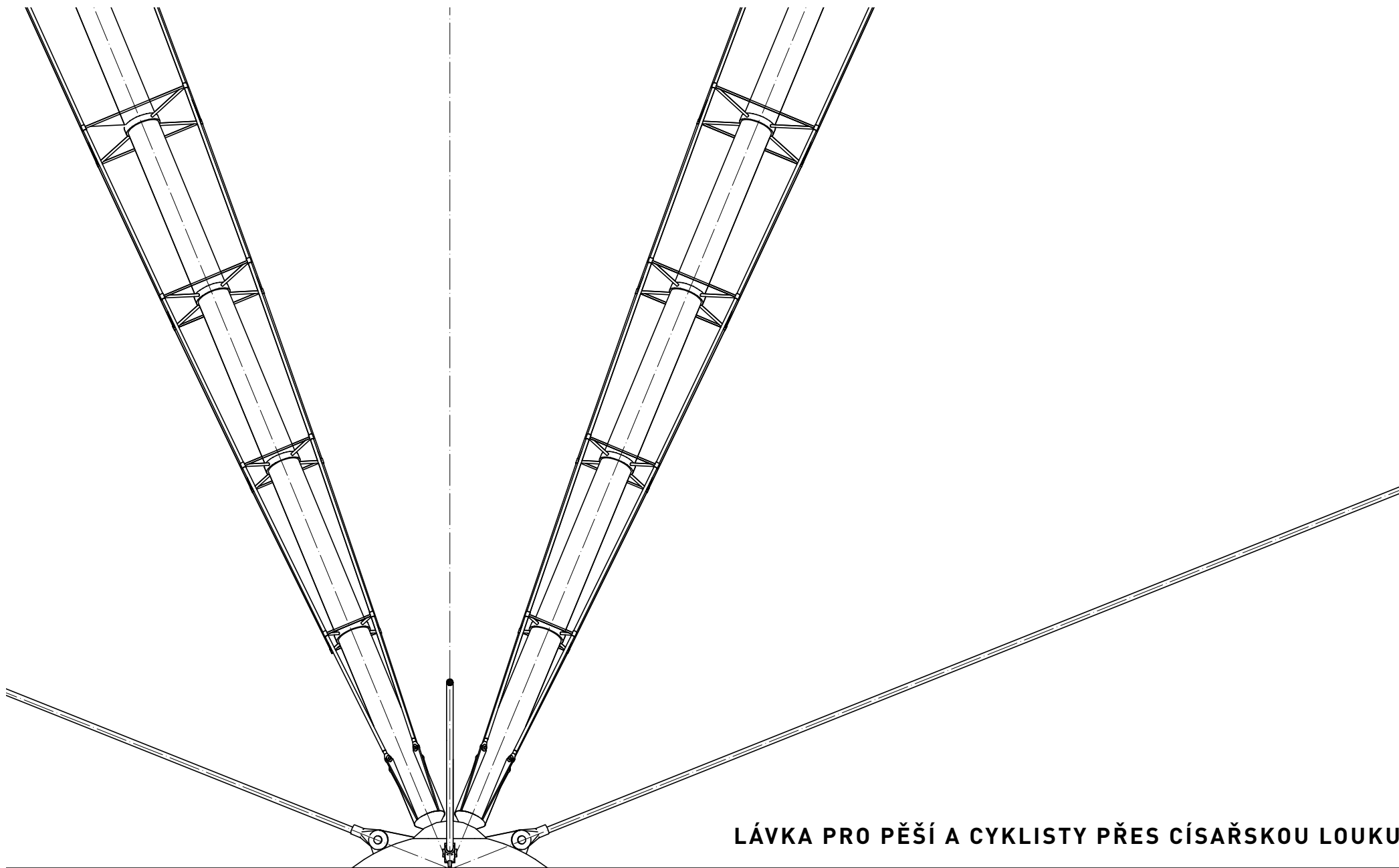




## LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY PŘES CÍSAŘSKOU LOUKU

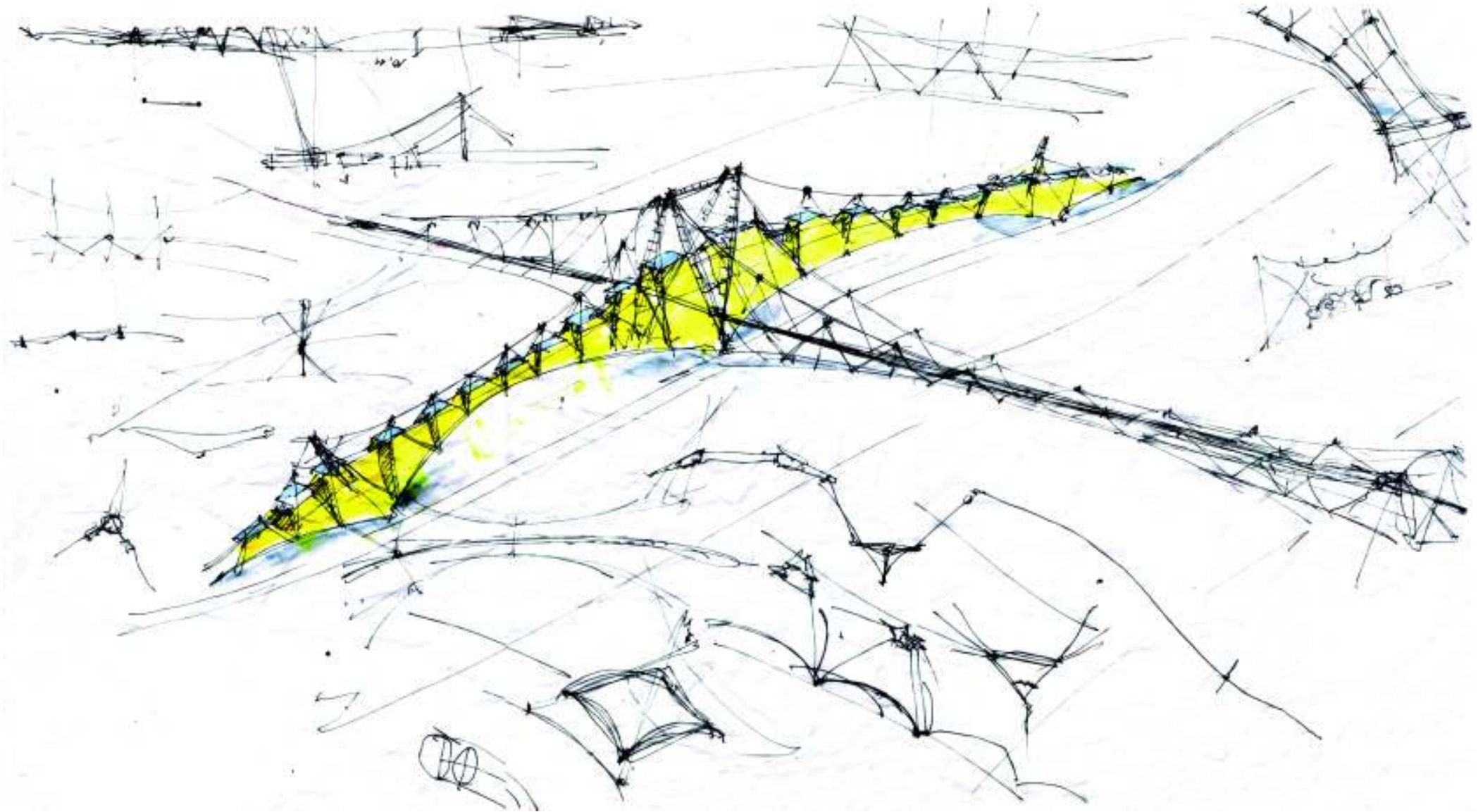
DIPLOMOVÁ PRÁCE  
BC. VOJTĚCH HYBLER  
TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI - FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY  
2012/2013

## VĚNOVÁNÍ



**Tuto práci věnuji Bohumile Radosavljevičové**

SKICA



OBSAH



|                                        |       |
|----------------------------------------|-------|
| VĚNOVÁNÍ                               | 2     |
| SKICA                                  | 3     |
| OBSAH                                  | 4     |
| ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE                 | 5     |
| ZADÁNÍ ARCHITEKTONICKÉ SOUTĚŽE         | 6     |
| VLASTNÍ ZHODNOCENÍ ZADÁNÍ              | 7     |
| ROZBOR LOKALITY                        | 8-9   |
| CÍSAŘSKÁ LOUKA                         | 10-11 |
| VISUTÉ MOSTY V PRAZE                   | 12-13 |
| URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ                    | 14    |
| CHARAKTERISTIKA LÁVKY                  | 16-17 |
| KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ LÁVKY               | 18-23 |
| ŘEŠENÍ MOSTOVKY                        | 24-25 |
| VSTUP NA LÁVKU Z KŘÍŽOVÉ ULICE         | 26-27 |
| PODPORA MOSTU NA SMÍCHOVĚ              | 28-29 |
| VSTUP NA LÁVKU NA SMÍCHOVSKÉM NÁBŘEŽÍ  | 30-31 |
| HLAVNÍ PODPORA NA CÍSAŘSKÉ LOUCE       | 32-33 |
| PODPORA A VÝSTUP NA VESLAŘSKÉM OSTROVĚ | 34-35 |
| VSTUP NA LÁVKU Z PODOLÍ                | 36-37 |
| CENTRUM LÁVKY NA CÍSAŘSKÉ LOUCE        | 38-41 |
| RESTAURACE CINDA                       | 42-43 |
| DÍLNY S ÚLOŽNÝM POŘADAČEM NA LODĚ      | 44-45 |
| HLEDIŠTĚ, PÓDIUM A LANOVÝ PARK         | 46-47 |
| SOCIÁLNÍ ZÁZEMÍ POD HLEDIŠTĚM          | 48-49 |
| DOPLŇUJÍCÍ VIZUALIZACE                 | 50    |



**ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI, FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY,  
KATEDRA ARCHITEKTURY - Akademický rok 2012/13

**ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**

pro: Bc. Vojtěcha Hyblera  
program: N3501 Architektura a urbanismus  
obor: architektura

Vedoucí katedry Vám ve smyslu zákona o vysokých školách č. 111/1998 Sb. určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu: Nový most přes Vltavu v Praze

Zásady pro vypracování:

Komentář:

Návrh přemostění Vltavy, vycházející z vypsané studentské soutěže „Prague: Bridge Building on the Vltava River“. Od diplomové práce je očekáváno kritické zhodnocení soutěžního zadání a nalezení vlastní interpretace daného tématu. Pro účely diplomové práce není na rozdíl od soutěžního zadání obytná funkce mostu pokládána za podstatnou a její redukce či vypuštění je přípustná.

Podklady:

Obstarání podkladů a konzultace s příslušnými institucemi jsou součástí práce.

Požadované výkony pro odevzdání DP:

- A - Seznam příloh
- B - Rozbor místa a úkolu

Poznámka:

Předpokládán je esej s obrazovým doprovodem, dokládající autorovo vnímání a interpretaci daného místa a úkolu.

- C - Návrh (povinný minimální rozsah):

|                                         |                    |
|-----------------------------------------|--------------------|
| část návrhu                             | orientační měřítko |
| Urbanistický návrh:                     |                    |
| C.1 Situace širších vztahů              | M 1:2 000 – 10 000 |
| C.2 Situace řešeného území              | M 1:1 000          |
| C.3 urbanistický řez územím             | M 1:1 000          |
| C.4 prostorové zobrazení řešeného území | min. 1x            |

Vybrané objekty:

|                           |                   |
|---------------------------|-------------------|
| C.5 Půdorysy              | M 1:200 – 1:500   |
| C.6 Řezy                  | M 1:200 – 1:500   |
| C.7 Pohledy               | M 1:200 – 1:500   |
| C.8 Vizualizace exteriéru | min. 2x           |
| C.9 Vizualizace interiéru | min. 2x           |
| C.10 Model                | M 1:500 – 1:2 000 |

- D Průvodní zpráva a technická zpráva s bilancí ploch a dosažených parametrů.

- E 2x sada zmenšených výkresů pro oponenta a pro archivaci ve formátu A3.

2x elektronická podoba všech částí diplomové práce na CD-ROM ve formátu pdf, z toho 1x ve tvrdém obalu s přesným označením.

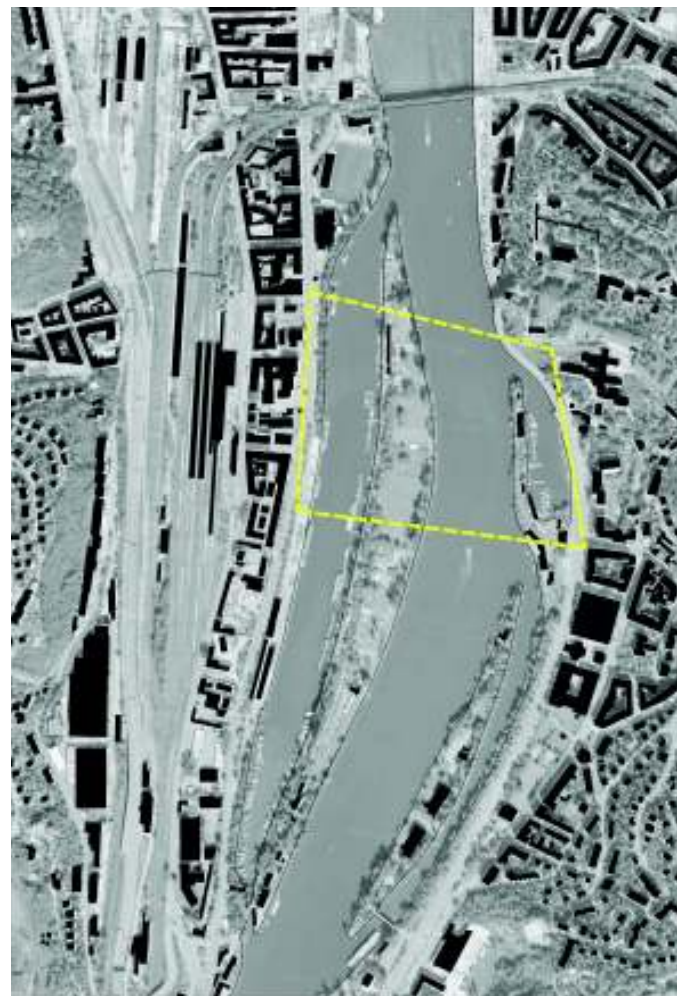
- F V systému STAG (Moje studium-Kvalifikační práce-Doplnit údaje o práci) vložit veškerá data o práci a soubor obsahující kompletní výkresovou i textovou dokumentaci, průvodní zprávu, technickou zprávu a doplnit související textová pole.

Vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. akad. arch. Jiří Suchomel  
Zadání diplomové práce: 1. 10. 2012  
Termín odevzdání diplomové práce: 14. 1. 2013  
L.S.

.....  
vedoucí katedry děkan

V Liberci dne 1. 10. 2012

## ZADÁNÍ ARCHITEKTONICKÉ SOUTĚŽE



schema - lokalizace zadání nového mostu

Soutěž s názvem „Bridge – building across Vltava river“ vypsal organizace Architectum v roce 2012 na vyzvání městské rady s cílem nalézt řešení obytného mostu přes Vltavu. Podle organizátorů soutěže má Praha, stejně jako jiná rostoucí města, velký nedostatek místa pro další výstavbu pro bydlení a obytný most přes řeku by měla být jedna z odpovědí na tuto „výzvu“. Umístění takového mostu bylo lokalizováno mezi Podolím a Smíchovem s tím, že by měl most protínat Císařskou louku. Projekt by měl být koncipován z přibližně pěti věží sloužících soukromému bydlení. Věže by měla protínat mostovka, která by zahrnovala parkování. I přes použití tradičních „mrtvých“ materiálů (kámen, beton a ocel) by měla být výsledná forma energická a „živá“. Most by měl sloužit jednak pěším a cyklistům, ale i automobilům. Maximální výška mostu byla předepsána na 25 metrů, aby byla respektována dominanta Vyšehradu – Bazilika sv. Petra a Pavla.

Zadání obsahuje poměrně jasnou představu o programu a metráži bydlení, které zde nebudu podrobněji rozvádět.

## VLASTNÍ ZHODNOCENÍ ZADÁNÍ

Součástí mého zadání diplomové práce bylo kriticky zhodnotit zadání výše uvedené architektonické soutěže.

Hned z kraje úvodního textu jednoznačně nesouhlasím s tvrzením, že Praha je natolik zastavěná, že již není místo pro usazení nového bydlení. Praha patří naopak k městům, které je nutno více urbanisticky zahustit a obytný most dle mého názoru není ta správná odpověď, navíc právě v místě Smíchova, které má velký problém se zahušťováním a dopravní infrastrukturou.

Nedovedu si představit, že by po takovém mostě jezdila auta. Jednak by toto bylo velice náročné z hlediska napojení stávající infrastruktury a zároveň by vznikla masivní konstrukce, která by rozhodně nebyla v harmonickém souladu se svým okolím, jak zadání soutěže požaduje. Zároveň se obávám, že by automobilová doprava mohla výrazně zatížit klidovou zónu Císařské louky. Dopravní most pro automobily je v daném místě po stránce infrastruktury zbytečný. Navíc nedaleko této lokality směrem na jih se uvažuje s dopravním mostem v návaznosti na ulici Jeremenkova v jižní části Žlutých lázní.

V zadání je most definovaný maximální výškou 25 metrů, což je ale vzhledem k dominantě Vyšehradu nežádoucí, protože takto vysoká masa vytvoří určitou hradbu, která z pohledu lidského horizontu zabrání výhledu prakticky na cokoliv.

Zároveň si myslím, že soutěží zadané rozmezí umístění obytného mostu je navrhované přesně tam, kde být nemá. Spojovalo by místa, na které by bylo velice obtížné navázat – velice rušná Strakonická ulice a Podolské nábřeží zrovna v místech, kde se pěší příliš neobjevují.

Most je věcí dopravní, o kterou se stará jiný subjekt než o bydlení, které je záležitostí komerční. Občas je nutno most zavřít a opravit, znamená to tedy, že lidé bydlící v takovém mostě jsou při opravách vystěhováni a bydlí tak pod jiným mostem?

Most je most a dům je dům. Kombinace naprosto rozdílných věcí, které spolu funkčně ani konstrukčně příliš nesouvisí, vede k přirovnání kombinace umyvadla s piánem a tím i k závěru, že co je na všechno, je vlastně k ničemu. Uvědomuji si, že v historii se obytné mosty stavěly (například v Benátkách), ale vycházely z úplně jiných urbanistických východisek, vztahů a problémů, než má Praha.

Z výše uvedených důvodů jsem se rozhodl soutěžní zadání nerespektovat a pracovat se skutečnými problémy a vizemi daného místa. To znamená vytvořit lávku pro pěší a cyklisty, která pohodlně propojí Podolí se Smíchovem v návaznosti na Radlice, ve svém průběhu překlene neprostupné oblasti (např. železniční koridor) a naopak aktivuje místa, která jsou v dnešní době těžko přístupná. Cílem je pracovat s takovou konstrukcí, která bude natolik transparentní, aby nebránila ve výhledu na dominantu Vyšehradu, železniční most na Výtoni a hlavně celé panorama Prahy.

## ROZBOR LOKALITY

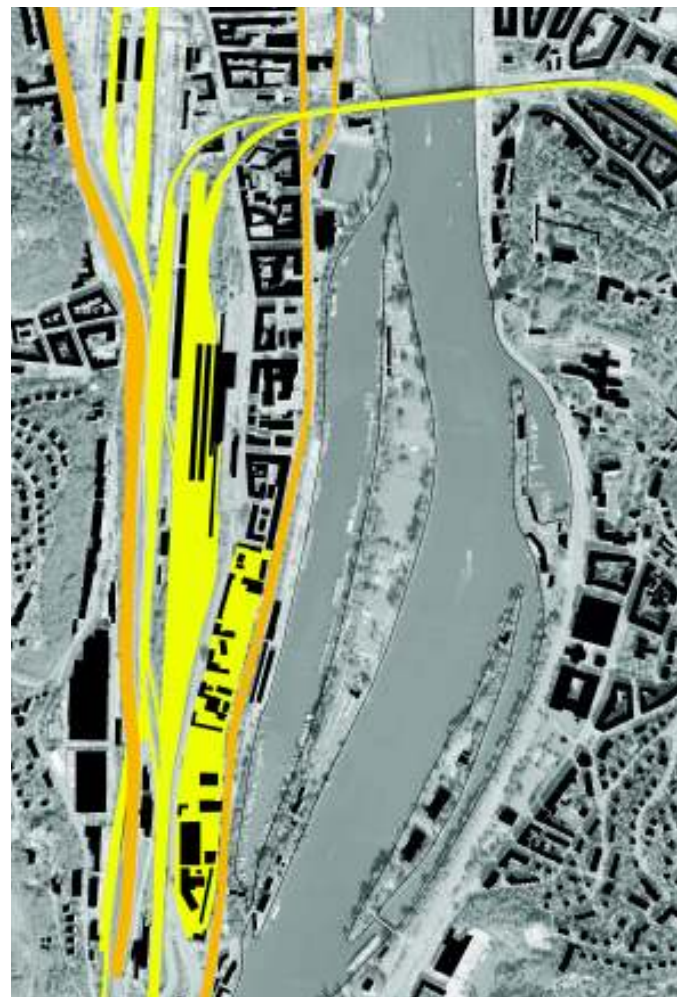


Místo řešení je situováno v jižní části centra Prahy, v oblasti Smíchova [Praha 5] a Podolí [Praha 4]. Mezi Podolím a Smíchovem se nacházejí dva uměle vytvořené ostrovy – Císařská louka a Veslařský ostrov. Celá oblast se chlubí výhledem na novogotickou baziliku sv. Petra a Pavla, která tvoří dominantu Vyšehradu.

Podolské nábřeží leží v návaznosti od centra Prahy kolem Žlutých lázní směrem na Bráník. I přes to, že tato komunikace je hodně frekventovaná automobily a tramvajemi, vytváří díky své velké šířce a zelenými pásy poměrně příjemnou atmosféru. Ulice je lemována velmi vyhledávanou cyklostezkou podél Vltavy. Na ose Podolské ulice se nachází malý poloostrov s jachetním klubem vytvářející chráněnou marinu, která je ovšem v celkem omšelém stavu. Významným objektem nábřeží je Podolská vodárna od architekta Antonína Engela. Pravá strana Vltavy je dle mého názoru dobře prostupná a urbanizovaná.

Na levé straně Vltavy je Smíchov, jehož nábřeží lemuje velice frekventovaná Strakonická ulice, pod níž se podél řeky táhne Smíchovský přístav. Mezi Strakonickou ulicí a ulicí Nádražní je neprostupná struktura skladů, administrativních objektů a dílen. Další bariérou je rozsáhlé území kolejíště, přes které severně vede lávka pro pěší až nad Smíchovským nádražím. Celkovou neprostupnost území navíc podporuje Dobříšská ulice ústící z tunelu Mrázovka. Souběžně s městským okruhem stoupá směrem na Radlice ulice Křížová do klidné rezidentní části města. Pouze po této ulici je přístupná budova České správy sociálního zabezpečení tyčící se ve svahu.

Veslařský ostrov leží při pravém břehu Vltavy jižně od Vyšehradu mezi Podolským nábřežím a Císařskou loukou. S nábřežím je spojen mostem ústícím na Podolském nábřeží. Název ostrova je odvozen od jeho využití. Sloužil veslařům. I dnes je ostrov využíván k vodáckým účelům a k rekreaci. V severní části ostrova je zařízení Pražských vodáren, které je v současnosti kvůli chránění zdroje vody nepřístupné. Velice důležitým místem mezi oběma břehy Vltavy je Císařská louka, které se budu věnovat v samostatné kapitole.



schema - problematická mapa místa





schema - širší vztahy - cyklostezky, mosty, metro



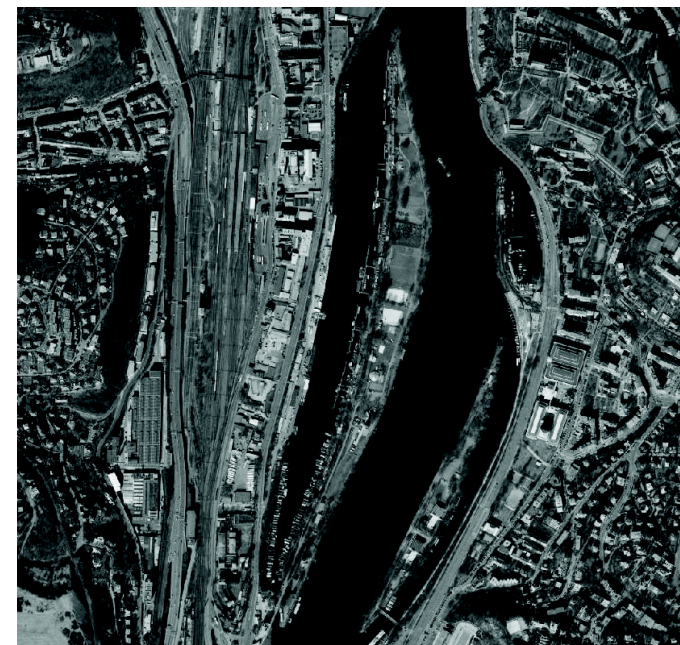
otisk císařského katastru - rok 1842



ortophoto mapa Císařská louka a okolí - rok 1975



ortophoto mapa Císařská louka a okolí - rok 1938



ortophoto mapa Císařská louka a okolí - rok 2012



CÍSAŘSKÁ LOUKA



panoramatický pohled na Císařskou louku a přístav - podzim 2012

Poloha

Císařská louka je ostrov ležící na levém břehu Vltavy vedle Smíchova, je dlouhý přibližně 1,7 km a přístupný z pevniny v jižní části ostrova. Jeho podélná osa je orientována z jihu na sever. Tento uměle vytvořený ostrov vytváří podél své osy směrem ke Smíchovu dobře chráněnou zátoku s přístavem pro drobná plavidla a houseboaty a zároveň ochranný přístav v době povodní.

Historie

Místo se kdysi nazývalo Královská louka a bylo v celé ploše spojeno se Smíchovskou obcí. Byl to široký břeh, na němž se pravděpodobně konala velká korunovační hostina Václava II. roku 1297. V 19. století se louka stala oblíbeným výletním místem Pražanů. Konaly se zde společenské akce a sportovní zápasy včetně dostihů. Do konce 19. století se na tomto místě rýžovalo zlato. V letech 1899 až 1903 byla tato oblast oddělena od pevného břehu,

aby tak vznikl přístav pro parníky a vory. Jedním z hlavních důvodů bylo zamrzání Vltavy a v krytém přístavu se tak mohly uchovávat parníky na celou zimu. V té době se přístav jmenoval Přístav císaře Františka Josefa I.. Právě on vydal souhlas k jeho vybudování. Na nově vzniklý ostrov byla zavedena i vlečka přes železniční ocelový most, který byl později stržen. Jako vzpomínka na historický přístav zde zůstal cihlový objekt pro přístavního pomocníka, umístěný v jižní části ostrova. Císařská louka byla součástí „potahové stezky“ v době, kdy dopravu na řece proti proudu zajišťovaly koňské potahy. Z toho důvodu se důsledně udržovaly břehy a nesměly v tažení překážet žádné vertikální objekty, tedy ani stromy. Kromě přístavu byla Císařská louka také velmi oblíbeným rekreačním místem pro Pražany. Na zdejším fotbalovém hřišti se v roce 1896 konalo první derby Slavie a Sparty.

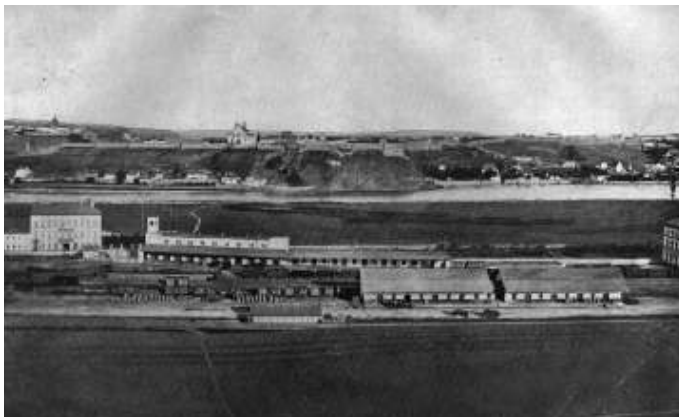
Císařská louka dnes

Ostrov je dnes stále součástí Smíchovského přístavu. Svou funkci si udržel z jednoduchého důvodu: na západní straně ostrova probíhá třímetrový val, který dělá ze slepého ramene

jednu z nejchráněnějších zátok v Praze kam se přesouvají lodě během povodní. K tomuto účelu slouží i stávající pětimetrové valby (k uzavírání větších plavidel). Císařská louka v dnešní době patří především vodákům. Dodnes se tu konají závody kanoistů i veslařů. Sídlí zde jachtklub TJ Císařská louka a další vodácké kluby a to hlavně v jižní části ostrova. Hlavní vodáckou dominantou na Císařské louce je věž pro rozhodčí s tribunou, odkud je dokonale výhled východním směrem do širokého koryta řeky na jachtařské a veslařské závody. K věži je přilepeno zázemí jednoho ze dvou autocampů umístěných na tomto ostrově.

Již výše zmíněný přístup na ostrov se nachází v jižní části po ocelovém příhradovém mostě, kudy mohou přijíždět i automobily. Je to v současné době jediný možný přístup na Císařskou louku (pokud nebereme v úvahu loďní přívoz). Hned za mostem se větví cesty z hlavní komunikace ostrova. Po levé straně se rozkládá struktura houseboatů a na straně pravé jsou objekty jednotlivých vodáckých klubů. Pokud pokračujeme rovně směrem k vyhlášené místní restauraci Cinda, procházíme kolem již zmíněného autocampu a věže pro rozhodčí. Před restaurací se pomalu zvedá protipovodňový val, který zabraňuje výhledu na smíchovskou stranu. Tento pás je v dnešní době oplocený a téměř nepřístupný. Kolem restaurace





historické foto - Císařská louka před vybudování kanálu - konec 19. století



pohled z Císařské louky k Železničnímu mostu na Výtoni



pohled na rozhodčí věž s zázemím - celek



historické foto - Císařská louka po vybudování kanálu - 1922



Císařská louka - vnitřní plochy



Císařská louka - vnitřní plochy

Cinda přecházíme na druhou stranu ostrova, kudy vede cesta až na špičku, kde se nachází přivoz Císařská louka – Jiráskovo náměstí. Podél cesty je poměrně široký zelený pás u řeky se vzrostlými stromy, pod nimiž rádi vysedávají rybáři. Na druhé straně cesty se táhne oplocení soukromých pozemků, na kterých se nachází autocamp, paintballové hřiště, jachetní klub a fotbalové hřiště, které se v současné době mění na golfové odpaliště. Na ostrově se pořádají různé hudební festivaly a jiné kulturní události, které výrazně toto místo ožívají zejména v letních měsících. K tomu přispívá i již zmíněná restaurace Cinda, která nabízí prostor k soukromým akcím jako jsou svatby a oslavy. Je škoda, že tato restaurace funguje pouze v letním období. Vzhledem k celkově zastaralému a zanedbanému stavu, který dle mého názoru doprovází i celý ostrov není nic, co by kromě rybářů a pejskařů Císařskou louku během zimních časů oživovalo.



pohled na rozhodčí věž - detail



pohled z ocelového mostu do plochy přístavu



## VISUTÉ MOSTY V PRAZE



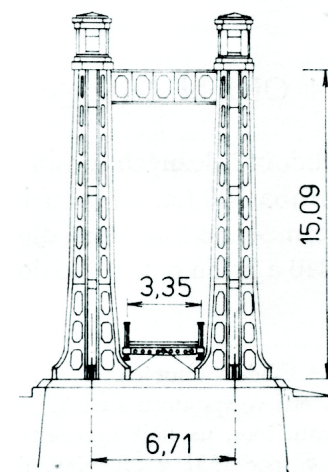
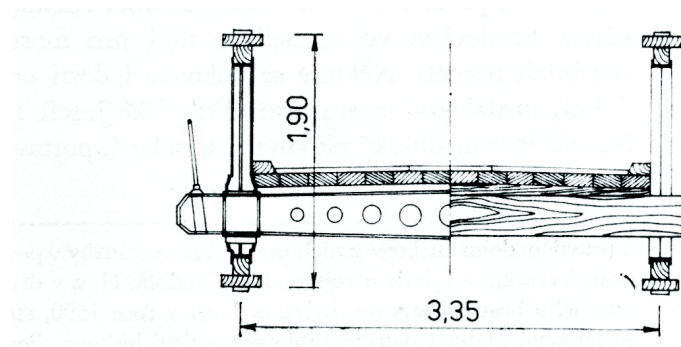
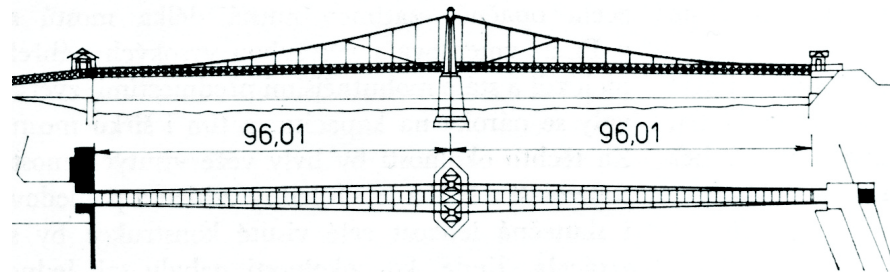
Pokud mluvíme o tom, že by nová lávka měla být co nejvíce transparentní, je velmi důležitá volba charakteru konstrukce. Tou nejprůhlednější konstrukcí je lávka visutá. Na začátku své práce jsem řešil vzájemný vztah visutých (řetězových) mostů a Prahy. V současné době se žádná visutá lávka v Praze nevyskytuje a myslím si, že je to velká škoda. Výjimkou je samozřejmě Trojská lávka, která je ale zavěšena na soustavě ocelových lan v úrovni celobetonové mostovky.

Visutý most by pro Prahu nebyl žádnou novinkou. V historii se jich v Praze objevilo a postupně zase zmizelo několik.

Tím prvním byl most císaře Františka I., který stával na místě dnešního Mostu Legií. Byl postaven v letech 1839 – 1841 dle projektu inženýra Bedřicha Schnircha, v té době velice uznávaného odborníka na řetězové (visuté) mosty. Celková délka řetězového mostu byla 412,74 m a šířka 9 m. Most se skládal ze dvou zcela stejných dílů, oddělených mohutným zděným pilířem na Střeleckém ostrově. Každý z obou dílů mostu měl dvě věže, na nichž byla uložena ve výšce 10,5 m nad vozovkou pohyblivá ložiska mostních řetězů.

Druhý visutý most v Praze byl postaven v letech 1865 až 1868 v ose nynější Revoluční třídy, na místě dnešního Čechova mostu, a nesl jméno císaře Františka Josefa I.. Tehdejší starosta Dr. Bělský vybral mezi soutěžními návrhy projekt od tehdy velmi mladých Angličanů Rowlanda Masona Ordise, Lefeuvre a Maxe am Endeho – architekta. Stavba byla provedena zcela podle původních plánů těchto konstruktérů. Visutý most měl šikmé řetězy, na nichž byl zavěšen mohutný, 2,10 metrů vysoký ztužující plnostěnný železný nosník, který byl současně i mostním zábradlím. Celková délka mostu byla 250 metrů.

Třetím mostem byla Rudolfova řetězová lávka na Klárově spojující Klárov a nynější náměstí Jana Palacha. Tato lávka byla postavena v letech 1868 – 1869 podle projektu doc. E. Schmidta. Lávka měla dvě pole o rozpětí 96,01 m. Na středním pilíři stála litinová mostní brána o výšce 17,5 m. Mostovka byla 3,35 m široká. Ocel pro řetězy a ložiska byla dodána z britského Sheffieldu. Vyústění lávky dodnes připomíná název ulice „U železných lávků“ na malostranském břehu.



dispozice a technické detaily řetězové lávky dle projektu doc. E. Schmidta



Rudolfova lávka na Klárově



technický detail napojení táhel a zavěšení mostovky - Janáčkův most - 1946



Visutý most Františka 1.



Rudolfova lávka na Klárově



celkový pohled na most Františka Josefa - Štefánikův - Janáčkův, v místě dnešního Čechova mostu



## URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ



## Urbanistický koncept Smíchova

Jak bylo na začátku uvedeno, dané místo v podobě současného Smíchova je po stránce urbanismu a infrastruktury velmi problematické. Pokud v dané lokalitě chceme umístit lávku, která spojuje a přemosťuje určité body, je nutné tento problém řešit. Měla by tak vzniknout jasná odpověď na otázku bydlení (oproti zadání architektonické soutěže týkající se obytného mostu).

Návrh urbanistického řešení jižní části Smíchova by jistě bylo samostatnou úlohou diplomové práce, a proto jsem se rozhodl pracovat s již vytvořenou vizí, která seriózně řeší stávající urbanistické a infrastrukturní problémy. V průběhu hledání takové vize jsem byl upozorněn architektem Václavem Králíčkem na urbanistický koncept zpracovaný ateliérem A69 [Boris Redčenkov, Prokop Tomášek, Jaroslav Wertig] ve spolupráci s Erikem Hockem. Autoři řeší svůj návrh racionální blokovou zástavbou, která zahrnuje i řešení současného stavu Smíchovského nádraží včetně rozsáhlého kolejíště a zároveň efektivně využívá celé území jižní části Smíchova. Výrazným přínosem tohoto návrhu je rozhodnutí přeložit Strakonickou ulici do ulice Nádražní, která je i tak v současné době velmi frekventovaná, a uvolnit tak levý břeh Vltavy, což by dané místo zklidnilo. Vzniká tak nová část pražského nábřeží (a využití potenciálu říčního toku v metropoli) ve spojení Smíchovského přístavu a s výhledem na dominantu Vyšehradu. Základní principy tohoto urbanistického řešení jsem použil jako podklad ke svému návrhu nové lávky.

## Poloha mostu

Hlavní osa navrhované lávky spojuje kompoziční osy důležitých staveb na obou březích Vltavy – Podolskou vodárnu a budovu České správy sociálního zabezpečení. Na Podolském nábřeží lávka dopravně navazuje na stávající cyklostezku. Lávka končí v ulici Křížová, v návaznosti na klidovou rezidentní část města, kudy je možno během několika minut dojít pěšky ke stanici metra Radlická. Lávka postupně přechází přes Veslařský ostrov, Vltavu, Císařskou louku, nově navrhované nábřeží na smíchovské straně, Nádražní ulici a kolejíště ústící od Smíchovského nádraží. Cílem je, aby lávka ve svém průběhu „aktivovala“ místa, která jsou v současné době těžko přístupná a důsledně tak přemostila bariéry, které jsou pro pěší a cyklisty těžko překonatelné (i v případě nového urbanistického konceptu Smíchova).

Prvním „aktivovaným bodem“ ze směru z Podolí je Veslařský ostrov, který je v dnešní době v severní části nepřístupný kvůli záložním zdrojům pitné vody. Bylo by vhodné, aby oplocení kolem dané části bylo posunuté do středu ostrova alespoň o šíři cesty. Tímto by na ostrově vznikl uzavřený okruh, který by umožnil sportovní a rekreační aktivity (jízda na kole nebo kolečkových bruslích).

Na Císařské louce tj. v „druhém aktivacním bodě“ vzniká podélně s ostrovem, kolmo na lávku, rozsáhlý zastřešený komplex, který funkčně navazuje na stávající využití ostrova. Tento objekt s náplní zázemí pro přístav a kulturního využití vytváří zároveň pohodlný přístup na ostrov z lávky.

U nového smíchovského nábřeží proniká lávka do „třetího aktivacního bodu“ - urbanistické struktury města. Takový jev můžeme ve větším měřítku pozorovat i na příkladech ze světa, například v New Yorku, kde Brooklynský most na svém konci vnikne mezi objekty. V tomto místě vzniká rampový sjezd a pozvolna navazuje na nábřeží.

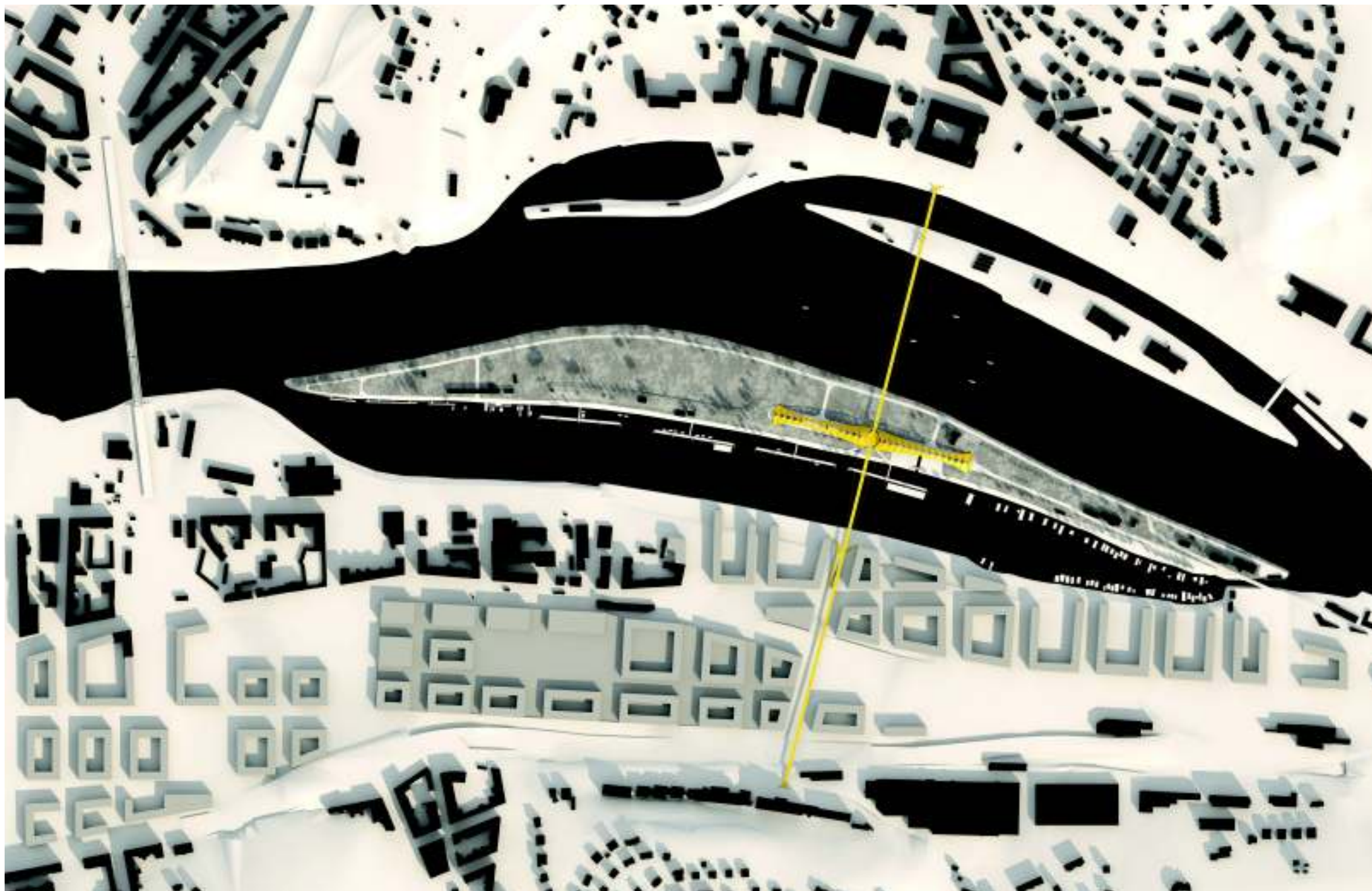


schema - původní urbanistický koncept Smíchova zpracovaný ateliérem A69



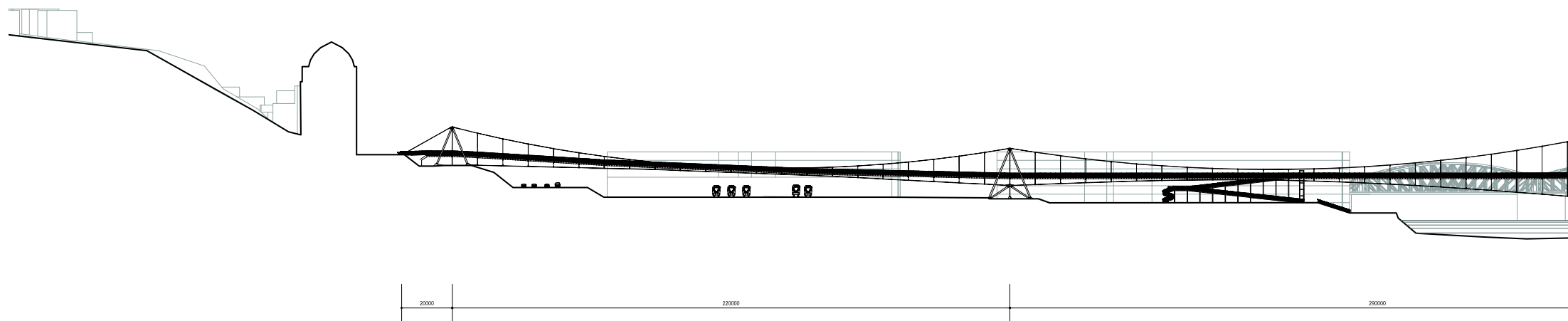
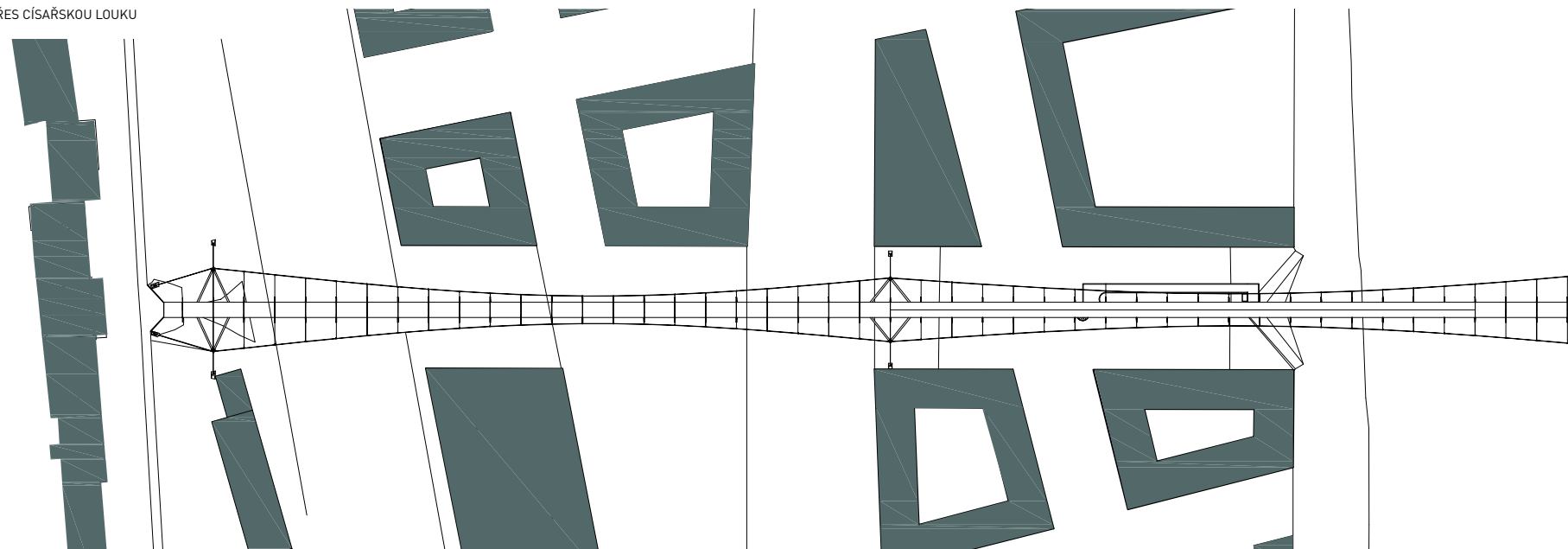
schema - navrhovaný urbanistický koncept ve spojení s lokalizací mostu





situace širších vztahů - 1:4 000

## CHARAKTERISTIKA LÁVKY

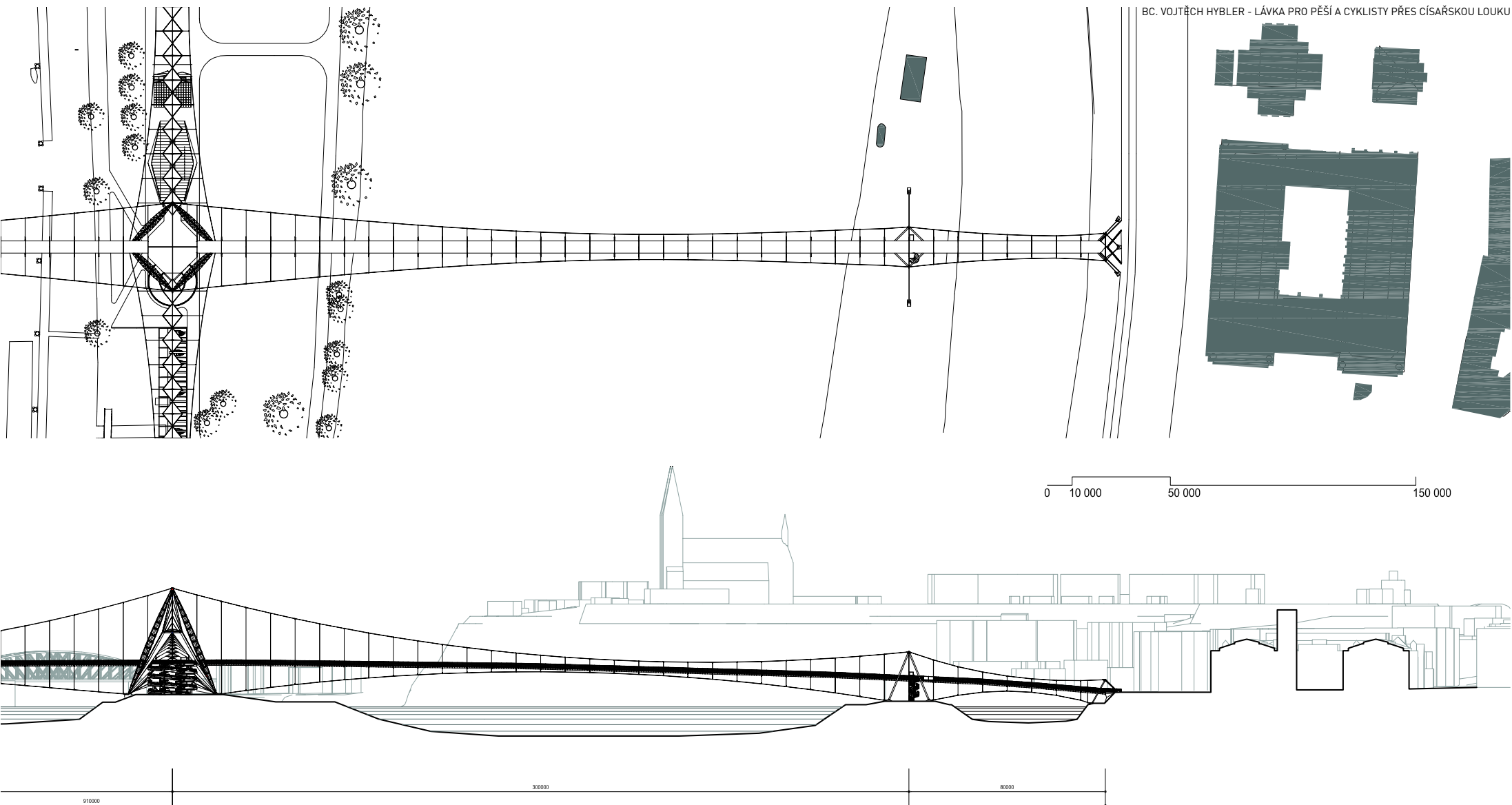


Aby konstrukce svým profilem co nejméně omezovala průhled podél Vltavy, zvolil jsem cestu visuté lávky. Lávka nebude zatěžována dopravní infrastrukturou a to umožňuje použití velmi subtilních ocelových kabelů a na horizontu se tak výrazně projeví pouze tloušťka mostovky a v klíčových bodech vertikální konstrukce. Průběh profilu mostovky společně s vypínací konstrukcí jsou výškově korigovány dle následujících požadavků:

- nástupy na lávku na obou koncích musí být bezbariérové a pozvolna navazovat na místní komunikaci
- nad hladinou nejširšího koryta řeky mezi Veselářským ostrovem a Císařskou loukou musí být alespoň 11 metrů, aby pod ním mohly proplouvat plachetnice
- lávka musí být dostatečně vysoko v místech, kde lávka překračuje komunikace pro osobní a nákladní automobily, tedy alespoň 6,5 metrů.
- výška konstrukce nad kolejíštěm vedoucí ze Smíchovského nádraží musí být minimálně 8 metrů vysoká

Každý konec mostu se nachází v jiné výškové úrovni (rozdíl úrovní je dvacet metrů). Lávka postupně klesá z Křížové ulice směrem na Podolské nábřeží a ve svém průběhu se přirozeně výškově vlní (dle výše uvedených výškových nároků na průjezd nebo podplutí pod konstrukcí). Mostovka se v půdorysu chová jako přímá linie a prochází různými charaktery města. Nejprve nad rušnou komunikací Dobříšské ulice, dále nad vlakovým kolejíštěm, mezi bloky nové zástavby, nad řekou a urbanizovanou zelení Císařské louky a Veselářského ostrova. Půdorysná





rozmanitost mostu by byla zbytečná a naopak by prostorově omezovala například blokovou zástavbu Smíchova. Jednoznačným cílem je spojit oba břehy nejkratší možnou cestou. U visutého mostu by půdorysné vlnění navíc vyžadovalo mnohem masivnější konstrukci mostovky a celkově komplikovanější tvar lávky.

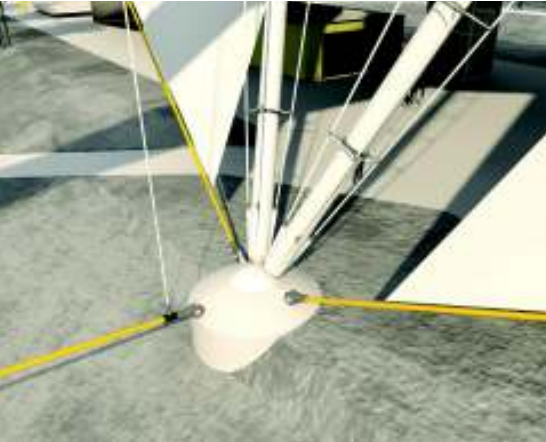
Podpory mostu jsou navrženy tak, aby byly půdorysně co nejméně náročné na zabranou plochu a minimálně omezovaly své okolí. Ocelové pruty následují formu protáhlého čtyřstěnu blízkící se tetraedronu. Tento geometrický útvar jednak umožňuje bodové uložení na terén a zároveň vynáší vzepětí mostní konstrukce. Tetraedron je i zároveň kompoziční geometrické znázornění ohně, které zde vyvažuje opačný živel a tím je voda – řeka Vltava.

V nejdůležitějším „aktivačním bodě“ na Císařské louce vzniká kolmo na lávku struktura objektů sloužících jako doplňující zázemí přístavu a provozy volnočasových aktivit podporující charakter Císařské louky. Celá struktura je zastřešena plachtovou střechou vypnutá totožnou konstrukcí jako je samotná lávka a vytváří tak kompozičně ucelenou formu.

Výrazným inspiračním zdrojem je má osobní zkušenost s námořním jachtingem, plachetnicí Maya. Tato loď neobsahuje žádné estetické ani konstrukční prvky navíc, které by nesloužily jejímu účelu a stejně tak se snažím udržet lávku v technicistním minimalismu. Celková struktura včetně plachtové střechy tak přispívá k atmosféře místních jachetních klubů a marin.

Konstrukční, materiálové a dispoziční řešení je popsáno v následujících kapitolách.

KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ LÁVKY



Jak je již v předchozím textu uvedeno, zvolil jsem druh zavěšené lávky. Základními prvky konstrukce jsou ocelové kabely, prutové podpory ve tvaru tetraedronu a ocelová mostovka, ve-  
tknutá do primárních ocelových trámů. Ty jsou pak zavěšeny na svislých ocelových táhlech napojené na hlavní nosné kabely. Mostovka je detailněji rozvedena v následující kapitole stejně  
jako plachtová střecha.  
Lávka je uložena na pěti ocelových podporách ve tvaru tetraedronu a v kolmém směru na Císařské louce podporují nosný kabel plachtové střechy ocelové pruty ve tvaru „A“. Z hledis-  
ka konstrukční logiky se veškeré síly potkávají v jednom bodě dané části podpory, aby nedocházelo k dalšímu namáhání spojovacího materiálu. Základním konstrukčním rástrem celé  
struktury je deset metrů, což je délka jednotlivých částí mostovky. Tento rastr se pak dělí na rastry dva a jeden metr a je důsledně následován až do rozměrové řady zábradlí.  
Konstrukce mostu byla průběžně konzultována se statikem a odborníky na mostové konstrukce z Kloknerova ústavu.

Princip geometrie lávky a plachtové střechy

V podélném směru lávky vedou dva hlavní nosné kabely, uložené na širších vrcholech tetraedronu - tím je zajištěno vzepětí, které přispívá k tuhosti lávky ve vodorovném směru. Spodní  
vypínací kabel zamezuje zvedání lehké mostovky v důsledku větru. V opačném směru je konstrukce naprosto totožná, ale otočená o 180 stupňů podél vodorovné osy. Plachtová střecha  
zavěšena na jednom vrcholovém kabelu se rozevírá směrem dolů a do stran k dvojici vypínacích lan. Toto je umožněno právě díky geometrické charakteristice tetraedronu (podpor).

Hlavní nosné ocelové kabely

Hlavní nosné a vypínací kabely mají průměr 100 mm a jsou složeny ze svazků paralelních předpínacích drátů obalených v trubce HDPE. Aby jednotlivá lana nebyla příliš dlouhá z hle-  
diska dopravy kabelu na místo (váha a manipulace), jsou rozdělena a napojena v jednotlivých vrcholech podpor pomocí litinových spojek s čepy. V místě, kde kabel není rozdělen, je v  
podpoře navrženo ocelové sedlo, kterým tento kabel přes rádius prochází. Koncové ukotvení mostu je navrženo opět litinovou spojkou k ocelové plotně, která je zapuštěna do betonové  
patky. Předpokládaná celková délka kabelů je kolem 4500 m.

Ocelová vypínací táhla mezi mostovkou (střechou) a hlavními kabely

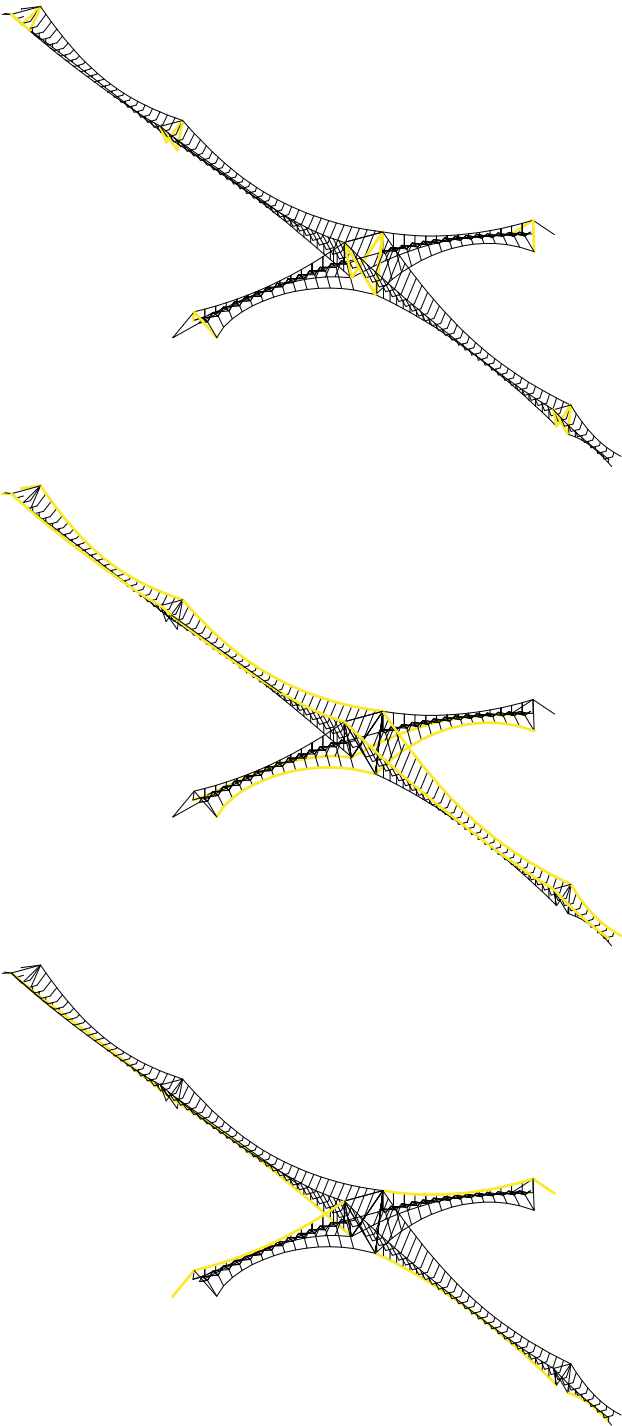
Jedná se o svislá ocelová lana o průměru 50 mm, která jsou u kabelu ukotvena k ocelové objímce a vyvěšují primární konstrukci lávky – ocelové svařované nosníky. Tato lana stahují  
hlavní kabely skrze ocelový trám k sobě a vzniká tak tuhá struktura vypnuté konstrukce.

Ocelové prutové podpory

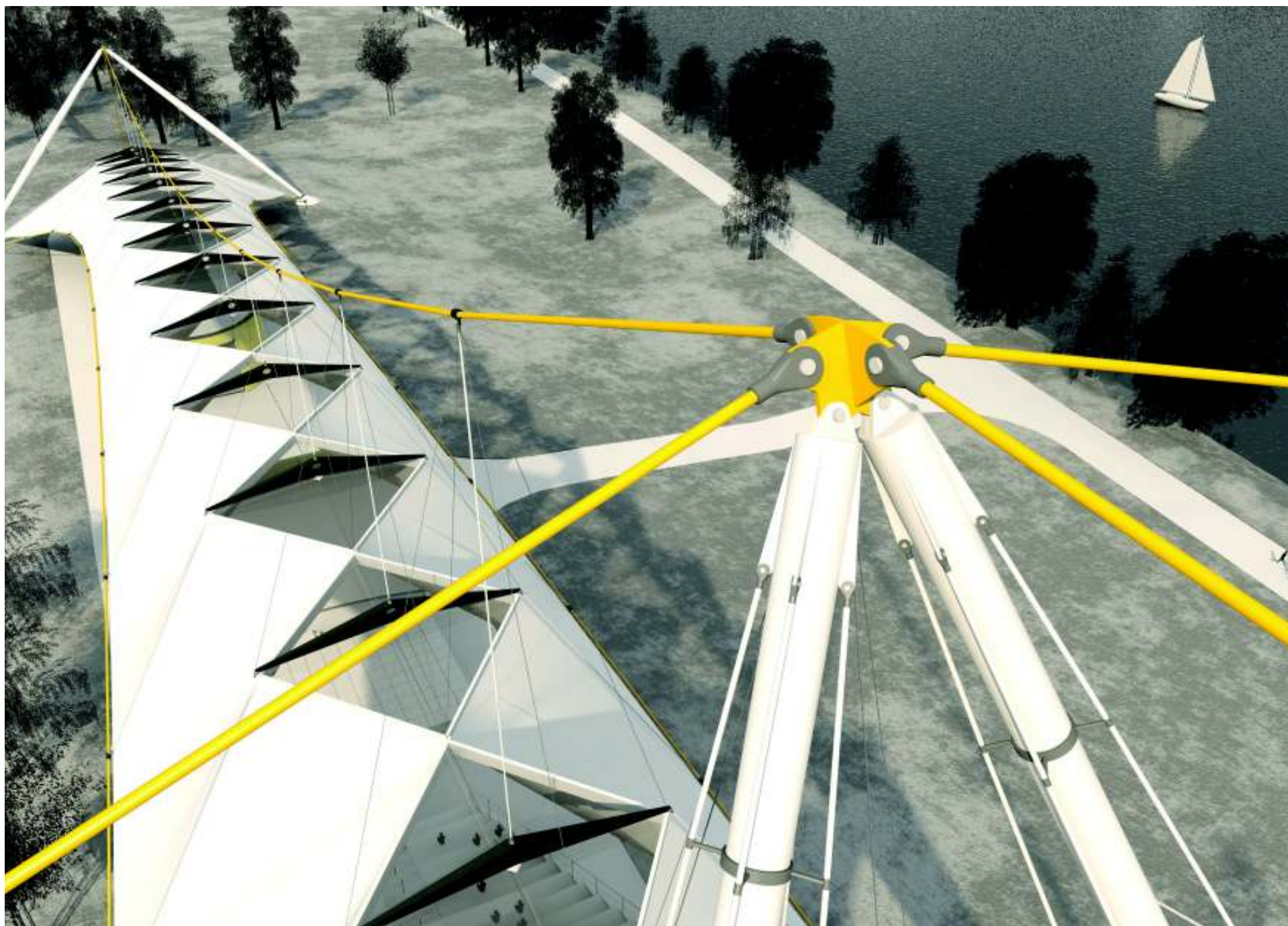
Podpory jsou koncipovány z ocelových trubek o průměru 500 mm. Geometrie je uspořádána hranami čtyřstěnu, (neboli tetraedronu) posazeného na hranu. Trojúhelníková sestava je  
pak vypnutá do stran ocelovými táhly, aby byla konstrukce stabilní. Ocelové trubky jsou spojeny ve styčných tak, aby se osové síly setkávaly v jednom bodě společně s osami sil tažených  
nosných kabelů. Styčníky jsou navrženy z ocelových svařovaných křížů z masivního plechu. Největší podpora nacházející se na Císařské louce je koncipována stejným způsobem s tím  
rozdílem, že stabilita podpory je v příčném směru lávky zajištěna konstrukcí pro plachtovou střechu. Vzhledem k výšce nosného pylonu, který měří skoro padesát metrů, je nutné ocelo-  
vou trubku využít. Trubka o průměru 500 mm je vyztužena ocelovými táhly vypnutými do boku přes ocelové distančníky a tím je pylon odolnější vůči namáhání na vzpěr.

Základové konstrukce

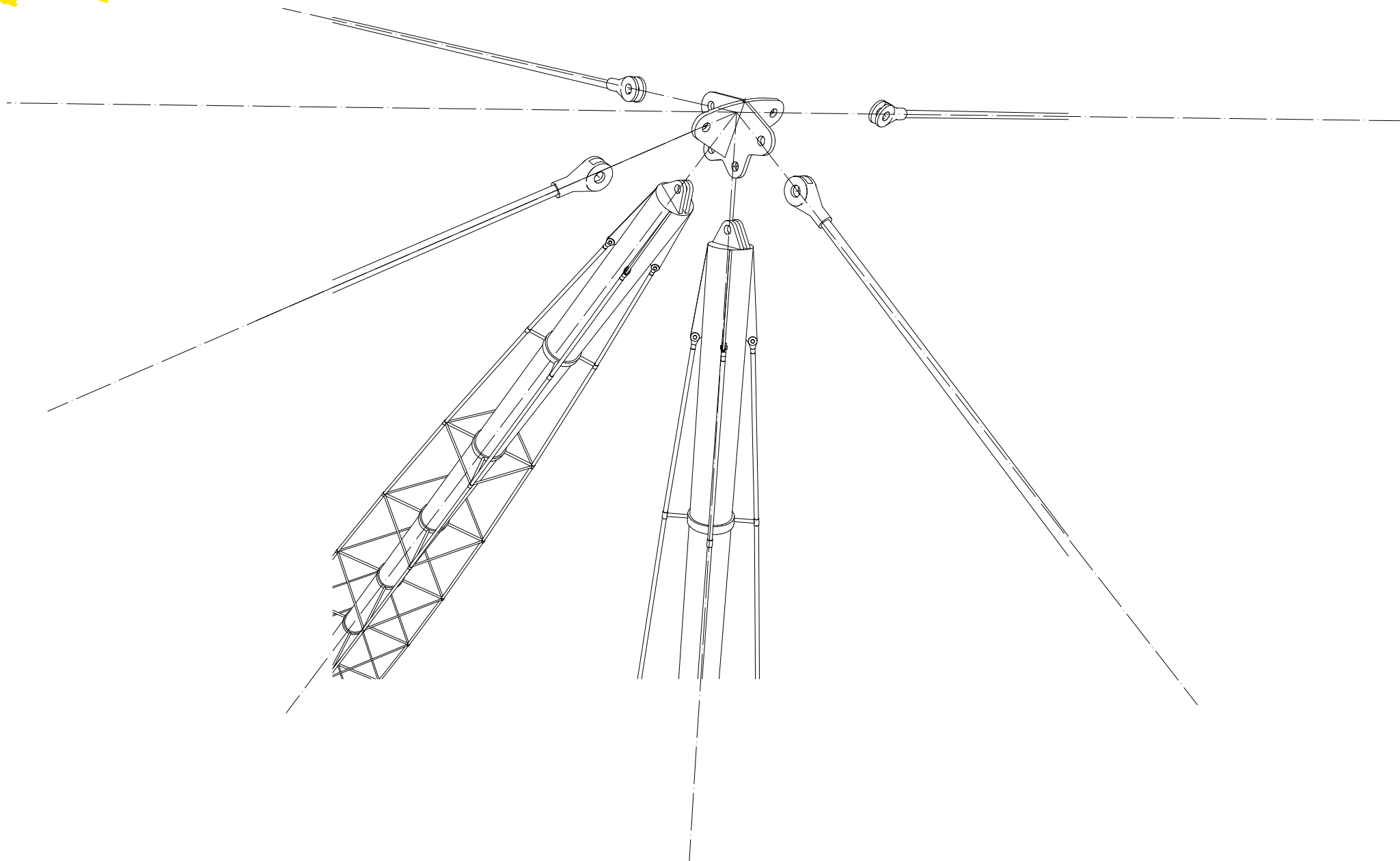
Veškeré zakládání koncových styčnicků je řešeno bodově do železobetonových patek. Hloubka základové spáry je jednak v nezámrzné hloubce, ale zároveň vzhledem k umístění mostu v  
zátopové oblasti musí být patky podporovány mikropilotami pro případ zalití. Zároveň jsou navrhované patky natolik těžké, že odolávají vztlaku vody.







KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ LÁVKY







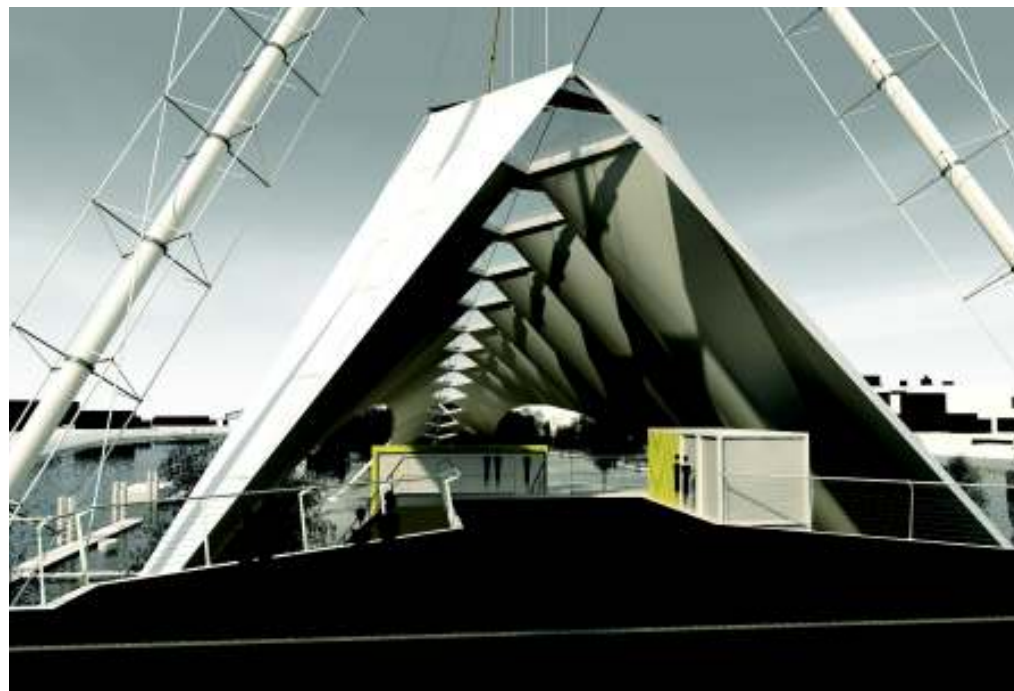
## KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ LÁVKY



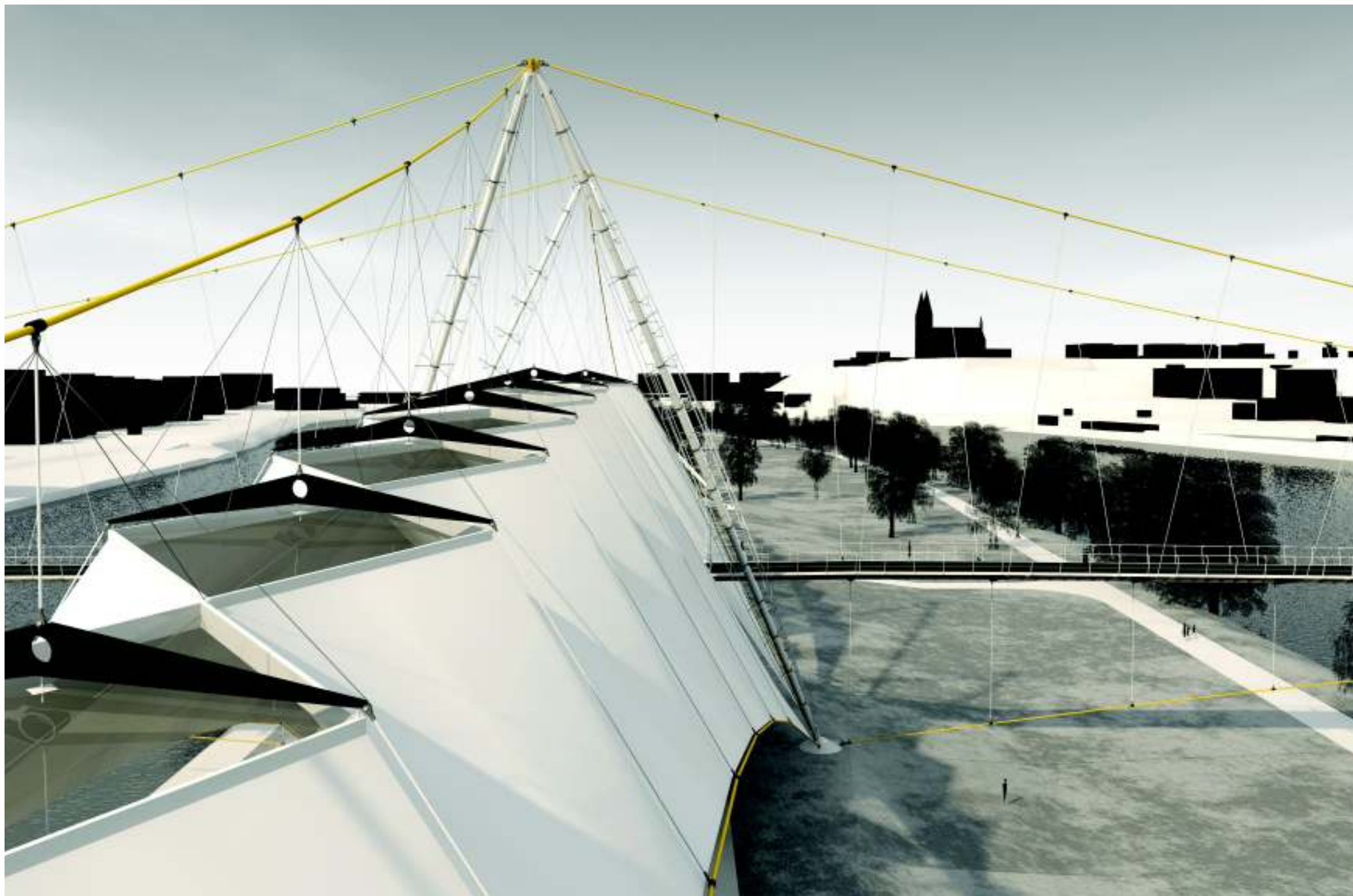
### PLACHTOVÁ STŘECHA

Náplň centra lávky na Císařské louce je zastřešena plachtovou střechou. Je vypnutá mezi spodními vypínacími lany a hliníkovými „strangpressprofily“, do kterých se plachta přichytí přítláčným podélným profilem. U vypínacího lana bude plachta kotvena kruhovým prstencem, kde bude vyztužena několika vrstvami materiálu pro lepší odolnost proti potrhání. S takovým detailem se setkáme i na přídi plachetnice, kde je uchycena tzv. kosatka. Membrána střechy je navržena v bílé barvě a je translucentní. Materiálem plachty je plast, vyztužený skelnými vlákny. Otvory na vrcholu plachty tvořené vyvěšením hliníkové konstrukce pro uchycení membrány jsou vyplněny průhlednou ETFE folií a tím tak přirozeně vznikají světlíky podél celého hřebenu střechy.

Celá konstrukce je vyvěšena pomocí již zmiňovaného litinového nosníku (otočen o 180 stupňů oproti využití na mostovce). Dešťovou vodu ze střechy není možno odvádět klasickým žlabem, aby nedocházelo ke kumulaci vody u podpor. Proto jsou v půdorysném průřezu střechy na úrovni parteru navrženy liniové žlaby, do kterých bude voda přirozeně stékat a bude dále odvedena od areálu.







## ŘEŠENÍ MOSTOVKY

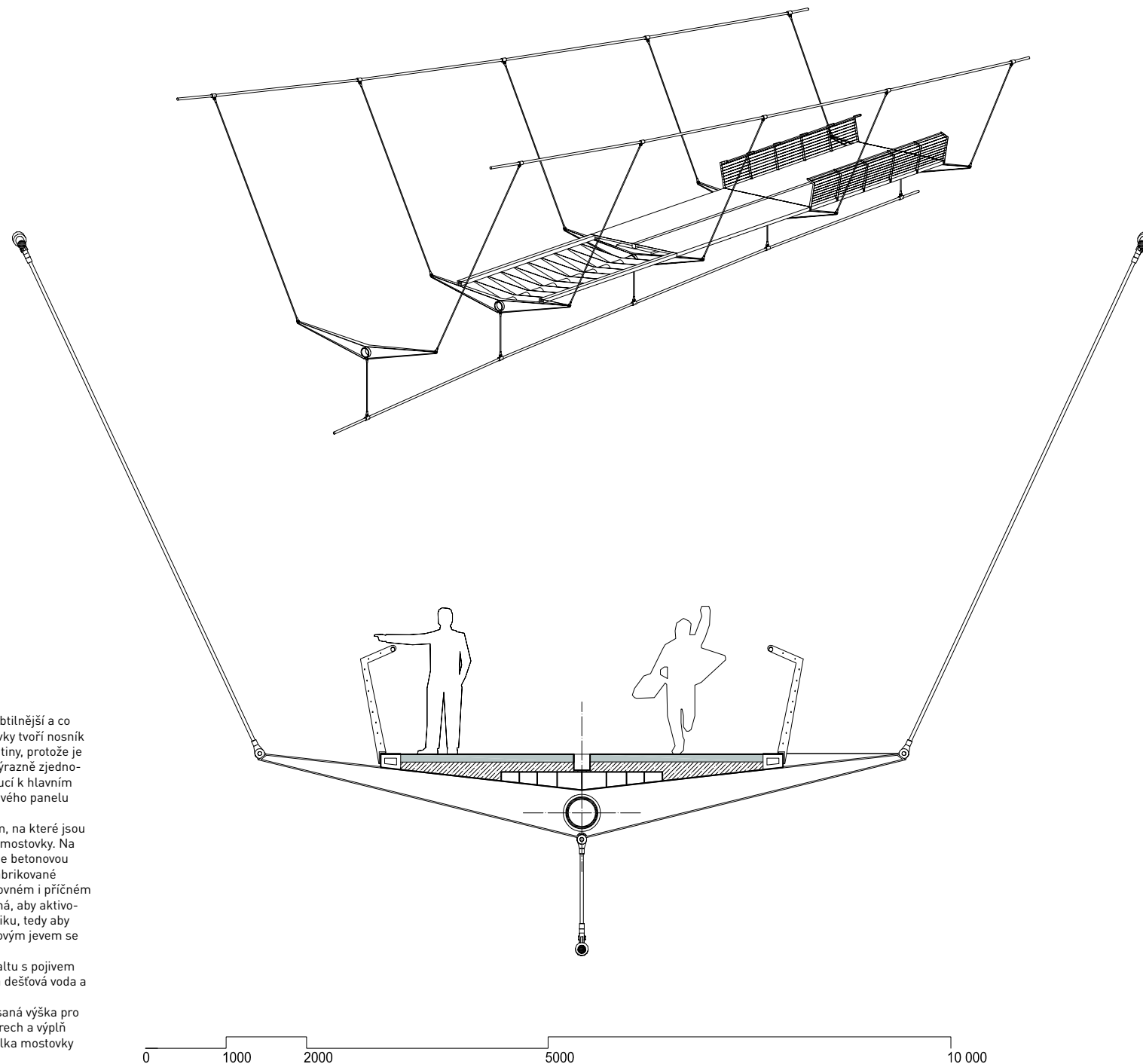


Při koncipování charakteru mostovky jsem se snažil o to, aby byla co nejsubtilnější a co nejméně zabraňovala průhledu do okolí Vltavy. Primární konstrukci mostovky tvoří nosník trojúhelníkového tvaru, který je navržený z tahové litiny. Zvolil jsem cestu litiny, protože je to prvek, který se v celkové konstrukci objeví ve 130ti kusech a odlitek by výrazně zjednodušil výrobu a tím i náklady. Tento nosník je zavěšen na ocelová táhla vedoucí k hlavním kabelům a má uprostřed kruhovou díru s kotvícími prvky pro usazení ocelového panelu mostovky.

Rozpon mezi litinovými nosníky zajišťuje ocelová trubka o průměru 400 mm, na které jsou navařena trojúhelníková ocelová žebra, která do ní přenáší zatížení z krajů mostovky. Na ocelových žebrech je usazená plechová vana, do které se vloží výztuž a zalije betonovou vrstvou tloušťky 200 mm. Tato železobetonová vrstva má funkci spojit prefabrikované panely mostovky v jednolitou desku, která je pak dostatečně tuhá ve vodorovném i příčném směru (aby se most nehoupal). Zároveň je tímto mostovka záměrně zatížená, aby aktivovala konstrukci táhel. Zvýšení hmotnosti má dále zásadní význam na akustiku, tedy aby při výskytu větru lehká konstrukce nerezonovala a nevydávala zvuky (s takovým jevem se můžeme setkat i u plachetnice, když vítr profukuje ráhmem).

Pochodzí plocha mostovky je navržena z Vegecolu, neboli přírodní verze asfaltu s pojivem na rostlinné bázi. V ose mostovky prochází liniový žlab, kterým je odváděna dešťová voda a zároveň opticky dělí mostovku na dva jízdní pruhy.

Zábradlí je ocelové s nerezovým madlem ve výšce 1300 mm, což je předepsaná výška pro mosty sloužící cyklistům. Rozteče sloupků z pásové oceli jsou po dvou metrech a výplň zábradlí je koncipována z ocelových lanek z odstupem 130 mm. Celková délka mostovky činí 910 m.



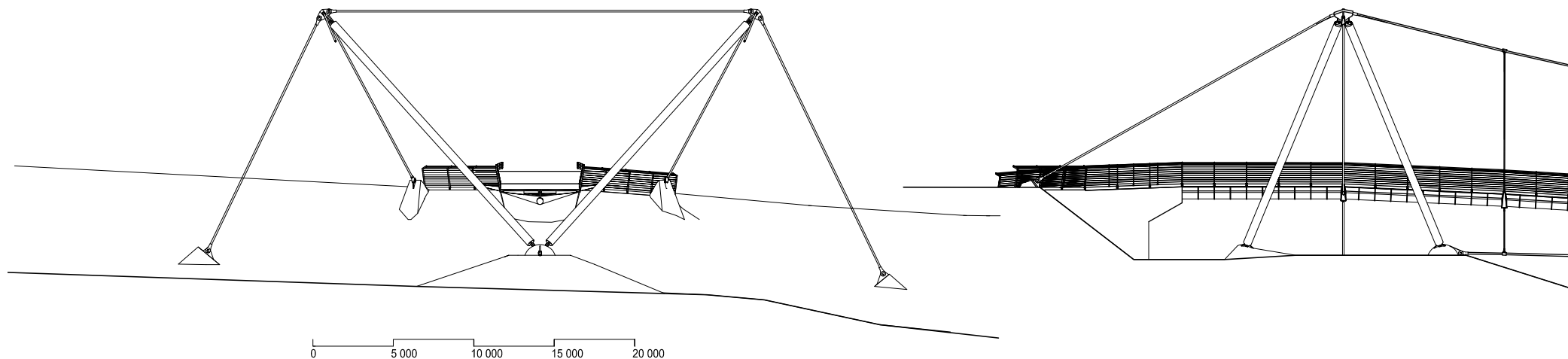


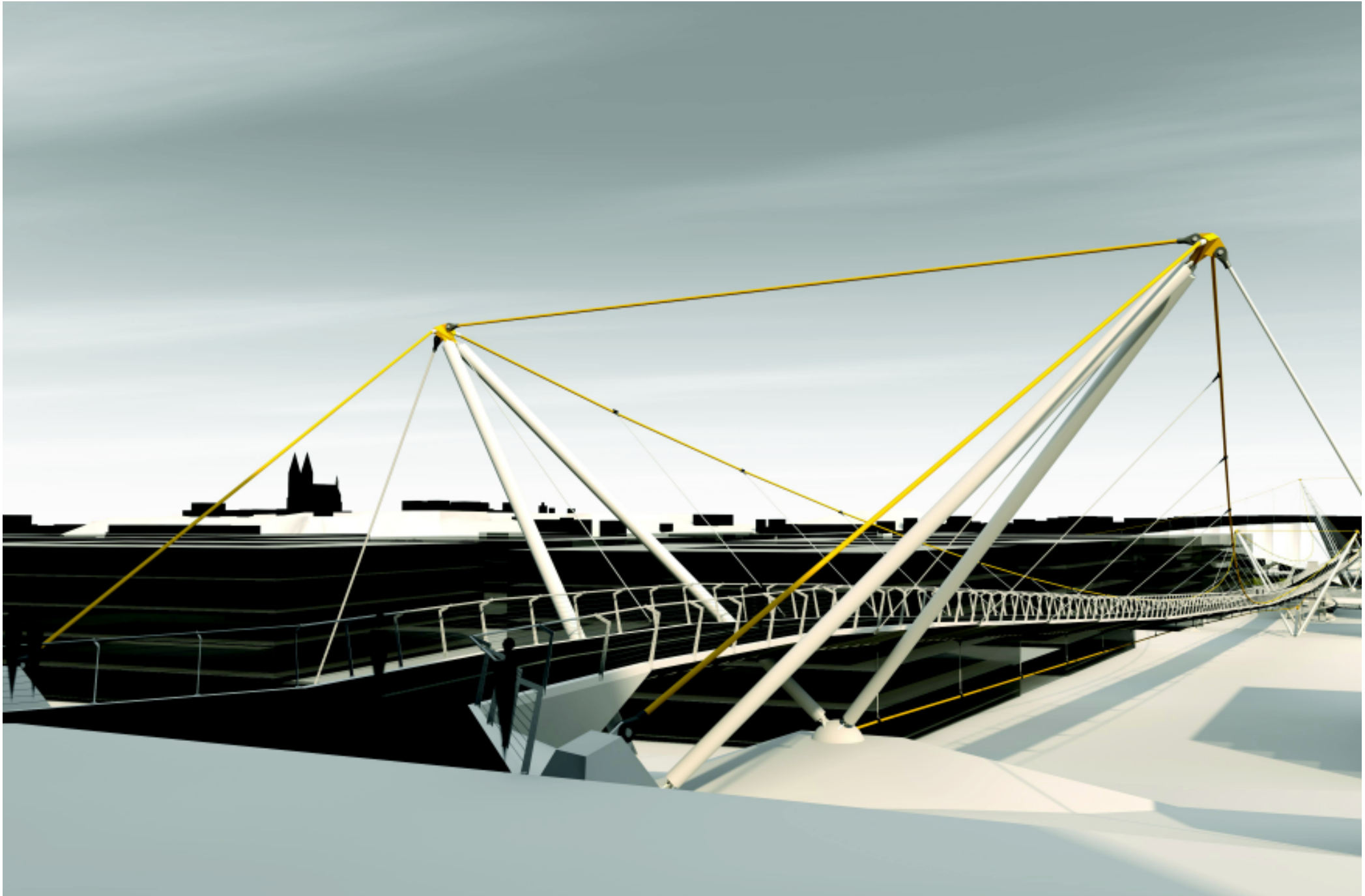


## VSTUP NA LÁVKU Z KŘÍŽOVÉ ULICE



Vstup na lávku z Křížové ulice navazuje na stávající chodník v čele budovy České správy sociálního zabezpečení tak, aby byl přístup bezbariérový. V cestě lávky v tomto místě stojí objekt poměrně zchátralého skladu, který navrhuji odstranit. Podpora zasahuje do stávajícího příjezdu do přílehlého výrobního areálu, a proto bude příjezd přesunut na místo odstraněného objektu pod opěrnou stěnou. Po nástupu na lávku můžeme pozorovat její průběžné vlnění směrem z kopce.

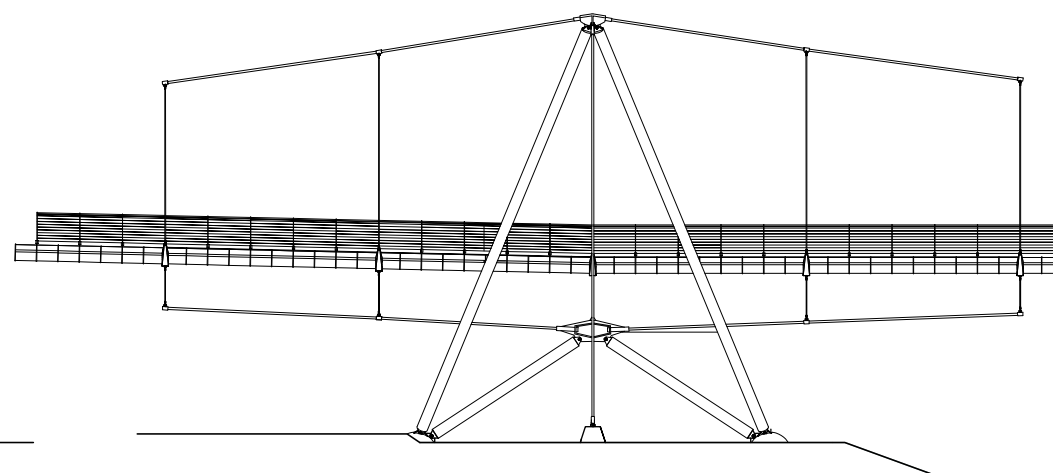
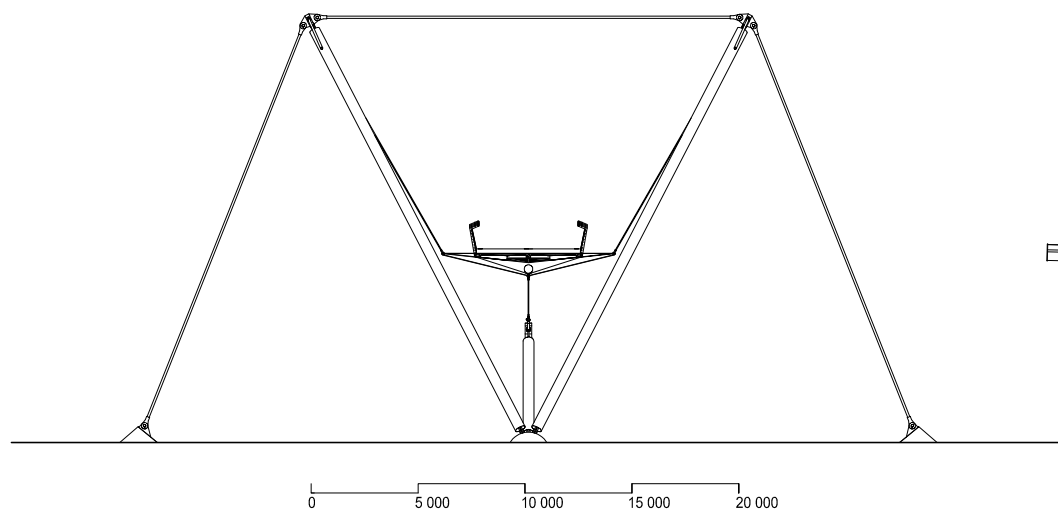




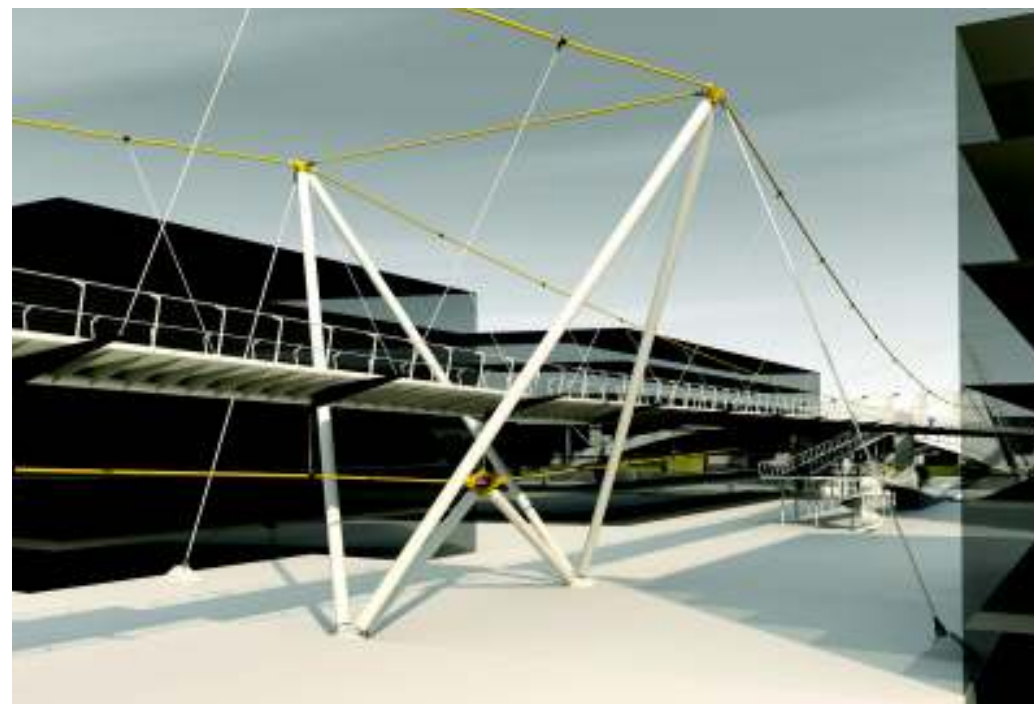
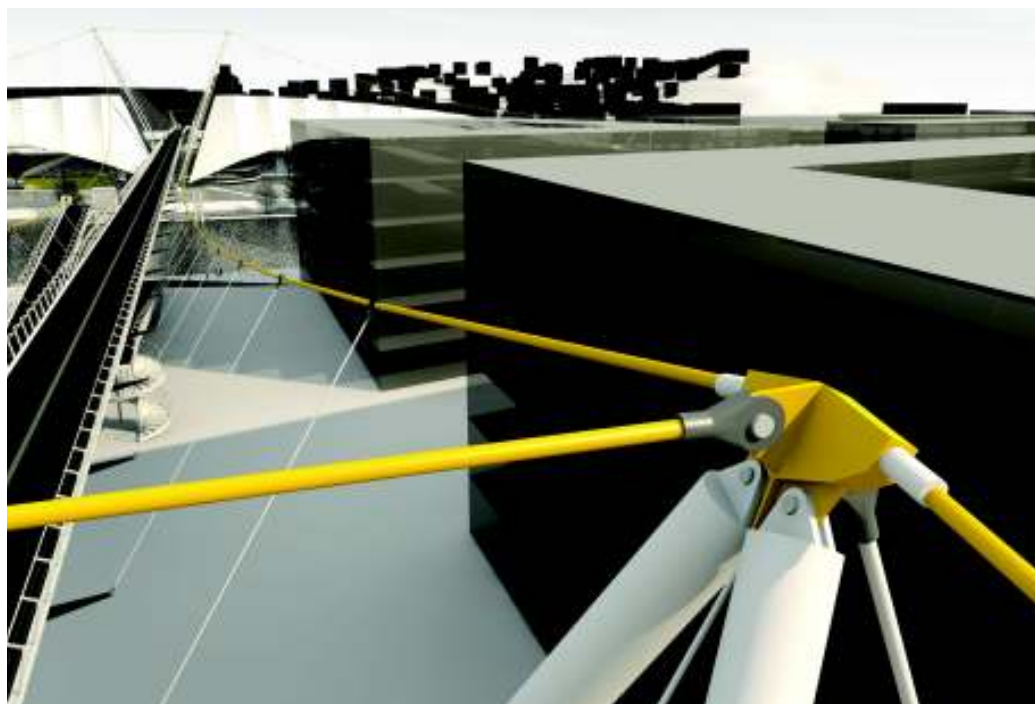
## PODPORA MOSTU NA SMÍCHOVĚ



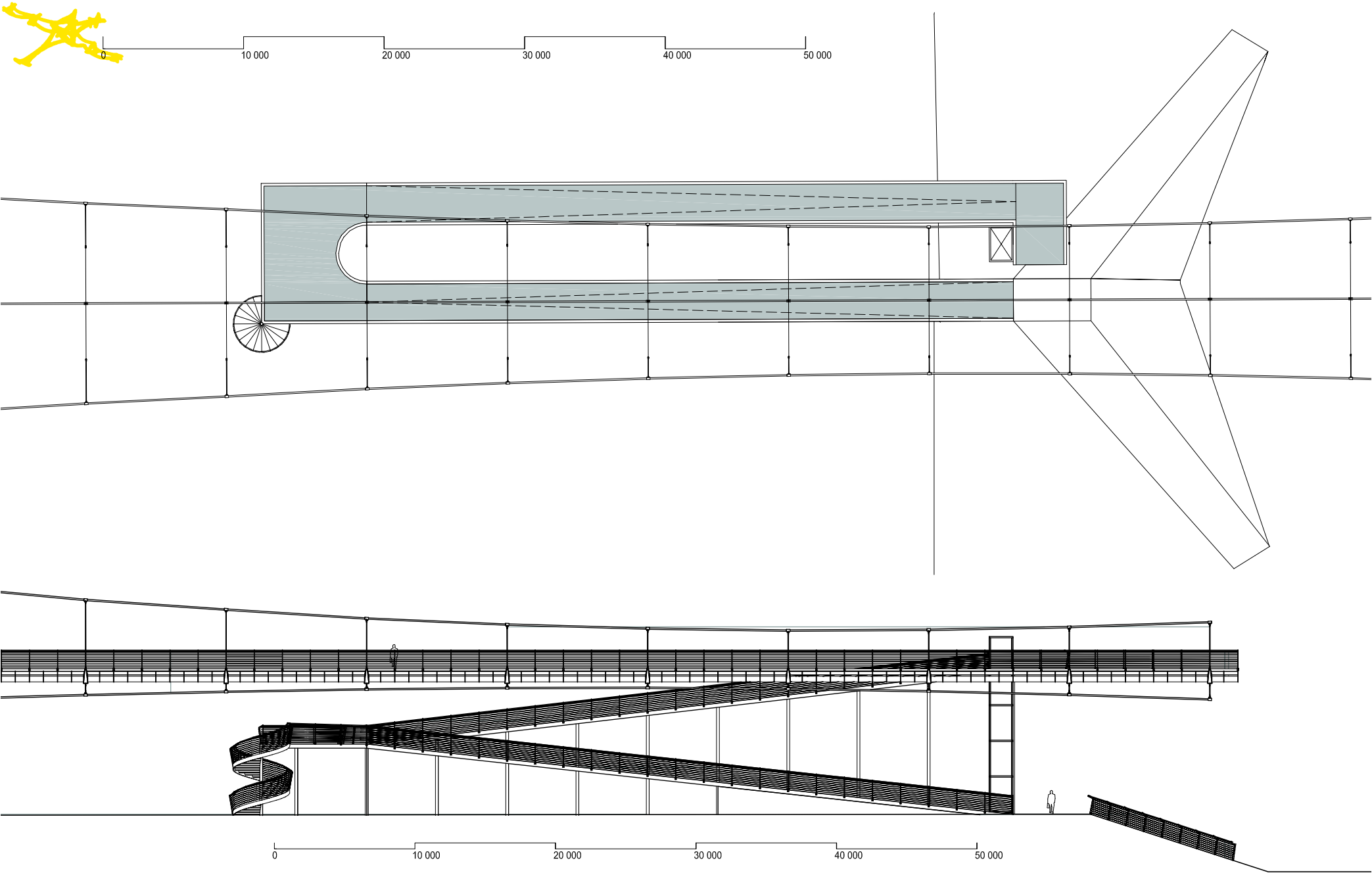
Aby spodní vypínací kabel mostu nepřekážel Nádražní ulici, musel být posunut spojovací bod výše od základové patky. Fixačním bodem je pak ocelová spojka s montážním otvorem. Tím se tato podpora liší od těch ostatních.

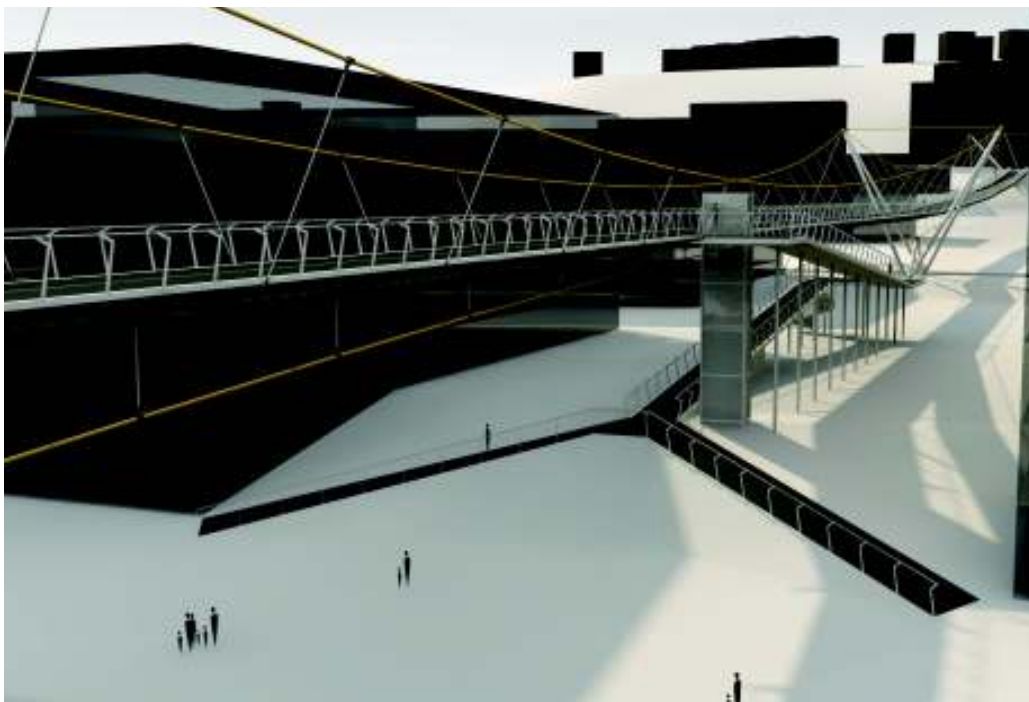






VSTUP NA LÁVKU NA SMÍCHOVSKÉM NÁBŘEŽÍ





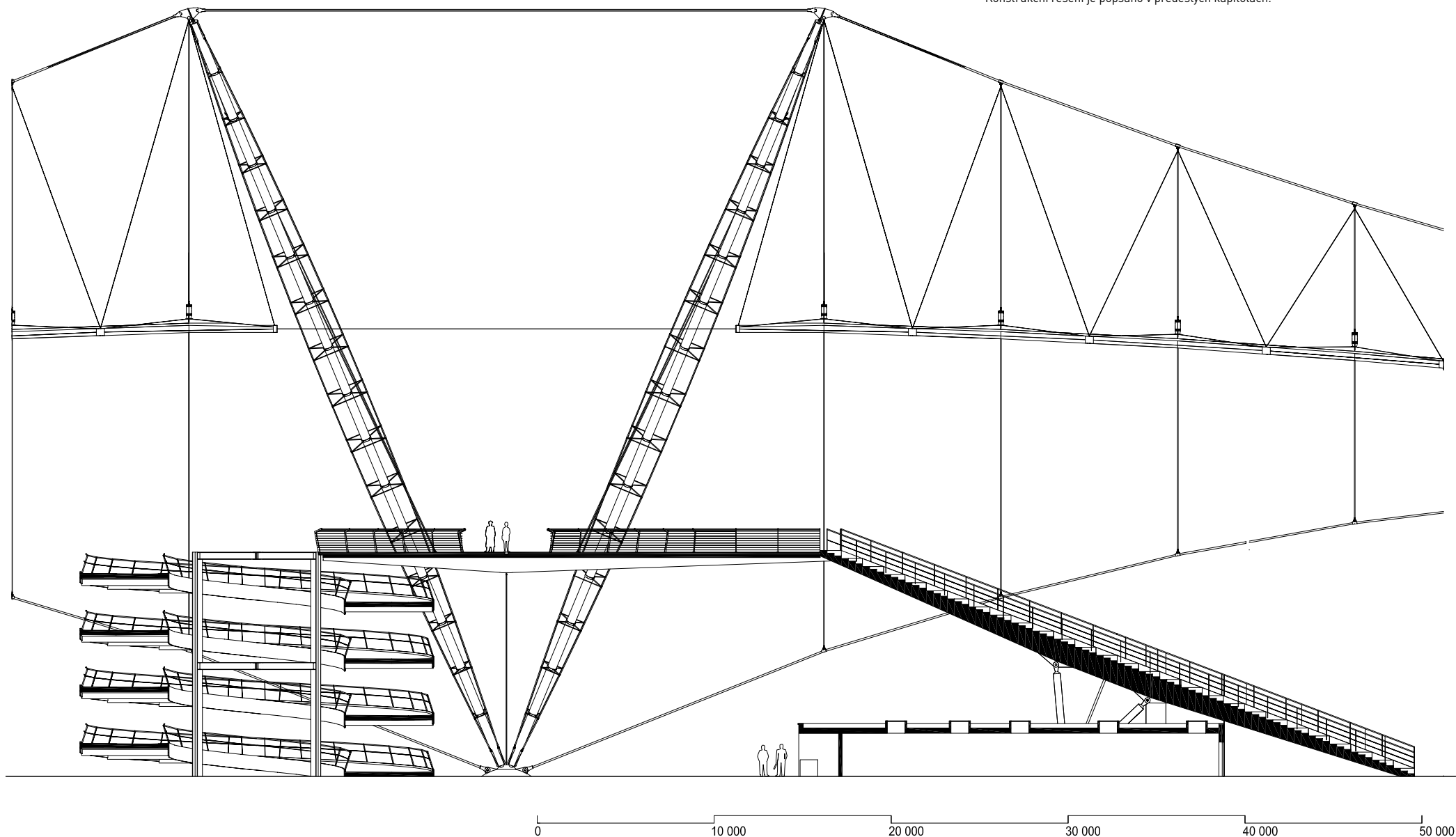
Ve vztahu k nově navrhovanému nábreží navrhují rampový sjezd z lávky, aby po něm mohli sjíždět cyklisté. Pro zkrácení cesty je zde umístěn prosklený výtah. Konec rampy se větví na obě strany nově vzniklého nábreží. Konstrukce rampy je navržena z ocelových sloupů následující modulový rastr mostu, aby prostorově nezatěžovaly místo, které by mohlo sloužit i k dalšímu využití.



## HLAVNÍ PODPORA NA CÍSAŘSKÉ LOUCE

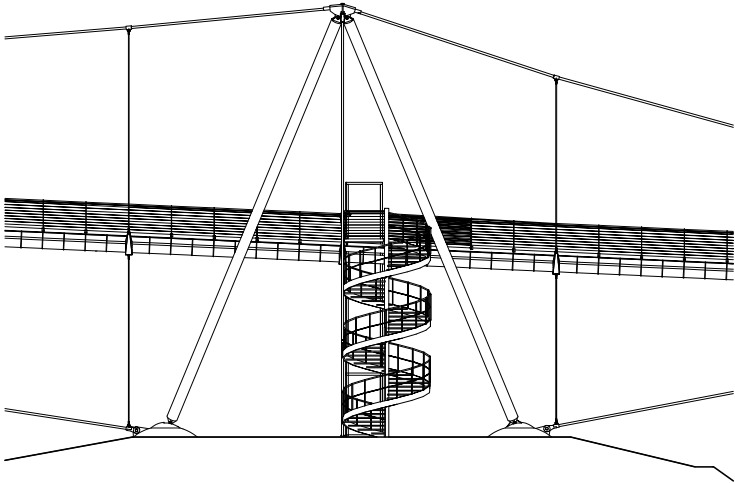
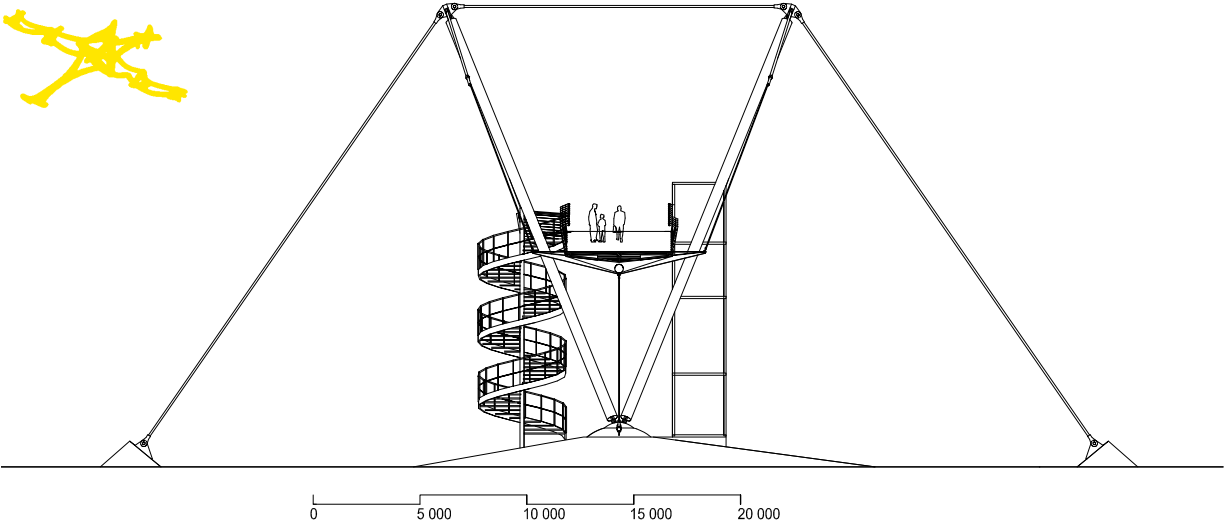


Nejdůležitějším a nejvyšším prvkem celého mostu je centrální podpora umístěná na Císařské louce. Kříží se zde jednak úroveň mostovky s areálem a zároveň se zde otáčí princip průběhu nosných kabelů [viz konstrukční řešení]. Výškový rozdíl mezi mostovkou a Císařskou loukou (12,8m) je překonáván točitou rampou a výtahy, eventuelně schodištěm v hledišti. Centrální platforma v úrovni lávky je rozšířena a tvoří tak rozptylovou plochu, kde očekává větší kumulaci lidí a cyklistů. Z tohoto místa vzniká zajímavý průhled mostem na Pražskou vodárnu a budovu ČSSZ a v kolmém směru do prostorů plachtou zastřešeného areálu. Platforma je zavěšena na nosných ocelových pylonech pomocí ocelových táhel. Konstrukční řešení je popsáno v předešlých kapitolách.

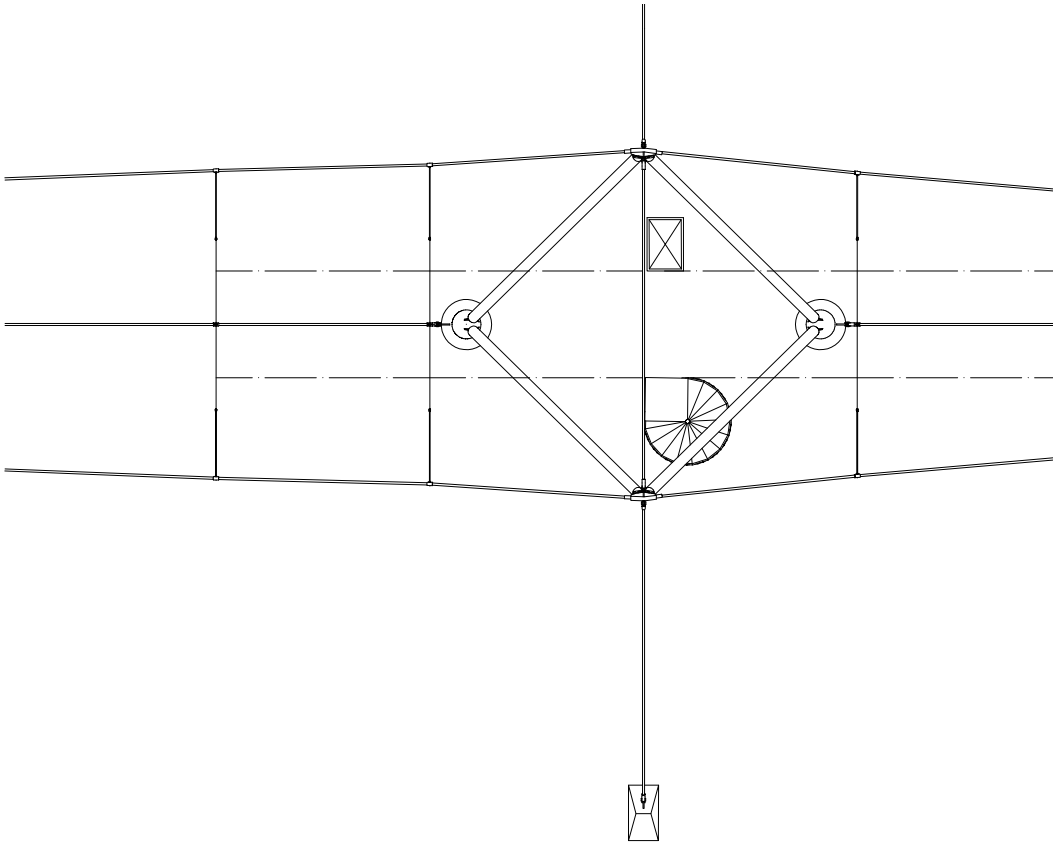




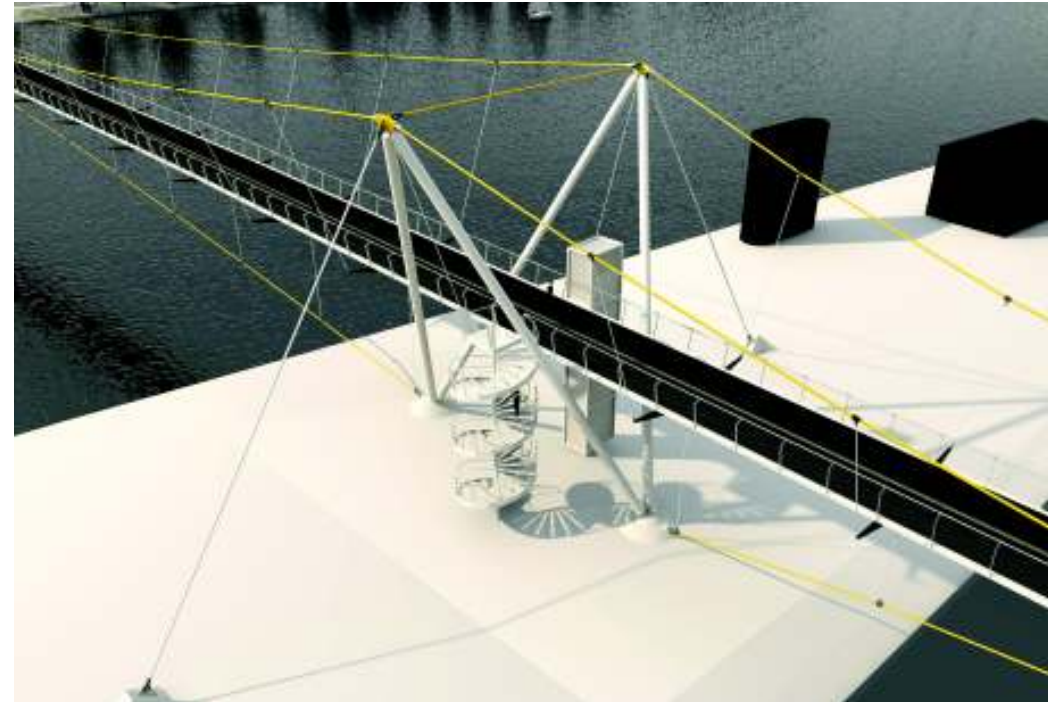
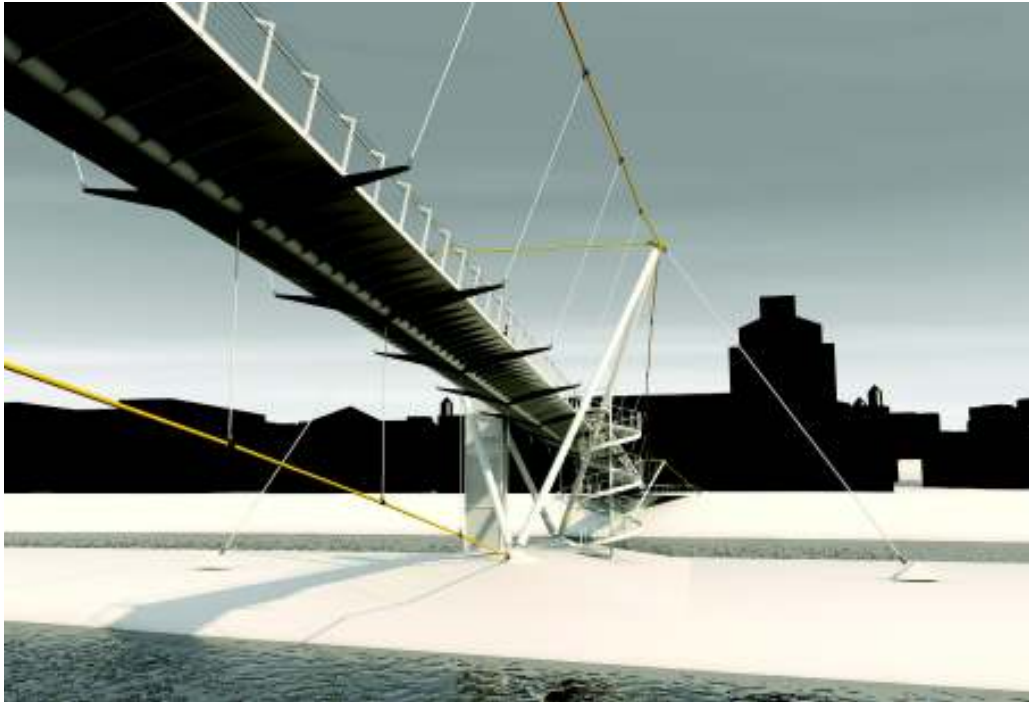
PODPORA A VÝSTUP NA VESLAŘSKÉM OSTROVĚ



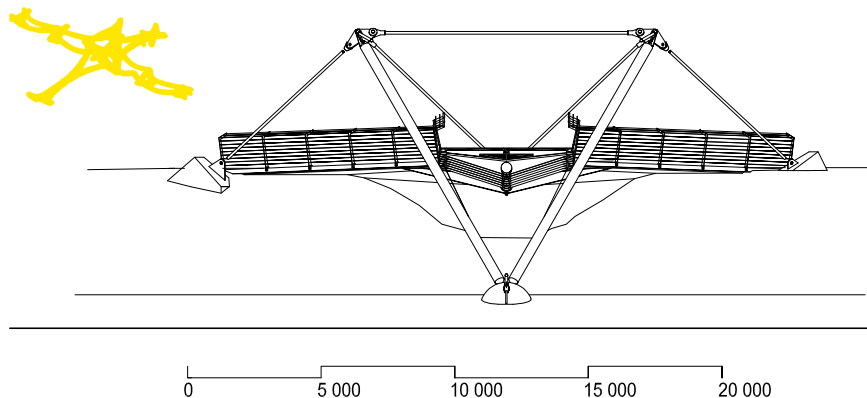
Podpora na Veslařském ostrově je geometricky stejná jako ty předešlé. Navíc ale v sobě zahrnuje točité schodiště a výtah. Vzhledem ke chráněnému území pitné vody jsem nechtěl místo zatěžovat rampou. Bezbariérovost je zde řešena výtahem. Výška mostovky v daném místě je určena náběhem od Podolského nábreží, aby mezi Veslařským ostrovem a Císařskou loukou byla dostatečná výška pro průplav plachetnice.



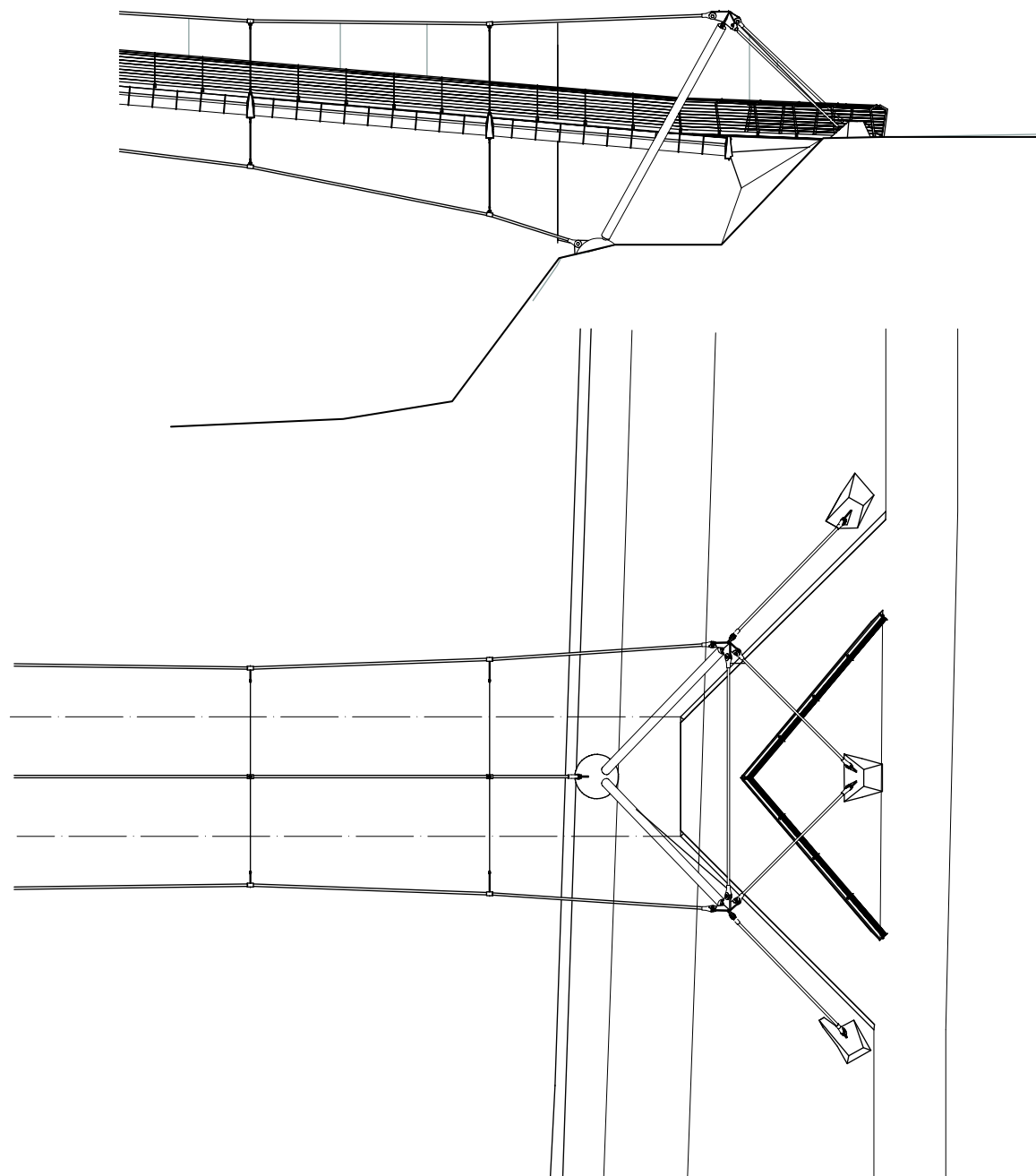


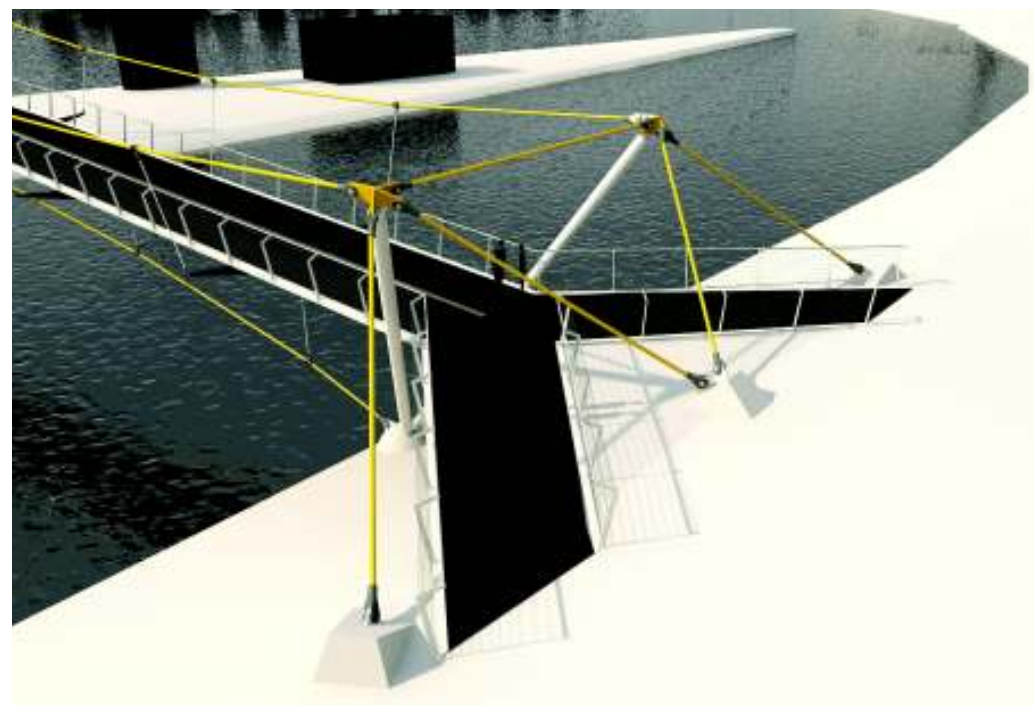


## VSTUP NA LÁVKU Z PODOLÍ



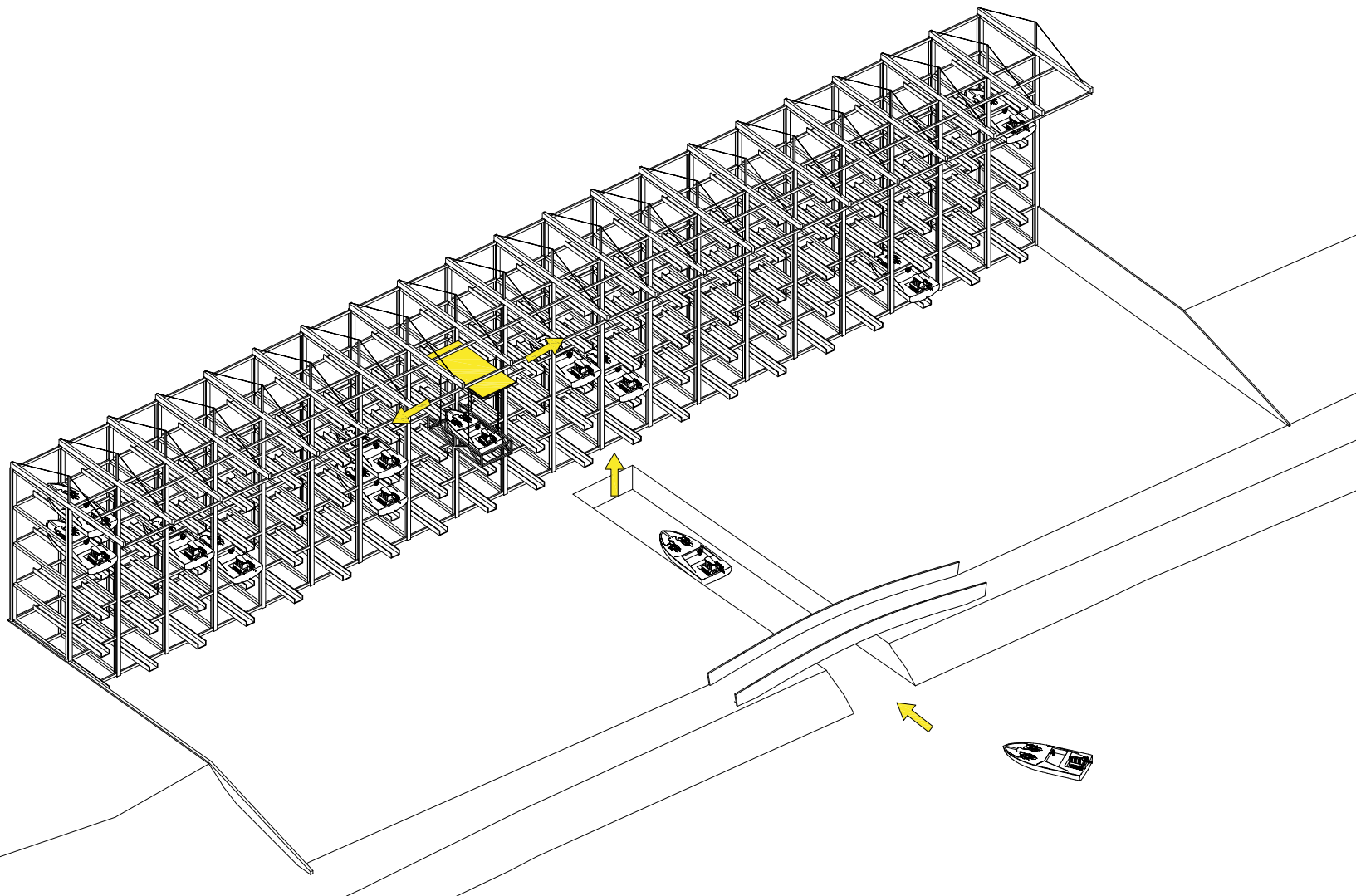
Vstup na lávku je z Podolského nábřeží v ose jedné z hlavních budov Pražské vodárny a větví se do směru ulice. Jednak pro příjemnější nájezd z navazující cyklostezky a zároveň z důvodu bezpečnosti – lávka se svažuje směrem do tohoto místa a hrozila by při neopatrném sjezdu srážka s automobilem jedoucím po Podolském nábřeží. Opticky je vstup na lávku od vozovky oddělen čtveřicí kabelů, které vypínají zbylou konstrukci. Pod mostovkou kolmo prochází cesta po náplavce a zároveň je zde velmi málo místa na podporu, proto jsem zvolil konstrukci ve tvaru „V“, která nijak cestu neomezuje.







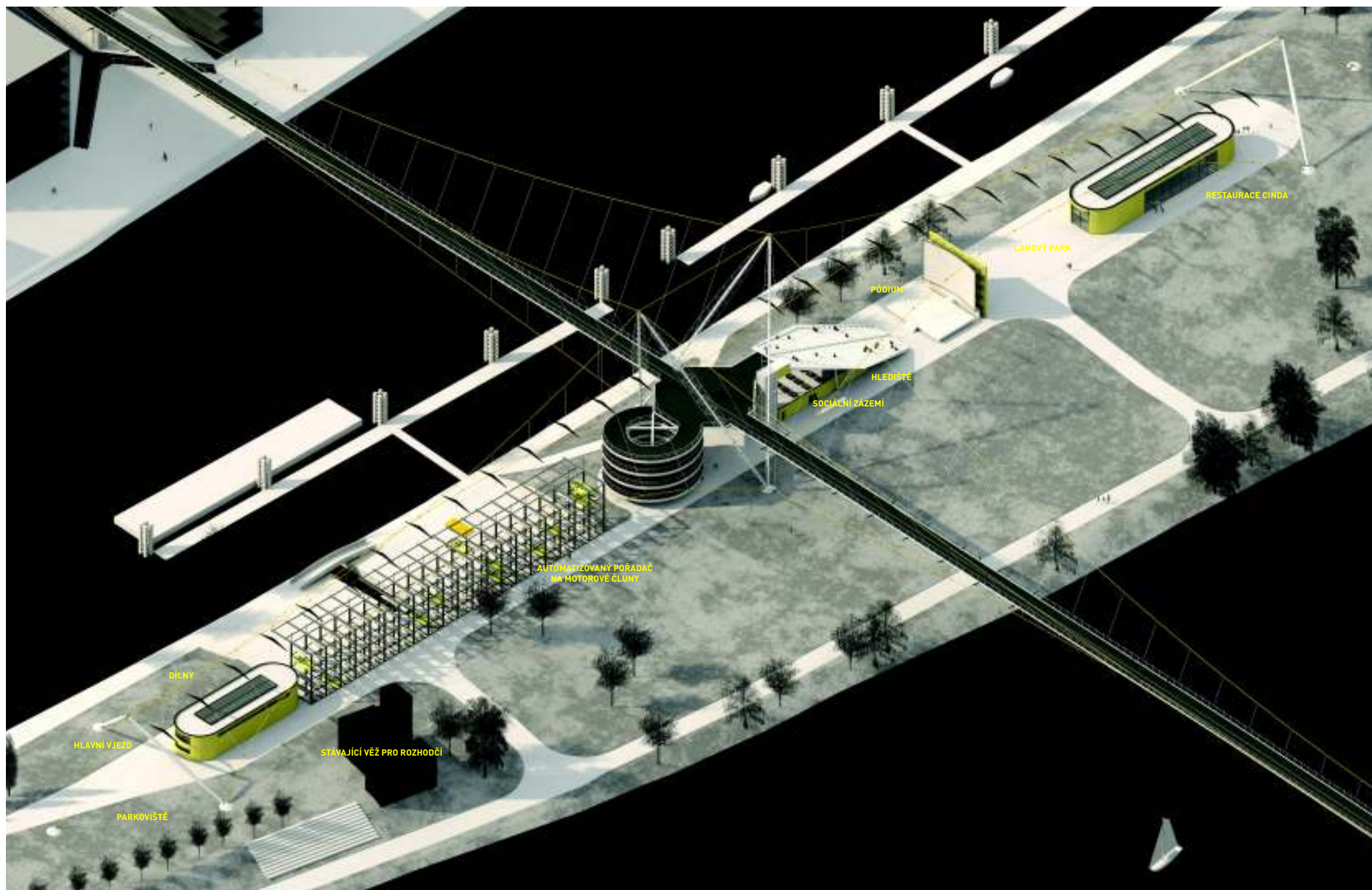
## CENTRUM LÁVKY NA CÍSAŘSKÉ LOUCE



Téměř celý ostrov je koncipován ze soukromých pozemků a tudíž nelze s oblastí pracovat jako s otevřenou veřejnou zelenou plochou sloužící jako park. Je ale důležité, aby byla alespoň zpřístupněna cesta podél přístavu, navázala na již dostupnou cestu na východní straně ostrova, a tím se uzavřel okruh, jehož centrem je navrhovaný komplex ve středu nové lávky a Císařské louky. Na severním cípu ostrova by pak byl nadále přístupný přívoz a zároveň se v tomto místě uvažuje s transbordérem mezi ostrovem a smíchovským nábřežím. Navrhovaný objekt na Císařské louce působí jako hlavní kulturní „aktivátor“, který shrnuje dosavadní funkční náplň ostrova. Střed jeho polohy v podélné ose je určen navrhovanou lávkou a nachází se přibližně v polovině ostrova. Severní část komplexu zabírá téměř celý pozemek stávající Cindy. Celá tato část areálu ovšem nabízí prostory právě tomuto majiteli, který by tak mohl poskytnout Cindě větší úroveň a rozšířit svou funkci kromě pořádání večírků, festivalů, svateb a provozování lanového parku také o letní kino a divadlo. Zastřešení areálu zároveň umožňuje provoz při nepříznivém počasí. K celkovému oživení ostrova v zimním období by přispívala možnost celoročního provozu nové restaurace. Východně od Cindy je volná rozptýlová zelená plocha, která poskytuje další prostor v případě pořádání větších festivalů. V jižní části zastřešeného areálu se nachází doplňkové zázemí stávajícího přístavu. Toto zařízení obsahuje opravnu pro malé lodě a především automatizovaný sklad motorových člunů, který řeší stávající situaci různých „poházených“ lodí na nepřístupném opločeném břehu. Jednotlivé objekty jsou popsány v samostatných kapitolách.

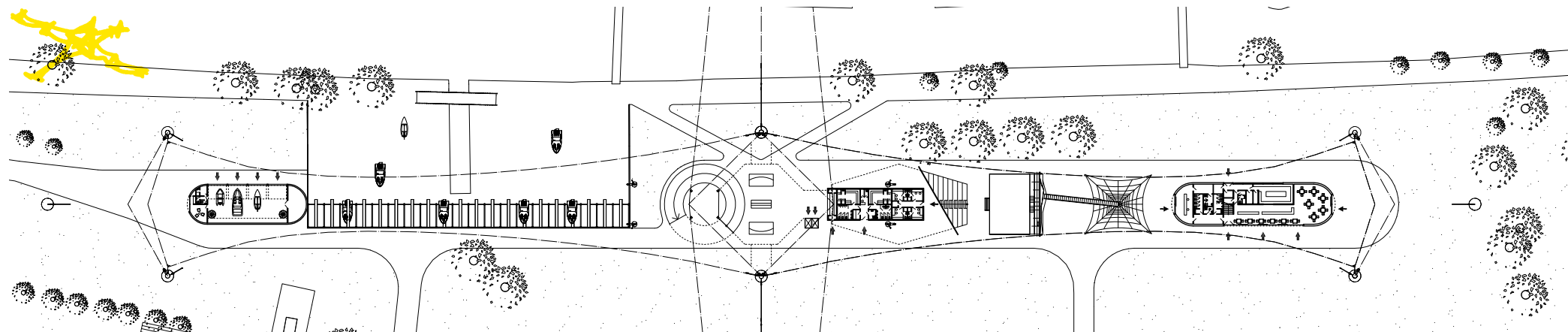
V místě areálu je navrhován rozsáhlý násyp, který vyrovnává výškový rozdíl terénu mezi plochou ostrova a protipovodňovým valem podél přístavu. Násyp vytváří rovnou plochu a hlavně chrání areál proti povodním.

Aby nedocházelo k větší kumulaci automobilové dopravy vzhledem k předpokládanému nárůstu návštěvníků, navrhuji u vjezdu do komplexu velkokapacitní parkoviště pro 150 automobilů. Povolení k vjezdu by měli majitelé pozemků umístěné za areálem, ti ostatní by po příjezdu na Císařskou louku pokračovali od tohoto parkoviště pěšky nebo na kole. Toto parkoviště zabírá místo stávajícího autocampu. Vzhledem k tomu, že se na ostrově už jeden (mnohem větší) vyskytuje, rozhodl jsem ho zrušit včetně jeho zázemí nalepeného na věž pro rozhodčí, kterou v návrhu zachovávám.

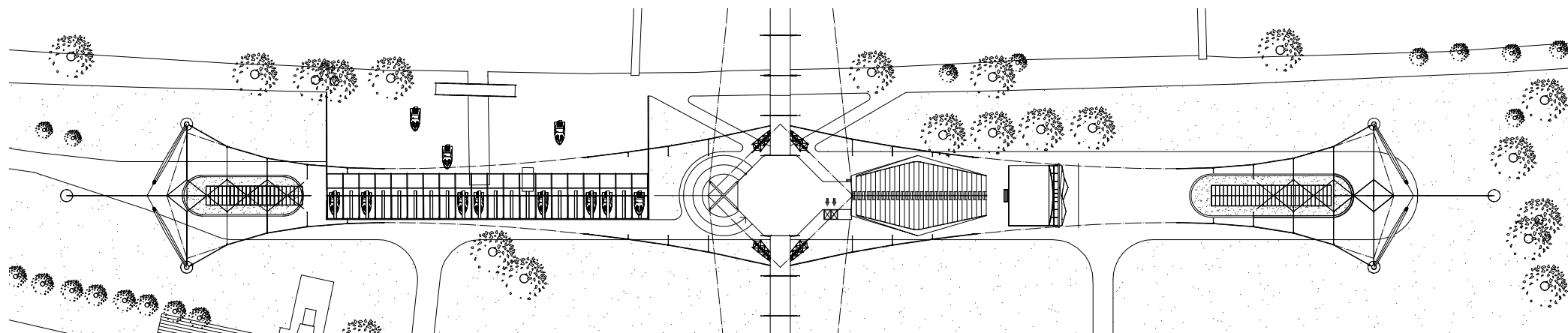


axonometrický pokled s popisy

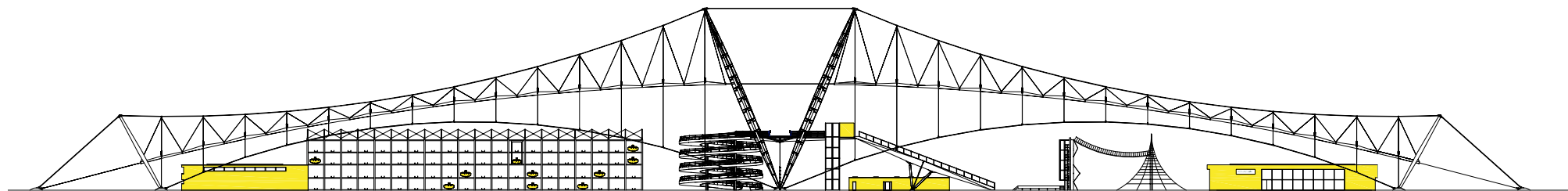
CENTRUM LÁVKY NA CÍSAŘSKÉ LOUCE



SITUACE PARTERU

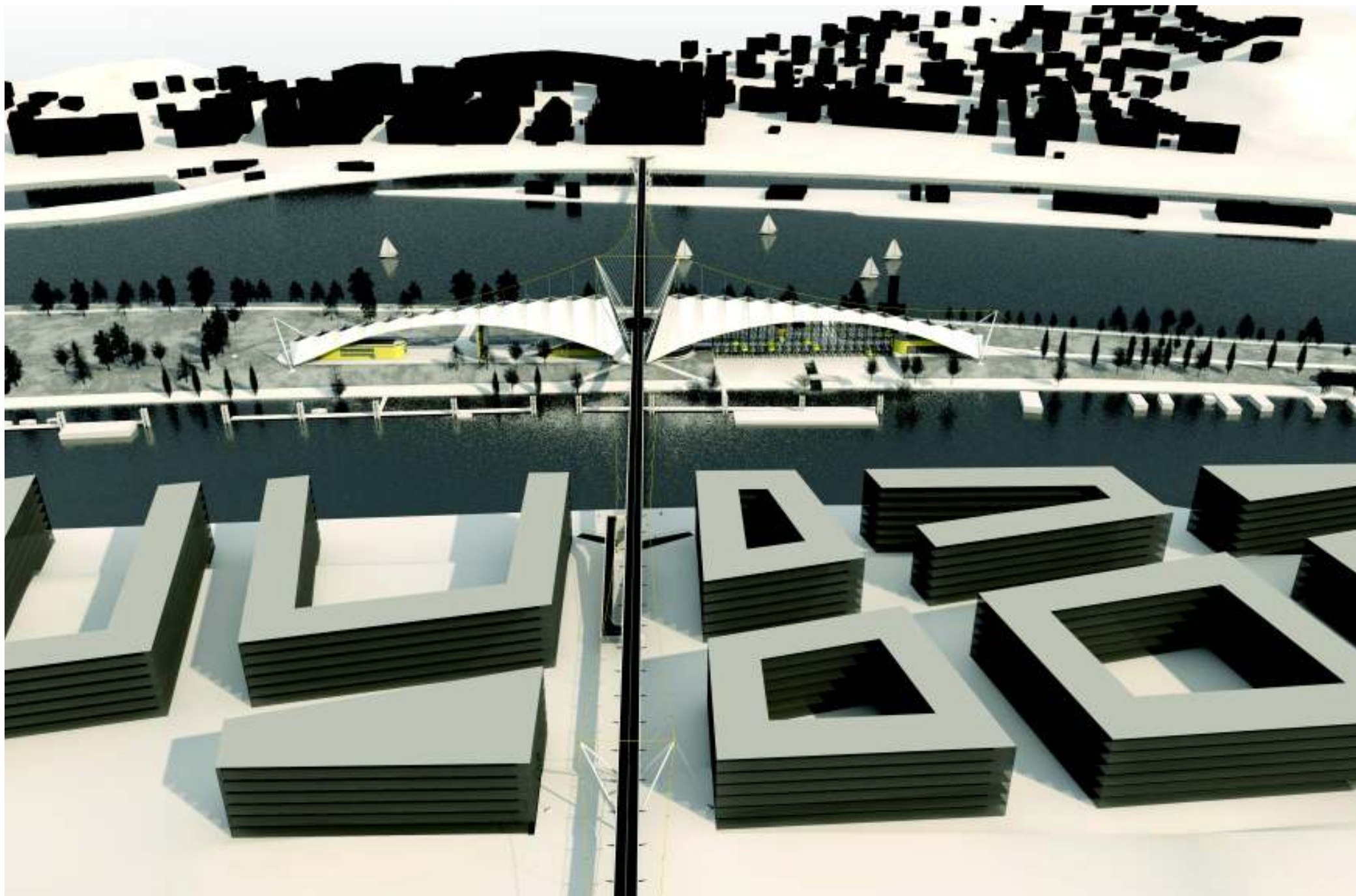


SITUACE NA ÚROVNI LÁVKY



ŘEZ AREÁLEM





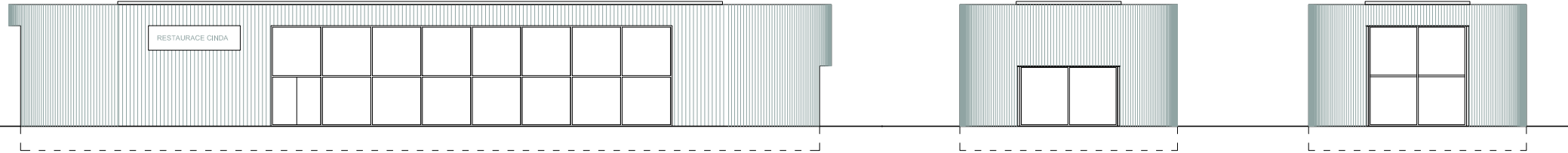
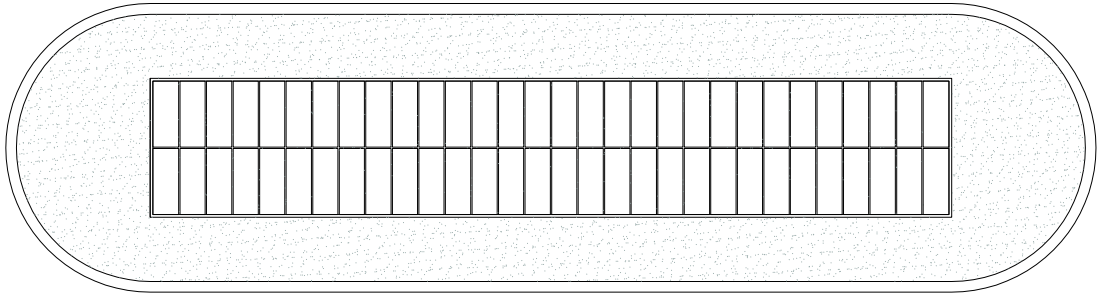
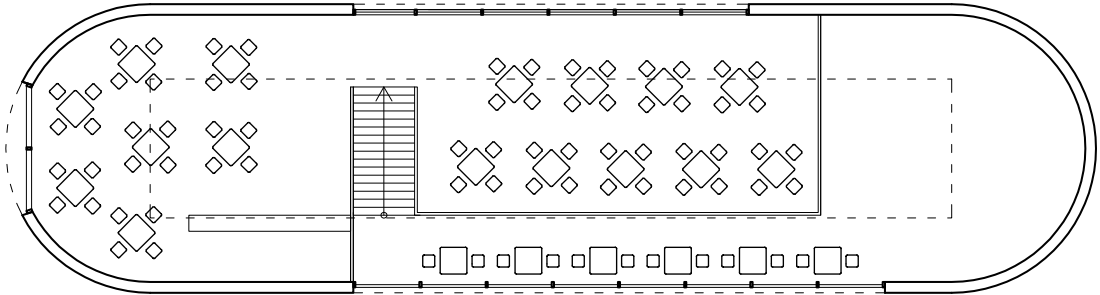
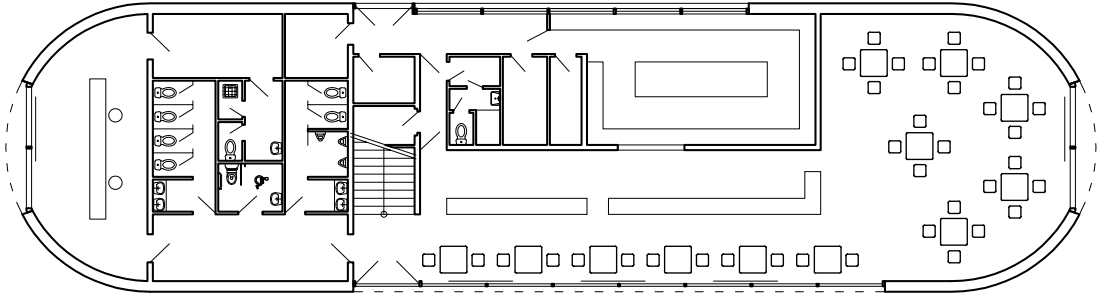
RESTAURACE CINDA

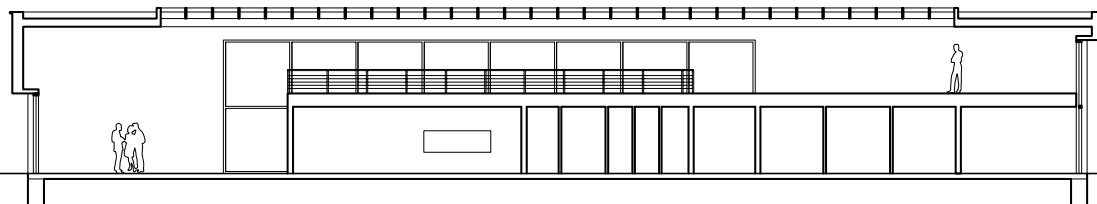
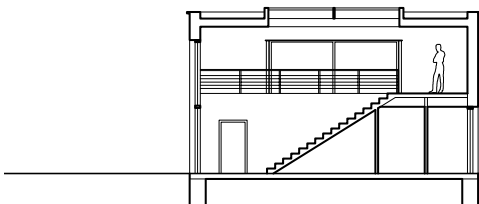


| Název           | Plocha ( m2) |
|-----------------|--------------|
| Zázemí          | 97,7         |
| Restaurace      | 167,5        |
| WC ženy         | 11,9         |
| WC muži         | 11,9         |
| Invalidé        | 4,3          |
| Chodba          | 18,2         |
| Půjčovna        | 36,3         |
| Zázemí půjčovny | 22,5         |

| Název      | Plocha ( m2) |
|------------|--------------|
| Restaurace | 228          |

Nová restaurace Cinda je jednoduchý objekt výšky 7 metrů se zaoblenými čely, aby tak pozvolna uzavírala krytý areál pod plachtou. Velká okna Cindy umožňují návaznost na exteriér a v létě tak pojme velkou kapacitu lidí sedících pod plachtovou střechou areálu. Objekt nabízí velký částečně otevřený vnitřní prostor (přes dvě patra), od kterého očekáváte atmosféru výčepu jako je například pražská hospoda „U Vejvodů“. I zde je velký prosklený střešní světlík, který je stíněn plachtovou střechou. Restaurace má k dispozici velké zázemí, které umožňuje přípravu většího množství jídel. V jižní části budovy je v přízemí kancelář a zázemí k lanovému parku. Stejně jako ostatní objekty bude budova z ocelové rámové konstrukce se zateplením. Dřevo-hliníková okna budou většinou posuvná v profilu HS portálu (HEBE SCHIEBE). Fasády jsou řešeny z ocelového vlnitého plechu, podporující přístavní atmosféru.







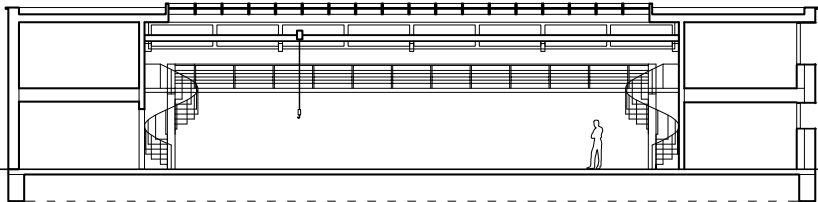
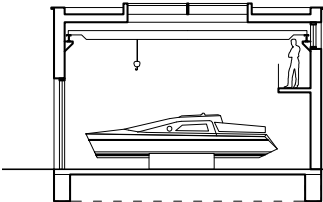
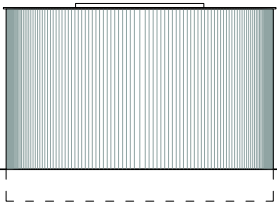
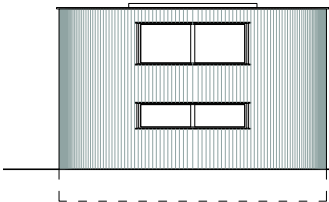
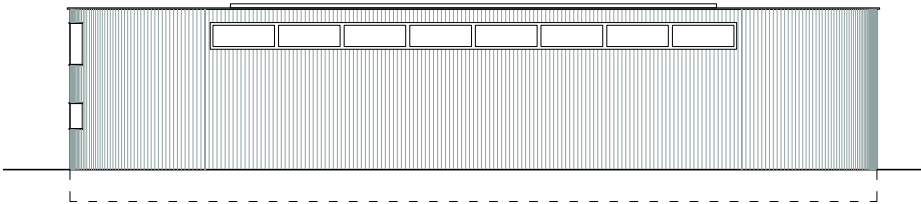
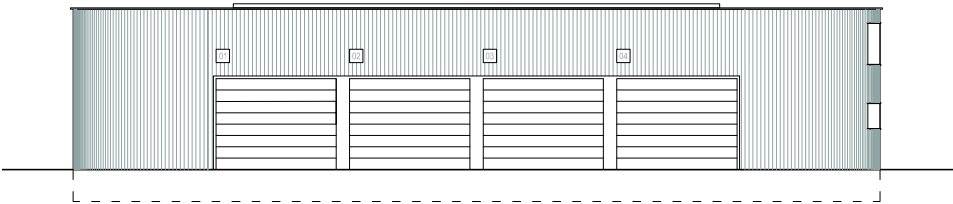
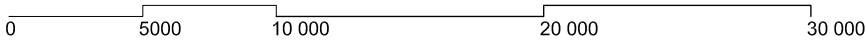
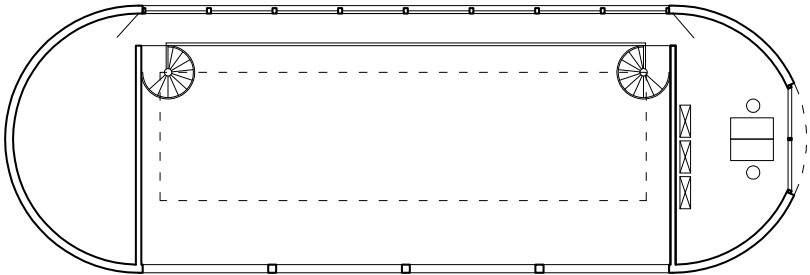
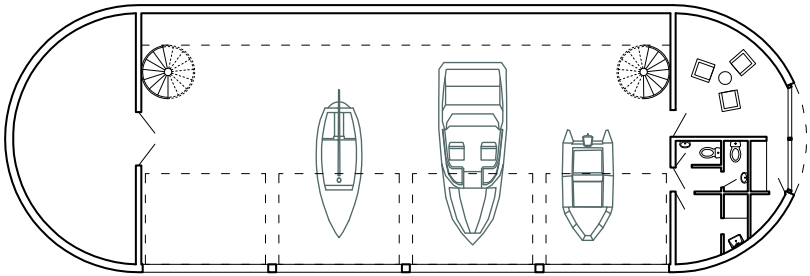
DÍLNY S ÚLOŽNÝM POŘAĐAČEM NA LODĚ

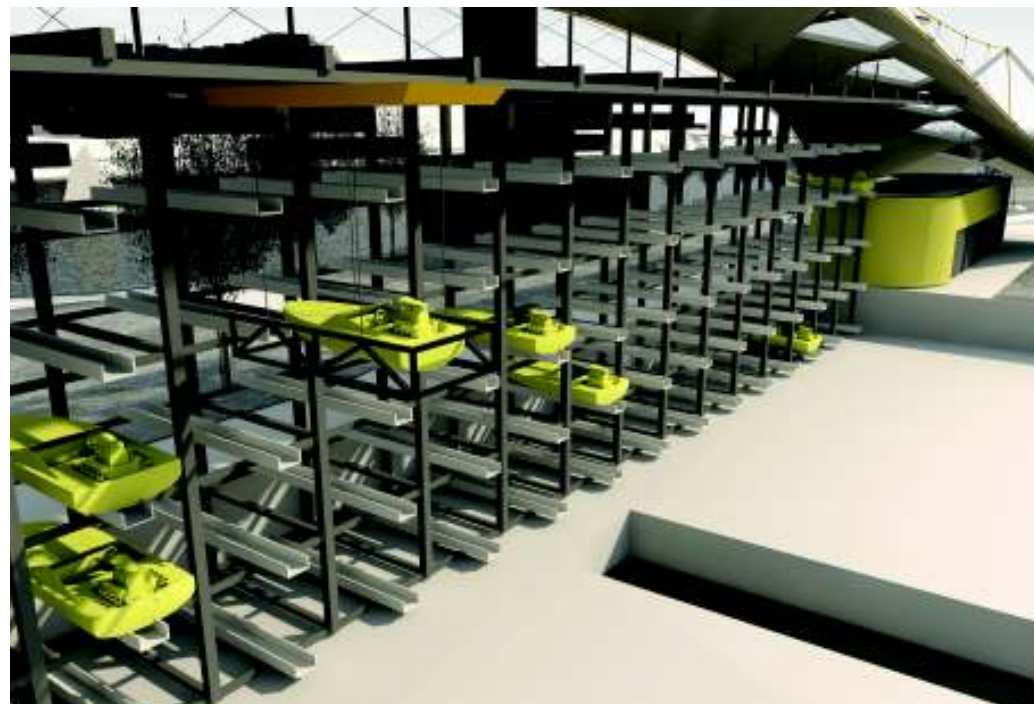
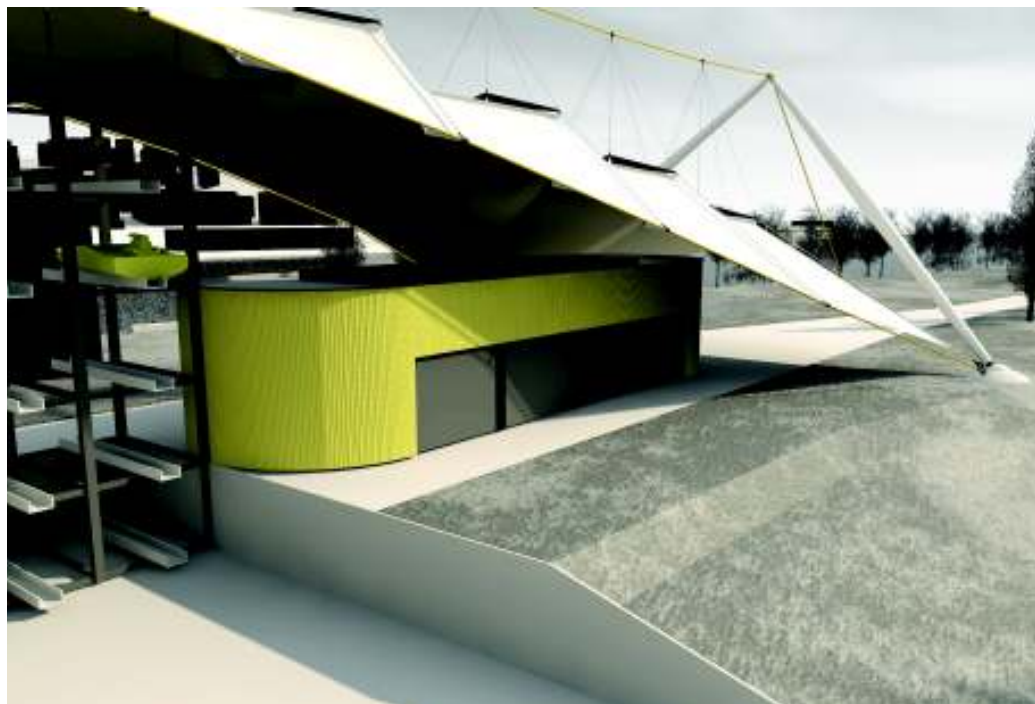


V jižní části areálu se hned u hlavního vjezdu nachází objekt navazující na funkci přilehlého přístavu a tím je opravná loď s automatizovaným skladem motorových člunů. Opravná je přístupná ze západní strany roletovými vraty. V objektu se kromě otevřeného prostoru dílny nachází také zázemí pracovníků, kancelář a sklady. Pracovní prostor je osvětlen střešním světlíkem. Konstrukce objektu je navrhována ocelová se zateplením. Výška stavby je šest metrů. Automatizovaný pořadač na motorové čluny. Jedná se o racionální ocelovou konstrukci pravidelného rastru boxů, do kterých vkládá loď posuvný jeřáb s příhradovou loží. Motorový člun nejprve připluje přívodním kanálem do příhradového lože jeřábu, který ho pak „zastrčí“ do prázdného boxu. Pojezdový mechanismus je navíc vybaven otočnou hlavicí a zasunovacím posuvem. Jeřáb je zavěšen na vykonzolované ocelové konstrukci. Kapacita pořadače je 100 lodí.

| Název | Plocha ( m2) |
|-------|--------------|
| Sklad | 36,2         |
| Hala  | 186,2        |
| Byt   | 36,2         |

| Název    | Plocha ( m2) |
|----------|--------------|
| Sklad    | 36,2         |
| Kancelář | 36,2         |



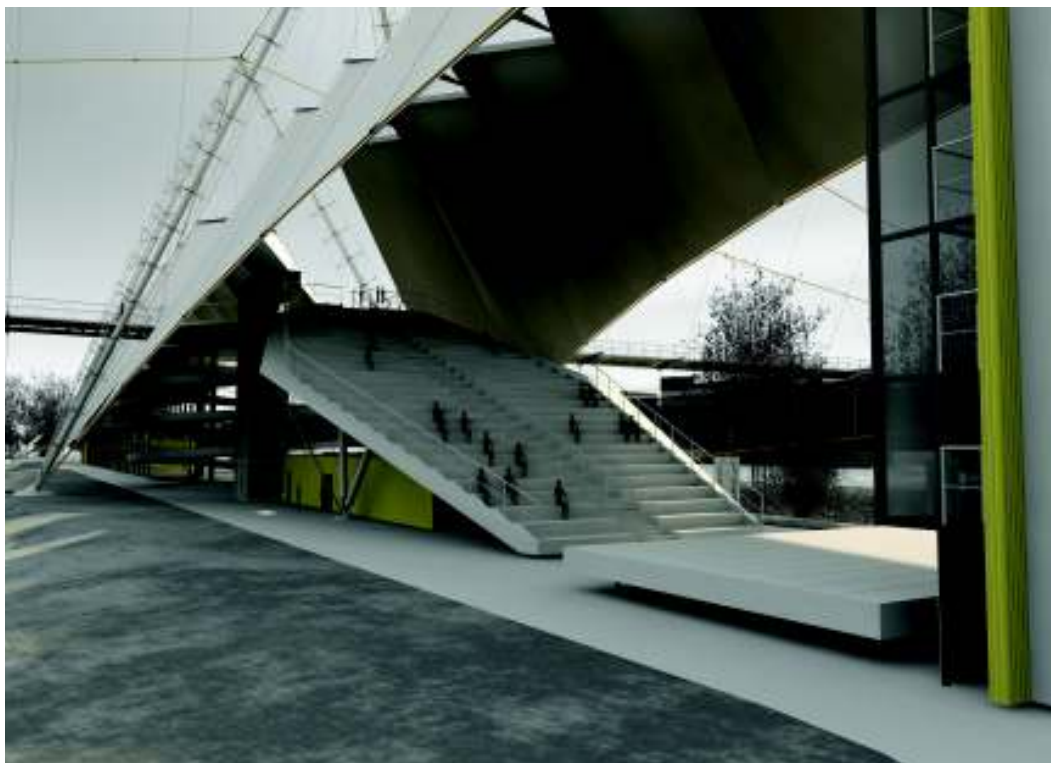
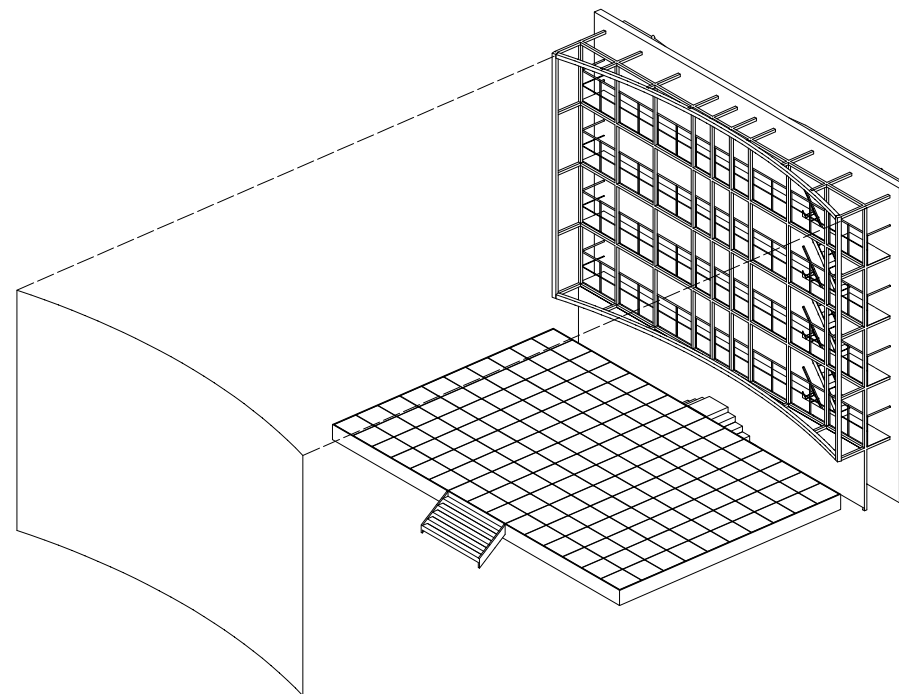


## HLEDIŠTĚ, PÓDIUM A LANOVÝ PARK



Hlediště navazuje z centrální platformy a je možné po něm sejít dolů na úroveň parteru. Orientace hlediště je směrem k severu a nabízí pohled na dominantu Vyšehradu. Kapacita hlediště je až 700 sedících. Jedná se o ocelovou konstrukci, která ve spojení s plechovým opláštěním vytvoří voštinovou desku. Celá deska je pak usazena na dvojici pilířů ve tvaru „V“ a zavětrována do boku přes trojúhelníky. Zároveň je uložena na betonových patkách. Hlediště je obepnuto lehkým ocelovým zábradlím.

Pódium o velikosti 12 x 15 metrů poskytuje prostor pro koncerty, divadelní představení a eventuelně pro přednášky. Čelo tvoří panoramatické parabolické promítací plátno, které tak doplňuje funkci o letní kino. Kabina pro zvukaře a projekci je umístěna nahoře za hledištěm vedle výtahů u středové platformy lávky. Za plátnem je ocelová konstrukce, která jednak plátno drží a zároveň slouží jako manipulační prostor pro umístění ozvučení. Samotné pódium je v rastru 1 x 1 metr. Konstrukce je dutá a nabízí místo pro veškeré technologie, vysouvací plošiny a úložné prostory, v nichž je složená konstrukce pro vytvoření portálu pro koncerty apod. Z opačné strany čela pódia je horolezecká stěna, která navazuje na lanový park. Výška horolezecké stěny je 12,5 m. Mezi Cindou a pódium se nachází membránová struktura adrenalinového lanového parku, který sahá až do výšky zastřešení areálu. Konstruktivní a estetický charakter by měl být parafrází řešení mostu. Projektování takového parku by byla kapitola sama o sobě, a proto ho v tomto projektu řeším pouze ilustračně.





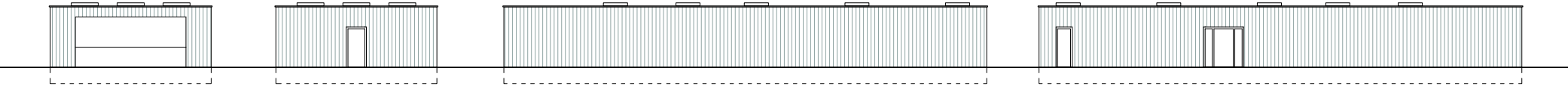
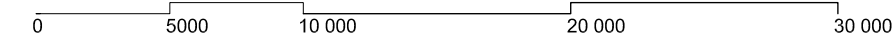
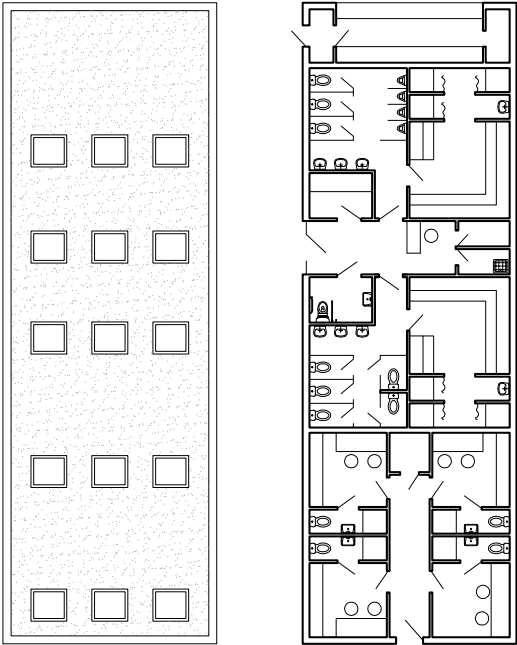


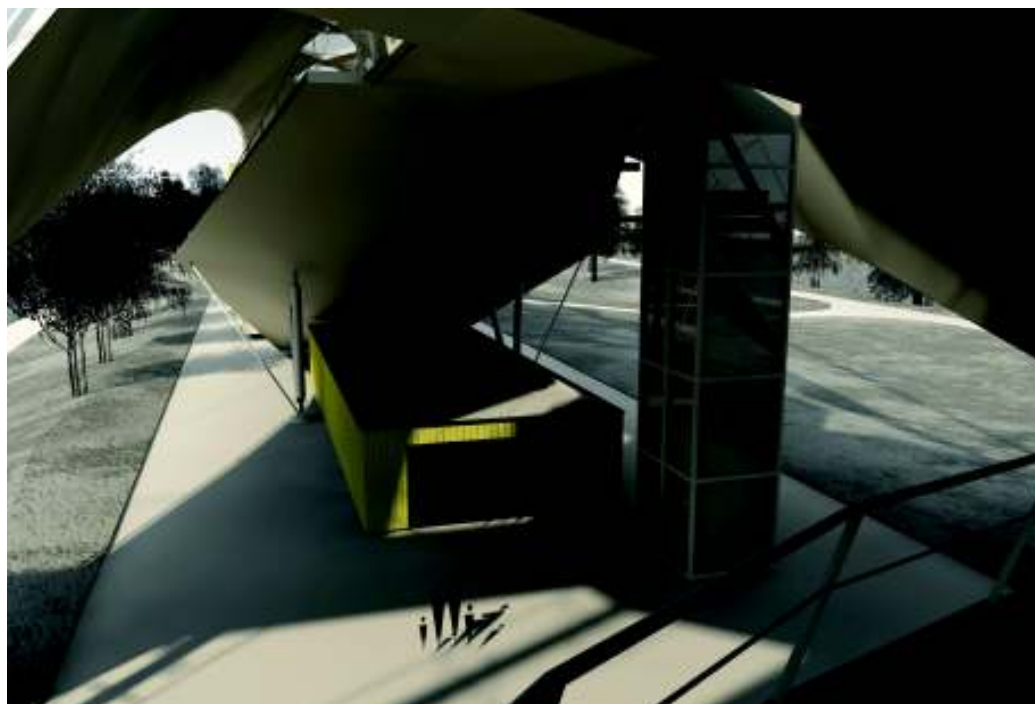
SOCIÁLNÍ ZÁZEMÍ POD HLEDIŠTĚM



Jednoduchý hranolovitý objekt o rozměrech 24 x 8 m je umístěný pod hledištěm a obsahuje nezbytné sociální zázemí areálu. V objektu se nacházejí šatny pro účinkující, veřejné WC s možností využití šaten se sprchami. Malé občerstvení s výčepem na konci objektu je exponováno do volného prostoru pod středovou platformou lávky. Vnitřní prostory nejsou osvětleny klasickými pásovými okny, ale střešními světlíky a jsou nuceně odvětrávány mimo dosah aktivních ploch. Opláštění objektu je stejné jako v ostatních případech trapézovým plechem žluté barvy. Konstrukčním systémem navrhovaného projektu je ocelová modulová konstrukce se za-teplením. Výška objektu je tři metry.

| Název        | Plocha ( m2) |
|--------------|--------------|
| Šatna        | 15,0         |
| WC muži      | 42,2         |
| WC ženy      | 42,2         |
| Zázemí       | 16,5         |
| Šatny podkum | 57,4         |







**DOPLŇUJÍCÍ VIZUALIZACE** / popisující celkovou atmosféru lávky a jejího centra na Císařské louce

