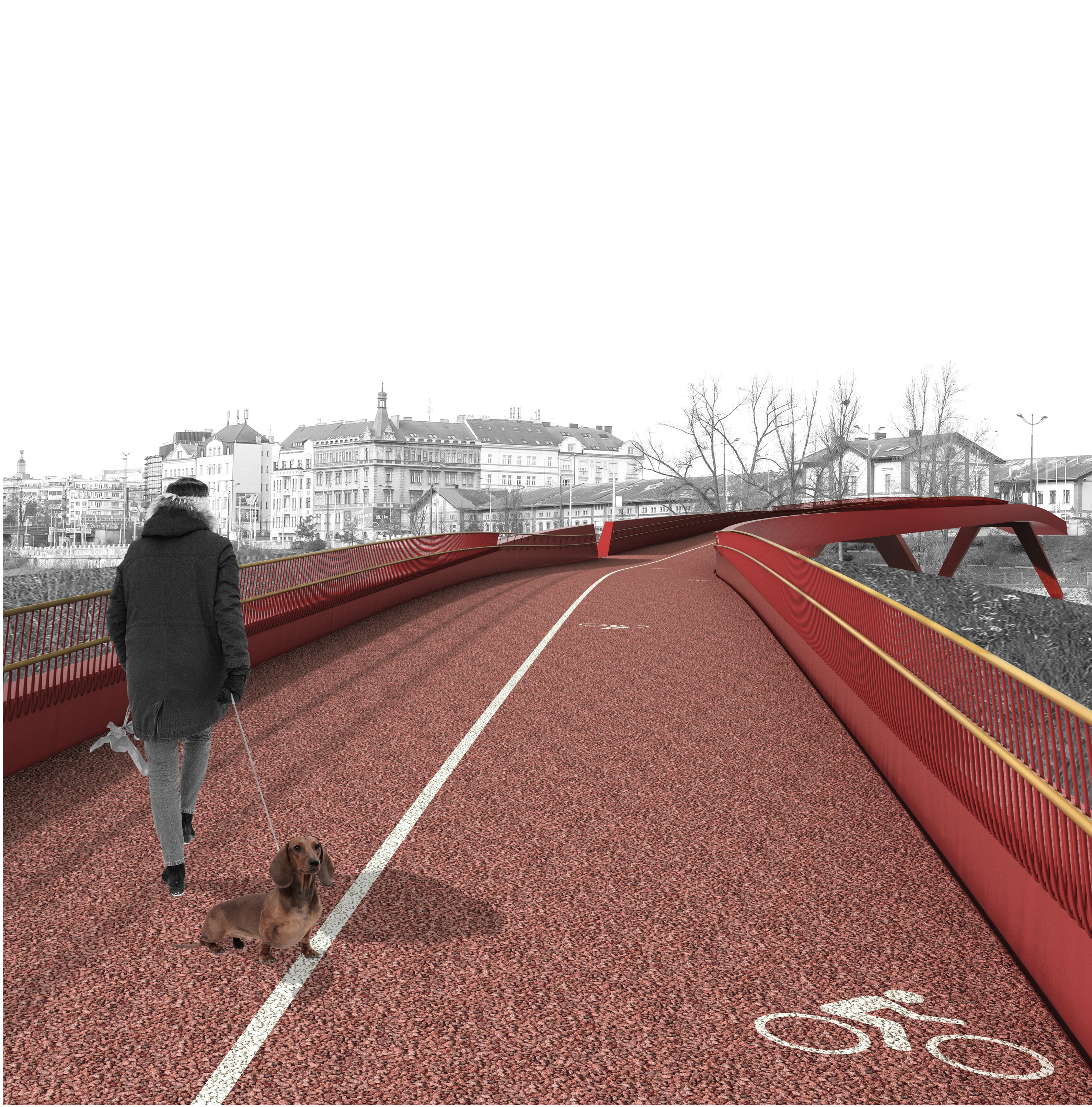
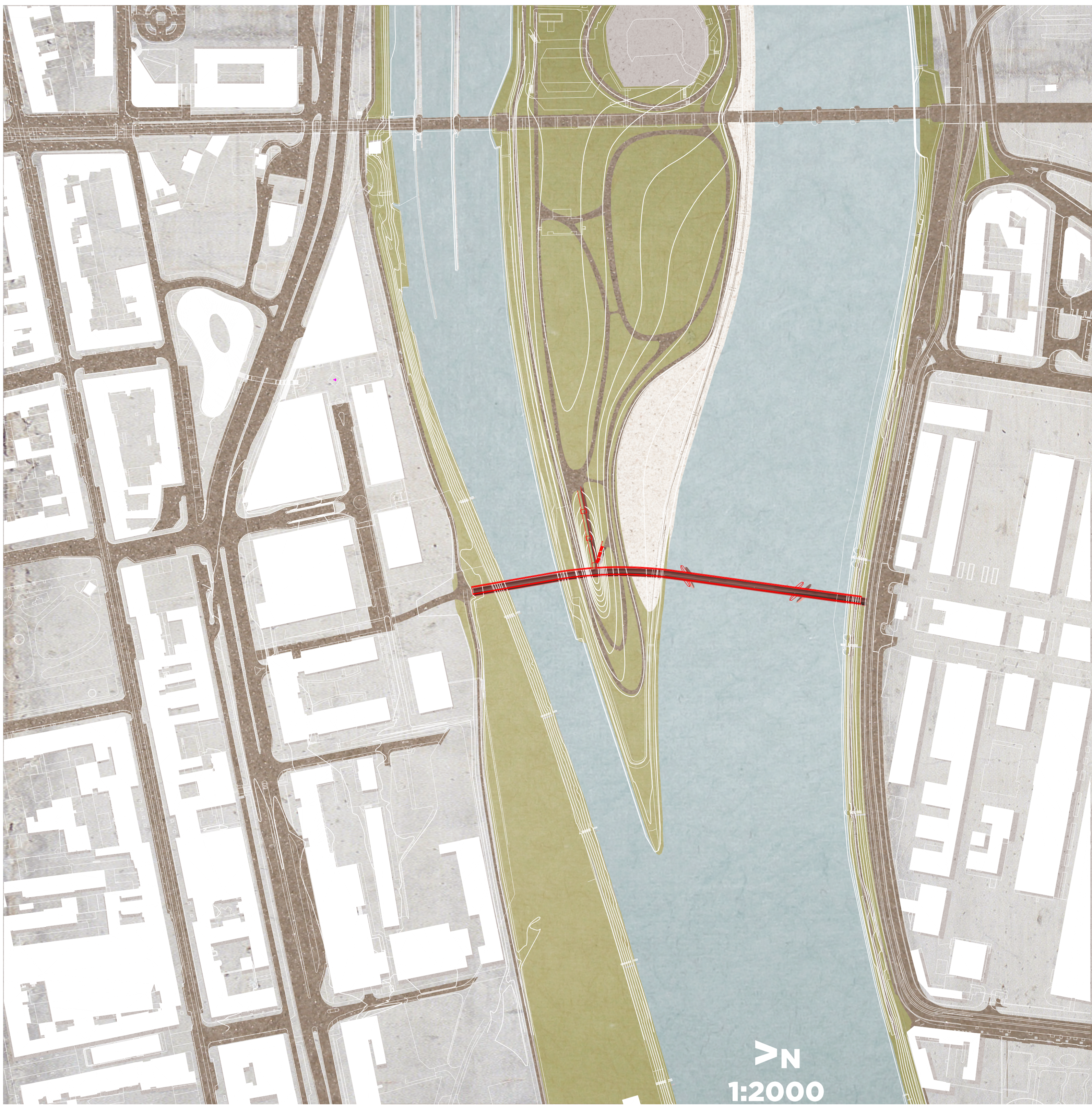




KONCEPT

Lávka bude jednou z mnoha spojnic břehů Vltavy. Neměla by si nárokovat více pozornosti než mosty ostatní, neměla by nad ostatními čnit.

Mostovka se vlní, aby sloužila potřebám přecházejících – uprostřed rozpětí kulminuje, aby poskytla rozhled, v místech napojení klesá a liže terén. Jeví se, jako by na místo byla odložena, a nedělá jí příliš velkou námahu zde spočívat. I na Štvanici se lávka jen nenápadně otírá o nově vytvořený kopec, který ji vynáší. Není patrné napětí, ale mnohem více uvolnění, které máme spojené s povalováním se. V hlavním řečišti lávka stojí na čtyřech subtilních nožkách.

Lávka připomíná tvora, ještěra, nebo snad jezevčíka!

Jak se trochu líně plazí přes Vltavu.

URBANISMUS

Lávka je lokalizovaná v ose území definovaném územním plánem. Nad Štvančí se lehce zatačí, místo aby se lámala. Lávka je rozdělená na dvě poloviny - cyklostezka a chodník.

Ze strany Karlína lávka navazuje na cyklostezku A2, ze strany Holešovic na chodník Bubenské-ho nábřeží. Náplavka Holešovic zůstává přístupná stávajícími schody.

Na Štvanici vychází z urbanistického schématu definovaného vítězným soutěžním návrhem RKAWSoutěžní návrh je vždy spíše kostrou, na které se dá stavět. Namáme ambice zasahovat hlouběji do ostrova. Zásadním zásahem, je pilíř lávky umístěný na Štvanici. Má formu kopce, který půdorysně vychází z právě ze schématu soutěžního návrhu. Na ostrov se sestupuje přístupovým chodníkem na hřebeni kopce, nebo zkratkou přes schody.

ARCHITEKTURA

Navrhujeme lávku prostou a jednoduchou. Navrhujeme nízký profil, který klouže přes řeku. Podpory v řečišti jsou subtilní, a tak mohou evokovat nožky. Lávka chce vyvolávat asociace.

Lávka je jednobarevná. Navrhujeme cihově červený nátěr, který máme spojený se základovou barvou. Pochozí materiál je umělý povrch na způsob tartanu - měkký a přívětivý jak k chodcům, tak cyklistům. Pilíře jsou z betonu s přidavkem červeného barviva, aby se sjednotily s mostovkou. Materiály jsou obyčejné, jen madlo zábradlí, kterého se chytám, je mosazné.

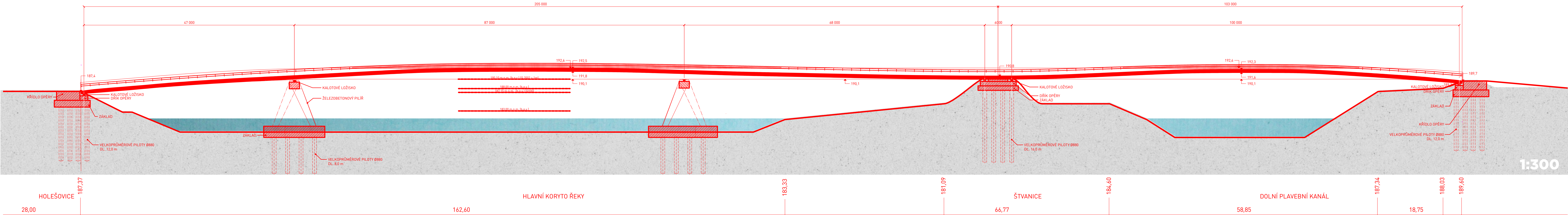
KONSTRUKCE

Z konstrukčně-statického hlediska je lávka řešena jako dvojice separátních nosných konstrukcí se společnou opěrou na nově vybudovaném zemním náspu na říčním ostrově. Nosná konstrukce překonávající hlavní řečiště Vltavy je navržena jako spojitý nosník o třech polích. Část lávky pokračující plavební kanál mezi Karlínem a ostrovem Štvanice využívá statického schématu prostého nosníku.

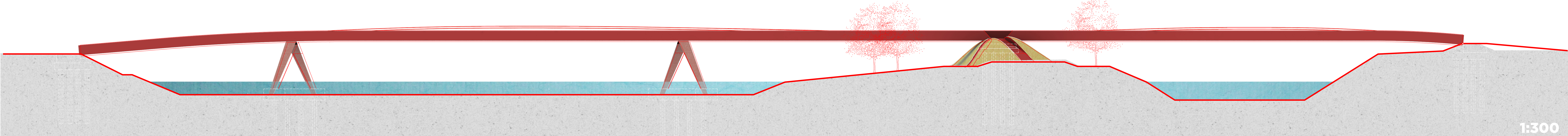
Obě nosné konstrukce jsou navrženy jako trémové ocelové nosníky dvoukomorového průřezu s mezilehlou mostovkou, která mezi nosníky prochází v proměnné výšce. Obě konstrukce využívají průřez shodné konstantní výšky 2,5 m a šířky 7,0 m z konstrukční oceli třídy S355. Mostovka je u obou nosných konstrukcí řešena jako ortotropní ocelová tvořená plechem s páskovými podélnými výtuhami vzdálenými 500 mm a nesená příčnickami o výšce 600 mm, které jsou vzájemně osově vzdáleny 2500 mm.

JEZEVČÍK

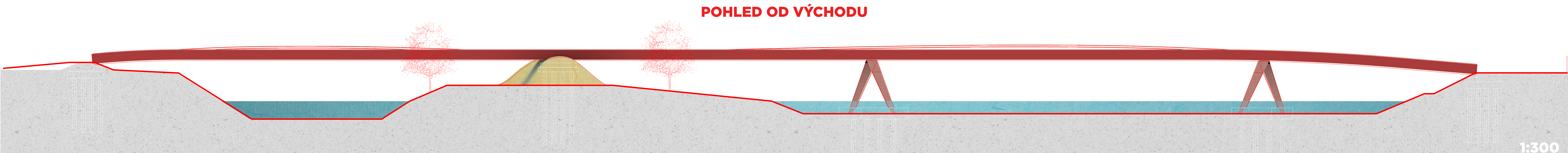




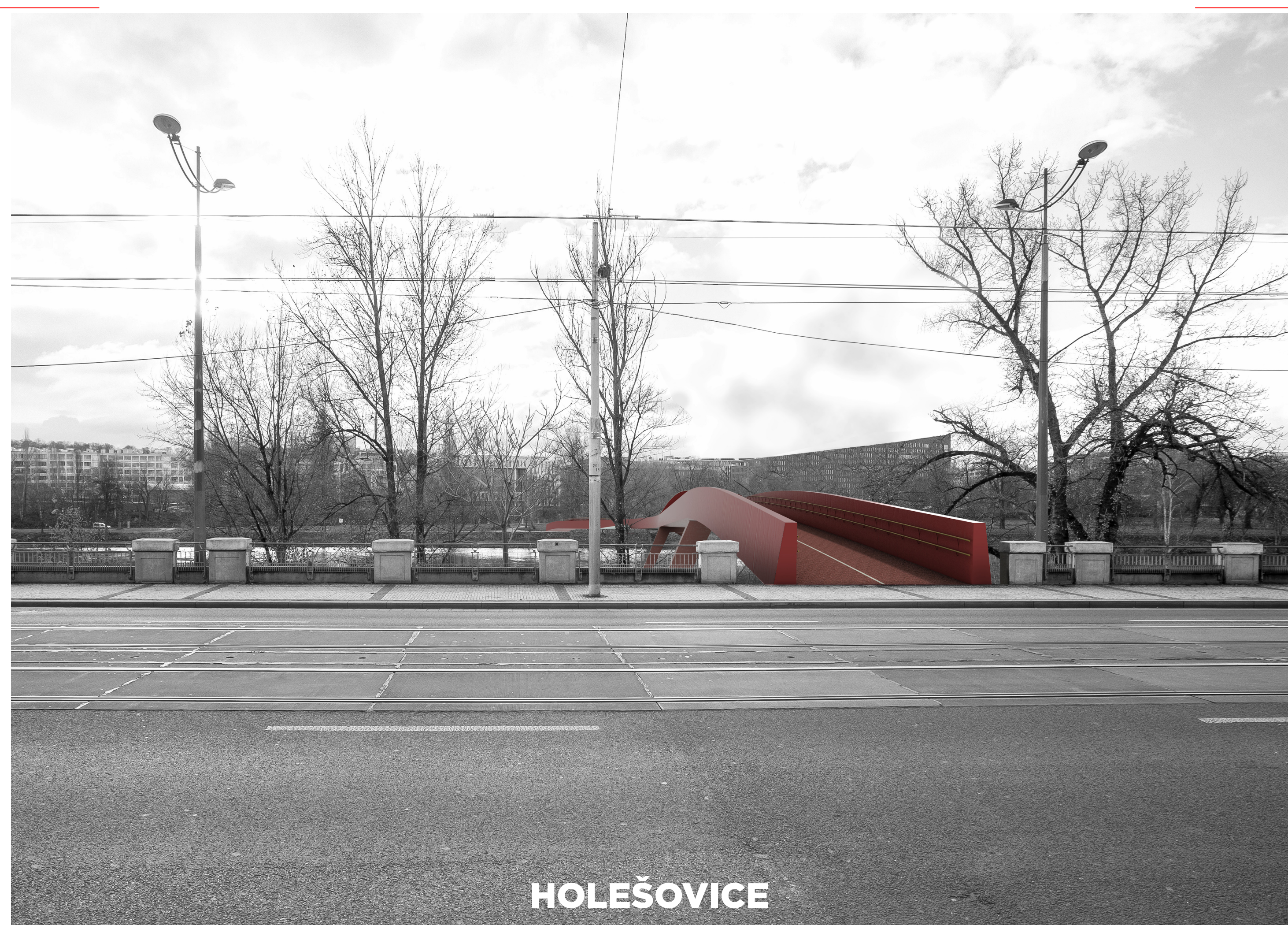
ROZVINUTÝ NEZKRESLENÝ
PODÉLNÝ ŘEZ MOSTEM



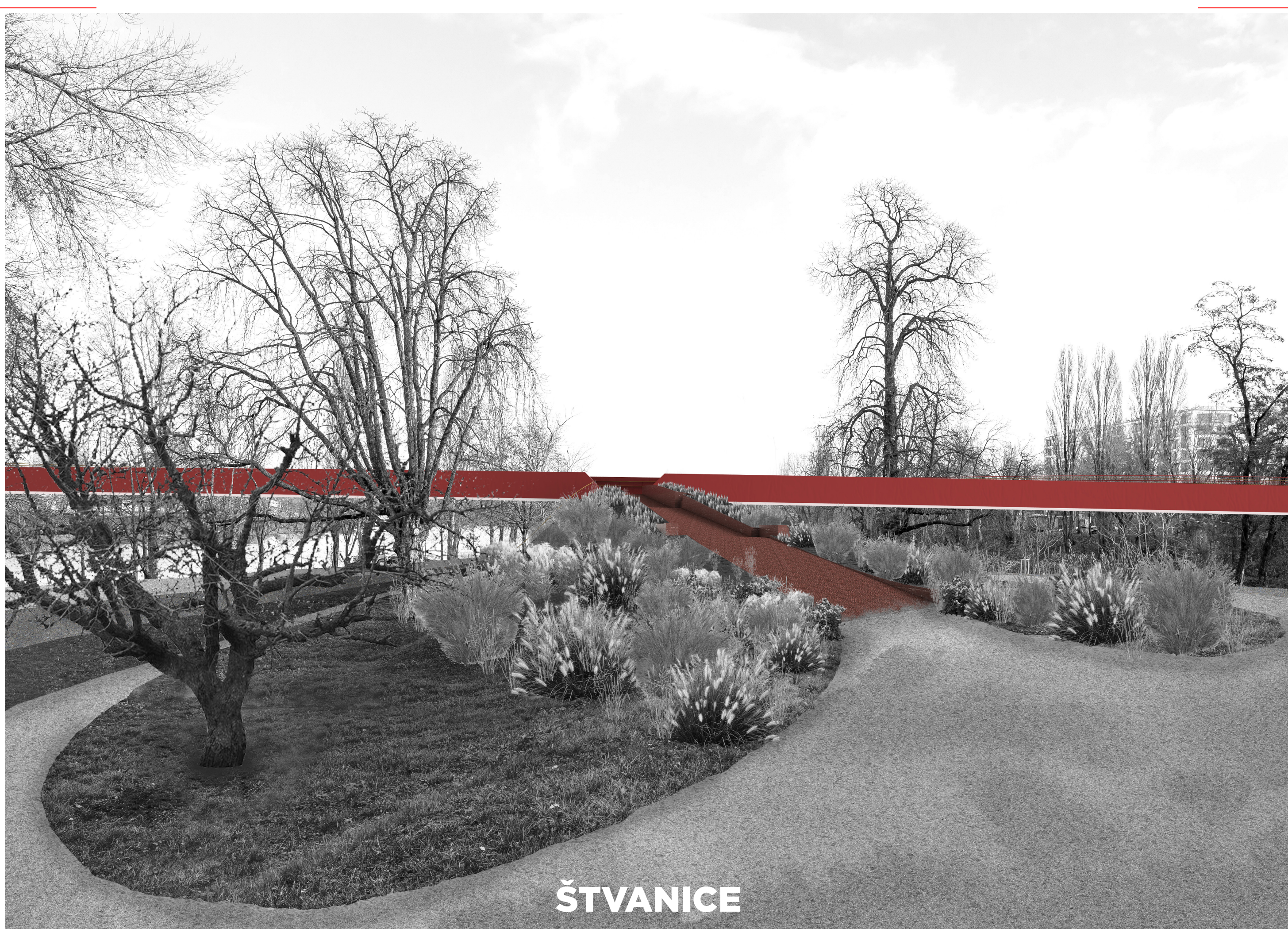
POHLED OD ZÁPADU



POHLED OD VÝCHODU



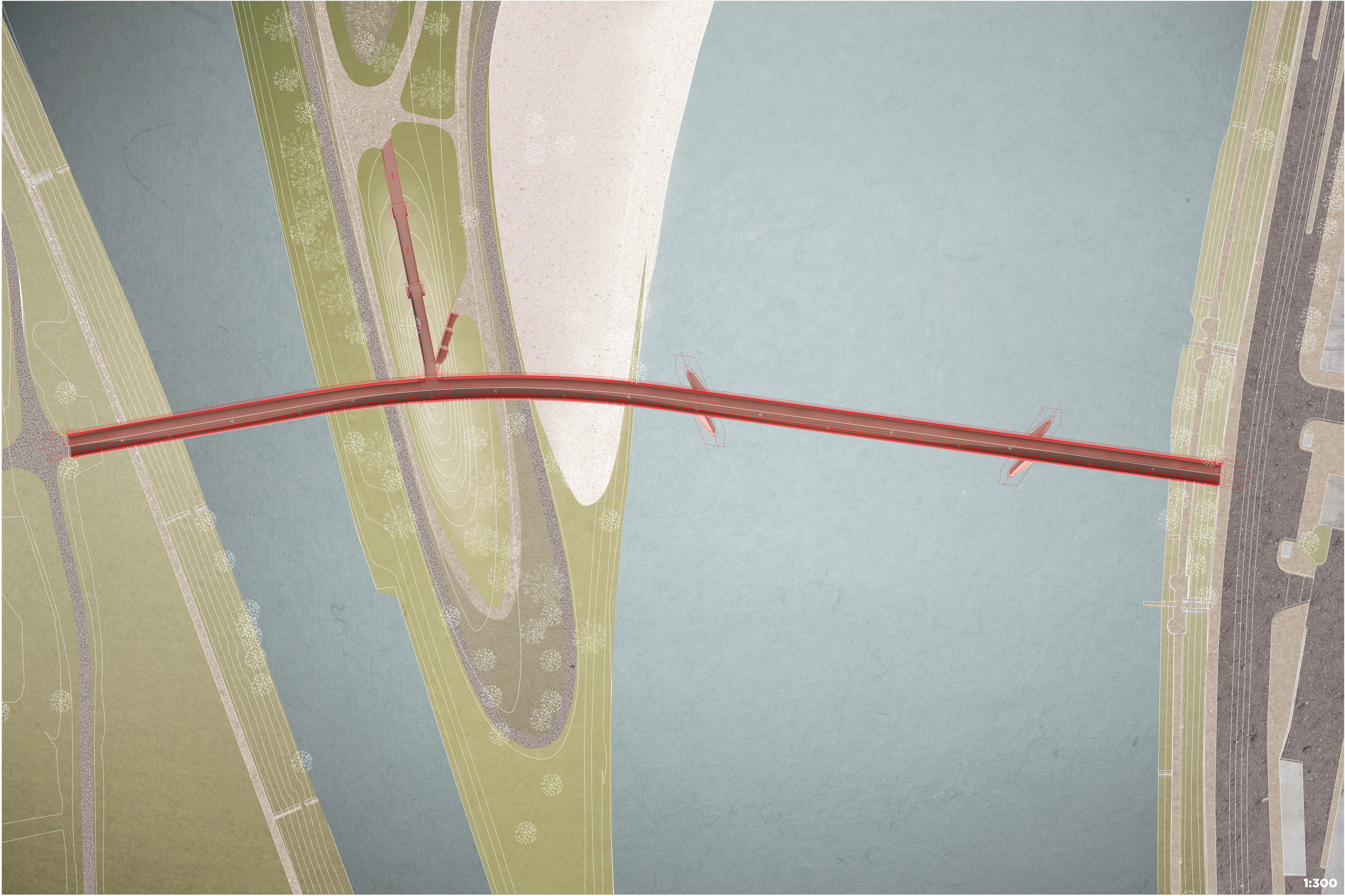
HOLEŠOVICE

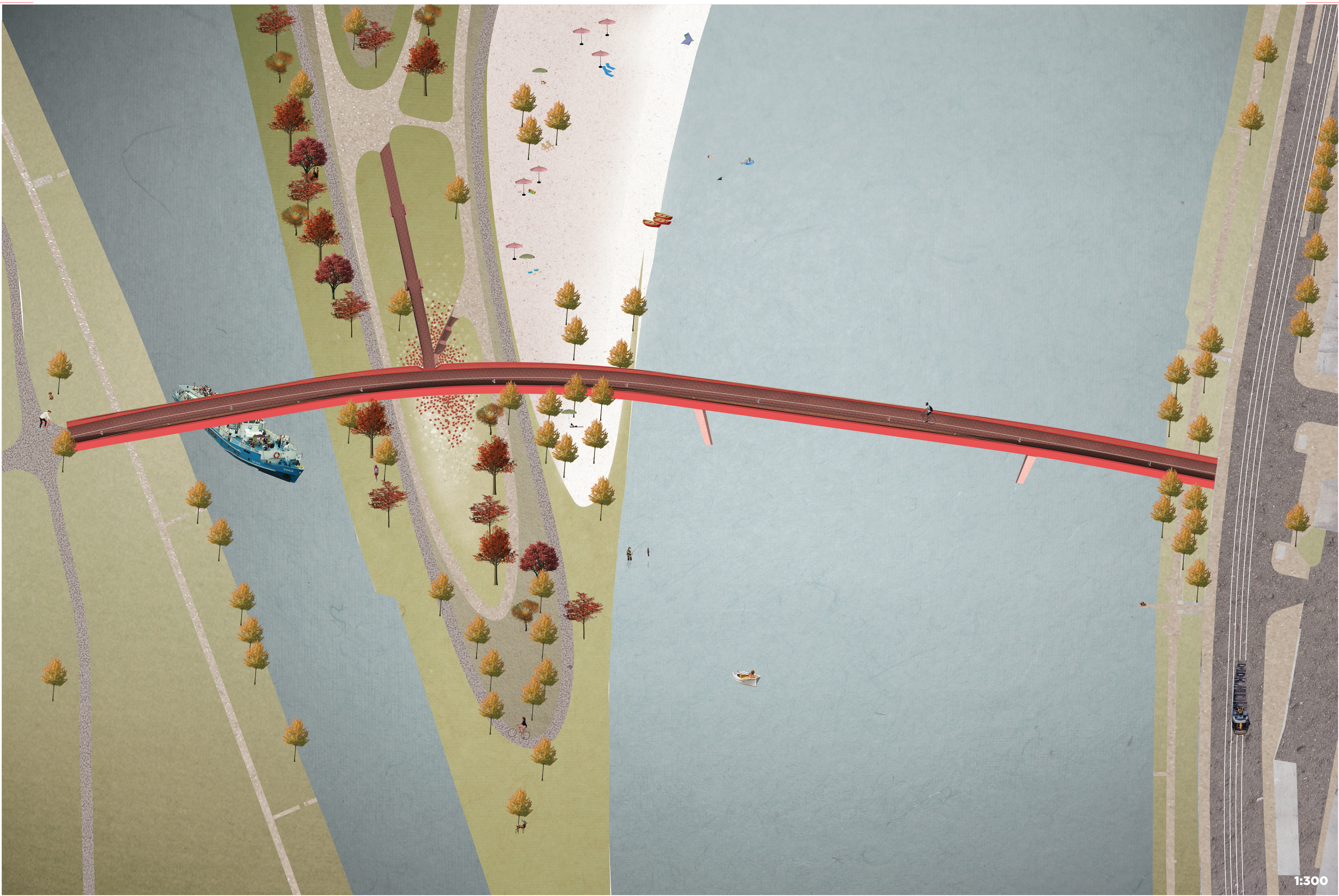


ŠTVANICE



KARLÍN





1:300

