

## HolKar můstek,

Most je více než nejkratší spojení mezi dvěma body. Most je stejně kulturním ukazatelem jako lakmusový test technologického pokroku. Hlavním hnacím motorem této konstrukce lávky Holešovice-Karlín je formální repertoár českého kubiismu, jehož šípy a diamantové tvary jsou hlavními morfologickými atributy. Projekt se přizpůsobuje tomuto jedinečnému slovníku a přeměňuje se na známý, avšak odlišný přístup k prastarému architektonickému problému mostu. Násobné a neúnavné opakování jemných a tenkých komponent se snaží vytvořit současně můstek s přítomností, identitou, charakterem a průhledností.

Z pohledu městského designu lze návrh mostu rozdělit na tři části:

- 1: Holešovické Pobřeží
- 2: ostrov Štvanice
- 3: Karlín Pobřeží

LÁVKA HOLEŠOVICE – KARLÍN



Holešovické břehy řeky Vltavy dominuje definovaným axiálním vztahem k historickému souboru domů historismu. Projekt HolKar můstek přijme tento axiální vztah a využívá ostrov Štvanice pro zakřivení a spojování mostu do axiálního vztahu na straně Karlin Pobřeží. Most vytváří doslova bezproblémové spojení mezi Holešovickým břehem a Karlínským břehem. Nicméně namísto oslavy tohoto bezproblémového spojení s bezvýznamnou a hladkou architekturou je formální jazyk definován diskrétními a hranatými ocelovými, skleněnými a dřevěnými komponentami, které dosahují křivočaré přítomnosti prostřednictvím minuskulárních změn prostorové polohy a úhlu. To je možné pomocí parametrického modelování, které nejen usnadňuje estetický vzhled mostu, ale také masivní pomocníky při plánování a výrobě mostu.

Na straně Karlínského kraje se most opět vyrovnává se současným stavem a vzdává se nově-

LÁVKA HOLEŠOVICE – KARLÍN



novému městskému plánu Karlína. Na obou stranách neexistují žádné kroky. Most se bezproblémově spojuje s městským stavem, který usnadňuje jeho funkci jako pěší a cyklistický most, stejně jako využití handicapovaným. Sjezd na ostrově Štvanice se provádí přes rampu a opět se vyhnout krokům. Volitelně může být proveden druhý sestup ve formě schodiště. mu městskému plánu Karlína. Na obou stranách neexistují žádné kroky. Most se bezproblémově spojuje s městským stavem, který usnadňuje jeho funkci jako pěší a cyklistický most, stejně jako využití handicapovaným. Sjezd na ostrově Štvanice se provádí přes rampu a opět se vyhnout krokům. Volitelně může být proveden druhý sestup ve formě schodiště.

Most je nejen zakřivený v půdorysu, ale i poněkud zakřivený v řezu, když se rozprostírá řeka. Toto vyboulení pomáhá udržet požadovanou vzdálenost 7,74 m. To také pomáhá vytvářet do-

LÁVKA HOLEŠOVICE – KARLÍN



statečné zakřivení pro vytvoření efektivního oblouku pro podporu mostu. Nad ním se vyhnulo, aby se zabránilo vytváření kroků ve vzdálenosti můstku, což z něj činí účinný most pro jízdní kola i uživatele kolečkových židlí.

### Mostové paluby

Vzor šipky používaný k vytvoření podpěry pro mostní palubu v kombinaci s dřevěnými prkny na horní části mostové paluby vytváří jemnou rozkrokovou mřížku, která umožňuje pohled na řeku, zdůrazňující kvazi průhledné vlastnosti tohoto mostového designu. Zábradlí mostu je zamýšleno jako kombinace ocel / sklo, panely zábradlí jsou rozděleny na trojúhelníky a vyplňují ocelovou oporu zábradlí.

### Strukturální páteř

Ocelová konstrukce mostu umožňuje velké rozpětí bez podpěrných sloupků. Pouze mezi Holešovickým břehem a Štvanickým ostrovem je



umístěn asymetrickým způsobem, v blízkosti ostrova Štvanice, aby byla zajištěna maximální velikost přepravního pruhu bez sloupů. Na samotném ostrově Štvanice je ještě jeden betonový sloup podporující hlavní oblouk mostu. Samotná ocelová konstrukce se mění v průřezové geometrii v závislosti na konstrukčních zatíženích. Změní se z lichoběžníkové části na předmostích, do trojúhelníkové sekce uprostřed oblouku.

LÁVKA HOLEŠOVICE – KARLÍN

