

Oceněné a odměněné návrhy

Návrh č. 20, 1. místo, Autoři Ing. arch. Marek Blank, Ing. arch. MgA. Petr Tej, Ph.D. Spolupráce Ing. Jan Mourek, Janek Srnka, Ing. Jiří Hejzlar

Konceptem mostu je prostorová křivka (niveleta mostu) vinoucí se krajinou a reagující plynule na výškové a půdorysné požadavky zadání. Konceptce konstrukce mostu reaguje pokorně 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, nebrání chodcům a cyklistům v pohledech na město, vodu a stromy. Architektura mostu využívá minimalistického sochařského tvarosloví. Most je vyroben z ušlechtilého materiálu ultra-vysokohodnotného betonu (UHPC – ultra-high-performance-concrete) s lesklým bílým mramorovým povrchem.

Návrh č. 38, 3. místo, Autoři Ing. arch. Lukáš Landa, Arch. Pavel Rak. Spolupráce Ferrari Gartmann AG, Patrick Gartmann, Patrick Tester, Gábor Gyenese

V části Prahy mezi Holešovicemi a Karlínem nám nepřijde vhodné jakkoliv zasahovat do panoramatu a vytvářet v oblasti novou „dominantu“. Proto volíme jednoduché liniové vedení lávky, která svou formou nenápadně zapadá do existujícího kontextu. Schodišti v ose lávky je zajištěn nejpřímější možný přístup na lávku. Přes rampy kolmé k její ose je na obou březích a na ostrově umožněn plynulý a intuitivní pohyb cyklistů. Před Pražskou tržnicí vzniká smíšená pěší zóna se sníženou rychlostí, na straně Karlína malá piazzeta plynule propojuje Rohanské nábřeží s nástupem na most. Při návrhu lávky byly dodrženy nezávazné požadavky na řešení předmětu soutěže týkající se protipovodňové ochrany.

Návrh č. 2, odměna, Petr Hájek Architekti, s.r.o. Autoři: Petr Hájek, Martin Stoss, Nikoleta Slovákova, Tereza Keilová. Spolupráce: Jiří Čepelka, Jan Vyštejn

Navržená konstrukce je romantickou představou lávky (pro pěší a cyklisty) kombinované s přívozem. Přívoz je navržený jako soustava samostatných šlapacích vozíků zavěšených na trojici samostatných vodících kolejnic. Šlapací vozíky mohou být v čase doplňovány jak početně, tak i z hlediska jejich doplňkové funkce. Vozíky lze použít k dopravě z jednoho konce na druhý a převézt cestující nebo náklad. Lze si je však také představit jako individuální kabiny pro piknik nad hladinou řeky, rybářský domek, pozorovatelnu, ateliér v plenéru a jinak...

Návrh č. 41, odměna, Sdružení architektů – Jurák, Filsak. Autoři: Ing. arch. Přemysl Jurák, Ing. arch. Karel Filsak. Spolupráce: Ing. arch. Roman Chvilíček, Ing. Libor Pokorný, Ing. Martin Kovář

Předepsaná minimální světlá výška pro dolní plavební kanál a snaha o co nejjednodušší propojení obou břehů nás vede ke zvolení trémové konstrukce, na kterou je zavěšená konstrukce pochozí lávky. Toto řešení umožňuje jednoduché propojení, aniž by nosná konstrukce ovlivňovala průtok vody v případě povodně. Vytvořili jsme lávku lapidární, která je příjemnou komunikací s úzkou vazbou na hladinu řeky a ostrov Štvanice. Pochozí plocha je při její konstantní výšce v nejnižší přípustné vzdálenosti od hladiny řeky. Domníváme se, že

přirozené řešení bez komplikovaných mimoúrovňových nástupů je nutný předpoklad pro vytvoření nové příjemné městské spojnice pro pohodlné každodenní využití.

Více informací zde: <http://www.iprpraha.cz/lavkaholka>