

TEXTOVÁ ČÁST

4

Dvorecký most 2018

Návrh mostu je založen na 2 zásadách. První zásadou je odkaz na tradici mostního stavitelství v Praze, s konstrukcí pod úrovní nivelety. Druhou zásadou je přesvědčení, že tento most má být mostem městským, s možností volného pohybu chodců s nerušenou vyhlídkou na řeku a město.

Proto je most navržen jako obloukový, s absencí konstrukce nad niveletou, provoz na mostě je navržen v jedné úrovni - bez výškového rozdílu mezi pochozími a pojižděnými plochami. V příčném řezu je most symetrický, k centrálně umístěnému dopravnímu pásu pro smíšený tramvajový a autobusový provoz přiléhají sdružené stezky pro pěší a cyklisty (pás pro cyklisty je navržen pouze v místě zastávky MHD). Tramvajový svršek je navržen jako pevná jízdní dráha se žlábkovými širokopatnými kolejnicemi s krytem z kamenné dlažby velkého formátu se zarovnaným povrchem. Krytem pochozích ploch je kamenná desková dlažba.

Na straně Podolí je most napojen tříramennou křižovatkou, povrchové úpravy v ul. Podolské nábřeží jsou protaženy až k hranici opěry mostu. Navrženy jsou úpravy vjezdů do areálu Žlutých lázní a stávající loděnice. Na zlíchovské straně je most napojen křižovatkou do ul. Nádražní. Prostor předmostí je upraven - s polohou zastávek MHD, úpravou veřejného prostranství do formy náměstí s rastrem zeleně, návrhem terénních schodišť pro přestup tramvaj - autobus a řešením provozu cyklistů. Mezi schodiště a prostor zastávek je navržena vertikální zelená stěna s popínavou zelení.

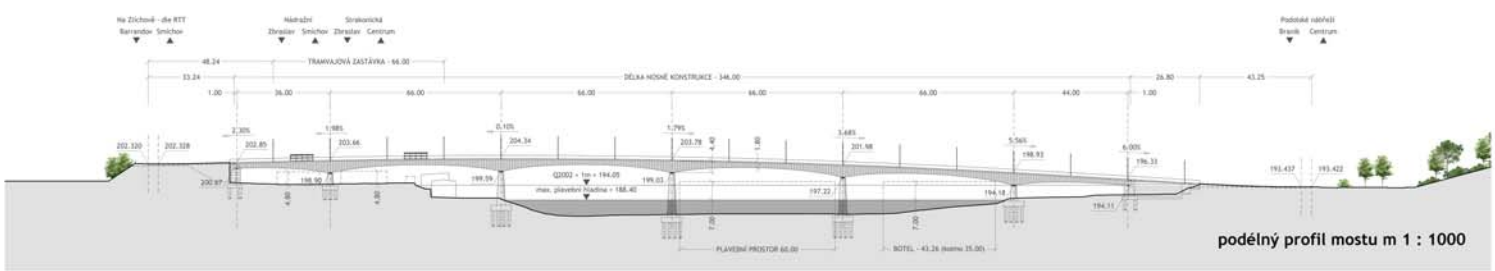
Staticky je most navržen jako spojitý nosník o šesti polích. Dva pilíře mostu jsou situovány do řečiště Vltavy, dvojice pilířů na břehových liniích a poslední pilíř je umístěn mezi Nádražní a Strakonickou ulicí. Pilíře jsou železobetonové, ve tvaru komolých kuželů s eliptickými podstavami. Nosný systém mostu je tvořený dvojkomorovým trámem se střední dělicí stěnou a se šikmými boky z předpjatého betonu, průřezem je lichoběžník proměnné výšky 1,8 - 4,4 m.

Nosná konstrukce mostu na opěrách je kryta bočními plentami, které tvarově navazují na průřez mostovky, tvary opěr respektují sklon říms (1:10). Z opěr vybíhají opěrné zdi z monolit. železobetonu s lícem ukloněným opět 1:10. Opěrné zdi jsou opatřeny trelážemi s podmínkami pro růst popínavé zeleně.

Pohledové plochy mostu mají požadavky na hladký pohledový beton, beton velmi světlý. Šikmé boky mostovky jsou členěny vlysy po 1,1 m. Vybavení mostu (zábradlí, zahrazovací sloupky, stožáry pro veřejné osvětlení a trakci, přístřešky na zastávce) je antracitové, tyto prvky vycházejí z podobného tvarového principu. Trakce je zavěšena na stožáry veřejného osvětlení (á 22 m). Slavnostní osvětlení mostu je plošným osvětlením bočnic mostovky a podsvětlením dříků stožárů na mostě.



zákes do fotografie



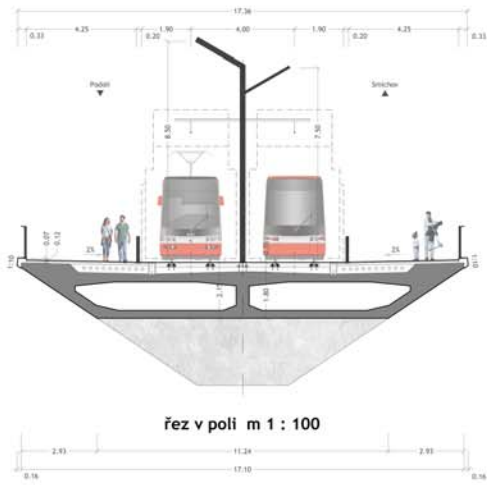
podélný profil mostu m 1 : 1000



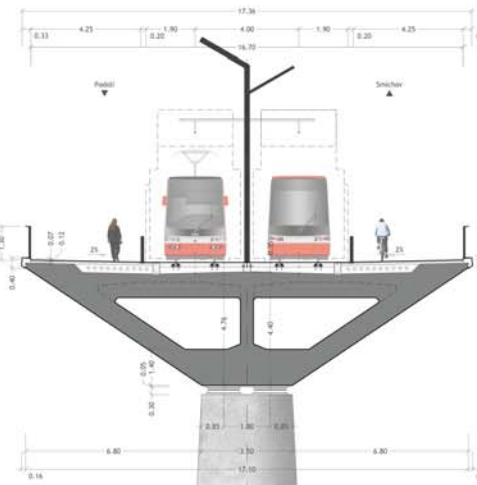
situace m 1 : 1000



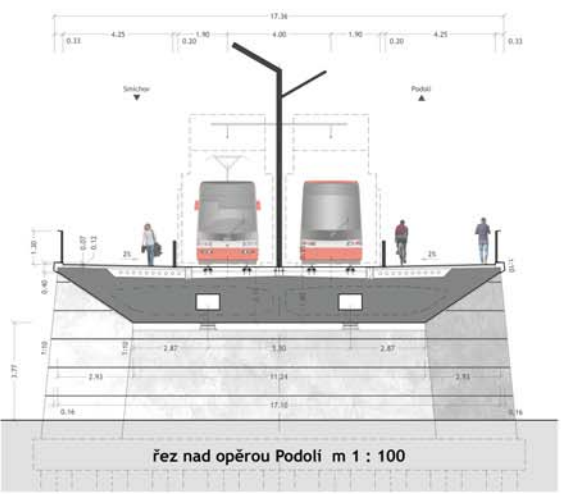
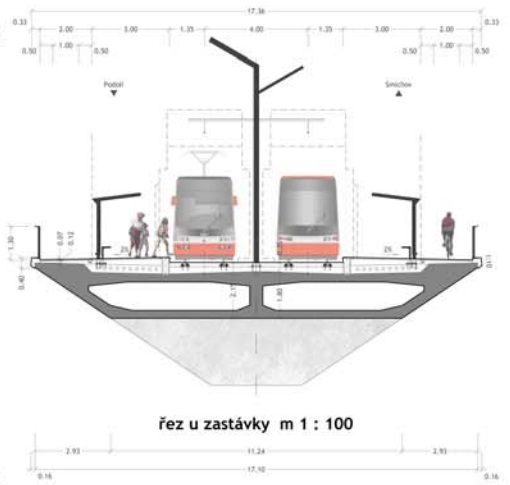
zákres do fotografie



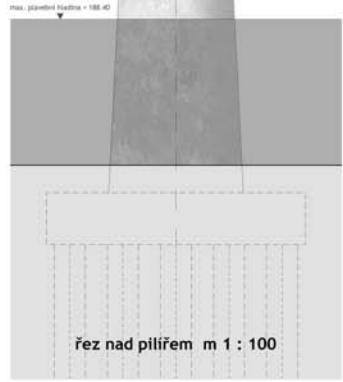
řez v poli m 1 : 100



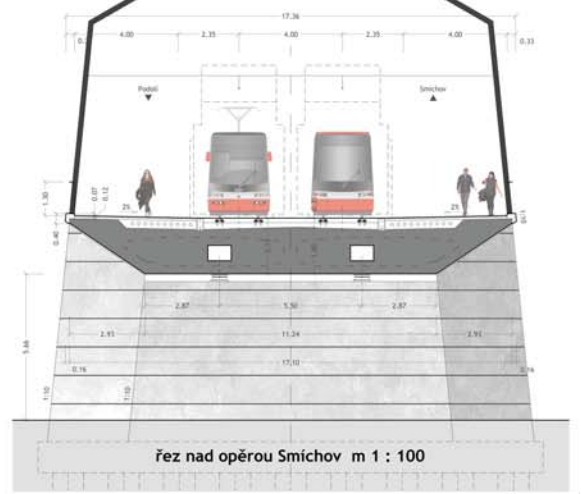
řez u zastávky m 1 : 100



řez nad opěrou Podolí m 1 : 100



řez nad piliřem m 1 : 100



řez nad opěrou Smíchov m 1 : 100



vizualizace

Návrh mostu je založen na dvou zásadách:

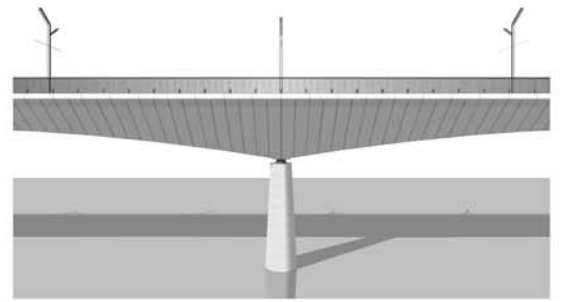
První zásadou je odkaz na tradici mostního stavitelství v Praze, s konstrukcí pod úrovní nivelety.

Druhou zásadou je přesvědčení, že tento most má být mostem městským, s možností volného pohybu chodců s nerušenou vyhlídkou na řeku a město.

Proto je most navržen jako obloukový, s absencí konstrukce nad niveletou, provoz na mostě je navržen v jedné úrovni - bez výškového rozdílu mezi pochozími a poježděnými plochami.



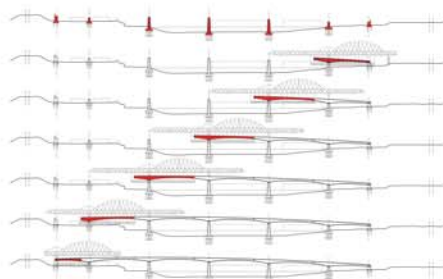
náhled zobrazující prostorové uspořádání ploch na mostě v jedné výškové úrovni, patrné je střídaní tvarů stožárů na mostě, desková kamenná dlažba ploch pro chodce a cyklisty, zarovnaná kamenná dlažba tramvajového pásu



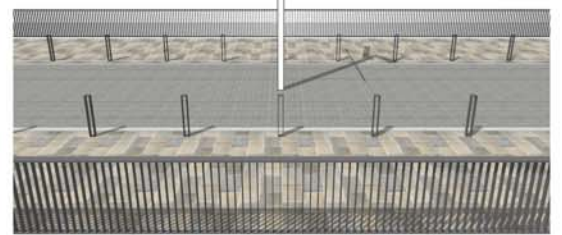
boční pohled na most v místě kónického eliptického pilíře mostu, viditelné je členění bočnice mostovky pravidelnými výšty a návaznost členění mostovky na členění prefabrikátů firmy



příklad uspořádání ploch na mostě v jedné výškové úrovni (Porto)



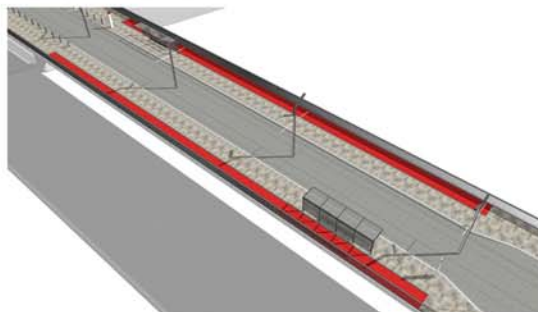
návrh postupu realizace mostu pomocí posuvné skruže



detail prvků vybavení mostu - zábradlí, zahrazovací sloupky, stožáry na mostě - prvky mají stejný designový základ



příklad užití zarovnané kamenné dlažby v tramvajovém pásu (Tours)



schematické prostorové zobrazení uspořádání mostu v místě společné tramvajové a autobusové zastávky MHD, nástupištní hrana zastávky je vytvořena překlopením příčného spádu mostovky



schéma koncepce večerního osvětlení mostu, bočnice mostovky jsou osvětleny plošně bílým světlem, viditelné je podsvětlení díky stožárům na mostě, které probíhá od dlažby až k samotnému světelnému zdroji na stožáru