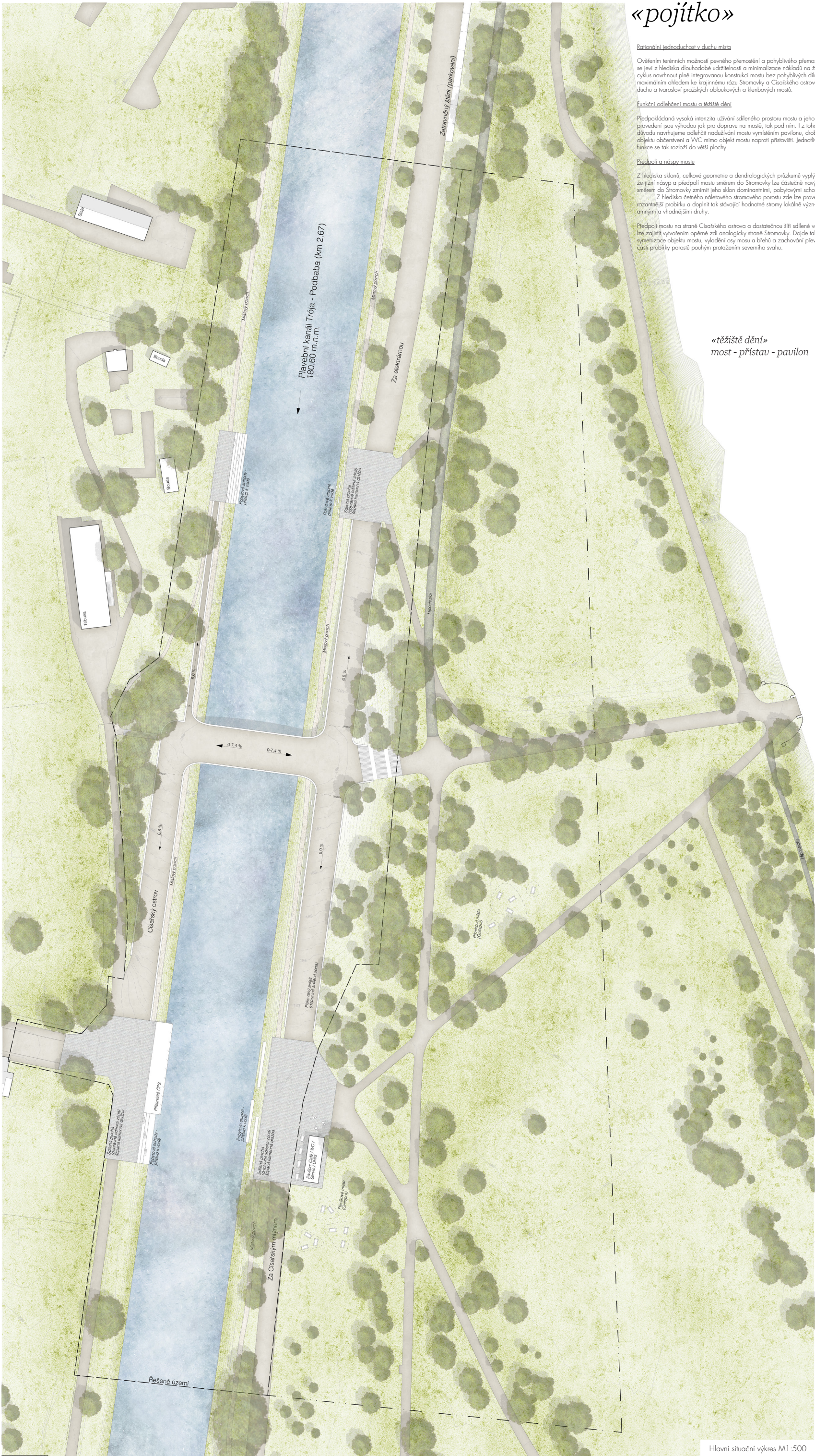




«pojítko»

Racionální jednoduchost v duchu místa

Ověřením terénních možností pevného přemostění a pohyblivého přemostění se jeví z hlediska dlouhodobé udržitelnosti a minimalizace nákladů na životní cyklus navrhnutí plně integrovanou konstrukci mostu bez pohyblivých dílů s maximálním ohledem ke krajiněmu rázu Stromovky a Císařského ostrova v duchu a tvorství pražských obloukových a klenbových mostů.

Funkční odlehčení mostu a těžiště dění

Předpokládáná vysoká intenzita užívání sdíleného prostoru mostu a jeho pevné provedení jsou výhodou jak pro dopravu na mostě, tak pod ním. I z tohoto důvodu navrhujeme odlehčit nadužívání mostu vymístěním pavilonu, drobného objektu občerstvení a VWC mimo objekt mostu naproti přístavišti. Jednotlivé funkce se tak rozloží do větší plochy.

Předpolí a náspý mostu

Z hlediska sklonů, celkové geometrie a dendrologických průzkumů vyplývá, že jižní náspý a předpolí mostu směrem do Stromovky lze částečně navýšit a směrem do Stromovky zmírnit jeho sklon dominantními, pobytovými schody.

Z hlediska četného náletového stromového porostu zde lze provést razantnější probírku a doplnit tak stávající hodnotné stromy lokálně významnými a vhodnějšími druhy.

Předpolí mostu na straně Císařského ostrova a dostatečnou šíři sdílené vozovky lze zajistit vytvořením opěné zdi analogicky straně Stromovky. Dáje tak k symetrizace objektu mostu, vyladění osy mostu a břehů a zachování převážné části probírky porostů pouhým protažením severního svahu.

«těžiště dění»
most - přístav - pavilon

Dopravní koncepce

Dopravní řešení Koncepce nábreží Stromovky je dále rozvíjeno sdíleným dopravním prostorem (sdílenými zónami), trasa pro motorová vozidla a cyklisty je z důvodu bezpečnosti přeusna plochami s předností pro pěši

Pojítko

Návrh pevného podjezdného mostu s dostatečnou výškou a jeho přílehlé terénní úpravy chápeme jako možnost propojení všech zón, které se nachází v blízkém okolí, či územím přímo prochází: koncepce Divoké Vltavy na Císařském ostrově, koncepce nábreží Stromovky, koncepce Císařského ostrova atd. Projekty v různých stupních dokumentace a stavu zpracování vykazují vysoké kvality a mají dalekosáhlejší záběr, který návrh přebírá, doplňuje, či dále rozvíjí:

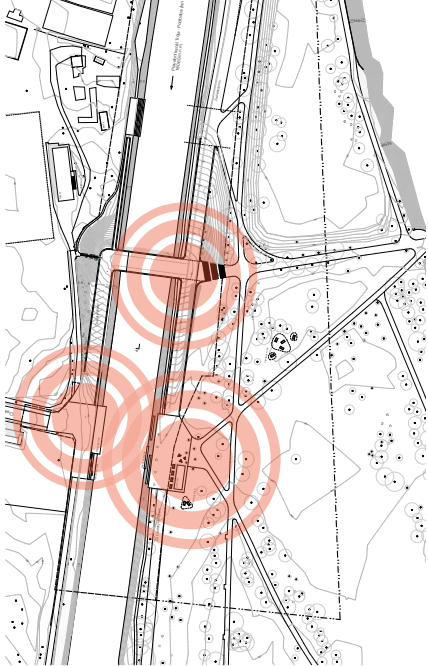
- Přírodním bíhem z koncepce Císařského ostrova se zde lze propojit s koncepcí Divoké Vltavy pěší cestou podél řeky lemovanou břehovým porostem a rozvinout tak přirozenost vltavského plavebního kanálu.

- Levý břeh z koncepce nábreží Stromovky může v místě říční proměny nabývat mobilizací, materialitou a svým celkovým zpracováním podobný charakter jako navrhovaný pravý břeh Císařského Ostrova a oba břehy tak i v budoucnu vytvoří ladný celek.

- V místě řešeného území spatřujeme potenciál v odlehčení funkční intenzitě mostu tím, že drobný objekt s občerstvením, VWC, odpadovým hospodářstvím, skladem a vybavením vymisťujeme do plochy naproti možnému umístění nového přístaviště společně s možností přístupu k vodní ploše.

- Navazujeme na Dopravní řešení koncepce nábreží Stromovky.

- Dnešní stav, kdy je Stromovka razantně oddělena od břehu plavebního kanálu strmým svahem a objízdnou komunikací Za Elektrárnou, navrhujeme upravit zrušením této objízdky (jež dupluje pobřežní cestu a vytváří bariéru) a přetažením pozvalnějším svahem od mostu, čímž dojde k plynulejšímu navázání Stromovky na břeh, most a Císařský ostrov. Dáje tak k pevnějšímu spojení Stromovky s biokoridorem řeky.



Dopravní koncepce

Dopravní řešení stávající Koncepce nábreží Stromovky je dále rozvíjeno sdíleným dopravním prostorem (tzv. sdílenou zónou - max. rychlost 20 km/h, sdílení chodců, cyklisty, in-line bruslaři a motorovými vozidly, bez dopravního oddělení, s předností vždy nejpomalejšího uživatele sdíleného prostoru) podél obou nábreží a také v prostoru přemostění.

Tento sdílený prostor počítá s šíří 9 metrů bez dodatečné separace úzastříklé pohybu. Tato trasa je z důvodu bezpečnosti přeusna plochami s předností pro pěši křížující tuto trasu (např. směrem ze Stromovky k řece). Veškeré nájezdové rampy na přemostění splňují normové požadavky na bezbariérovost.

Návrh koncipuje zprůchodnění obou břehů pro pěši pohyb - na levém břehu navazuje na koncepci pobřežní pěši stezky podél celého kanálu, na pravém břehu navazuje na plánovanou okružní pěši stezku okolo Císařského ostrova a na současně či v budoucnu upravené přístaviště Trója-Císařský ostrov.

Návrh dopravy v kldu počítá s vhodným umístěním podélných parkovacích míst podél hlavní nábrežní trasy, s čímž počítá i stávající koncepce. Dále budou strategicky rozmístěny stojany na kola v místech zájmu vhodných k zastavení (nový objekt občerstvení, přístupy k vodě, stávající a nová pikniková místa,...).

Krajinná koncepce

- Probírka porostu od náletových a méně perspektivních dřevin se sníženou dendrologickou a krajinářskou hodnotou, či horším zdravotním stavem. Provedení zdravotních či redukčních řezů k prodloužení životnosti stagnujících jedinců.

- Podpora lokálně významnějších a vhodnějších druhů, např. dubů či vrb (význam při zpevnění břehů). Zajistění méně konkurenčního prostředí (dominantní postavení oklů v současnosti).

- V důsledku navýšení terénu před mostem je navrženo prátáhnoutí svahu směrem ke Stromovce a doplnění prostoru o nové výsadby (popř. přesadby).

- Přesazení několika mladých jedinců dubů (Quercus robur) a bříz (Betula pendula) v důsledku nově navrhovaného pobytového prostoru a kiosku.

- Doplnění plavebního kanálu o břehovou vegetaci, zejména pak o keřovité vrby, rákos či bláhové byliny



Klíčové dendrologické zásahy do řešeného území

- Stromy určené k přesazení
- Stromy nově navrhované
- Stromy určené ke kácení
- Stromy stávající



Pohled z Císařského ostrova na východ podél levého břehu Stramovky

Konstrukční řešení

Konstrukce je navržena jako plně integrovaný trvalý silniční jednopodlažní pol-orám s příčl vylehčenou nosníky z ultra-vysokopevnostního betonu (UHPC) ve své přirozené černé barevnosti bez nutnosti pigmentace a zvyšování složky cementu z důvodu udržitelnosti.

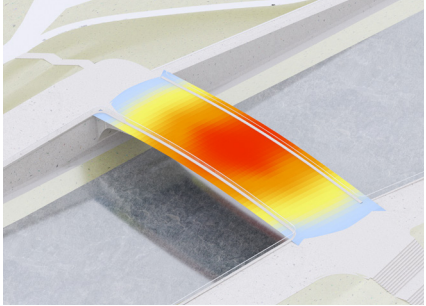
Založení je navrženo jako hlubinné na velkopřímérových pilotách. Na pilotách je proveden základ z betonu, který přechází v stojku a rámový roh. Rámový roh přechází do příčle tvořené nosníky z ultra-vysokopevnostního betonu sřazenými s mostovkou opět z UHPC. Na mostovku jsou na krajích osazeny filmy se zabíradlím ivarové a rozměrově sjednocené s navazujícími rampami.

Úpravou geometrie ramp mohla být navržena nepohyblivá konstrukce respektující genia loci a poskytující velkou užitnou hodnotu při minimálních nákladech na životní cyklus.

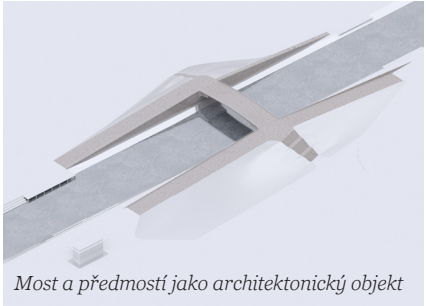
Koncepce etapizace/fázování stavby

Pro zajištění funkčnosti přemostění v době výstavby nového mostu je navržen následující postup výstavby:

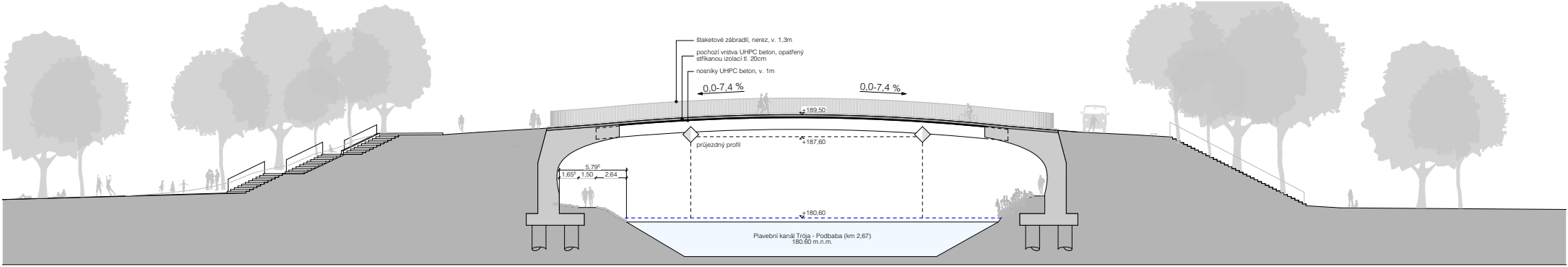
- úpravy terénu v místě provizorního přemostění a zřízení provizorních podpěr ze systému RŽMO
- vyzvednutí stávající nosné konstrukce na pontonu
- přenesení stávající nosné konstrukce a její přenesení na provizorní podpěry.
- doplnění předpolí provizorního přemostění a převedení provozu na něj
- bourání stávajících podpěr, využití vybouraného materiálu do násypu a pro zřízení vrtých plošin
- provedení hlubinného základu, základů a stojek
- osazení nosníků příčle na provizorní podpory
- provedení mostovky příčle
- filmy, izolace, dokončovací práce
- diagnostika původního přemostění a podle jejich výsledků rozhodnutí o jejím dalším využití ve smyslu reuse politiky



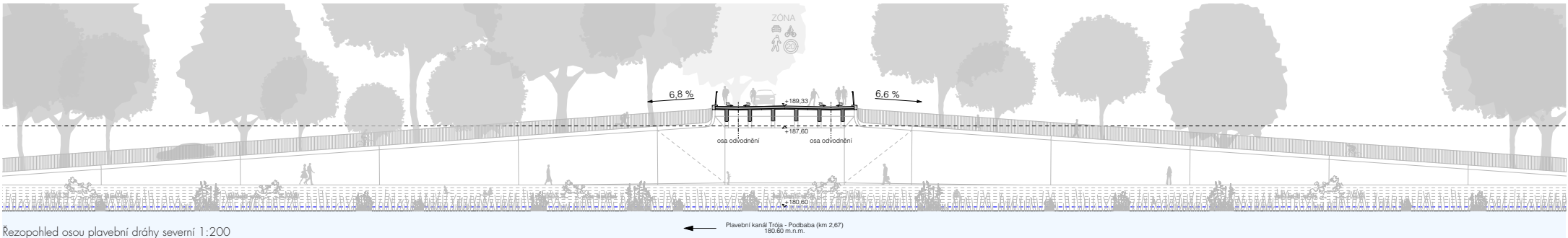
Výstupy statické analýzy



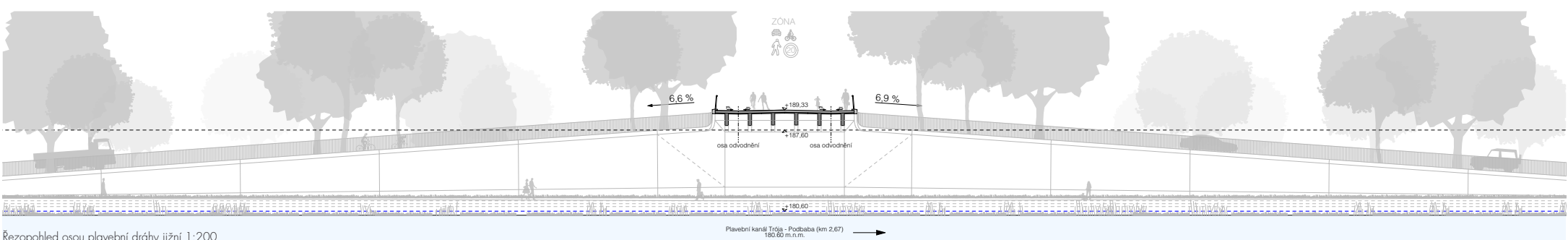
Most a předmostí jako architektonický objekt



Podélný řez mostem 1:200



Řezopohled osou plavební dráhy severní 1:200



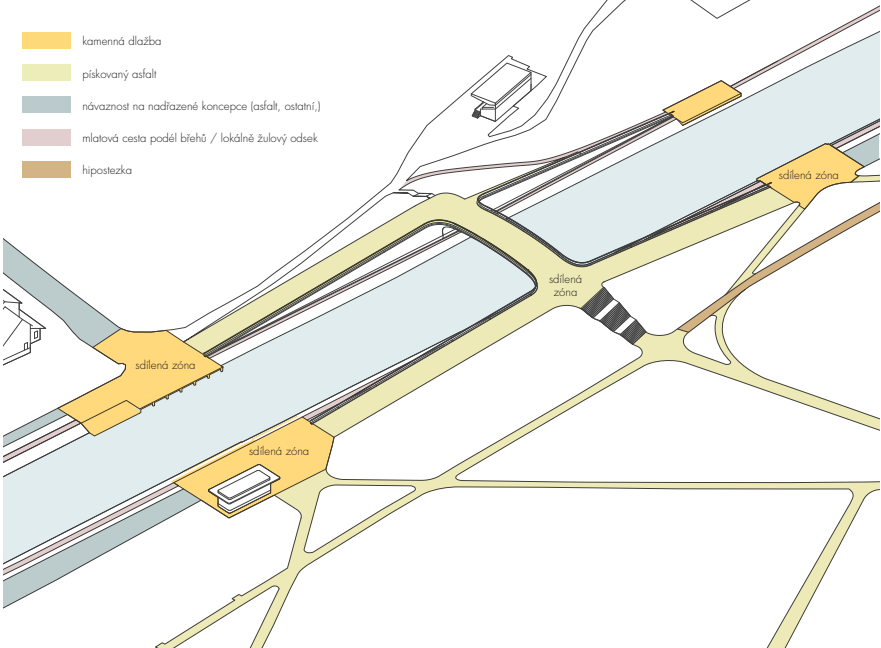
Řezopohled osou plavební dráhy jižní 1:200



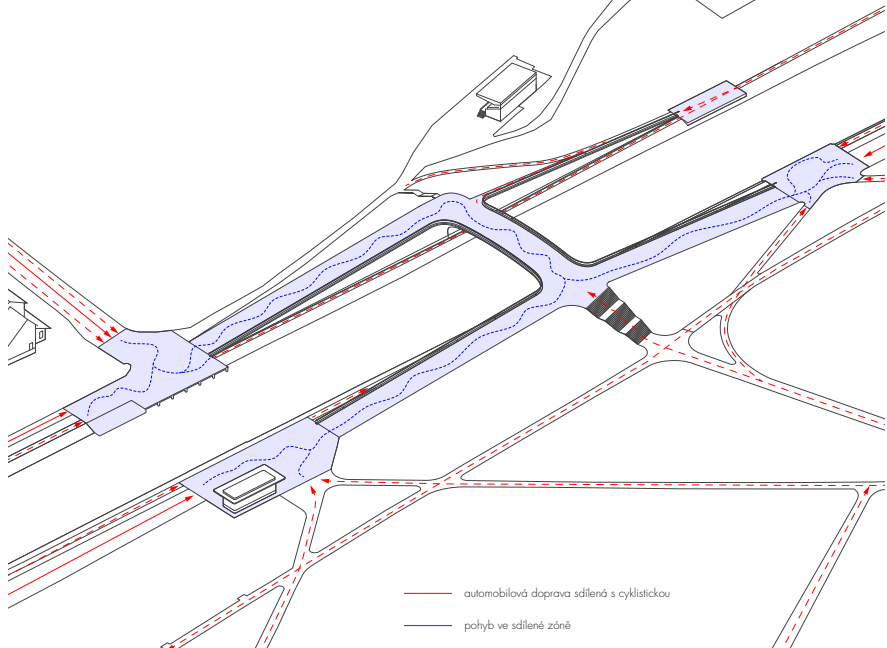
Reference krajina & materiály



most s okolím - osvětlení jako další stupeň vyvážení okolí



Materiálová koncepce povrchů



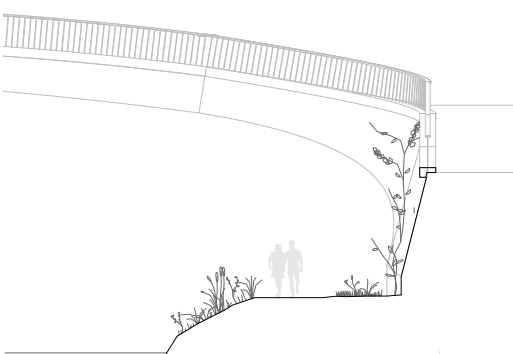
Dopravní schéma / sdílené zóny



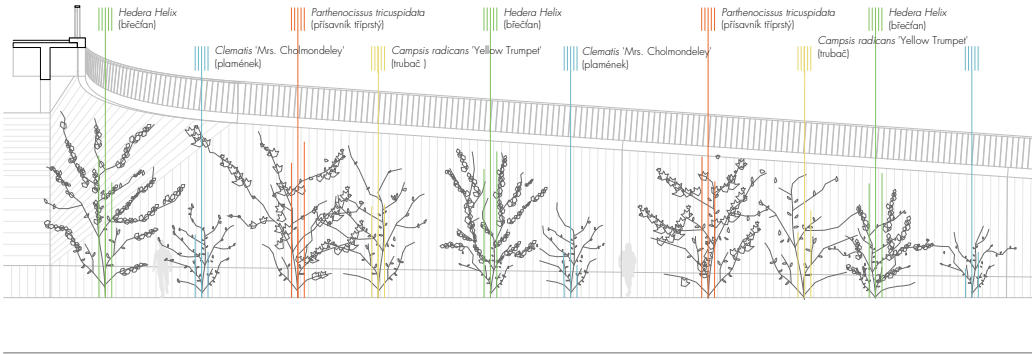
Pohled proti proudu řeky z levého břehu / břehová vegetace / mlátová stezka / dilatace opěrné stěny a systém popínavé zeleně



Sdílená plocha s pavilonem u nástupu na most ze strany Stromovky

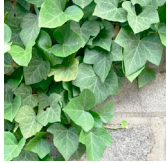


Vegetace opěrné stěny 1:100



Řešení vegetace opěrné stěny nábreží / reference

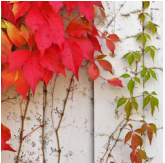
Dilatační spáry opěrných zdí mostu jsou provedeny po 12m až k plně integrované konstrukci mostu, která je betonována v jedné etapě pouze s pracovními spárami. Všechny plochy lze šalovat deskami nebo latěmi, nejedná se tak o zborcené plochy. Nábrežní zedí je rytmizována systémem popínavých rostlin s pestrou druhovostí a různorodou barevností dle ročního období.



Hedera Helix (břečlan)



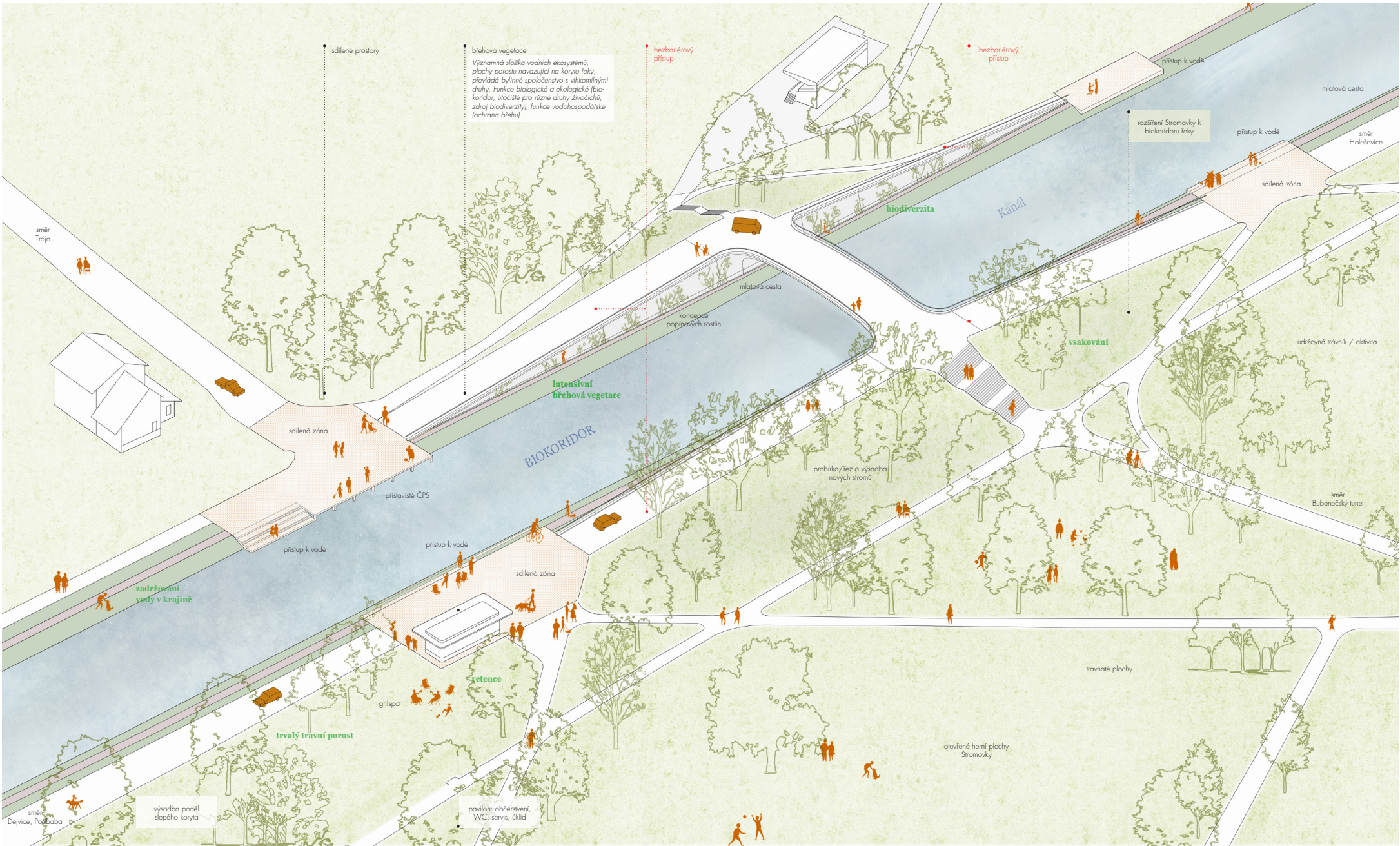
Campsis radicans 'Yellow Trumpet' (trubač)



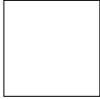
Parthenocissus tricuspidata (přisavník)



Clematis 'Mrs. Cholmondeley' (plamének)



Nadhledová axonometrie



Most v ulici Za Elektrárnou

