

ANOTACE

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 vodících 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...

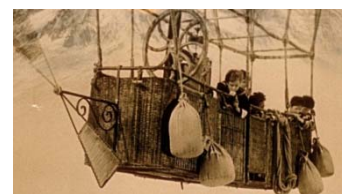
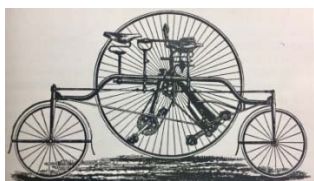


PRŮVODNÍ ZPRÁVA

VÝTVARNÝ A ARCHITEKTONICKÝ KONCEPT ŘEŠENÍ

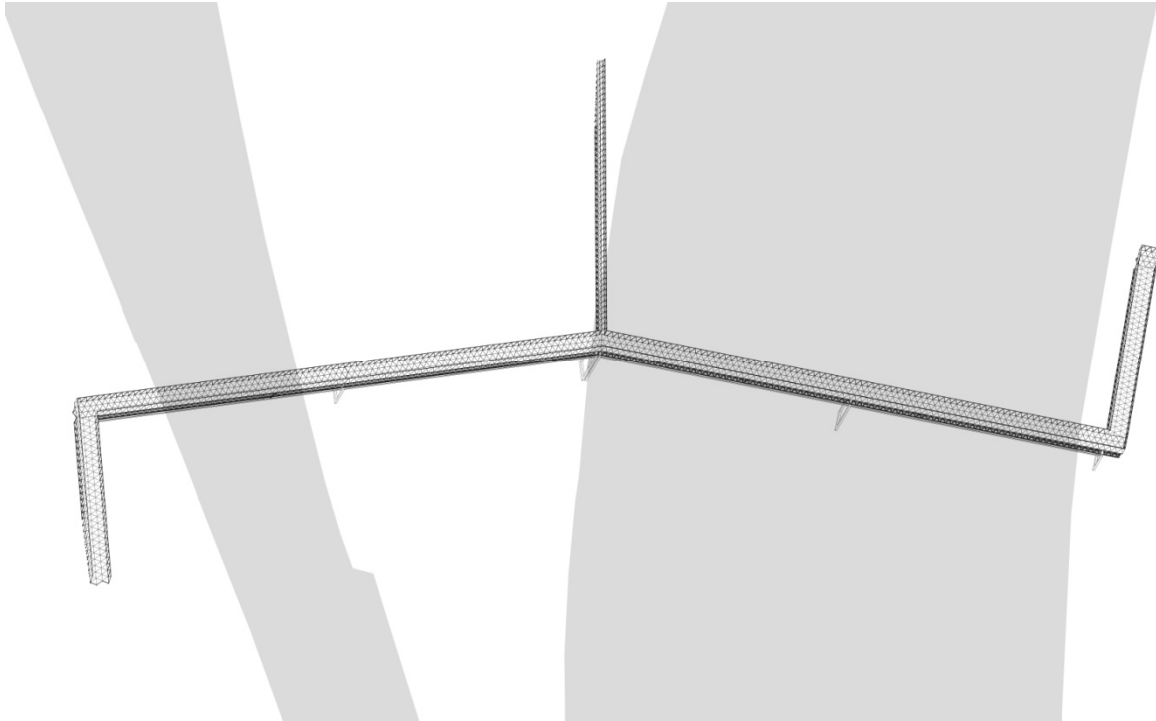
Lávka s přívozem

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 vodících 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... Kolejnice jsou upevněny na ocelovou mostovku z ocelových profilů tvořících prostorovou konstrukci. Tato konstrukce je zároveň pochozí a pojízdná pro cyklisty. Výplně a podlaha mostovky jsou navrženy z ocelových roštů. Celá konstrukce je pozinkovaná (případně opatřená jinou antikorozní úpravou ve světle šedivé barvě). Ve večerních hodinách bude lávka osvětlena. Osvětlení má dva okruhy: slavnostní a provozní.



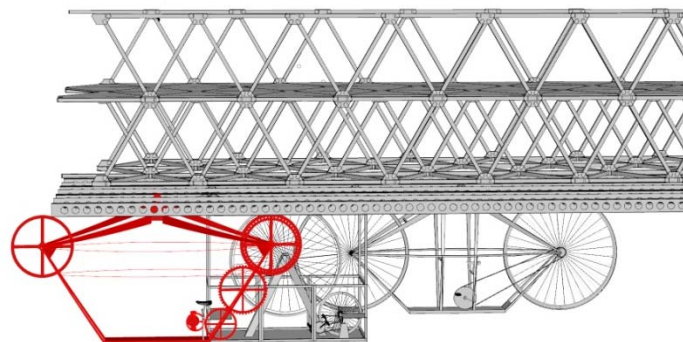
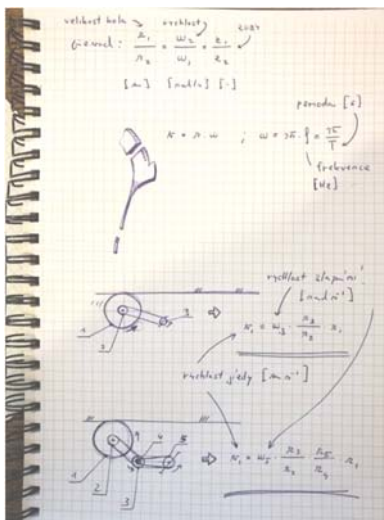
URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Osazení lávky respektuje limity územního plánu. Zvýšená mostovka je napojena na terén rampami a navazuje na systém nábřežních komunikací.



TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Konstrukce lávky je navržena užitelně s osvědčenými konstrukčními detaily a statickým schématem. Pokud by přesnými výpočty v prováděcí dokumentaci došlo k úpravám konstrukce, lze je připustit bez ohrožení základního architektonického konceptu (lávky s vozíky). Lávka je navržena z ocelových profilů spojovaných pomocí styčnicků do prostorové konstrukce. Lávka je navržena na rozpon hlavních podpor (železobetonové pilíře) 73,5m spojitě. Pilíře jsou navrženy železobetonové na betonových základech s korunou nad hladinou řeky Vltavy. Pod mostovku jsou osazeny kolejnice pro zavěšení pojízdných vozíků.



STATICKÉ POSOUZENÍ

Je navržen příhradový trámový most s prvkovou prostorovou mostovkou. Bezsvislicová soustava má navržen sklon diagonál 60° , což je v tomto případě optimální. Navržený most představuje typickou prostorovou prutovou soustavu. Přenos zatížení z mostovky do hlavních nosníků se realizuje v styčnicích příhradové konstrukce, takže její pruty jsou namáhány převážně osovými silami. Při předběžném posouzení návrhu byla provedena řada zjednodušení: příhradové nosníky jsou uvažovány jako rovinná prutová soustava, styčnice jsou uvažovány kloubové, zatížení působí jen ve styčnicích, osy prutů se protínají v teoretickém styčnicíku. Za těchto předpokladů je prostý nosník staticky určitý a jednotlivé pruty jsou proto namáhány jen osovými silami. Poloha mostovky stanovuje přímé zatížení ve styčnicích reakcemi mostovky (příčnicíků), přenos do styčnicíků druhého pásu příhradového hlavního nosníku zajišťují diagonály. Pruty jsou vzájemně propojeny ve styčnicích pomocí dvojitého styčnicíkového plechů. Rozměrově jsou jednotlivé pruty, zblíhající se ve styčnicích navrženy tak, že je jejich uspořádání po konstrukční stránce bez kolizí. Průřez jednotlivých prutů s dostatečnou dimenzí $120 \times 120 \text{ mm}$ při délce 1500 mm . Pruty se stavebnicově opakují a umožňují tak snadnou montáž. Dimenze konstrukce a jejích prvků při průměrné velikosti pole jsou přijatelné (dostatečné).

počet pilířových podpor

4+1 zdvojený

