



1

LÁVKA HOLKA FOOTBRIDGE HOLKA

Petr Tej, Jan Mourek

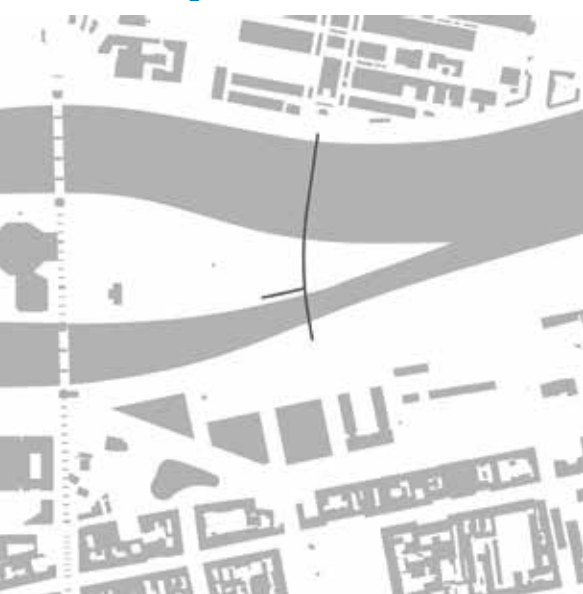
V článku je představeno architektonické a konstrukční řešení nové lávky, jež spojí pražské městské části Holešovice a Karlín. Zároveň jsou uvedeny aktuální informace o vývoji stavby lávky.

The article presents the architectural and structural solution of a new footbridge that will connect two Prague city districts. The text contains current information on the development of the footbridge construction.

Investor	Hlavní město Praha
Architektonické řešení	Petr Tej, Marek Blank
Konstrukční řešení	Jan Mourek, Petr Tej
Zhotovitel	Skanska, a. s.

V roce 2017 proběhla mezinárodní soutěž na novou pražskou lávku, v níž zvítězil návrh architektů Petra Teje a Marka Blanka. Následovala projekční fáze stavebního povolení, které bylo vydáno 6. května 2021. Souběžně probíhaly projektové práce na zadávací dokumentaci, na jejímž základě byl zadavatelem vybrán zhotovitel.

2



Architektonické řešení

Konceptem mostu je prostorová křivka (niveleta mostu) vinoucí se krajinou a reagující plynule na výškové a půdorysné požadavky zadání. Jemná prostorová křivka je konstruována jako plynulá cesta vycházející z dynamiky pohybu chodců a cyklistů. Křivka je tvořena přímkami a kružnicovými vertikálními a horizontálními oblouky. Podél prostorové křivky je extrudován průřez mostu tvaru písmene U. Koncepte konstrukce mostu pokorně reaguje 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 a tak nebrání chodcům ani cyklistům v pohledech na město, vodu a stromy.

Mostovka je podepřena dvěma nábrežními opěrami, dvěma pilíři na krajích ostrova Štvanice, tak aby do ostrova zasahovaly co nejméně, a dvěma pilíři v nesplavném rameni řeky Vltavy. Na Štvanici volně schází rampa, jejíž půdorysná křivka kopíruje křivku hrany ostrova. Krajní pole konstrukce kvůli bezbariérovému a plynulému navázání na holešovické straně vertikálně klesá na úroveň chodníku na nábreží. Toto pole je navrženo jako vertikálně pohyblivé v místě opěry, kde je umístěn hydraulický pístový mechanismus pro

zajištění vertikálního zdvihu až nad úroveň povodně Q_{1000} ($Q_{2002} + 1$ m). Jedná se o zdvih cca o 3,2 m při pootočení pole kolem převísleho konce u prvního pilíře ve Vltavě.

Architektura mostu využívá minimalistického sochařského tvarosloví. Most je navržen z kvalitního ultra vysokohodnotného betonu vyztuženého rozptýlenými drátky (UHPFRC – ultra-high-performance fibre-reinforced concrete) s povrchem odpovídajícím lesklému bílému mramoru. Most je složen z prefabrikovaných segmentů, které jsou sepnuty pomocí předpínacích kabelů. Aplikace UHPFRC je současné progresivní a inovativní architektonické a konstrukční řešení (několik mostů bylo realizováno v nedávné době např. ve Francii, Německu a Nizozemí). Ultra vysokohodnotný beton je aktuálním odborným tématem a jeho aplikace dává možnost zrealizovat unikátní architektonické a inženýrské dílo.

Konstrukční řešení

Osa mostu je navržena jako plynulá křivka vedená směrovými a výškovými oblouky. Pro zjednodušení prefabrikace mostní konstrukce je tato křivka upravena do plynulého polygonu tak, aby byl každý ze segmentů mostu veden v přímce. Jedná se tedy o segmentovou mostní konstrukci. Nosný