

## Návrh přemostění Vltavy u Suchdola

Vyjádření ke kritice Ing. V. Tvrzníka, CSc.

V únoru 2005 vypracoval Ing. V. Tvrzník, CSc. poměrně obsáhlou kritiku současného návrhu přemostění Vltavy v Praze - Suchdole, které zatím k velké škodě Pražanů existuje pouze na papíře. Kritiku její autor šíří mezi odborníky i neoborníky a protože jsou s ní byli také konfrontováni a protože se jedná o náš návrh, nabízíme čtenářům kritiky také náš pohled na věc.

Kritika začíná nekorektní citací německého prof. F. Leonhardta, který podle Tvrzníka charakterizoval typ mostu doporučeného k realizaci v Suchdole značně nepříznivými slovy, mezi nimiž nechybí úzkost a bolest, které tento odborník pociťuje při pohledu na takový most. Stylistickým trikem se zde autor pokouší dosáhnout dojmu, jakoby se Leonhardt vyjadřoval k Suchdolu, ale všimněme si, že se mluví u „typu“ mostu, doporučeného pro Suchdol. Jako autoři návrhu Suchdola ale odmítáme, že bychom navrhli nějaký „typ“. Nevíme také v jaké souvislosti a k jakému návrhu svůj soud Leonhardt vyslovil, protože citace není úplná (jde o publikovaný nebo jinak autorizovaný názor?), máme pouze věřit, že to řekl. Protože slavný profesor zemřel jako devadesátiletý v témže roce, kdy byla ukončena soutěž na Suchdol, zdá se nám dosti nepravděpodobné, že by české soutěžní návrhy na přemostění Vltavy vůbec kdy studoval a tím méně komentoval.

Další Tvrzníkovu kritiku představuje elementární výklad nevýhod rámového nosníku ve srovnání s příhradovou konstrukcí, konstatování nevhodnosti zvolených rozpětí mostního trámu a obavy z komplikací plynoucích ze zatížení oblouků ve čtvrtinách rozpětí, když zatížení navíc nepůsobí přesně v ose každého jednotlivého oblouku. Tvrzník také irituje skutečnost, že oba oblouky nejsou ve svislých rovinách, ale jsou lehce vykloněny z této roviny. Tolik porušení inženýrských zásad vede kritika až k nevraživému pojmenování oblouků vzpěradlem, přičemž ale i vzpěradlo by se podle kritika dalo navrhnout lépe. Téměř vše, co se zde tvrdí, patří do trivialit mostního inženýrství a kritika tato cesta patrně zavede k příhradovému trámu nesenému příhradovým obloukem (vzor lze najít např. v portugalském Portu). Doba je snad ale přeci jen už jinde.

Další výhrady směřují k dvoupatrovému řešení mostu, kde kritik odmítá výhody užšího trámu (stejně jsou podle něj dnes potlačeny přidáním dalšího jízdního pruhu na most) z hlediska zastínění či krytí údolí před deštěm. Kritik také svépomocně náš návrh mostu vylepšuje (uvádí to slovy „uvažuje se o ...“), ale své zlepšovací návrhy vzápětí kritizuje. K tomu lze jen prohlásit, že nenavrhujeme žádné dodatečné stojky či jiné úpravy mostu. To je skutečně pouze fabulace kritika.

Nakonec se sahá k oblíbeným teroristům, i když zde zdůvodnění větší zranitelnosti patrového mostu ve srovnání s mostem v jedné úrovni vůbec není přesvědčivé. No a nakonec to jsou havárie na mostě, kdy kritikova vozidla vybuchují a planou, nešťastné oběti jsou v pasti a na dolní mostovce nepřistane ani záchranná helikoptéra. Zde se již kritika dostává za hranici dobrého vkusu a ze střízlivého pojednání se stává horor. Takto vygradované dílo končí výzvou, aby investoř zabránil výstavbě tak strašného mostu a tím i dopravním tragédiím. A

přírozně se apeluje, jako vedlejší produkt, na daňového poplatníka a dobrou pověst českých inženýrů.

Ale vraťme se na zem a střizlivě proberme kritizované okolnosti, zejména statickou nevýhodnost našeho návrhu. Skutečností naší doby je, že mostní stavitelství opouští, zvláště u mostů, které lze chápat jako „Landmarks“, střizlivé projektování vedené důsledně podle toku vnitřních sil a řídicí se mostařskými axiomy a stále častěji vznikají konstrukce, jejichž statické působení je více nebo méně poplatné výraznému a dominujícímu vzhledu. Může se nám to líbit nebo nelíbit, ale skutečností je, že kromě standardních mostů se ve světě objevují mosty S.Calatravy, mosty jako Eeneus, Gateshead atd. A tyto mosty se líbí a veřejnost je má raději než strohé a účelné příhradové konstrukce. A nakonec, a to je také nutné akceptovat, si je dnešní bohatnoucí společnost může dovolit. Domníváme se, že Suchdol je podobný případ a že na vstupní bránu do Prahy nelze nasadit pouze ekonomizující hlediska, jak to ve své kritice dělá Tvrzník.

Druhým aspektem návrhu je v kritice zcela pomínutá okolnost, že most prochází chráněným územím, na jehož narušení je veřejnost nesmírně citlivá. Výraznou předností našeho návrhu, oceněnou porotou soutěže a věříme že i ekologicky orientovanou částí veřejnosti, je skutečnost, že návrh oba břehy Vltavy nechává zcela nedotčenými a přírodní památku nechává nedotčenou. Platí se to třeba nevýhodnými rozpětími polí trámů, ale to je nutné korektně uznat a ne pouze kritizovat. K dalším vývodům kritika prohlašujeme, že všechny dimenze mostu uvedené v projektu pro územní rozhodnutí jsou realistické, jsou ověřené výpočtem a jejich zpochybňování je založeno jen na odhadech, které bohužel u takto rozměrné stavby a využití moderních materiálů mohou být klamné. Používání vysokopevnostních ocelí pro návrh nejvíce využitých částí mostu se za dobu uplynulou od soutěžního návrhu Suchdola ve světové ocelářské praxi více než potvrdilo, dnes se tato okolnost už u návrhů ani nezdůrazňuje, použití těchto ocelí se považuje za samozřejmost. Rovněž emocionální mlhou zahalené věštění potíží s bezpečností provozu na mostě není oprávněné, stačí prostudovat poslední stádium projektu a pročíst nezávislé posudky.

Dalo by se argumentovat ještě rozsáhleji, ale aby text byl hutný a neomrzel, končíme. Netvrdíme, že náš soutěžní návrh mostu v Suchdole je geniální nebo jediný možný, či že se každému musí líbit. Ale zvítězil v anonymní soutěži, je seriózně zpracován a míří do realizace. Nelibost s tímto stavem není správné maskovat nekorektní kritikou.

Cílem těchto dvou stránek je, aby si každý, kdo má chuť, nezanjatě prohlédl náš návrh, klidně, bez emocí a postranních úmyslů prošel argumenty kritiky i naší reakcí a udělal si vlastní názor na projekt významné stavby.

Prof.J.Studnička  
Doc.T.Rotter  
květen 2005