

Před 50 lety projela po Nuselském mostě první auta

22.2.2023 - | Magistrát hlavního města Prahy

Nuselský most ve středu 22. února 2023 oslavil 50. výročí svého uvedení do provozu.

„Tvar mostu osobně považuji za nadčasový, a pokud je mi známo, novátorské bylo v mnoha ohledech i stavební a technické řešení, jež tehdy ve světě nemělo obdoby. To vše potvrzuje vpravdě světový rozměr a kvalitu českých hlav a rukou, zkrátka všech, kdo se na stavbě této mimořádné pražské dominanty a zároveň dopravní tepny podíleli. Do další padesátky přeji Nuselskému mostu vše nejlepší,“ říká primátor hl. m. Prahy Bohuslav Svoboda.

Za dobu provozu si Nuselský most v různých časových obdobích vyžádal dílčí opravy. V roce 1981 byla uskutečněna rekonstrukce vozovky, důvodem byla špatná izolace mostu. Od roku 1981 probíhaly i částečné opravy dilatačních závěrů a na stávající zábradlí byla po roce 1990 instalována bezpečnostní opatření k zabránění sebevražedných pokusů. V letech 1998–1999 Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) uskutečnil rozsáhlou opravu roznášecího roštu.

„Při cestě metrem Nuselským mostem má člověk kvůli okolní tmě občas pocit, jako by byl stále v podzemí. Přitom je uvnitř unikátní architektonické stavby, která v roce 2000 získala ocenění Stavba století. Často se totiž zapomíná, že i moderní dopravní stavby, mohou být cennou architektonickou památkou a zároveň fantastickým technickým dílem,“ popisuje Zdeněk Hřib, I. náměstek primátora hl. m. Prahy pro dopravu.

„Každá takto rozsáhlá stavba s sebou přináší celou řadu komplikací a rekonstrukce Nuselského mostu nebyla výjimkou. Rekonstrukci nemohli stavaři provést v jednom roce a ani ji spojit do původně plánovaných třech stavebních sezón, a to hned z několika důvodů. Jedním z důvodů byla doprava. Musela být zachována maximální možná průjezdnost, což znamenalo, že vždy museli mít řidiči zachovány dva jízdní pruhy v obou směrech, a to jak do centra, tak i z centra,“ vysvětluje Zdeněk Hřib.

„Dalším oříškem bylo dodržení hygienických limitů, protože se zde pohybujeme v zastavěném území a v některých místech se hlučné práce, jako například otryskávání povrchu pláště o rozloze 21 tisíc metrů čtverečních, musely dělat jen dvě hodiny dopoledne a dvě odpoledne, než se stavba dostala nad park, kde se mohlo pracovat až osm hodin denně,“ dodává Zdeněk Hřib.

Most následně prošel i rozsáhlou rekonstrukcí. Příprava projektové dokumentace se uskutečnila v letech 2010 až 2012, ale před zahájením rozsáhlé sanace proběhla v roce 2011 kompletní výměna původních mostních závěrů za nové kobercového typu, čímž se odstranil nejpálčivější problém mostu, a to zatékání na čela nosné konstrukce, do prostor kolejiště metra a elektroinstalace. Samotná celková rekonstrukce začala v létě 2013 a musela být rozdělena do pěti let.

Rekonstrukce spočívala v kompletní výměně mostního svršku, příslušenství a sanaci betonových částí spodní stavby i nosné konstrukce. Tuto generální opravu řešilo sdružení společností Dálniční stavby Praha, a.s., a SMP CZ, a.s. Rozsáhlá rekonstrukce skončila v listopadu roku 2017.

„Nejnáročnější částí celkové rekonstrukce byla sanace spodní části nosné konstrukce, kdy bylo potřeba vymyslet, jak se k tubusu dostat, protože se zde pohybujeme ve výšce čtyřiceti metrů. Lešení by byla asi jednodušší varianta, ale vedla by k omezení dopravy pod mostem na zhruba tři roky. Proto

projektanti vymysleli tři závěsné lávky, které byly samy o sobě unikátní. Dvě velké lávky, ze kterých byly sanovány oba boky a podhled nosné konstrukce, vážily cca 65 tun a malá propojující lávka přibližně 30 tun,“ doplňuje náročnost rekonstrukčních prací Jozef Sinčák, generální ředitel Technické správy komunikací hl. m. Prahy.

Nedílnou součástí mostu je také metro, které propojuje nejdůležitější části města. *„Nuselský most je klíčovou stavbou nejen pro povrchovou dopravu, ale je naprosto stěžejní také pro veřejnou dopravu a provoz metra na lince C. Na Nuselském mostě je závislá obsluha celé jižní části Prahy veřejnou dopravou a v současnosti k ní neexistuje stejně kapacitní alternativa. V rámci MHD v Praze snad neexistuje důležitější úsek. To je také jeden z důvodů, proč hlavní město a dopravní podnik staví čtvrtou linku metra, trasu D, která spojí jihovýchodní část Prahy s centrem s přestupem ve stanici Náměstí Míru a po zprovoznění by měla ulevit právě nejvytíženějšímu úseku pražského metra, což je Kačerov – Florenc na lince C. Denně o pracovních dnech za plného provozu přes Nuselský most projede v obou směrech celkem 672 vlaků. Za celý loňský rok to bylo 198 746 vlaků. Pro srovnání, na lince A za jeden pracovní den za plného provozu projede centrem v obou směrech 522 vlaků, o pětinu méně než na lince C, na lince B pak 574 vlaků, tedy o 15 procent méně než v úseku Kačerov – Florenc,*“ uzavírá Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel DPP.

Historie mostu

První myšlenky na překlenutí Nuselského údolí se datují už do roku 1903. V následujících letech se uskutečnila řada architektonických soutěží, které byly ve znamení polemik o koncepci mostu (obloukový vs. trámový) a materiálu, resp. technologii výstavby (ocel vs. beton vs. předpjatý beton). S historickými návrhy je nejvíce spojeno jméno stavitele mostů a profesora Stanislava Bechyně, který figuroval už u nejstarších návrhů a dočkal se i finální realizace. Poslední soutěž na stavbu mostu, z níž vzešlo ideové zadání pro finální řešení, proběhla v letech 1959–1961.

Zadávací projekt vítězné koncepce trámového mostu z předpjatého betonu a tubusem pro kolejovou dopravu schválila Rada NVP 12. října 1962, koncepce obou předmostí byla schválena až dodatečně v roce 1964. Vlastní výstavba mostu byla zahájena v roce 1965 demolicí rozsáhlého bloku 14 domů v Nuselském údolí. Původně byl most z hlediska zátěže dimenzován pro provoz tramvajových vozidel nebo lehčích (kratších) vozů metra. Tato koncepce byla v souladu s tehdy připravovanou podpovrchovou tramvají. Z mostu měla tramvaj na karlovském předmostí vyjíždět rampou do Bělehradské ulice, na pankráckém předmostí poté ze stanice v krajní opěře mostu do ulice Na Pankráci.

V srpnu 1967 byl původní koncept podpovrchové tramvaje změněn na koncept zcela autonomní podzemní dráhy – metra – s tím, že budou použity rychlodrážní jednotky R1 české výroby, které měly splnit původní hmotnostní limity. Z více důvodů bylo nakonec rozhodnuto o využití podstatně těžších sovětských vozů metra. Z těchto důvodů musela být nosná konstrukce zesílena speciálním roznášecím roštem o váze 700 tun. Pro vozy metra musela být přepracována mj. i stanice v pankrácké opěře mostu.

V listopadu 1970 byla provedena úspěšná statická zatěžkávací zkouška pomocí 66 tanků T55. V roce 1974 vyhověl most dynamickým zkouškám, při nichž byly pro simulaci požadovaných jevů použity raketové motory, mechanický budič, plně naložené nákladní automobily Tatra a dvě dvouvozové soupravy metra. Most byl dokončen v roce 1973 a veřejnosti slavnostně otevřen 22. února téhož roku.

Vzhledem k nedokončené části navazující Severojižní magistrály na pankrácké straně bylo jeho okamžité využití omezené. To se změnilo až s dokončením další části významné dopravní tepny 30. dubna 1973. První zkušební dvouvozová souprava metra projela Nuselským mostem 29. prosince

1973 v brzkých ranních hodinách. Pravidelný provoz metra byl zahájen 9. května 1974.

Krátce po jeho otevření se objevila jeho největší slabina – nízké zábradlí. To vedlo k mnoha sebevraždám. Přesný počet obětí z let 1973-89 není znám, hovoří se o počtu zhruba 280 lidí, každopádně celkový počet do dnešního dne může být ke čtyřem stovkám. Před pár lety byl vztyčen na památku všech nuselských sebevrahů pomník, jeho autorem je výtvarník Krištof Kintera.

Už v osmdesátých letech se uvažovalo o zvýšení zábradlí na mostě, aby se sebevrahům zkomplikovaly jejich úmysly. Útvar hlavního architekta Prahy ale návrh zamítl z ideologických důvodů. Rozhodnutí o umístění plotu padlo až v devadesátých letech. Uvažovalo se i o dalších řešeních, jako kompletní zastřešení mostu anebo napnutí záchranné sítě v nižší úrovni. Nakonec ale zvítězila neekonomičtější varianta – instalace bezpečnostních štítů o výšce 2,7 metru, jejichž horní část je vyhnuta do oblouku směrem dovnitř mostu. I toto řešení bylo ale překonáno. V roce 2007 proto přidali projektanti na vršek mříží ještě plechovou stříšku, kterou lze jen velmi těžko překonat.

Most s monolitickou konstrukcí z předpjatého betonu o pěti polích vycházel z ideové koncepce Ing. Jana Vítka, Ing. Miroslava Šůry a Ing. arch. Roberta Bucháčka (třetí cena v soutěži z let 1958–1960). Konečný projekt byl vypracován autorským kolektivem Projektového ústavu dopravních a inženýrských staveb (v roce 1966 vyčleněného z Pražského projektového ústavu) – Vojtěcha Michálka (hlavní inženýr projektu), architekta Stanislava Hubičky, dopravního inženýra Svatopluka Kobra a inženýrů Karla Chalupského, Jiřího Hejnice, Karla Babky, Zdeňka Pechatého, Petra Dobrovského a Jana Křížka. Hlavním dodavatelem stavby byl Národní podnik Stavby silnic a železnic, závod 2.

Most, původně nesoucí z politických důvodů jméno dělnického prezidenta Klementa Gottwalda, byl v roce 1990 přejmenován na Nuselský.

Nuselský most v datech:

Délka: 485 m

Šířka: 26,5 m

Průměrná výška: 42,5 m

Váha: 64 800 tun

Zahájení provozu: 22. 2. 1973

Zahájení provozu metra: 9. 5. 1974

Správcem mostu je Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.

Evidenční číslo: X676

Stavební stav nosné konstrukce: II – Velmi dobrý

Stavební stav spodní stavby: I – Bezvadný

https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/pred_50_lety_projela_p_o_nuselskem_moste.html