvaly po betonové dráze na definitivní místo v rýze vykopané ve dně řeky. Požadovaný tvar tunelových tubusů se vybetonoval ve stavební jámě na trojském břehu Vltavy.

Tunely se betonovaly v suchém doku, takže bylo možné zajistit vysokou kvalitu jejich provedení. Použití vodotěsného betonu a příslušných detailů zajišťujících vodotěsnost tunelů přispělo k jejich vysoké kvalitě a odbourání nákladů a problémů s hydroizolací, která zcela odpadla.

Výkopové práce se mohly omezit na minimum nutné k umístění tunelů do definitivní polohy v řece. A suchý dok? Ten nepředstavoval žádnou další práci navíc, protože vznikl v místě budoucích tunelů. Výkopy v řece (prováděly se z lodí) stačilo omezit na rýhu pro tunely, takže se minimálně omezil lodní provoz. Vytěžit se muselo 60 000 m<sup>3</sup> kamení ze dna Vltavy. Alternativní řešení se osvědčilo

Práce na výztuži stropní desky

„Projekt vysouvaných tunelů skončil jejich úspěšným dokončením i za podmínek ovlivněných povodní v srpnu 2002. Navržená technologie se osvědčila po všech stránkách. Způsob řízení projektu od vedení firmy až po posledního dělníka na stavbě se ukázal jako vhodný a lze jej doporučit i pro další stavby,“ říká profesor Jan L. Vítek, předseda technické rady a autor technologie výstavby pro stavbu vysouvaných tunelů (mimořádně jeho otec, Jan Vítek, je jedním z autorů Nuselského mostu).

Jiří Bělohav, výrobně-technický ředitel stavební společnosti Metrostav, se netají spokojeností s alternativním řešením. „My jsme tehdy ve výběrovém řízení nabídli realizaci stavby podle zadávací dokumentace, ale zároveň můj tým navrhl alternativní řešení, které by bylo bezpečnější, rychlejší i levnější. „

S nápadem zapustit tunel přišli jako první Jaromír Šob a Zdeněk Tobolka. „Zástupce investora, ředitel Bohumil Kvasnička, na mě pak požadoval, abychom se zavázali k tomu, že se pustíme do variantního řešení. Mojí pravou rukou při dotažení alternativního řešení byl Honza Vítek. Do týmu jsme přizvali i kolegy z Dánska, Holandska a Švýcarska,“ vypočítává Bělohav.

Vzpomíná i na průběh náročné stavby: „Druhý tubus jsme vysunuli na jeho pozici těsně před povodněmi. Tisíciletá voda, která před dvaceti lety zaplavila Prahu, však tunelu téměř neškodila. Tubus se posunul jen o 30 cm, což jsme snadno napravili. Kdybychom akceptovali původní řešení, byla by stavba dražší, trvala by déle a povodně by ji ještě o několik let prodloužily.“

Brzdná jednotka sestávala z velkého brzdného válce a brzdného bubnu. Brzdný válec sloužil k zajištění polohy tubusu v době, kdy nebyl v pohybu, k zabrzdění pohybu a k případnému pohybu tubusu směrem zpět.

Poučení pro dnešní stavby? „Bohužel dnes investoři jen zřídka připouští variantní řešení, i když jim to zákon o zadávání veřejných zakázek umožňuje. Chybí nejen odvaha investora, ale i kvalifikovaná výběrová komise, která by uměla alternativní nabídky posoudit. Pokud je nabídková cena hlavním kritériem, je rozhodování mnohem jednodušší. Pro investora to však z dlouhodobého hlediska není výhodné, protože nezíská technicky krásné, časově i ekonomicky lepší řešení,“ říká Bělohav. Princip výstavby vysouvaných tunelů

Výstavba pro obě tunelové trouby probíhala dvakrát téměř identicky. Celý tunel byl vybetonován ve stavební jámě (suchém doku) na pravém (trojském) břehu řeky. Současně se ve dně vytěžila rýha, protože tunely jsou zcela skryty ve dně řeky.

Po technologickém vystrojení tunelu se suchý dok zaplavil a otevřela se štětová stěna oddělující dok od řeky. Tunel se v přední části zavěsil na ponton a zadní část spočívala na hydraulických teleskopických kluzných nohách. Pak následoval „výsuv“, tedy přesun tunelu ze suchého doku do rýhy v řece. K tomu sloužilo hydraulické tažné a brzdné zařízení. Po vysunutí prvního tunelu se dok opět vysušil, vybetonoval se v něm druhý tunel a stejným způsobem se vysunul opět do řeky.

Po dalším vysušení doku se v něm vybetonovaly definitivní tunely připojující vysouvané části pod Vltavou k pokračujícím tunelům směrem k ražené části ve svahu do Kobylis. Jedna stavební jáma byla využita celkem třikrát, výkopy se minimalizovaly na nejnutnější rozsah.

Aby se omezily tolerance v rozměrech, byla forma pro betonáž tubusu velmi tuhá. Její konstrukce, navržená pro účely projektu ve spolupráci s firmou PERI. Vysoká tuhost všech konstrukčních dílů zajistila odchylky v tloušťkách menší než 10 mm, v průměru pouze asi 3 mm.

O projektu

Místo: Praha 7, trasa metra IV C1, Holešovice–Troja

Realizace: 2000–2003

Generální projektant: METROPROJEKT Praha, Ing. Josef Kuřák, původní projektová dokumentace; Ing. Jiří Růžička původní i alternativní projekt zakládání

Generální dodavatel: Metrostav, Ing. Jiří Bělohav, výrobně-technický ředitel

Technická rada: prof. Ing. Jan Vítek, CSc. předseda a autor alternativní technologie výstavby. Interní členové: Ing. Stanislav Dostál, vedoucí projektu; Ing. Jaromír Šob; doc. Ing. Zdeněk Tobolka, CSc.; Ing. Vladimír Pánek; Ing. Vlastimil Rojík; Ing. Josef Horných. Externí členové: prof. Ing. Jiří Šimek, DrSc.; prof. Ing. Vladimír Křístek, DrSc., doc. Ing. František Čihák, CSc.

Zahraniční členové: Martijn Smitt (Strukton Betonbouw, NL); Klaus M. Koefoed (Ramboll, DK); Walter Althaus (VSL, CH)

Dodavatel betonové konstrukce: Metrostav, divize 6, Ing. Pavel Kasal, Ph.D. Stavbyvedoucí: Jiří Kordík

Hlavní subdodavatelé: Zakládání staveb, VSL Systémy (CZ), TBG Metrostav, CCE Praha

Stavebník: Dopravní podnik hl. m. Prahy – Inženýring dopravních staveb, Ing. Bohumil Kvasnička, ředitel

Archiv Metrostavu

FotoGallery:

Během těžby se používaly drapáky různých konstrukcí a odstřel nebyl nutný. Nejprve se těžila svahovaná rýha pro tunel pravé koleje. Rýha byla hloubena tak, aby mezera mezi dnem tunelu a dnem rýhy byla v rozmezí 300–500 mm.

Archiv Metrostavu

Výkopy v řece znamenaly vytěžit z lodí přibližně 60 000 m<sup>3</sup> ze dna Vltavy. Dno je složeno z vrstvy štěrkopísků o mocnosti 4 až 5 m. Pod nimi je vrstva jílovitých břidlic.

Archiv Metrostavu

Hloubení rýhy v řece  
Archiv ČKAIT

V suchém doku se připravovaly pomocné konstrukce pro betonáž a následné práce. Základem byla výstavba betonových podélných prahů.  
Archiv ČKAIT

Letecký pohled na tubus metra - suchý dok včetně vybetonovaného prvního tubusu před jeho zatopením.  
Archiv Metrostavu

Aby se omezily tolerance v rozměrech, byla forma pro betonáž tubusu velmi tuhá. Její konstrukce, navržená pro účely projektu ve spolupráci s firmou PERI. Vysoká tuhost všech konstrukčních dílů zajistila odchylky v tloušťkách menší než 10 mm, v průměru pouze asi 3 mm.  
Archiv Jana Vítka

Práce na výztuži stropní desky  
Archiv Metrostavu

Forma pro kontinuální betonáž profilu - na stavbě se pracovalo do pozdních hodin.  
Archiv Metrostavu

Forma pro kontinuální betonáž profilu  
Archiv Metrostavu

Večerní betonáž  
Archiv ČKAIT

Výztuž stropní desky  
Archiv ČKAIT

Termoohřev  
Archiv ČKAIT

Detail rámu pro těsnící dveře  
Archiv ČKAIT

Příprava čelních vrat  
Archiv ČKAIT

První tubus před zaplavením  
Archiv Jana Vítka

Zatopení suchého doku pro první tunel  
Archiv ČKAIT

Částečně zaplavený tunel  
Archiv Metrostavu

Zaplavování tunelu  
Archiv Metrostavu

Stavba po povodni v roce 2002 - škody byly minimální.  
Archiv ČKAIT

Drhý tunel v suchém doku  
Archiv ČKAIT

Druhý tubus před zaplavením tunelu  
Archiv Jana Vítka

Na tubus byla připevněna řada prvků. Patřily k nim ocelové teleskopické nohy, vodící nosník deviátoru, kotevní prvek brzdného závěsu, kotvení pontonu a plechy pro následné těsnění koncových jímek, ocelová víka tunelu o hmotnosti 8,5 t a vyvažovací nádrže.  
Archiv ČKAIT

Brzdná jednotka sestávala z velkého brzdného válce a brzdného bubnu. Brzdný válec sloužil k zajištění polohy tubusu v době, kdy nebyl v pohybu, k zabrzdění pohybu a k případnému pohybu tubusu směrem zpět.  
Archiv Jana Vítka

Tažné jednotky sestávaly z dvojice přímočarých hydraulických válců umístěných v ocelovém rámu. Ten se otáčel kolem čepu připevněného k základu, aby se umožnilo natáčení směru tažné síly podle polohy tubusu během výsuvu. Tažná síla byla vyvolána jedním z válců, který byl aktivní. Druhý z válců se zatím vracel do počáteční polohy.  
Archiv Jana Vítka

Deviátor lze přirovnat k jezdcí pohybuujícímu se po vodícím nosníku. Tažná lana vedla od tažných jednotek k deviátoru a dále podél vodícího nosníku k jeho zadnímu konci, kde byla ukotvena. Pokud byl deviátor na předním konci tubusu, tažné síly v lanech se přenášely na čelo tubusu přes vodící nosník.  
Archiv Jana Vítka

Zakřivený tubus je ve vodě nestabilní, což bylo jedním z důvodů, proč klasické zaplavování nebylo použitelné. Přistoupilo se k manipulaci, kdy tubus byl v přední části zavěšen na pontonu a v zadní části spočíval na dráze na kluzných teleskopických nohách.  
Jan Vítek

Zatopení suchého doku pro druhý tunel  
Archiv ČKAIT

Ližina tunelu po vysunutí  
Archiv ČKAIT

Detail lyžiny tunelu  
Archiv ČKAIT

Geodetické sledování výsuvu tubusu  
Archiv ČKAIT

Kontrola prací pomocí výsuvu  
Jan Vítek

Vystrojování tunelu pod Vltavou  
Archiv ČKAIT

Tunely metra pod Vltavou po úplném dokončení  
Archiv Metrostavu

Situace  
Jan Vítek

Podélný řez a půdorys vysouvaných tunelů  
Jan Vítek

[https://www.idnes.cz/bydleni/stavba/stavba-vysouvanych-tunelu-metra.A230222\\_114655\\_stavba\\_rez](https://www.idnes.cz/bydleni/stavba/stavba-vysouvanych-tunelu-metra.A230222_114655_stavba_rez)

---

## Nuselský most slaví 50 let. Původně měly uvnitř jezdit tramvaje

22.02.2023 tnbiz.cz ~ RU / den: 4 269 ~ Vydavatel: Mediafax ~ AVE: 2 000,00 Kč ~ GRP: 0,05

Ve středu je tomu 50 let, co po mostě přes Nuselské údolí v Praze přejelo první auto. Po nejvytíženějším mostě v Česku dnes projede každý den v průměru 70 tisíc aut. Stavěl se osm let a původně měly uvnitř mostu jezdit linky tramvaje.

Téměř 500 metrů dlouhý a v průměru 42 metrů vysoký Nuselský most propojuje severní a jižní část Prahy. Chybělo ale málo a most mohl vypadat úplně jinak.

"První byla ocelová konstrukce, ale protože nebyla ocel a dělal se Žďákovský most, kde jí bylo potřeba hodně, tak nepřicházelo v úvahu. Tak jsme přišli na řadu," vysvětlil spoluautor návrhu Nuselského mostu Jan Vítek.

Někdejší most Klementa Gottwalda se začal stavět v druhé polovině 60. let. V tubusu měly původně jezdit tramvaje, nakonec ale dostalo přednost metro. Kvůli tomu musel být vnitřní prostor vyztužen ocelovým roštem.

"Ten most je na svou dobu, ale i na dnešek, unikátní svou konstrukcí a vůbec svým dopravním napojením," uvedl předseda **České komory autorizovaných inženýrů a techniků Robert Špalek**.

Po dokončení stavby museli inženýři prověřit statiku, a tak na most najelo 66 tanků. 22. února 1973 byl Nuselský most zprovozněn. "Mně šlo hlavně o to, aby ten most byl lehký, aby nezacláněl moc v údolí," vysvětlil Vítek.

S mostem je spojená také tragická historie. V minulosti byl totiž hojně vyhledávaným místem sebevrahů. Odhaduje se, že tu svůj život ukončilo přes 300 lidí. V roce 2007 tak přibýlo vysoké zábradlí.

Větší rekonstrukcí prošel most mezi roky 2012 a 2017 kvůli zatékání vody. "V nejbližších deseti nebo dvaceti letech ho nečeká žádná zásadní rekonstrukce. Provádíme pouze drobné údržbové práce," sdělila mluvčí Technické správy komunikací (TSK) Barbora Lišková.

Podle inženýrů most poslouží minimálně dalších padesát let.

Odkazy jsou pouze informační, jejich obsah není předmětem zpravodajského servisu.

<https://tnbiz.cz/domaci-a-politika/491349>

---

## „Nuselák“ slaví 50 let. S kamerou jsme se podívali do jeho útrob

22.02.2023 novinky.cz ~ Filip Šára, Marek Tereba ~ Celková návštěvnost: 151 311 588 ~ RU / den: 2 082 124 ~ Vydavatel: Borgis, a.s. ~ AVE: 99 000,00 Kč ~ GRP: 23,13

Před půlstoletím, 22. února 1973, byl otevřen Nuselský most, tyčící se v průměru 42,5 metru nad Nuselským údolím. Novinky s kamerou vyrazily za Janem Vítkem (97), posledním žijícím architektem, který se na stavbě podílel. Podle jeho návrhů se sice postavily stovky mostů, tento ale byl pro něj, ostatně jako pro celou Prahu, výjimečným milníkem.

Stavba postavená mezi lety 1965 a 1973 nesla do roku 1990 jméno Klementa Gottwalda.

Nuselský most je 485 metrů dlouhý a 26,5 metru široký. Má železobetonovou trémovou konstrukci s komorovým průřezem a čtyři pilíře. Je jedním z největších u nás, náklady na stavbu tehdy činily 152 milionů korun, dodavatelem byla firma Stavby silnic a železnic.

Most je z tzv. „předpjatého betonu“ – stavba byla vystavena pomocí kabelové předpínací výztuže z patentovaných drátů. Celkem stavba spolykala 20 tisíc metrů krychlových nejkvalitnějšího betonu.

Most překonává Nuselské údolí a spojuje střed města a Karlov na jedné straně a Pankrác a vzdálenější jihovýchodní části města na straně druhé.

Po vrchní části mostu je vedena dvouproudá šestipruhová severojižní magistrála, dva chodníky, uvnitř je umístěn tubus pro metro. Jeho stěny mají tloušťku 30 až 110 centimetrů, vede v něm dvoukolejná trať.

Jde o nejvytíženější most v Praze i celém Česku. Pomocí linky metra C denně přepraví v 750 soupravách přes 300 tisíc osob, dalších 160 tisíc automobilů projíždí a tisíce lidí prochází po jeho horní části.

Podívali jsme se také přímo do tubusu metra, který jinak lidé vidí pouze za okny soupravy. Jak vypadá tunel bez metra a co působilo tehdejšími stavbařům potíže? I na to odpovídá naše reportáž (video výše) i následující text.

Metro to zkomplikovalo

„Měli jsme problémy s tím, že předpjatá výztuž se musela opravovat a kotvit. Problém byl v tom, že to bylo všechno nové. S předpjatým betonem se pracovalo jen několik málo let,“ vzpomíná na dobu stavby konstruktér a stavební inženýr Jan Vítek.

„Nikdy to ale nedospělo do fáze, že bychom nevěděli, jak dál. Byly tam problémy jako u každé velké stavby,“ konstatoval.

„Komplikace nám však způsobily sovětské vlaky. To je pět vagonů, které jsou po 40 tunách, do jedné soupravy se vejde tisíc lidí, celkem je to 250 tun. Most to velmi zatěžuje. Do toho je ještě nahoře provoz a mohou tam být shodou okolností těžká auta. Bylo to náročné,“ shrnul tento hlavní autor návrhu mostu. Druhým hlavním autorem byl Miroslav Sůra.

Bývalý vedoucí archivu pražského dopravního podniku Pavel Fojtík doplnil, že most byl původně navržen pro systém podpovrchové tramvaje.

„Měly tu jezdit vozy T3. Kolejnice tak měly být původně upevněny přímo na mostovce dole, o 60 až 70 centimetrů níže. Když se ale rozhodlo, že se bude stavět metro, tak to byl samozřejmě velký problém. Přestala platit projektová dokumentace, ale stavba se nesměla zastavit. Kvůli většímu nápravovému tlaku se tedy vložily těžké roznášecí ocelové rošty, které nátlak pomohly roznést,“ sdělil Novinkám Fojtík.

Tramvaje mají podle něj úplně jiný nápravový tlak, a to deset a půl tuny. „Najednou se ukázalo, že vozy metra mají nápravový tlak větší, u sovětských to bylo 15,5 tuny. Tak se tam musely dát těžké rošty s cílem roznést nápravový tlak,“ objasnil Fojtík.

„Vzpomínám si též, že se tehdy začaly kroutit dubové pražce. To bylo nečekané. Celá trať se tehdy musela demontovat, musely se sem položit borové pražce a znova se instalovaly kolejnice,“ pokračoval.

Historie přemostění

Nyní se vrátíme ještě více do minulosti. První plány na přemostění hlubokého údolí Botiče pocházely z počátku 20. století. V roce 1903 přišel inženýr Jaroslav Marjanko s návrhem ocelového mostu, který by nahradil prudké a nepohodlné stoupání vyšehradskou serpentínou.

Ambiciózní projekt však neuspěl. Již od počátku minulého století se vedly debaty též o podzemní dráze či podpovrchové tramvaji.

Autor současného návrhu mostu Jan Vítek pro Novinky připomněl, že v původních představách byl most bez metra. „Kdyby byl ocelový, byl by pak s projíždějícím metrem hlučnější,“ poznamenal.

V meziválečném období se o možnost výstavby mostu zajímal především průkopník českého betonového stavitelství Stanislav Bechyně.

Postupně podal od roku 1919 několik návrhů, z nichž nejzajímavějším byl ten z roku 1938, na kterém spolupracoval s architektem Bohumírem Kozákem.

Finální podoba stavby je výsledkem architektonické soutěže, která proběhla v letech 1958 až 1960. První místo v celostátní soutěži získal návrh ocelového mostu.

K jeho realizaci nicméně nedošlo z důvodu nedostatku oceli a peněz, přednost tehdy dostal Žďákovský most přes Orlík. Takže v Praze nakonec přišel na řadu druhý návrh v pořadí, tedy Jana Vítka a Miroslava Sůry.

Podle **České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT)** byl návrh inženýrů Vítka a Sůry v mnoha ohledech novátorský.

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.



Samotná výstavba nového mostu přes Nuselské údolí začala být aktuální až v době, kdy se na pankrácké pláni začaly stavět obytné domy ve velkém množství – stavba mostu byla zahájena roku 1965.

Bylo rozhodnuto, že bude celá oblast spojena s centrem podpovrchovou tramvají, která povede v tubusu mostu.

Kvůli výstavbě mostu se provedla demolice velkého bloku 17 domů na dně Nuselského údolí.

Počátkem roku 1968 s příchodem Pražského jara byl koncept podpovrchové tramvaje změněn na metro – první vozy odpovídající parametrům Nuselského mostu byly vyrobeny a zkoušeny na Kačerově.

„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,“ vysvětlil Vítek.

Rošt jako anténa

Silniční doprava na mostě byla zahájena 22. února 1973, tedy v den slavnostního otevření, její význam byl však omezen na lokální dopravní vztahy, jelikož nebyl dokončen navazující úsek severojižní magistrály na pankrácké straně.

Pro dálkovou dopravu začal mít význam teprve od 30. dubna stejného roku.

Oficiální provoz metra začal až 9. května 1974. Ale úplně první souprava na ověřovací jízdě zde projela 29. prosince 1973, kdy první vlak (bez cestujících) projel celou tehdejší trasu „céčka“ z Kačerova na dnešní stanici Florenc.

Podle Fojtíka se předtím, než bylo možné zahájit pravidelný provoz metra s cestujícími, musely na mostě odehrát tzv. dynamické zkoušky. Na začátku dubna 1974 byly v pravidelných dvouhodinových intervalech spouštěny raketové motory.

Odborníci dále umístili mechanický vodič doprostřed mostu, který způsoboval otřesy, kromě toho po mostě projíždělo 48 automobilů Tatra 148 v různých rychlostech, celkem skoro 150 jízd.

„K tomu ještě zkušební provoz dvou souprav metra o dvou vozech (pro zkušební provoz to stačilo – pozn. red.). A měření dopadla dobře,“ sdělil Fojtík.

„Akorát výše zmíněný ocelový rošt, jenž měl tíhu souprav metra lépe roznést, při měření působil jako anténa, protože se svou délkou blížil naladění tehdejší rozhlasové stanice Praha. Docházelo tak k rušení měřících přístrojů. Když bylo potřeba měřit, muselo se tudíž na chvíli vypnout vysílání stanice Praha,“ uvedl další zajímavost.

V ocelovém roznášecím roštu se začaly časem objevovat trhliny, koncem 90. let tedy musel projít opravou.

Zásadní rekonstrukci most jako takový nepotřeboval, ale určité úpravy byly zapotřebí hned v prvních letech. „Původní vozovka byla lehčí a pro menší provoz, za pár let se tak poničila. Musela se tedy udělat nová a těžší – a ta je tam dodneška,“ dodal Vítek.

V letech 2012 až 2017 se opravil mostní svršek, sanovaly se betonové části spodní stavby i nosné konstrukce. Oprava vyšla na 288 milionů korun, měla by vydržet dalších 20 až 25 let provozu.

„Jako nový?“

Vítek se domnívá, že kdyby se příslušný most stavěl v současnosti, vypadal by na pohled podobně, jen by byl trochu technicky vylepšen.

„Dělal by se stejným způsobem betonování letmo, aby se ušetřila skruž, což znamená ohromný rozdíl v nákladech. Možná by byl širší, ostatně původně měl mít na šířku 28 metrů, ale nakonec je jen 26 metrů široký, aby se ušetřilo, a teď ty dva metry v zásadě chybí,“ zmínil.

Je přesvědčen, že Nuselský most vydrží ještě minimálně dalších 50 let.

Stavba století i místo pro sebevrahy

Nejde však jen o dopravu a architekturu. Stavba se už nedlouho po otevření stala vyhledávaným místem sebevrahů. Zábradlí se proto postupně zvyšovalo.

To původní bylo metr vysoké (v roce 1990 byla pod zábradlí zavěšena 1,5 metru široká síť), v letech 1996 až 1997 bylo zábradlí zvýšeno na 2,7 metru.

Roku 2007 se doplnila nástavba z hladkého plechu, což vlnu sebevražd zastavilo. Podle odhadů ukončilo život skokem z mostu nejméně 300 lidí.

Příběh mostu přibližuje do 3. března výstava v budově Městského úřadu Prahy 2 na náměstí Míru, informovala **ČKAIT**.

Most přes Nuselské údolí je vedle dopravní funkce zajímavým technickým a architektonickým dílem – v roce 2000 získal ocenění Stavba století v kategorii Dopravní stavby.

<https://www.novinky.cz/clanek/historie-nuselak-slavi-50-let-s-kamerou-jsme-se-podivali-do-jeho-utrob-40423615>

## „Nuselák“ slaví 50 let. S kamerou jsme se podívali do jeho útroby

22.02.2023 novinky.cz ~ Filip Šára, Marek Tereba ~ Celková návštěvnost: 151 311 588 ~ RU / den: 2 082 124 ~ Vydavatel: Borgis, a.s. ~ AVE: 99 000,00 Kč ~ GRP: 23,13

Před půlstoletím, 22. února 1973, byl otevřen Nuselský most, tyčící se v průměru 42,5 metru nad Nuselským údolím. Novinky s kamerou vyrazily za Janem Vítkem (97), posledním žijícím architektem, který se na stavbě podílel. Podle jeho návrhů se sice postavily stovky mostů, tento ale byl pro něj, ostatně jako pro celou Prahu, výjimečným milníkem.

Stavba postavená mezi lety 1965 až 1973 nesla do roku 1990 jméno Klementa Gottwalda.

Nuselský most je 485 metrů dlouhý a 26,5 metru široký. Má železobetonovou trémovou konstrukci s komorovým průřezem a čtyři pilíře. Je jedním z největších u nás, náklady na stavbu tehdy činily 152 milionů korun, dodavatelem byla firma Stavby silnic a železnic.

Most je z tzv. „předpjatého betonu“ - stavba byla vystavena pomocí kabelové předpínací výztuže z patentovaných drátů. Celkem stavba spolykala 20 tisíc metrů krychlových nejkvalitnějšího betonu.

Most překonává Nuselské údolí a spojuje střed města a Karlov na jedné straně a Pankrác a vzdálenější jihovýchodní části města na straně druhé.

Po vrchní části mostu je vedena dvouprúdová šestipruhová severojižní magistrála, dva chodníky, uvnitř je umístěn tubus pro metro. Jeho stěny mají tloušťku 30 až 110 centimetrů, vede v něm dvoukolejná trať.

Jde o nejvytíženější most v Praze i celém Česku. Pomocí linky metra C denně přepraví v 750 soupravách přes 300 tisíc osob, dalších 160 tisíc automobilů projíždí a tisíce lidí prochází po jeho horní části.

Podívali jsme se také přímo do tubusu metra, který jinak lidé vidí pouze za okny soupravy. Jak vypadá tunel bez metra a co působilo tehdejšími stavbařům potíže? I na to odpovídá naše reportáž (video výše) i následující text.

Metro to zkomplikovalo

„Měli jsme problémy s tím, že předpjatá výztuž se musela opravovat a kotvit. Problém byl v tom, že to bylo všechno nové. S předpjatým betonem se pracovalo jen několik málo let,“ vzpomíná na dobu stavby konstruktér a stavební inženýr Jan Vítek.

„Nikdy to ale nedospělo do fáze, že bychom nevěděli, jak dál. Byly tam problémy jako u každé velké stavby,“ konstatoval.

„Komplikace nám však způsobily sovětské vlaky. To je pět vagonů, které jsou po 40 tunách, do jedné soupravy se vejde tisíc lidí, celkem je to 250 tun. Most to velmi zatěžuje. Do toho je ještě nahoře provoz a mohou tam být shodou okolností těžká auta. Bylo to náročné,“ shrnul tento hlavní autor návrhu mostu. Druhým hlavním autorem byl Miroslav Sůra.

Bývalý vedoucí archivu pražského dopravního podniku Pavel Fojtík doplnil, že most byl původně navržen pro systém podpovrchové tramvaje.

„Měly tu jezdit vozy T3. Kolejnice tak měly být původně upevněny přímo na mostovce dole, o 60 až 70 centimetrů níže. Když se ale rozhodlo, že se bude stavět metro, tak to byl samozřejmě velký problém. Přestala platit projektová dokumentace, ale stavba se nesměla zastavit. Kvůli většímu nápravovému tlaku se tedy vložily těžké roznášecí ocelové rošty, které nátlak pomohly roznést,“ sdělil Novinkám Fojtík.

Tramvaje mají podle něj úplně jiný nápravový tlak, a to deset a půl tuny. „Najednou se ukázalo, že vozy metra mají nápravový tlak větší, u sovětských to bylo 15,5 tuny. Tak se tam musely dát těžké rošty s cílem roznést nápravový tlak,“ objasnil Fojtík.

„Vzpomínám si též, že se tehdy začaly kroutit dubové pražce. To bylo nečekané. Celá trať se tehdy musela demontovat, musely se sem položit borové pražce a znova se instalovaly kolejnice,“ pokračoval.

## Historie přemostění

Nyní se vrátíme ještě více do minulosti. První plány na přemostění hlubokého údolí Botiče pocházely z počátku 20. století. V roce 1903 přišel inženýr Jaroslav Marjanko s návrhem ocelového mostu, který by nahradil prudké a nepohodlné stoupání vyšehradskou serpentinou.

Ambiciózní projekt však neuspěl. Již od počátku minulého století se vedly debaty též o podzemní dráze či podpovrchové tramvaji.

Autor současného návrhu mostu Jan Vítek pro Novinky připomněl, že v původních představách byl most bez metra. „Kdyby byl ocelový, byl by pak s projíždějícím metrem hlučnější,“ poznamenal.

V meziválečném období se o možnost výstavby mostu zajímal především průkopník českého betonového stavitelství Stanislav Bechyně.

Postupně podal od roku 1919 několik návrhů, z nichž nejzajímavějším byl ten z roku 1938, na kterém spolupracoval s architektem Bohumírem Kozákem.

Finální podoba stavby je výsledkem architektonické soutěže, která proběhla v letech 1958 až 1960. První místo v celostátní soutěži získal návrh ocelového mostu.

K jeho realizaci nicméně nedošlo z důvodu nedostatku oceli a peněz, přednost tehdy dostal Žďákovský most přes Orlík. Takže v Praze nakonec přišel na řadu druhý návrh v pořadí, tedy Jana Vítka a Miroslava Sůry.

Podle **České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT)** byl návrh inženýrů Vítka a Sůry v mnoha ohledech novátorský.

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.

Samotná výstavba nového mostu přes Nuselské údolí začala být aktuální až v době, kdy se na pankrácké pláni začaly stavět obytné domy ve velkém množství - stavba mostu byla zahájena roku 1965.

Bylo rozhodnuto, že bude celá oblast spojena s centrem podpovrchovou tramvají, která povede v tubusu mostu.

Kvůli výstavbě mostu se provedla demolice velkého bloku 17 domů na dně Nuselského údolí.

Počátkem roku 1968 s příchodem Pražského jara byl koncept podpovrchové tramvaje změněn na metro - první vozy odpovídající parametrům Nuselského mostu byly vyrobeny a zkoušeny na Kačerově.

„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,“ vysvětlil Vítek.

Rošt jako anténa

Silniční doprava na mostě byla zahájena 22. února 1973, tedy v den slavnostního otevření, její význam byl však omezen na lokální dopravní vztahy, jelikož nebyl dokončen navazující úsek severojižní magistrály na pankrácké straně.

Pro dálkovou dopravu začal mít význam teprve od 30. dubna stejného roku.

Oficiální provoz metra začal až 9. května 1974. Ale úplně první souprava na ověřovací jízdě zde projela 29. prosince 1973, kdy první vlak (bez cestujících) projel celou tehdejší trasu „céčka“ z Kačerova na dnešní stanici Florenc.

Podle Fojtíka se předtím, než bylo možné zahájit pravidelný provoz metra s cestujícími, musely na mostě odehrát tzv. dynamické zkoušky. Na začátku dubna 1974 byly v pravidelných dvouhodinových intervalech spouštěny raketové motory.

Odborníci dále umístili mechanický vodič doprostřed mostu, který způsoboval otřesy, kromě toho po mostě projíždělo 48 automobilů Tatra 148 v různých rychlostech, celkem skoro 150 jízd.

„K tomu ještě zkušební provoz dvou souprav metra o dvou vozech (pro zkušební provoz to stačilo - pozn. red.). A měření dopadla dobře,“ sdělil Fojtík.

„Akorát výše zmíněný ocelový rošt, jenž měl tíhu souprav metra lépe roznést, při měření působil jako anténa, protože se svou délkou blížil naladění tehdejší rozhlasové stanice Praha. Docházelo tak k rušení měřících přístrojů. Když bylo potřeba měřit, muselo se tudíž na chvíli vypnout vysílání stanice Praha,“ uvedl další zajímavost.

V ocelovém roznášecím roštu se začaly časem objevovat trhliny, koncem 90. let tedy musel projít opravou.

Zásadní rekonstrukci most jako takový nepotřeboval, ale určité úpravy byly zapotřebí hned v prvních letech. „Původní vozovka byla lehčí a pro menší provoz, za pár let se tak poničila. Musela se tedy udělat nová a těžší - a ta je tam dodneška,“ dodal Vítek.

V letech 2012 až 2017 se opravil mostní svršek, sanovaly se betonové části spodní stavby i nosné konstrukce. Oprava vyšla na 288 milionů korun, měla by vydržet dalších 20 až 25 let provozu.

„Jako nový?“

Vítek se domnívá, že kdyby se příslušný most stavěl v současnosti, vypadal by na pohled podobně, jen by byl trochu technicky vylepšen.

„Dělal by se stejným způsobem betonování letmo, aby se ušetřila skruž, což znamená ohromný rozdíl v nákladech. Možná by byl širší, ostatně původně měl mít na šířku 28 metrů, ale nakonec je jen 26 metrů široký, aby se ušetřilo, a teď ty dva metry v zásadě chybí,“ zmínil.

Je přesvědčen, že Nuselský most vydrží ještě minimálně dalších 50 let.

Stavba století i místo pro sebevrahy

Nejde však jen o dopravu a architekturu. Stavba se už nedlouho po otevření stala vyhledávaným místem sebevrahů. Zábradlí se proto postupně zvyšovalo.

To původní bylo metr vysoké (v roce 1990 byla pod zábradlí zavěšena 1,5 metru široká síť), v letech 1996 až 1997 bylo zábradlí zvýšeno na 2,7 metru.

Roku 2007 se doplnila nástavba z hladkého plechu, což vlnu sebevražd zastavilo. Podle odhadů ukončilo život skokem z

mostu nejméně 300 lidí.

Příběh mostu přibližuje do 3. března výstava v budově Městského úřadu Prahy 2 na náměstí Míru, informovala **ČKAIT**.

Most přes Nuselské údolí je vedle dopravní funkce zajímavým technickým a architektonickým dílem - v roce 2000 získal ocenění Stavba století v kategorii Dopravní stavby.

<https://www.novinky.cz/clanek/historie-nuselak-slavi-50-let-s-kamerou-jsme-se-podivali-do-jeho-utrob-40423615>

## Nuselský most se otevřel před padesáti lety. A stále skvěle funguje

22.02.2023 bydleni.idnes.cz ~ RU / den: 46 514 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 79 000,00 Kč ~ GRP: 0,52

Praha bez Nuselského mostu? Dnes už jen těžko představitelné. Idea přemostění Nuselského údolí dokonce slaví v tomto roce 130. výročí. První projekt pak vznikl v roce 1903, ale zcela zapadl. Na realizaci a hlavně spuštění provozu si tak most počkal až do 22. února 1973.

Přes Nuselský most, původně most Klementa Gottwalda, přejede denně kolem sto šedesáti tisíc aut, metro přepraví další desetitisíce cestujících. „Pokud jde o tvar mostu, myslím si, že když by se navrhoval dnes, pohledově by se příliš nelišil od našeho soutěžního řešení z konce padesátých let,“ říká jeden ze dvou hlavních spoluautorů návrhu Jan Vítek, žijící legenda oboru.

### Nuselský most s Kongresovým centrem v Praze

Na svou práci může být stejně jako jeho kolegové opravdu pyšný – během desítek let náročného provozu nepotřeboval most žádné zásadní rekonstrukce.

„I po padesáti letech je provozně plně vyhovující, odpovídá očekávanému velkému zatížení vozidly a hustotě dnešního provozu. Je velmi pravděpodobné, že vydrží déle než dalších padesát let. Pro představu uvažme, že když se setkají v jednom poli uprostřed mostu dvě protijedoucí soupravy metra naplněné lidmi, vznikne zatížení přes pět set tun, a to nepočítáme další zatížení nemalým silničním provozem nahoře,“ vysvětluje inženýr Jan Vítek.

A pokračuje: „Z počátku mostem jezdily staré těžké vozy metra, dnes je to poněkud méně. Průhyby mostní konstrukce jsou nepatrné a nedávná oprava (most byl rekonstruován v letech 2012 až 2017 – pozn. red.) se týkala především nenosných konstrukcí: vozovek, chodníků, dilatačních zařízení, osvětlení, zábradlí a potřebné ochrany proti možnosti skoku z mostu.“Všechno mohlo být jinak

Konečnou podobu mostu přitom určily, jak jinak, finance. Nejvyšší ocenění v celostátní soutěži na Nuselský most, kterou Praha vyhlásila v roce 1958, totiž získal projekt s ocelovou konstrukcí. Jenže chyběla drahá ocel a přednost tehdy dostal Žďákovský most nad Orlickou přehradou. A právě finanční hledisko dalo šanci druhému návrhu v pořadí. Návrh Jana Vítka a Miroslava Sůry přinesl díky subtilnější hmotě významnou úsporu betonu i oceli. Ekonomičtější byla nejen jeho výstavba, ale jak se později ukázalo i provoz.

Návrh obou autorů byl přitom v mnoha ohledech novátorský: obsahoval zcela nové řešení stavebního postupu, které bylo u tak širokého mostu výhodné pohledově i technicky.

Dynamické zkoušky Nuselského mostu z dubna 1974. Na snímku L. Durase z knihy Jana a Ondřeje Fischerových Pražské mosty rozkmitaly most impulsní raketové motory.

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 víc tlumí hluk silničního provozu. Do městského prostředí je podle mě betonový most vhodnější, protože víc odpovídá ostatní

zástavbě,“ vysvětluje Jan Vítek. Tanky a těžké vagony

Zprovoznění Nuselského mostu předcházela řada ověřovacích a zatěžkávacích zkoušek, na nichž se podílel také Kloknerův ústav ČVUT. Pamětníci dodnes vzpomínají na test, jehož se po dokončení mostu zúčastnilo 66 vojenských tanků T-55 a s odstupem i celá flotila naložených nákladních vozů Tatra. Veškeré výsledky dopadly lépe než kalkulované modely. Most byl proto 22. února 1973 téměř po osmi letech výstavby zpřístupněn pro automobily a 9. května 1974 jím projela i první souprava metra.

Právě metro způsobilo dost problémů – tuzemské vozy musely být nahrazeny mnohem těžšími sovětskými, a tak zatížení nosné desky spodního patra bylo oproti statickému řešení v prováděcím projektu nebezpečné. Mostovka se musela dodatečně ještě dovybavit ocelovým roznášecím roštem o hmotnosti sedm set tun.

Nuselský most potvrdil i předpoklad nižších nákladů na údržbu betonové konstrukce. To se ukázalo zejména v porovnání s vynikající konstrukcí ocelového Žďákovského mostu, u něhož byly náklady na rekonstrukci včetně nutných nátěrů poměrně vysoké. Most sebevrahů

„Nuselák“ má ovšem i smutnou historii, dostal dokonce přívlastek most sebevrahů. Dodnes se neví, kolik lidí zde ukončilo svůj život – možná dvě stě, možná tři sta...

Méně tragicky se tento počet jeví jen ve srovnání se zahraničím: známý Golden Gate v San Francisku měl před instalací zábran v podobě ocelových sítí děsivou bilanci dvanácti set mrtvých za jediný rok.

Zábran se nakonec dočkal i Nuselský most, a to koncem roku 1990. Jenže nestačily. A tak přibýly další prvky – nyní mají zábrany téměř tři metry na výšku a nahoře zahnuté pevné pletivo, které se ukázalo při testech těžko řešitelné i pro zkušené horolezce. Tento způsob si Praha nechala dokonce patentovat.

Architekt mostu Stanislav Hubička vysvětlil v pořadu Rozstřelu, proč nebyl problém řešený už od počátku: „Nás to prostě nikoho nenapadlo, že by k takovým činům mohlo dojít.“ Odkaz profesora Bechyně

O přemostění Nuselského údolí se začalo diskutovat už koncem devatenáctého století, aby se propojily Královské Vinohrady a další vhodné pozemky pro výstavbu, tedy oblast Pankráče. První idea přemostění vznikla v roce 1893. S prvním reálným návrhem, obloukovým mostem z oceli, přišel jako první v roce 1913 inženýr Jaroslav Marjanek. Už v roce 1918 se objevil návrh od inženýra Stanislava Bechyně a architekta Bohumíra Kozáka v podobě projektu obloukového mostu ze železobetonu.

Během let přibývaly další návrhy. V roce 1926 proběhla i první oficiální soutěž, další v roce 1933. Z ní byl vybrán také projekt Stanislava Bechyně, který byl o pět let později dále rozpracován. Některé prvky jsou hodně podobné současnému mostu, například prosklená stanice podzemní dráhy.

Už v roce 1970 se na ještě rozestavěné mostovce mohla konat proslulá zatěžkávací zkouška. Do Prahy dorazilo 66 tanků z rakovnického pluku. O další zkoušku se postaraly raketové motory.

Válka plánování přerušila, ačkoli i Němci přišli s vlastními návrhy. Vše zastavily zakazy včetně používání cementu na obsazeném území. Po válce se vyhodnotily všechny návrhy a vybraný byl obloukový most ze železobetonu od dvojice Bechyně–Kozák. Pak ale proběhla nová soutěž, a to ve dvou kolech.

Ve finále, kam z třiceti projektů postoupilo osm, nezískal první místo nikdo, druhé místo obsadil kolektiv v čele s Bohumírem Kozákem. Ale jak už bylo řečeno, kvůli vysoké ceně se nakonec realizoval v pořadí až třetí návrh, most z předpjatého betonu od Jana Vítky, Miroslava Sůry a Roberta Bucháčka.

„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 zahraničí. A tím pádem zůstává úchvatnou ukázkou umění, vědomostí a odvahy zdejších inženýrů a techniků,“ hodnotí stavbu **Robert Špalek**, předseda **České komory autorizovaných inženýrů a techniků**. Autoři stavby

Jan Vítek a Miroslav Sůra se na návrhu řešení podíleli stejnou měrou – Vítek se víc věnoval celkové podobě mostu, jeho vzhledu a konstrukčnímu řešení s přihlédnutím k jeho okolí, Sůra zase statickému výpočtu. Vypracovat prováděcí projekt tak

náročného mostu byl však úkol pro velkou projektovou organizaci. Na starost jej dostal Pražský projektový ústav, pozdější PÚDIS, který měl volnou kapacitu a dost kvalitních inženýrů pro tak náročné zadání.

Ing Jan Vítek v únoru 2023 při otevření výstavy Příběh Nuselského mostu, která potrvá až do 3. března v budově Městského úřadu Prahy 2 na nám. Míru.

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 (například 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 nejlhodnější. 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 desítky inženýrů, stavbařů a dalších specialistů. Hlavním dodavatelem byly Stavby silnic a železnic.

Radek Cihla, MAFRA

FotoGallery:

Nuselský most v Praze má délku 485 metrů, šířku 26 metrů a světlou výšku 42 metrů.

Radek Cihla, MAFRA

Nuselský most se pro dopravu otevřel 22. února 1973.

Jiří Benák, iDNES.cz

Přes Nuselský most denně přejede kolem 160 tisíc aut.

Aleš Berný, iDNES.cz

Most byl postavený v roce 1973 na základě vize Stanislava Bechyně, profesora ČVUT, který je považován za zakladatele betonového stavitelství.

Profimedia.cz

Významnou technickou památkou je nepřehlédnutelný Nuselský most.

Profimedia.cz

Most byl postavený v roce 1973 na základě vize Stanislava Bechyně, profesora ČVUT, který je považován za zakladatele betonového stavitelství.

Jakub Skokan, Martin Tůma / BoysPlayNice

Nuselský most s Kongresovým centrem v Praze

Petr Topič, MAFRA

Nuselský most

Jiří Benák, iDNES.cz

Ing Jan Vítek v únoru 2023 při otevření výstavy Příběh Nuselského mostu, která potrvá až do 3. března v budově Městského úřadu Prahy 2 na nám. Míru.

Archiv **ČKAIT**

Stavba Nuselského mostu

NTM

Tak v roce 1968 rostly zárodky pilířů.

DPP

Stavba Nuselského mostu v roce 1969

ČTK

Stavba Nuselského mostu v roce 1969  
ČTK

Stavba Nuselského mostu v roce 1969  
ČTK

Už v roce 1970 se na ještě rozestavěné mostovce mohla konat proslulá zatěžkávací zkouška. Do Prahy dorazilo 66 tanků z rakovnického pluku. O další zkoušku se postaraly raketové motory.  
Archiv DPP, Metro.cz

V roce 1968 se myšlenka podpovrchové dopravy změnila v metro. Na snímku vidíte rozestavěný most ze zmíněného roku. Vznikal nakonec na návrh architektů z Projektového ústavu dopravních a inženýrských staveb Vojtěcha Michálka, Stanislava Hubičky a Svatopluka Kobra.  
Archiv DPP, Metro.cz

Práce v tubusu mostu  
Archiv DPP

Dynamické zkoušky Nuselského mostu z dubna 1974. Most rozkmitaly impulsní raketové motory. Ve druhé části zkoušky rozkmitaly most mechanické budiče na principu nevyvážené hmoty. Při třetí zkoušce vedle sebe pojížděly až čtyři naložené Tatry T 148.  
Archiv DPP

V knize Jana a Ondřeje Fischerových Pražské mosty, vydané v roce 1985, je i tento snímek L. Durase, který zachytil odpalování raket při dynamické zatěžovací zkoušce Nuselského mostu v dubnu 1974  
Archiv DP Praha

Stavba první trasy metra se neobešla bez komplikací. Za pochodu se měnila koncepce podpovrchové tramvaje na metro, ve stanici Mládežnická uvolnil vydatný déšť mohutný sesuv. Nuselský most testovaly raketové motory i soupravy s pytlí cementu. Přesto metro zahájilo provoz včas.  
Archiv DPP

Dvoukolejný úsek trasy metra C na Nuselském mostě  
Jakub Vrána, iDNES.cz

Hasiči ve spolupráci s TSK zabezpečují plechové pláty na Nuselském mostě, které se vlivem silného větru částečně uvolnily.  
Jiří Meixner, iDNES.cz

Muž chtěl skočit z Nuselského mostu (25.8.2015).  
HZS hl. m. Prahy

Architekt Nuselského mostu Stanislav Hubička v diskusním pořadu Rozstřel. (14. listopadu 2017)  
Michal Šula, MAFRA

Architekt Nuselského mostu Stanislav Hubička v diskusním pořadu Rozstřel. (14. listopadu 2017)  
Michal Šula, MAFRA

160 let pravidelného veřejného osvětlení v Praze - Nuselský most a kostel Panny Marie a svatého Karla Velikého na Karlově  
Rost'a Jančar, Technet.cz

Zkusili jste se třeba někdy podívat z Nuselského mostu dolů na čtvrť pod sebou? Uvidíte čtverce činžovních domů seřazené vedle sebe jako kostky obří stavebnice, v každém čtverečku zelený polštář dvora.  
Michal Sváček, MAFRA

Nový volnočasový prostor pod Nuselským mostem  
Jakub Stadler, MAFRA



Nový volnočasový prostor pod Nuselským mostem  
Jakub Stadler, MAFRA

V soutěži na stavbu Nuselského mostu v letech 1926–1927 navrhlo trio architektů Demel, Pešánek, Holman umístit do prosklených mostních pilířů velkokapacitní záchytné garáže.  
repro nakladatelství Paseka-Český mrakodrap

[https://www.idnes.cz/bydleni/stavba/nuselsky-most-50-let-provozu-vyroci-stavba.A230221\\_123530\\_stavba\\_rez](https://www.idnes.cz/bydleni/stavba/nuselsky-most-50-let-provozu-vyroci-stavba.A230221_123530_stavba_rez)

## Nuselský most se otevřel před padesáti lety. A stále skvěle funguje

22.02.2023 zpravy.iDNES.cz ~ Celková návštěvnost: 6 533 564 ~ RU / den: 683 451 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 99 000,00 Kč ~ GRP: 7,59

Praha bez Nuselského mostu? Dnes už jen těžko představitelné. Idea přemostění Nuselského údolí dokonce slaví v tomto roce 130. výročí. První projekt pak vznikl v roce 1903, ale zcela zapadl. Na realizaci a hlavně spuštění provozu si tak most počkal až do 22. února 1973.

Přes Nuselský most, původně most Klementa Gottwalda, přejede denně kolem sto šedesáti tisíc aut, metro přepraví další desetitisíce cestujících. „Pokud jde o tvar mostu, myslím si, že když by se navrhoval dnes, pohledově by se příliš nelišil od našeho soutěžního řešení z konce padesátých let,“ říká jeden ze dvou hlavních spoluautorů návrhu Jan Vítek, žijící legenda oboru.

Nuselský most s Kongresovým centrem v Praze

Na svou práci může být stejně jako jeho kolegové opravdu pyšný – během desítek let náročného provozu nepotřeboval most žádné zásadní rekonstrukce.

„I po padesáti letech je provozně plně vyhovující, odpovídá očekávanému velkému zatížení vozidly a hustotě dnešního provozu. Je velmi pravděpodobné, že vydrží déle než dalších padesát let. Pro představu uvažme, že když se setkají v jednom poli uprostřed mostu dvě protijedoucí soupravy metra naplněné lidmi, vznikne zatížení přes pět set tun, a to nepočítáme další zatížení nemalým silničním provozem nahoře,“ vysvětluje inženýr Jan Vítek.

A pokračuje: „Z počátku mostem jezdily staré těžké vozy metra, dnes je to poněkud méně. Průhyby mostní konstrukce jsou nepatrné a nedávná oprava (most byl rekonstruován v letech 2012 až 2017 – pozn. red.) se týkala především nenosných konstrukcí: vozovek, chodníků, dilatačních zařízení, osvětlení, zábradlí a potřebné ochrany proti možnosti skoku z mostu.“Všechno mohlo být jinak

Konečnou podobu mostu přitom určily, jak jinak, finance. Nejvyšší ocenění v celostátní soutěži na Nuselský most, kterou Praha vyhlásila v roce 1958, totiž získal projekt s ocelovou konstrukcí. Jenže chyběla drahá ocel a přednost tehdy dostal Žďákovský most nad Orlickou přehradou. A právě finanční hledisko dalo šanci druhému návrhu v pořadí. Návrh Jana Vítka a Miroslava Sůry přinesl díky subtilnější hmotě významnou úsporu betonu i oceli. Ekonomičtější byla nejen jeho výstavba, ale jak se později ukázalo i provoz.

Návrh obou autorů byl přitom v mnoha ohledech novátorský: obsahoval zcela nové řešení stavebního postupu, které bylo u tak širokého mostu výhodné pohledově i technicky.

Dynamické zkoušky Nuselského mostu z dubna 1974. Na snímku L. Durase z knihy Jana a Ondřeje Fischerových Pražské mosty rozkmitaly most impulsní raketové motory.

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 víc tlumí hluk silničního provozu. Do městského prostředí je podle mě betonový most vhodnější, protože víc odpovídá ostatní zástavbě," vysvětluje Jan Vítek. Tanky a těžké vagony

Zprovoznění Nuselského mostu předcházela řada ověřovacích a zatěžkávacích zkoušek, na nichž se podílel také Kloknerův ústav ČVUT. Pamětníci dodnes vzpomínají na test, jehož se po dokončení mostu zúčastnilo 66 vojenských tanků T-55 a s odstupem i celá flotila naložených nákladních vozů Tatra. Veškeré výsledky dopadly lépe než kalkulované modely. Most byl proto 22. února 1973 téměř po osmi letech výstavby zpřístupněn pro automobily a 9. května 1974 jím projela i první souprava metra.

Právě metro způsobilo dost problémů – tuzemské vozy musely být nahrazeny mnohem těžšími sovětskými, a tak zatížení nosné desky spodního patra bylo oproti statickému řešení v prováděcím projektu nebezpečné. Mostovka se musela dodatečně ještě dovybavit ocelovým roznášecím roštem o hmotnosti sedm set tun.

Nuselský most potvrdil i předpoklad nižších nákladů na údržbu betonové konstrukce. To se ukázalo zejména v porovnání s vynikající konstrukcí ocelového Žďákovského mostu, u něhož byly náklady na rekonstrukci včetně nutných nátěrů poměrně vysoké. Most sebevrahů

„Nuselák“ má ovšem i smutnou historii, dostal dokonce přídvisko most sebevrahů. Dodnes se neví, kolik lidí zde ukončilo svůj život – možná dvě stě, možná tři sta...

Méně tragicky se tento počet jeví jen ve srovnání se zahraničím: známý Golden Gate v San Francisku měl před instalací zábran v podobě ocelových sítí děsivou bilanci dvanácti set mrtvých za jediný rok.

Zábran se nakonec dočkal i Nuselský most, a to koncem roku 1990. Jenže nestačily. A tak přibýly další prvky – nyní mají zábrany téměř tři metry na výšku a nahoře zahnuté pevné pletivo, které se ukázalo při testech těžko řešitelné i pro zkušené horolezce. Tento způsob si Praha nechala dokonce patentovat.

Architekt mostu Stanislav Hubička vysvětlil v pořadu Rozstřelu, proč nebyl problém řešený už od počátku: „Nás to prostě nikoho nenapadlo, že by k takovým činům mohlo dojít.“ Odkaz profesora Bechyně

O přemostění Nuselského údolí se začalo diskutovat už koncem devatenáctého století, aby se propojily Královské Vinohrady a další vhodné pozemky pro výstavbu, tedy oblast Pankráce. První idea přemostění vznikla v roce 1893. S prvním reálným návrhem, obloukovým mostem z oceli, přišel jako první v roce 1913 inženýr Jaroslav Marjanek. Už v roce 1918 se objevil návrh od inženýra Stanislava Bechyně a architekta Bohumíra Kozáka v podobě projektu obloukového mostu ze železobetonu.

Během let přibývaly další návrhy. V roce 1926 proběhla i první oficiální soutěž, další v roce 1933. Z ní byl vybrán také projekt Stanislava Bechyně, který byl o pět let později dále rozpracován. Některé prvky jsou hodně podobné současnému mostu, například prosklená stanice podzemní dráhy.

Už v roce 1970 se na ještě rozestavěné mostovce mohla konat proslulá zatěžkávací zkouška. Do Prahy dorazilo 66 tanků z rakovnického pluku. O další zkoušku se postaraly raketové motory.

Válka plánování přerušila, ačkoli i Němci přišli s vlastními návrhy. Vše zastavily zakazy včetně používání cementu na obsazeném území. Po válce se vyhodnotily všechny návrhy a vybraný byl obloukový most ze železobetonu od dvojice Bechyně–Kozák. Pak ale proběhla nová soutěž, a to ve dvou kolech.

Ve finále, kam z třiceti projektů postoupilo osm, nezískal první místo nikdo, druhé místo obsadil kolektiv v čele s Bohumírem Kozákem. Ale jak už bylo řečeno, kvůli vysoké ceně se nakonec realizoval v pořadí až třetí návrh, most z předpjatého betonu od Jana Vítky, Miroslava Šury a Roberta Bucháčka.

„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 zahraničí. A tím pádem zůstává úchvatnou ukázkou umění, vědomostí a odvahy zdejších inženýrů a techniků,“ hodnotí stavbu **Robert Špalek**, předseda **České komory autorizovaných inženýrů a techniků**. Autoři stavby

Jan Vítek a Miroslav Sůra se na návrhu řešení podíleli stejnou měrou – Vítek se víc věnoval celkové podobě mostu, jeho vzhledu a konstrukčnímu řešení s přihlédnutím k jeho okolí, Sůra zase statickému výpočtu. Vypracovat prováděcí projekt tak náročného mostu byl však úkol pro velkou projektovou organizaci. Na starost jej dostal Pražský projektový ústav, pozdější PÚDIS, který měl volnou kapacitu a dost kvalitních inženýrů pro tak náročné zadání.

Ing Jan Vítek v únoru 2023 při otevření výstavy Příběh Nuselského mostu, která potrvá až do 3. března v budově Městského úřadu Prahy 2 na nám. Míru.

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 (například 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 nejlépe. 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 desítky inženýrů, stavbařů a dalších specialistů. Hlavním dodavatelem byly Stavby silnic a železnic.

Radek Cihla, MAFRA

FotoGallery:

Nuselský most v Praze má délku 485 metrů, šířku 26 metrů a světlou výšku 42 metrů.

Radek Cihla, MAFRA

Nuselský most se pro dopravu otevřel 22. února 1973.

Jiří Benák, iDNES.cz

Přes Nuselský most denně přejede kolem 160 tisíc aut.

Aleš Berný, iDNES.cz

Most byl postavený v roce 1973 na základě vize Stanislava Bechyně, profesora ČVUT, který je považován za zakladatele betonového stavitelství.

Profimedia.cz

Významnou technickou památkou je nepřehlédnutelný Nuselský most.

Profimedia.cz

Most byl postavený v roce 1973 na základě vize Stanislava Bechyně, profesora ČVUT, který je považován za zakladatele betonového stavitelství.

Jakub Skokan, Martin Tůma / BoysPlayNice

Nuselský most s Kongresovým centrem v Praze

Petr Topič, MAFRA

Nuselský most

Jiří Benák, iDNES.cz

Ing Jan Vítek v únoru 2023 při otevření výstavy Příběh Nuselského mostu, která potrvá až do 3. března v budově Městského úřadu Prahy 2 na nám. Míru.

Archiv **ČKAIT**

Stavba Nuselského mostu

NTM

Tak v roce 1968 rostly zárodky pilířů.

DPP

Stavba Nuselského mostu v roce 1969  
ČTK

Stavba Nuselského mostu v roce 1969  
ČTK

Stavba Nuselského mostu v roce 1969  
ČTK

Už v roce 1970 se na ještě rozestavěné mostovce mohla konat proslulá zatěžkávací zkouška. Do Prahy dorazilo 66 tanků z rakovnického pluku. O další zkoušku se postaraly raketové motory.  
Archiv DPP, Metro.cz

V roce 1968 se myšlenka podpovrchové dopravy změnila v metro. Na snímku vidíte rozestavěný most ze zmíněného roku. Vznikal nakonec na návrh architektů z Projektového ústavu dopravních a inženýrských staveb Vojtěcha Michálka, Stanislava Hubičky a Svatopluka Kobra.  
Archiv DPP, Metro.cz

Práce v tubusu mostu  
Archiv DPP

Dynamické zkoušky Nuselského mostu z dubna 1974. Most rozkmitaly impulsní raketové motory. Ve druhé části zkoušky rozkmitaly most mechanické budiče na principu nevyvážené hmoty. Při třetí zkoušce vedle sebe pojížděly až čtyři naložené Tatry T 148.  
Archiv DPP

V knize Jana a Ondřeje Fischerových Pražské mosty, vydané v roce 1985, je i tento snímek L. Durase, který zachytil odpalování raket při dynamické zatěžovací zkoušce Nuselského mostu v dubnu 1974  
Archiv DP Praha

Stavba první trasy metra se neobešla bez komplikací. Za pochodu se měnila koncepce podpovrchové tramvaje na metro, ve stanici Mládežnická uvolnil vydatný déšť mohutný sesuv. Nuselský most testovaly raketové motory i soupravy s pytli cementu. Přesto metro zahájilo provoz včas.  
Archiv DPP

Dvoukolejný úsek trasy metra C na Nuselském mostě  
Jakub Vrána, iDNES.cz

Hasiči ve spolupráci s TSK zabezpečují plechové pláty na Nuselském mostě, které se vlivem silného větru částečně uvolnily.  
Jiří Meixner, iDNES.cz

Muž chtěl skočit z Nuselského mostu (25.8.2015).  
HZS hl. m. Prahy

Architekt Nuselského mostu Stanislav Hubička v diskusním pořadu Rozstřel. (14. listopadu 2017)  
Michal Šula, MAFRA

Architekt Nuselského mostu Stanislav Hubička v diskusním pořadu Rozstřel. (14. listopadu 2017)  
Michal Šula, MAFRA

160 let pravidelného veřejného osvětlení v Praze - Nuselský most a kostel Panny Marie a svatého Karla Velikého na Karlově Rostě Jančar, Technet.cz

Zkusili jste se třeba někdy podívat z Nuselského mostu dolů na čtvrť pod sebou? Uvidíte čtverce činžovních domů seřazené vedle sebe jako kostky obří stavebnice, v každém čtverečku zelený polštář dvora.  
Michal Sváček, MAFRA

Nový volnočasový prostor pod Nuselským mostem

Jakub Stadler, MAFRA

Nový volnočasový prostor pod Nuselským mostem

Jakub Stadler, MAFRA

V soutěži na stavbu Nuselského mostu v letech 1926–1927 navrhlo trio architektů Demel, Pešánek, Holman umístit do prosklených mostních pilířů velkokapacitní záchytné garáže.  
repro nakladatelství Paseka-Český mrakodrap

[https://www.idnes.cz/bydleni/stavba/nuselsky-most-50-let-provozu-vyroci-stavba.A230221\\_123530\\_stavba\\_rez](https://www.idnes.cz/bydleni/stavba/nuselsky-most-50-let-provozu-vyroci-stavba.A230221_123530_stavba_rez)

## Nuselský most slaví 50. výročí provozu. Vydrží nejméně další půlstoletí, ujišťuje jeho spoluautor

22.02.2023 faei.cz ~ Celková návštěvnost: 762 810 ~ RU / den: 2 022 ~ Vydavatel: Finanční a ekonomický institut  
~ AVE: 9 500,00 Kč ~ GRP: 0,02

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. „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,“ říká jeden ze dvou hlavních spoluautorů návrhu – Ing. Jan Vítek, 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 Vítky 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. Navržený stavební postup se tehdy nepraktikoval ani v zahraničí.

Návrh Ing. Vítky a Ing. Sůry byl v mnoha ohledech skutečně 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.

„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,“ vysvětluje Ing. Jan Vítek, DrSc.

„Trať metra jsme umístili do tubusu, který je součástí mostu a přímo navazuje na stanici Vyšehrad,“ vysvětluje Ing. Jan Vítek, DrSc. Zdroj: **ČKAIT**

„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 pojízdějící vlaky metra,“ vzpomíná po 50 letech na otevření Nuselského mostu pro dopravu.

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 náročná 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, pozn. aut.).

Jiří Hejnic velmi úspěšně zvládl náročné výpočty. Architekt Stanislav Hubička dbal na to, aby jak celek, tak i všechny detaily konstrukce byly esteticky co nejvhodnější, a to se mu podařilo. Jeho rukopis se promítl mimo jiné do podoby stanice Vyšehrad.

Dnešní Nuselský most původně nesl jméno komunistického pohlavára Klementa Gottwalda, podobně jako název stanice metra na vyšehradské straně. Reprofoto: Publikace Praha Brno Bratislava

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 Městské čisti 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 osmi letech výstavby zpřístupněn pro automobily a v květnu 1974 jím projela i první souprava metra.

„I po 50 letech je (most) provozně plně vyhovující, odpovídá očekávanému velkému zatížení vozidly a hustotě dnešního provozu. Je velmi pravděpodobné, že vydrží déle než dalších 50 let,“ domnívá se Ing. Vítek.

A dodává: „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.“

<https://faei.cz/nuselsky-most-slavi-50-vyroci-provozu-vydrzi-nejmene-dalsi-pulstoleti-ujistuje-jeho-spoluautor/>

## Nuselský most slaví 50 let. Původně měly uvnitř jezdit tramvaje

22.02.2023 tn.cz ~ Jan Mareš ~ Celková návštěvnost: 15 514 249 ~ RU / den: 341 691 ~ Vydavatel: TV Nova s.r.o. ~ AVE: 19 000,00 Kč ~ GRP: 3,80

Ve středu je tomu 50 let, co po mostě přes Nuselské údolí v Praze přejelo první auto. Po nejvytíženějším mostě v Česku dnes projede každý den v průměru 70 tisíc aut. Stavěl se osm let a původně měly uvnitř mostu jezdit linky tramvaje.

Téměř 500 metrů dlouhý a v průměru 42 metrů vysoký Nuselský most propojuje severní a jižní část Prahy. Chybělo ale málo a most mohl vypadat úplně jinak.

'První byla ocelová konstrukce, ale protože nebyla ocel a dělal se Žďákovský most, kde jí bylo potřeba hodně, tak nepřicházel v úvahu. Tak jsme přišli na řadu,' vysvětlil spoluautor návrhu Nuselského mostu Jan Vítek.

Někdejší most Klementa Gottwalda se začal stavět v druhé polovině 60. let. V tubusu měly původně jezdit tramvaje, nakonec ale dostalo přednost metro. Kvůli tomu musel být vnitřní prostor vyztužen ocelovým roštem.

'Ten most je na svou dobu, ale i na dnešek, unikátní svou konstrukcí a vůbec svým dopravním napojením,' uvedl předseda **České komory autorizovaných inženýrů a techniků Robert Špalek**.

Po dokončení stavby museli inženýři prověřit statiku, a tak na most najelo 66 tanků. 22. února 1973 byl Nuselský most zprovozněn. 'Mně šlo hlavně o to, aby ten most byl lehký, aby nezacláněl moc v údolí,' vysvětlil Vítek.

S mostem je spojená také tragická historie. V minulosti byl totiž hojně vyhledávaným místem sebevrahů. Odhaduje se, že tu svůj život ukončilo přes 300 lidí. V roce 2007 tak přibýlo vysoké zábradlí.

Větší rekonstrukcí prošel most mezi roky 2012 a 2017 kvůli zatékání vody. 'V nejbližších deseti nebo dvaceti letech ho nečeká žádná zásadní rekonstrukce. Provádíme pouze drobné údržbové práce,' sdělila mluvčí Technické správy komunikací (TSK) Barbora Lišková.

Podle inženýrů most poslouží minimálně dalších padesát let.

<https://tn.nova.cz/zpravodajstvi/clanek/491349-nuselsky-most-slavi-50-let-puvodne-mely-uvnitř-jezdit-tramvaje>

## Stavba století slaví 50 let

21.02.2023 estateandbusiness.cz ~ Jana Chuchvalcová ~ Celková návštěvnost: 36 215 ~ RU / den: 1 863 ~  
Vydavatel: A 11, spol. s r.o. ~ AVE: 15 000,00 Kč ~ GRP: 0,02

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 – Jan Vítka, 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 Jana Vítka a 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 J. Vítka a M. 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 projíždějící vlaky metra,“ vzpomíná po 50 letech na otevření Nuselského mostu pro dopravu Jan Vítka.

Oba autoři se na návrhu řešení podíleli stejnou měrou. Ing. Vítka se více věnoval celkové podobě mostu a jeho vzhledu a konstrukčnímu řešení s přihlédnutím k jeho okolí, M. Sůra zase statickému výpočtu. Vypracovat prováděcí projekt tak náročného mostu byl ale úkol celého oddělení projektové organizace trvajícím 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 nejvhodnější, 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 **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 Janem Vítkem, 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.

<https://estateandbusiness.cz/stavba-stoleti-slavi-50-let/>

## Nuselský most stojí už půl století. Skokem z něj ukončily svůj život stovky lidí

21.02.2023 prazsky.denik.cz ~ Milan Holakovský ~ ~ RU / den: 63 201 ~ Vydavatel: VLTAVA LABE MEDIA, a.s. ~ AVE: 5 990,00 Kč ~ GRP: 0,70

/VIDEO, FOTOGALERIE/ Paráda to tenkrát byla náramná. V čele defilovali příslušníci tehdejších Lidových milic se samopaly, za nimi kráčeli představitelé „strany a státu“, jak se tehdy říkalo. Pásku stříhal osobně generální tajemník Ústředního výboru komunistické strany Československa Gustáv Husák a přítomen byl i tehdejší prezident republiky Ludvík Svoboda. Slavnostně otevřeli most nad Nuselským údolím, který při svém zrodu dostal jméno po Klementu Gottwaldovi; jednom z otců domácího komunismu.

Psal se rok 1973, datum v kalendáři se zastavilo na třech dvojkách – 22. 2. – a československé stavebnictví právě slavilo jeden ze svých úspěchů, o nichž se s obdivem hovořilo i v cizině. Jak v zemích východního bloku, tak i na západ od tehdejší železné opony. Vybudováním spojnice mezi tradiční součástí Prahy v oblasti Nového Města a Vinohrad s Pankráckou plání se podařilo naplnit sny několika generací. A vytvořit stavbu, která je pro dopravu v Praze klíčová dodnes.

Z Nuselského mostu, jak od ledna roku 1990 zní nynější pojmenování, však tehdy bylo zatím zprovozněno pouze „horní patro“: vozovka o čtyřech pružích a chodníky. Útrobami, tubusem připravovaným pro provoz podzemní dráhy, se cestující poprvé svezli až o více než o rok později.

Pražské metro bylo ve svém prvním úseku, části trasy C mezi Kačerovem a nynější stanicí Florenc (jež původně dostala jméno Sokolovská), zprovozněno 9. 5. 1974.

Mohlo to být i dřív, ale čekalo se na vhodnou příležitost. Tehdy se 9. května, po vzoru sovětského Dne vítěství, oslavovalo osvobození od nacismu, kdy bývala často zdůrazňována role Rudé armády.

Jako den, kdy měly začít sloužit veřejnosti soupravy metra dodané ze Sovětského svazu, se toto datum jevilo ideálně. Ani otevření mostu pro automobilovou dopravu ostatně nepostrádalo politický podtext: bylo pojato jako jeden z vrcholů oslav čtvrtstoletí, jež uplynulo od události takzvaného Vítězného února v roce 1948.

Desítky návrhů za desítky let

Vybudování mostu nad Nuselským údolím však nebylo nápadem komunistického režimu. Šlo o naplnění desítky let spřádaného snu. Snahy o prosazení takového projektu se objevovaly už „za Rakouska“: od sklonku 19. století, kdy se z původně nevelkých vesnic Pankrác, Krč nebo Michle začaly vyvíjet předměstské oblasti – a záhy přímo nové čtvrtě. Nuselské údolí je však od Prahy oddělovalo.

Už od počátku 20. století se objevovaly rozmanité návrhy, hýřící i nápady, jak účelně využít prostor pod mostem nebo kolem pilířů. O zájmu tvůrců svědčí architektonická soutěž z roku 1927: tehdy se sešlo 28 návrhů. Nechyběly ani příspěvky od



dodnes slavných tvůrců.

Více autorských týmů tehdy pracovalo se železobetonem, ale 11 návrhů počítalo i s ocelovou konstrukcí a dva s kombinovanou. Připomněla to Šárka Hubičková, která ke 40. výročí otevření mostu sepsala knihu; s využitím informací od svého tchána, architekta Stanislava Hubičky, jehož jméno je úzce spjato s realizovaným projektem.

Ke stavbě však ve zmiňovaném roce 1927 bylo ještě velmi daleko. Už tehdy však soutěž mimo jiné ukázala, že na místo se pohledově lépe hodí vodorovná linie na pilířích; navíc se tato varianta jevila ekonomicky výhodněji ve srovnání s mostem s oblouky.

Když Praha v roce 1933 vypsal další soutěž a porota posuzovala 11 návrhů, zadání už počítalo s dvouúrovňovým mostem, kde spodní patro bude sloužit podzemní dráze. Plánování ale pokračovalo i nadále, a to i za protektorátu – tedy v období německé okupace.

Další soutěž, dokonce se 30 návrhy, následovala až v letech 1958–1960. První cena udělena nebyla a porota měla výhrady k podobám mostu, který podle jejího člena Jiřího Novotného měl potěšit oko z dálky i zblízka – nicméně z vyhodnocení návrhů vzešlo doporučení vybudovat 115metrový most ze železobetonu. To vyhovovalo i politicky: ocel se považovala za strategickou surovinu.

Uplatnily se tanky i raketové motory

Za přípravou projektu mostu z tehdy u nás poměrně inovativního předpjatého betonu, který se nakonec nakonec realizoval a byl provázaný s návrhem stanice metra (nyní Vyšehrad, původně Gottwaldova), stála trojice architektů: Vojtěch Michálek, Stanislav Hubička a Svatopluk Kobr. Často se označuje jako projekt PŮDIS – podle zkratky Projektového ústavu dopravních a inženýrských staveb.

Rušno na staveništi začalo být od roku 1965 – na vlastní budování mostu, jež začalo pracemi na pilířích a předpolí, však došlo až v roce 1967. Nejprve bylo třeba zajistit demolici domů v místě stavby v Nuselském údolí, ale i dětské nemocnice na Karlově.

Už tehdy začali být místní nespokojeni; ti, kteří se v roce 1964 nemuseli vystěhovat, začali být soustavně obtěžováni hlukem a prachem ze staveniště. Děni na stavbě se však stalo atrakcí, na kterou se chodili dívat lidé z obou stran Nuselského údolí.

Pozorně lidé sledovali třeba betonování tubusu, k čemuž sloužil stotunový betonážní vozík v podobě příhradové konstrukce s dřevěným bedněním, přičemž vedli o debaty o úpravě projektu: všeobecně se vědělo, že autoři původně počítali s provozem podpovrchové tramvaje a rozhodnutí o tom, že po sovětském vzoru bude mít Praha metro s podstatně těžšími vozy, padlo až v roce 1967. Nutné tak byly dodatečné úpravy s doplněním roštu roznášejícího zátěž.

Divácky velmi atraktivními se staly také zatěžovací zkoušky: jak statické, kdy nejprve došlo na tehdy nové vozy Tatra 148, a zejména bylo na tehdy ještě nehotovou hrubou stavbu navezeno 3000 tun říčního písku a vyjelo 66 tanků T-55 z rakovnické posádky, tak pozdější dynamické testy. Při nich se ověřovaly reakce konstrukce na vibrace za použití pulzních raketových (přesněji reaktivních) motorů.

Pražané i návštěvníci města se s novým mostem rychle sžili. Jak je pro metropoli klíčový, ukázaly větší opravy v letech 1981, kdy došlo na úplnou výluku automobilového provozu, i rekonstrukce pouze s omezeními, jež trvala od roku 2011 do roku 2017. Postupně se jeho podoba částečně měnila – zejména díky stožárům veřejného osvětlení a instalacím zábran proti sebevrahům.

Poučení o souvislostech příprav vzniku mostu i samotné výstavbě nabízí zájemcům výstava, která byla před deseti lety v vidění v Národním technickém muzeu. Tehdejší panely si lze nyní prohlédnout v prvním patře radnice Prahy 2 na náměstí Míru, a to do pátku 3. března. V té době také vznikly webové stránky nuselskymost.cz a zmiňovaná knížka Šárky Hubičkové Nuselský most – historie, stavba, architektura.

Dodnes je k mání, řekla Deníku její autorka, která je i spoluautorkou výstavy. Zájemce nasměruje k prodejnímu místu, jež od Nuselského mostu není daleko: do Informačního centra **České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě**.

„Je to v Sokolské ulici: když půjdete od Pavláku na Nuselák, tak po pravé straně za Lékařským domem,“ vysvětluje Hubičková. A můžete jí věřit; je to rada místní obyvatelky. Sama bydlí ve Wenzigově ulici; také kousek od Nuselského mostu. Most, který si vyžádal nespočet životů

- V době stavby Nuselského mostu kolovaly mezi lidmi – zvláště mezi chlapy pracujícími na různých stavbách v Praze – zvěsti o smrtelných úrazech, k nimž mělo na staveništi dojít. I když to oficiální zprávy nepotvrzují, stavbaři měli jasno: režim vše utulal, ale tragické případy se staly. A bylo jich víc. Deník o tom v minulosti slyšel třeba od tesaře Františka Martínka, který však přímo na Nuseláku nikdy nepůsobil; hovořil o pádech, přiskřípnutí a dalších malérech, jež probíralo osazenstvo na jiných stavbách, kde pracoval.

- Jednu zprávu z doslechu čerstvě připomnělo únorové vydání časopisu radnice Prahy 4 Tučňák. Hovoří o nehodě při betonování pilířů, kde měl jeden z dělníků spadnout do betonu nalitého v bednění, ve kterém prý nešťastník zcela zmizel.

Pokusy vytáhnout tělo provizorními háky ze zahnutých drátů armatury nebyly úspěšné, beton brzy ztuhl – a tak jsou ostatky údajně dodnes pohřbeny ve druhém pilíři ve směru od Karlova...

- Potvrzeno je naopak množství sebevrahů, kteří se rozhodli skoncovat se životem skokem do 42metrové hloubky pod sebou. I v tomto případě však přesná čísla chybějí, protože o skocích z mostu nesoucího Gottwaldovo jméno se zprvu neslušelo veřejně informovat i vést evidence. Někdy se hovoří o zhruba třech stovkách obětí, jež se přijížděly zabít i ze vzdálenějších končin.

- Případy, o nichž si lidé povídali, byly poměrně početné už za vlády komunistů – a kvůli mlčení oficiálních orgánů se dokonce šířila fáma o sadistovi či skupině násilnických pachatelů, kteří shazují chodce dolů. Potvrzený případ vraždy je však zřejmě jediný – zpráva z roku 1990 hovoří o mladé matce, jež hodila z mostu své dítě a sama skočila také. Právě z 90. let už také pocházejí podrobnější zprávy – a zdejší sebevraždy nebyly ničím výjimečným. Řadě lidí připravených ke skoku navíc policisté, záchranáři, hasiči nebo i kolemjdoucí jejich úmysl rozmluvili.

- Překonat původní 120centimetrové zábradlí nebyl problém – i tak si podle okřídlené historky jedna stařenka přinesla malé štafličky, aby měla jistotu, že se jí její úmysl zdaří. Neobvyklý byl také případ z roku 1999, kdy do údolí dopadl muž s prostřelenou hlavou; podle výsledků vyšetřování chtěl řešit své problémy dvojitou sebevraždou (objevovaly se však i spekulace hovořící o jiném pozadí události). Postupně se změnilo zábradlí, přibyl plot, ten v roce 1997 nahradila propracovanější bariéra o výšce 2,7 metru – a vše vyřešila až instalace zahnuté stříšky v roce 2007. Její překonání by bez náročné horolezecké průpravy a vybavení mělo být téměř nemožné.

[https://prazsky.denik.cz/zpravy\\_region/praha-nuselsky-most-vyroci-vystavba-20230221.html](https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/praha-nuselsky-most-vyroci-vystavba-20230221.html)

## Nuselský most stojí už půl století. Skokem z něj ukončily svůj život stovky lidí

21.02.2023 denik.cz ~ Milan Holakovský ~ Celková návštěvnost: 20 913 932 ~ RU / den: 515 053 ~ Vydavatel: VLTAVA LABE MEDIA, a.s. ~ AVE: 49 000,00 Kč ~ GRP: 5,72

/VIDEO, FOTOGALERIE/ Paráda to tenkrát byla náramná. V čele defillovali příslušníci tehdejších Lidových milic se samopaly, za nimi kráčeli představitelé „strany a státu“, jak se tehdy říkalo. Pásku stříhal osobně generální tajemník Ústředního výboru komunistické strany Československa Gustáv Husák a přítomen byl i tehdejší prezident republiky Ludvík Svoboda. Před 50 lety slavnostně otevřeli most nad Nuselským údolím, který při svém zrodu dostal jméno po Klementu Gottwaldovi; jednom z otců domácího komunismu.

Psal se rok 1973, datum v kalendáři se zastavilo na třech dvojkách – 22. 2. – a československé stavebnictví právě slavilo jeden ze svých úspěchů, o nichž se s obdivem hovořilo i v cizině. Jak v zemích východního bloku, tak i na západ od tehdejší železné opony. Vybudováním spojnice mezi tradiční součástí Prahy v oblasti Nového Města a Vinohrad s Pankráckou plání se podařilo naplnit sny několika generací. A vytvořit stavbu, která je pro dopravu v Praze klíčová dodnes.

Z Nuselského mostu, jak od ledna roku 1990 zní nynější pojmenování, však tehdy bylo zatím zprovozněno pouze „horní patro“: vozovka o čtyřech pružích a chodníky. Útrobami, tubusem připravovaným pro provoz podzemní dráhy, se cestující poprvé svezli až o více než o rok později.

Pražské metro bylo ve svém prvním úseku, části trasy C mezi Kačerovem a nynější stanicí Florenc (jež původně dostala jméno Sokolovská), zprovozněno 9. 5. 1974.

Mohlo to být i dřív, ale čekalo se na vhodnou příležitost. Tehdy se 9. května, po vzoru sovětského Dne vítěství, oslavovalo osvobození od nacismu, kdy bývala často zdůrazňována role Rudé armády.

Jako den, kdy měly začít sloužit veřejnosti soupravy metra dodané ze Sovětského svazu, se toto datum jevilo ideálně. Ani otevření mostu pro automobilovou dopravu ostatně nepostrádalo politický podtext: bylo pojato jako jeden z vrcholů oslav čtvrtstoletí, jež uplynulo od události takzvaného Vítězného února v roce 1948.

Desítky návrhů za desítky let

Vybudování mostu nad Nuselským údolím však nebylo nápadem komunistického režimu. Šlo o naplnění desítky let spřádaného snu. Snahy o prosazení takového projektu se objevovaly už „za Rakouska“: od sklonku 19. století, kdy se z původně nevelkých vesnic Pankrác, Krč nebo Michle začaly vyvíjet předměstské oblasti – a záhy přímo nové čtvrtě. Nuselské údolí je však od Prahy oddělovalo.

Už od počátku 20. století se objevovaly rozmanité návrhy, hýřící i nápady, jak účelně využít prostor pod mostem nebo kolem

pilířů. O zájmu tvůrců svědčí architektonická soutěž z roku 1927: tehdy se sešlo 28 návrhů. Nechyběly ani příspěvky od dodnes slavných tvůrců.

Více autorských týmů tehdy pracovalo se železobetonem, ale 11 návrhů počítalo i s ocelovou konstrukcí a dva s kombinovanou. Připomněla to Šárka Hubičková, která ke 40. výročí otevření mostu sepsala knihu; s využitím informací od svého tchána, architekta Stanislava Hubičky, jehož jméno je úzce spjato s realizovaným projektem.

Ke stavbě však ve zmiňovaném roce 1927 bylo ještě velmi daleko. Už tehdy však soutěž mimo jiné ukázala, že na místo se pohledově lépe hodí vodorovná linie na pilířích; navíc se tato varianta jevila ekonomicky výhodněji ve srovnání s mostem s oblouky.

Když Praha v roce 1933 vypsal další soutěž a porota posuzovala 11 návrhů, zadání už počítalo s dvouúrovňovým mostem, kde spodní patro bude sloužit podzemní dráze. Plánování ale pokračovalo i nadále, a to i za protektorátu – tedy v období německé okupace.

Další soutěž, dokonce se 30 návrhy, následovala až v letech 1958–1960. První cena udělena nebyla a porota měla výhrady k podobám mostu, který podle jejího člena Jiřího Novotného měl potěšit oko z dálky i zblízka – nicméně z vyhodnocení návrhů vzešlo doporučení vybudovat 115metrový most ze železobetonu. To vyhovovalo i politicky: ocel se považovala za strategickou surovinu.

Uplatnily se tanky i raketové motory

Za přípravou projektu mostu z tehdy u nás poměrně inovativního předpjatého betonu, který se nakonec nakonec realizoval a byl provázán s návrhem stanice metra (nyní Vyšehrad, původně Gottwaldova), stála trojice architektů: Vojtěch Michálek, Stanislav Hubička a Svatopluk Kobr. Často se označuje jako projekt PŮDIS – podle zkratky Projektového ústavu dopravních a inženýrských staveb.

Rušno na staveništi začalo být od roku 1965 – na vlastní budování mostu, jež začalo pracemi na pilířích a předpolí, však došlo až v roce 1967. Nejprve bylo třeba zajistit demolici domů v místě stavby v Nuselském údolí, ale i dětské nemocnice na Karlově.

Už tehdy začali být místní nespokojeni; ti, kteří se v roce 1964 nemuseli vystěhovat, začali být soustavně obtěžováni hlukem a prachem ze staveniště. Dění na stavbě se však stalo atrakcí, na kterou se chodili dívat lidé z obou stran Nuselského údolí.

Pozorně lidé sledovali třeba betonování tubusu, k čemuž sloužil stotunový betonážní vozík v podobě příhradové konstrukce s dřevěným bedněním, přičemž vedli o debaty o úpravě projektu: všeobecně se vědělo, že autoři původně počítali s provozem podpovrchové tramvaje a rozhodnutí o tom, že po sovětském vzoru bude mít Praha metro s podstatně těžšími vozy, padlo až v roce 1967. Nutné tak byly dodatečné úpravy s doplněním roštu roznášejícího zátěž.

Divácky velmi atraktivními se staly také zatěžovací zkoušky: jak statické, kdy nejprve došlo na tehdy nové vozy Tatra 148, a zejména bylo na tehdy ještě nehotovou hrubou stavbu navezeno 3000 tun říčního písku a vyjelo 66 tanků T-55 z rakovnické posádky, tak pozdější dynamické testy. Při nich se ověřovaly reakce konstrukce na vibrace za použití pulzních raketových (přesněji reaktivních) motorů.

Pražané i návštěvníci města se s novým mostem rychle sžili. Jak je pro metropoli klíčový, ukázaly větší opravy v letech 1981, kdy došlo na úplnou výlukou automobilového provozu, i rekonstrukce pouze s omezeními, jež trvala od roku 2011 do roku 2017. Postupně se jeho podoba částečně měnila – zejména díky stožárům veřejného osvětlení a instalacím zábran proti sebevrahům.

Poučení o souvislostech příprav vzniku mostu i samotné výstavbě nabízí zájemcům výstava, která byla před deseti lety v vidění v Národním technickém muzeu. Tehdejší panely si lze nyní prohlédnout v prvním patře radnice Prahy 2 na náměstí Míru, a to do pátku 3. března. V té době také vznikly webové stránky nuselskymost.cz a zmiňovaná knížka Šárky Hubičkové Nuselský most – historie, stavba, architektura.

Dodnes je k mání, řekla Deníku její autorka, která je i spoluautorkou výstavy. Zájemce nasměruje k prodejnímu místu, jež od Nuselského mostu není daleko: do Informačního centra **České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě**.

„Je to v Sokolské ulici: když půjdete od Pavláku na Nuselák, tak po pravé straně za Lékařským domem,“ vysvětluje Hubičková. A můžete jí věřit; je to rada místní obyvatelky. Sama bydlí ve Wenzigově ulici; také kousek od Nuselského mostu. Most, který si vyžádal nespočet životů

- V době stavby Nuselského mostu kolovaly mezi lidmi – zvláště mezi chlapy pracujícími na různých stavbách v Praze – zvěsti o smrtelných úrazech, k nimž mělo na staveništi dojít. I když to oficiální zprávy nepotvrzují, stavbaři měli jasno: režim vše utlál, ale tragické případy se staly. A bylo jich víc. Deník o tom v minulosti slyšel třeba od tesaře Františka Martínka, který však přímo na Nuseláku nikdy nepůsobil; hovořil o pádech, přiskřípnutí a dalších malérech, jež probíralo osazenstvo na jiných stavbách, kde pracoval.

- Jednu zprávu z doslechu čerstvě připomnělo únorové vydání časopisu radnice Prahy 4 Tučňák. Hovoří o nehodě při

betonování pilířů, kde měl jeden z dělníků spadnout do betonu nalitého v bednění, ve kterém prý nešťastník zcela zmizel. Pokusy vytáhnout tělo provizorními háky ze zahnutých drátů armatury nebyly úspěšné, beton brzy ztuhl – a tak jsou ostatky údajně dodnes pohřbeny ve druhém pilíři ve směru od Karlova...

- Potvrzeno je naopak množství sebevrahů, kteří se rozhodli skoncovat se životem skokem do 42metrové hloubky pod sebou. I v tomto případě však přesná čísla chybějí, protože o skocích z mostu nesoucího Gottwaldovo jméno se zprvu neslušelo veřejně informovat i vést evidence. Někdy se hovoří o zhruba třech stovkách obětí, jež se přijížděly zabít i ze vzdálenějších končin.

- Případy, o nichž si lidé povídali, byly poměrně početné už za vlády komunistů – a kvůli mlčení oficiálních orgánů se dokonce šířila fáma o sadistovi či skupině násilnických pachatelů, kteří shazují chodce dolů. Potvrzený případ vraždy je však zřejmě jediný – zpráva z roku 1990 hovoří o mladé matce, jež hodila z mostu své dítě a sama skočila také. Právě z 90. let už také pocházejí podrobnější zprávy – a zdejší sebevraždy nebyly ničím výjimečným. Řadě lidí připravených ke skoku navíc policisté, záchranáři, hasiči nebo i kolemjdoucí jejich úmysl rozmluvili.

- Překonat původní 120centimetrové zábradlí nebyl problém – i tak si podle okřídlené historky jedna stařenka přinesla malé štafličky, aby měla jistotu, že se jí její úmysl zdaří. Neobvyklý byl také případ z roku 1999, kdy do údolí dopadl muž s prostřelenou hlavou; podle výsledků vyšetřování chtěl řešit své problémy dvojitou sebevraždou (objevovaly se však i spekulace hovořící o jiném pozadí události). Postupně se změnilo zábradlí, přibyl plot, ten v roce 1997 nahradila propracovanější bariéra o výšce 2,7 metru – a vše vyřešila až instalace zahnuté stříšky v roce 2007. Její překonání by bez náročné horolezecké průpravy a vybavení mělo být téměř nemožné.

<https://benesovsky.denik.cz/z-regionu/praha-nuselsky-most-vyroci-vystavba-20230221.html>

<https://berounsky.denik.cz/z-regionu/praha-nuselsky-most-vyroci-vystavba-20230221.html>

<https://kutnohorsky.denik.cz/z-regionu/praha-nuselsky-most-vyroci-vystavba-20230221.html>

<https://melnický.denik.cz/z-regionu/praha-nuselsky-most-vyroci-vystavba-20230221.html>

<https://nymbursky.denik.cz/z-regionu/praha-nuselsky-most-vyroci-vystavba-20230221.html>

<https://pribramsky.denik.cz/z-regionu/praha-nuselsky-most-vyroci-vystavba-20230221.html>

<https://rakovnický.denik.cz/z-regionu/praha-nuselsky-most-vyroci-vystavba-20230221.html>

---

## Nuselský most měl být celý z ocele. Té však bylo málo, přednost dostala jiná stavba

21.02.2023 prazskypatriot.cz ~ Karel Netolický ~ Rubrika: Pražský život ~ Infotype: Nepojmenováno ~ Datum importu: 21.02.2023 23:09 ~ Celková návštěvnost: 248 540 ~ RU / den: 11 575 ~ Vydavatel: Pražský Patriot s. r. o. ~ Země: Česko ~ AVE: 10 000,00 Kč ~ GRP: 0,13

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, každý den přes něj podle dostupných statistik projede 160 000 automobilů a uvnitř něj 750 souprav metra, které převezou skoro 300 000 lidí. Most přes Nuselské údolí, který patří k nejvytíženějším v Česku, je kromě dopravní funkce i zajímavým technickým a architektonickým dílem, ale také místem, kde svůj život ukončily nejméně tři stovky lidí. Most, který v roce 2000 získal ocenění Stavba století v kategorii Dopravní stavby, byl otevřen před půl

stoletím, 22. února 1973.

„Pokud jde o tvar Nuselského mostu, myslím si, že když by se navrhoval dnes, pohledově by se příliš nelišil od našeho soutěžního řešení z konce 50. let,“ uvedl jeden ze dvou hlavních spoluautorů návrhu Jan Vítka, 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 Jana Vítka a Miroslava Sůry díky subtilnější hmotě přinesl významnou úsporu betonu i oceli. Cenově úsporná byla nejen jeho výstavba, ale i následný provoz. **POUTAK\_NA\_CLANEK\_54485** Návrh Vítka a 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 neprovozoval 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 Jan Vítka.

Oba autoři se na návrhu řešení podíleli stejnou měrou. Vítka se více věnoval celkové podobě mostu a jeho vzhledu a konstrukčnímu řešení s přihlédnutím k jeho okolí, 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. **POUTAK\_NA\_CLANEK\_67951** 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. Jiří Hejnic úspěšně zvládl náročné výpočty. Architekt Stanislav Hubička dbal na to, aby jak celek, tak i všechny detaily konstrukce byly esteticky co nejvhodnější, 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. 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 osmi letech výstavby zpřístupněn pro automobily a v květnu 1974 jím projela i první souprava metra.

„I po padesáti letech je provozně plně vyhovující, odpovídá očekávanému velkému zatížení vozidla 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 Vítka. **POUTAK\_NA\_CLANEK\_66680** Nuselský most podle něj 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 Vítka se i řada dalších současných inženýrů i historiků architektury domnívá, že v polovině 60. let minulého století byl vybrán nejlepší návrh nejpovolanejších 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 **Robert Špalek**, předseda **České komory autorizovaných inženýrů a techniků**.

„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 osmi lety pomáhala vytvořit Šárka Hubičková, snacha architekta Stanislava Hubičky, s velkou laskavostí zapůjčil Archiv Národního technického muzea. Zájemci si mohou výstavu na radnici Prahy 2 prohlédnout zdarma do 3. března,“ sděluje radní druhé městské části pro kulturu Jaroslav Šolc (ODS).

<https://www.prazskypatriot.cz/nuselsky-most-mel-byt-cely-z-ocle-te-vsak-bylo-malo-prednost-dostala-jina-stavba/>

## Nuselský most měl být celý z ocele. Té však bylo málo, přednost dostala jiná stavba

21.02.2023 prazskypatriot.cz ~ Karel Netolický ~ Celková návštěvnost: 248 540 ~ RU / den: 11 575 ~ Vydavatel: Pražský Patriot s. r. o. ~ Země: Česko ~ AVE: 10 000,00 Kč ~ GRP: 0,13

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, každý den přes něj podle dostupných statistik projede 160 000 automobilů a uvnitř něj 750 souprav metra, které převezou skoro 300 000 lidí. Most přes Nuselské údolí, který patří k nejvytíženějším v Česku, je kromě dopravní funkce i zajímavým technickým a architektonickým dílem, ale také místem, kde svůj život ukončily nejméně tři stovky lidí. Most, který v roce 2000 získal ocenění Stavba století v kategorii Dopravní stavby, byl otevřen před půl stoletím, 22. února 1973.

„Pokud jde o tvar Nuselského mostu, myslím si, že když by se navrhoval dnes, pohledově by se příliš nelišil od našeho soutěžního řešení z konce 50. let,“ uvedl jeden ze dvou hlavních spoluautorů návrhu Jan Vítka, 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 Jana Vítka a Miroslava Sůry díky subtilnější hmotě přinesl významnou úsporu betonu i oceli. Cenově úsporná byla nejen jeho výstavba, ale i následný provoz. **POUTAK\_NA\_CLANEK\_54485** Návrh Vítka a 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 Jan Vítka.

Oba autoři se na návrhu řešení podíleli stejnou měrou. Vítka se více věnoval celkové podobě mostu a jeho vzhledu a konstrukčnímu řešení s přihlédnutím k jeho okolí, Sůra zase statickému výpočtu. Vypracovat prováděcí projekt tak náročného mostu byl ale úkol celého oddělení projektové organizace trvajícím po dobu více let. Dostal ho tehdy Pražský projektový ústav, pozdější PÚDIS, který měl volnou kapacitu a dost kvalitních inženýrů pro tak náročné zadání. **POUTAK\_NA\_CLANEK\_67951** 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. Jiří Hejnic úspěšně zvládl náročné výpočty. Architekt Stanislav Hubička dbal na to, aby jak celek, tak i všechny detaily konstrukce byly esteticky co nejvhodnější, 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. 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 osmi letech výstavby zpřístupněn pro automobily a v květnu 1974 jím projela i první souprava metra.

„I po padesáti 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 Vítek. \_\_POUTAK\_NA\_CLANEK\_66680\_\_ Nuselský most podle něj 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 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 **Robert Špalek**, předseda **České komory autorizovaných inženýrů a techniků**.

„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 osmi lety pomáhala vytvořit Šárka Hubičková, snacha architekta Stanislava Hubičky, s velkou laskavostí zapůjčil Archiv Národního technického muzea. Zájemci si mohou výstavu na radnici Prahy 2 prohlédnout zdarma do 3. března,“ sděluje radní druhé městské části pro kulturu Jaroslav Šolc (ODS).

<https://www.prazskypatriot.cz/nuselsky-most-mel-byt-cely-z-ocel-te-vsak-bylo-malo-prednost-dostala-jina-stavba/>

## Nuselský most slaví 50. výročí provozu

20.02.2023 silnice-zeleznice.cz ~ RU / den: 2 809 ~ Vydavatel: Bauer Media, v.o.s. ~ AVE: 1 500,00 Kč ~ GRP: 0,03

Most přes pražské 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 do 3. března výstava umístěná v 1. patře budovy Městského úřadu Prahy 2 na náměstí 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 Nuselským mostem jeden ze dvou hlavních spoluautorů návrhu Ing. Jan Vítek, DrSc.

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 Vítky 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.

### METRO V TUBUSU

Návrh Ing. Vítky 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.

## PODÍL PRAŽSKÉHO PROJEKTOVÉHO ÚSTAVU

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 nejvhodnější, 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.

## MOST STÁLE PLNĚ FUNKČNÍ

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 nahore. 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.

<https://silnice-zeleznice.cz/silnice/nuselsky-most-slavi-50-vyroci-provozu-796>

## Nuselský most slouží 50 let. Podobu dostal díky soutěži. Dnes bych jej navrhl stejně, jako tenkrát, říká autor

18.02.2023 estav.cz ~ Celková návštěvnost: 321 800 ~ RU / den: 11 687 ~ Vydavatel: estav.cz ~ AVE: 3 000,00 Kč ~ GRP: 0,13

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 Vítka, DrSc.

Oba autoři se na návrhu řešení podíleli stejnou měrou. Ing. Vítka 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 trvajícím po dobu více let. Dostal ho tehdy Pražský projektový ústav, pozdější PŮDIS, 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 nejvhodnější, 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 vozidla 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. Vítka.

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. Vítka 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 Praha 2 prohlédnout do 3. března 2023,“ doplnil Jaroslav Šolc, radní pro kulturu MČ Praha 2.

## Nuselský most slaví 50. výročí provozu

16.02.2023 imaterialy.cz ~ RU / den: 18 339 ~ Vydavatel: Business Media CZ, spol. s r.o. ~ AVE: 5 000,00 Kč ~ GRP: 0,20

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 Vítek, DrSc. (\*1925), autorizovaný inženýr pro obor Mosty a inženýrské konstrukce, člen **České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT)**.

### Ocel versus beton

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 Vítky 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. Vítky 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.

### Vazba na okolí

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 nejvhodnější, 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.

## Nuselský most slaví 50. výročí provozu

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 Vítěk, DrSc. (\*1925), autorizovaný inženýr pro obor Mosty a inženýrské konstrukce, člen **České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT)**.

#### Ocel versus beton

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 Vítěk, DrSc.

#### Vazba na okolí

Oba autoři se na návrhu řešení podíleli stejnou měrou. Ing. Vítěk 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 nejvhodnější, 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.

[https://imaterialy.dumabyt.cz/rubriky/technologie/nuselsky-most-slavi-50-vyroci-provozu\\_49720.html](https://imaterialy.dumabyt.cz/rubriky/technologie/nuselsky-most-slavi-50-vyroci-provozu_49720.html)

## Chybějící ocel i testovací tanky. Klíčová dopravní stavba Prahy slaví padesátiny

15.02.2023 asb-portal.cz ~ RU / den: 3 712 ~ Vydavatel: Jaga Media, spol. s r.o. ~ AVE: 22 500,00 Kč ~ GRP: 0,04

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 Vítek, DrSc. (\*1925), autorizovaný inženýr pro obor Mosty a inženýrské konstrukce, člen **České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT)**.

Chyběla ocel

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 Vítky 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. Vítky 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.

Zatěžkávací zkouška se vyvedla

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 trvajícím 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 nejvhodnější, 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.

Ikonická stavba

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.

Zdroj:

<https://www.asb-portal.cz/stavebnictvi/inzenyrske-stavby/mosty/chybejici-ocel-i-testovaci-tanky-klicova-dopravni-stavba-prahy-slavi-padesatiny>

## Nuselský most slaví 50. výročí provozu. Klíčová inženýrská stavba Prahy mohla být i ocelová

15.02.2023    vecerni-praha.cz ~ RU / den: 13 256 ~ Vydavatel: Spolek Křídla Života ~ AVE: 5 000,00 Kč ~ GRP: 0,15

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 Vítek, 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 trvajícím 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.

<https://www.vecerni-praha.cz/nuselsky-most-slavi-50-vyroci-provozu-klicova-inzenyrska-stavba-prahy-mohla-byt-i-ocelova/>

## Výstava připomíná 50 let Nuselského mostu. Měl být původně ocelový

15.02.2023    zdopravy.cz ~ Celková návštěvnost: 1 260 000 ~ RU / den: 11 235 ~ Vydavatel: zdopravy.cz ~ AVE: 15 000,00 Kč ~ GRP: 0,12

„Je velmi pravděpodobné, že vydrží déle než dalších 50 let," říká jeden z autorů Nuselského mostu.

Nuselský most, jedna z klíčových inženýrských staveb Prahy, slaví 50 let od zprovoznění. Došlo k němu 22. února 1973. Příběh mostu přibližuje až do 3. března výstava v budově Městského úřadu Prahy 2 na náměstí Míru, připomněla **Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT)**.

„Pokud jde o tvar mostu, myslím si, že kdyby se navrhoval dnes, pohledově by se příliš nelišil od našeho soutěžního řešení z konce 50. let," uvedl jeden ze dvou hlavních autorů návrhu Jan Vítek (roč. 1925), autorizovaný inženýr pro obor Mosty a inženýrské konstrukce a člen **ČKAIT**. Druhým hlavním autorem byl Miroslav Sůra.

Nad nuselským údolím se přitom měl původně klenout úplně jiný most. První místo v celostátní soutěži, kterou Praha vyhlásila v roce 1958, získal návrh ocelového mostu. Na jeho realizaci ale nedošlo z důvodu nedostatku oceli a peněz, přednost tehdy dostal Žďákovský most přes Orlík. V Praze tak došlo na druhý návrh v pořadí.

Jak uvádí **ČKAIT**, návrh inženýrů Vítky a Sůry byl v mnoha ohledech novátorský. 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 podle **ČKAIT** neprojektoval 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 byly vidět projíždějící vlaky metra," říká Vítek. Vedle něj a Sůry se do projektové přípravy zapojily desítky inženýrů, především z Pražského projektového ústavu (pozdější PÚDIS).

Dodavatelem byla firma Stavby silnic a železnic. Zprovoznění mostu po téměř osmi letech výstavby předcházela řada ověřovacích a zatěžkávacích zkoušek. Na most najelo například 66 vojenských tanků T55 a s odstupem i flotila naložených nákladních vozů Tatra. Výsledky dopadly lépe než kalkulované modely a most mohl být 22. února 1973 otevřen automobilovému provozu. Dnes po mostě projede 160 tisíc vozidel denně. V květnu 1974 jím projela první souprava metra. Nuselský most je 485 metrů dlouhý a 26,5 metru široký.

„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," doplnil Vítek. Připomněl, že most za 50 let nemusel projít žádnou zásadní rekonstrukcí. Nedávné opravy se týkaly především nenosných konstrukcí: vozovek, chodníků, dilatačních zařízení, osvětlení, zábradlí a ochrany proti možnosti skoku z mostu.

„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,“ dodal předseda **ČKAIT Robert Špalek**.  
1 komentář

Nuselský most, návrh. Pramen: **ČKAIT**

<https://zdopravy.cz/vystava-pripomina-50-let-nuselskeho-mostu-mel-byt-puvodne-ocelovy-145154/>

## Stavitel

15.02.2023 stavitel.cz ~ RU / den: 8 611 ~ Vydavatel: Business Media One, s. r. o. ~ AVE: 5 000,00 Kč ~ GRP: 0,10

Nuselský most slaví 50. výročí provozu 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 Vítek, DrSc. (\*1925), autorizovaný inženýr pro obor Mosty a inženýrské konstrukce, člen **České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT)**.

Ocel versus beton

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 Vítky 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. Vítky 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.

Vazba na okolí

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 trvajícím 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 nejvhodnější, 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

## Tanky na mostě

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 vozidla 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. Dopadlo to dobře

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 Praha 2 prohlédnout do 3. března 2023,“ doplnil Jaroslav Šolc, radní pro kulturu MČ Praha 2.

-jik-

Související články

Přestavba železniční stanice Praha - Vršovice Traťový úsek Praha Hostivař – Praha hl. n. je poslední modernizovanou částí trati Praha–Benešov u Prahy. Její dokončení přispívá ke zatraktivnění příměstské železniční dopravy. Součástí stavby jsou nové zastávky Praha Zahradní Město a Praha Eden i rekonstruovaná železniční stanice Praha Vršovice. Dílo zahrnuje i...

Přidejte komentář

<https://www.stavitel.cz/infoservis/nuselsky-most-slavi-50-vyroci-provozu/>

## Televize

### Půlstoletí Nuselského mostu

22.02.2023 TV Nova ~ Pořad: 19:30 Televizní noviny ~ Sledovanost pořadu: 869 949 ~ Provozovatel: TV Nova s.r.o. ~ AVE: 1 394 081,00 Kč ~ GRP: 9,67

#### **Reynolds KORANTENG, moderátor**

Dnes je to 50 let, co po novém mostě přes Nuselské údolí v Praze přejelo první auto.

#### **Lucie BORHYOVÁ, moderátorka**

Dnes jich po této důležité pražské dopravní tepně denně projede okolo 70 000. Most se stavěl osm let a původně po něm měly jezdit i tramvaje.

#### **Jan MAREŠ, redaktor**

Téměř 500 metrů dlouhý a v průměru 42 m vysoký Nuselský most propojuje severní a jižní část Prahy. Nechybělo ale málo a



most mohl vypadat úplně jinak.

#### **Jan VÍTEK, spoluautor návrhu Nuselského mostu**

První byl ocelová konstrukce, ale protože nebyla ocel a dělal se Žďákovskej most, kde jich bylo potřeba hodně, tak nepřicházel v úvahu, takže jsme přišli na řadu.

#### **Jan MAREŠ, redaktor**

Někdejší most Klementa Gottwalda se začal stavět v druhé polovině šedesátých let. V tubusu měly původně jezdit tramvaje. Nakonec ale dostalo přednost metro. Kvůli tomu musel být vnitřní prostor vyztužen ocelovým roštem.

#### **Robert ŠPALEK, předseda České komory autorizovaných inženýrů a techniků**

Ten most je na svou dobu, ale i na dnešek unikátní svou konstrukcí a vůbec svým dopravním napojením.

#### **Jan MAREŠ, redaktor**

Po dokončení stavby museli inženýři prověřit statiku, a tak na most najelo 66 tanků. 22. února 1973 byl Nuselský most zprovozněn.

#### **Jan VÍTEK, spoluautor návrhu Nuselského mostu**

Mně šlo jako hlavně o to, aby ten most byl jako takový lehký, aby nezacláněl moc v tom údolí.

#### **Jan MAREŠ, redaktor**

S Nuselským mostem je spojena také tragická historie. V minulosti byl totiž hojně vyhledávaný místem sebevrahů. Odhaduje se, že tu svůj život ukončilo přes 300 lidí. V roce 2007 tak přibýlo vysoké zábradlí, větší rekonstrukcí prošel most mezi roky 2012 a 2017 kvůli zatékání vody.

#### **Barbora LIŠKOVÁ, mluvčí, Technická správa komunikací hl. m. Prahy**

V nejbližších 10 zhruba nebo 20 letech ho nečeká žádná zásadní rekonstrukce. Provádíme pouze drobné údržbové práce.

#### **Jan MAREŠ, redaktor**

Podle inženýrů most poslouží minimálně dalších 50 let. Jan Mareš, televize Nova.

---

## **Půlstoletí Nuselského mostu**

22.02.2023 TV Nova ~ Zpráva 13 ~ Pořad: 17:00 Odpolední Televizní noviny ~ Sledovanost pořadu: 363 076 ~ Provozovatel: TV Nova s.r.o. ~ AVE: 377 467,00 Kč ~ GRP: 4,03

#### **Petra KŘIVKOVÁ SVOBODA, moderátorka**

Dnes je to 50 let, co po Nuselském mostě v Praze přejelo první auto. Po nejvytíženějším mostě v Česku dnes projede každý den v průměru 70 000 aut. Stavěl se osm let a původně měly uvnitř něj jezdit i tramvaje.

#### **Jan MAREŠ, redaktor**

Téměř 500 m dlouhý a v průměru 42 m vysoký Nuselský most propojuje severní a jižní část Prahy. Nechybělo ale málo a most mohl vypadat úplně jinak.

#### **Jan VÍTEK, spoluautor návrhu Nuselského mostu**

První byla ocelová konstrukce, ale protože nebyla ocel a dělal se Žďákovskej most, kde jí bylo potřeba hodně, tak nepřicházel v úvahu, takže jsme přišli na řadu.

#### **Jan MAREŠ, redaktor**

Někdejší most Klementa Gottwalda se začal stavět v druhé polovině šedesátých let. V tubusu měly původně jezdit tramvaje. Nakonec ale dostalo přednost metro. Kvůli tomu musel být vnitřní prostor vyztužen ocelovým roštem.

#### **Robert ŠPALEK, předseda České komory autorizovaných inženýrů a techniků**

Ten most je na svou dobu, ale i na dnešek unikátní svou konstrukcí a vůbec svým dopravním napojením.

#### **Jan MAREŠ, redaktor**

Po dokončení stavby museli inženýři prověřit statiku, a tak na most najelo 66 tanků. 22. února 1973 byl Nuselský most zprovozněn.

#### **Jan VÍTEK, spoluautor návrhu Nuselského mostu**

Mně šlo jako hlavně o to, aby ten most byl jako takový lehký, aby nezacláněl moc tomu údolí.

#### **Jan MAREŠ, redaktor**

S Nuselským mostem je spojena také tragická historie. V minulosti byl totiž hojně vyhledávaný místem sebevrahů. Odhaduje se, že tu svůj život ukončilo přes 300 lidí. V roce 2007 tak přibýlo vysoké zábradlí. Větší rekonstrukcí prošel most mezi roky 2012 a 2017 kvůli zatékání vody.

#### **Barbora LIŠKOVÁ, mluvčí, Technická správa komunikací hl. m. Prahy**

V nejbližších 10 zhruba nebo 20 letech ho nečeká žádná zásadní rekonstrukce. Provádíme pouze drobné údržbové práce.

#### **Jan MAREŠ, redaktor**

Podle inženýrů most poslouží minimálně dalších 50 let. Jan Mareš, televize Nova.

---

## **Půlstoletí Nuselského mostu**

22.02.2023 TV Nova ~ Zpráva 13 ~ Pořad: 12:00 Polední Televizní noviny ~ Sledovanost pořadu: 304 632 ~ Provozovatel: TV Nova s.r.o. ~ AVE: 260 850,00 Kč ~ GRP: 3,38

#### **Renáta CZADERNOVÁ, moderátorka**

Dnes je to 50 let, co po mostě přes Nuselské údolí v Praze přejelo první auto. Po nejvytíženějším mostě v Česku dnes projede každý den v průměru 70 000 aut. Stavěl se osm let a původně měly uvnitř mostu jezdit linky tramvaje.

#### **Jan MAREŠ, redaktor**

Téměř 500 metrů dlouhý a v průměru 42 metrů vysoký Nuselský most propojuje severní a jižní část Prahy. Nechybělo ale málo a most mohl vypadat úplně jinak.

#### **Jan VÍTEK, spoluautor návrhu Nuselského mostu**

První byla ocelová konstrukce, ale protože nebyla ocel a dělal se Žďákovský most, kde jich bylo potřeba hodně, tak nepřicházel v úvahu, takže jsme přišli na řadu.

#### **Jan MAREŠ, redaktor**

Někdejší most Klementa Gottwalda se začal stavět v druhé polovině šedesátých let. V tubusu měly původně jezdit tramvaje. Nakonec ale dostalo přednost metro. Kvůli tomu musel být vnitřní prostor vyztužen ocelovým roštem.

#### **Robert ŠPALEK, předseda České komory autorizovaných inženýrů a techniků**

Ten most je na svou dobu, ale i na dnešek, unikátní svou konstrukcí a vůbec svým dopravním napojením.

#### **Jan MAREŠ, redaktor**

Po dokončení stavby museli inženýři prověřit statiku. A tak na most najelo 66 tanků. 22. února 1973 byl Nuselský most zprovozněn.

#### **Jan VÍTEK, spoluautor návrhu Nuselského mostu**

Mně šlo jako hlavně o to, aby ten most byl jako takový lehký, aby nezacláněl moc v tom údolí.

#### **Jan MAREŠ, redaktor**

S Nuselským mostem je spojena také tragická historie. V minulosti byl totiž hojně vyhledávaný místem sebevrahů. Odhaduje se, že tu svůj život ukončilo přes 300 lidí. V roce 2007 /výpadek signálu/. Prošel most mezi roky 2012 a 2017 kvůli zatékání vody.

#### **Barbora LIŠKOVÁ, mluvčí, Technická správa komunikací hl. m. Prahy**

V nejbližších 10 zhruba nebo 20 letech ho nečeká žádná zásadní rekonstrukce. Provádíme pouze drobné údržbové práce.

## Tištěná média

### Nuselský most změnil město

10.03.2023 5plus2 ~ JAN BOHATA ~ Vytištěno: 469 454 ~ Čtenost: 697 724 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 110 557,13 Kč ~ GRP: 7,75

Zásadní opravu za půl století nepotřeboval Nuselský most. Unikátní stavba se slavnostního otevření dočkala 22. února 1973.

#### ZÁBLESK HISTORIE

PRAHA Výjimečný svými parametry je v Čechách Nuselský most. Denně přes něj projede 160 tisíc aut, v jeho nitru 750 souprav metra a okolo 300 tisíc pasažérů.

„Je ikonou své kategorie, která stále oslovuje nové generace projektantů a stavbařů v Česku i v zahraničí,“ ocenil jej **Robert Špalek**, předseda **České komory autorizovaných inženýrů a techniků (ČKAIT)**. „Pokud jde o tvar mostu, myslím si, že kdyby se navrhoval dnes, pohledově by se příliš nelišil od našeho soutěžního řešení z konce 50. let,“ komentoval spojnici Jan Vítek, architekt a jeden ze dvojice tvůrců slavného objektu. Ti nabídli v mnoha ohledech novátorský projekt. Obsahoval zcela nové řešení stavebního postupu, které bylo u tak širokého mostu výhodné pohledově i technicky.

Chybělo však málo a Pražané by nad nuselským údolím jezdili po ocelovém mostě. Takový návrh ocenila komise v celostátní soutěži na Nuselský most, kterou Praha vyhlásila v roce 1958. Ocelová konstrukce se ale nerealizovala z lakonického důvodu – chyběla ocel.

#### Rošt výjimečných rozměrů

Pro stavbu zvolili techniku tzv. letmé betonáže. Stavbaři s ní už měli zkušenosti, mimo jiné ze dvou mostů vedoucích přes Otavu a Vltavu u Zvíkova. Mostní pole jsou takto betonována souměrně od mostního pilíře po obou jeho stranách bez podpěrných pilířů. Stavět se začalo v roce 1967.

Při budování stavbaři použili okolo 20 tisíc krychlových metrů předpjatého betonu. „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,“ řekl Jan Vítek. Rozhodnutí použít pro pražské metro těžké sovětské soupravy znamenalo objekt dovybavit ocelovým takzvaným roznášecím roštem o hmotnosti 700 tun.

Pro spojnici projekční tým nachystal tři zátěžové testy. První měl zjistit účinky statického zatížení mostovky, druhá zkouška sledovala statické zatížení mostní desky v horní a spodní etáži. Třetí testy sledovaly změny při dynamickém namáhání mostu. Nejznámější moment představovalo zatížení 66 tanky T-55 z rakovnické posádky v roce 1970, z nichž každý vážil 35 tun. Později na vozovku najela i celá flotila naložených nákladních vozů Tatra. Veškeré výsledky dopadly ještě lépe než kalkulované modely.

#### Únorová sláva

Kutálka, prezident generál Ludvík Svoboda, generální tajemník ÚV KSČ Gustáv Husák a další potentáti v rytmu pochodů 22. února 1973 most otevřeli procházkou z Pankráce k Vinohradům. „I když fičel ledový vítr, bylo nám všem příjemně,“ referoval o akci dobový tisk. Čtyřicet metrů pod nimi, v Nuselském údolí, se školáci seřadili do živého obrazce v podobě číslice 25. V době tuhé normalizace totiž komunistický režim velkolepě slavil čtvrtstoletí Vítězného února.

Most pozměnil také kus okolní Prahy. Bourat se muselo v „Jamrtálu“ neboli Nuslích kvůli pilířům stavby. Zmizely proto domy ve Svatoplukově a Sekaninově ulici včetně známé hospody U Fárů. Novou podobu získalo předpolí Karlova. Dotklo se to dětské nemocnice v této části města. Investice spojená s přemostěním se tak rozrostla o výstavbu náhradních budov Dětské fakultní nemocnice v Motole. V souvislosti se stavbou mostu a severojižní magistrály zmizela také tramvajová trať, která od konce 19. století vozila pasažéry od nynější stanice na náměstí I. P. Pavlova do ulice Boženy Němcové na karlovském předpolí. Linka 6 sem dojezdila v polovině 60. let.

---

## Nuselský most změnil panoráma metropole

22.02.2023 Mladá fronta DNES ~ Strana 16 ~ Jan Bohata ~ Vytlačeno: 96 663 ~ Prodáno: 83 136 ~ Čtenost: 439 555 ~ Vydavatel: Mafra, a.s. ~ AVE: 283 677,16 Kč ~ GRP: 4,88

Zásadní opravu za půl století existence nepotřebovala klíčová metropolitní komunikace, Nuselský most. Unikátní stavba se slavnostního otevření dočkala 22. února 1973.

PRAHA Výjimečný svými parametry je v Čechách Nuselský most. Příběh pozoruhodné stavby přináší aktuální výstava „Nuselský most – 50 let“ na radnici Prahy 2.

„Je ikonou své kategorie, která stále oslovuje nové generace projektantů a stavbařů v Česku i v zahraničí,“ ocenil jej **Robert Špalek**, předseda **České komory autorizovaných inženýrů a techniků (ČKAIT)**. Mimořádnými výkony se může pochlubit Nuselský most dosud. Denně přes něj projede 160 tisíc aut, v jeho nitru 750 souprav metra a okolo 300 tisíc pasažérů.

„Pokud jde o tvar mostu, myslím si, že kdyby se navrhoval dnes, pohledově by se příliš nelišil od našeho soutěžního řešení z konce 50. let,“ komentoval spojnicí Jan Vítek, architekt a jeden ze dvojice tvůrců slavného objektu. Ti nabídli v mnoha ohledech novátorský projekt. Obsahoval zcela nové řešení stavebního postupu, které bylo u tak širokého mostu výhodné pohledově i technicky.

Chybělo však málo a Pražané by nad nuselským údolím jezdili po ocelovém mostě. Takový návrh ocenila komise v celostátní soutěži na Nuselský most, kterou Praha vyhlásila v roce 1958. Ocelová konstrukce se ale nerealizovala z lakonického důvodu – chyběla ocel.

### Rošt výjimečných rozměrů

Pro stavbu zvolili techniku tzv. letmé betonáže. Stavbaři s ní už měli zkušenosti, mimo jiné ze dvou mostů vedoucích přes Otavu a Vltavu u Zvíkova. Mostní pole jsou takto betonována souměrně od mostního pilíře po obou jeho stranách bez podpěrných pilířů. Stavět se začalo v roce 1967.

Při budování stavbaři použili okolo 20 tisíc krychlových metrů předpjatého betonu. „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,“ řekl Jan Vítek. Rozhodnutí použít pro pražské metro těžké sovětské soupravy znamenalo objekt dovybavit ocelovým takzvaným roznášecím roštem o hmotnosti 700 tun.

Pro spojnicí projekční tým nachystal tři zátěžové testy. První měl zjistit účinky statického zatížení mostovky, druhá zkouška sledovala statické zatížení mostní desky v horní a spodní etáži. Třetí testy sledovaly změny při dynamickém namáhání mostu.

Nejnámější moment představovalo zatížení 66 tanky T-55 z rakovnické posádky v roce 1970, z nichž každý vážil 35 tun. Později na vozovku najela i celá flotila naložených nákladních vozů Tatra. Veškeré výsledky dopadly ještě lépe než kalkulované modely.

### Únorová sláva

Kutálka, prezident generál Ludvík Svoboda, generální tajemník ÚV KSČ Gustáv Husák a další potentáti v rytmu pochodů 22. února 1973 most otevřeli procházkou z Pankráce k Vinohradům.

„I když fičel ledový vítr, bylo nám všem příjemně,“ referoval o akci dobový tisk. Čtyřicet metrů pod nimi, v Nuselském údolí, se školáci seřadili do živého obrazce v podobě číslice 25. V době tuhé normalizace totiž komunistický režim velkolepě slavil čtvrtstoletí Vítězného února.

Most pozměnil i kus Prahy. Bourat se muselo v „Jamrtálu“, Nuslích. Zmizely domy ve Svatoplukově a Sekaninově ulici včetně známé hospody U Fárů. Novou podobu získalo předpolí Karlova. Dotklo se to dětské nemocnice v této části města. Investice spojená s přemostěním se tak rozrostla o výstavbu náhradních budov Dětské fakultní nemocnice v Motole. V souvislosti se stavbou zmizela také tramvajová trať, která od konce 19. století vozila pasažéry od nynější stanice na náměstí I. P. Pavlova do ulice Boženy Němcové na karlovském předpolí. Linka 6 sem dojezdila v polovině 60. let.

Historii Nuselského mostu přibližuje zmíněná výstava „Nuselský most – 50 let“. „Zapůjčil ji Archiv Národního technického muzea. Zájemci si ji mohou prohlédnout v prvním patře na radnici Prahy 2 do 3. března 2023,“ zve Jaroslav Šolc (ODS a TOP 09), radní pro kulturu MČ Praha 2.