



Bc. Klára Zdeborová
129A/KA I LS 25/26
Kotas I Hájek I Walda I Váňa I Kouřková
CVUT fakulta stavební I A 45



lávka Hlánská Třeboň

Architektonický návrh lávky je založen na přirodě tvarové čistoty a funkční provedení. Koncept vychází z dynamiky pohybu a počítá s různými skupinami uživatelů. Lávka je navržena jako saditá ocelová lina, která plynule reaguje na výškové rozdíly obou břehů a vytváří přirozený vzhled mostu mezi uživatelskou situací a okolím. Významným prostředkem je zde barva a materiál, které neslouží pouze jako estetický doplněk, ale jako primární navigační a bezpečnostní systém.

Ústřední myšlenkou návrhu je důsledná vzhlední segregace provozu: signální červená barva ocelové konstrukce definuje „zrychlenou“ cyklistickou zónu, zatímco neutrální bílá barva zadržuje a poroždě vymezuje zónu pro pěší. Tento kontrast umožňuje uživatelským intencím vlnit rozdělení mostovky bez nutnosti instalace dalšího svazitého značení. Tvorbou hlavního nosníku s proměnnou výškou dává lávka charakteristický rytmus, který reaguje v místech s negativnějšími výhledy na meandry Berounky. Lávka se tak v městem prostředí stává nejen funkčním inženýrským dílem, ale i architektonickou plastikou, která kultivuje své okolí a nabízí uživatelům nový zážitek z přechodu krajiny.



situace širších vztahů

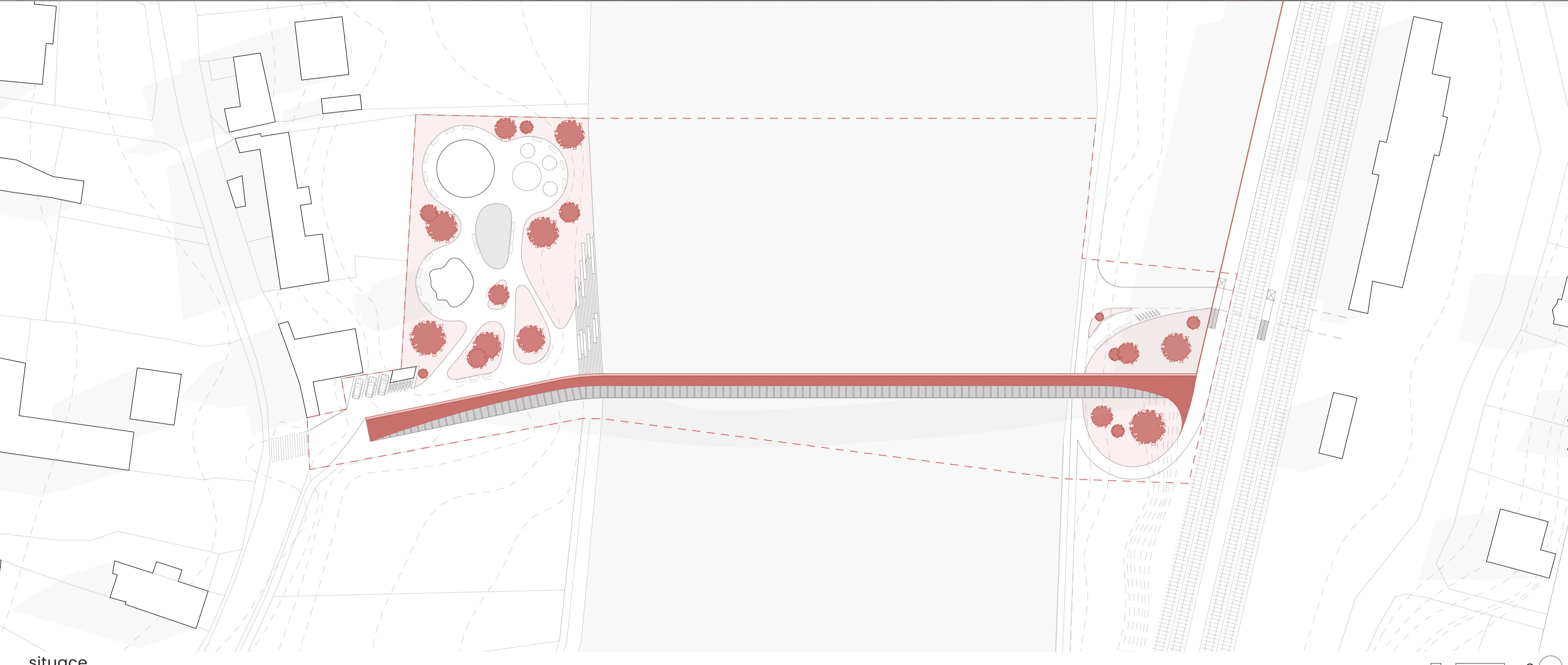
skica řeky Berounky



současný stav

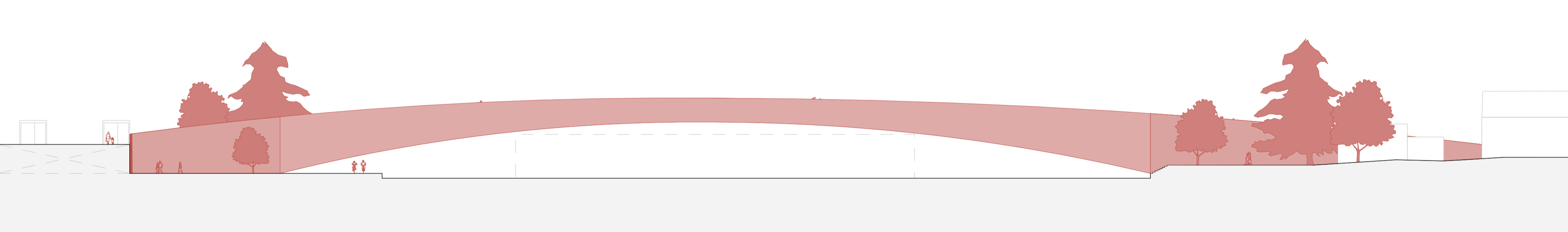
Volba materiálů reflektuje požadavek na extrémní trvanlivost, minimální nároky na údržbu a vzhlední funkčnost v náročném prostředí říční nivy. Hlavním materiálem je vysokopevnostní konstrukční ocel třídy S355, opatřená vícestupňovým nátěrovým systémem ochrany před korozí. Pro pěší je tvořena bílými ocelovými parapety s hustotou slitů ok 10x30 mm. Tato volba je strategicky poroždě umožňuje zároveň propadávání srážky a odtok vody, což eliminuje potřebu náročné zvláštní látky a zároveň umožňuje sporní podvozků, které v noci zvýrazňuje „pěší“ zónu jako levitující linku nad hladinou. Zadržuje je tvrdě bílou ocelovou pásovitou profílou 10x50 mm, která má výšku 14cm a je na mostě napojena plus U profílou.

inspirace



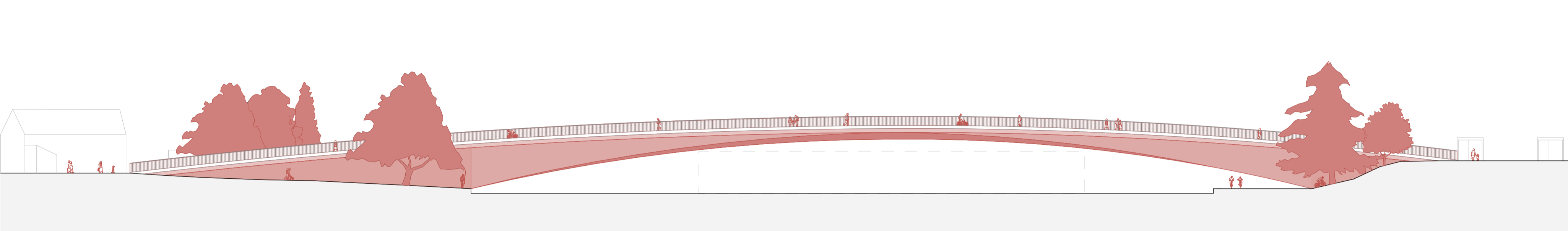
situace

0 5 10 S



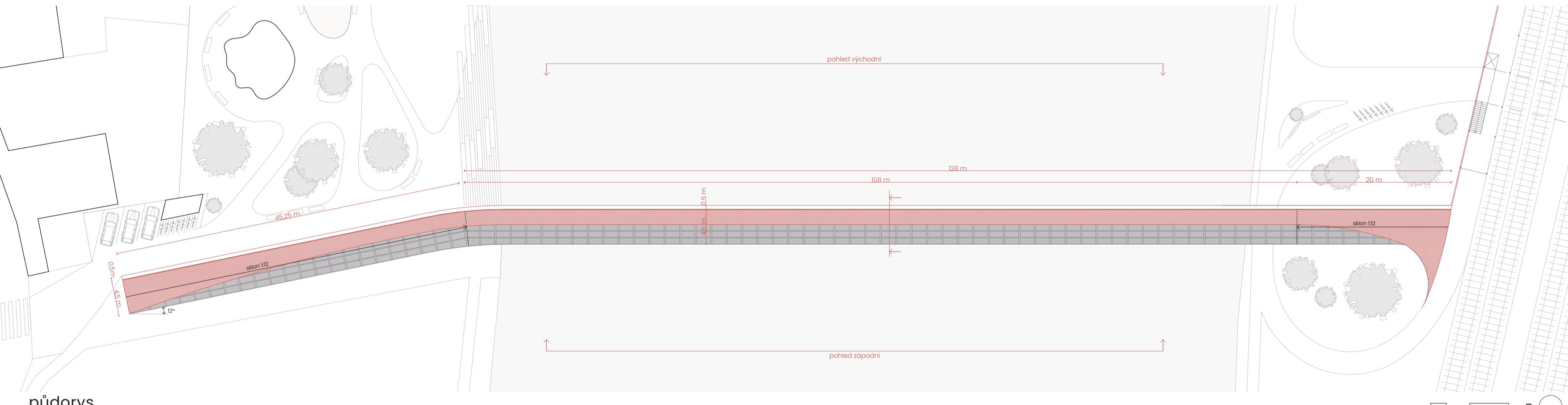
pohled východní

0 5 10



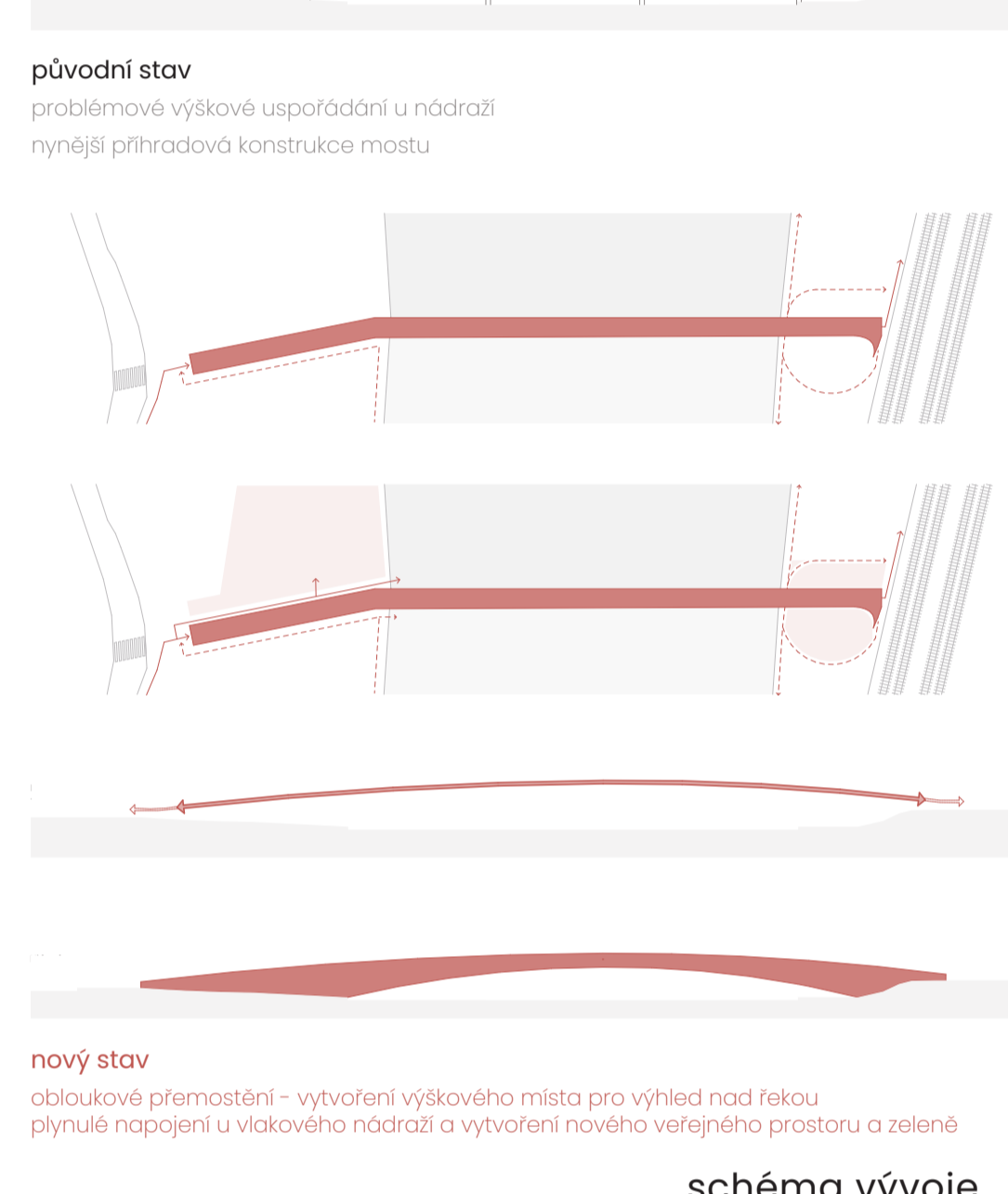
pohled západní

0 5 10



půdorys

0 5 10 S



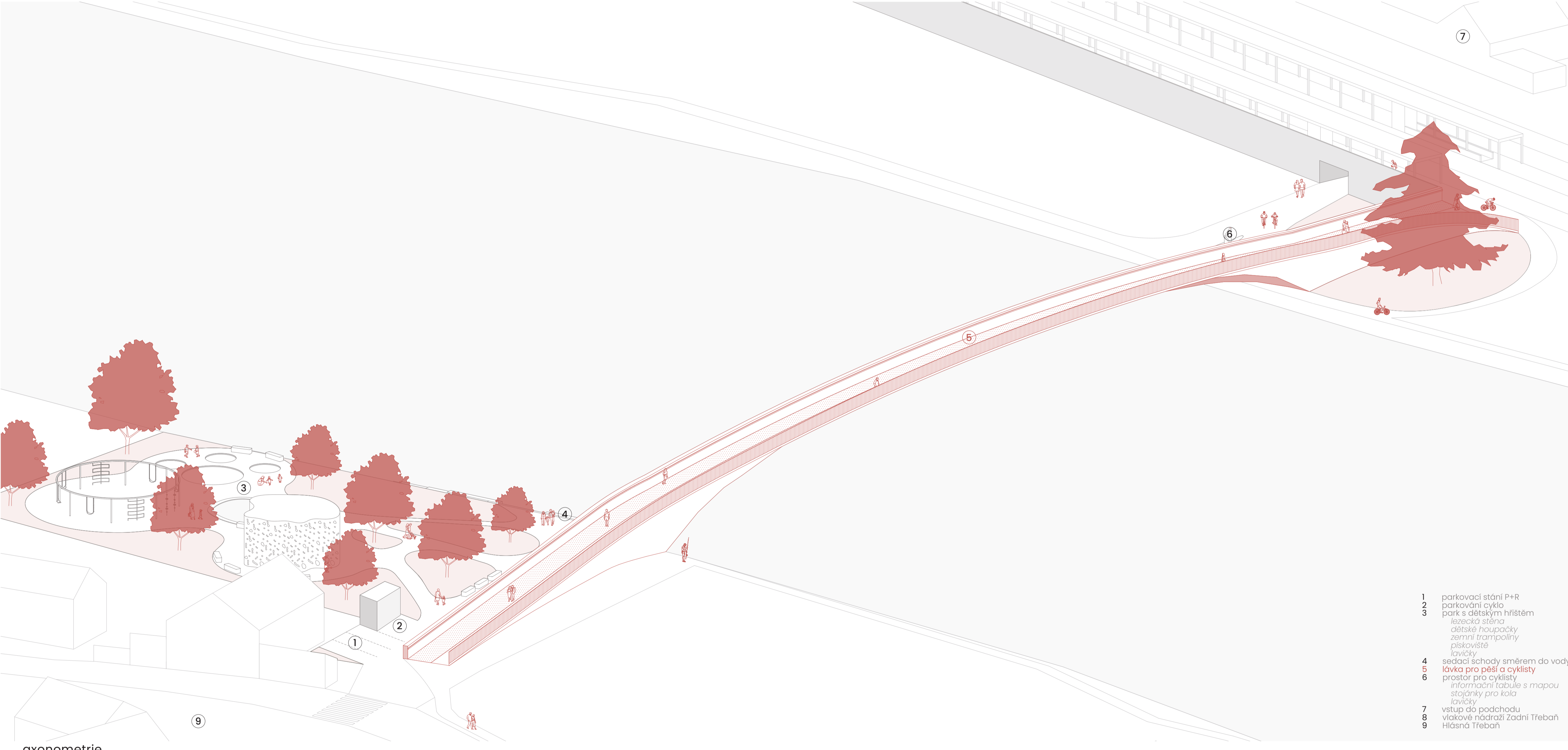
původní stav

problémové výškové uspořádání u nádrží
rybníky přirozená konstrukce mostu

nový stav

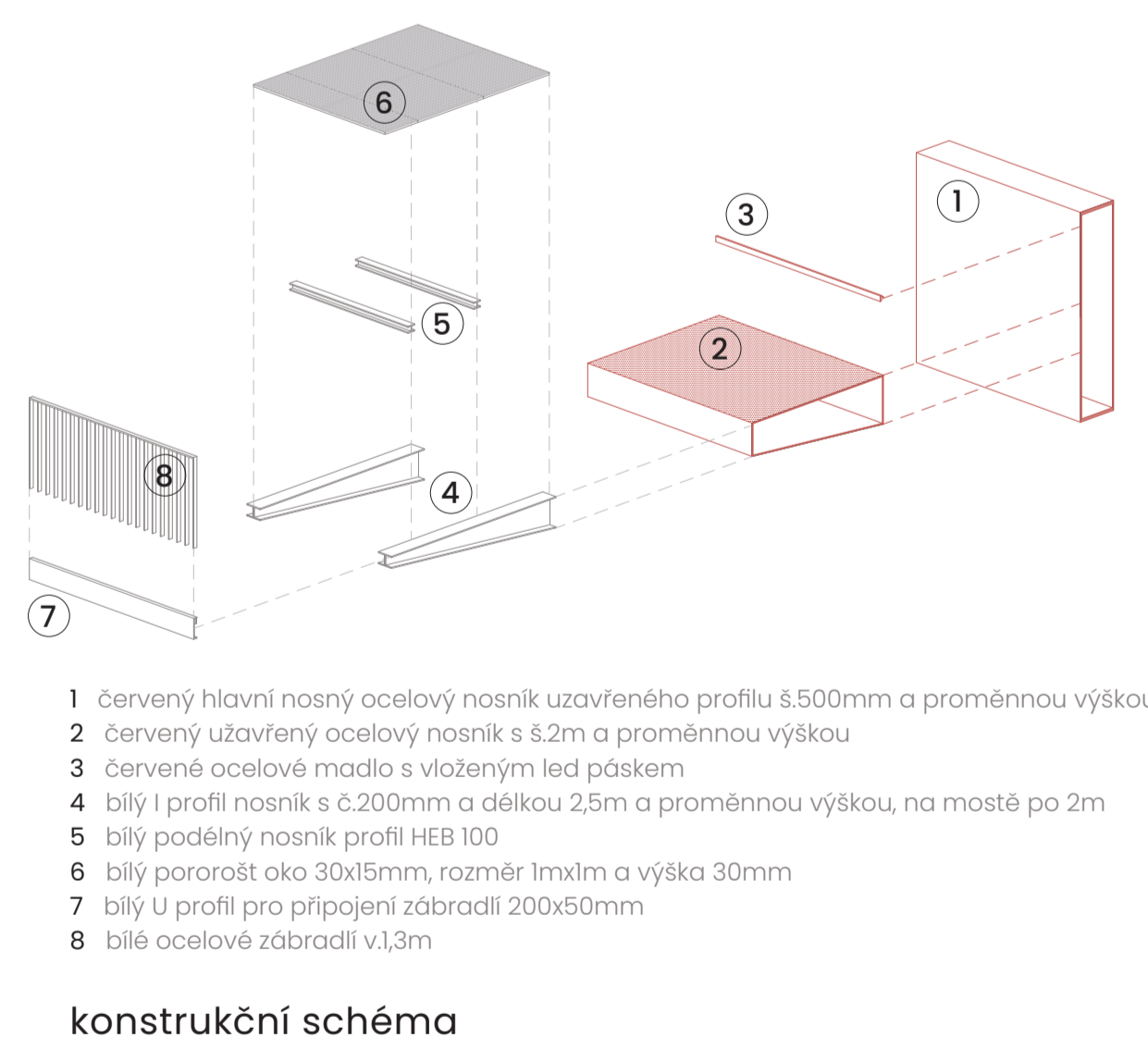
optimalizace přemostění - vytvoření výškového místa pro výhled nad hladinu
plynule napojení u vtokového nádrží a vytvoření nového veřejného prostoru a zeleně

schéma vývoje

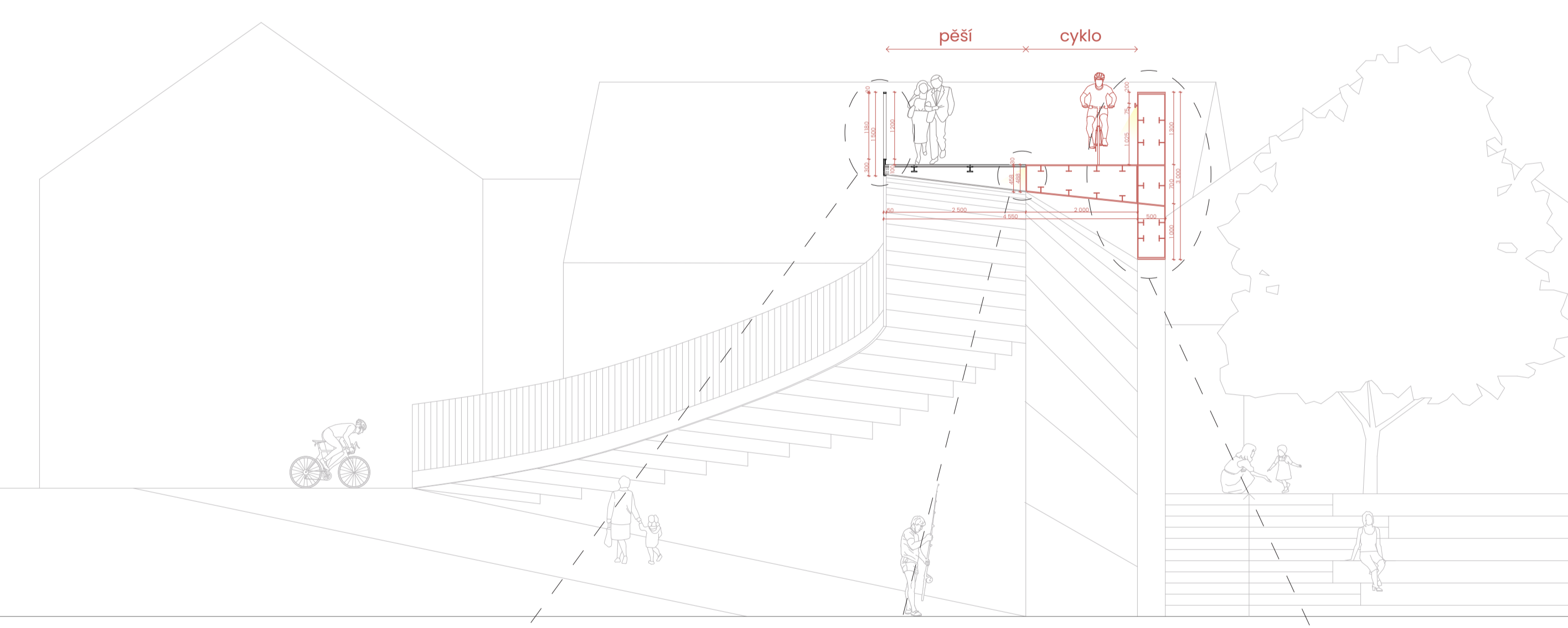


axonometrie

- 1 parkovací stání P+R
- 2 parkovací stání P+R s dětským hřištěm
- 3 dětské hřiště
- 4 oddělené nouzové zastávky s protipráhovou pokusivostí
- 5 oddělené lávky směřující do vody
- 6 lávka pro pěší a cyklisty
- 7 výhled do podhledu výškově nádrží řádní Třeboň
- 8 Hlánská Třeboň



konstrukční schéma



příčný řez

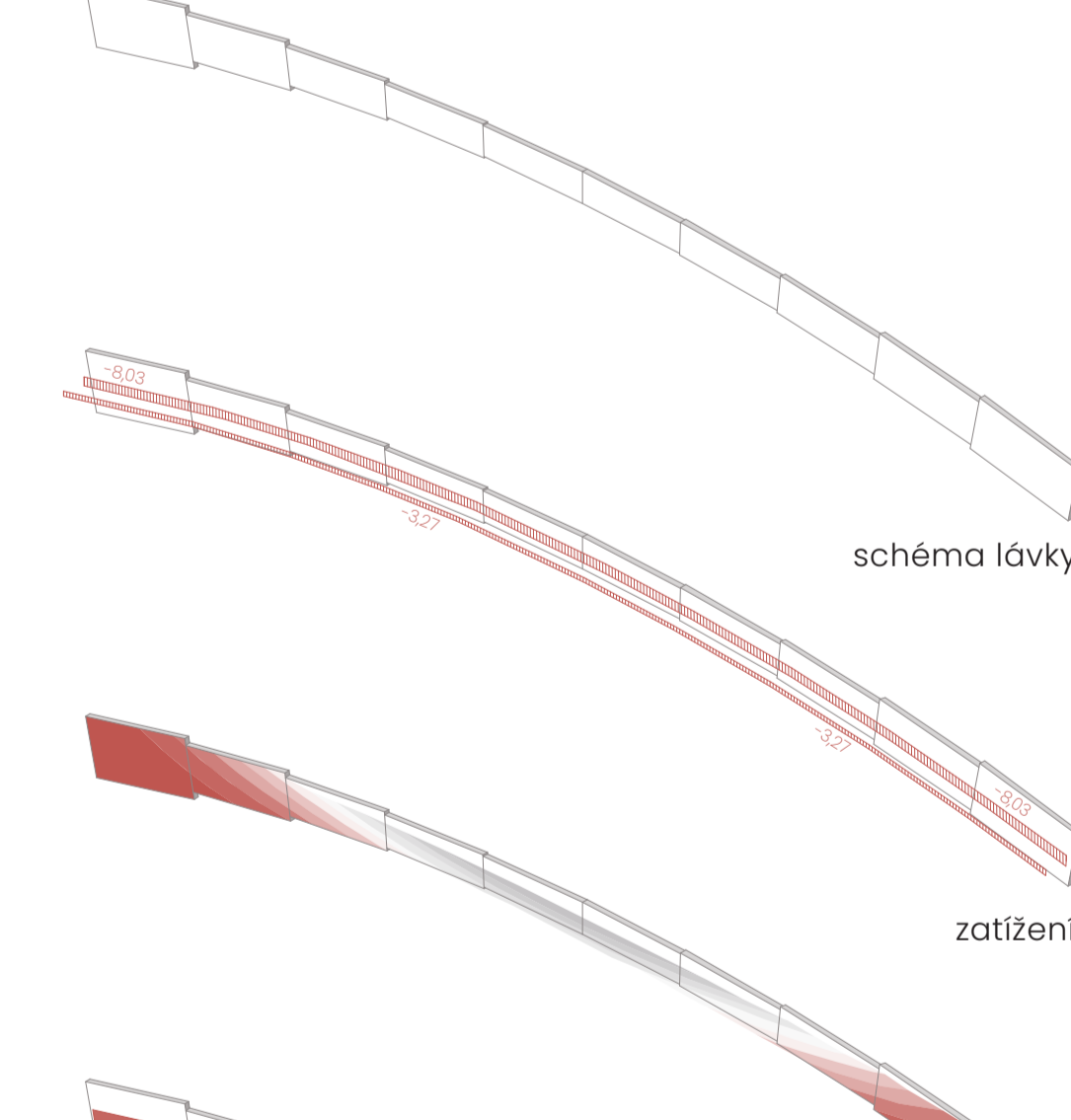


schéma lávky

zatížení

průběh

průběh Mx

výstupy SCIA

Z hlediska statiky je lávka navržena jako velkovýškový ocelový nosník s hlavními nosnými uzávěrnými profily a minimálními vnějšími rozměry 300x500mm a tloušťkou lamen sloupů i jako zadržovací výška 14cm. Na hlavní uzávěrný nosník je napojen další uzávěrný ocelový nosník s dílkou 2m s proměnnou výškou po šířce délky. Tato část slouží pro provoz cyklistů. K tomu navazuje část pro chodce, která je s ocelovým nosníkem proměnné výšky s počáteční vřetenou podrobně zadržuje je na mostě z obou stran ocelové výšky 14cm.

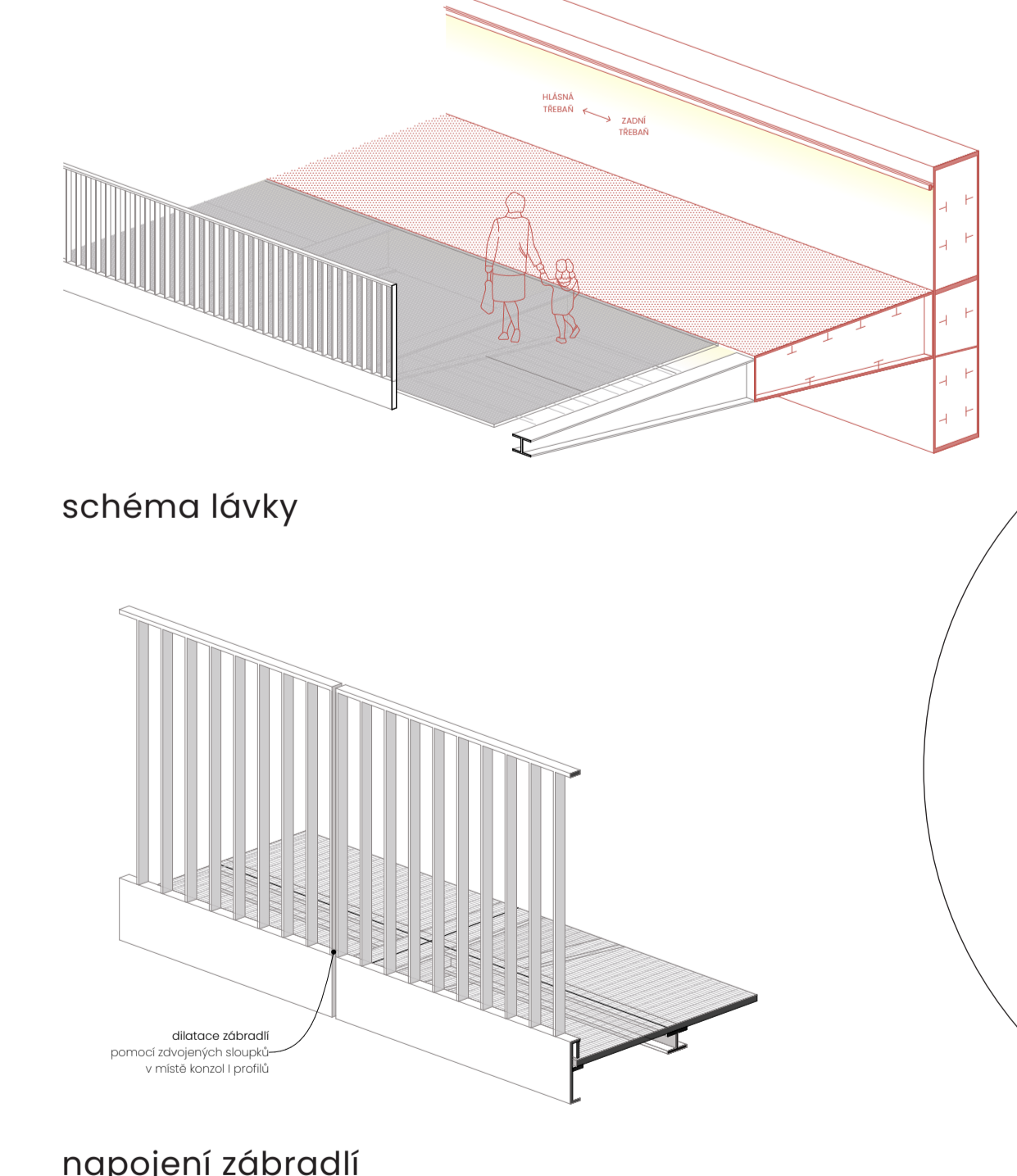


schéma lávky

napojení zadržadlí

