

Rozhovor se 100 letým stavitelem doktorem Janem Vítkem

23.4.2026 - Tereza Mašínová | Fakulta stavební ČVUT v Praze

Mosty se mají stavět na generace, ne na efekt.

Stavatel, který stál u zrodu předpjatého betonu v českém mostním stavitelství a prosadil se mezi elitou jako jeden z nejmladších spoluautorů vítězného návrhu Nuselského mostu. Jan Vítek se ohlíží za stoletím života, profesní dráhou spjatou s Fakultou stavební ČVUT i za klíčovými technickými rozhodnutími, která ovlivnila podobu českých mostů na desítky let dopředu.

V říjnu 2025, měsíc po Vašich 100. narozeninách, jste od prezidenta republiky Petra Pavla obdržel medaili Za zásluhy o stát v oblasti techniky. Vnímáte toto ocenění jako největší profesní uznání, kterého se Vám mohlo dostat?

Domnívám se, že ano. Je to velké uznání mé odborné činnosti. Ani nevím, zda někdo z oblasti stavebnictví podobné ocenění dříve obdržel, většinou je dostávali osobnosti veřejně činné, které zná široká veřejnost.

Který okamžik nebo projekt byl pro Vás v kariéře přelomový?

Jako pro výzkumného pracovníka pro mě byla zásadní snaha prosazovat tehdy neznámý předpjatý beton, který se velmi osvědčil a dodnes je v inženýrských stavbách často používán. Vzhledem k tomu, že o něm tehdy věděl jen málokdo, tak bylo více příležitostí přijít s nějakým novým postupem, který zjednodušoval a zkvalitňoval stavbu mostů a umožnil například projektovat betonové mosty s daleko větším rozpětím.

Na který svůj kariérní úspěch jste dnes s odstupem nejvíce hrdý?

Zavedl jsem mnoho technických postupů a realizoval řadu projektů. Za svůj velký úspěch považuji především prosazení projektu Nuselského mostu – náročné, pohledné a štíhlé spojitě nosníkové konstrukce s novým způsobem provádění bez skruže – v konkurenci řady dalších návrhů. V soutěži se posuzovalo 30 návrhů od předních inženýrů a také několika profesorů a já jsem tehdy byl mezi nejmladšími v soutěži.

Významná část Vašeho profesního života je spojena se Fakultou stavební ČVUT v Praze, kde jste studoval a dlouhodobě působil. V jakých oblastech tato spolupráce probíhala a co pro vás osobně znamenala?

Spolupráce se Fakultou stavební ČVUT byla dvojího druhu. Jednak to byla dlouhodobější teoretická spolupráce s řadou významných osobností, které na fakultě působily. Výstupem této spolupráce bylo například posuzování vhodnosti předpjatého betonu a úvahy o způsobu jeho zavádění do nových stavebních postupů. Také jsem se často účastnil obhajob a oponentur výzkumných úkolů, například 17 let jsem byl členem státní komise pro obhajobu doktorských disertačních prací.

Co byste doporučil dnešním mladým inženýrům, studentům a absolventům této fakulty, kteří stojí na začátku své profesní dráhy?

Aby přicházeli s technicky i výpočtově podloženými návrhy, které obstojí na stejné úrovni jako v jiných kulturně vyspělých evropských státech. K tomu je třeba znát stavební teorii a mít přehled o ekonomicky a technicky účelném navrhování a stavbě mostů a jiných konstrukcí. Je důležité vycházet především ze správných projektových předpokladů, které povedou ke stavebně rozumnému a ekonomickému řešení s cílem vytvořit na tomto základu účelnou a estetickou konstrukci, která nepodléhá momentálnímu efektu, ale je účelná a přijatelná po celou dobu své životnosti. Z příkladu mnoha staveb víme, že správné statické pojetí stavby v souladu s možností rozumného provedení vede také k trvalému příznivému estetickému pojetí.

Odvážná konstrukce, která změnila podobu pražského údolí

Čím byl Váš návrh konstrukce Nuselského mostu výjimečný a v čem spočívala jeho hlavní přednost?

Uvažme, že v roce 1958 při vypsání soutěže byl předpjatý beton v počátečním stadiu, využíval se pouze 8 let k projektování malých staveb, především z prefabrikovaných nosníků. Chtěl jsem navrhnout esteticky vhodnou konstrukci, která bude co nejméně rušit a stínit pohledné městské údolí, pouhý pruh tubusu nad střechami domů. Pilíře mostu z dálky nejsou mezi domy skoro ani vidět.

Poprvé jsem navrhoval spojitou nosnou konstrukci bez dilatačních spár i betonování letmo velké stavby (bez stavby skruží) pro tak široký most. To znamenalo nové náměty také pro provádění, např. úzký nosný tubus a dodatečné připojování bočních chodníků. Bylo také potřeba vyřešit tepelné dilatace pomocí deformací štíhlých pilířů, úpravu nosné konstrukce pro vhodný postup betonování letmo a z toho vyplývajících řadu dalších úprav. Byl to u nás první a v soutěži jediný návrh progresivní předpjaté konstrukce. V zahraniční literatuře jsem žádný podobný příklad nemohl najít, protože v té době pravděpodobně neexistoval. Kromě toho vůbec neexistovala norma pro předpjatý beton.

Jaké byly hlavní technické výzvy spojené se stavbou Nuselského mostu?

O stavbě Nuselského mostu se uvažovalo od r. 1920 a celkem bylo v soutěžích i mimo ně předloženo asi 100 návrhů. V pozdějších letech se uvažovalo také o vedení podpovrchové tramvaji nebo metra po mostě. Zájem o stavbu mostu narůstal se zvyšující se dopravou, pro níž bylo údolí překážkou. Proto bylo mimořádnou výzvou se soutěže zúčastnit a pokusit se prosadit vlastní návrh, který, jak se později ukázalo, byl opravdu pokrokový a též ekonomický.

Sledujete i dnes dění ve svém oboru a současný vývoj mostního stavitelství?

Dnes již vzhledem ke svému věku nemohu a ani nechci zasahovat do názorů na rozvoj stavebnictví. Sleduji částečně dnešní stav z časopisů a obecné informace o mostech, ovšem to je už jen můj osobní zájem, který snad již ani není důležitý.

Co považujete za největší odbornou výzvu dnešního mostního stavitelství?

Stavět mosty s ohledem na rozvoj města, růst počtu jeho obyvatel i zvyšující se životní standard. Předkládat teoreticky i stavebně dobře promyšlené projekty. Dodržovat účelné, progresivní a hospodárné technické řešení, jehož výsledkem je estetická mostní konstrukce, odpovídající úrovni své doby a je v souladu s očekávaným budoucím rozvojem. Nepřikládat přílišnou váhu návrhům, vyznačujícím se zdánlivě atraktivním a často nákladným řešením, které se vlivem rychlého technického vývoje mohou brzy ukázat jako nevhodné a nákladné na údržbu.

Je něco, co jste chtěl ve své profesní dráze uskutečnit, ale už k tomu nebyla příležitost?

Tak je tomu vždy. Pracovní délka jednoho života je jen určitý časový úsek v trvalé progresi řešení staveb, o něž se dále postarají následné generace, které budou asi žít již v jiném společenském prostředí. Bylo by zajímavé se podílet například na rozvoji pražských mostů, které jsou dnes v popředí zájmu, jako např. Libeňský nebo Výtoňský, a prosazovat modernější konstrukce, které by pomohly řešit dopravu v Praze, což se bohužel, jak mohu pouze pozorovat, příliš nedaří.

Kdybyste dnes začínal znovu, vydal byste se opět cestou stavebnictví?

Pohledem zpět, jsem byl volbou stavebnictví jako svého zaměstnání z více důvodů velmi spokojen. I dnes tuto činnost považuji za vhodnou i účelnou. Ovšem mnohé se změnilo a vznikly a dále vzniknou nové, neočekávané a také zajímavé pracovní příležitosti. Asi bych musel o tom přece jen alespoň uvažovat.

Děkuji za rozhovor

Tereza Mašínová

SciComHub

Za obsah odpovídá: Ing. Marie Kovandová

<https://www.fsv.cvut.cz/rozhovor-se-stavitelem-doktorem-vitkem>