

Plán 1:500



Prostoru nástupu ze strany Stromovky

## Přehled návrhu mostu

Navržený most přes Plavební kanál má být orientačním bodem pro Císařský Ostrov. Jednak zpřístupňuje nábreží a druhak propojuje jižní a severní části přírodního parku.

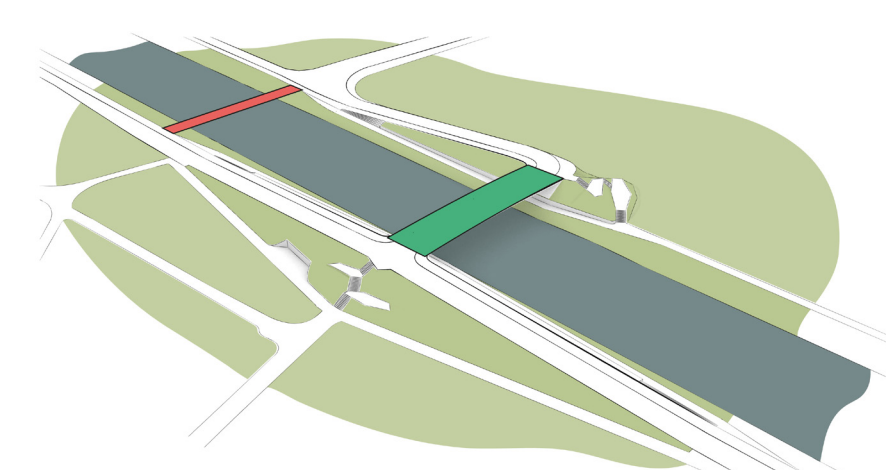
Konstruktivní řešení mostu odpovídá tradičním stávajícím mostním objektům v daném okolí. Řešení minimalizuje konstrukční výšku mostu a spotřebu materiálu, čímž snižuje celkový dopad na okolí. Zároveň nabízí stihlé a esteticky příjemné řešení vytvářející otevřenost pro uživatele, kteří si mohou vychutnat pohled na okolí z mostu nebo přílehlé břehové hrany. V rámci optimalizace návrhu byla zredukována strmost svahů. Návrh nosné konstrukce mostu integruje ocelový oblouk do betonové mostovky, čímž se výrazně zředukuje konstrukční výška. Tím bylo možné most výškově umístit do nižší polohy, a tedy zmenšit strmost nájezdu na most, při zachování minimální světlé výšky pod mostem 7 metrů, pro plavidla plující po plavebním kanálu Troja-Podbába. Mostní dílo je tvořeno z oceli a betonu, tedy z tradičních materiálů pro stavbu těchto konstrukcí. Most je integrován, a tedy bez ložisek, čímž se redukuje náklady na údržbu během užívání. Konstrukce pevného mostu navíc eliminuje potřebu mechanizace a s tím spojenou nutnou složitou údržbu.

Vzhledem ke stávající nízké automobilové dopravě urbanistické řešení upřednostňuje a optimalizuje trasu pro cyklisty a pěší. Zavedení sdílených ploch na mostě a přechodech zdůrazňuje ambici Prahy být ekologicky šetrným městem s rozsáhlou cyklistickou sítí. Zmenšení břehových

opěrných zdí má pozitivní dopad z pohledu nové cesty podél řeky a zajišťuje nepřetržitě vizuální spojení podél nábreží. To přináší lepší soužití uživatelů parku k místní vodoteči, umožňuje to, aby se stala středobodem aktivit a vytvořila bezpečný prostor pro volný čas, rekreaci a odpočinek. Návrh komunikace nijak neovlivňuje šířku a funkčnost navigačního kanálu a zohledňuje i případné záplavy v dané lokalitě. Budova zařízení, která je integrována do rampového nábreží směrem k parku, poskytuje základní vybavení, jako jsou toalety, zařízení na nakládání s odpady, sklad vybavení a služby občerstvení. Autobusová zastávka je strategicky umístěna v jihozápadní části směrem od mostu vedle nájezdové rampy. Zachování polohy stávajícího přístaviště umožňuje, aby zde mohly kotvit lodě o délce 62 metrů a bylo speciálně navrženo pro historické výšehradské plavidlo na parní pohon.

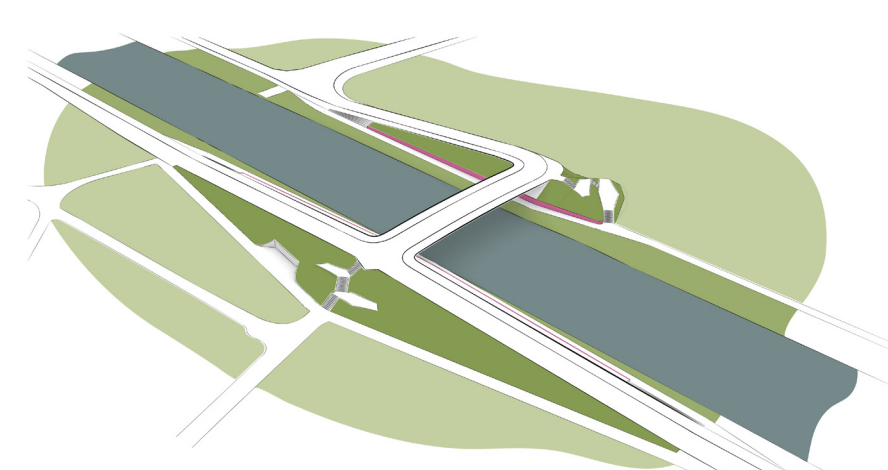
Pro chvíle odpočinku je navržen systém laviček podél břehu řeky. Tyto lavičky jsou umístěny v celé navržené lokalitě s ohledem na dostupnost. Nově navržená výška mostu umožňuje zmírnit sklon ramp a méně strmá schodiště s přímým přístupem. Podesty schodiště byly přeměřeny na odpovídavla zařezanými do krajiny s optimálním výhledem na park a řeku. Toto nábreží je osázeno místními rostlinnými druhy a slouží jako expozice rozmanité flóry a fauny v této oblasti.

Navrhovaný most je výsoce funkční, elegantní a typově zapadá mezi obdobné stávající mostní konstrukce v okolí. Ze všech těchto důvodů má být návrh architektonickou a inženýrskou dominantou Císařského Ostrova, jehož cílem je ukázat a zdůraznit nový vztah mezi uživateli, mostem a řekou.



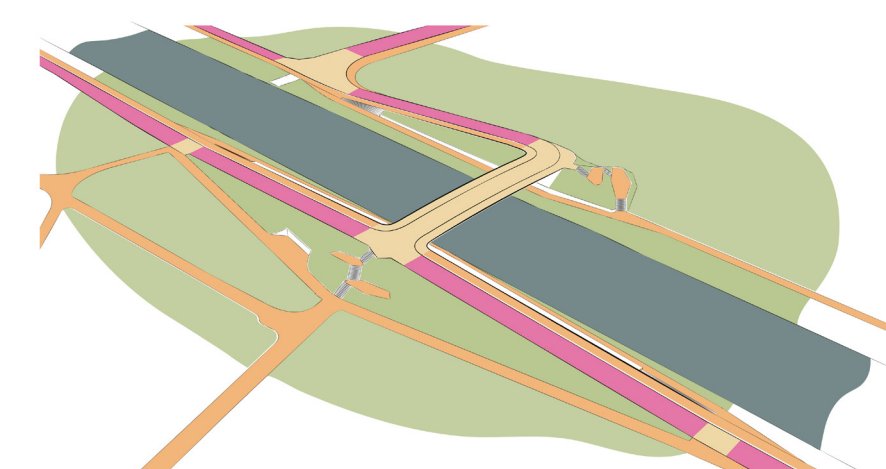
### 1. Jedna možnost mostu

- Vybraný koncept mostu
- Zamítнутý koncept mostu



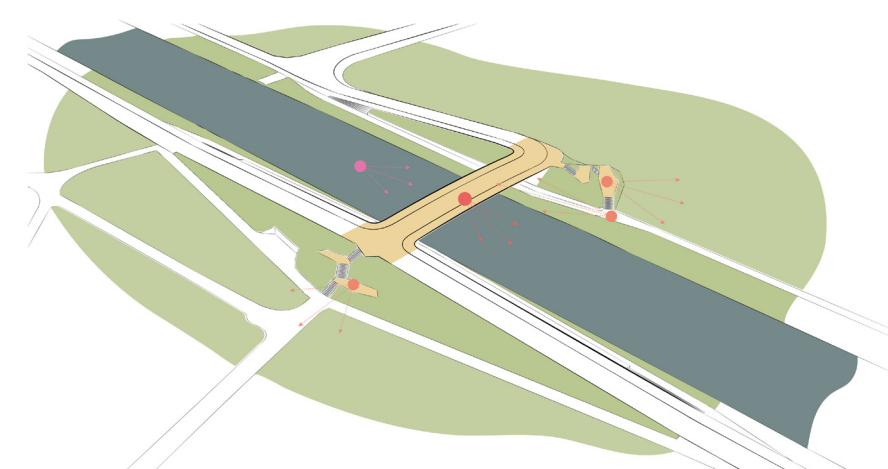
### 2. Zmenšení břehových opěrných zdí

- Nábreží osázeno místními rostlinnými druhy
- Opěrných zdí



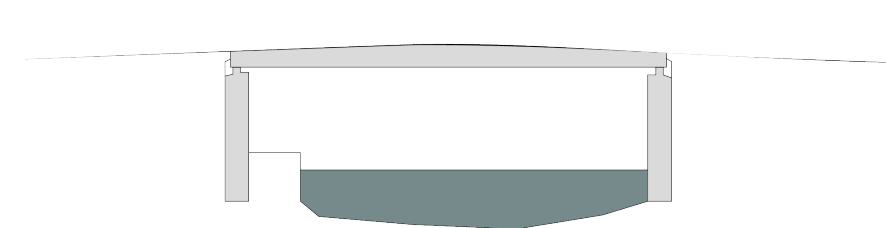
### 3. Strategie celkového pohybu

- Pohyb vozidel a cyklistů
- Pohyb chodců
- Sdílených ploch



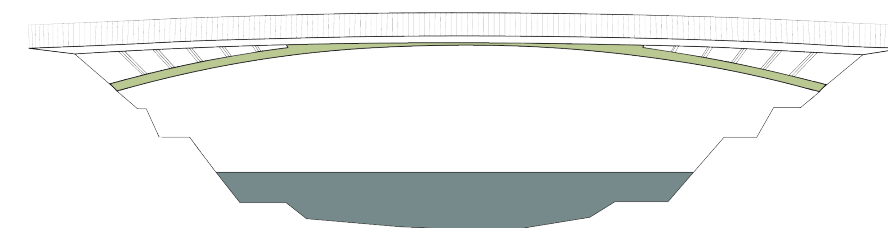
### 4. Uživatelská zkušenost

- Pohledy uživatelů mostu dolů po řece
- Otevřené výhledy uživatelů lodí na řeku
- Otevřené pohledy na uživatele cesty



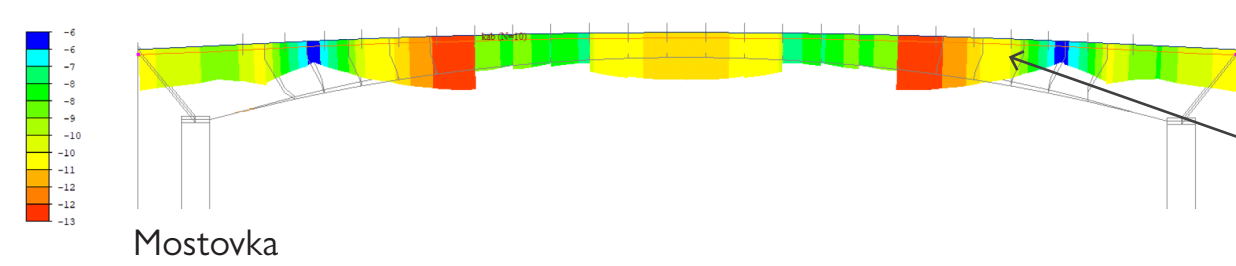
#### Stávající

- Nízká průřezní výška 5,4 metru
- Blokované připojení k nábreží
- Zádné využití prostoru pod mostem



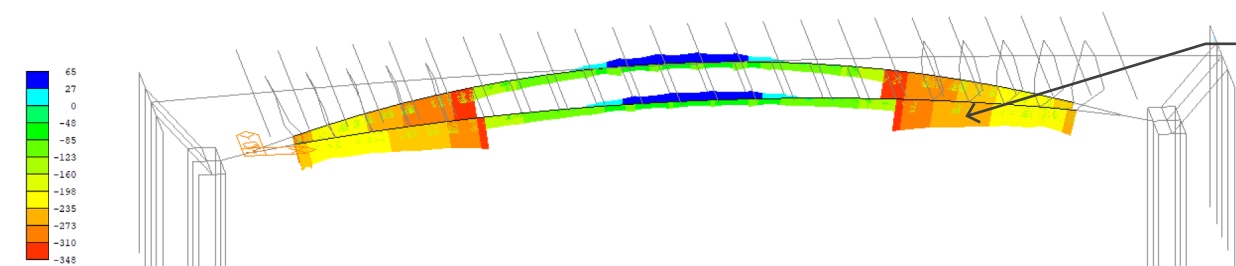
#### Navržený

- Požadovaná výška průřezu 7 metrů
- Otevřené připojení k nábreží
- Možnost širokého využití prostoru pod mostem



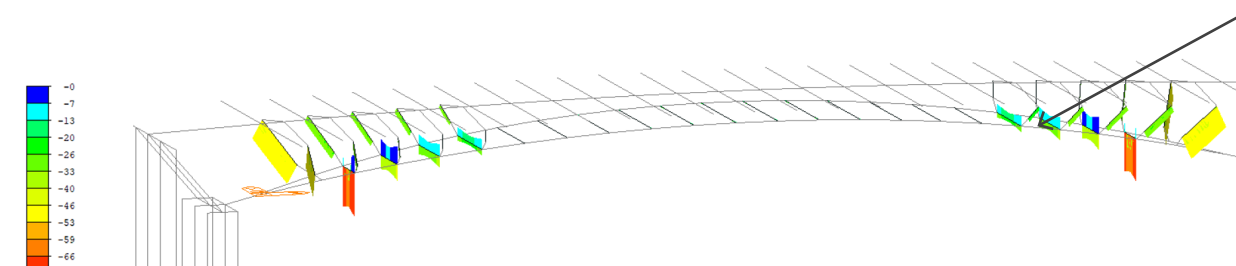
Mostovka

Průběh maximálních hodnot napětí na průřezu v SLS – častá kombinace



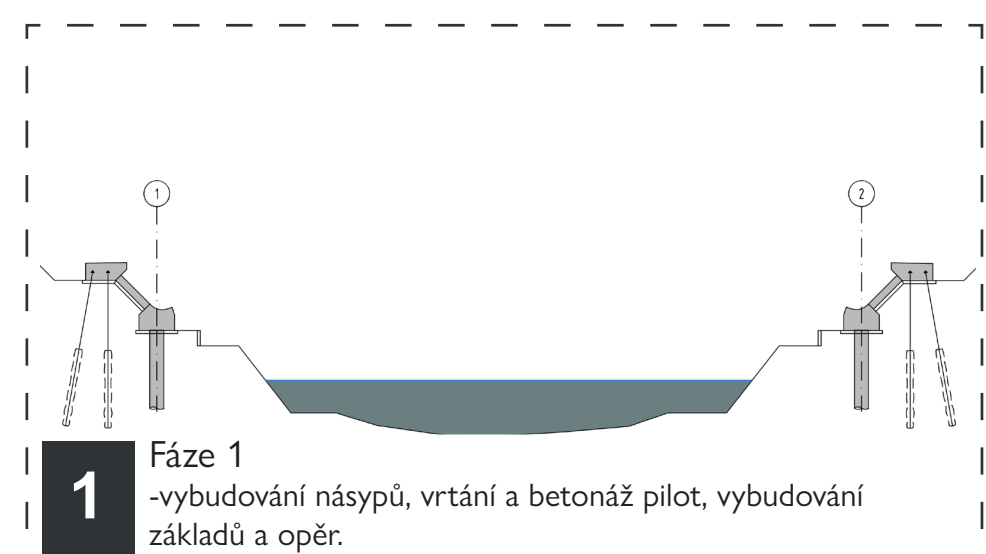
Oblouk

Průběh maximálních hodnot napětí na průřezu v ULS



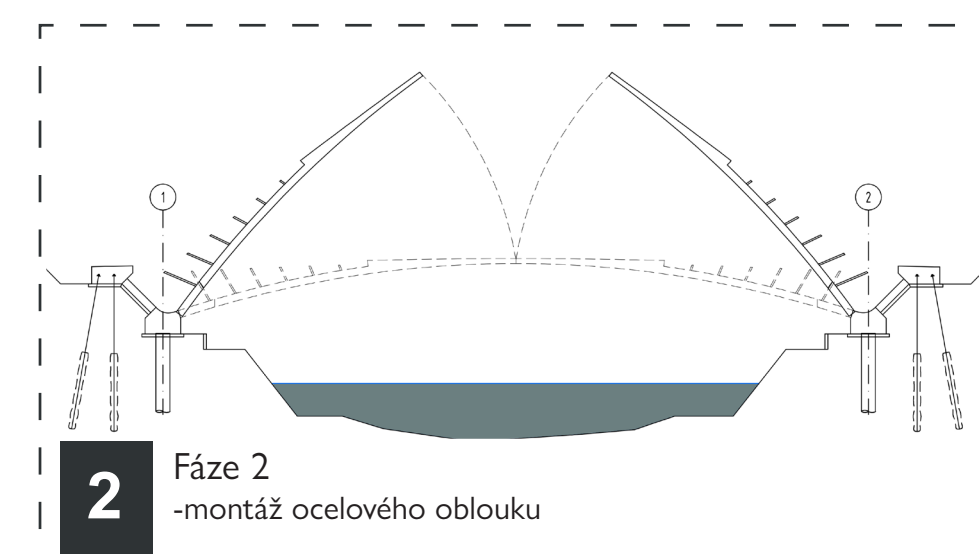
Vzpěry

Průběh maximálních hodnot napětí na průřezu v ULS



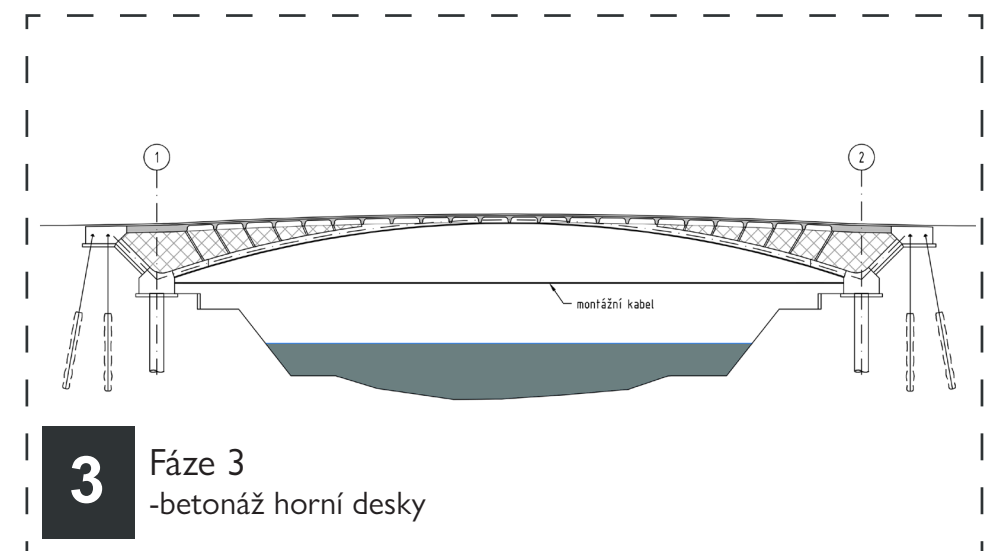
#### 1

Fáze 1  
-vybudování násypů, vrtání a betonáž pilot, vybudování základů a opěr.



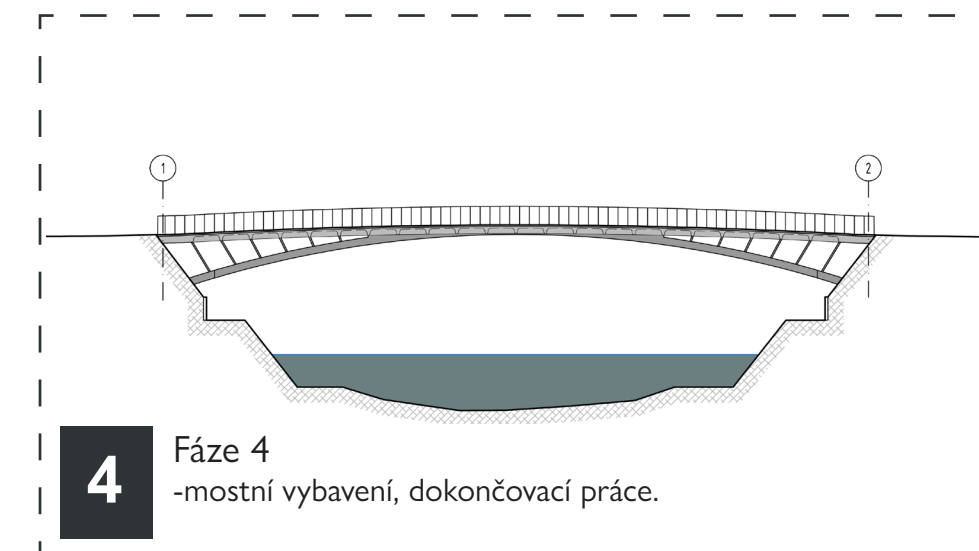
#### 2

Fáze 2  
-montáž ocelového oblouku



#### 3

Fáze 3  
-betonáž horní desky



#### 4

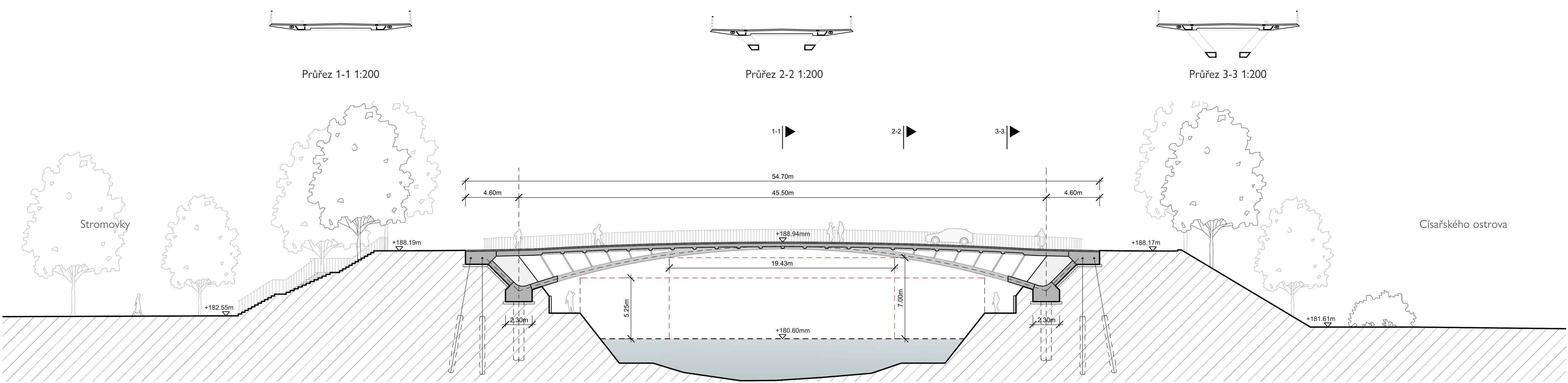
Fáze 4  
-mostní vybavení, dokončovací práce.

Postup výstavby

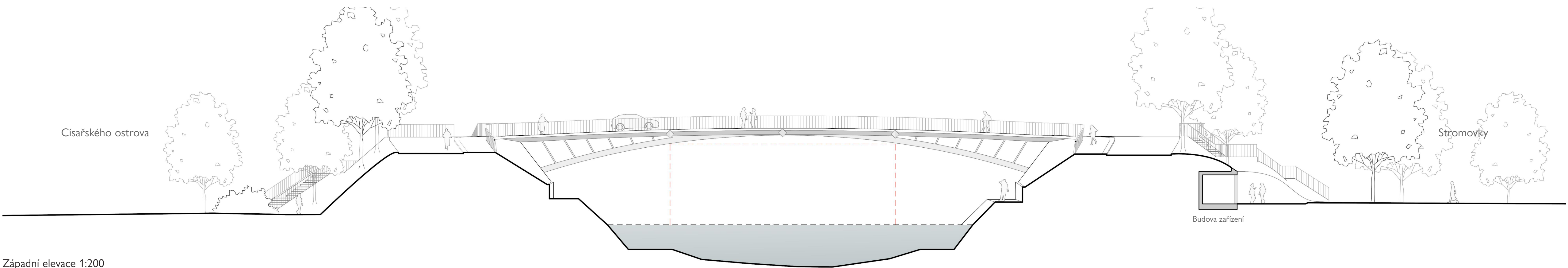




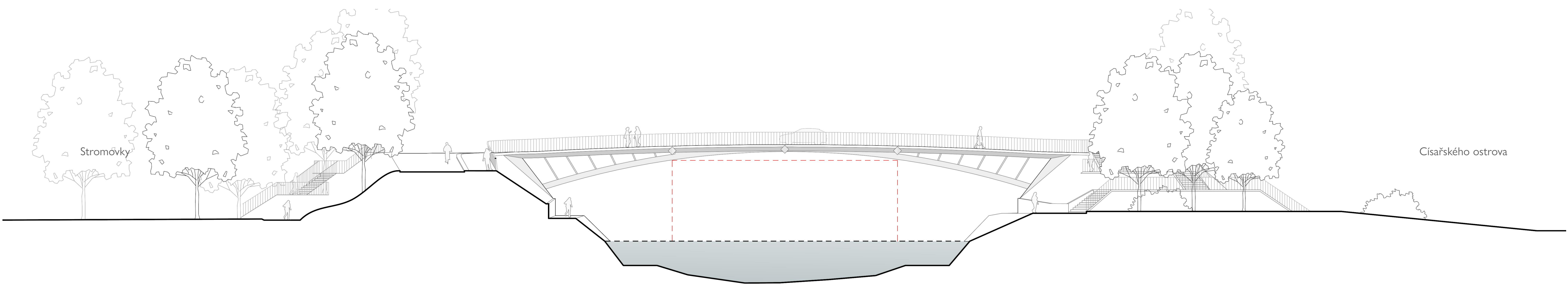
Přemostění z úrovně plavidla na plavebním kanálu v záběru proti vodnímu proudu



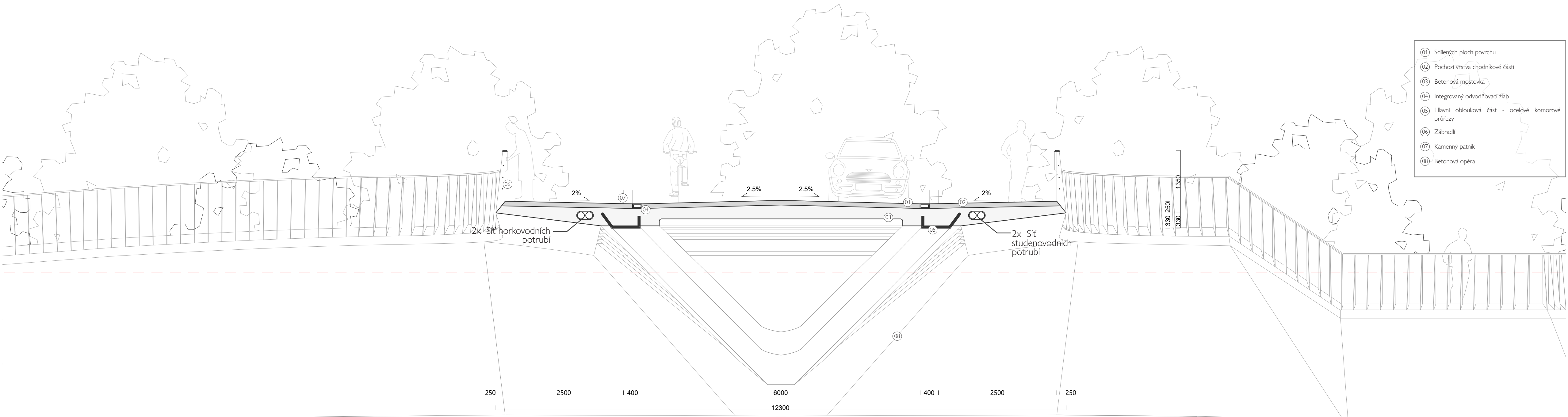
Průřez A-A 1:200



Západní elevace 1:200



Východní elevace 1:200



- ① Silných ploch povrchu
- ② Pochodí vrstva chodníkové části
- ③ Betonová mostovka
- ④ Integrovaný odvodňovací žlab
- ⑤ Hlavní obložková část - ocelové komorové brzořez
- ⑥ Zábřeh
- ⑦ Kamenný patník
- ⑧ Betonová opěra

Průřez B-B 1:50

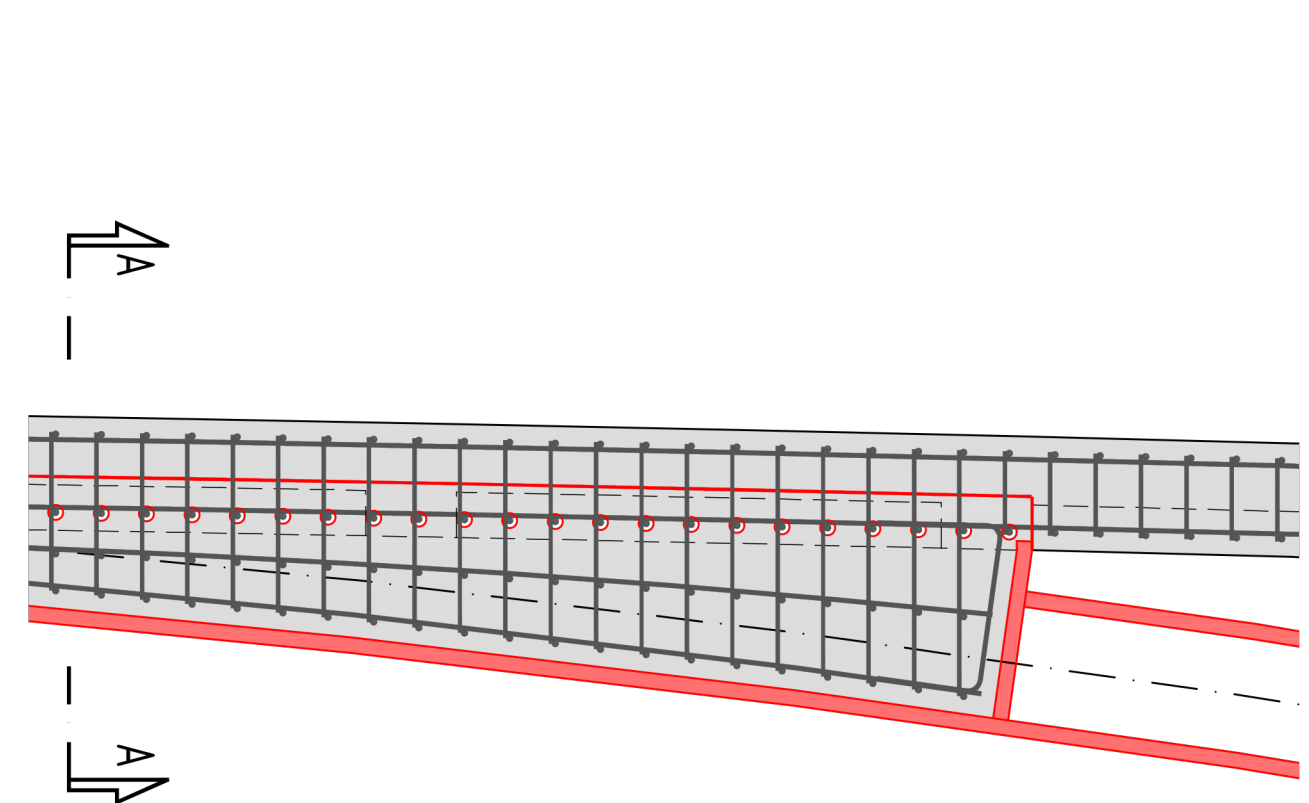




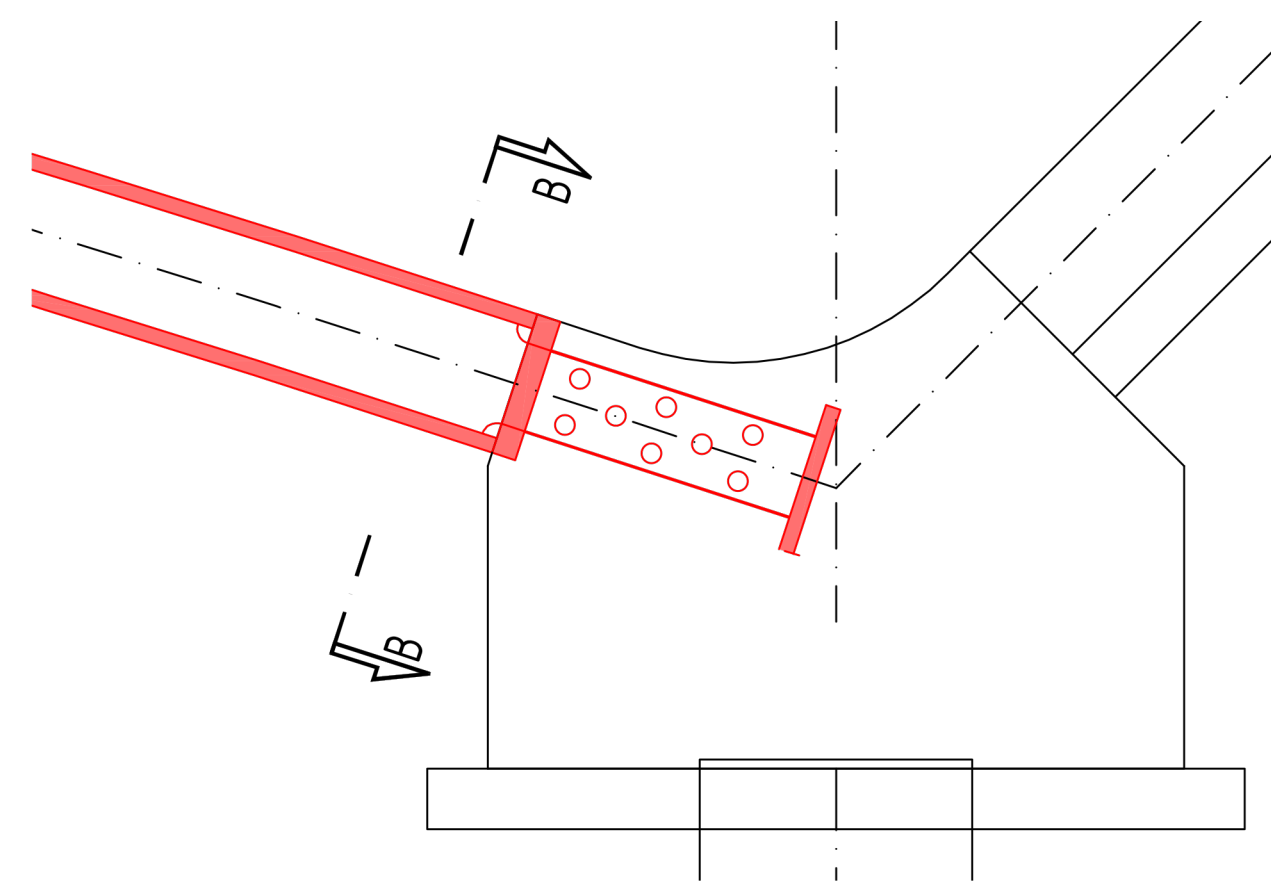
Prostoru nástupu ze strany Cisařského ostrova



Nadhledová axonometrie nebo perspektiva



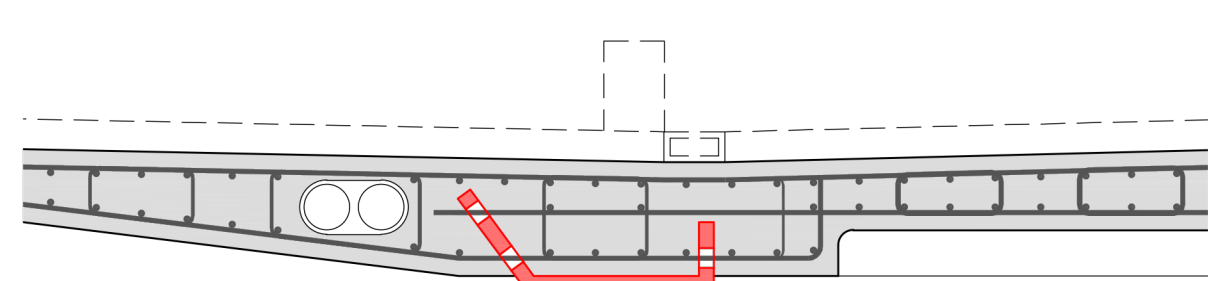
Podélný Řez 1:25



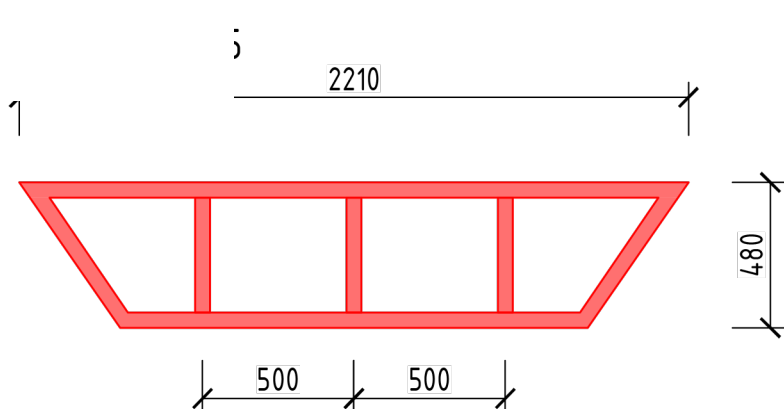
Kotvení Oblouku do Základu 1:25



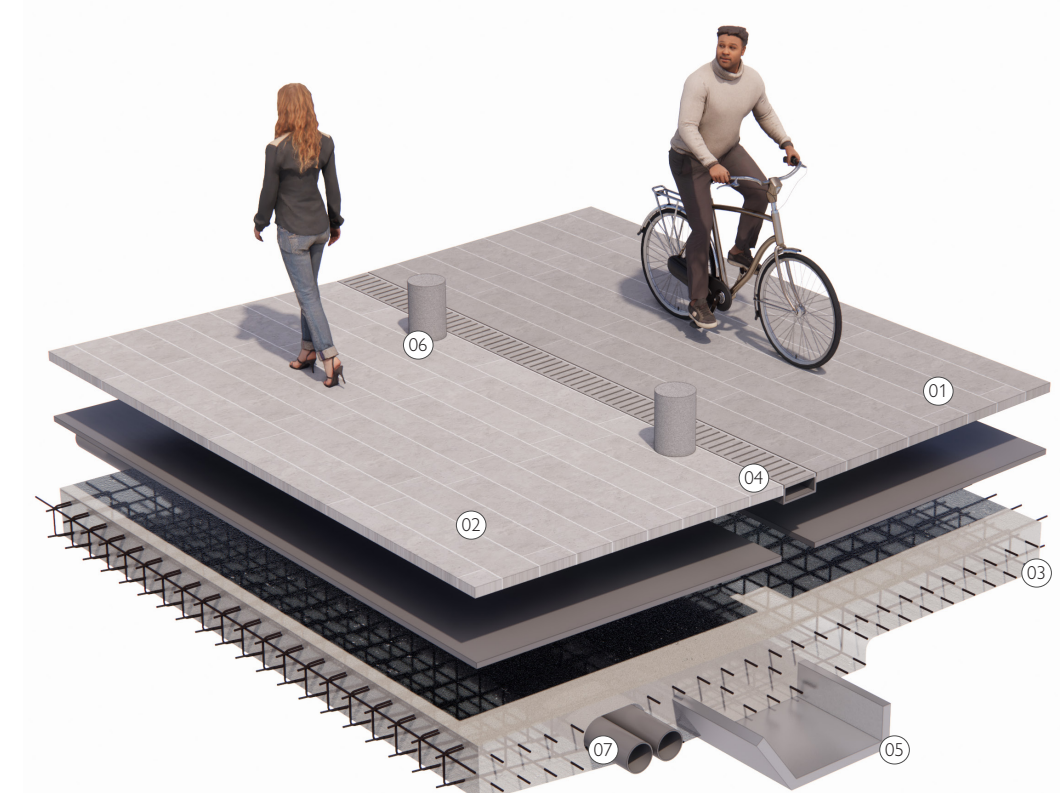
- ① Sálenných ploch povrchu
- ② Pochodí vrstva chodníkové části
- ③ Betonová mostovka
- ④ Integrovaný odvodňovací žlab
- ⑤ Hlavní oblouková část - ocelové komorové průřezy
- ⑥ Zábradlí
- ⑦ Kamenný patník
- ⑧ Betonová opěra
- ⑨ Síť studenodřích potrubí



Příčný Řez A-A 1:25



Řez B-B 1:25



- ① Sálenných ploch povrchu
- ② Pochodí vrstva chodníkové části
- ③ Betonová mostovka
- ④ Integrovaný odvodňovací žlab
- ⑤ Hlavní oblouková část - ocelové komorové průřezy
- ⑥ Kamenný patník
- ⑦ Síť studenodřích potrubí