KATALOG

LÁVKA HOLEŠOVICE–KARLÍN

SOUTĚŽ 2017

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

IPR PRAHA

OBSAH

2 — Úvodní slova
4 — Preambule
6 — Soutěžní podmínky
10 — Oceněné soutěžní návrhy
36 — Ostatní oceněné soutěžní návrhy

ÚVODNÍ SLOVA

Důsledky katastrofální povodně roku 2002 mne zavedly celkem do dvou porot českých architektonických soutěží, které byly s touto povodní buď v přímé, nebo nepřímé souvislosti. Zatímco první soutěž s názvem „Úsporný dům 2002“ se týkala rychlé a úsporné nápravy škod způsobených zničením rodinných domů na povodní postiženém venkově, aktuální soutěž na lávku mezi Holešovicemi a Karlínem byla poznamenána zostřením protipovodňových předpisů, které zneplatnily výsledky soutěže z roku 2000 a vynutily si vypsání soutěže nové.

Revize technických požadavků vnesla do specifikace soutěže nové hydrodynamické aspekty, vedoucí m. j. k drastickému omezení počtu mezilehlých opěr lávky, a připustila – ne-li přímo požadovala – i možnost jejího hydraulického zvedání. Tyto nové technické požadavky, spolu s problémem spojení dvou geometricky zcela rozdílných urbanistických osnov městských částí Holešovic a Karlína (s nímž se ostatně museli potýkat již architekti soutěže předešlé), ztížily práci účastníků natolik, že dojít k výsledku srovnatelnému s prostou elegancí vítězného návrhu předešlé soutěže, vypracovaného ateliérem Aleny Šrámkové, se zdálo téměř nemožné.

Vítězný návrh aktuální soutěže, vypracovaný týmem architektů Marka Blanka a Petra Teje, se se ztíženou specifikací vyrovnal zcela suverénním způsobem a dokázal ji ztvárnit do formy překvapující jak svou technickou jednoduchostí, tak i svou téměř dórsky ušlechtilou prostotou. *„Každá věc je pravdivá a krásná, když je tím, čím má být“* napsal v roce 1775 významný německý kunsthistorik a apologét antické architektury Johann Joachim Winckelmann, čímž vyslovil snad první nádherně jednoduchou definici funkcionalismu, jehož eticko-estetickou abecedu jsme začali slabikovat až o dvě a půl století později. Tuto definici vítězný návrh přesvědčivým způsobem potvrzuje, a tak nezbývá, než mu ze srdce popřát rychlou a kvalitní realizaci.
MIRKO BAUM / *architekt, předseda poroty*

Lávka mezi Holešovicemi a Karlínem zpřístupňující ostrov Štvanice je snem mnoha Pražanů již více než sto let. Nyní jsme se cíli znatelně přiblížili. Architekti se museli vyrovnat s mnoha výzvami. Prvním omezením byla nutná výška pro plavbu lodí. Druhou podmínkou byla nutná výška pro povodeň. Třetí výzvou bylo nakládání s ostrovem Štvanice, který se po dokončení lávky stane nejbližší velkou zelenou plochou pro celou dolní část Holešovic. Čtvrtou velkou a jistě ne poslední výzvou pak bylo skloubení těchto podmínek s elegantním napojením na vltavské břehy. Soutěž proběhla úspěšně. Přeji nám všem, aby byla lávka rychle vyprojektována a postavena. Ta lávka je velmi potřeba již dnes.
JAN ČIŽINSKÝ / *starosta městské části Praha 7*

Před řadou let proběhla architektonická soutěž na lávku mezi Karlínem a Holešovicemi. Celá soutěž následně nebyla nikdy realizována. V tomto roce proběhla další architektonická soutěž, jejíž výsledky vám přinášíme. Pevně přeji Praze 8 a Praze 7, aby tentokrát k realizaci došlo, byť se bude jednat o stavbu, která přejde přes minimálně jedno další volební období. Byl bych nerad, aby to byla jediná architektonická soutěž na Praze 8 v tomto volebním období, která neskončí realizací. Přejme si tedy osvícené následníky.
ROMAN PETRUS / *starosta městské části Praha 8*

PREAMBULE

Řeka je krajinným prvkem, který významně formuje podobu a charakter města Prahy, zároveň ale tvoří přirozenou bariéru mezi dvěma částmi města na protilehlých březích. Karlín a Holešovice jsou významné městské čtvrti, které postrádají lepší vzájemnou dostupnost především pro pěší a cyklisty. Nová lávka má zabezpečit toto propojení a z celoměstského pohledu přispět ke kompaktnosti tras cyklistické dopravy na ose Žižkov–Karlín–Holešovice–Troja.

Další význam má nová lávka ve zpřístupnění ostrova Štvanice jako významné rekreační lokality. Dostupnost Štvanice pro automobily je zabezpečena přes Hlávkův most. Pro pěší je však tento přístup nekomfortní, s velkou docházkovou vzdáleností pro obyvatele Karlína i Holešovic. Nově jsou oba břehy s ostrovem propojeny přívozem.

Myšlenka lávky přes Štvanici je dlouhodobě zakotvena v územním plánu. Na podobu lávky proběhla v roce 1999 architektonická soutěž. Po povodních v roce 2002 ale byla zpřísněna protipovodňová opatření. Důvodem k vypsání nové soutěže je především změna technických a legislativních požadavků a zhoršení podmínek v návaznosti lávky na obou březích i na ostrově Štvanici.

Nová lávka by měla poskytnout komfortní a jednoduchý přístup. Nejdůležitějšími limity jejího návrhu jsou požadavky protipovodňové ochrany, správce toku a vodní cesty, charakteristická urbanistická situace na obou březích a požadavky na bezbariérové řešení nástupů na lávku.

Lávka se nachází v blízkosti městských památkových zón – Dejvice, Bubny, horní Holešovice a Karlín – a v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace. Svou polohou zasahuje do významných průhledů podél koryta Vltavy a na ostrově Štvanice prochází krajinným biokoridorem. Při návrhu nové lávky by proto měl být kladen důraz na respektování prostředí a minimální zásah do krajiny.

SOUTĚŽNÍ PODMÍNKY

Předmětem soutěže je zpracování architektonického a konstrukčního návrhu lávky pro pěší a cyklisty jako spojnice břehů Karlína, Holešovic a ostrova Štvanice. Návrh řešení má podpořit celoměstsky významné propojení mezi městskými částmi a zároveň zpřístupnit ostrov Štvanice. Lávka by měla poskytnout komfortní a jednoduchý přístup.

Poloha lávky navazuje na územní plán. Čili na straně Holešovic bude nástup umístěn na Bubenském nábřeží před branou do Pražské tržnice a na straně Karlína na Rohanském nábřeží s vyústěním na cyklostezku vedoucí po protipovodňové bariéře a následně na plánovaný veřejný prostor rozvojového území Rohanského ostrova. Přístup na lávku bude i na Štvanici. Lávka bude překlenovat koryto řeky v šířce 38 m mezi Karlínem a Štvanicí a 149 m mezi Štvanicí a Holešovicemi.

Nová lávka by měla poskytnout komfortní a jednoduchý přístup. Nejdůležitějšími limity jejího návrhu jsou požadavky protipovodňové ochrany, správce toku a vodní cesty, charakteristická urbanistická situace na obou březích a požadavky na bezbariérové řešení nástupů na lávku.

ZÁVAZNÉ POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ PŘEDMĚTU SOUTĚŽE

- Lávka poskytne pěší a cyklistické spojení holešovického a karlínského břehu s výstupem na ostrově Štvanice.
- Návrh polohy lávky musí být v souladu s platným územním plánem.
- Lávka musí splnit limity povodňové ochrany, závazné požadavky správce toku a vodní cesty:
  - a) lávka musí splnit v úseku mezi Karlínem a Štvanicí minimální podjezdnou výšku (188.00 m. n. m) při maximální plavební hladině (181.00 m. n. m); to je 188 m. n. m (b. p. v.);
  - b) lávka musí umožnit příležitostný průjezd obsluhy Helmovského jezu a plavidel integrovaného záchranného systému; pro jejich průjezd je stanoven profil s minimální výškou 2 m a šířkou 4 m při maximální plavební hladině (181.00 m. n. m.); to znamená, že minimální umístění spodní hrany konstrukce musí být ve výšce 183.00 m. n. m. (b. p. v.);
  - c) ve splavném korytu řeky (část mezi Karlínem a Štvanicí) nesmí být umístěn žádný pilíř lávky;
  - d) konstrukce lávky musí být navržena a umístěna tak, aby nezhoršila průtokové a odtokové poměry a průtočnost koryta vodního toku.
- zadavatel vylučuje řešit lávku jako pontonovou.

DOPORUČUJÍCÍ POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ PŘEDMĚTU SOUTĚŽE

- Řešení provozu lávky pro pěší a cyklisty je na zvážení soutěžících.
- Na obou březích Holešovic a Karlína by měla lávka navázat na urbanistické a stavební záměry v daném území (příloha P16 Soutěžních podmínek).
- Na březích Holešovic, Karlína a Štvanice je třeba vyřešit odpovídající prostor pro nástup na lávku.
- Na břehu Holešovic je třeba zachovat průchodnost pěších komunikací nacházející se v nižší úrovni podél břehu.
- Na břehu Karlína je důležité vyřešit napojení lávky na cyklostezku vedoucí po protipovodňovém valu.
- V rámci širších vztahů by měli soutěžící vyřešit návaznost až po ulici Rohanské nábřeží.
- Soutěžící by měli zvážit návaznost návrhu na vítěznou koncepční studii vzniklou v urbanistické soutěži na revitalizaci ostrova Štvanice (podklad P15 Soutěžních podmínek).
- Minimální výška spodní hrany lávky během povodně by měla být umístěna nad hladinou záplavy Q 2002 (189.10 m. n. m.) + 1 m, tzn. 190.10 m. n. m. (b. p. v.); není vyloučeno řešit lávku jako pohyblivou.
- V případě, že je konstrukce lávky zaplavovaná, tedy umístěna pod úrovní hladiny záplavy, musí být navržena tak, aby odolávala účinkům vody při povodni a umožňovala plynulé obtékání a nezapříčinila zvednutí hladiny, takové řešení je třeba doložit hydrotechnickým výpočtem.
- Přístup z lávky na Štvanici je třeba řešit tak, aby se při povodni nestal bariérou.
- Lávka by měla vytvářet co nejmenší územní zábory plochy ostrova.
- Při zpracování návrhu doporučujeme spol. s krajinným architektem.

ZADAVATEL
Hlavní město Praha / Odbor strategických investic

ZPLNOMOCNĚNÝ ZÁSTUPCE ZADAVATELE
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

ORGANIZÁTOR SOUTĚŽE A ZPRACOVATEL SOUTĚŽNÍCH PODMÍNEK
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

DRUH SOUTĚŽE
projektová, architektonicko-konstrukční, otevřená, anonymní jednokolová, mezinárodní

VYHLÁŠENÍ
Na internetové stránce zadavatele soutěže www.praha.eu, zplnomocněného zástupce soutěže www.iprpraha.cz/lavkaholka, dále na www.cka.cz, www.archiweb.cz a formou tiskové zprávy pro média.

TERMÍNY
Vyhlášení soutěže 10. 4. 2017.
Odevzdání soutěžních návrhů 25. 7. 2017.

POROTA

Nezávislí členové
prof. Ing. arch. Mirko Baum / *architekt*
doc. Ing. arch. Radek Kolařík / *architekt*
Ing. Ondřej Hofmeister / *stavební inženýr*
Ing. Milan Komínek /
odborník na mostní konstrukce
Ing. arch. MgA. Barbora Šimonová / *architektka*
Ing. arch. Ivan Lejčar / *architekt*

Závislí členové
Ing. Karel Prajer / *ředitel Odboru strategických investic Magistrátu hl. m. Prahy*
MgA. Marek Kopeć / *vedoucí Kanceláře projektů a soutěží IPR Praha*
Petr Dolínek / *náměstek primátorky hl. m. Prahy pro oblast dopravy, sportu a volného času*
PhDr. Ing. arch. Lenka Burgerová, Ph.D. / *radní pro rozvoj architektury a urbanismu Praha 7*
Roman Petrus / *starosta městské části Praha 8*

Nezávislí náhradníci poroty
Ing. arch. Vojtěch Sosna / *architekt*
Ing. Michal Marcinov / *architekt*

Závislí náhradníci poroty
Ing. arch. Zdeněk Ent / *IPR Praha, architekt*
Mgr. Jan Čižinský / *starosta městské části Praha 7*
Ing. Petr Hankovec / *vedoucí vodohospodářských a dopravních staveb Odboru strategických investic*

Přizvaní odborníci
Ing. Jiří Friedel / *Povodí Vltavy, ředitel závodu Dolní Vltava*
Ing. arch. Ondřej Šefců / *ředitel územního pracoviště NPÚ*
Ing. arch. Pavlína Koutková / *specializovaná územní pracovnice Odboru památkové péče MHMP*

CENY A ODMĚNY
1. cena se stanovuje ve výši 1 000 000 Kč
2. cena nebyla udělena
3. cena se stanovuje ve výši 350 000 Kč

Pro návrhy neoceněné, které však přinesly pozoruhodné dílčí podněty a řešení, se stanovuje k možnému rozdělení celková částka na odměny ve výši 200 000 Kč.

POŽADOVANÉ ČÁSTI SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

Grafická část
– situace širších vztahů v měřítku 1 : 2 000
– půdorys v měřítku 1 : 300
– předepsaný řez v ose mostu v měřítku 1 : 300
– předepsaný východní podélný pohled na lávku v měřítku 1 : 300
– předepsaný západní podélný pohled na lávku v měřítku 1 : 300
– předepsané axonometrické zobrazení znázorňující lávku včetně návazností na oba břehy a ostrov Štvanice v měřítku 1 : 300
– vizualizace charakteristického detailu lávky z podhledu chodce stojícího na lávce
– čtyři zákresy do předepsaných fotografií (celkové řešení, řešení vyústění na holešovickém břehu, na Štvanici a na karlínském břehu)
– technické detailní zobrazení všech charakteristických částí konstrukce s údaji o rozměrech a použitých materiálech (charakteristicky příčný řez v měřítku nejméně 1 : 20, statický model)
– volná část dle uvážení autorů

Textová část
Vlastní popis soutěžního návrhu – objasnění a zdůvodnění celkového urbanistického a architektonického řešení, popis konstrukčního řešení lávky, popis navržené koncepce řešení navazujících prostranství, základní výměry a kvantifikace předpokládaného materiálového řešení lávky, vyjádření statika k realizovatelnosti návrhu.

Hodnocení poroty
Kritéria hodnocení soutěžních návrhů:
– kvalita celkového řešení lávky
– kvalita architektonického návrhu
– konstrukční řešení a urbanistické začlenění
– hospodárnost a ekonomická přiměřenost zvoleného řešení vzhledem k naplnění preferencí zadavatele

OCENĚNÉ SOUTĚŽNÍ NÁVRHY

Oceněné soutěžní návrhy

vítězný návrh
Autoři – Ing. arch. Marek Blank, Ing. arch. MgA. Petr Tej, Ph.D.
Spolupráce – Ing. Jan Mourek, Janek Srnka, Ing. Jiří Hejzlar

oceněné návrhy

3. cena
Autoři – Ing. arch. Lukáš Landa, Arch. Pavel Rak
Spolupráce – Ferrari Gartmann AG, Patrick Gartmann, Patrick Tester

odměna
Autoři – Petr Hájek Architekti, s. r. o. – Petr Hájek, Martin Stoss, Nikoleta Slováková, Tereza Keilová
Spolupráce – Jiří Čepelka, Jan Vyštejn

odměna
Autoři – Sdružení architektů – Ing. arch. Přemysl Jurák, Ing. arch. Karel Filsak
Spolupráce – Ing. arch. Roman Chvilíček, Ing. Libor Pokorný, Ing. Martin Kovář

Blank, Tej

AUTOŘI
Ing. arch. Marek Blank
Ing. arch. MgA. Petr Tej, Ph.D.

SPOLUPRÁCE
Ing. Jan Mourek
Janek Srnka
Ing. Jiří Hejzlar

ANOTACE NÁVRHU

Konceptem mostu je prostorová křivka (niveleta mostu) vinoucí se krajinou a reagující plynule na výškové a půdorysné požadavky zadání. Koncepce konstrukce mostu reaguje pokorně na panorama Prahy, na napojení na holešovický a karlínský břeh i na vítězný urbanistický návrh řešení ostrova Štvanice. Je zvolena konstrukce, která nejde do výšky, nebrání chodcům a cyklistům v pohledech na město, vodu a stromy. Architektura mostu využívá minimalistického sochařského tvarosloví. Most je vyroben z ušlechtilého materiálu ultra-vysokohodnotného betonu (UHPC – ultra--high-performance-concrete) s lesklým bílým mramorovým povrchem.

HODNOCENÍ POROTY

Návrh vyhověl nadstandardně podle kritéria kvality celkového řešení lávky, tedy z hlediska kvality architektonického návrhu, konstrukčního řešení a urbanistického začlenění, hospodárnosti a ekonomické přiměřenosti zvoleného řešení vzhledem k naplnění preferencí zadavatele.

Autorům se podařilo elegantně zapojit lávku pro pěší a cyklisty do daného prostoru při respektování výšky konstrukce nad hladinou Q 2002 + 1 m, přičemž předpolí na holešovické straně řeší plynule, esteticky i funkčně pohyb pěších a cyklistů zvednutím krajního pole v čase povodně, čímž beze zbytku respektuje podmínky zadavatele. Také z hlediska širších urbanistických vztahů se jedná o velmi zdařilé řešení, které se harmonicky začleňuje do osnov Karlína a Holešovic. Zároveň dobře využívá nivelity terénu na Štvanici. Elegance plynulé křivky nosné konstrukce mostu je podtržena volbou materiálu, kterým je ultra-vysoko-hodnotný beton (UHPC – ultra-high--performance-concrete) umožňující provedení kvalitního hladkého povrchu. UHPC splňuje nároky na bezúdržbový a z hlediska životnosti kvalitnější materiál komfortněji, než běžně užívaný beton. Vyšší cena vlastního stavebního materiálu je vyvážena subtilním průřezem vedoucím k redukci hmotnosti. Právě jeho vysoké pevnostní parametry umožňují poměrně velké rozpětí polí. UHPC je progresivní, inovativní materiál umožňující architektonicky i konstrukčně moderní elegantní řešení. Navržená šířka lávky 3 m je hraniční. Porota doporučuje zvážit případné rozšíření.

VÍTĚZNÝ NÁVRH

Landa, Rak

AUTOŘI
Ing. arch. Lukáš Landa
Arch. Pavel Rak

SPOLUPRÁCE
Ferrari Gartmann AG
Patrick Gartmann
Patrick Tester

ANOTACE NÁVRHU

V části Prahy mezi Holešovicemi a Karlínem nám nepřijde vhodné jakkoliv zasahovat do panoramatu a vytvářet v oblasti novou „dominantu". Proto volíme jednoduché liniové vedení lávky, která svou formou nenápadně zapadá do existujícího kontextu.

Schodišti v ose lávky je zajištěn nejpřímější možný přístup na lávku. Přes rampy kolmé k její ose je na obou březích a na ostrově umožněn plynulý a intuitivní pohyb cyklistů.

Před Pražskou tržnicí vzniká smíšená pěší zóna se sníženou rychlostí, na straně Karlína malá piazzeta plynule propojuje Rohanské nábřeží s nástupem na most.

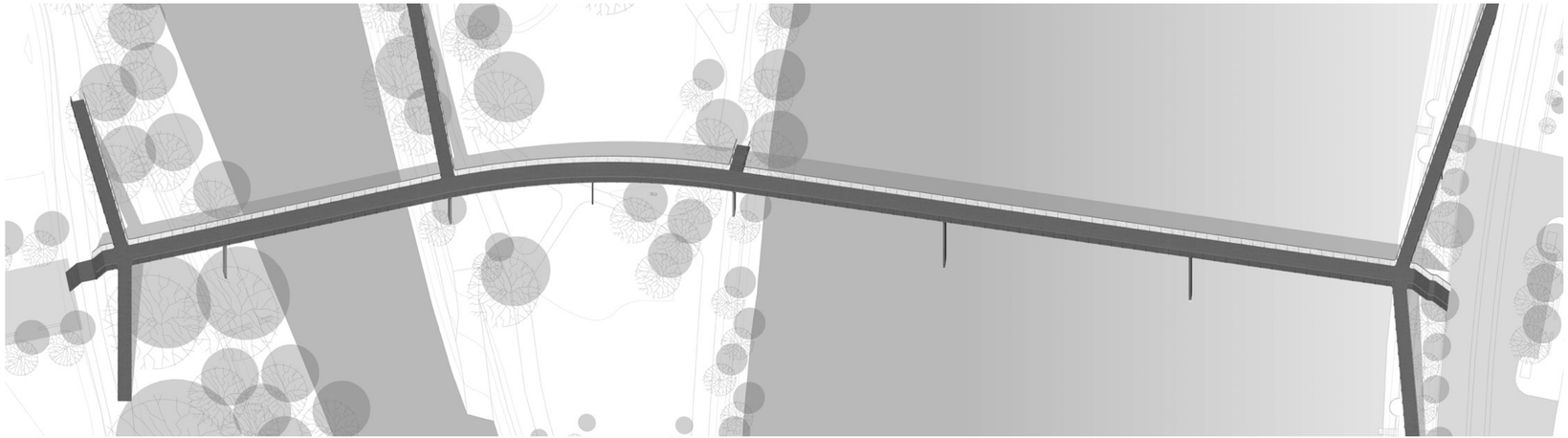
Při návrhu lávky byly dodrženy nezávazné požadavky na řešení předmětu soutěže týkající se protipovodňové ochrany.

HODNOCENÍ POROTY

Návrh vyhověl nadstandardně kritériu kvality celkového řešení lávky, tedy z hlediska kvality architektonického návrhu, konstrukčního řešení a urbanistického začlenění, hospodárnosti a ekonomické přiměřenosti zvoleného řešení vzhledem k naplnění preferencí zadavatele.

Porota oceňuje jednoduchost základní geometrie, eleganci půdorysného tvaru, předpokládatelnou úspornost detailu, účelnost navrhovaných materiálů a technologií. Silným motivem je vodorovná linie mostovky, která výrazným způsobem zklidňuje dálkový pohled na městské panorama.

Slabší stránkou návrhu jsou návaznosti na oba břehy i ostrov Štvanici, symetrické řešení ramp doplněných schodišti, umístěnými v ose lávky na straně Holešovic i Rohanského ostrova, není adekvátní místu a z provozního hlediska je sporné. Stejně tak nelze považovat umístění schodiště v nejnižší části ostrova Štvanice za vhodné, a to jak z hlediska provozu lávky tak i pohybu návštěvníků ostrova, tak i z hlediska vztahu konstrukce a morfologie. Vytýkané nedostatky jsou podle většinového názoru členů poroty odstranitelné v rámci potenciálního dopracování návrhu tak, aby jejich dopad byl eliminován.

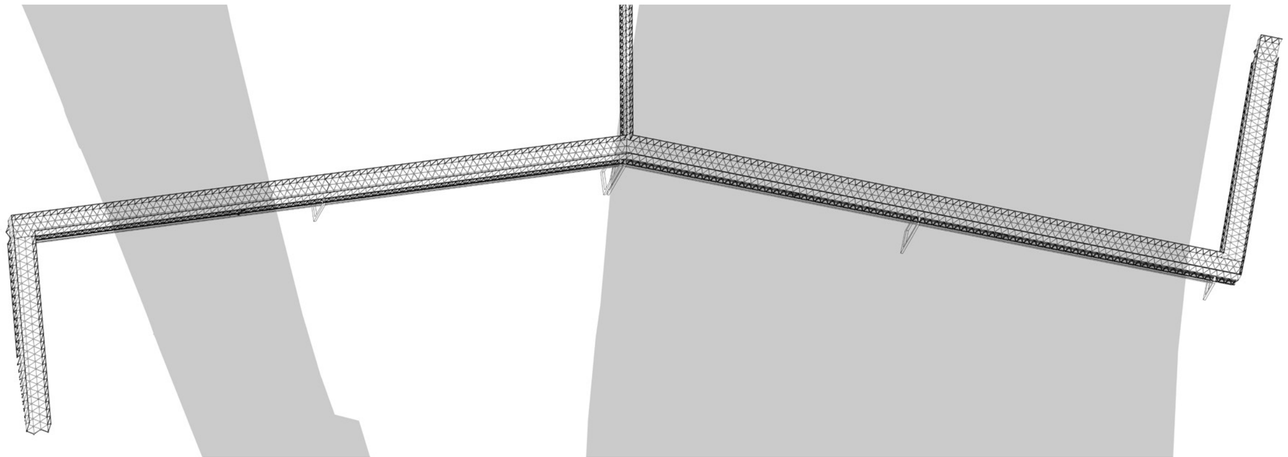


3. CENA

Petr Hájek Architekti

AUTOŘI
Petr Hájek
Martin Stoss
Nikoleta Slováková
Tereza Keilová

SPOLUPRÁCE
Jiří Čepelka
Jan Vyštejn



ANOTACE NÁVRHU

Navržená konstrukce je romantickou představou lávky (pro pěší a cyklisty) kombinované s přívozem. Přívoz je navržený jako soustava samostatných šlapacích vozíků zavěšených na trojici samostatných vodicích kolejnic. Šlapací vozíky mohou být v čase doplňovány jak početně, tak i z hlediska jejich doplňkové funkce. Vozíky lze použít k dopravě z jednoho konce na druhý a převézt cestující nebo náklad. Lze si je však také představit jako individuální kabiny pro piknik nad hladinou řeky, rybářský domek, pozorovatelnu, ateliér v plenéru a jinak...

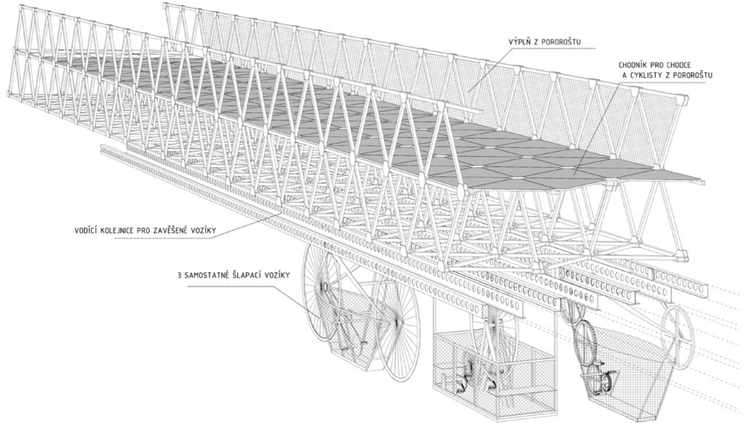
HODNOCENÍ POROTY

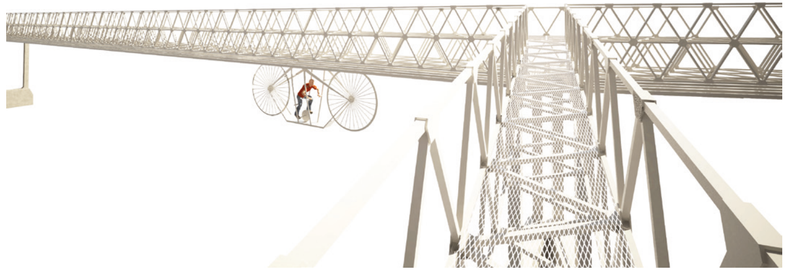
Návrh vyhověl kritériu kvality celkového řešení lávky, tedy z hlediska kvality architektonického návrhu. Svou architektonickou kvalitou, konstrukčním řešením, hospodárností a ekonomickou přiměřeností vcelku vyhověl požadavkům zadavatele. Je sympatický svou přímočarostí, přehledností a v neposlední řadě i určitým humorem, projevujícím se v dodatečné nabídce tří gondol uváděných v pohyb lidskou silou.

Návrh přináší zajímavou myšlenku výrazně technicistního řešení s vysokým stupněm dílenské prefabrikace. Stavebnice založená na prostorovém rastru rovnostranných trojúhelníků připomíná ženijní konstrukce známé z oblasti mobilních vojenských konstrukcí (Bailey–Bridge) a z oblasti pomocných konstrukčních provizorií. Vzhledem k důsledné prefabrikaci se jedná o celkem ekonomickou konstrukci, pouze ale za předpokladu účinného a trvalého protikorozního opatření.

Návrh ignoruje napojení konstrukce na urbanistické osnovy obou městských částí, též napojení na ostrov Štvanice je více méně nahodilé. Je-li tato nahodilost úmyslná a je-li předností nebo nedostatkem návrhu, bylo předmětem nerozhodné diskuze.

ODMĚNA


VÝPLŇ Z POROROŠTU
CHODNÍK PRO CHODCE
A CYKLISTY Z POROROŠTU
VODÍCÍ KOLEJNICE PRO ZAVĚŠENÉ VOZÍKY
3 SAMOSTATNÉ ŠLAPACÍ VOZÍKY



Sdružení architektů – Jurák, Filsak

AUTOŘI
Ing. arch. Přemysl Jurák
Ing. arch. Karel Filsak

SPOLUPRÁCE
Ing. arch. Roman Chvilíček
Ing. Libor Pokorný
Ing. Martin Kovář

ANOTACE NÁVRHU

Předepsaná minimální světlá výška pro dolní plavební kanál a snaha o co nejjednodušší propojení obou břehů nás vede ke zvolení trámové konstrukce, na kterou je zavěšená konstrukce pochozí lávky. Toto řešení umožnuje jednoduché propojení, aniž by nosná konstrukce ovlivňovala průtok vody v případě povodně. Vytvořili jsme lávku lapidární, která je příjemnou komunikací s úzkou vazbou na hladinu řeky a ostrov Štvanici. Pochozí plocha je při její konstantní výšce v nejnižší přípustné vzdálenosti od hladiny řeky. Domníváme se, že přirozené řešení bez komplikovaných mimoúrovňových nástupů je nutný předpoklad pro vytvoření nové příjemné městské spojnice pro pohodlné každodenní využití.

HODNOCENÍ POROTY

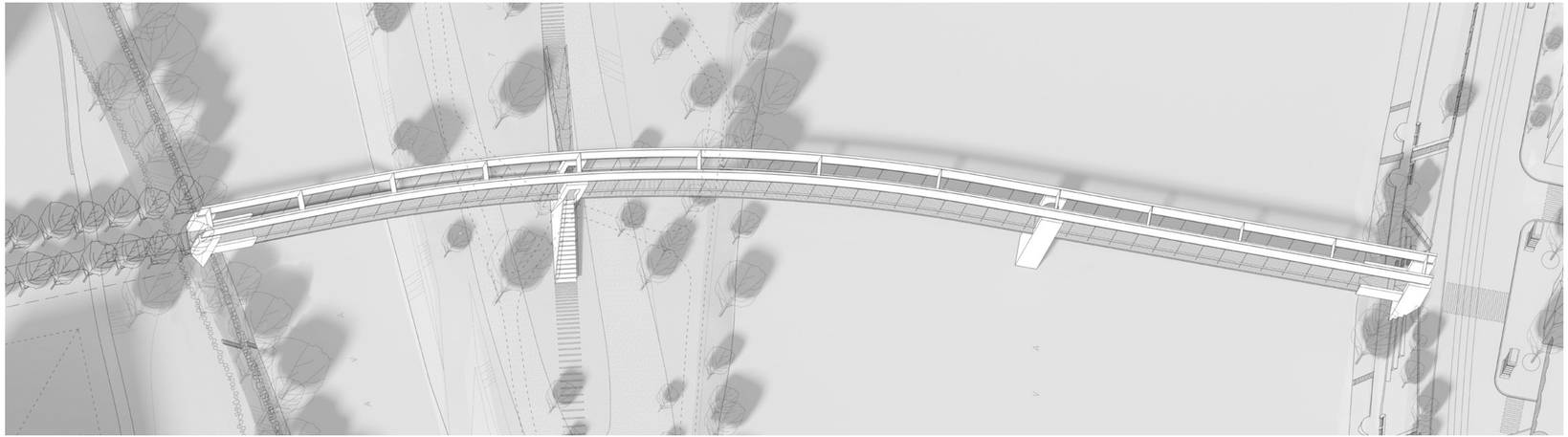
Návrh vyhověl kritériu kvality celkového řešení lávky, tedy z hlediska kvality architektonického návrhu, konstrukčního řešení a urbanistického začlenění, hospodárnosti a ekonomické přiměřenosti zvoleného řešení vzhledem k naplnění preferencí zadavatele.

Zvolená forma lávky je jasná a svou monumentalitou vhodně doplňuje říční panorama. Elegantní křivka lávky logicky a správně navazuje na hlavní urbanistické osy na obou březích.

Konstrukce je architektonicky dělená na nosnou a nesenou pochozí část. Navržena je jednoduše a slibuje přiměřenou cenu realizace. Zvolené výškové řešení pochozí části lávky plynule a přirozeně navazuje na cesty na obou stranách řeky. Otázkou je monumentální výstup na ostrov Štvanice.

Zásadní slabinou návrhu je chování konstrukce při povodni. Zatopená část lávky by vysoce pravděpodobně vytvořila bariéru, která by zřejmě zatížení povodňovou vodou neodolala.

Je škoda, že autoři v této souvislosti k příkladu nevyužili možnosti zdvihání pochozí části lávky, které se nabízelo.



ODMĚNA

OSTATNÍ SOUTĚŽNÍ NÁVRHY

MOBA studio, engineers HRW

AUTOŘI
Igor Kovačević
Yvette Vašourková
Karin Grohmannová
Barbora Slavíčková
Eliška Málková
František Novotný
Mistura Yusuf
Aarti Patel
Martin Duba
Ester Pineau
Flora Francis Kannampallil
Jigyas Bora

SPOLUPRÁCE
Hannah Holscher
David Tofts
Austin Fry
Jane Wernick
Adam Redgrove
David Veselý

ANOTACE NÁVRHU

Dialog města s řekou byl zahájen ve dvanáctém století Juditiným a další stovky let se opíral o Karlův most. V době industrializace ale rozkvetl do bohaté diskuse a s dalšími mnoha mosty se mezi Prahou a Vltavou ustálila dohoda: most stojí ve vodě a jeho nejvyšší hranou je zábradlí. Dodatkem často bývá souznění s ostrovy.

Základem návrhu je nenarušení výsledku staletého dialogu: konstrukce nepřesahující výšku zábradlí a dotek s vodou i ostrovem. Nový most se tak skládá ze tří stejných ocelových částí uložených na pilířích posazených na obou březích, ostrově a v hlavním korytu řeky. Díky práci s topografií Štvanice získává pohodlný bezbariérový kontakt s ostrovem zvoucím k trávení volného času.

Ehl Koumar Architekti

AUTOŘI
Lukáš Ehl
Tomáš Koumar
Ladislav Dvořák

SPOLUPRÁCE
Jan Lankaš
Jaroslav Malina

ANOTACE NÁVRHU

Navrhujeme plynulé propojení břehů subtilní konstrukcí lávky ve formě směrového i výškového oblouku s procházku nad řekou s dálkovými pohledy do pražské kotliny korunované siluetou Pražského hradu. Směrové i výškové zakřivení přináší do rodiny pražských mostů dynamiku a radost z pohybu. Bělostné zbarvení ocelového těla a kruhových pilířů odhmotňuje lávku v dálkových pohledech. Plné parapety a šířka 4,5 m zintimňují cestu a kontakt mezi procházejícími. Aby byl zachován přímý nástup z Holešovického břehu, je krajní pole lávky zvedací. Je opatřeno kloubem a v opěře je umístěn výsuvný ocelový rám, který krajní pole zvedne při hrozící povodni o cca 3 m mimo vliv průtoku Q2002 + 1 m.

KMS Architects, Pontex

AUTOŘI

prof. akad. arch. Petr Keil
MgA. Adam Keil
Ing. Milan Kalný
Ing. Jan Komanec
Jiří Pokorný

ANOTACE NÁVRHU

- spojení tři městských lokalit
- intenzivně navštěvovaná tržnice v Holešovicích (1. osa)
- rekreačně-sportovní areál na Štvanici
- polyfunkční centrum v Karlíně s parkovou promenádou (2. osa)
- lávka nesmí při pohledech z dálky působit rušivě a dominantně
- jemně zvlněný charakter nosné konstrukce lávky
- subtilními podpory ve tvaru vegetace
- střízlivé barevné řešení, osvětlení v madle zábradlí
- atraktivní propojení pro pěší a cyklisty
- dopravně bezkonfliktní plynulá a pohodlná trasa, bezbariérový přístup
- výhledy na historickou i moderní zástavbu a přírodní prostředí kolem Vltavy
- alternativa k individuální automobilové dopravě
- bezpečná, spolehlivá a udržitelná konstrukce
- celá nosná konstrukce nad Q2002 + 1m
- jednoduchá, lehká, transparentní a staticky čistá konstrukce bez ložisek
- moderní a kvalitní materiály (ocel, UHPC, polyuretanová izolace, nerezová výplň zábradlí)
- rozumné investiční náklady, levný provoz a údržba

Kábrt, Elichová, Elich

AUTOŘI
Ing. arch. akad. arch. Libor Kábrt
Ing. arch. Gabriela Elichová
Ing. arch. Martin Elich

SPOLUPRÁCE
Novák & partner, s.r.o. –
Doc. Ing. Lukáš Vráblík Ph.D.

ANOTACE NÁVRHU

Břehy Holešovic a Karlína. Dva sousedé na dohled, přesto tak vzdálení. Zelený ostrov Štvanice, tak jako kámen uprostřed potoka, tvoří opěrný bod a vyzývá k překonání živlu. A lávka se stává prodlouženými údy a svou subtilní linií překlenuje tok řeky, opřena o hmotu ostrova.

Lávka však může být víc než jen nejkratší rychlá spojnice dvou břehů. Může se stát parkovou cestou v prostoru nad řekou, nabídnout místa setkání na půli cesty, místa odpočinku, ze kterých lze vychutnávat skryté průhledy a panoramata. A svým rytmickým členěním tvoří niky pro jedinečná živoucí sousoší proměnlivá v čase.

Společnost architektů a inženýrů pro lávku Holešovice–Karlín

AUTOŘI
Ing. arch. Tomáš Hradečný
Ing. Ondřej Paulát
Ing. arch. et Ing. František Denk, PhD.
Ing. arch. Zuzana Hanušková
Ing. arch. Petra Holubová
Ing. arch. Klára Hradečná
Ing. arch. Kamil Měrka

ANOTACE NÁVRHU

Lávku Holešovice–Karlín chápeme jako nezbytnou spojnici obou břehů pro pěší a cyklisty, která z ostrova Štvanice utváří skutečný cíl výprav a procházek obyvatel i návštěvníků Prahy. Lávka obohacuje nejenom nejbližší okolí, má význam pro město jako celek, má význam pro společnost.

Lávka je svátkem. Ludmila, Václav, Vojtěch, Prokop, Anežka a Nepomuk jako šestice patronů symbolicky vtělených do mohutných pilířů odráží jistotu základů z naší minulosti.

Lávka kontrastně subtilní je naopak obrazem naší křehké současnosti. Lávku, zvednutými rameny odpoutanou od svého okolí, vynášejí pevné a vysoké pilíře na úroveň, která jí dovoluje přečkat sílu tisícileté vody.

Veisser, Hora, Szíkora, Kutina

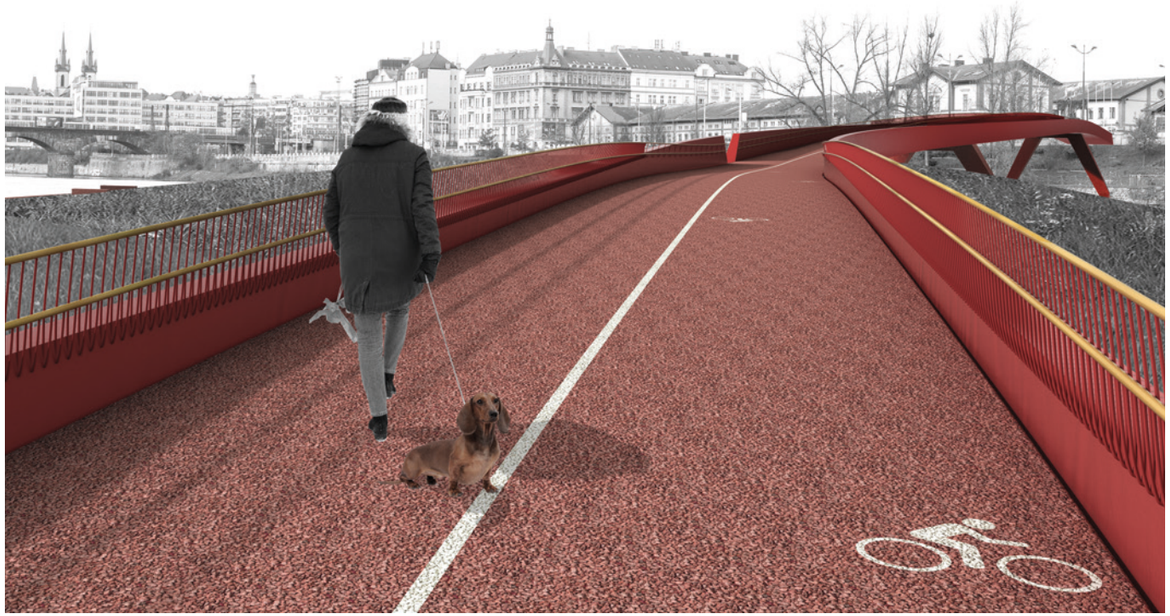
AUTOŘI
Ing. arch. Jan Hora
MgA. Barbora Hora
Ing. László Szíkora
Ing. Filip Kutina
Ing. arch. Jan Veisser

SPOLUPRÁCE
Ing. Lucie Prošková
Bc. Barbora Ochotná
Bc. Marie Čáslavská

ANOTACE NÁVRHU

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

Mostovka se vlní, aby sloužila potřebám přecházejících – uprostřed rozpětí kulminuje, aby poskytla rozhled, v místech napojení klesá a líže 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!



Kaštánková, Sagasta

AUTOŘI
Ing. arch. Jana Kaštánková
Ing. Vít Hoznour

SPOLUPRÁCE
Dušan Chytil, DiS.
Bc. Jan Fišer
Ing. arch. Eliška Lichtnerová

ANOTACE NÁVRHU

Útok civilizace na přírodu, útok rostoucího města na ostrov. Stejně útočí miliony spermií na čekající vajíčko, než dojde k oplodnění a vzniku nového života. Spermie, pohyb a struktura DNA jsou základním tvarovým a konstrukčním východiskem návrhu. Lávka je rozdělena na tři části, přes vodu útočí dvě spermie, nositelky nového života z městských čtvrtí. Střed lávky nad ostrovem je vajíčkem a hlavičkami spermií na něj dorážejícími. Vítězka příroda v podobě zlaté spermie je přístupem na lávku z ostrova. Dynamický tvar lávky připomíná pohyb a neustálou proměnlivost života. Základ konstrukce je dvojitá šroubovice DNA, třetí zlatá znázorňuje spojení dvou protikladů, dvou břehů, civilizace a přírody. Děrování konstrukce vajíčka připomíná útoky ostatních spermií.

ROBUST architekti

AUTOŘI
Ing. arch. Ondřej Busta
Ing. arch. Robert Damec
Ing. arch. Helena Busta

SPOLUPRÁCE
Ing. Martin Beneš, Ph.D.
Claudio Marcotrigiano

ANOTACE NÁVRHU

Lávku tvoří dva mírně vzepjaté oblouky mezi říčními břehy a ostrovem, které lze jednoduše nakreslit či pojmenovat jako siluetu rozmáchlých ptačích křídel. Tyto oblouky nejsou v říčním korytě podepřeny a lávka nijak výrazně nevstupuje do siluety pražských břehů této části města.

Konstrukce je navržena jako ocelová s betonovými patkami, kde těleso lávky v nadvodní části tvoří dva ocelové trámy kosodélníkového průřezu, mostovku mezi ně vloženou pak pororošt.

Nosné trámy jsou zároveň zábradlím a jejich hmota umožňuje snadné umístění liniového osvětlení mostovky v celé délce. Povrchová úprava všech ocelových částí mostní konstrukce je navržena v úpravě metalickým pozinkováním.

Art of City Engineering
Konzultanty

AUTOŘI
Babak Mottaleb Nejad
Morvarid Ghassemi Isfahani
Hiva Mardookh Rohani

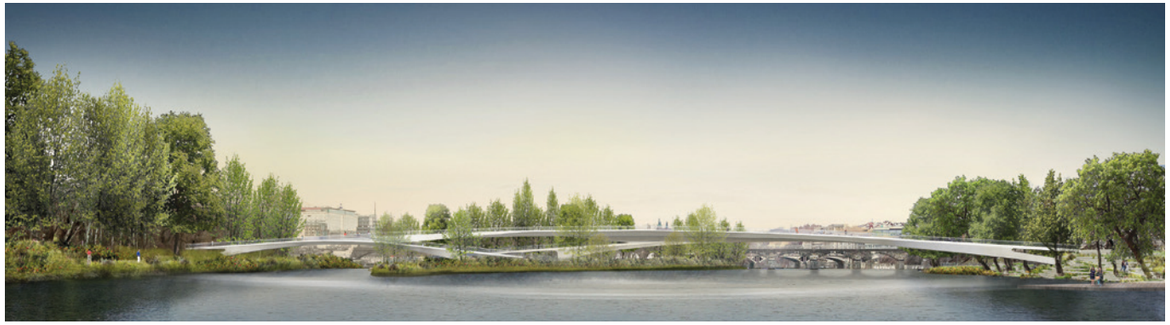
SPOLUPRÁCE
Ali Heshmat
Ali Kazei
Nasim Fathi
Hesam Mousavi Nejad

ANOTACE NÁVRHU

Významné body v městském designu a architektuře pražské lávky:

- zachování cenného vizuálního koridoru podél řeky navržením lehkého mostu s minimálním vizuálním dopadem na okolní výhled
- respektování rytmu opakujících se mostů na řece a jeho regenerace pomocí zachování designu oblouků s využitím současných a nejaktuálnějších architektonických technik ve struktuře a materiálu
- věnování pozornosti pozorovateli, který prochází pod mostem pomocí kombinace architektury a struktury
- vytvoření místa, kde je prostor k zastavení, komunikaci a výhledy na řeku nebo trávení času na křižovatce mostu a ostrova jako součást veřejného a městského prostoru.
- minimální manipulace na začátku a na konci mostu, v místě kde se napojuje na městskou strukturu a zachování určujících městských prvků v blízkosti přístavišť u mostu.
- ochrana přirozeného prostředí tím, že se vyvarování se řezání okolních stromů a snahy je zachovat při stavbě mostu.
- čitelné a jasné spojení mostu se sousedními ulicemi pro pěší a cyklisty, pro poskytnutí snadného přístupu.

CMC ARCHITECTS, Mott MacDonald CZ



AUTOŘI

CMC Architects a. s. –
David R. Chisholm
Vít Máslo
Adriano Ferrer
Mott MacDonald CZ s. r. o. –
Pavel Brchel
Radek Hájek
Radek Vašátko
W Architecture & Landscape Architecture LLC –
Barbara Wilks
Kate Cella
MB Architecture & Landscape architecture –
Martin Barry

SPOLUPRÁCE

Yuliya Pozynich
Marta Kyiashko
Jana Vichorcová
Elvira Ireri Islas Vaca
Eduard Mosieienkov
Leni Schwendinger
Radka Ondráčková
Alina Fornaleva

ANOTACE NÁVRHU

Tvář Prahy tvoří řada obloukových mostů z kamene, betonu a oceli rozkročených mezi břehy Vltavy. Krása průniků mostních linií je naší inspirací. Návrh je s pokorou vetkán do panorámatu města, klene se nízko nad horizontem, ale dost vysoko na to, aby nabídl velkolepé výhledy. Zdánlivě prostý tvar je oslavou inženýrské inovace, díky níž se pne jeden souvislý oblouk z Holešovic do Karlína, schopný odolat povodni. Dva podpůrné oblouky sbíhají na ostrov Štvanice. Most využívá ověřené a dostupné materiály i konstrukční postupy a jeho štíhlosti je dosaženo posledními možnostmi stavebního inženýrství. Lávka je určujícím článkem, jenž posune budoucí růst Holešovic, Karlína a ostrova Štvanice.

Palaščák

AUTOŘI
Ing. arch. Michal Palaščák

SPOLUPRÁCE
Ing. arch. Michal Poláš
Ing. arch. Martin Bělkovský
Ing. arch. Kristyna Trojanová
Ing. et Ing. Petr Páleník
Ing. Stanislav Brtáň

ANOTACE NÁVRHU

Lávka z Karlína do Holešovic je koncipována jako tenká linka spojující oba břehy a napojující se na ostrov Štvanice v její nejexponovanější části. Hlavním visuálním prvkem je subtilní konstrukce a přísná lineární geometrie. Lávka se nestává sebestředným elementem, ale ve svém pojetí se tím blíží spíše funkci městského mobiliáře než sofistikované inženýrské stavbě. Lávka je osazená na niveletu karlínského protipovodňového valu a pokračuje lineárně do Holešovic. Nízká niveleta dává prostoru štvanice lidské měřítko a umožnuje příznivější nástup. Může sloužit i jako pavilon či altán stává se součástí ostrova.

jojko+nawrocki architekci

AUTOŘI
Marcin Jojko
Bartolomiej Nawrocki
Leszek Bojda
Agnieszka Weber
Lech Marcisz
Iwona Zaczek
Nina Piachota
Jakub Sahatqija
Beata Golas
Sebastian Dziedzic

ANOTACE NÁVRHU

Krajině i kulturně bohatý kontext v místě budoucí lávky Holešovice – Štvanice – Karlín směruje k návrhu objektu s minimálním vizuálním vlivem a respektováním stávajícího okolí. Proto je plánována investice výzvou nejen formální nebo konstrukční, ale i krajinářskou. Lávka navrhuje potřebné sloučení třech prostorů v co možná nejhomogennější a nejskromnější formě. Diskrétní povrch pěšího i cyklistického provozu posazen na vhodně tvarovanou páteř podepřenou několika subtilními sloupy a elegantním kotvením do břehů, umožňuje dovedné vložení struktury do stávající krajiny. Vnější povrchová úprava cortenovými plechy zapadá do okolní barevné palety města a rovněž připomíná místní paměť průmyslové části Prahy a dodatečné využití hlavního nosníku k sezení ukončeného dřevem navíc vybízí k pohodlnému pozorování siluety historického města.

Mott MacDonald CZ, Pavlíček Hulín architekti

AUTOŘI

Ing. arch. Jaroslav Hulín
Ing. Aleš Lubas, Ph.D.
Ing. Petr Nehasil
Ing. arch., M. arch. Jiří Pavlíček, Ph.D.

SPOLUPRÁCE

Ing. arch. Jan Kvita

ANOTACE NÁVRHU

Pražské mosty přes řeku Vltavu vytvářejí v centrální části charakteristické panorama konstrukcí nad vodou, s horní mostovkou, pevnými pilíři a plochými oblouky.

Lehkost, s jakou mosty řeku překračují, je výsledkem odvážných a na svou dobu technicky vyspělých řešení. Oblouky spoluvytváří městskou krajinu v neformální polyrytmii.

Navržené řešení lávky potvrzuje nepsanou dohodu o technologické odvaze a městském, nenápadném řešení s oblouky pod mostovkou.

Nová lávka je podobná – byl navržen uzavřený ocelový komorový nosník s horní mostovkou, proměnné konstrukční výšky a zakřiveného dolního pasu. Všech pět dilatačně oddělených částí nosné konstrukce bylo navrženo jako spojité vícepolové nosníky.

rala

AUTOŘI

Ing. arch. Radek Lampa
Ing. Libor Hrdoušek
Ing. arch. Pavel Fajfr
Ing. arch. Tomáš Kroužil
Ing. Martin Havlík
Ing. Daniel Šindler, Ph.D.

ANOTACE NÁVRHU

- co nejpřímější spojení čtvrtí s ostrovem nikoliv co nejpřímější spojení čtvrtí
- dvě lávky
- dvě etapy
- dvě investice
- levnější a rychlejší řešení
- dvě lávky vytváří na ostrově svojí propojovací smyčkou jádro potkání, střed všech tras ostrova a lávek
- jádro potkání – centrum komunikačního a společenského dění na ostrově – další potenciál rozvoje ostrova
- lávky nízké, bez výškové konstrukce, která nepatří do pražského údolí
- lávky mají nosnou konstrukci nad tisíciletou vodou
- lávky mají jednoduchou a elegantní konstrukci – nadčasovou
- lávky mají na svých koncích pozvolné rampy, jsou bezbariérové
- dvě lávky nerozdělují ostrov, průhled mezi nimi od jádra potkání k cípu ostrova je kontinuální – konceptuální.

Petránek, Štepánek, Fiala, Šír

AUTOŘI
Matěj Petránek
Petr Štěpánek
Jan Fiala
Ivan Šír

ANOTACE NÁVRHU

Navrhli jsme novou lávku mezi Holešovicemi a Karlínem. Má pět polí a dvě ramena. Ramena působí jako spojité nosníky. Půdorysně jsou zalomena pod úhlem 19° a to v místě dutého středního pilíře, který zajišťuje propojení s ostrovem Štvanice. Naše lávka má míry 60–60–57–57–75. Celkem 309 metrů konstrukce. Je to konstrukce příhradová. Příčný průřez těla lávky vyplývá z tvaru ocelového nosníku HEB. Pásnici tvoří dolní betonová mostovka a horní betonové zastřešení, obojí zmonolitněno na trapézovém plechu. Stojinu tvoří ocelový příhradový nosník. Ten je ve svém měřítku natolik transparentní, že umožňuje libovolný pohyb po lávce. Naše lávka je HEBká.

Coluzzi, Schiavello, Venezia, Peroni

AUTOŘI
Arch. Davide Coluzzi
Arch. Francesco Schiavello
Arch. Leonardo Venezia
Ing. Marco Peroni

SPOLUPRÁCE
Fabio Tanzarella
Mgr. Jaroslava Holigová

ANOTACE NÁVRHU

Ačkoli je návrh na nový most přes Vltavu řešen jako zavěšená arkádová konstrukce o dvou obloucích a s dvěma mostními otvory (Karlín–Štvanice, Štvanice–Holešovice), lávka si zachovává charakter jedné plynulé elegantní linie. Kromě její urbanistické a komunikační funkce tak obohacuje městské panorama o nový příznačný estetický element. Technologie oblouku a táhel dodává nosní konstrukci lehkost a zároveň svou formou parafrázuje obloukové mosty typické při českou metropoli. Myšlenka projektu vychází ze tří hlavních principu – zachování kontinuity formy a funkčního vývoje, garance bezpečnosti v případě povodně a záruka proměnlivého estetického zážitku při přechodu lávkou i pohledu zvenčí.

Štorm

AUTOR
Ing. Jan Štorm

SPOLUPRÁCE
IHarch –
Dipl. Arch. Irena Hrabincová
RECOC –
Ing. Karel Košek

ANOTACE NÁVRHU
Lávka poskytne pěší a cyklistické spojení holešovického a karlínského břehu s výstupem na ostrově Štvanice. Minimální výška spodní hrany lávky během povodně je umístěna nad hladinou záplavy Q 2002 (189,10 m. n. m.) + 1 m, tedy 190,10 m. n. m. (b. p. v.). Tvar lávky je inspirován šroubovicí DNA. DNA jako symbol vývoje, pohybu, propojení starého a nového. Věž na ostrově odkazuje na maják, který ukazuje lodím pevninu. Lávka je podepřena 6 betonovými sloupy o max. rozpětí pole 50 m. Celá stavba je koncipována jako bezbariérová.

Společnost „OBLOUKY & PŘEDPJATÝ PÁS"/ Stráský, Hustý a partneři, Jaroslav Černý

AUTOŘI
prof. Ing. Jiří Stráský, DSc.
Ing. arch. Jaroslav Černý

SPOLUPRÁCE
Ing. Radim Nečas, Ph.D.
Ing. Michal Jurik, Ph.D.
Ing. Jaroslav Baron

ANOTACE NÁVRHU

Lávku tvoří předpjatý pás o třech polích podepřený dvěma oblouky přemosťujícími řeku Vltavu a plavební kanál. Lávka nejen převádí pěší a cyklistickou dopravu mezi Holešovicemi a Karlínem a spojuje je se Štvanickým ostrovem, ale také nad řekou vytváří prostor k setkání. Oblouky, které jsou tvořeny dvěma přímo pocházenými obloukovými žebry a které jsou situovány vně předpjatého pásu, propojují oba břehy s ostrovem. Na ostrově je předpjatý pás veden v půdorysném oblouku a je napojen na výtah, který umožňuje bezbariérové spojení s ostrovem. Paty oblouků a pás jsou spolu vzájemně spojeny tak, že vytváří úsporný samokotvený konstrukční systém, který namáhá základy převážně jen svislými silami.

WERKstudio

AUTOŘI
DAZU ARCHITEKTEN & WERKSTUDIO

SPOLUPRÁCE
DAZU ARCHITEKTEN, WERKSTUDIO
PETR JANOŠ

ANOTACE NÁVRHU

Most překračuje řeku Vltavu ve čtyřech vyměřených krocích. Čtyři podobné rozpony trvale spojují pěší a cyklotrasy na obou stranách. Bezbariérový přístup je zajištěn v Karlíně, Holešovicích i na Štvanici. Je navrženo propojení cest k Holešovické tržnici a Rohanskému nábřeží.

Celá konstrukce mostovky leží nad doporučenou minimální čistou výškou 190,10 m. n. m. Konstrukce pod touto úrovní je omezena na pouhých pět identických pylonů, což snižuje možnost povodňového poškození.

Snaha o jednoduchost a čistotu proniká do konceptu konstrukce i detailů. Ocelová konstrukce je semi-integrovaná a vyžaduje jen drobnou údržbu. Osvětlení poskytuje pohodlný přechod a propůjčuje konstrukci noční půvab.

OTA Atelier, Mott MacDonald CZ

AUTOŘI

OTA Atelier s. r. o. –

Tomáš Henel

Ondřej Fiala

Jiří Bláha

Eva Hrubanová

Mott MacDonald CZ s. r. o. –

Michal Drahorád

SPOLUPRÁCE

Adéla Háková

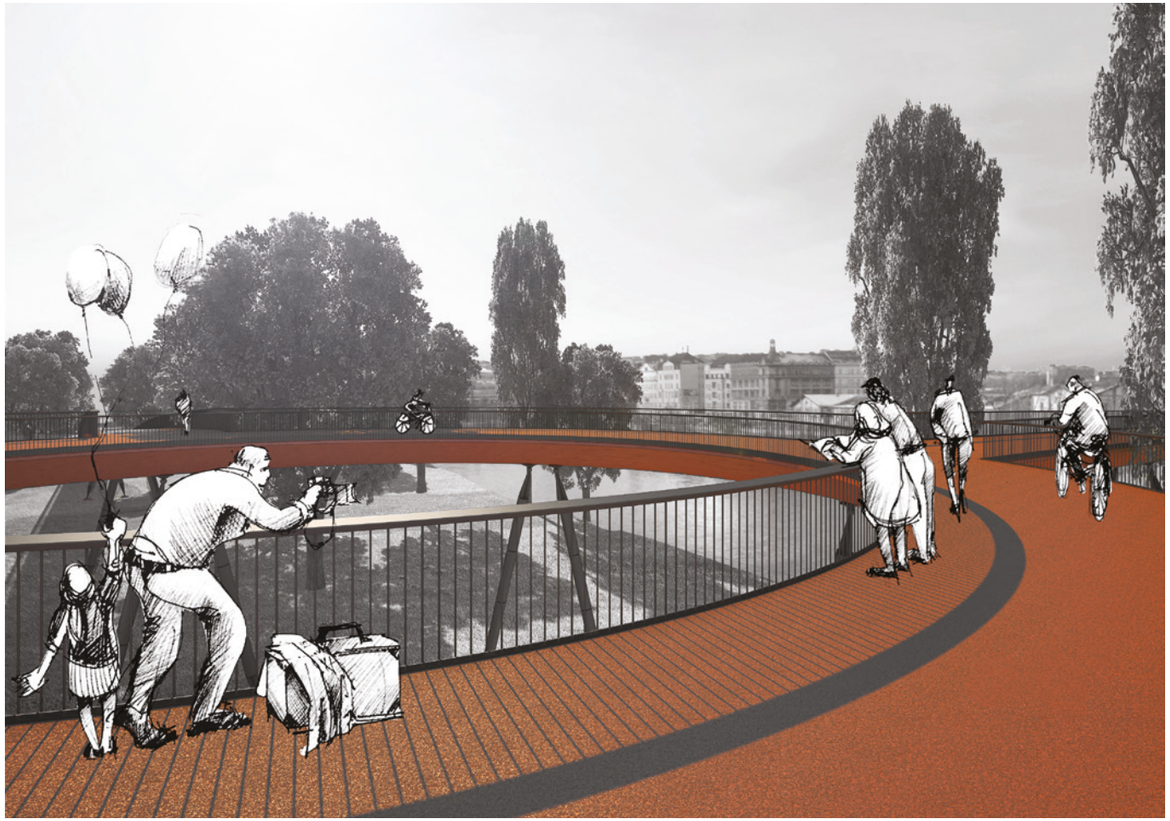
Ateliér Krajinka, krajinná architektura –

Klára Stachová

ANOTACE NÁVRHU

Lávku tvoříme přirozeným propojením tří nástupních míst. Přímo z úrovně terénu z nich zdviháme štíhlé rampy, které se rovnocenně setkávají ve středu lávky. V prstenci nad ostrovem, vyzdvihnutém do korun stromů. Prstenec je vyhlídkou, zpestřuje cestu po lávce a zároveň odděluje pohyb přes řeku od klidné nálady ostrova pod sebou.

Pracujeme s tvarovou, konstrukční a materiálovou jednoduchostí. Používáme červeně probarvený beton, jednoduché ocelové zábradlí, subtilní průřezy konstrukčních prvků... vše tak, abychom se celkovým charakterem a náladou přiblížili lidskému měřítku.



Link projekt

AUTOR
Ing. Stanislav Brtáň

SPOLUPRÁCE
Ing. et Ing. Petr Páleník
Ing. arch. Michal Palaščák
Ing. arch. Michal Poláš

ANOTACE NÁVRHU

Zavěšená lávka přemosťující Vltavu je vynesena dominantním pylonem, který vynáší pavučinu závěsných lan a stává se jednoznačným orientačním bodem na řece. Pylon umístěný na Štvanici rozděluje rozpětí lávky na 113 m směrem ke Karlínu a 190 m směrem k Holešovicím. Rozkročený a jednou zalomený tvar pylonu vystupuje 75 m nad povrch ostrova. Mostovka je půdorysně i výškově vedena v oblouku se sítí závěsů na její vnitřní straně. Lávka na stranách karlínské hráze i bubenského nábřeží navazuje úrovňově. Ke Štvanici je přimknuta kruhovou rampou a schodištěm.

ov architekti

AUTOŘI

Ing. arch. Jiří Opočenský
Ing. arch. Štěpán Valouch

SPOLUPRÁCE

Ing. Jan Blažek
Ing. arch. David Balajka
Ing. arch. Romana Bedrunková
Ing. arch. Vojtěch Kratochvíl
Ing. arch. Klára Pohlová
Bc. Eliška Pomyjová
Ing. arch. Anna Schneiderová
Ing. arch. Magdalena Havlová

ANOTACE NÁVRHU

Jednoduchá subtilní lávka, která navazuje na tradici pražských mostů. Nízký oblouk a subtilní mostovka tvarem implikují lehký provoz pěších. Lávka obsahuje dvě hlavní zastavení. Náměstí, kde se kříží tři ramena lávky, je zdůrazněné kruhovým otvorem. Přináší atmosféře parku prvek hry. Druhé zastavení je tvořeno rozšířením mostovky nad řekou mezi Štvanicí a Holešovicemi.

Lávka je ocelobetonová. Konstrukce je navržena jako spojitý rámový nosník s připojenou rampou. Mostovku tvoří nosná ocelová komora se spřaženou železobetonovou deskou. Oblouky s náběhy od 2,5 m v uložení do 1,2 m uprostřed rozpětí umožňují rozpon až 60 m. Na ostrově Štvanice je navržen tuhý prstenec vetknutých pilířů, ostatní pilíře fungují jako kyvná stojka.

Finley Engineering Group International

AUTOŘI
Ing. Jindřich Potůček
Ing. arch. Michal Potůček
Maxim D. Nasab, AIA, MRAIC

SPOLUPRÁCE
Ing. Jindřich Potůček
Ing. arch. Michal Potůček

ANOTACE NÁVRHU

Holešovice a Karlín se po sto letech bouřlivě mění. Příliv životní energie, kumulovaný na obou nábřežích, najednou překoná poslední bariéru a vytvoří elektrický oblouk – novou lávku. Dynamická křivka, tančící nad hladinou řeky, se jen dotkne ostrova a již spěchá, aby své napětí uzemnila v pevných březích Vltavy. Lávka budiž poctou Františkovi Křižíkovi a Emilovi Kolbenovi, velikánům českého průmyslu, neodmyslitelně spjatými s oběma čtvrtěmi. Primárním prvkem konstrukce je oblouk, zvolený pro jeho únosnost, eleganci a jako odkaz na historické dědictví města. Nová lávka je nejen poklonou minulosti. Je současná designem i použitými materiály tak, aby upozornila svůj celoměstský význam.

Aulík Fišer architekti, Excon

AUTOŘI
Aulík Fišer architekti –
Ing. arch. Jan Aulík
Ing. arch. Leoš Horák
Ing. arch. David Zalabák
Excon, a. s. –
Ing. Vladimír Janata, CSc.

SPOLUPRÁCE
Ing. arch. Tugce Yilmaz
Ing. Radmila Fingerová
Ing. Miroslav Lukeš
Ing. Dalibor Gregor Ph.D.

ANOTACE NÁVRHU
Hlavní kritéria subtilnosti a racionality, minimalizující zásah lávky do prostředí města i její náklady, rozšiřujeme v přiměřeném, menším rozsahu i o rekreaci v části mostovky.

Vzhledem k výrazné rozdílnosti překonávaných šířek Vltavy, plavebního kanálu a různosti prostředí i výšek obou břehů, ve vazbě na povodňová opatření, jsme zvolili koncept dvou přímých lávek odlišného konstrukčního a architektonického principu protínajících se na ostrově.
Delší lávka z Holešovického nábřeží má geometrii plochého oblouku na rozpětí 160 m a je zvedatelná. Kratší lávka z Karlínského břehu má geometrii rovných nosníků integrovaných do zábradlí, má čtyři pole, největší o rozpětí 53 m je pevné.

Siebert + Talaš

AUTOŘI
Matěj Siebert
Roman Talaš
Matúš Brandner
Adam Šefčák

SPOLUPRÁCE
Ivan Kulifaj
Marek Winkler
Michaela Polanská

ANOTACE NÁVRHU

Cílem návrhu je vytvoření uživatelsky komfortního a vizuálně atraktivního propojení obou břehů Vltavy s ostrova Štvanice. Komfortem rozumíme bezbariérovost, překonávání nejkratší trasy a nejmenšího výškového rozdílu, to vše za respektování požadavků protipovodňové ochrany, správce toku a vodní cesty.

Pavel Hnilička Architekti, Schmidt, Partner Bauingenieure AG

AUTOŘI
Pavel Hnilička
Burkhart Trost
Jindřich Blaha
Jakub Hoffmann
Marek Řehoř

SPOLUPRÁCE
Marie Blahová
Alexandra Jamnická (Hoffmannová)
Filip Rašek

ANOTACE NÁVRHU

Lávku tvoří uskupení stuh, které vymezují prostor pro pohyb nad řekou a propojují oba břehy i ostrov. Stuhy jsou tvořeny nosnými ocelovými parapety. Díky nim může být podlaha nízká a částečně průhledná. Tento princip zajistí nízkou nivelitu mostovky, a tudíž kratší a pohodlnější nástupní rampy a schodiště. Zakřivení stuh vychází ze způsobu, jakým se lidé pohybují.

V Holešovicích lávka navazuje na centrální osu tržnice a nálevkovitým schodišťovým prostorem doplňuje před prostor tržnice se secesními sochami. Štvanici lávka ladně přeletí subtilním tvarem a dotkne se jí až na méně atraktivním jižním okraji. V Karlíně lávka skončí na rozcestí s cyklostezkou a osa lávky naváže na osový kříž města.

Alvarez

AUTOŘI
Yiqun Chen
Bin Yuan
Dennis Tow

SPOLUPRÁCE
Ian O'Cain AIA
Jose Alvarez AIA
Guan Wang
Noah Marble
Haley Allen
Cassidy Rosen
Pavlo Losipiv & Marek Fikejz

ANOTACE NÁVRHU

Způsob, jakým lidé se rozhodli pracovat, žít a dojíždět se rychle mění. Nový design mostu by měl poskytnout vzrušující odpověď na transformaci a zdravé řízené společnosti. Musí reagovat na tento společenský posun, který je katalyzátorem pro přehodnocení našeho městského životního prostředí a vztahu k přírodě.

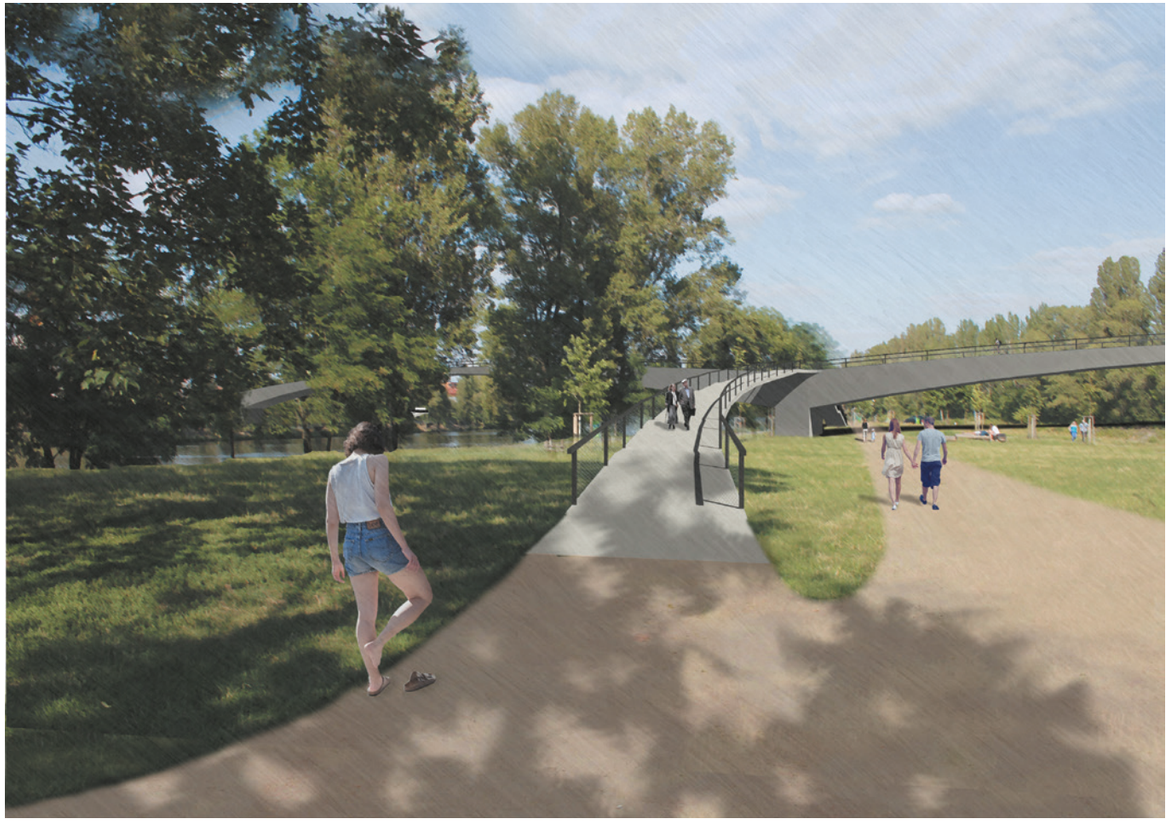
Navrhovaná lávka poskytuje transformační příležitost vybudovat inspirující, moderní vize, která je inovativní, funkční, udržitelná, cenově dostupná a trvanlivá.

Petschnigg ZT GmbH, Materna

AUTOŘI
Jiří Mika
Petr Svoboda
Martin Materna
Anna Němcová
Iveta Šarmanová
Harmuth Petschnigg

ANOTACE NÁVRHU

Navrhujeme horizontální konstrukci o dvou spojitých obloukových polích z dodatečně předepjatého betonu, která výrazně nevystupuje nad obvyklou výšku mostů v pražském centru, čímž navazujeme na logiku kompozice vltavské osy. Z nejvyššího bodu mostovky naší lávky je výhled na panorama Hradu z jiného než obvyklého jižního pohledu. Lávka přejímá elementárně-archetypální tvar mostu jako oblouku mezi dvěma břehy.



Bongiana, Codato, Debiasi, Vendramin, Fragnito De Giorgio

AUTOŘI
arch. Pierclaudio Bongiana
arch. Silvia Codato
Stefano Debiasi
Maria Chiara Vendramin
Maddalena Fragnito De Giorgio

SPOLUPRÁCE
Claudia Ceccarello
Alberto Martini
Roberta Vettorato
Elisa Chigliaro
Andrea Giavarina
ing. Martina Donzello

ANOTACE NÁVRHU

Rozhodli jsme se projekt řešit rozdělením lávky přes Vltavu na dvě oddělená ramena. Delší z lávek se vyznačuje sérií podpěr s organickým nádechem, uspořádaných v nepravidelném rytmu.

Druhá lávka přes splavnou část řeky bude realizována jako interpretace elegantního trojitého Vierendeelova nosníku.

Napojení na ostrov Štvanice jsou řešena náspem, který bez nadměrného převýšení umožní pěším a cyklistům dostat se z jednoho břehu na druhý a napojit se na stávající stezky.

Dominantou našeho projektu bude vysoký ukazatel směru větru.

Moxon Architects

AUTOŘI
Ben Addy
Adam Holicska
Martin Hooton & Joan Valls Mestre

ANOTACE NÁVRHU

Tento návrh lávky pro pěší v úseku Holešovice – Karlín je přímo spojen s územním plánováním. Stavební čára mostu odpovídá územní hranici přes řeku a zároveň navazuje soulad nevyrovnaných os na jednotlivých koncích. Svojí výraznou hierarchií a symetrií na severní straně vychází od starých jatek na holešovickém břehu. Podobně pak i na jižním břehu spojuje most s veřejnou oblastí silná stezka pro pěší společně s udržovanou cyklostezkou po horní straně říčního břehu. Třetí a možná i nejdůležitější „konec“ tohoto mostu leží na ostrově Štvanice, kde se nachází ohyb k západu, čímž návštěvníky přivádí k prostorám s občanskou vybaveností a atrakcemi. Provedení mostu předpokládá nové terénní úpravy, rampy a schodiště volně navazují na půdní hráze a klikaté chodníky. Celkovým řešením je tedy provedení mostu založené na předpokladu, že se jeho vliv do budoucna ještě rozšíří za stávající hranice podle potřeb uživatelů.

Ney & Partners

AUTOŘI
Laurent Ney

SPOLUPRÁCE
Jan Vávrovec
Saïd Sahmaoui

ANOTACE NÁVRHU

Cílem našeho návrhu je provést estetické, jednoduché a logické spojeni obou břehů Vltavy i s možností sestupu na ostrov Štvanice. V souladu se soutěžními podmínkami se držíme vymezeného území tak, jak je zakresleno na podkladových mapách soutěže. Na holešovické straně lávka výusti naproti hlavnímu vchodu do tržnice a na Karlínské straně na horní hraně protipovodňové hráze (v úrovni stávající cyklostezky). Další napojení na stávající komunikace na obou březích je logické a vyžaduje minimální investice.

BOQ architekti

AUTOŘI
Ing. arch. Miroslav Stach
Ing. arch. Jana Pavelcová

SPOLUPRÁCE
Ing. Martin Čepelka

ANOTACE NÁVRHU

Dvě čtvrti. Dvě dynamicky se rozvíjející čtvrti a ostrov. Přímočaré propojení tří elementů. Nová „ulice“, která na cestě nabízí několik možných zastavení. Vyhlídka na Hradčany, vyhlídka na Rohan, zastavení v korunách stromů, průhled na kanál. Konstrukčně jednoduchý, subtilní a vizuálně odlehčený prvek svým tvaroslovím navazuje na dřívější pražské mosty a ctí jejich formu.

Živý prvek, který má ambice přitáhnout místní obyvatele a vytvořit místo, které bude sloužit nejenom jako přímé propojení dvou břehů, ale také jako místo pro setkávání a relaxaci.

Maffeis Engineering SpA, KRR Architektura

AUTOŘI
Ing. Massimo Maffeis
Karim Reda Rachidi
Ing. arch. Táňa Hložková

SPOLUPRÁCE
A. Biansi
M. Vivivani
D. Bisson
A. Maffeis
G. Fietta
F. Fittolani
Ing. arch. Marta Burešová Vlčková

ANOTACE NÁVRHU

Holešovice a Karlín jsou si tak blízké a zároveň tak vzdálené. Nová lávka propojí tyto dvě čtvrti a usnadní přístup pro pěší a cyklisty na ostrov Štvanice, který má nezpochybnitelný potenciál být oázou v rušném městě, avšak i kvůli své nedostupnosti je v současnosti Pražany opomíjen. Cílem je najít řešení lávky adekvátního měřítka, která umožní komfortní užívání, přinese lokalitě novou hodnotu a nebude vytvářet bariéry v místech napojení na jednotlivé břehy. Součástí návrhu je prověření konstrukčního řešení lávky.

Vukmanov, Kovářiček

AUTOŘI

Mag. arch. Adam Vukmanov
BcA. Jan Kovářiček

SPOLUPRÁCE

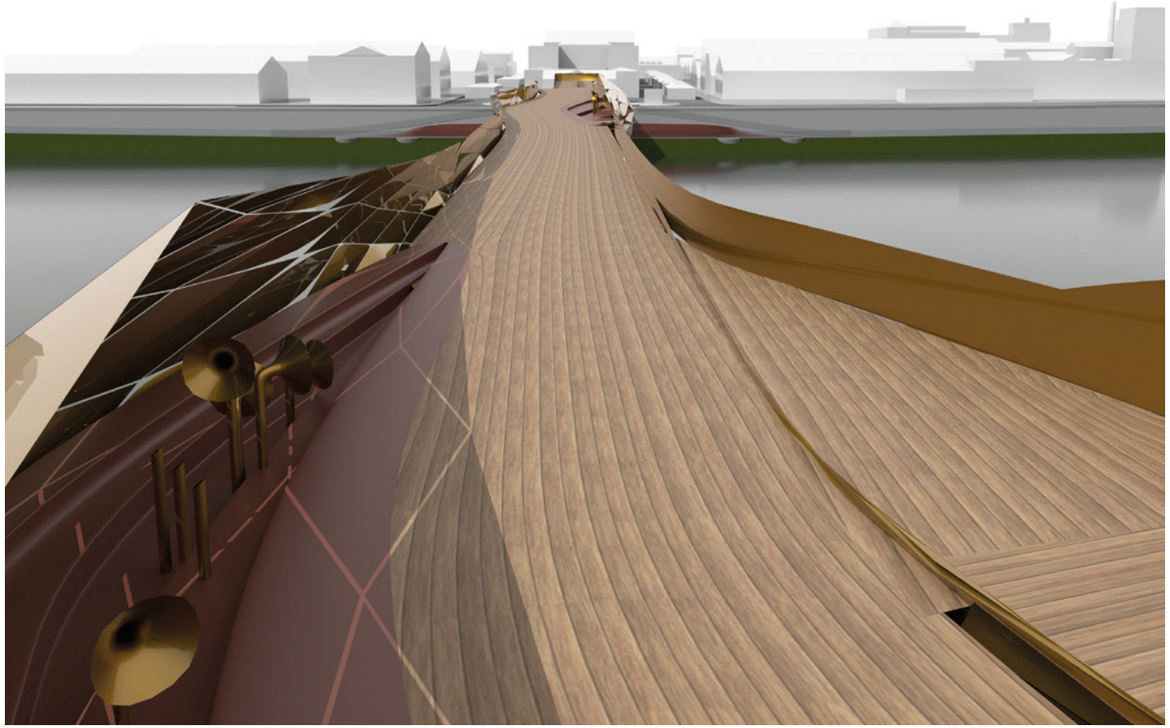
Ing. arch. Jiří Kovářiček
Mag. Ing. Aedif Ivan Dolovčak
Dip. Ing. Tihomir Vučkovič
Dip. He Audio Ing. Martin Ožvold

ANOTACE NÁVRHU

Soutěžní návrh mostu Štvanice je koncipován jako akustická promenáda vybízející k zapojení všech lidských smyslů k interakci s unikátním prostředím ostrova. Krom propojení obou břehů Vltavy pro pěší a cyklisty most přenáší zvuky prostředí, do kterého je zasazen. Jedná se o zvuky fauny a flory ze Štvanice orientované směrem na karlínské a holešovické vyústění mostu. Ostrov Štvanice není pouze lokalitou mimořádného výhledu na Prahu, ale i přírodní oázou plné zvuků. Pravý zážitek z této lokality dochází až při zapojení návštěvníka do směsice zvuků zkomponovaných do hudebního podkresu.

Akustická instalace zachycuje v přesně definovaných místech na protilehlých koncích mostu také lidský hlas. Tato hravá sonata mezilidských interakcí je prezentována jako druh městského hřiště pro návštěvníky z řad turistů a místních obyvatel. Neméně podstatnou je také cílená expanze tichého prostředí parku Štvanice do hlukem zatížených okolních částí Prahy pomocí struktury mostu.

Všechna světová města bojují s vysokou úrovní hluku, včetně Prahy. Most pro Štvanici amplifikuje okolní zvuky vydávané stromy, ptactvem a Vltavou. Podél pěší a cyklistické trasy je na mostě umístěno několik menších amfiteátrů tlumících hluk a z toho pocházející zvukový šum. V těchto oblastech si návštěvníci mohou vychutnat odpočinek za poslechu vyfiltrovaných zvuků z různých zdrojů lokálního ekosystému.



monom works

AUTOŘI
Ing. arch. Michal Bernart
Ing. arch. Igor Hobza
Ing. arch. Jan Bradáč
Martin de Pablo Esteban
Jakub Vašek

SPOLUPRÁCE
Ing. Michael Trnka CSc.
Ing. arch. Lucie Nippertová
Ing. arch. Anna Slavíčková

ANOTACE NÁVRHU

Napojení jsou stejně důležitá, žádné významem nepřevyšuje ostatní. Šíře mostovky i rampy na ostrov je stejná.

Propojení Holešovic a Karlína jako racionální konstrukce reflektující původní průmyslový charakter obou lokalit. Corten, jehož podstatou je přirozená barevnost, trvanlivost, bezúdržbovost. Štíhlé podpory podtrhují vnímání pevné linky na pozadí kulis města.

Lávka je navržena jako spojitá ocelová konstrukce o sedmi polích s mezilehlou mostovkou o světlosti 4,0 m. Jedná se o spojitý nosník s klouby. Niveleta lávky je odvozena od úrovně povodně v roce 2002 + 1,0 m, holešovická část je zdvižná.

Hlavními nosnými prvky jsou dva plnostěnné nosníky tvaru "I" konstantní výšky 1900 mm.

Hodek, Merger

AUTOŘI
Ing. arch. Vladan Hodek
Ing. arch. Martin Merger

SPOLUPRÁCE
Bc. Filip Klimeš
Ing. Marcela Váchová

ANOTACE NÁVRHU

Lávka bude plnit nepochybně významnou funkci v systému pěší a cyklistické dopravy, tento druh propojení mezi Holešovicemi a Karlínem, významnými pražskými čtvrtěmi, kde žijí a kam za prací dojíždějí desetitisíce obyvatel, dnes citelně chybí. Zároveň je zřejmé, že se lávka nebude nacházet v dopravní struktuře města v té nejvýznamnější pozici, neboť v její ose nenavazují důležité městské ulice. V budoucnu bude její vytíženost stoupat po dokončení zástavby Rohanského ostrova a oblasti Bubenského nádraží, páteřní spojení mezi Karlínem a Holešovicemi však vytvoří až dlouhodobě plánovaný most v osách tříd Komunardů a Křižíkova.

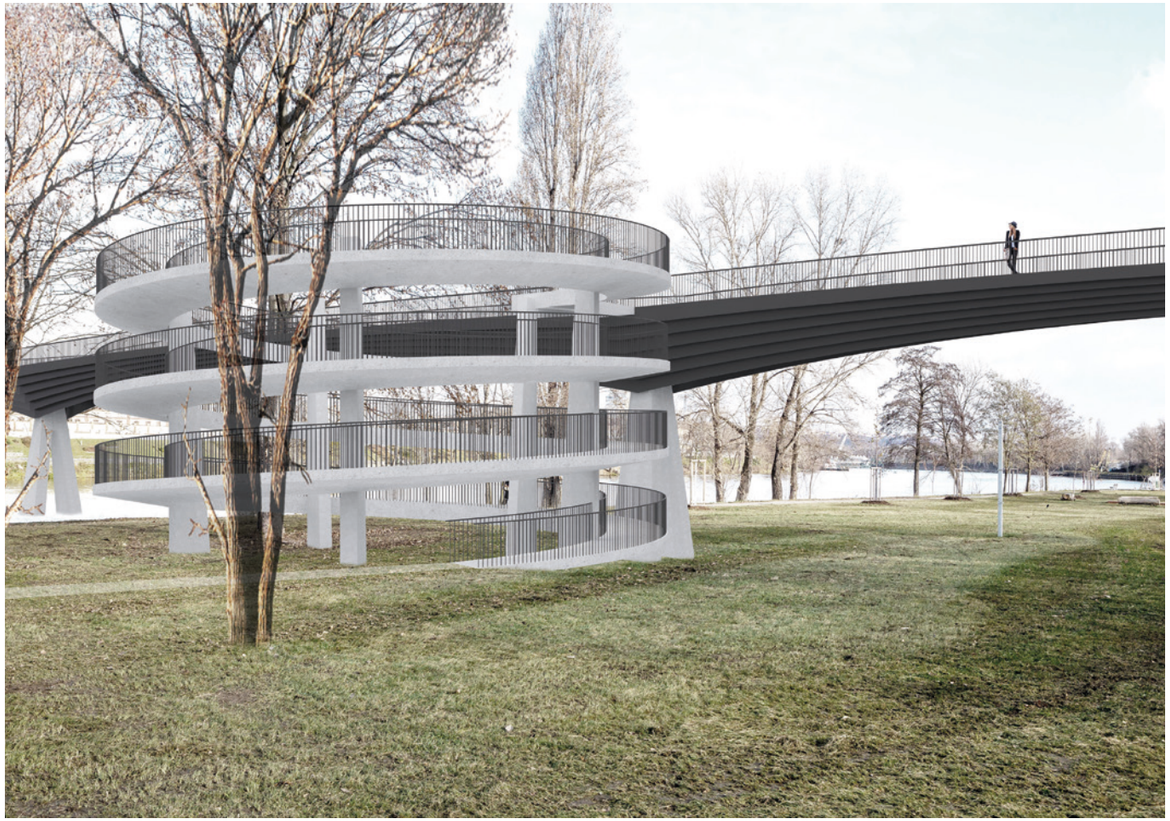
Rimpau & Bauer Architekten, Derveaux, Studio C

AUTOŘI
Jan Derveaux
Ruwen Rimpau
Hans-Georg Bauer
Nicole Zahner

SPOLUPRÁCE
Barbara Bossan

ANOTACE NÁVRHU

Nově navrhovaná lávka navazuje na tradici pražských obloukových mostů. Řeku s ostrovem překlenuje pěti podélnými oblouky a její ukončení – v Karlíně „vltavským balkonem“, v Holešovicích systémem ramp – rozšiřují základní funkci lávky, jako spojnice dvou městských čtvrtí o další funkční náplň. Konstrukčně je lávka koncipovaná jako ocelová konstrukce uložená na betonových pilířích, která staticky působí jako průběžný nosník o proměnlivém průřezu. Obloukový profil lávky se tak propisuje i do pohledu shora. Směrem k pilířům se mostovka rozšiřuje a vytváří na lávce zklidněné zálivy mimo hlavní proud pohybujících se pasantů. Povrch mostovky je dlážděný cihlovými bloky. Zábradlí je koncipováno jako lehká tyčová konstrukce.



Ingeni SA

AUTOŘI
Etienne Bouleau
Baris Kansu
Kenneth Ross
Gabriel Guscetti

SPOLUPRÁCE
Nicolas Dours
Loic Jacot-Guillarmod

ANOTACE NÁVRHU

Město Praha bylo v roce 2002 zaplaveno řekou Vltava. Hladina řeky neočekávaně stoupla o 9 m a značně poškodila mosty. Soutěžní výbor se prozřetelně rozhodl tomu do budoucna zabránit. Z důvodu bezpečnosti se konkrétně požaduje, aby nová lávka byla jeden metr nad záplavovou hladinou. Tato podmínka však má naneštěstí nepříznivý dopad na říční břehy a spojení na ostrov Štvanice, protože jeho řešení je velmi obtížné následkem předepsaných výškových poměrů. Alternativní snadnější řešení s užitím prvků pod předpokládanou nejvyšší povodňovou hladinou jsou z praktického hlediska vyloučena vzhledem k ohrožení předměty unášenými povodňovou vlnou.

Náš konstrukční návrh nového typu pohyblivého přemostění představuje jednoduché, ucelené řešení tohoto problému. Bude-li voda stoupat, most se prostě jen zvedne a sám automaticky zaujme takovou polohu tak, aby zůstal 1 m nad hladinou vody. Návrh současně řeší požadavky povodňové ochrany a dopravního napojení. Pohyblivé mosty obvykle vyžadují energii na pohánění motorizovaného pohybového mechanizmu. Tyto prvky však bývají citlivé na styk s vodou a nelze vyloučit jejich selhání. Z tohoto důvodu navrhujeme využití samotného vodního tlaku coby zdroje energie pro zvedání lávky. Lávku bude tedy zvedat voda stoupající povodňové hladiny. V bocích lávky jsou projektovány dutiny, ve kterých bude vznikat vztlak vynášející lávku nad předepsanou úroveň 190 m. n. m.

DKFS Architects, MLP Munich

AUTOŘI
DKFS Architects –
Dirk Krolikowski
Falko Schmitt
Michael Scheuvens
MLP Munich –
Hubert Busler

ANOTACE NÁVRHU

MINIMÁLNÍ A ELEGANTNÍ SILUETA

Podstatným znakem tohoto návrhu je minimální silueta nové mostní stavby a díky své inovativní nosné konstrukce, která současně umožňuje jasné přečtení průběh sil ve stavbě. Elegantní silueta s respektem a citlivě zapadá do krajiny a vyniká na základě své jednoduchosti vzrušující jednoduchosti, štíhlosti a harmonie, zatímco nepopírá svou identitu jako moderní inženýrská architektura. Geometrické principy, elegance vygeneruje inženýrského a technického stavitelství generují logickou formu a přispívají ke kvalitě pobytu stavby, která krajinu nejen doplní, nýbrž zvýší její hodnotu.

Bauchplan

AUTOŘI
Bauchplan
Bauteiler GesmbH & CoKG
Ilex Design s. r. o.

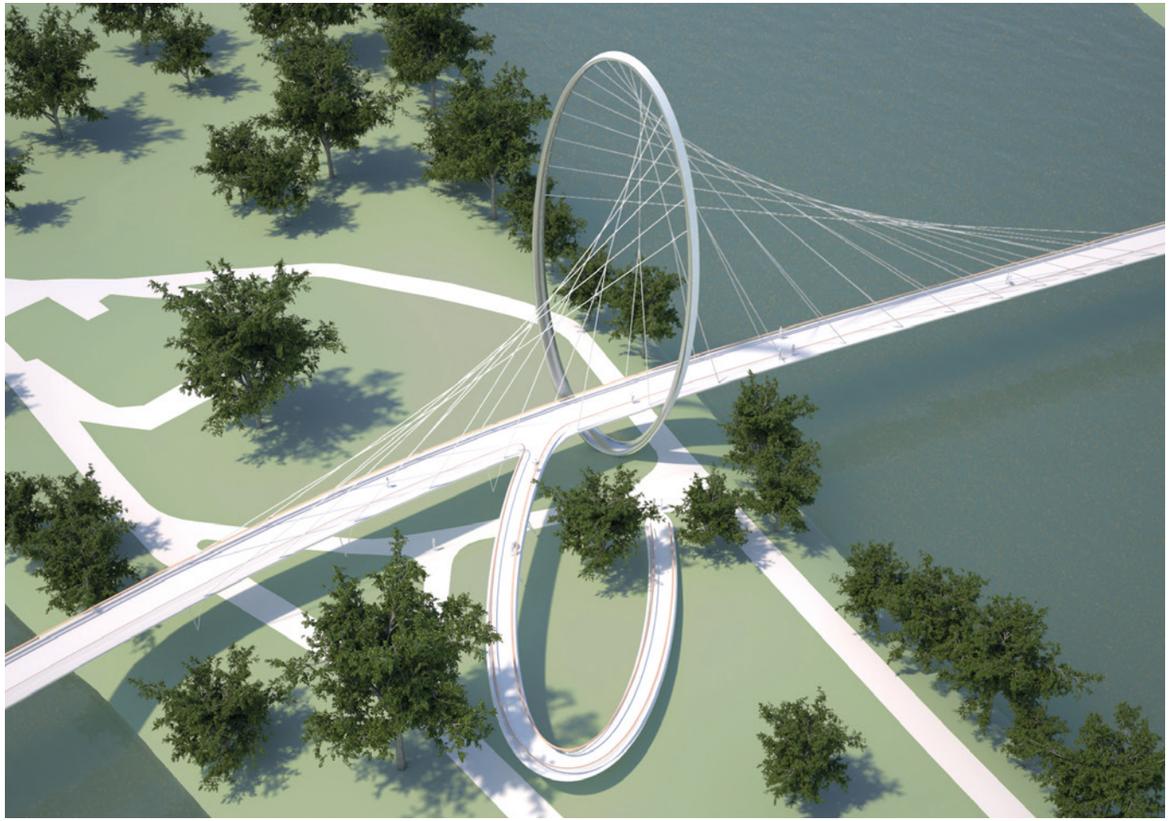
SPOLUPRÁCE
Kay Strasser
Fernando Nebot Gomez
Lou Cartet-Dupuy
Štefan Zifčák

ANOTACE NÁVRHU

Pěší a cyklistická lávka Štvanice: scénické zastavení mezi dvěma vzkvétajícími sousedstvími.

Lávka nově propojuje čtvrtě Karlín a Holešovice a zpřístupní náročně dostupnou krajinu ostrova Štvanice pro rekreaci. Trajektorie lávky je formována dvěma elegantně zakřivenými rameny, jejichž konkávnost vykresluje pomyslný tvar ležaté osmičky. Čistá linie návrhu se vyznačuje homogenní kompaktností a jemně splývá s krajinou a topografií ostrova i říčních břehů. Monolitická konstrukce se vyhýbá užití podpůrných pilířů za snížení nákladů výstavby a rizika poškození za zvýšeného průtoku. Svou elegancí lávka přináší novou estetickou kvalitu a současně zvyšuje prostupnost a bezpečnost veřejného prostoru.

Madame, Bollinger+Grohmann



AUTOŘI

Madame Architects ZT GmbH
Bollinger+Grohmann Ingenieure

ANOTACE NÁVRHU

Nové pražské spojení přes řeku z Karlína do Holešovic je navrženo jako jedinečná, jednoduchá a elegantní figura. Spojuje oba říční břehy jednou nepřerušenou hmotou mostu, který je vynesený na centrálním smyčkovém pylonu z cípu ostrova Štvanice, na kterém se také nachází rampa, jejíž design působí jak virtuální stín hlavního nosného pylonu mostu.

Guilherme, Barreiros

AUTOŘI
Paulo Guilherme
Lopes Barreiros
Jorge Silva

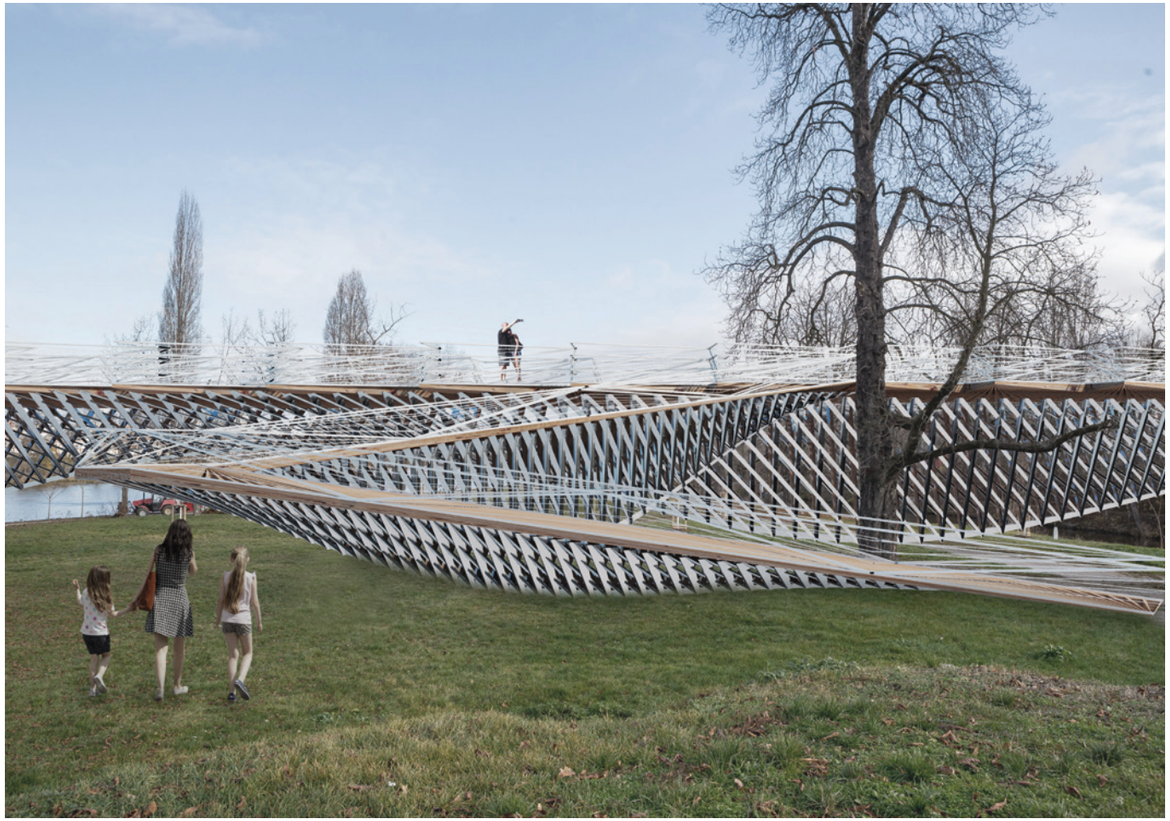
ANOTACE NÁVRHU

Tento projekt si dal za úlohu co nejpřesněji splnit program soutěže. Vaše formulace „Při návrhu nové lávky by proto měl být kladen důraz na respektování prostředí a minimální zásah do krajiny" byla výchozím bodem tohoto projektu.

Navrhujeme lávku, která nebude pouhým prostředkem spojení břehů Vltavy a přístupu k ostrovu Štvanice, ale rovněž prodloužením pěších cest a cyklostezky, a tím se stane příjemným místem na trávení času s jemnými vlnami a zákruty a doprovodem místní vegetace podél lávky.

Chceme takto dosáhnut harmonické rovnováhy mezi člověkem a přírodou. Pohled na lávku je jedinečný a subtilně přítomný. Byl rovněž zohledněn nový projekt krajinné úpravy pro ostrov Štvanici.

del Campo



AUTOŘI
SPAN – Baukunst OG –
Matias del Campo
Sandra Manninger

SPOLUPRÁCE
ARUP –
Edwin Thie
Janwillen Breider
Andreas Ruhland
Koho Lin

Návrh byl vyřazen zadavatelem a nebyl hodnocen z důvodu porušení zadávacích podmínek.

ANOTACE NÁVRHU
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 kubismu, 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.

Berčík

AUTOŘI
Ing. arch. Lumír Berčík
Ing. Václav Králík MBA
Ing. Jan Růžička
Ing. Jakub Růžička

Návrh byl vyřazen zadavatelem a nebyl hodnocen z důvodu porušení zadávacích podmínek.

ANOTACE NÁVRHU

Náš návrh byl veden snahou o nalezení nejjednoduššího, nejlevnějšího a nejelegantnějšího řešení při respektování všech závazných podmínek soutěže. Kvalitní architektonické řešení pak vychází z čistoty, jednoduchosti a vtipu technické konstrukce. Naším řešením je ocelová příhradová konstrukce tvořená pěti vahadly a jedním prostým polem. Těchto šest prvků se jednoduchým způsobem běžným dovezeným zvedacím prostředkem v případě povodní zvedne po ocelových vodících sloupech nad požadovanou úroveň. Žádné stožáry a konstrukce nad břehy řeky, nenápadná a nejnižší možná lávka z nenápadného materiálu v korytu řeky, která přesně navazuje na nivelety komunikací na obou březích.

OBÁLKA – VÍTĚZNÝ NÁVRH: BLANK, TEJ, MOUREK, ŠRNKA, HEJZLAR
PŘEDSÁDKA – FOTOGRAFIE SOUČASNÉHO STAVU
(IPR PRAHA / ARCHIV IPR PRAHA)

Katalog soutěžních prací
veřejné mezinárodní anonymní architektonicko–konstrukční soutěže
na lávku Holešovice–Karlín

www.iprpraha.cz/lavkaholka

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Sekce plánování města / Kancelář projektů a soutěží
Ing. arch. Michaela Kloudová
Ing. arch. Martin Hložka
Rostislav Zapletal, DiS.
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2

první vydání / 126 stran

foto: IPR Praha

© IPR Praha / SPM, 2018–02

Vydal Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2017

Samostatné obrazy, text i dílčí části je možné
(s ohledem na autorský zákon) šířit, kopírovat a rozmnožovat
libovolnou technikou. Rozsáhlejší citaci nebo vyšší náklad
je nutné dojednat s vydavatelem. Vždy je nutné uvést zdroj.

PRAHA
PRAGUE
PRAGA
PRAG

IPR PRAHA

Více informací na webových stránkách:
www.iprpraha.cz/lavkaholka