

ROHANSKÝ MOST
AKTUALIZACE OVĚŘOVACÍ STUDIE

3/2021
D3A

ROHANSKÝ MOST

OBSAH DOKUMENTACE

-	Identifikační údaje		
-	Textová část		
A 01	Pražské mosty - panorama, Karlův most	16.3.2021	
A 02	Pražské mosty - Mánesův a Jiráskův most	16.3.2021	
A 03	Situace - ortofotomapa (IPR 2018)	16.3.2021	1:5000
A 04	Situace - stávající stav	16.3.2021	1:5000
A 05	Situace - návrh	16.3.2021	1:5000
A 06	Situace - územní plán a návrh	16.3.2021	1:5000
A 07	Situace - ortofotomapa (IPR 2018)	16.3.2021	1:2000
A 08	Situace - návrh	16.3.2021	1:2000
A 09	Situace - ortofotomapa (IPR 2018)	16.3.2021	1:1000
A 10	Situace - návrh	16.3.2021	1:1000
A 11	Situace - úroveň 0	16.3.2021	1:1000
A 12	Situace - úroveň -1	16.3.2021	1:1000
A 13	Situace - technická infrastruktura	16.3.2021	1:1000
A 14	Porovnání velikosti zahrady	16.3.2021	1:1000
A 15	Porovnání velikosti nábřeží	16.3.2021	1:1000
A 16	Majetkové vztahy	16.3.2021	1:1000
A 17	Územní plán	16.3.2021	1:1000
A 18	Návrh změny územního plánu	16.3.2021	1:1000
A 19	Návrh rozdělení území mezi jednotlivé projekty	16.3.2021	1:1000
A 20a	Kapacity - prověření navržených koeficientů	16.3.2021	1:1000
A 20b	Kapacity - Jateční 4, možnost zástavby dle ÚP	16.3.2021	1:1000
A 21	Variantnost návrhu	16.3.2021	1:1000
A 22	Řezy	16.3.2021	1:1400
A 23a	Návrh regulace bloku A (pohledy na fasády)	16.3.2021	1:500
A 23b	Návrh regulace bloku A (pohledy na fasády)	16.3.2021	1:500
A 24a	Návrh regulace bloku B, C (pohledy na fasády)	16.3.2021	1:500
A 24b	Návrh regulace bloku B, C (pohledy na fasády)	16.3.2021	1:500
A 25	Návrh uspořádání mostu, š. 22,5 m - VAR A,	16.3.2021	1:200
A 26	Návrh uspořádání mostu, š. 22,5 m, propojení s ostrovem	16.3.2021	1:200
A 27	Návrh uspořádání mostu, š. 18 m - VAR B,	16.3.2021	1:200
A 28	Návrh uspořádání mostu, š. 18 m - VAR C	16.3.2021	1:200
A 29	Situace - most š. 18 m	16.3.2021	1:2000
A 30	Řezy předpolím	16.3.2021	1:500
A 31	Vizualizace - nadhled z karlínské strany od jihozápadu	16.3.2021	
A 32	Vizualizace - nadhled z karlínské strany od jihovýchodu	16.3.2021	
A 33	Vizualizace - nadhled z holešovické strany od severovýchodu	16.3.2021	
A 34	Vizualizace - nadhled z holešovické strany od severozápadu	16.3.2021	
A 35	Vizualizace	16.3.2021	
A 36	Vizualizace	16.3.2021	
A 37	Vizualizace	16.3.2021	
A 38	Vizualizace	16.3.2021	
B 01	Generel Vltavy (D.A. studio 1994)	31.5.2019	
B 02	Trochu jiná Praha (D3A 2014)	31.5.2019	1:5000
B 03	Pražské mosty - leták za záchranu Libeňského mostu	31.5.2019	
B 04	Variantní polohy mostu (soutisk IPR, Hnilička, D3A)	31.5.2019	1:5000
B 05	Foto Karlínského předpolí	31.5.2019	
B 06	Foto Holešovického předpolí	31.5.2019	
B 07	Život na nábřeží	31.5.2019	
B 08	Příklad kvalitního veřejného prostranství - Rašínovo nábřeží a Výtoňská náplavka	31.5.2019	
B 09	Příklad kvalitního veřejného prostranství - Rašínovo nábřeží a Výtoňská náplavka	31.5.2019	
B 10	Příklad kvalitního veřejného prostranství - Rašínovo nábřeží a Výtoňská náplavka	31.5.2019	

ROHANSKÝ MOST

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název: Aktualizace ověřovací studie umístění Rohanského mostu
Místo: Praha

Klient: Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha1

zastoupená:
Ve věcech smluvních:

[REDACTED]

Ve věcech technických:

[REDACTED]

Architekt:

[REDACTED]

Autoři:

[REDACTED]

Spolupráce:

[REDACTED]

Stupeň dokumentace: ověřovací studie

Datum: 16. 3. 2021

Úvod

Rohanský most má propojit Holešovice a pražský Karlín. Obě čtvrti se postupně rozvíjejí a další velký rozvoj je očekává i v budoucnu. Jsou zastavovány tzv. brownfieldy a také území ležící v bezprostřední blízkosti řeky. Město zde hledá podobu svého vztahu k řece. Velkorysé stavební úpravy ve formě pražských nábřeží se zastavily u Hlávkova mostu a na pravém břehu dosáhly až k železničnímu Negrelliho viaduktu. Další, po proudu navazující, vltavské břehy zřetelnou koncepcí postrádají. Přinést ji má chystaná úprava tzv. Rohanského ostrova, která vybudováním kanálu podél protipovodňové hráze na karlínském břehu vydělí v meandru řeky z území opravdový ostrov, respektive ostrovy dva. Limity výstavby na obou březích prověřila a pro budoucnost nastavila velká povodeň z roku 2002. Veškerá další výstavba je připravována s ohledem na protipovodňová opatření.

Dosud nezastavěné a nevyužívané pozemky dávaly místu charakter jakési městské periferie. Současný rozvoj Karlína a připravovaná nová výstavba kvalitu obou městských částí zcela změní a učiní z Karlína i Holešovic součást širšího pražského centra. Pro centrum je typická určitá vzdálenost mostů propojujících oba břehy řeky. V případě Holešovic a Karlína je zřejmé, že zde další propojení chybí. Vzdálenost Hlávkova mostu a Libeňského mostu je značná a pro poměry pražského centra nezvyklá.

To si uvědomovali i tvůrci územního plánu a most, který by spojil Holešovice s Karlínem, byl logicky plánován v prodloužení významné holešovické třídy, ulice Komunardů. V průhledu této osy se nám zjevuje vrch Vítkova s památníkem a jezdeckou sochou Jana Žižky. Přestože byla poloha mostu územním plánem dána, vyrostly na Karlínské straně nové objekty, které zcela změnily možnosti výstavby plánovaného mostu. Vstupy a vjezdy do objektů situovaných při ulici U Mlýnského kanálu kolmé na Rohanské nábřeží jsou zrealizovány na výškové úrovni v principu navazující na niveletu původní zástavby Karlína. Niveleta ulice směrem k řece sice stoupá, ale v tomto případě dosáhne pouze zvýšené hrany protipovodňové bariéry. V prostoru nad řekou musí být ale mostní těleso o několik metrů výše. Stoupání na zvýšenou niveletu mostu od ulice Rohanské nábřeží mohlo být součástí nového uličního prostranství. Novostavby na karlínské straně s touto plnohodnotnou možností ale nepočítají. Z lehkovážného rozhodování o umístění nových staveb město vytrhla až zmiňovaná velká povodeň. Nyní je zřejmé, že most musí mít niveletu ve značné výšce, bezpečně před úrovní hladiny zvednuté velké vody. Ani šířkové poměry uličního prostoru, do kterého měl most ústít, neodpovídají prostorovým nárokům pro most s tramvajovým provozem. Nepodařilo se to, co se podařilo našim pradědům při stavbě pražských nábřeží. Regulací a výstavbou nábřeží dokázali kultivovat rozsáhlé území okolo řeky. Zvednutou úrovní nábřeží připravili prostor pro budování mostů, které se staly přirozenou součástí města.

Většina pražských mostů je citlivě zasazena do konkrétní urbanistické struktury. Mosty ústí do náměstí nebo městských tříd. Předpolí mostu bývá součástí

významného veřejného prostranství. O takovouto podobu mostu a jeho spojení s městem bychom měli usilovat také v případě návrhu umístění Rohanského mostu.

Poloha mostu

Výše popisovaný nešťastný způsob nové výstavby na karlínském břehu posouvá realizovatelnou polohu mostu stále východnějším směrem. Poloha mostu z ulice Komunardů do ulice U Mlýnského kanálu v prodloužení Thámovy je dnes již znemožněna. Stejně tak je tomu v případě spojení mezi ulicemi Na Maninách a Šaldovou na karlínské straně. Také zde se opakuje problém s niveletou a šířkou již vybudovaného veřejného prostranství. Nabízí se tedy poloha mostu v pokračování ulice V Háji do ulice Urxova. Je to poloha mostu, která nepostrádá urbánní logiku. Na straně Holešovic se v místě setkávají tři ulice (Jateční, V Háji, Jankovcova). V Karlíně míří osa nového propojení Urxovou ulicí k Lyčkovu náměstí a v jeho čele stojící základní škole.

Předpolí mostu na karlínské straně

Rozvoj území, kam míří nový most, probíhá ve spolupráci města a developerské společnosti [REDAKCE]. Developer vypsali na řešení území vyzvanou urbanistickou architektonickou soutěž. Soutěž měla (kromě jiného) ověřit i možnost napojení Rohanského mostu. Vítězný návrh [REDAKCE] počítá se stoupající niveletou uličního prostranství. Můžeme tedy říci, že po mnoha letech odkladů si most na karlínské straně našel své místo. Principy vítězného návrhu respektujeme a do našeho projektu jsme proto použili jeho návrhové situace a 3D model (výškové uspořádání) zástavby v předpolí mostu. Stejně tak jsme použili principy územní studie s regulačními prvky od [REDAKCE] a k tomu poskytnutý počítačový model budoucí zástavby Rohanského ostrova. S některými momenty konkrétních řešení tohoto návrhu nemusíme souhlasit, ale tyto nejsou předmětem naší úlohy ověření polohy mostu. Nicméně nadále se domníváme, že rozvoj Karlína měl probíhat formou městských bloků. Pevné nábřeží se zdí a kanálem mohlo „pevninu“ Karlína oddělit od ostrova s přírodním břehem (viz například Masarykovo nábřeží s nábřežní zdí a Slovanský ostrov s břehy). Namísto toho tu máme obytné věže, protipovodňový val a přírodně upravené svahy klesajícímu k vodnímu kanálu.

Naši představu o rozvoji města si dovoluujeme připojit v citacích dvou našich starších projektů. Jedná se o Generel Vltavy z roku 1994 (zadavatel ÚHA) a o něco mladší tzv. Výzkumný úkol zadávání územních plánů zpracovaný pro [REDAKCE] v roce 2014, který jsme publikovali pod názvem „Trochu jiná Praha“. Jak jde doba dál, tak se některé části zmiňovaných projektů stávají pouhým záznamem toho, jak se daly části Prahy kdysi řešit. Například holešovická strana mostu byla ve výzkumném úkolu řešena stoupající úrovní uličních prostranství tvořících předpolí mostu. Dnes je situace jiná. Vyrostly tu bytové domy Central Groupu a niveleta ulic v jejich bezprostředním okolí je definitivní.

Předpolí mostu na holešovické straně

Vyhodnocením vlivů karlínského břehu se poloha mostu v Holešovicích stabilizuje v průsečíku ulic Jateční, V Háji a Jankovcova. Je tu ale jeden nemalý problém a tím je niveleta mostu v místě jeho nástupu nad říční tok. Výška mostu musí respektovat úroveň povodně 2002 + jeden metr pro konstrukční řešení mostu s nezaplavenými ložisky. Dalším limitem je maximální sklon tramvajové trati se stoupáním max. 7%. Je možné se s problémem vypořádat a zvedat most z úrovně Jateční ulice před okny nově postavených bytových domů. Část bytů ale bude koukat do opěrných zdí nového mostu, části bytů v patře bude před okny projíždět tramvaj spolu s auty. Nebo je možné hledat jiné řešení nabízející lidem jiné možnosti.

V našem návrhu proto přicházíme s poněkud odlišnou variantou, přinášející všem účastníkům jisté výhody. Navrhujeme nepropojit most přímo do Jateční ulice, ale chceme dopravu stočit podél řeky po nově vytvořeném nábřeží typu Rašínova nábřeží. Auta i tramvaje po něm pokračují ve směru k tržnici ke křižovatce Bubenského nábřeží a ulice Komunardů. Obytná zástavba v Jateční ulici je od dopravního ruchu ochráněna nejen odvedením dopravy, ale zejména návrhem struktury nové zástavby. Předpolí mostu a jeho vynucené výškové uspořádání se stává předností nového řešení. Stoupání tramvaje může být realizováno v mnohem delších vzdálenostech a v příznivějších sklonech. Nábřeží od určitého úseku zcela nahradí mobilní protipovodňové zábrany. Úroveň hrany nábřeží se v tomto případě dostává nad úroveň možné zátopy.

Nábřeží nově vymezuje zastavitelné plochy. Jeden blok vzniká přímo v předpolí mostu na styku s Jateční ulicí. Trojúhelníkový pozemek (vlastnictví města) může být zastavěn významnou veřejnou stavbou typu galerie, muzea nebo třeba činžovními domy s obytnou funkcí kombinovanou s ubytováním hotelového typu. Nabízí se také budova se startovacími kancelářemi pro nově vznikající malé firmy. Prostě co bude město potřebovat a pro co se rozhodne.

Druhý blok v sobě ukrývá jakousi holešovickou „Františkánskou zahradu“. Zahrada je veřejná a ze všech stran obklopena domy. Domy se dívají na jedné straně na nábřeží, do rušné ulice Komunardů, Jateční, a na druhé straně do klidu zahrady. V situaci není blok zakreslen jako zástavba se souvislou uliční frontou. Předpokládáme postupnou zástavbu a v místech, kde dnes stojí hodnotné stromy, necháváme prostor pro jejich dožití. Přerušená fronta domů se do proluky se stromem obrací slepým štítem zarostlým přísavníkem (jako je tomu například nedaleko na Komunardů mezi La Fabrikou a Holportem). V proluce prostor ulice vymezujeme vysokou zdí s vrátky do veřejné zahrady. Zahrada zachovává současné kvalitní stromy doplněné novou výsadbou. Poskytuje jiné prostředí než otevřené parky a rozlehlé plochy zeleně na Rohanských ostrovech. Klidu zahrady užívá i pozemek a struktura zástavby navržená na pozemku soukromého investora. Naše řešení umožňuje plnohodnotné zachování stávajícího nárožního domu včetně jeho zapojení do nově utvářeného městského prostředí. Respekt ke stopě minulosti

v podobě nárožního domu může do území přinést to příjemné napětí, které v sobě má rostlé město v podobě kontaktu starého s novým, střídání výšek jednotlivých domů... Ke kvalitě prostředí patří i pečlivá práce s prvky jako jsou schodiště vyrovnávající nové úrovně, průchody, rampy a zahradní terasy na východní hraně předmostí. Zde je třeba připomenout novou štíhlou věž umístěnou v pohledové ose mostu a průhledu ulice V Háji. Věž vyrůstá ze zvýšené plochy, kterou most vstupuje do prostoru Holešovic. Tato úroveň je o více než 7 metrů nad úrovní Jateční ulice. Je to důstojný prostor s výhledem, asi jako když stojíme před vídeňskou Albertinou. Věž, která může být využita k nejrůznějším účelům, je součástí řešení zahradních teras, a je jakousi sestrou vedle stojícího původního železobetonového sila. Silo pokládáme za půvabnou stavbu a necháváme prostor pro jeho další využití.

Silo je součástí prostředí, veřejného prostoru, záměrně vytvářeného v předpolí mostu. K řece vedle něho vede široká výjezdová rampa z úrovně náplavky. Ta je dalším bonusem pro všechny zúčastněné. Náplavka může do místa přinést život, jaký známe z Rašínova nábřeží a výtoňské náplavky. Některé prvky zmiňovaného nábřeží a jeho dimenze jsme proto použili, jak se říká, doslovně. Jedná se o osvědčená a časem prověřená řešení, o jejichž užitečnosti nepochybujeme. Někde, například v šířce chodníku před domovní frontou orientovanou k nábřeží, jsme parametry Rašínova nábřeží vylepšili tak, aby před domy byl prostor pro vysazení další řady stromů. Představujeme si, jak u náplavky kotví lodě a lidé z Holešovic a Karlína se sem chodí bavit, stejně jako se chodí na výtoňskou náplavku. Úsek náplavky nemusí zůstat omezen rozsahem zobrazeným na našich výkresech. Náplavka může klidně pokračovat na stranu k Libeňskému mostu, může ale i vytvořit zcela novou situaci před Pražskou tržnicí nebo dokonce může dojít až k Vltavské ([redacted] – Filharmonie na Vltavské, projekt zpracovaný v roce 2018 nebo předcházející projekt Holešovice-Bubny z roku 2017, oba projekty zpracované pro IPR Praha. Naleznete na [redacted]).

Asi si položíte otázku, proč se tak podrobně zabýváme popisem předpolí mostu. Domníváme se, že je to pro ukotvení mostu v území velmi důležité. Přáli bychom si, aby most byl součástí městského prostředí, aby z něho přímo vyrůstal. Nechceme těleso mostu, které se jen položí na břeh. Chceme všechno to pěkné, co obsahují předpolí a řešení jiných pražských mostů. Myslíme si, že naše doba by měla tyto ambice mít. Nechceme most jako geniální inženýrské dílo, ale jako součást města. Obdivujeme např. most Legií, jeho kontakt se Střeleckým ostrovem. V našem případě může Rohanský most od počátku obsahovat schodiště a výtah na úroveň Rohanského ostrova. Takto by se dalo hovořit dál a dál... Podoba samotného mostu bude ale výsledkem architektonické soutěže. To je správné rozhodnutí. Soutěžící by se měli soustředit na most samotný. Vztahy v jeho předpolích včetně řešení dopravy by si mělo město ale ujasnit v diskuzích před vyhlášením soutěže a soutěžícím by měly být poskytnuty jako dohodnuté a schválené řešení.

Rohanský most

Po vyřešení vazeb mostu na obě předpolí chápeme konstrukci mostu jako víceméně samostatnou úlohu. Do studie jsme zakreslili požadované šířkové uspořádání mostu odpovídající zadání objednatele. Jedná se o následující parametry:

chodník	2,25 m
cyklisté	1,5 m
jízdní pruh pro auta	3,5 m
tramvajová trať	7 m (původně 8 m)
jízdní pruh pro auta	3,5 m
cyklisté	1,5 m
chodník	2,25 m

Šířka mostu tedy činí celkem 21,5 m. Se zábradlím to je cca 22,5 metru. Prostor pro tramvaj byl v zadání 8 m s trakčními sloupy umístěnými uprostřed tělesa mostu. Toto řešení nám připomíná mosty ležící mimo zastavěné území, a proto navrhuje standardní řešení se sloupy veřejného osvětlení po stranách mostu. Mezi nimi jsou vedena lana pro vyvěšení trakce. Tramvajové těleso jsme zúžili na obvyklých 7 m. Takto bychom mohli polemizovat s každým údajem. Má smysl jízdní pruh šířky 3,5 metru? Nenašlo by se optimálnější řešení šetřící šířku mostu a tím i náklady nutné na jeho výstavbu? Kromě toho, že užší most šetří náklady, je dle našeho názoru i elegantnější. Srovnáme navrhovanou šířku Rohanského mostu s ostatními mosty (např. most Legií 16 m, Mánesův most 16 m, Čechův most 16 m a další). Milé srovnání předvedli aktivisté v letáčku za záchranu Libeňského mostu.

V podélném řezu víceméně respektujeme výškové uspořádání detailně prověřené týmem [redacted] na IPRu. Výrazný rozdíl najdete v tvarování nájezdu na most na holešovické straně. Podrobnější řešení nájezdu bylo již popsáno spolu s popisem nábřeží. Vzdálenosti pilířů mostu odpovídají zhruba rozpětí oblouků Štefánikova mostu (64 metrů na osu pilíře). Pokud bychom se mohli vyjádřit ke konceptu celkového architektonického řešení mostu, tak preferujeme most s plochými oblouky. Další do série typických pražských mostů odpovídajících koncepci pražských mostů formulovanou [redacted]. Nejsme příznivci zavěšených lanových superstruktur. Co se týče půdorysného tvaru mostu, podporujeme most přímý, případně „zalomený“ (viz půdorysná stopa Karlova či Hlávkova mostu).

Změna územního plánu

Realizace mostu v jiné poloze, než předpokládal stávající územní plán, vyžaduje provedení změny územního plánu. Bylo by více než vhodné, aby spolu s mostem

byla do změny zahrnuta i území na obou jeho předpolích. Na karlínské straně je situace celkem přehledná. Město jedná s developerskou [redacted]. Na holešovické straně se nabízí spolupráce se [redacted]. vlastníci pozemek důležitý pro vybudování nábřeží. Jeho využití je v současném plánu limitováno trasou kapacitní komunikace. Dalším limitem společným pro všechny pozemky je trasa kanalizační stoky. Nejvhodnějším řešením by bylo stoku při stavbě nábřeží přeložit. Jsme si též vědomi, že pro umístění stromů v Jateční a navazující Jankovcově ulici bude nutné prověřit stav sítí v těchto uličních profilech.

Městu se změnou územního plánu nabízí možnost zhodnocení vlastních pozemků. Máme tím na mysli výstavbu domů okolo veřejné zahrady a v bezprostředním předpolí mostu. Částečnou redukcí zelených ploch (viz funkční využití dle stávajícího ÚP) v předpolí budoucího mostu nepokládáme za nepřekonatelný problém, zejména s ohledem na rozsah ploch zeleně na připravovaných rohanských ostrovech.

Je smutné, že se s přípravou definitivního umístění nového mostu tak dlouho otálelo. V současné době, kdy je zjištěn nedobrý stav Libeňského mostu a totéž je konstatováno i v případě Hlávkova mostu, by se stabilizovaná poloha mostu více než hodila. Nezbyvá, než napřít veškeré úsilí a na poloze mostu se s odborníky i veřejností pokusit dohodnout. Nakonec může být poloha nového mostu záchranou při neprojednatelnosti a ceně provizorních přemostění v případě souběžných rozsáhlých oprav Libeňského a Hlávkova mostu.

V Praze 31.5.2019

[redacted]

Aktualizace studie 03 2021

Původní ověřovací studie [REDAKCE] z května 2019 byla jednou ze tří prací, které magistrát zadal pro ověření polohy nového mostu mezi Holešovicemi a Karlínem. Magistrát tímto zadáním reagoval na zájem veřejnosti o situaci kolem vývoje připravovaného Metropolitního plánu, ve kterém je definována jiná poloha mostu, než předpokládal dosud platný územní plán. Pro novou polohu mostu byla na IPRu [REDAKCE] a jeho týmem připravena studie, která vyvolala výše zmíněný značný zájem veřejnosti. K dalšímu ověření polohy mostu proto byly, kromě týmu IPRu, přizvány k účasti ještě další dva týmy: tým [REDAKCE] a naše kancelář [REDAKCE]).

Po odevzdání byly studie prezentovány na magistrátu a také byla Prahou 7 uspořádána veřejná prezentace konaná v kulturním domě Domovina. Této prezentace se zúčastnil i pan architekt Kotas, který se svým týmem na žádost občanského sdružení zpracoval variantu mostu umístěnou v původní stopě územního plánu.

Studie, kterou jsme zpracovali, byla komentována Prahou 7, IPRem a vzniklo tak zadání pro aktualizaci studie. Nejdůležitějším bodem tohoto zadání je ochránit nedávno postavené obytné budovy při Jateční a Jankovcově ulici před hlukovou zátěží z provozu dopravy při nájezdu na nový most. Při aktualizaci studie byly provedeny následující úpravy:

1) Změna polohy mostu

Zadavatelem bylo požadováno ověřit užití oblouků tramvajové trati o poloměru 25,0 m namísto původně navržených mezních oblouků 21,2 m. Užití větších oblouků vedlo ke změně geometrie předpolí. Most je nyní v kolmé pozici na hranu budoucího nábřeží a v situaci jsou zakresleny požadované velikosti oblouků.

2) Úprava objektů v předpolí mostu

Objekty v předpolí (blok A) po úpravě tvoří ve směru do ulice Jateční souvislou uliční frontu. Byla tím odstraněna možnost pronikání hluku z tramvajového a automobilového provozu ve směru ke stávajícím obytným budovám. Nově navržená struktura objektů v předpolí mostu tvoří protihlukovou bariéru.

Objekt věže v předpolí mostu je po úpravě ve větší vzdálenosti od objektu bývalého síla, které je vlastněné soukromým subjektem.

3) Posun tramvajové zastávky

Tramvajová zastávka byla z předpolí mostu posunuta před vedlejší blok (B, C). Stoupání nábřeží k mostu je tu mírnější (1,8 %) než v původní pozici (5,6 %). Po úpravě poloměru oblouků se změnila celá geometrie předpolí a do původní pozice před blokem A by bylo možno umístit pouze jednosoupravovou zastávku. V návrhu je nyní v nové pozici zakreslena standardní zastávka délky 64 m (dvousoupravová). Je

to zastávka vídeňského typu, stejně jako jsou již zrealizované tramvajové zastávky v ulici Komunardů.

4) Návrh změny územního plánu

Obecné souvislosti potřeby pořízení změny ÚP byly uvedeny v původní ověřovací studii (05/2019):

„Realizace mostu v jiné poloze, než předpokládal stávající územní plán, vyžaduje provedení změny územního plánu. Bylo by více než vhodné, aby spolu s mostem byla do změny zahrnuta i území na obou jeho předpolích. Na karlínské straně je situace celkem přehledná. Město jedná s developerskou společností Sekyra Group. Na holešovické straně se nabízí spolupráce se společností Jateční 4 a.s. vlastníci pozemek důležitý pro vybudování nábřeží. Jeho využití je v současném plánu limitováno trasou kapacitní komunikace. Dalším limitem společným pro všechny pozemky je trasa kanalizační stoky. Nejvhodnějším řešením by bylo stoku při stavbě nábřeží přeložit. Jsme si též vědomi, že pro umístění stromů v Jateční a navazující Jankovcově ulici bude nutné prověřit stav sítí v těchto uličních profilech.

Městu se změnou územního plánu nabízí možnost zhodnocení vlastních pozemků. Máme tím na mysli výstavbu domů okolo veřejné zahrady a v bezprostředním předpolí mostu. Částečnou redukcí zelených ploch (viz funkční využití dle stávajícího ÚP) v předpolí budoucího mostu nepokládáme za nepřekonatelný problém, zejména s ohledem na rozsah ploch zeleně na připravovaných rohanských ostrovech.“

Konkrétně navrhujeme v území nově definovat hranice ploch ZP, ZMK a ploch stavebních s funkčním využitím SV – všeobecně smíšené s výjimečně přístupným kódem míry využití „S“. Při použití kódu „S“ jsou KPP a KZ stanoveny individuálně na základě této ověřovací studie, jejíž parametry (HPP, počty pater, výšky říms, uliční čáry) by sloužily jako závazný podklad pro změnu územního plánu. Použití kódu „S“ dává zástavbě městský charakter v místech, kde by jinak povinné užití koeficientu zeleně podobné řešení neumožnilo. Díky tomu, že je závazně formulována struktura zástavby, se potom můžeme soustředit na přípravu kvalitních parametrů veřejných prostranství a rozsah a způsob řešení ploch zeleně (ZP, ZMK). Nevznikají jednotlivé nesouvislé plochy zeleně, ale je vymezen prostor veřejné zahrady, zeleného pásu (parku) v Jateční a prostory pro stromořadí. V návrhu změny ÚP užíváme ještě vymezení prostoru náplavky a označujeme jej značkou DÚ příslušnou k významnému veřejnému prostranství

Pozemek společnosti Jateční 4 může pro zahájení stavebních prací využít stávajícího ÚP a zrealizovat tak 1. etapu rozvoje pozemku. Pro výpočet HPP při kódu míry využití SV-E (dle platného ÚP) navrhujeme započítat plochu SV na pozemku investora a k ní přilehlou plochu nacházející se východně mimo jeho pozemek. Od vypočtené celkové HPP navrhujeme potom odečíst HPP stávající rekonstruované budovy. Tímto získáme plochu HPP, kterou je možno realizovat v rámci novostavby 1. etapy ve shodě s platným ÚP. Zbývající plochy na pozemku soukromého investora

Jateční 4 budou moci být realizovány po změně ÚP na kód míry využití SV-S v objemech a HPP definovaných touto studií.

5) Návrh rozdělení území mezi jednotlivé projekty

Spolu s Rohanským mostem by měla být definována i podoba celého holešovického předpolí. Jedná se o trojúhelník území vymezený řekou, ulicí Komunardů, ulicí Jateční a Jankovcovou.

Pro uchopitelný a koordinovaný rozvoj jsme navrhli rozdělit území do několika projektů. Činíme tak zejména proto, že se domníváme, že rozhodnutí vypsát na řešení mostu architektonickou soutěž by mělo být podpořeno jasným zadáním a určením konkrétní hranice soutěžního návrhu. Soutěžící by se měli soustředit na most samotný. Vztahy v předpolí mostu včetně řešení dopravy by si mělo město ujasnit a uzavřít před vyhlášením soutěže.

Území navrhujeme rozdělit do následujících projektů:

1. Soutěž na most
2. Nábřeží s náplavkou
3. Předpolí mostu – blok A se zahradami v terasách
4. Jateční 4 a.s. – projekt soukromého investora (blok B)
5. Projekt nábřeží / Komunardů (část bloku C)
6. Projekt Jateční / Komunardů (část bloku C)
7. Veřejná zahrada – uvnitř bloku
8. Projekt Park U Vody
9. Veřejná prostranství Jateční / Jankovcova
10. Uliční stromořadí Komunardů

6) Návrh regulace

Návrh regulace dokumentujeme definováním zastavitelných ploch (bloky A, B, C) vyznačených v situacích 1:1000. Směrem do ulice je regulace uličních a stavebních čar závazná, směrem do vnitrobloků je doporučena. V situaci není blok C zakreslen jako zástavba se souvislou uliční frontou. Předpokládáme postupnou zástavbu a v místech, kde dnes stojí jednotlivé stromy, ponecháváme prostor pro jejich dožití. Přerušená fronta domů se do proluky se stromem obrací slepým štítem a umožňuje tak její budoucí zastavění.

Výšková regulace je definována rozvinutými pohledy 1:500. V pohledech jsou vyznačeny počty pater a výšky hlavní římsy od přilehlého terénu.

V situacích a rozvinutých pohledech je dokumentováno doporučené rozdělení bloků na jednotlivé domy. Nová zástavba tím získá přirozené měřítko. Velikost jednotlivých domů (délka jejich fasády) odpovídá možnosti umístění jádra, orientace objektu ke světovým stranám a užitnosti patra. V neposlední řadě jsou do návrhu na rozdělení promítnuty naše zkušenosti s realizací bloku domů na Smíchově mezi ulicemi

Plzeňská, Radlická a Stroupežnického pro rakouského developera a také aktuální zkušenosti z přípravy projektu pro [REDAKCE] taktéž na Smíchově na ploše bývalého nákladového nádraží (lokality Na Knížecí).

7) Technická infrastruktura

Stávající a připravovaná infrastruktura může být limitem pro rozvoj území. Nejdůležitějším projektem je v tomto směru schválená realizace stoky „B“. Do situace jsme plánovanou trasu stoky zaznamenali. Věříme, že se podaří najít technické řešení umožňující kolmý nebo mírně šikmý průchod stoky pod navrženými domy bloku C. Pro tento případ jsme u konkrétních objektů (C1, C9) omezili rozsah suterénů a respektovali polohu vstupních šachet.

Část kanalizační stoky přicházející ke stoce „B“ podél Holešovické tržnice bude nutné přeložit. Stávající trasa kanalizace se tu ocitá pod navrhovanou frontou domů bloku C (C1, C2, C3, C4) orientovaných na nové nábřeží. Přeložku stoky je možné realizovat se stavbou nábřeží. Podobně bude nutné řešit část kanalizační stoky vedené přímo v předpolí mostu pod objekty bloku A. V tomto případě bude nutné ověřit nové trasování v uličních profilech, případně možnost propojení se stokou „B“.

Snadněji řešitelným problémem jsou přeložky části vedení elektro a veřejného osvětlení.

Stavba nábřeží zasáhne do stávajících protipovodňových opatření. Dnes je území od Bubenského nábřeží před Holešovickou tržnicí až k Jankovcově ulici chráněno linií mobilního protipovodňového hrazení. V případě výstavby nového nábřeží by jeho část vystupující nad úroveň Q 2002 + 1m převzala ochrannou funkci. Protipovodňové opatření by se tak v úseku cca 250 m zlepšilo, neboť mobilní hrazení by bylo nahrazeno stabilní konstrukcí.

8) Uspořádání mostu

Konstrukce Rohanského mostu může obsahovat schodiště a výtah, které propojí úroveň mostu s úrovní Rohanského ostrova. Obě vertikální spojení mohou být součástí mostního pilíře.

V zadání aktualizace studie bylo naším úkolem ověřit šířkové uspořádání mostu při 17 m. Tato šířka mostního tělesa umožňuje podél obou chodníků vést samostatné cyklistické jízdní pruhy šířky 1,5 m. Auta a tramvaje se potom pohybují ve společném sdíleném prostoru. Návrhovou šířku mostu 17 m je možno srovnat s některými známými pražskými mosty, např. most Legií 16 m, Mánesův most 16 m, Čechův most 16 m a další. Oproti původní šířce mostu 21,5 m při délce mostu cca 355 m to při rozdílu šířky 4,5 m (21,5 – 17 m) představuje úsporu cca 1600 m² (355 x 4,5 m) nerealizované mostní konstrukce.

Další variantou uspořádání mostu při šířce 17 m může být ponechání samostatného tramvajového tělesa. Cyklisté a motorová vozidla jsou vzhledem k předpokládaným nízkým dopravním zátěžím vedeny ve sdíleném jízdním pruhu širokém 3 m.

9) Počty bytů

Pokud bychom předpokládali, že bloky A a C realizované na pozemcích města, budou určeny k bytové zástavbě, tak můžeme uvažovat s následujícím výpočtem pro odhad počtu bytů. Předpoklady pro výpočet počtu bytů:

- 1NP všech objektů bude navrženo jako komerčně využitelná plocha,
- pro byty budeme uvažovat 2 NP a výše,
- ze 100% HPP budeme počítat 70% užitné plochy na byty, 30% jsou společné prostory (vertikální komunikace, chodby, vstupní haly) a konstrukce,
- na 1 bytovou jednotku uvažujeme cca 65 m² (průměrná plocha z 1 kk, 2 kk a větších bytů).

A.....HPP pro byty celkem.....8 296 m²
Počet bytů (HPP: 65).....128

C.....HPP pro byty celkem.....20 414 m²
Počet bytů (HPP: 65).....314

V území na pozemcích města může být hrubým odhadem zrealizováno cca 442 bytů průměrné velikosti 65 m².

Návrh dalšího postupu

1) Se zapojením specializovaných profesí vyhodnotit zvolené výškové uspořádání holešovického předpolí a mostu:

- vliv stavby na protipovodňová opatření (ověřit v povodňovém modelu),
- hluková studie pro posouzení vlivu na obytné stavby v Jateční ulici,
- studie osvětlení a oslunění pro posouzení vlivu na obytné stavby v Jateční ulici.

2) Ověřit limity technické infrastruktury (kanalizační stoka a trasování sítí v uličních profilech).

3) Aktualizovanou ověřovací studii projednat s MČ 7, 8 a orgány státní správy.

4) Ověřovací studii dopracovat podle připomínek.

5) Připravit změnu územního plánu pro celé zájmové území.

6) Navázat spolupráci s investorem a architektem projektu Jateční 4.

7) Potvrdit rozsah území pro soutěž na most a zahájit přípravu soutěže.





Panorama mostů v centru města

Panorama pražských mostů ukazuje typické obloukové klenuté mostní konstrukce. Jedinou výjimku tvoří vysehradský železniční most. Při náhradě starších řetězových mostů byla v centrální části města přijata koncepce klenutých mostů [REDACTED], který je autorem nebo spoluautorem řady z nich. Jmenujme například Hlávkův most, Mánesův most, původní Trojský most (v 80. letech nahrazen mostem Barikádníků), Libeňský most a Jiráskův most.

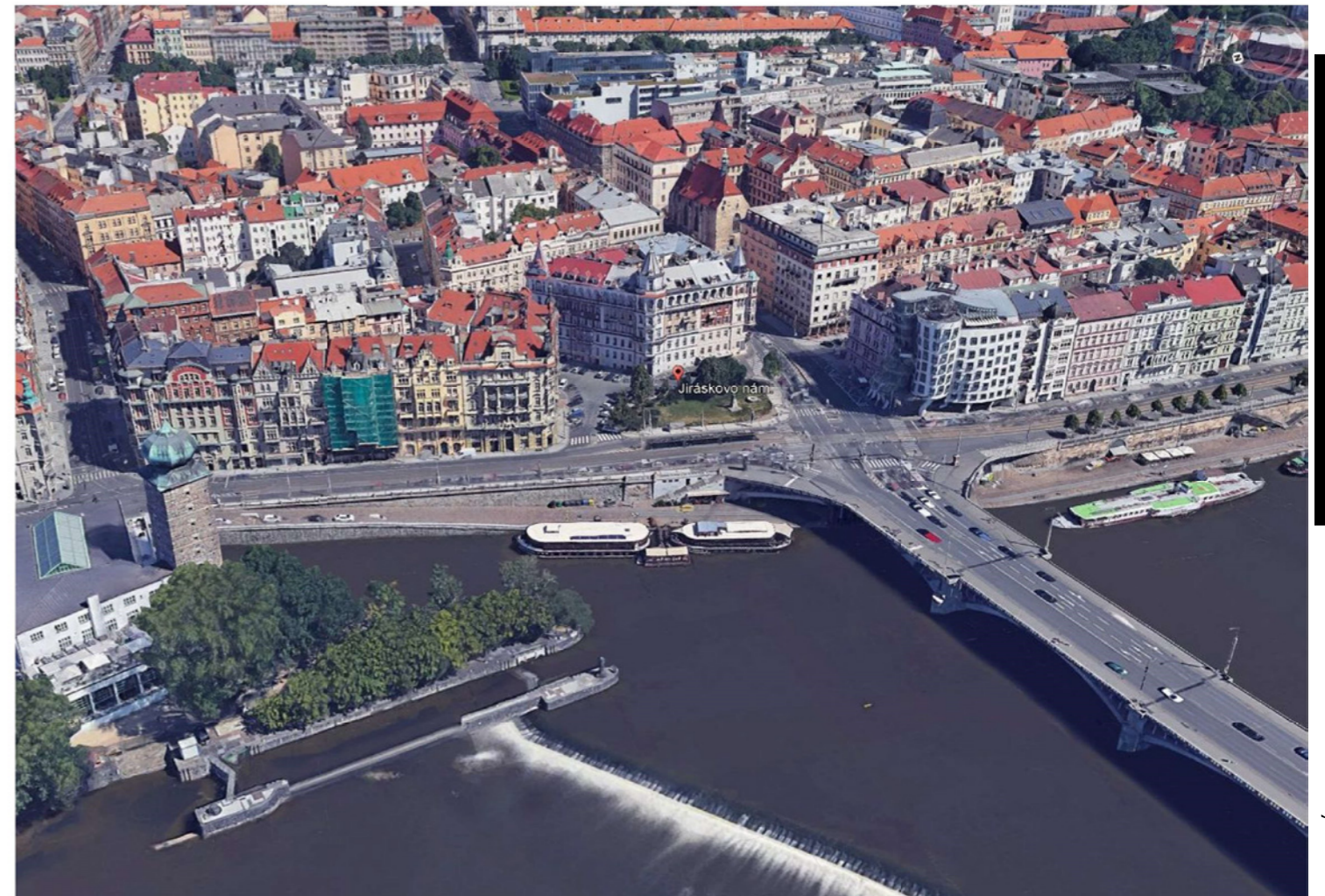
Většina pražských mostů je citlivě zasazena do konkrétní urbanistické struktury. Mosty ústí do náměstí nebo městských tříd. Předpolí mostu bývá součástí významného veřejného prostranství. O takovouto podobu mostu a jeho spojení s městem bychom měli usilovat také v případě návrhu umístění Rohanského mostu.



Karlův most

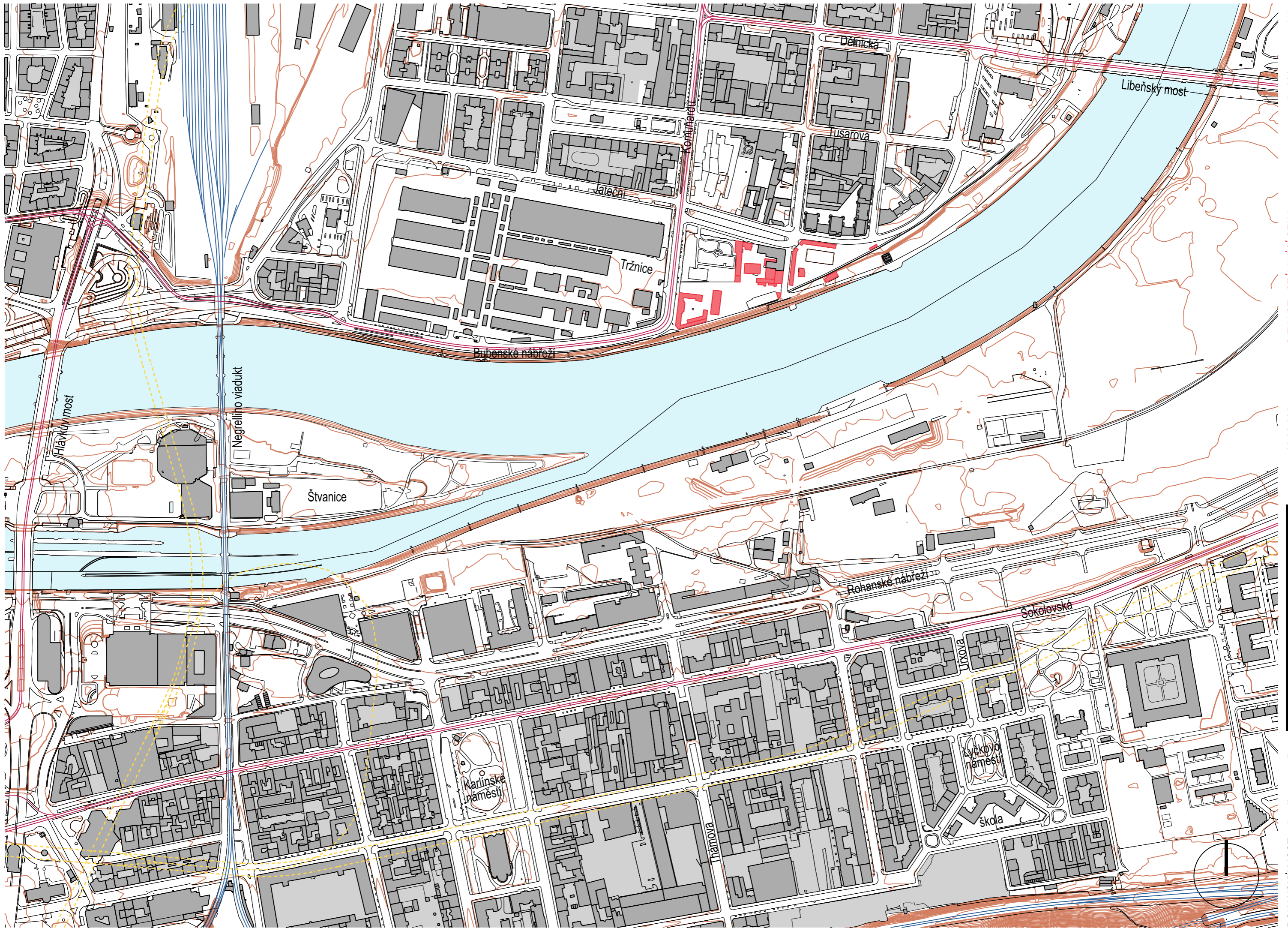


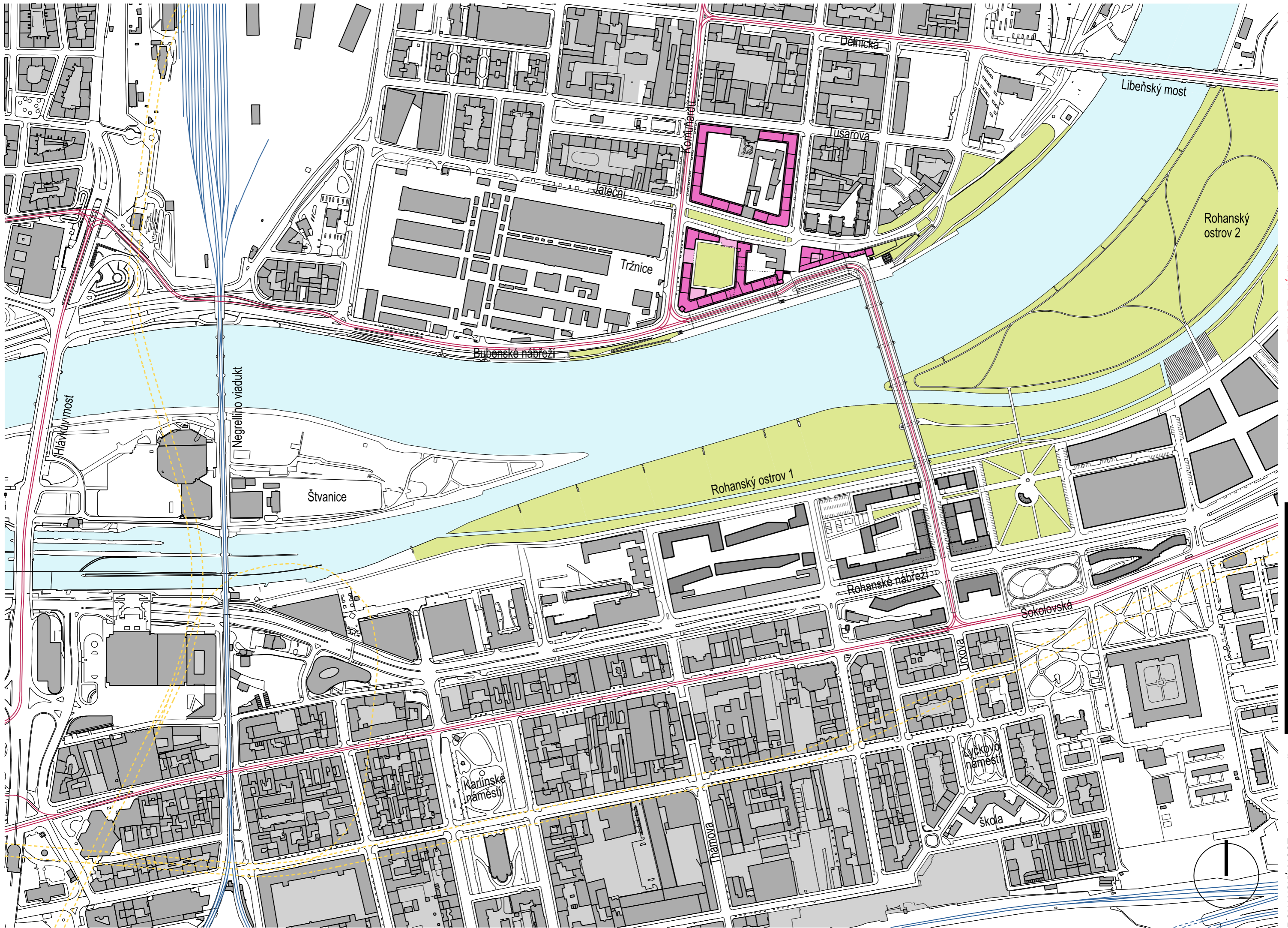
Mánesův most na Palachově náměstí

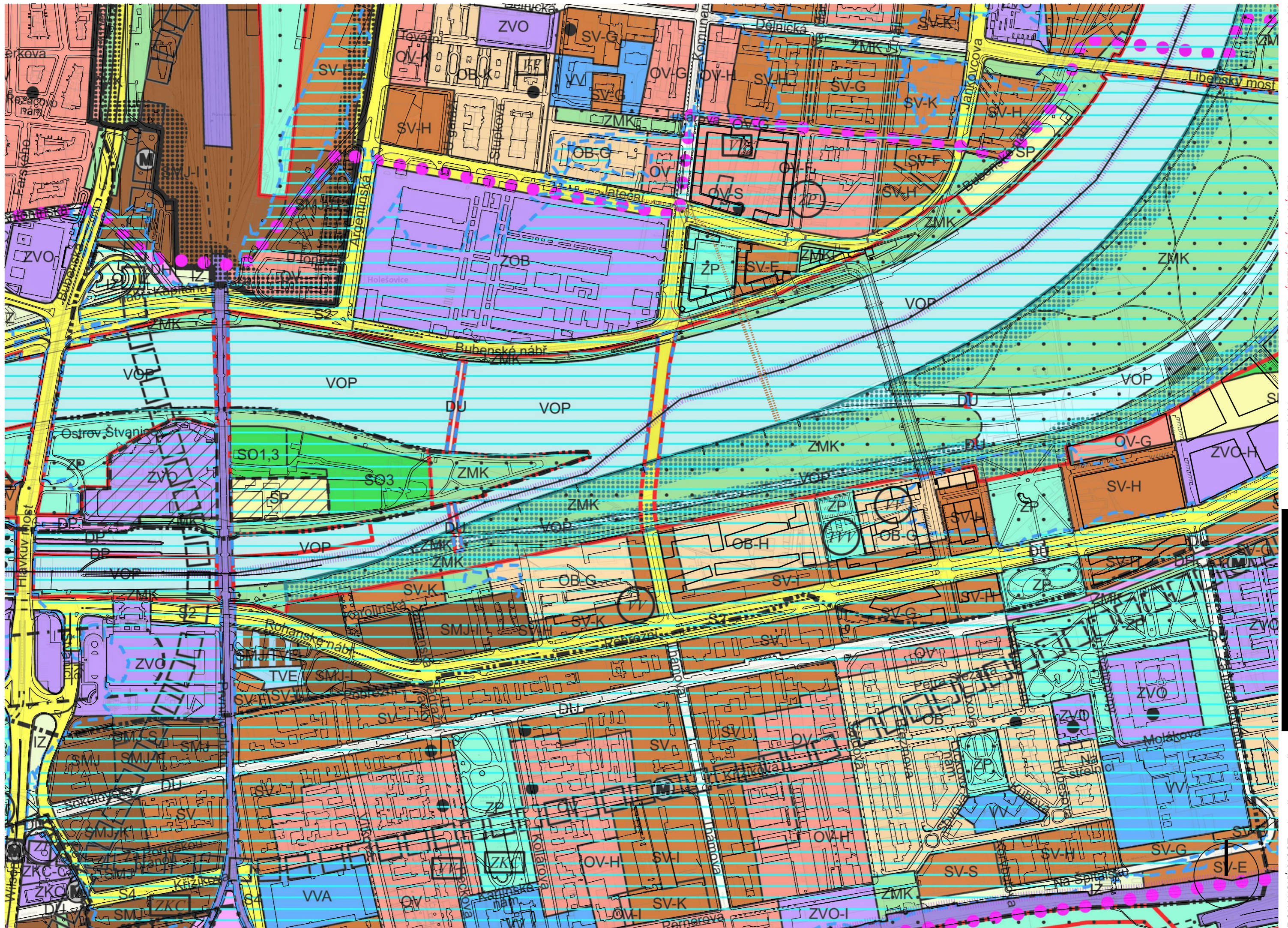


Jiráskův most na Jiráskově náměstí

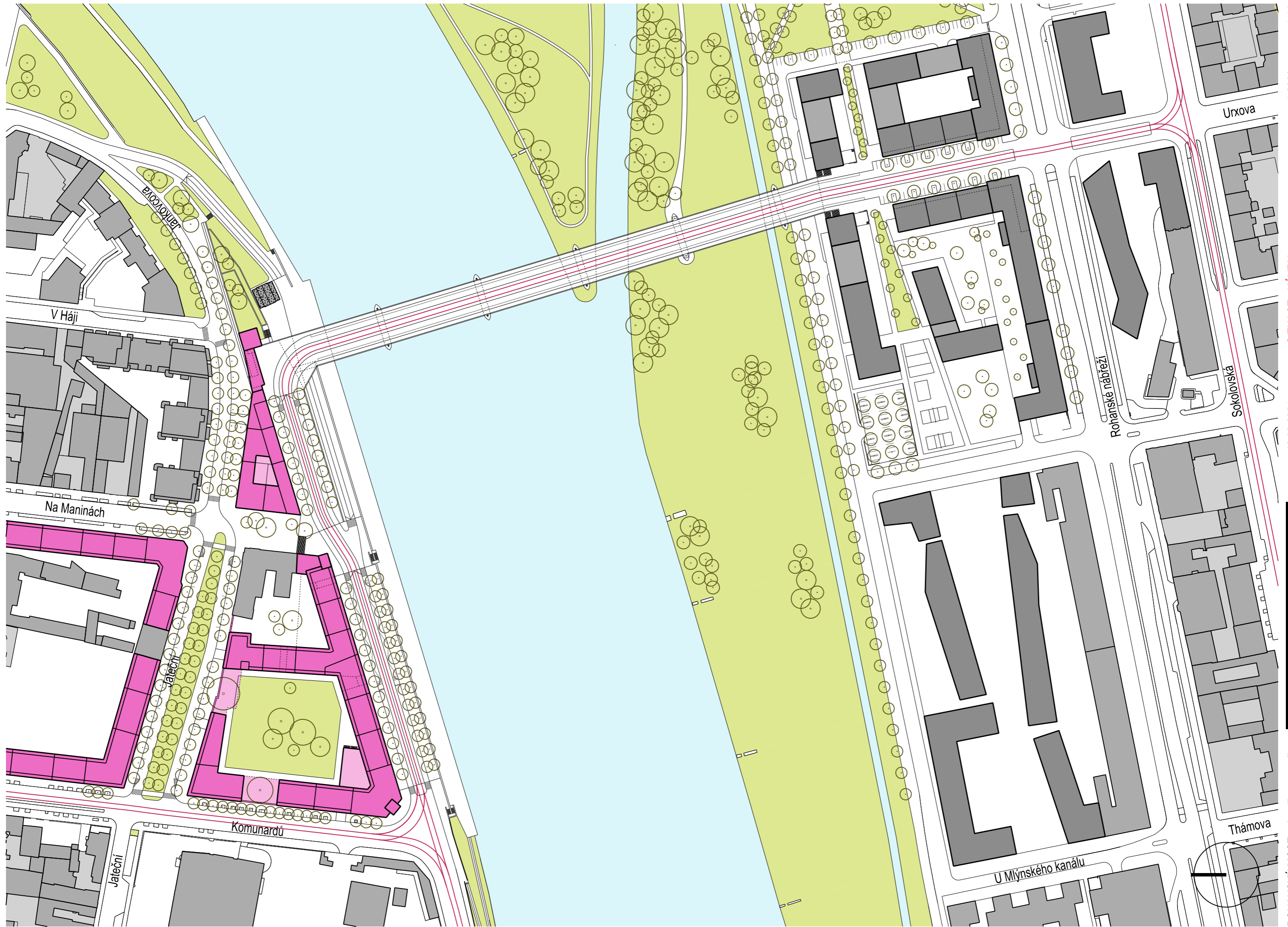


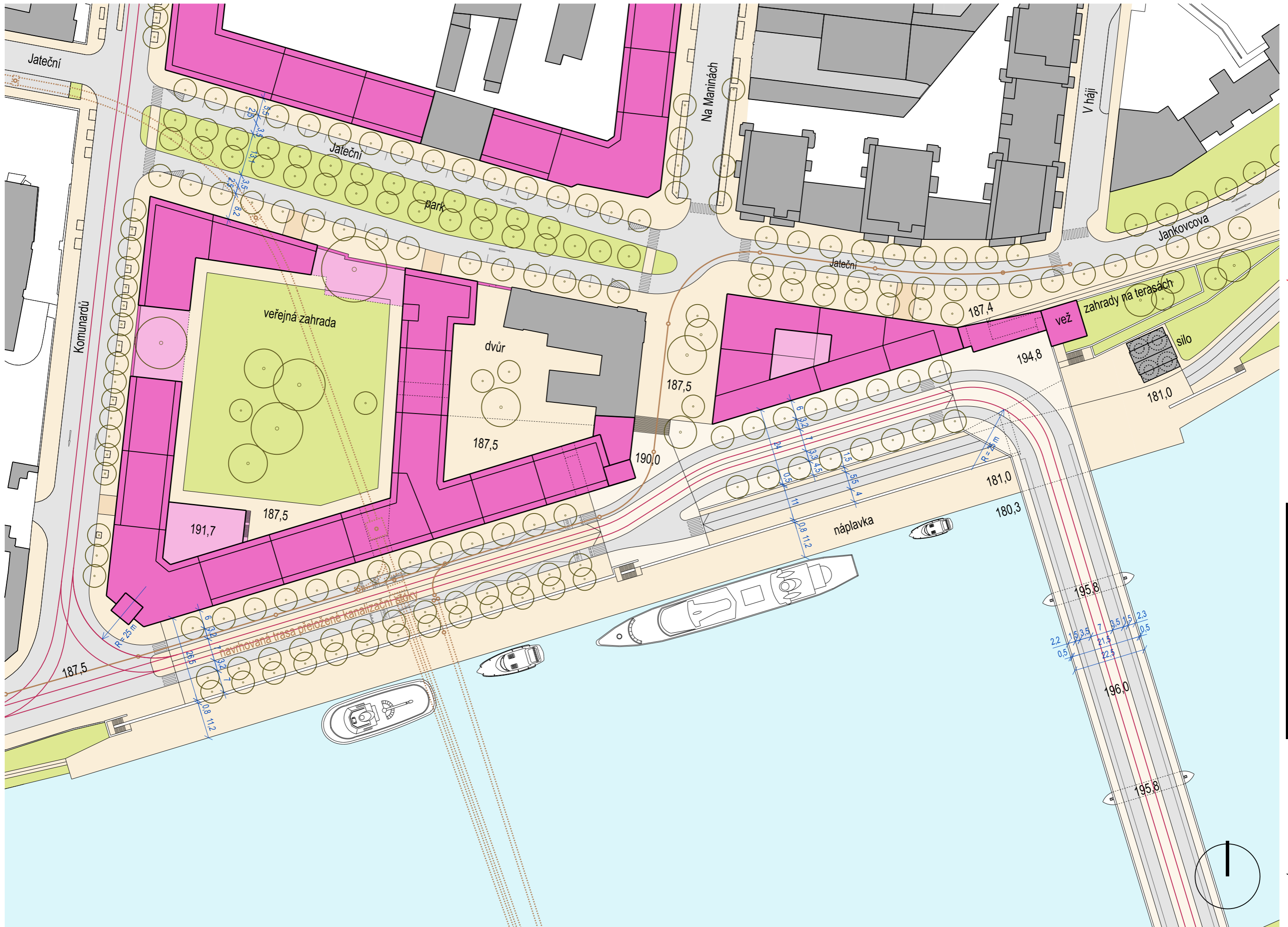












Jateční

Na Maninách

V háji

Jankovcova

Komunardů

veřejná zahrada

park

dvůr

zahrady na terasách

silo

náplavka

navrhovaná trasa přeložené kanalizační sítě

191,7

187,5

187,5

190,0

187,5

187,4

194,8

181,0

181,0

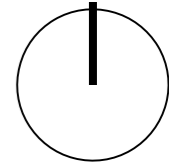
180,3

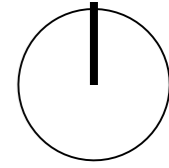
187,5

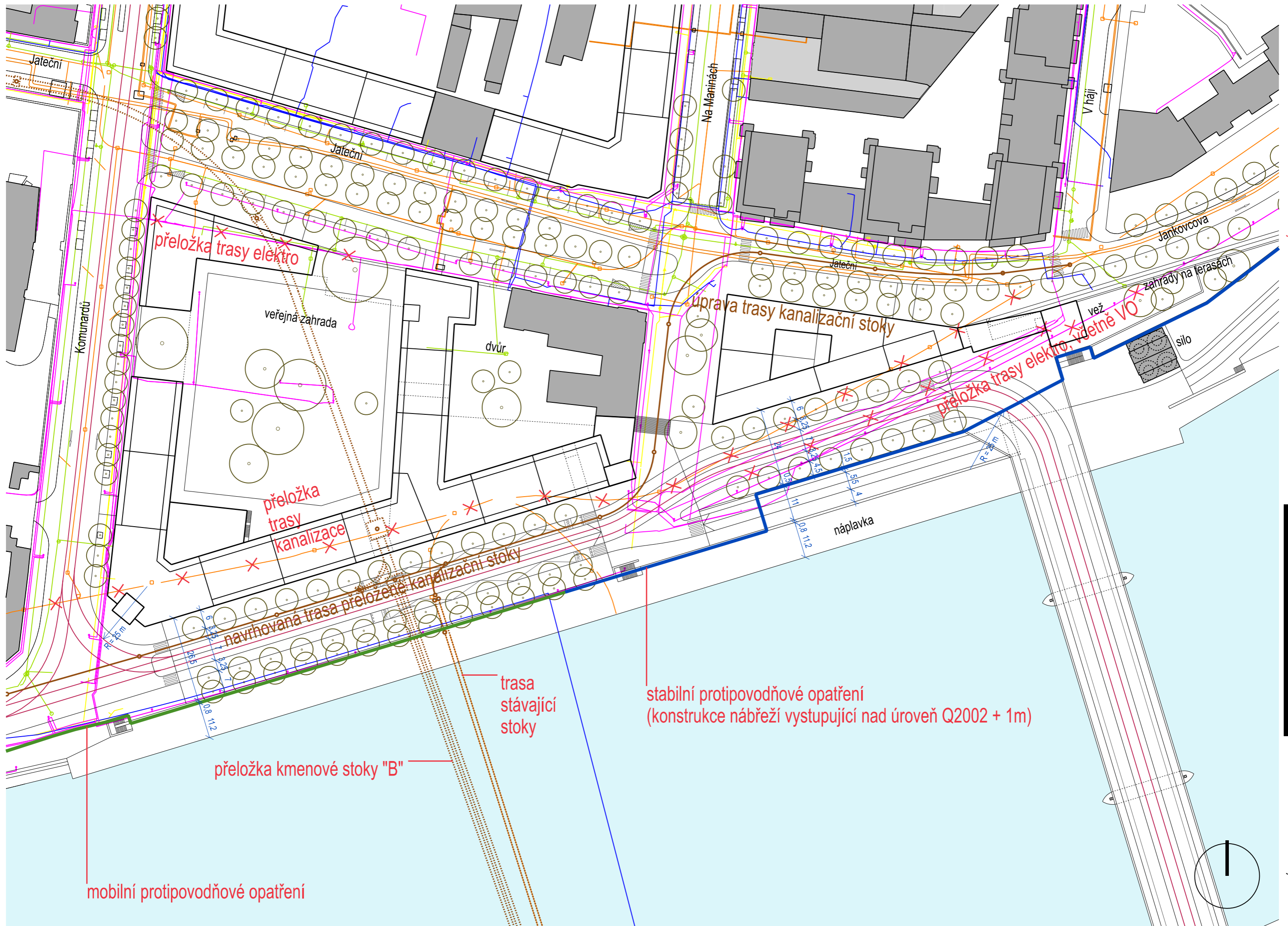
195,8

196,0

195,8







přeložka trasy elektro

veřejná zahrada

dvůr

úprava trasy kanalizační stoky

přeložka trasy elektro, včetně VO

vež

zahrady na terasách

silo

přeložka trasy kanalizace

navrhována trasa přeložené kanalizační stoky

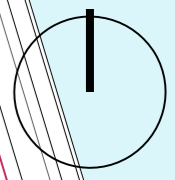
náplavka

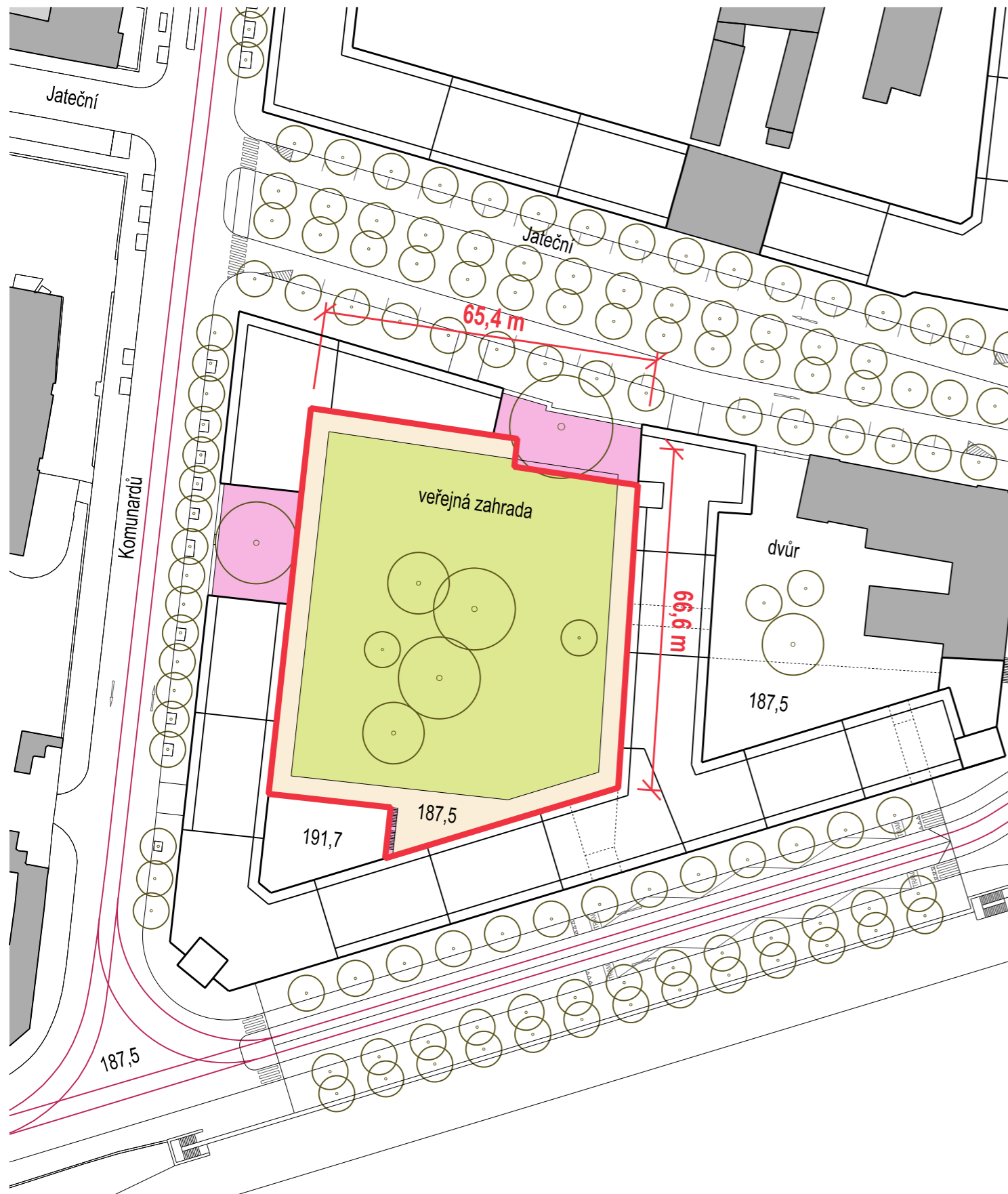
trasa stávající stoky

stabilní protipovodňové opatření
(konstrukce nábreží vystupující nad úroveň Q2002 + 1m)

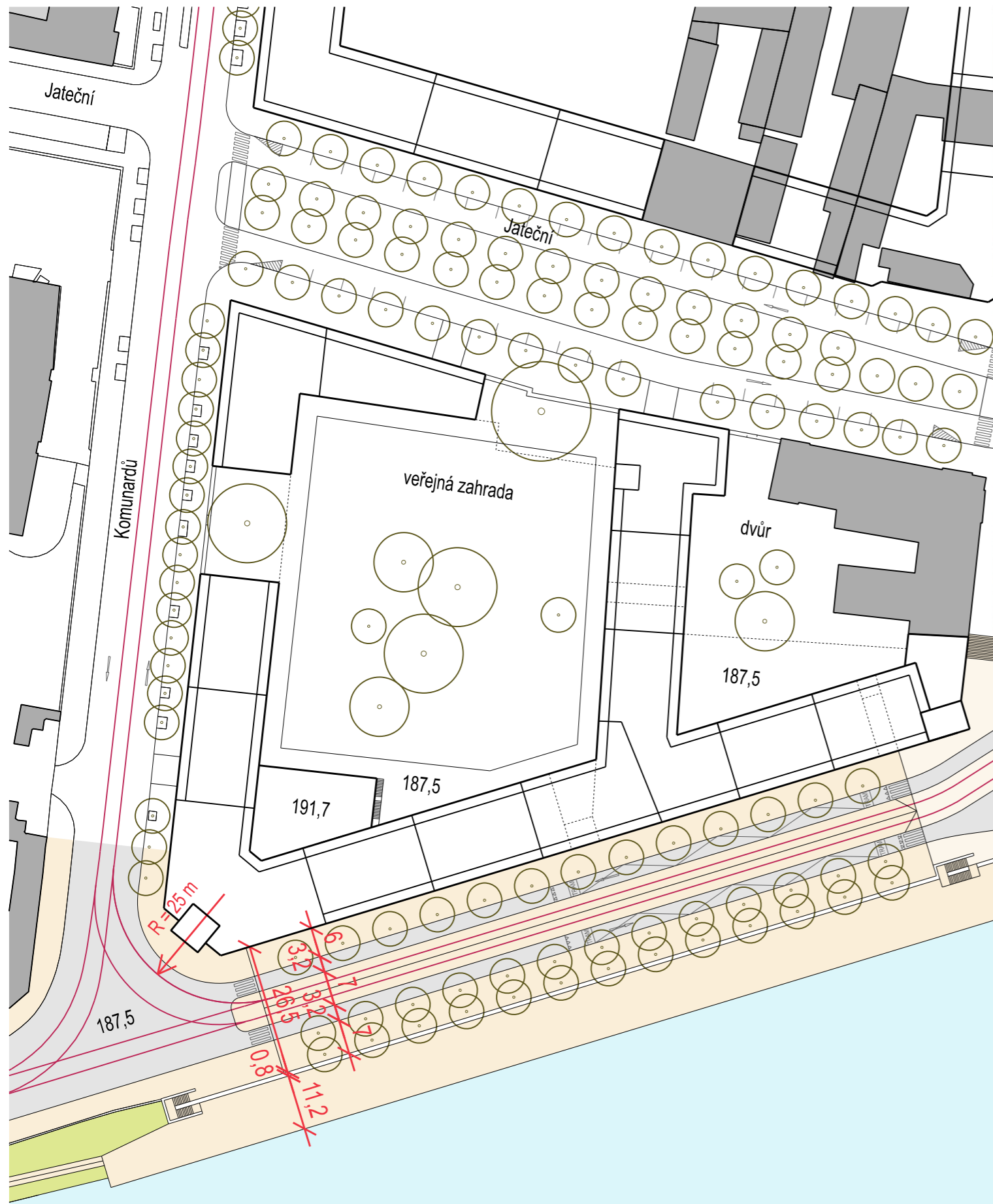
přeložka kmenové stoky "B"

mobilní protipovodňové opatření



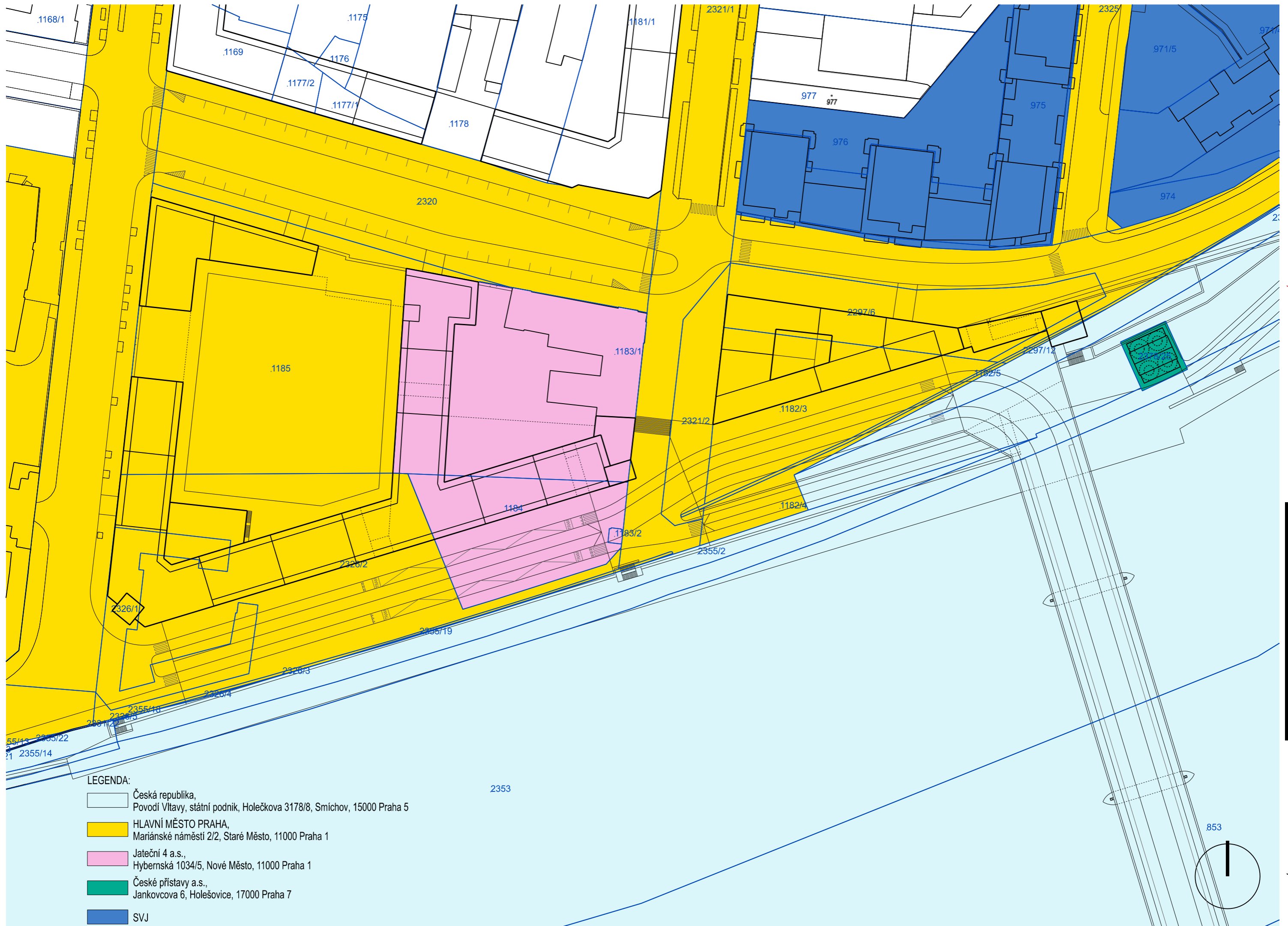


Blok v sobě ukrývá jakousi holešovickou „Františkánskou zahradu“. Zahrada je veřejná a ze všech stran obklopena domy. Domy se dívají na jedné straně na nábreží, do rušné ulice Komunardů, Jateční, a na druhé straně do klidu zahrady. V situaci není blok zakreslen jako zástavba se souvislou uliční frontou. Předpokládáme postupnou zástavbu a v místech, kde dnes stojí hodnotné stromy, necháváme prostor pro jejich dožití. Přerušovaná fronta domů se do proluky se stromem obrací slepým štítem zarostlým přísavníkem (jako je tomu například nedaleko na Komunardů mezi La Fabrikou a Holportem). V proluce prostor ulice vymezujeme vysokou zdí s vratky do veřejné zahrady. Zahrada zachovává současné kvalitní stromy doplněné novou výsadbou. Poskytuje jiné prostředí než otevřené parky a rozlehlé plochy zeleně na Rohanských ostrovech.



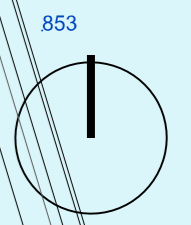
Náplavka může do místa přinést život, jaký známe z Rašínova nábřeží a výtoňské náplavky. Některé prvky zmiňovaného nábřeží a jeho dimenze jsme proto použili, jak se říká, doslovně. Jedná se o osvědčená a časem prověřená řešení, o jejichž užitečnosti nepochybujeme. Někde, například v šířce chodníku před domovní frontou orientovanou k nábřeží, jsme parametry Rašínova nábřeží vylepšili tak, aby před domy byl prostor pro vysazení další řady stromů. Představujeme si, jak u náplavky kotví lodě a lidé z Holešovic a Karlína se sem chodí bavit, stejně jako se chodí na výtoňskou náplavku.

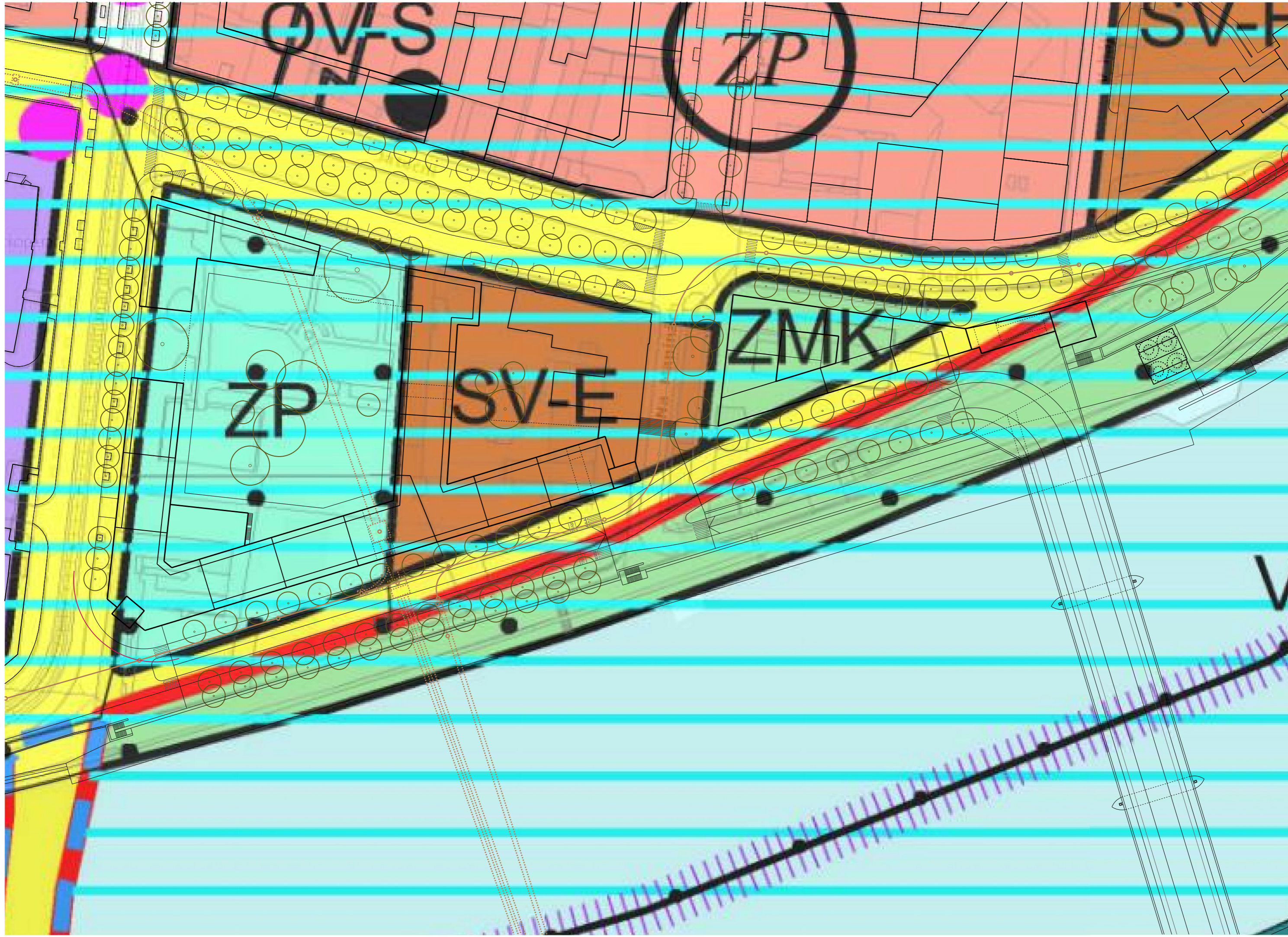


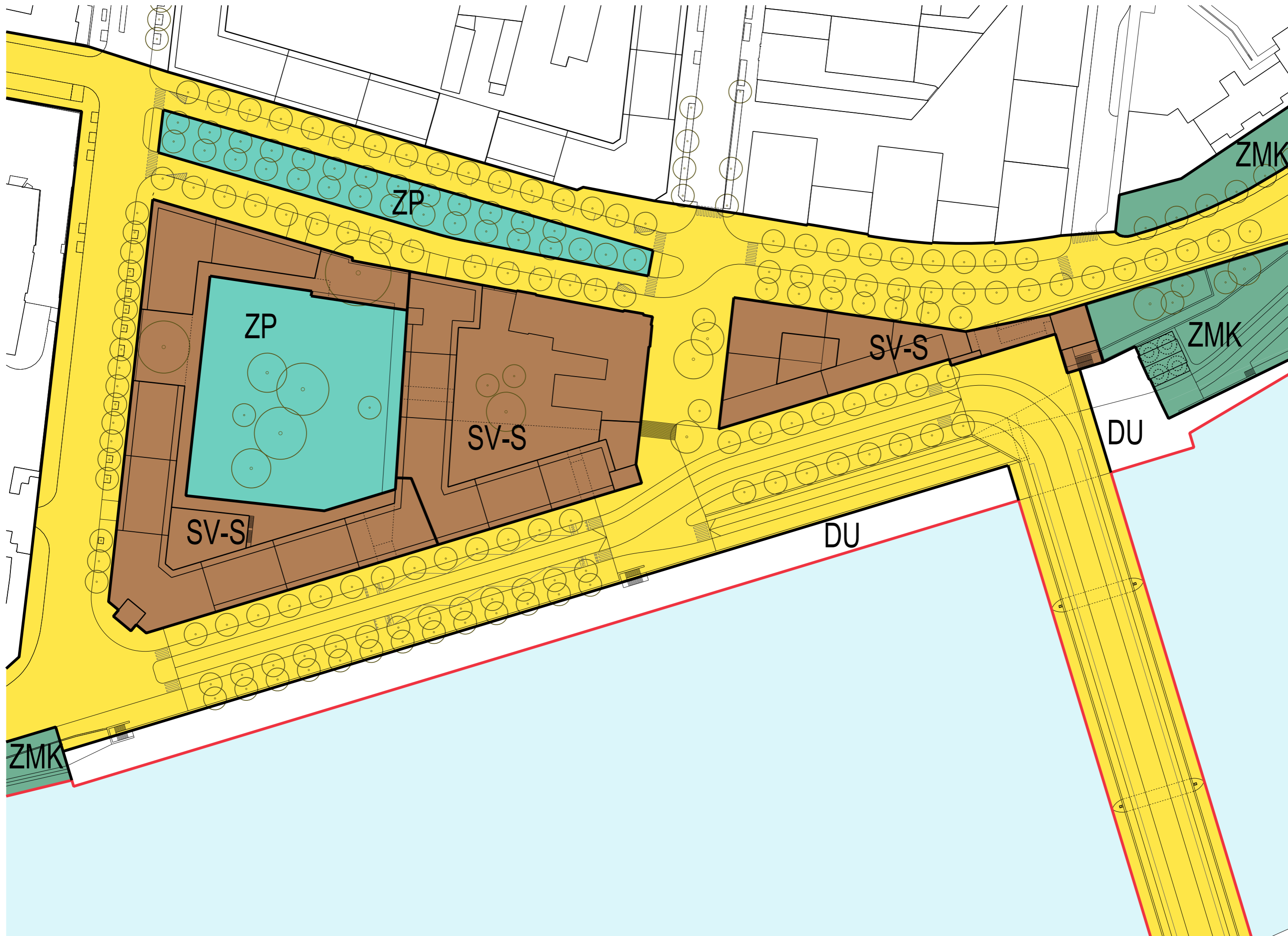


LEGENDA:

- Česká republika,
Povodí Vltavy, státní podnik, Holečkova 3178/8, Smichov, 15000 Praha 5
- HLAVNÍ MĚSTO PRAHA,
Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1
- Jateční 4 a.s.,
Hyberská 1034/5, Nové Město, 11000 Praha 1
- České přístavy a.s.,
Jankovcova 6, Holešovice, 17000 Praha 7
- SVJ







ZMK

SV-S

ZP

SV-S

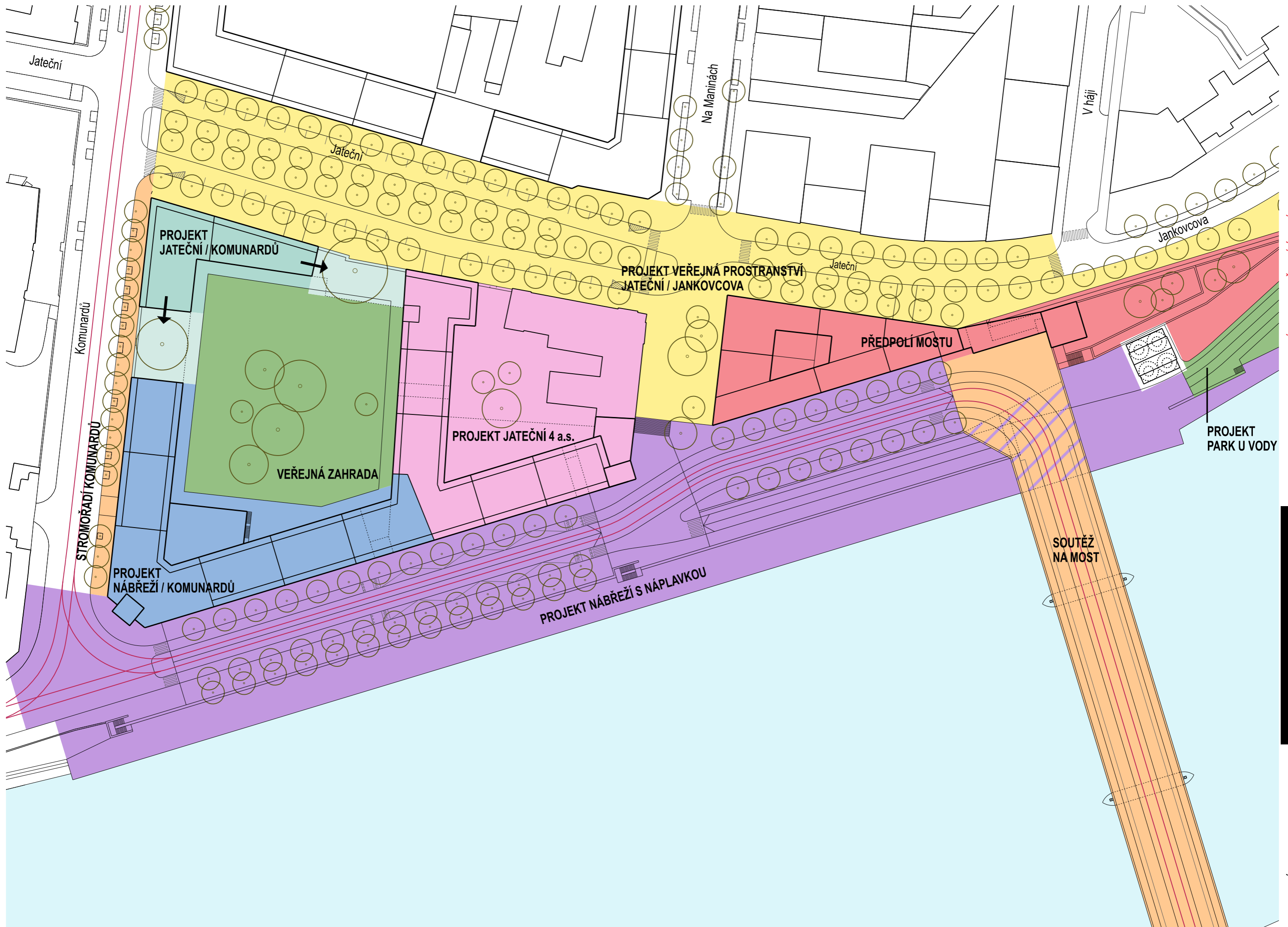
SV-S

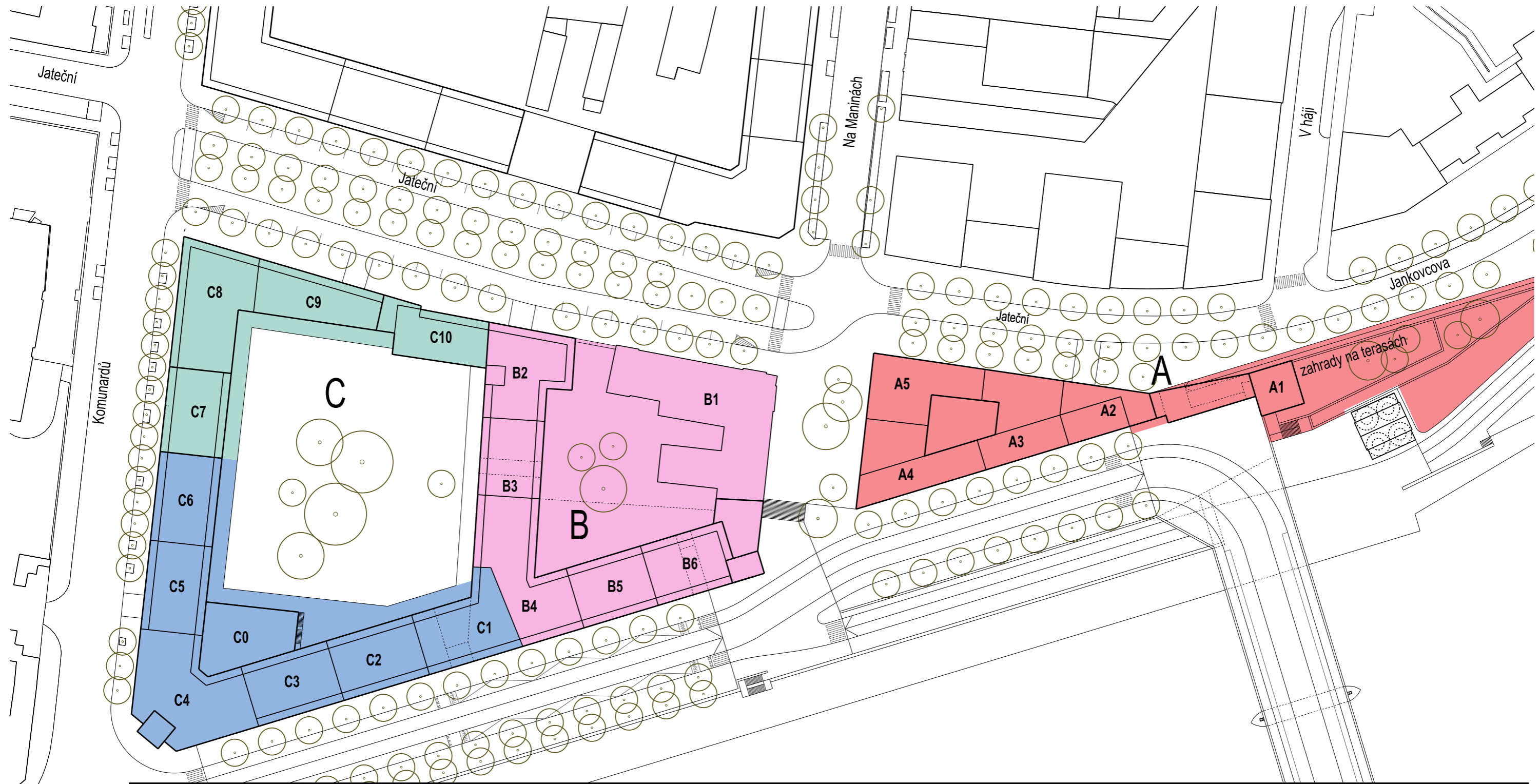
DU

DU

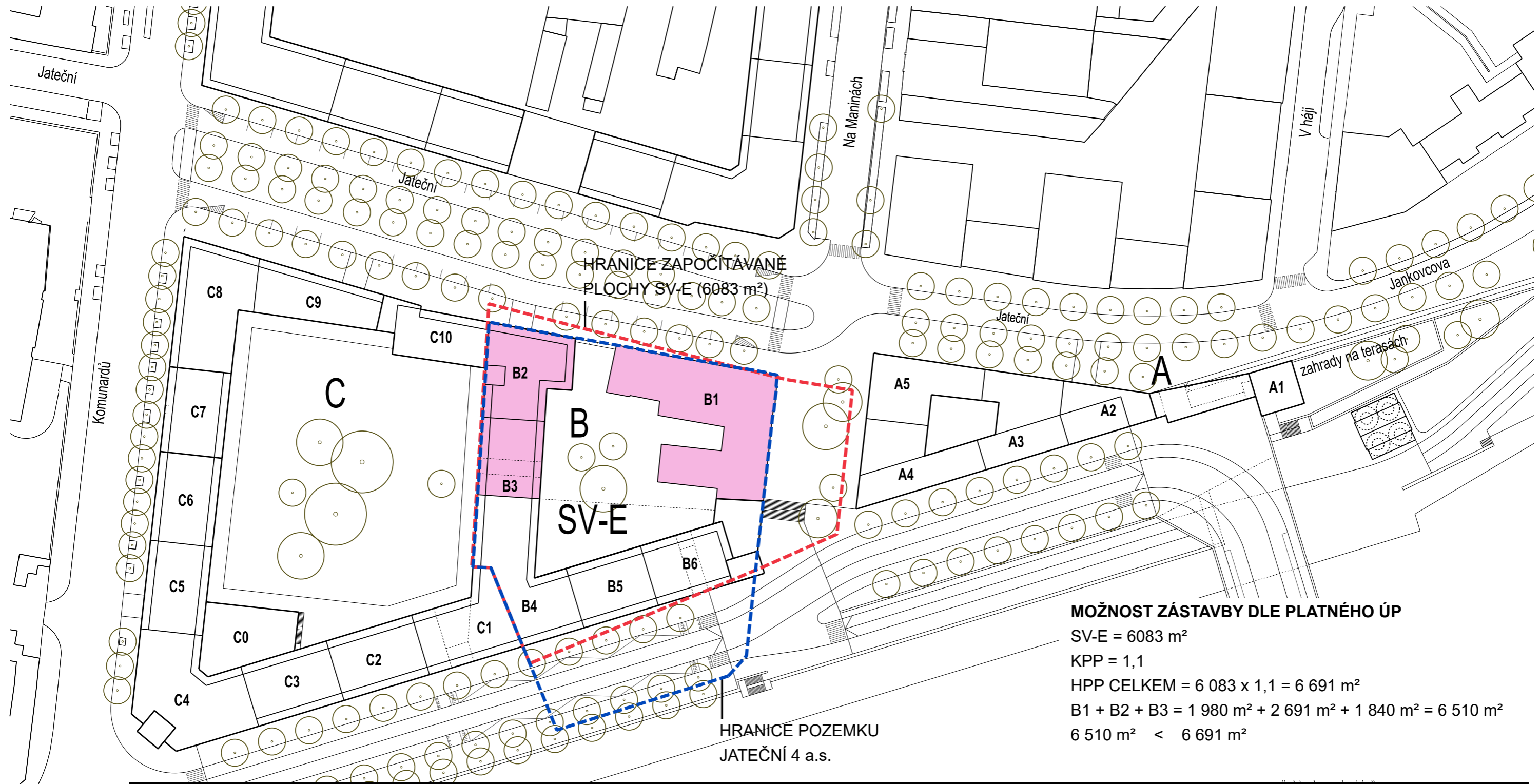
ZMK

ZMK





	A1	A2	A3	A4	A5	B1	B2	B3	B4	B5	B6	C0	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10
1NP	320,5	271,7	415,5	447,9	375,3	989,8	467,7	320	611,3	320	531,3	359,1	430,7	368	368	693,2	368	368	352	574,3	377,6	344
2NP	320,5	271,7	415,5	447,9	375,3	989,8	467,7	320	611,3	320	531,3		430,7	368	368	693,2	368	368	352	574,3	377,6	344
3NP	320,5	271,7	415,5	447,9	375,3		467,7	320	611,3	320	531,3		430,7	368	368	693,2	368	368	352	574,3	377,6	344
4NP	320,5	271,7	415,5	447,9	375,3		467,7	320	611,3	320	351,5		430,7	368	368	693,2	368	368	352	574,3	377,6	344
5NP	320,5	271,7	415,5	447,9	375,3		467,7	320	611,3	320	351,5		430,7	368	368	693,2	368	368	352	574,3	377,6	344
6NP	132,3	130,9	178,6	266,4			352,4	240	478,1	240	291,5		330,2	276	276	647,7	276	276	264	470,6	311	261,9
7NP	132,3															49						
8NP	132,3																					
Spolu [m ²]	1 999	1 490	2 256	2 506	1 877	1 980	2 691	1 840	3 535	1 840	2 589	359	2 484	2 116	2 116	4 163	2 116	2 116	2 024	3 342	2 199	1 982
HPP [m ²]	10 127 m ²					14 473 m ²						15 469 m ²						9 547 m ²				



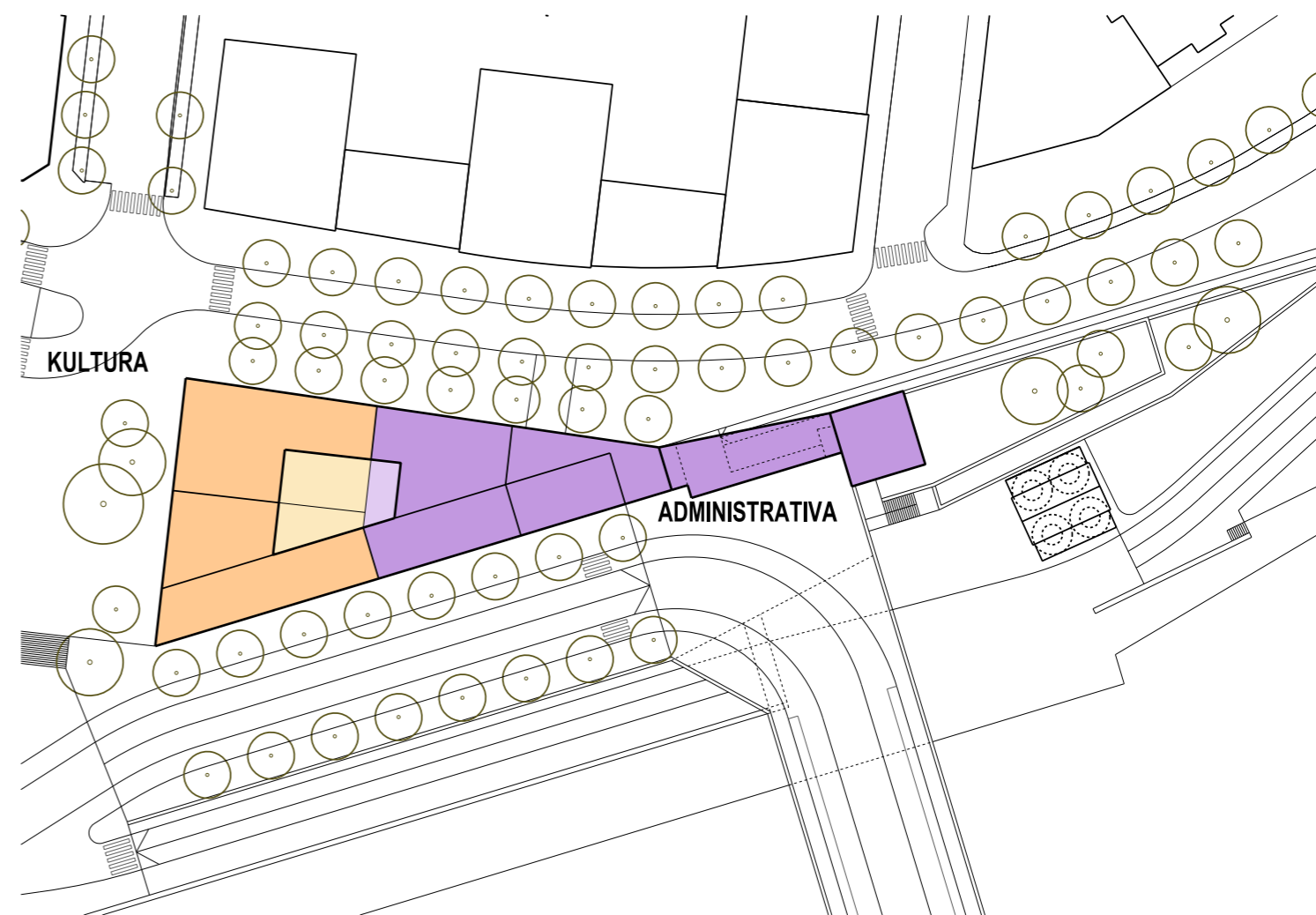
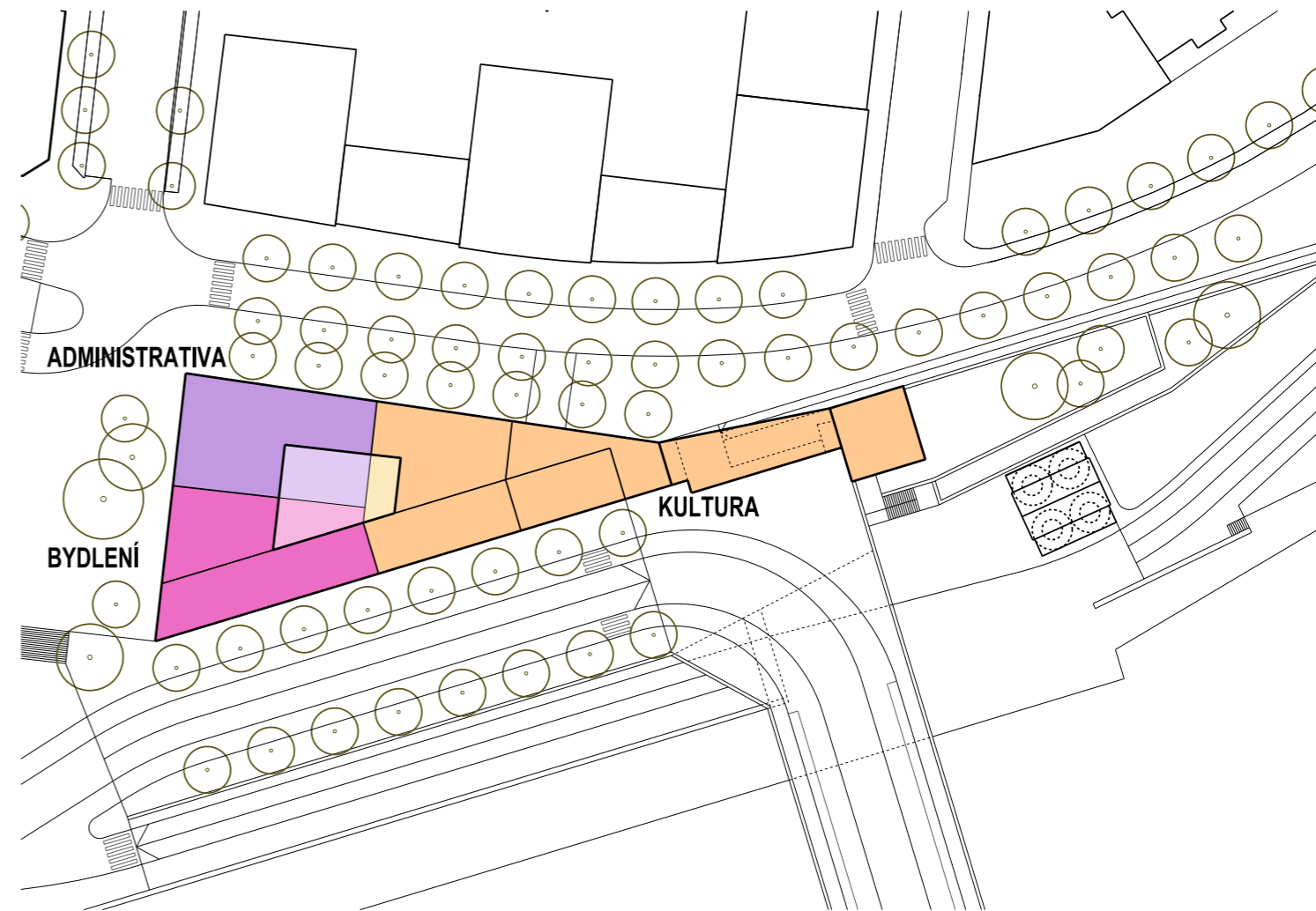
MOŽNOST ZÁSTAVBY DLE PLATNÉHO ÚP

SV-E = 6083 m²
 KPP = 1,1
 HPP CELKEM = 6 083 x 1,1 = 6 691 m²
 B1 + B2 + B3 = 1 980 m² + 2 691 m² + 1 840 m² = 6 510 m²
 6 510 m² < 6 691 m²

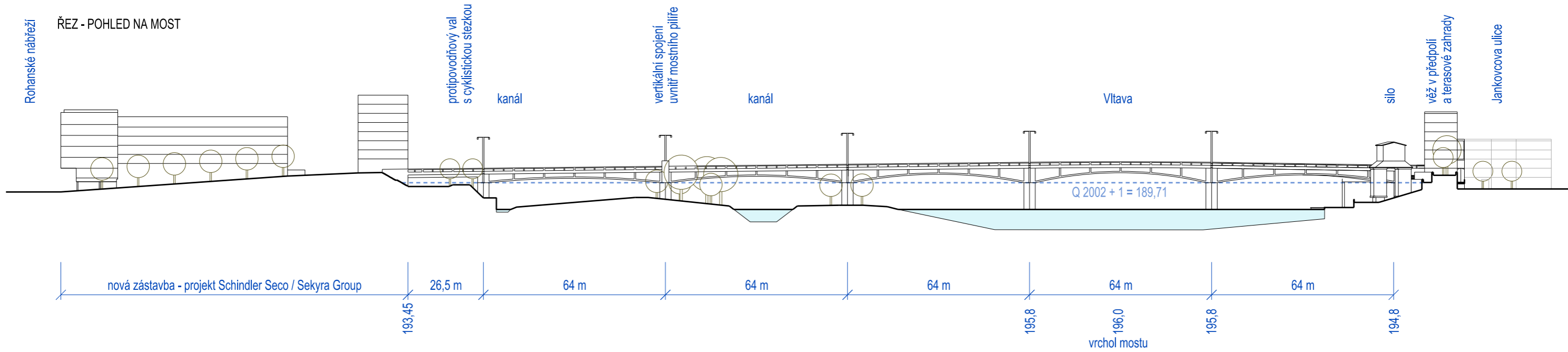
	A1	A2	A3	A4	A5	B1	B2	B3	B4	B5	B6	C0	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10
1NP	320,5	271,7	415,5	447,9	375,3	989,8	467,7	320	611,3	320	531,3	359,1	430,7	368	368	693,2	368	368	352	574,3	377,6	344
2NP	320,5	271,7	415,5	447,9	375,3	989,8	467,7	320	611,3	320	531,3		430,7	368	368	693,2	368	368	352	574,3	377,6	344
3NP	320,5	271,7	415,5	447,9	375,3		467,7	320	611,3	320	531,3		430,7	368	368	693,2	368	368	352	574,3	377,6	344
4NP	320,5	271,7	415,5	447,9	375,3		467,7	320	611,3	320	351,5		430,7	368	368	693,2	368	368	352	574,3	377,6	344
5NP	320,5	271,7	415,5	447,9	375,3		467,7	320	611,3	320	351,5		430,7	368	368	693,2	368	368	352	574,3	377,6	344
6NP	132,3	130,9	178,6	266,4			352,4	240	478,1	240	291,5		330,2	276	276	647,7	276	276	264	470,6	311	261,9
7NP	132,3															49						
8NP	132,3																					
Spolu [m ²]	1 999	1 490	2 256	2 506	1 877	1 980	2 691	1 840	3 535	1 840	2 589	359	2 484	2 116	2 116	4 163	2 116	2 116	2 024	3 342	2 199	1 982
HPP [m ²]	10 127 m ²					14 473 m ²					15 469 m ²					9 547 m ²						

Nábřeží nově vymezuje zastavitelné plochy. Jeden blok vzniká přímo v předpolí mostu na styku s Jateční ulicí. Trojúhelníkový pozemek (vlastnictví města) může být zastavěn významnou veřejnou stavbou typu galerie, muzea nebo třeba činžovními domy s obytnou funkcí kombinovanou s ubytováním hotelového typu. Nabízí se také budova se startovacími kanceláři pro nově vznikající malé firmy. Prostě to, co bude město potřebovat a pro co se rozhodne.

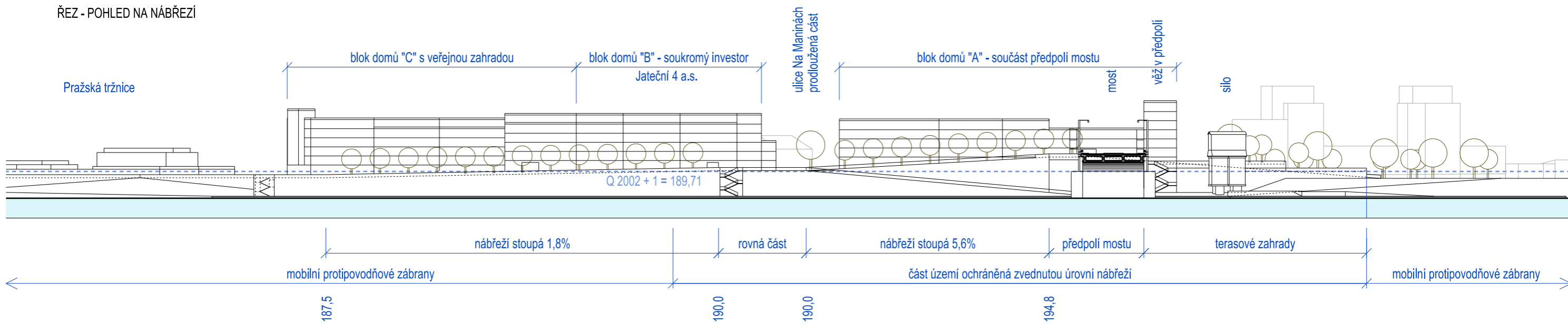
Na výřezu situace ukazujeme, že je možné strukturu bloku navrženého v předpolí mostu využít pro umístění více druhů funkcí. Blok nemusí být monofunkční záležitostí. Mohou se tu potkat a doplňovat různé způsoby využití. Na přízemí bloku počítáme s komerčním parterem a jedním vjezdem / výjezdem ze společného parkingu. Komerční parter a poloha komunikace zpřístupňující podzemní parking řeší kontakt se stavbou nábřeží. Blok je „přisazen“ k ploše zdi, která stoupá od 2,5 m výšky na západním nároží bloku na výšku 7,4 m v kontaktu s mostem. Za touto stěnou je možno umístit prostory a funkce nevyžadující denní osvětlení, tj. komerční plochy, případně komunikace.



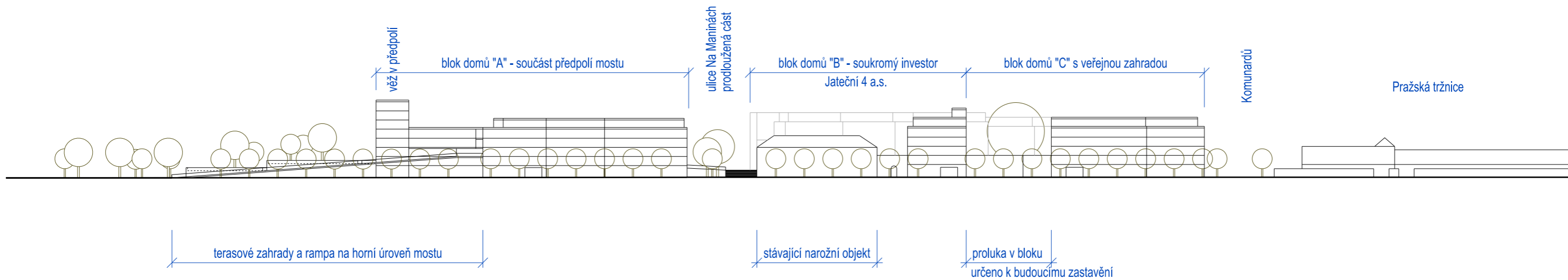
ŘEZ - POHLED NA MOST



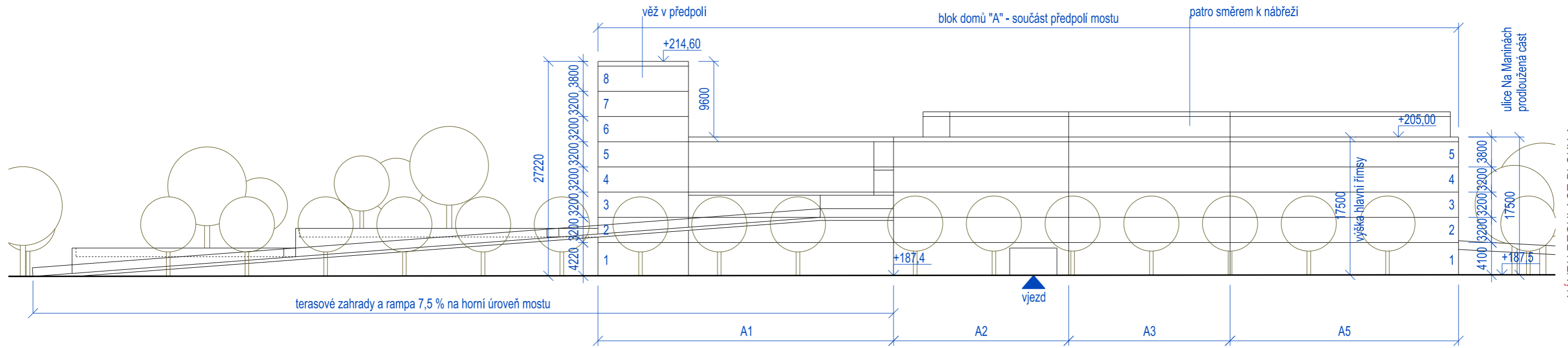
ŘEZ - POHLED NA NÁBŘEŽÍ



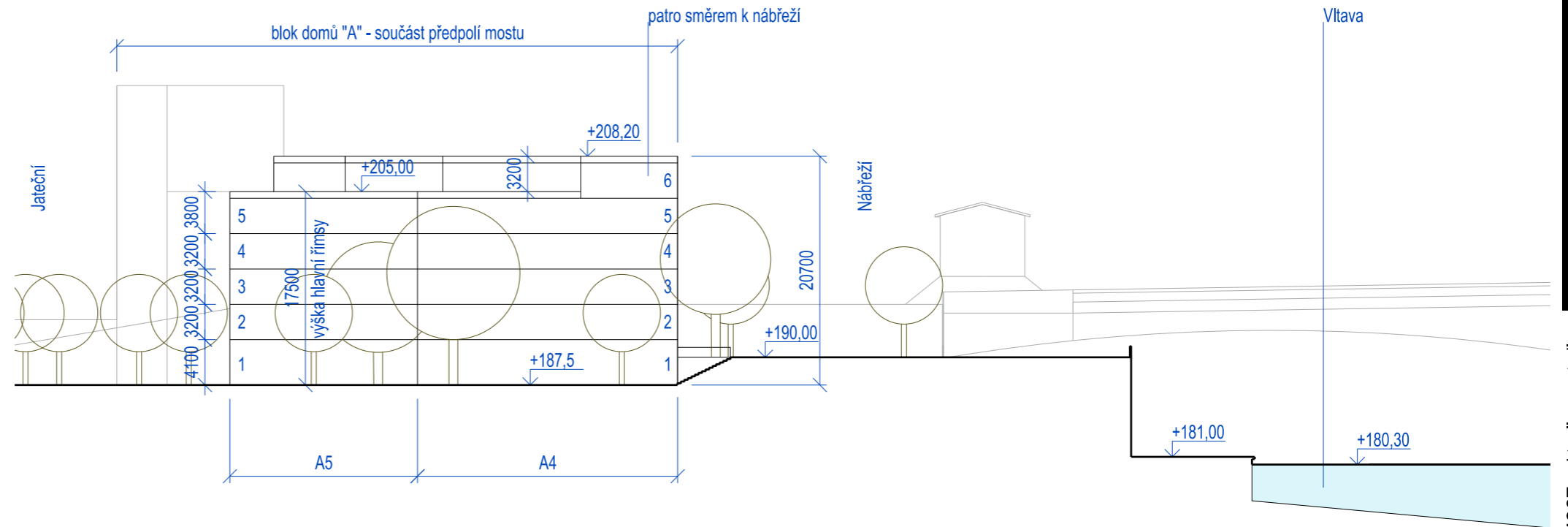
ŘEZ - POHLED Z ULICE JATEČNÍ

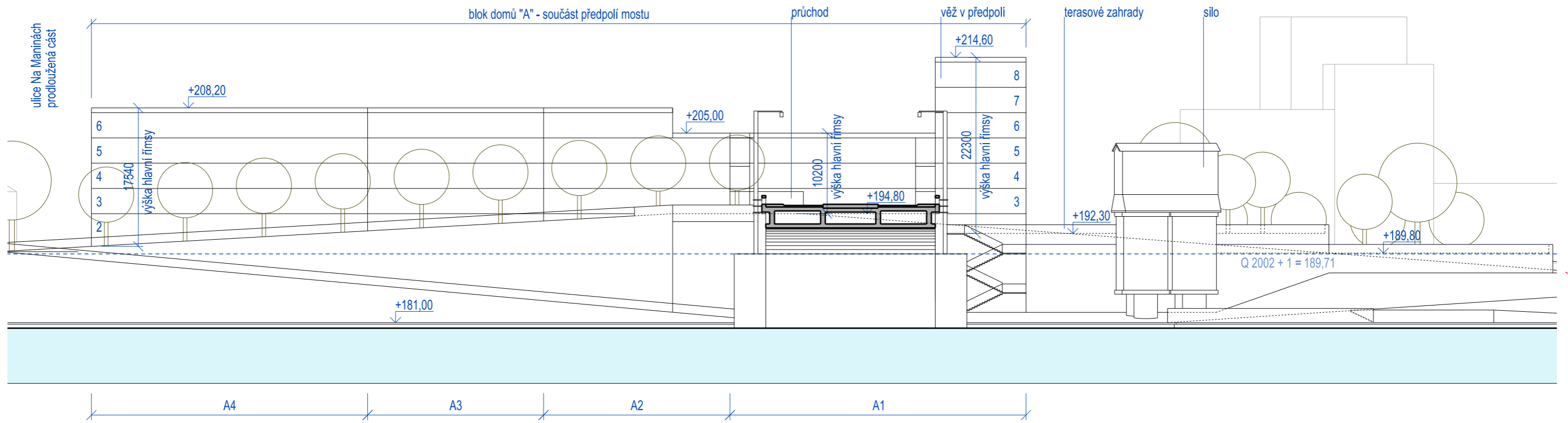


POHLED - ULICE JATEČNÍ

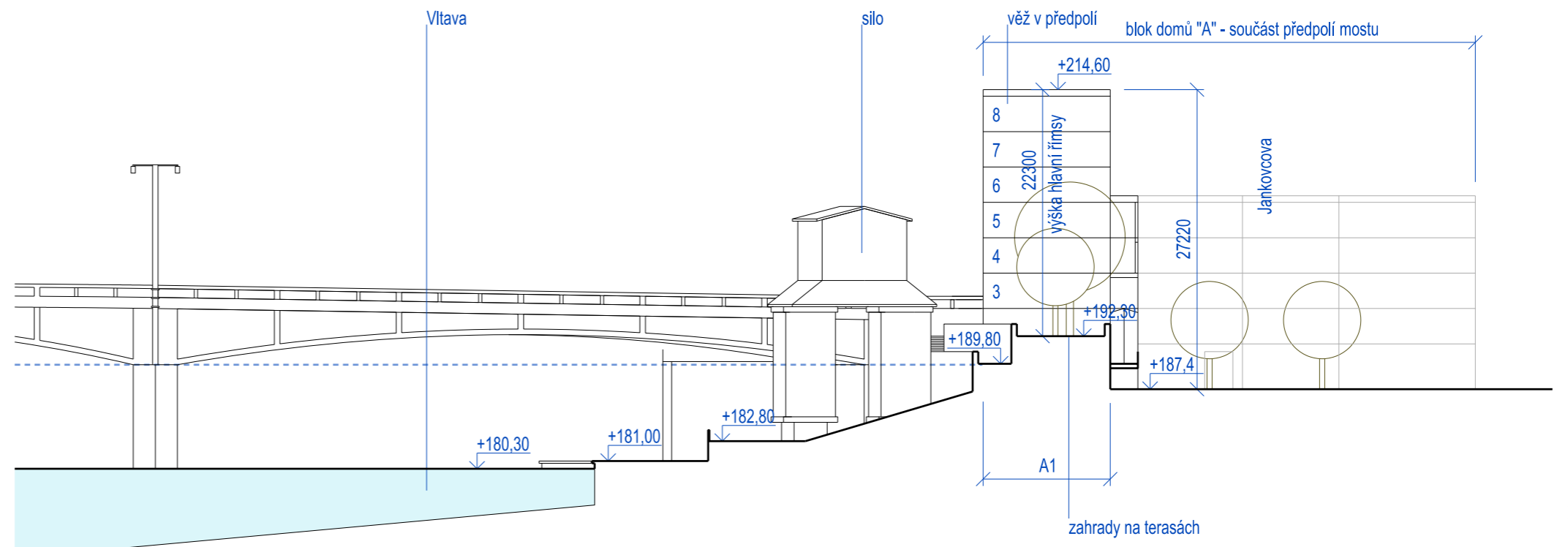


POHLED - ULICE NA MANINÁCH

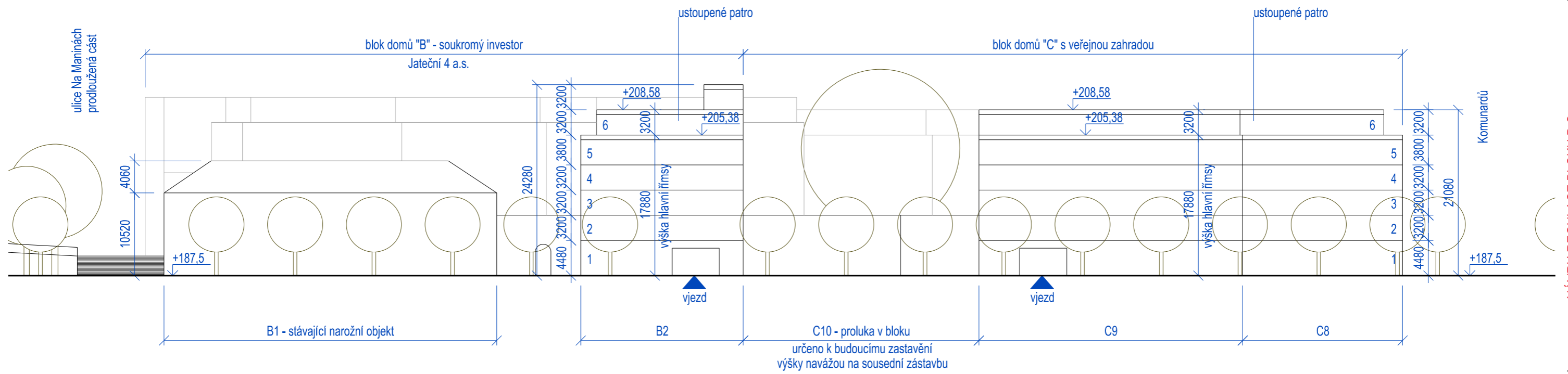




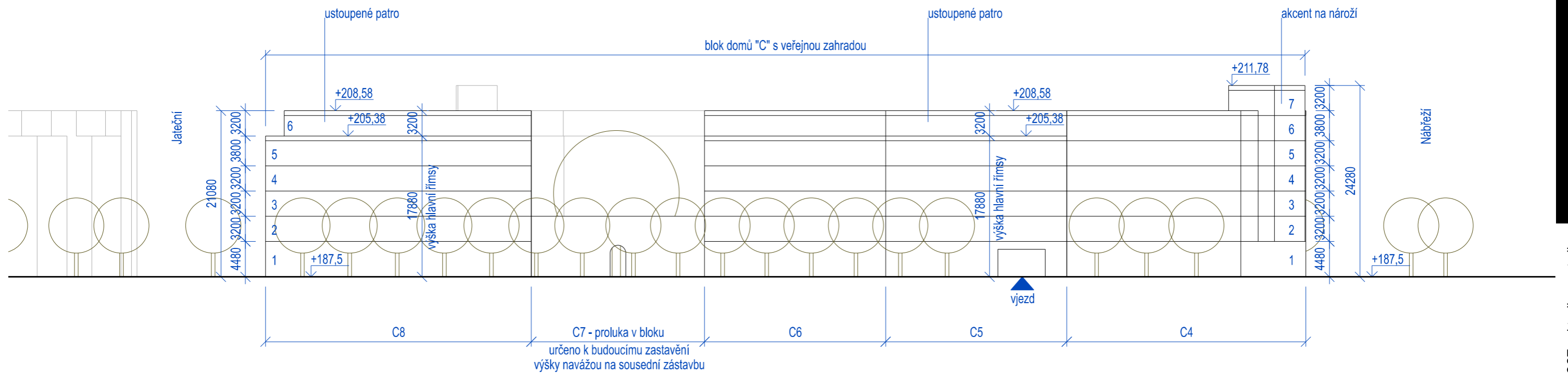
POHLED NA VĚŽ V PŘEDPOLÍ



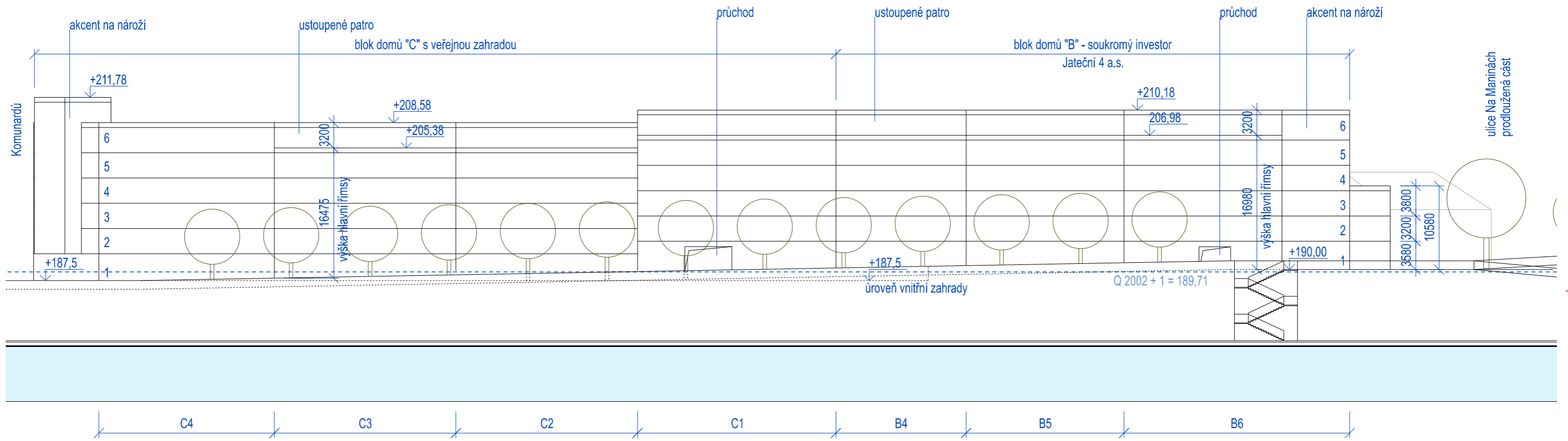
POHLED - ULICE JATEČNÍ



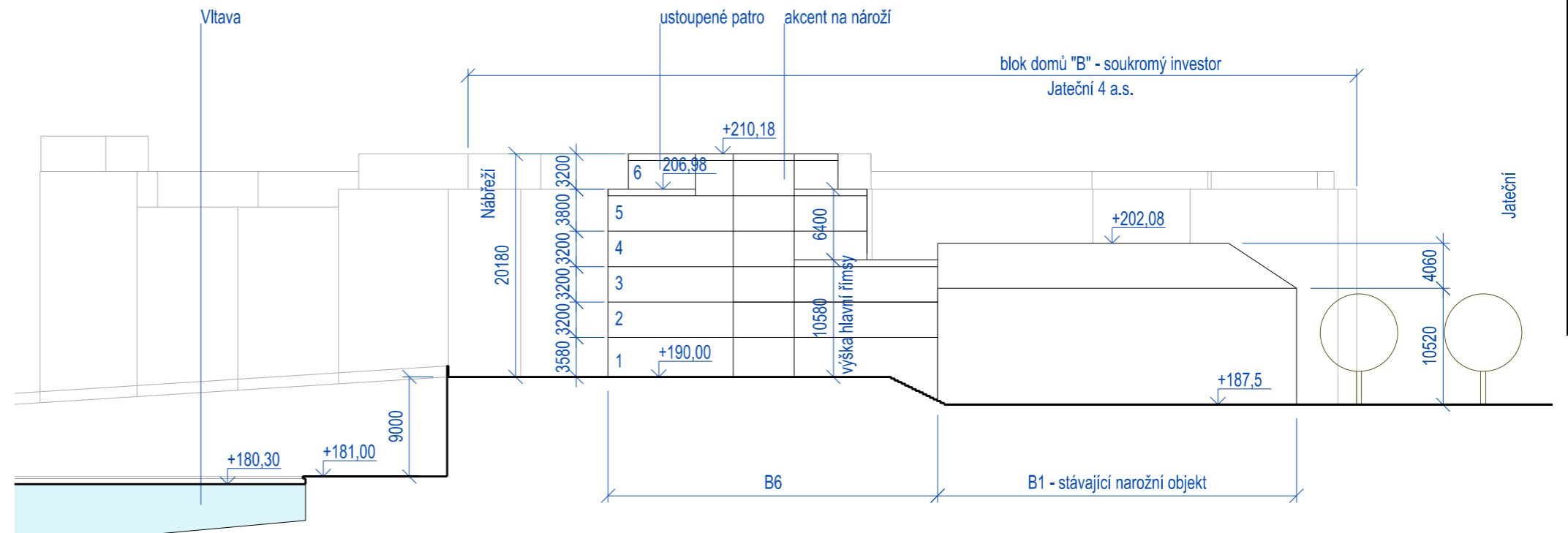
POHLED - ULICE KOMUNARDŮ

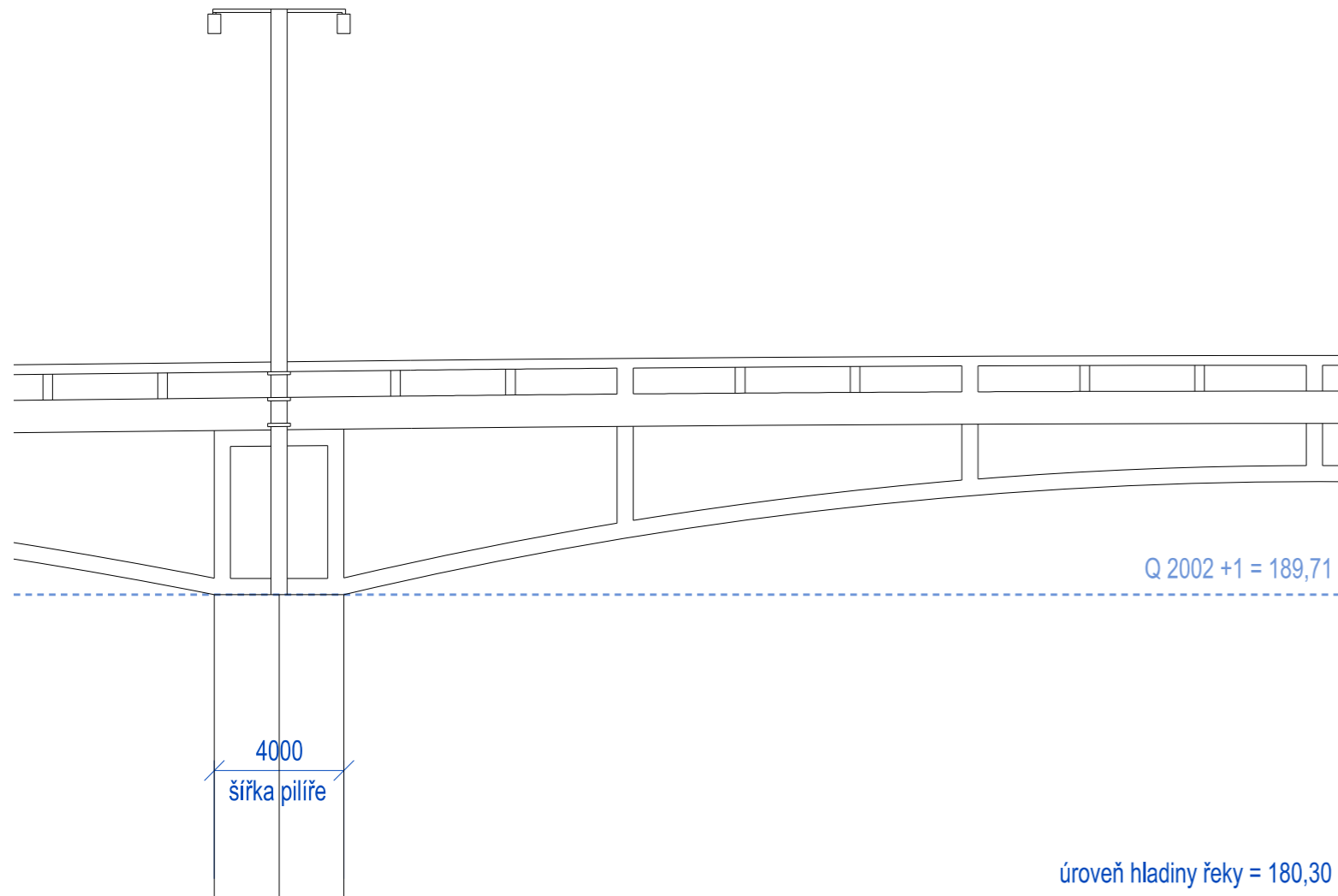


POHLED - NÁBŘEŽÍ



POHLED - ULICE NA MANINÁCH

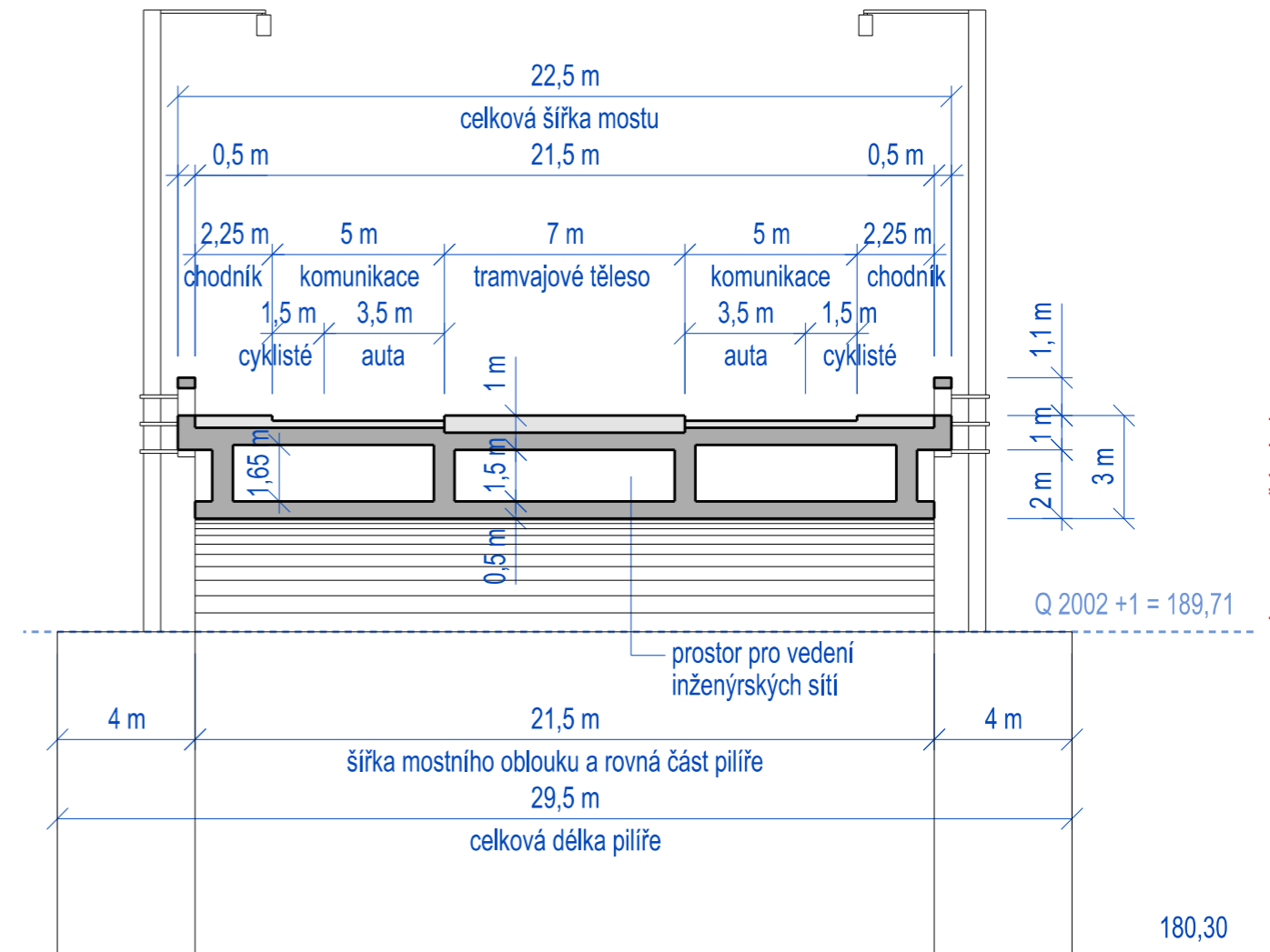




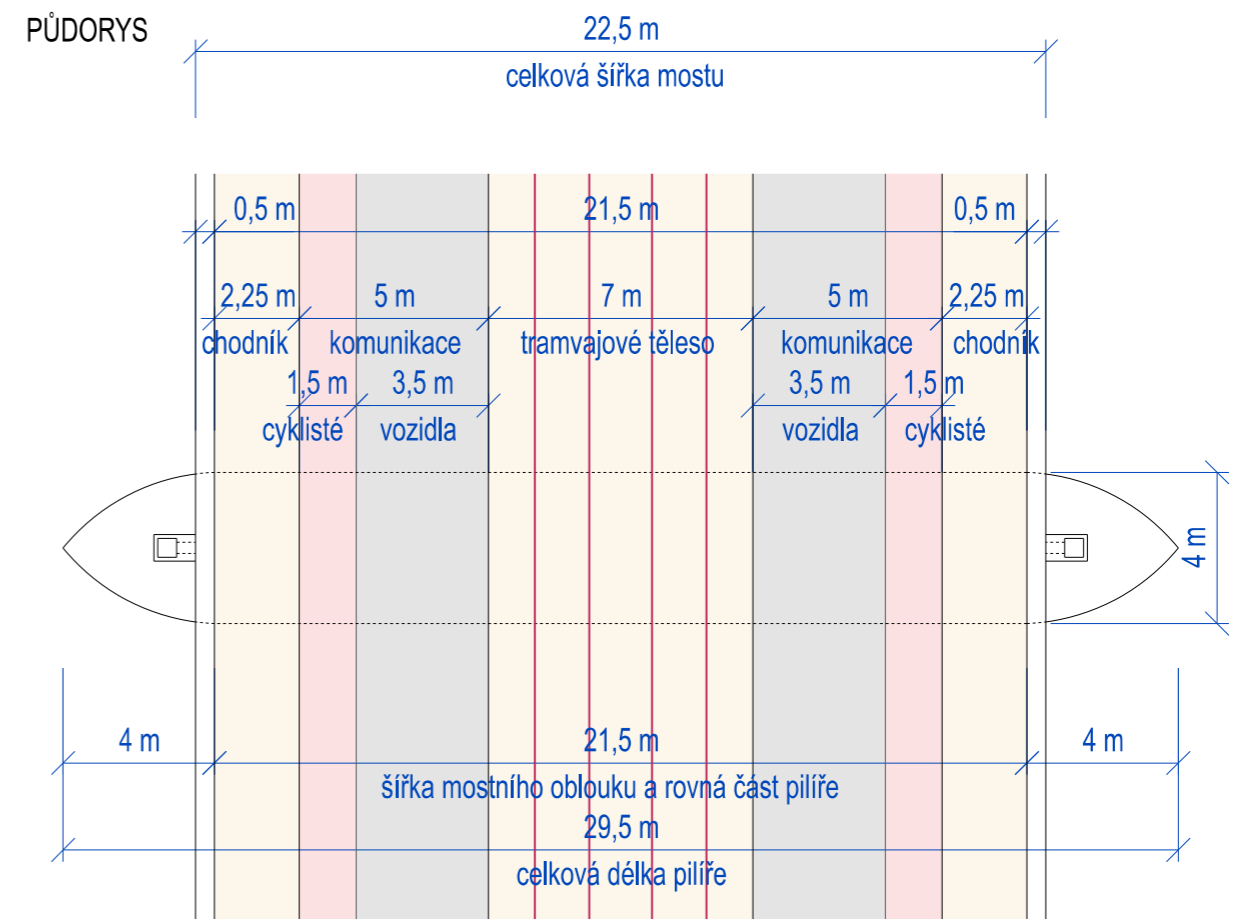
Konstrukci mostu chápeme jako víceméně samostatnou úlohu, která bude řešena architektonickou soutěží. Do ověřovací studie jsme zakreslili šířkové uspořádání mostu odpovídající zadání objednatele. Šířka mostu činí celkem 21,5 m. Se zábradlím to je cca 22,5 metru. Prostor pro tramvaj byl v zadání 8 m s trakčními sloupy umístěnými uprostřed tělesa mostu. Toto řešení nám připomíná mosty ležící mimo zastavěné území, a proto navrhujeme standardní řešení se sloupy veřejného osvětlení po stranách mostu. Mezi nimi jsou vedena lana pro vyvěšení trakce. Tramvajové těleso jsme zúžili na obvyklých 7 m. Vzdálenosti pilířů mostu odpovídají zhruba rozpětí oblouků Štefánikova mostu (64 metrů na osu pilíře). Z pohledu celkového architektonického řešení mostu preferujeme most s plochými oblouky. Další do série typických pražských mostů odpovídajících koncepci pražských mostů formulovanou

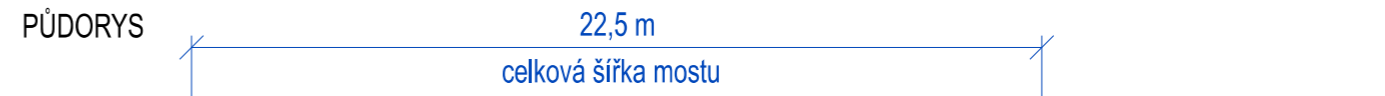
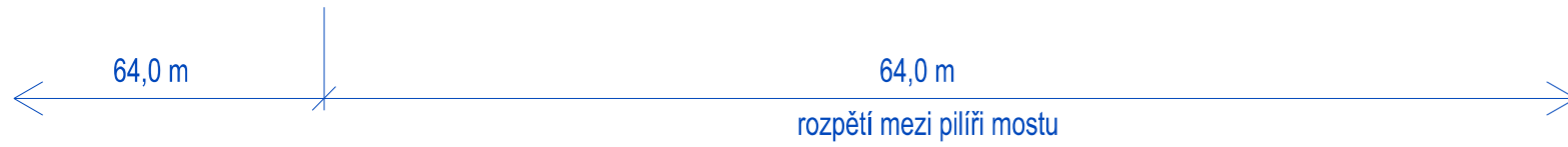
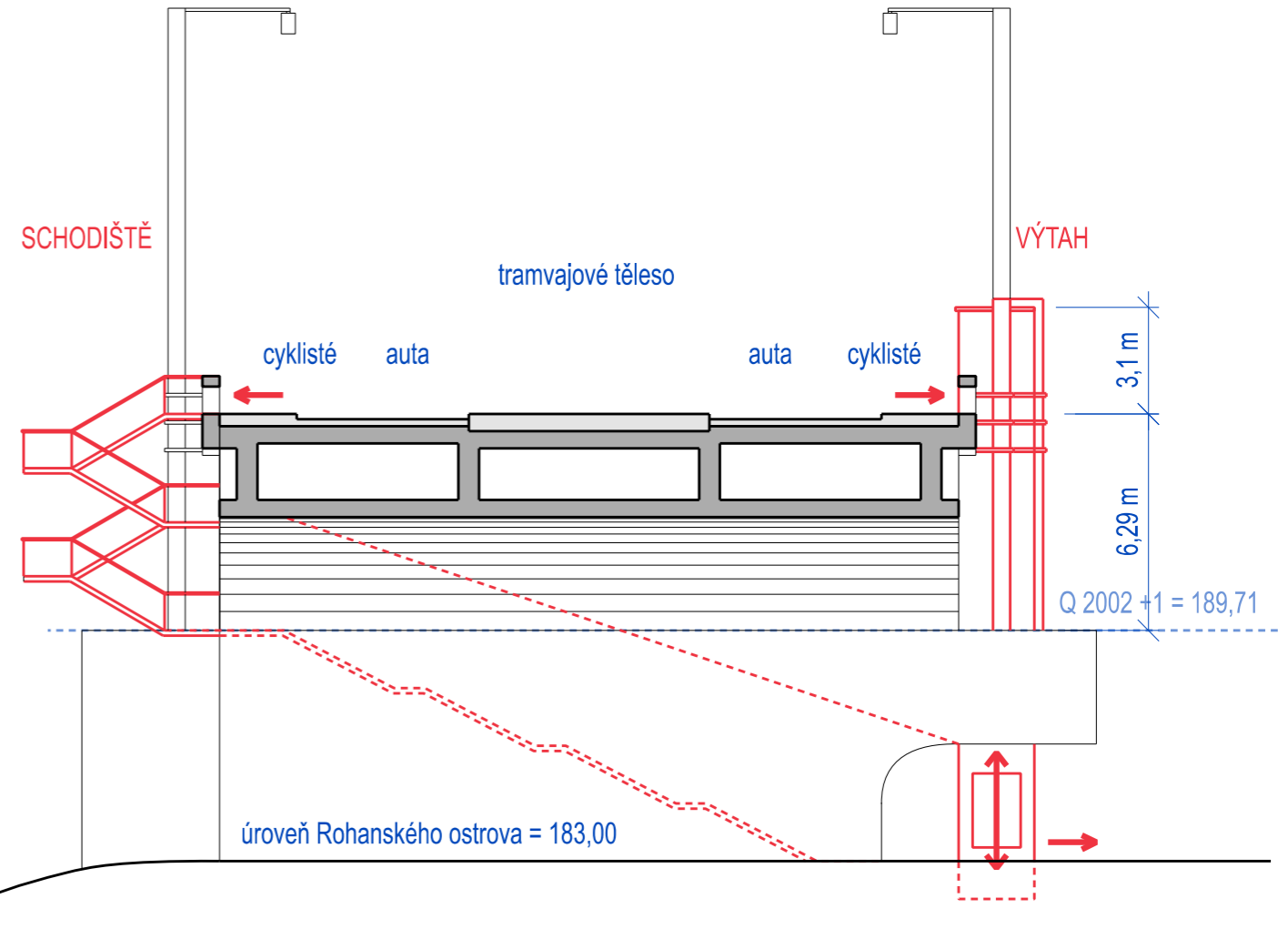
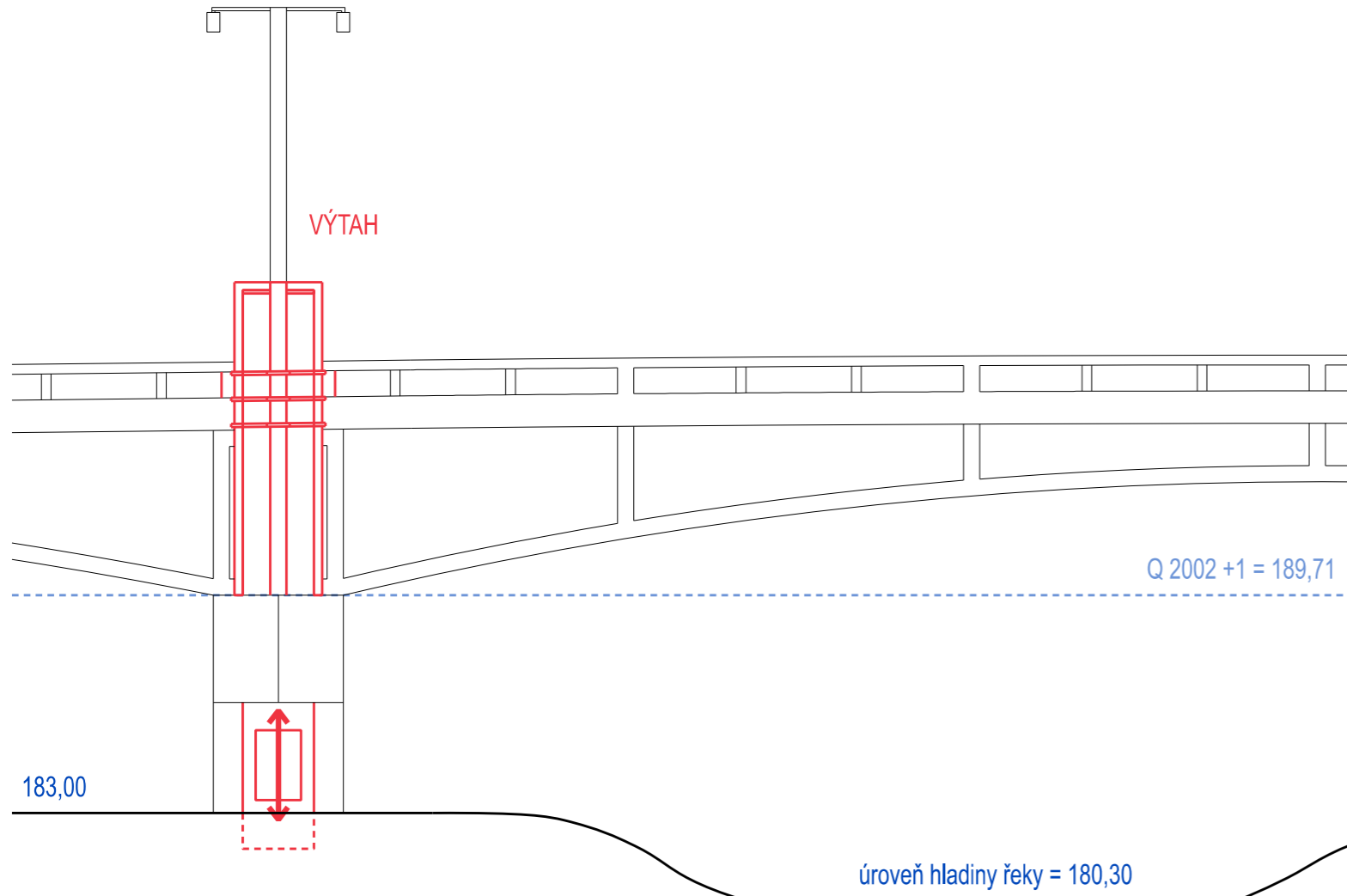
VARIANTA A:

- uspořádání mostu v celkové šířce 22,5 m
- zábradlí 0,5 m
 - chodník 2,25 m
 - cyklisté 1,5 m
 - samostatný pruh pro vozidla 3,5 m
 - oddělené tramvajové těleso 7,0 m
 - samostatný pruh pro vozidla 3,5 m
 - cyklisté 1,5 m
 - chodník 2,25 m
 - zábradlí 0,5 m



PŮDORYS



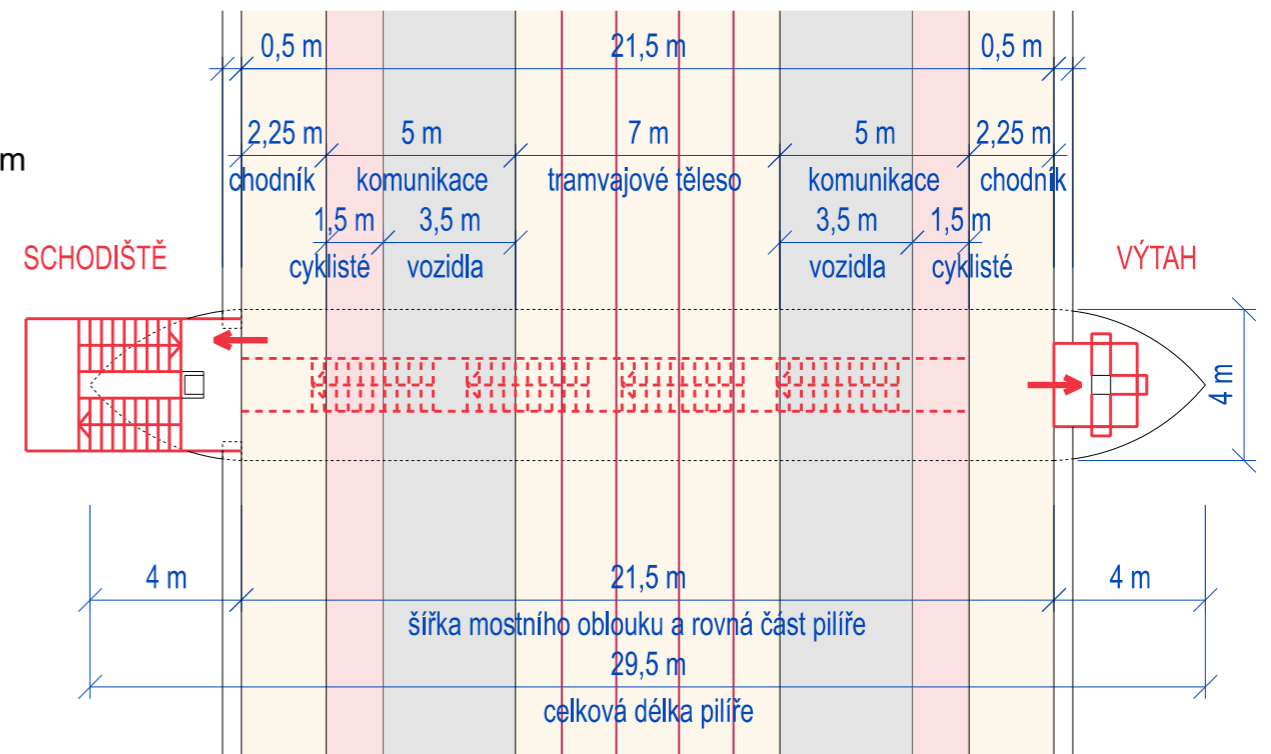


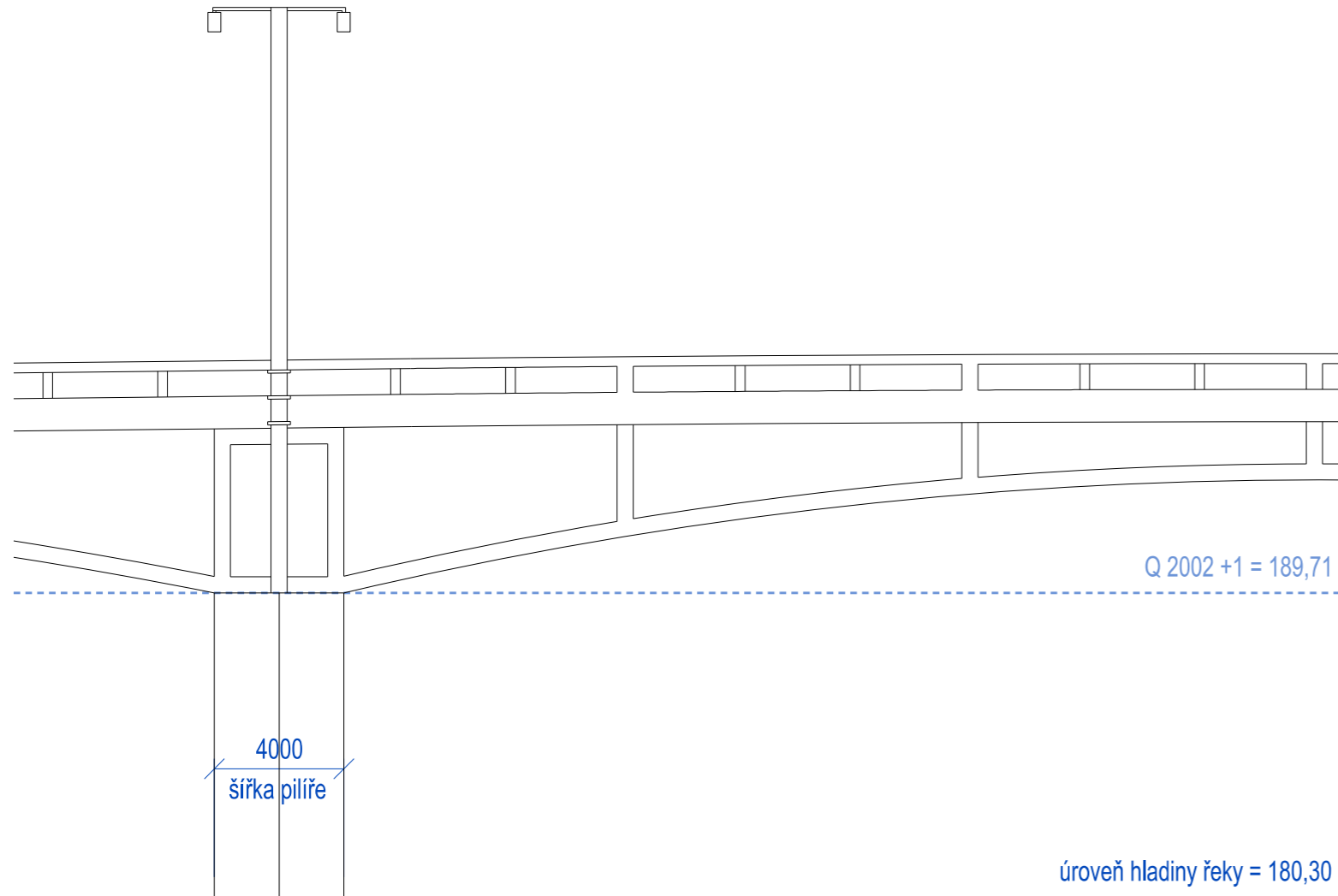
Propojení mostu s ostrovem

Konstrukce Rohanského mostu může obsahovat schodiště a výtah, které propojí úroveň mostu s úrovní Rohanského ostrova. Obě vertikální spojení mohou být součástí mostního pilíře.

VARIANTA A:

- uspořádání mostu v celkové šířce 22,5 m
- zábradlí 0,5 m
 - chodník 2,25 m
 - cyklisté 1,5 m
 - samostatný pruh pro vozidla 3,5 m
 - oddělené tramvajové těleso 7,0 m
 - samostatný pruh pro vozidla 3,5 m
 - cyklisté 1,5 m
 - chodník 2,25 m
 - zábradlí 0,5 m

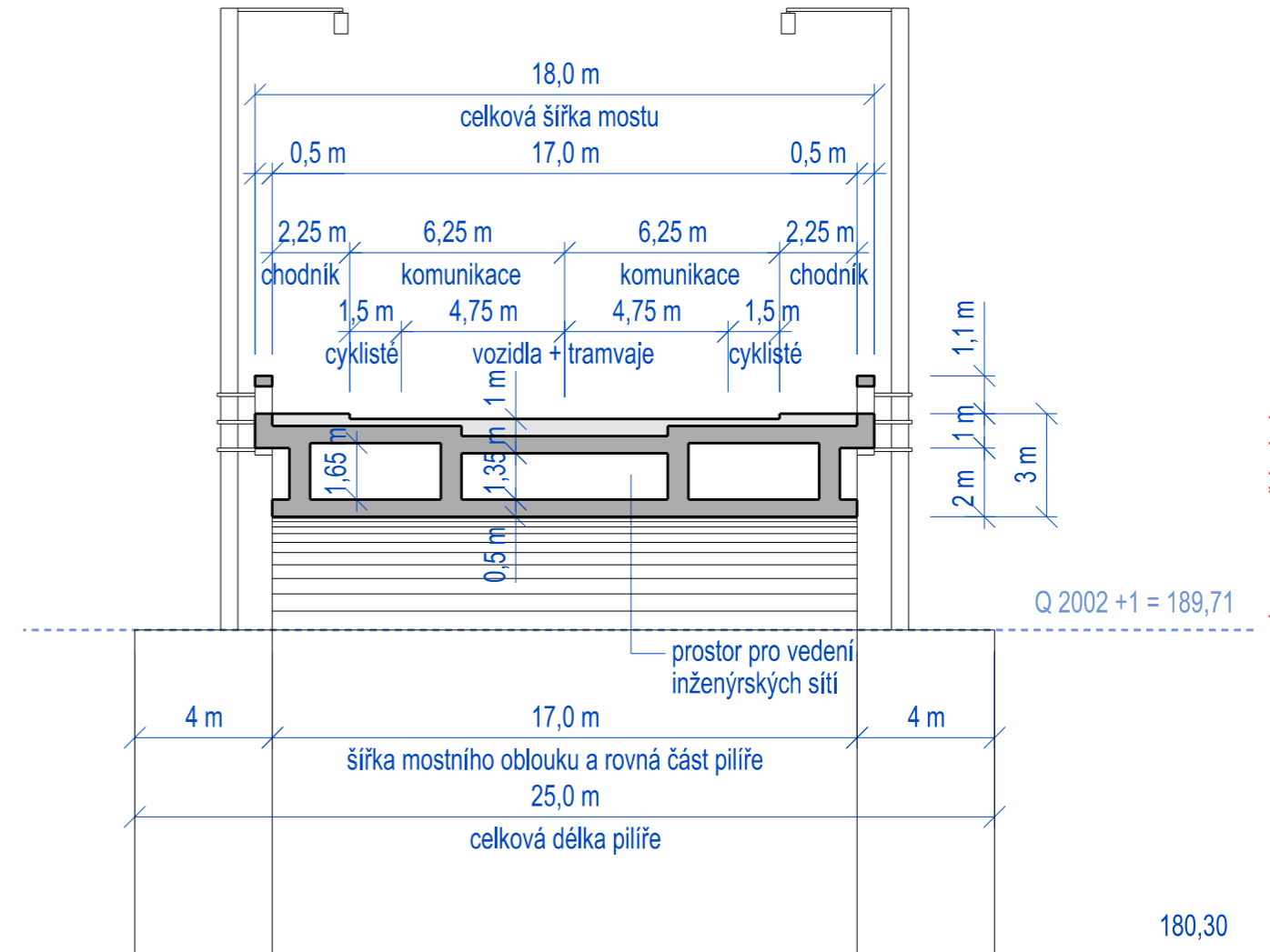




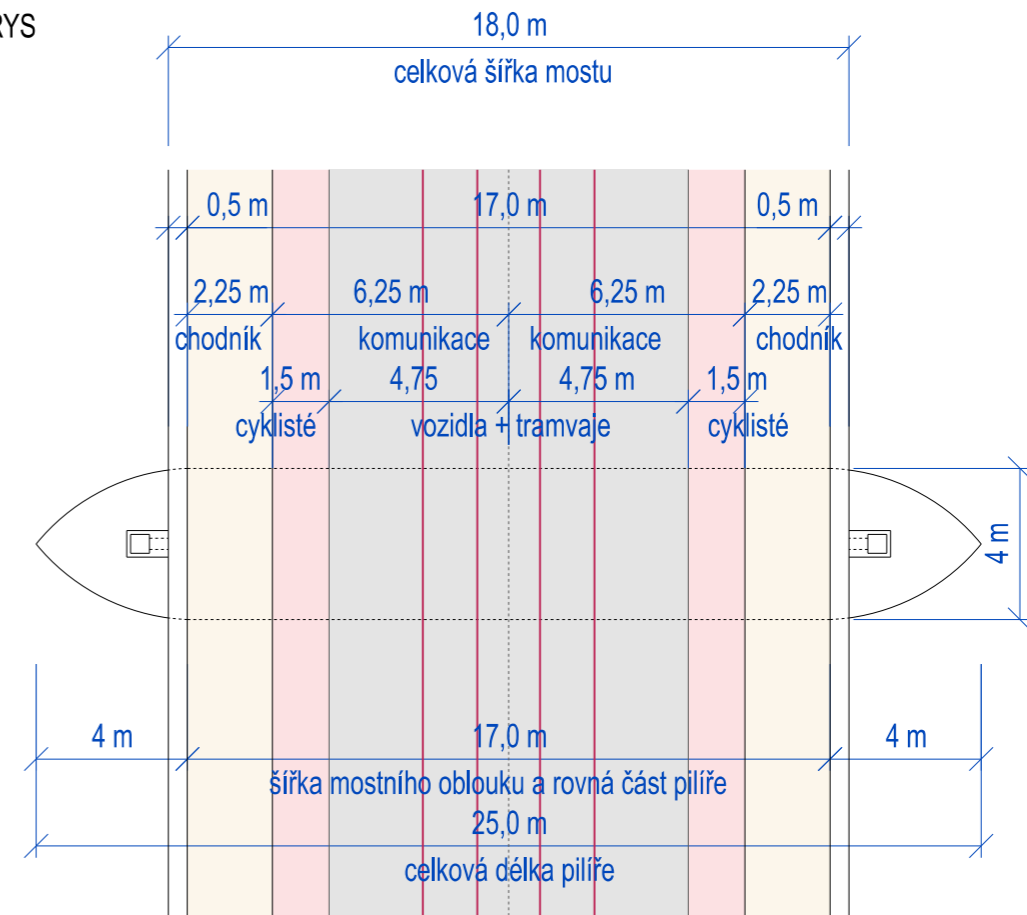
V zadání aktualizace studie bylo naším úkolem ověřit šířkové uspořádání mostu při 17 m. Tato šířka mostního tělesa umožňuje podél obou chodníků vést samostatné cyklistické jízdní pruhy šířky 1,5 m. Auta a tramvaje se potom pohybují ve společném sdíleném prostoru. Návrhovou šířku mostu 17 m je možno srovnat s některými známými pražskými mosty, např. most Legií 16 m, Mánesův most 16 m, Čechův most 16 m a další. Oproti původní šířce mostu 21,5 m při délce mostu cca 355 m to při rozdílu šířky 4,5 m (21,5 – 17 m) představuje úsporu cca 1600 m² (355 x 4,5 m) nerealizované mostní konstrukce.

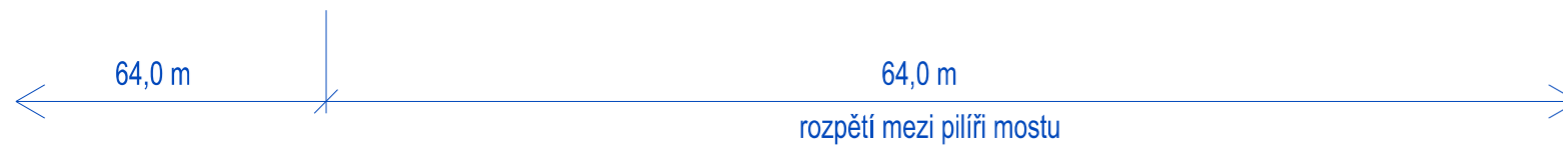
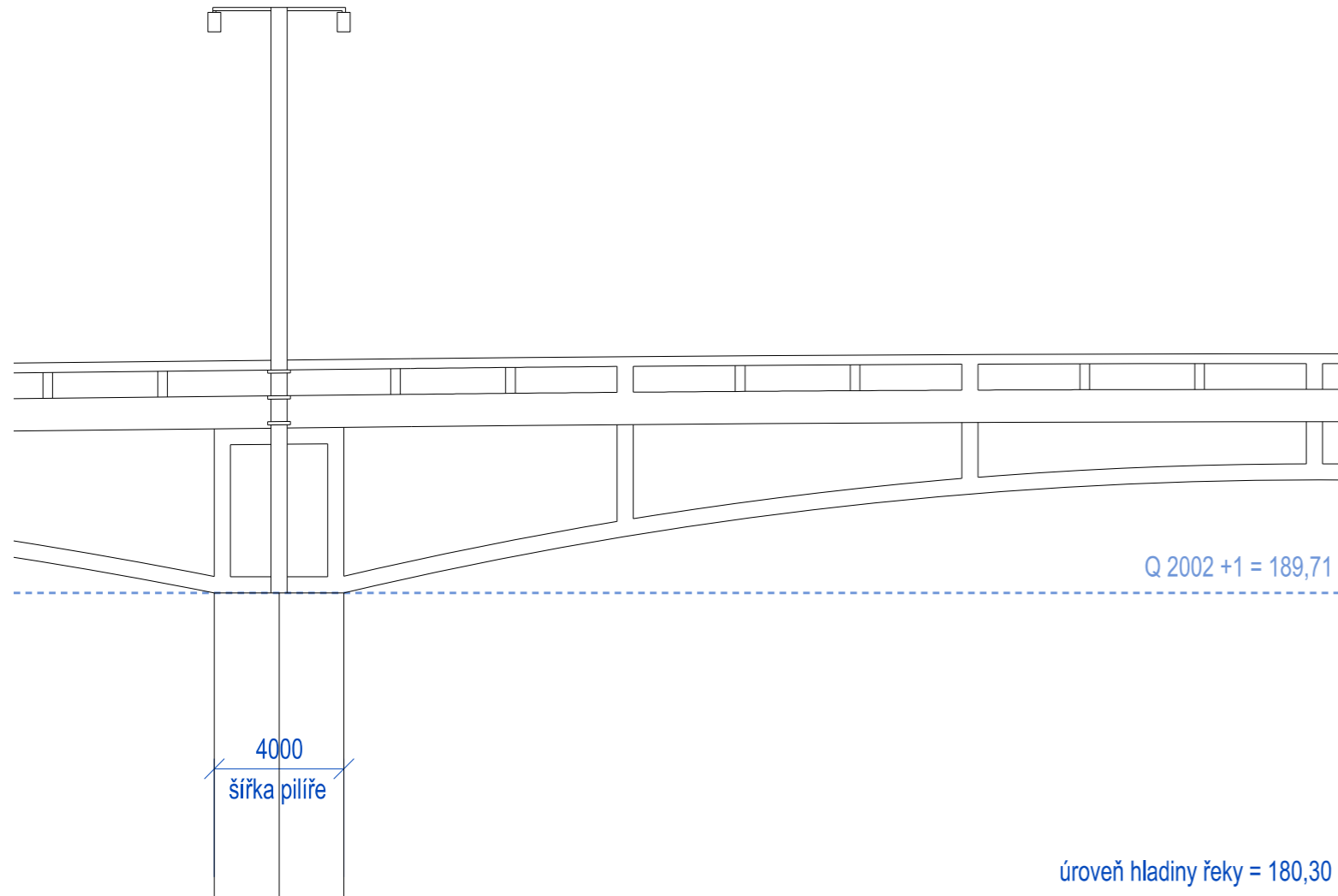
VARIANTA B:

- uspořádání mostu v celkové šířce 18 m
- zábradlí 0,5 m
 - chodník 2,25 m
 - cyklisté 1,5 m
 - společný pruh pro vozidla a tramvaje 6,25 m
 - společný pruh pro vozidla a tramvaje 6,25 m
 - cyklisté 1,5 m
 - chodník 2,25 m
 - zábradlí 0,5 m



PŮDORYS

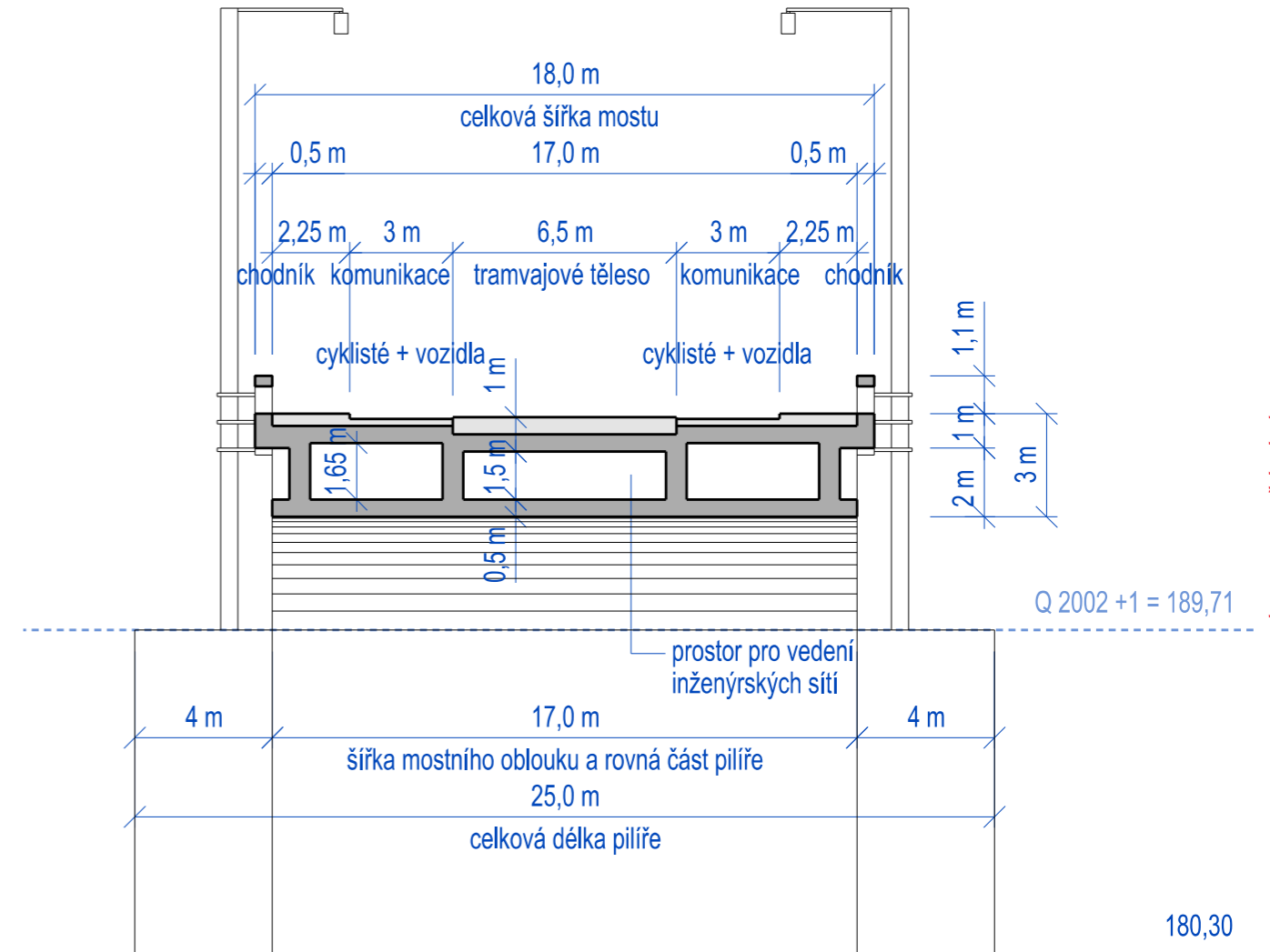




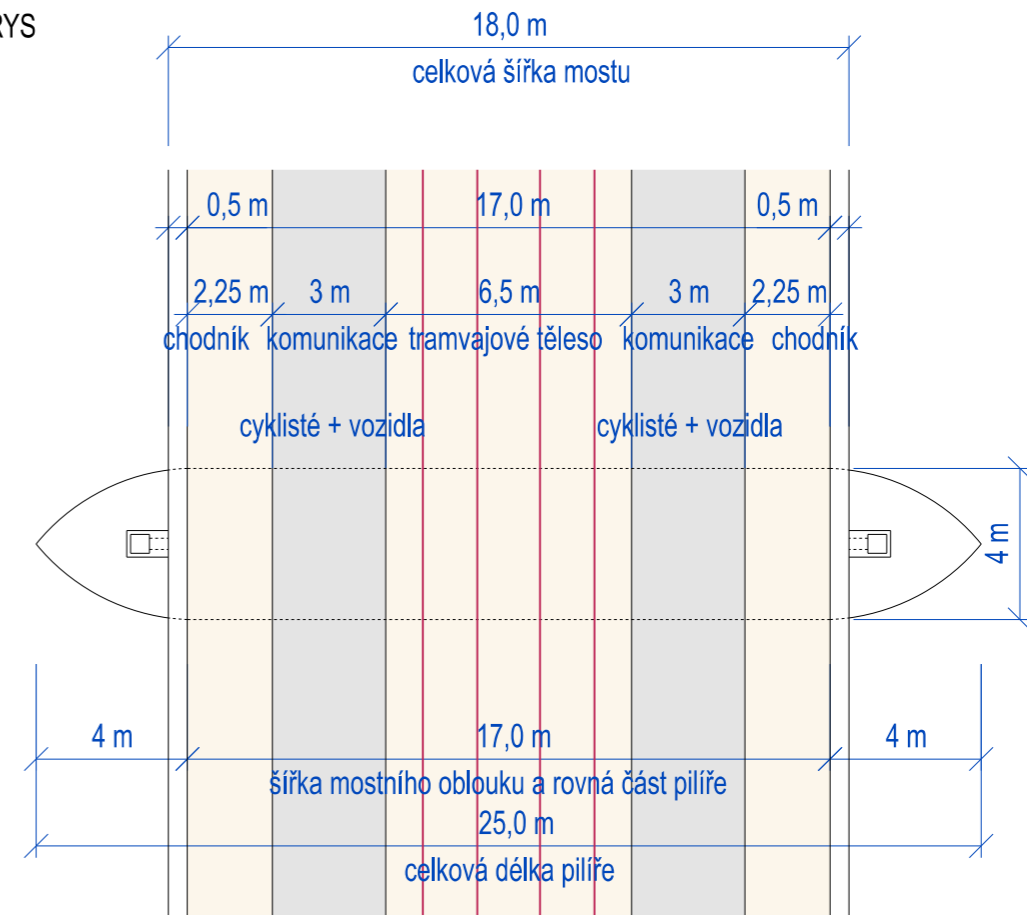
Další variantou uspořádání mostu při šířce 17 m může být ponechání samostatného tramvajového tělesa. Cyklisté a motorová vozidla jsou vzhledem k předpokládaným nízkým dopravním zátěžím vedeny ve sdíleném jízdním pruhu širokém 3 m.

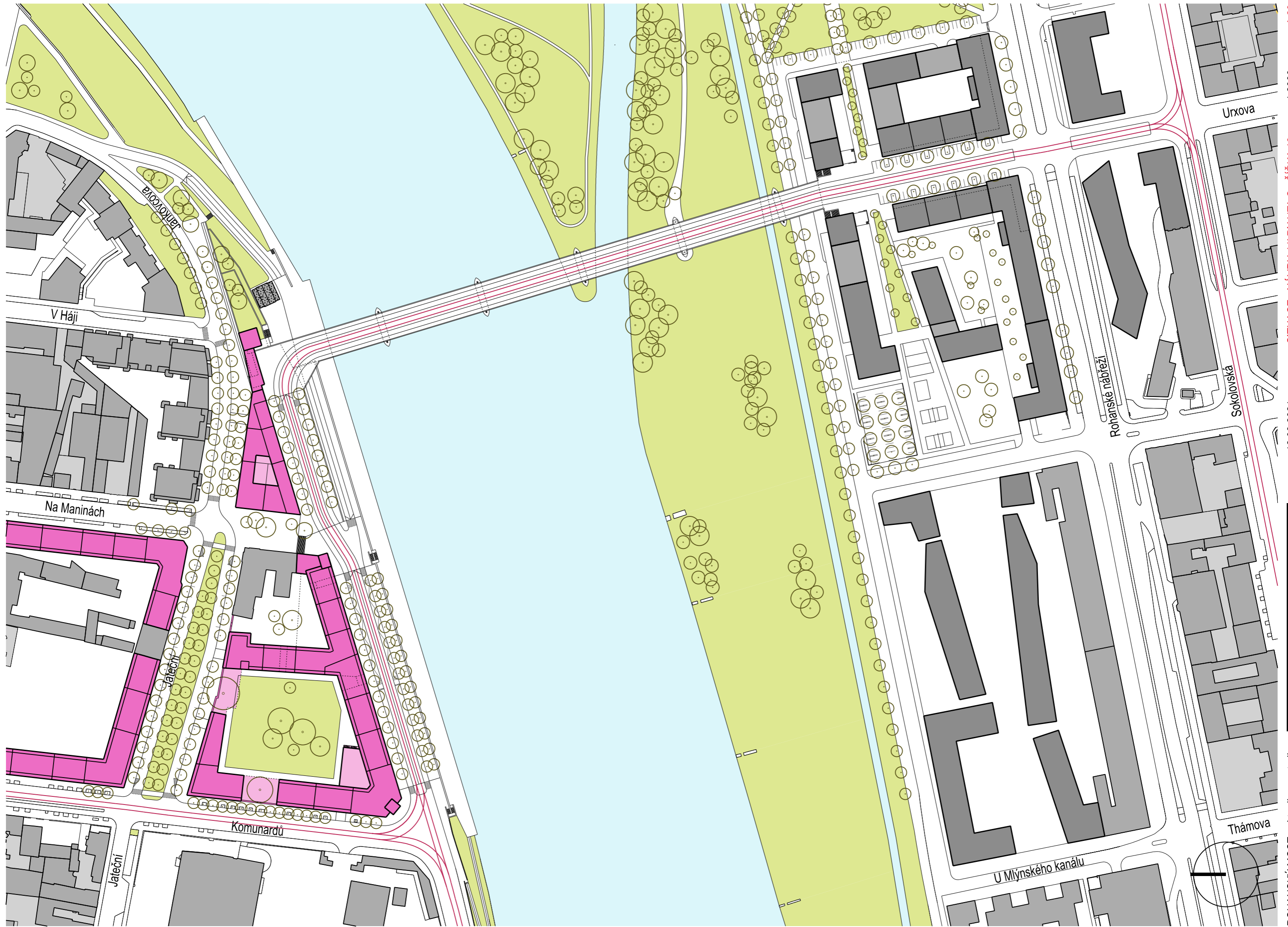
VARIANTA C:

- uspořádání mostu v celkové šířce 18,0 m
- zábradlí 0,5 m
 - chodník 2,25 m
 - cyklisté + vozidla 3,0 m
 - oddělené tramvajové těleso 6,5 m
 - cyklisté + vozidla 3,0 m
 - chodník 2,25 m
 - zábradlí 0,5 m

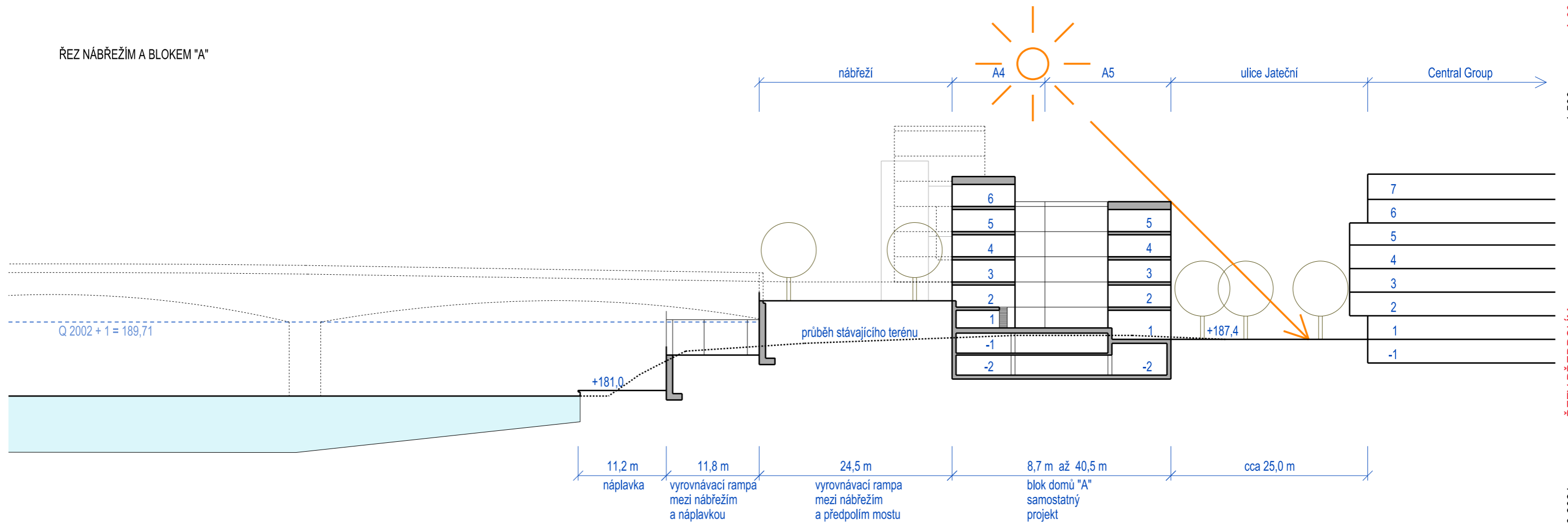


PŮDORYS

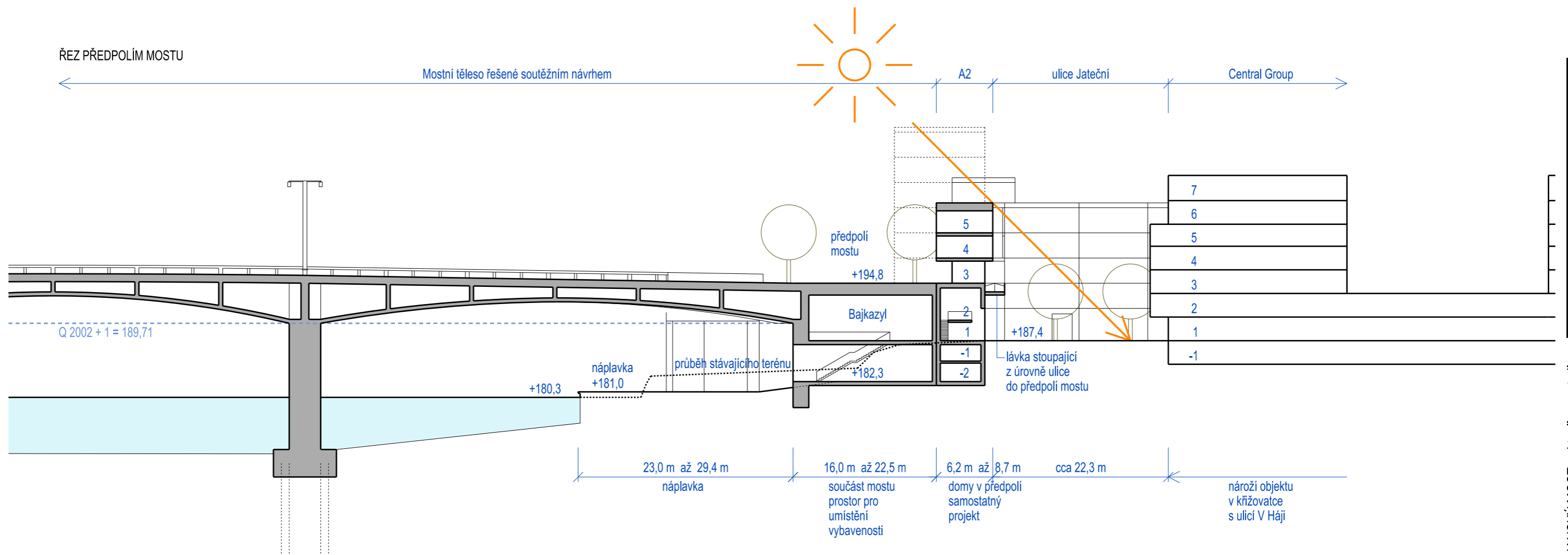


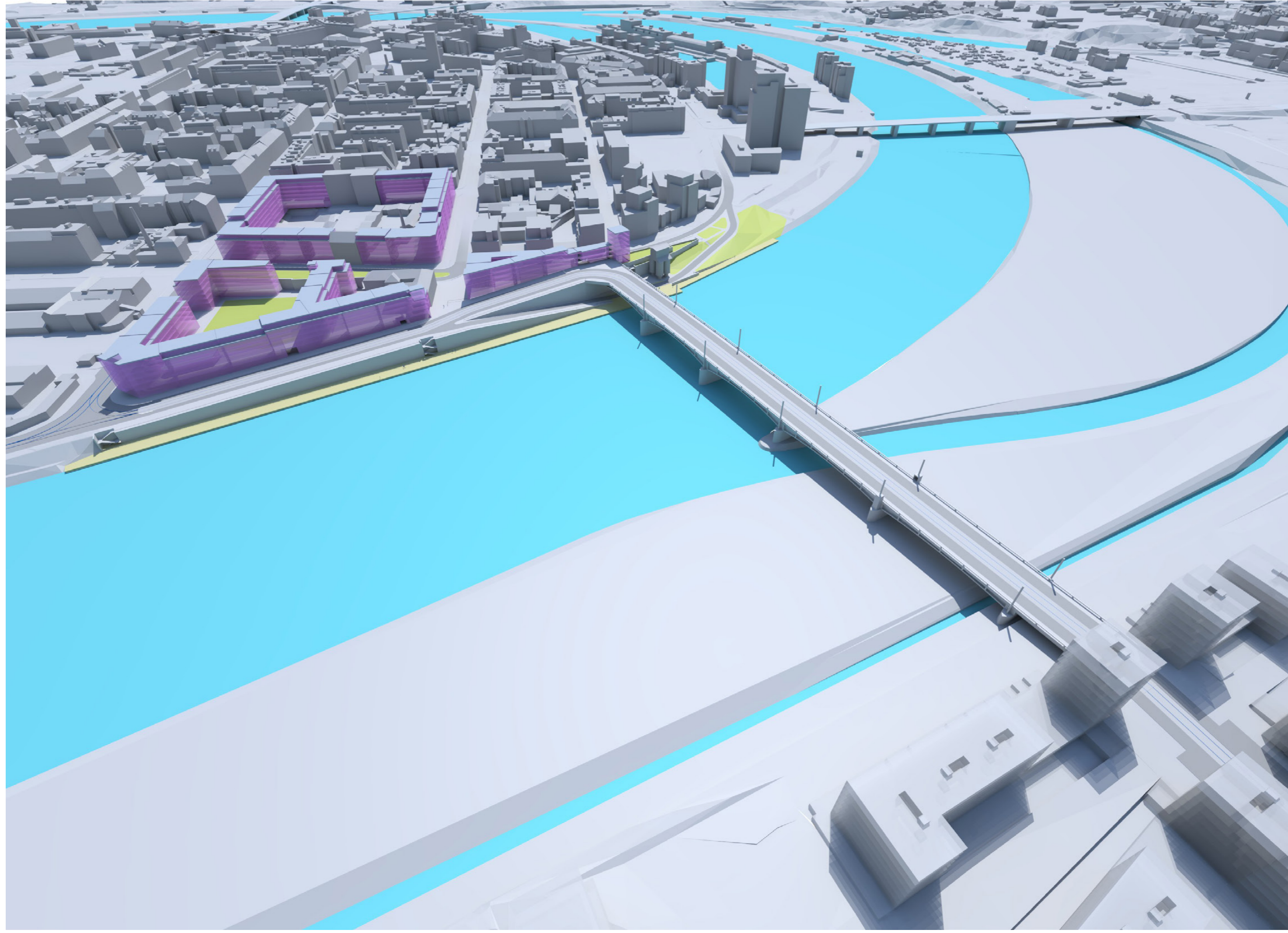


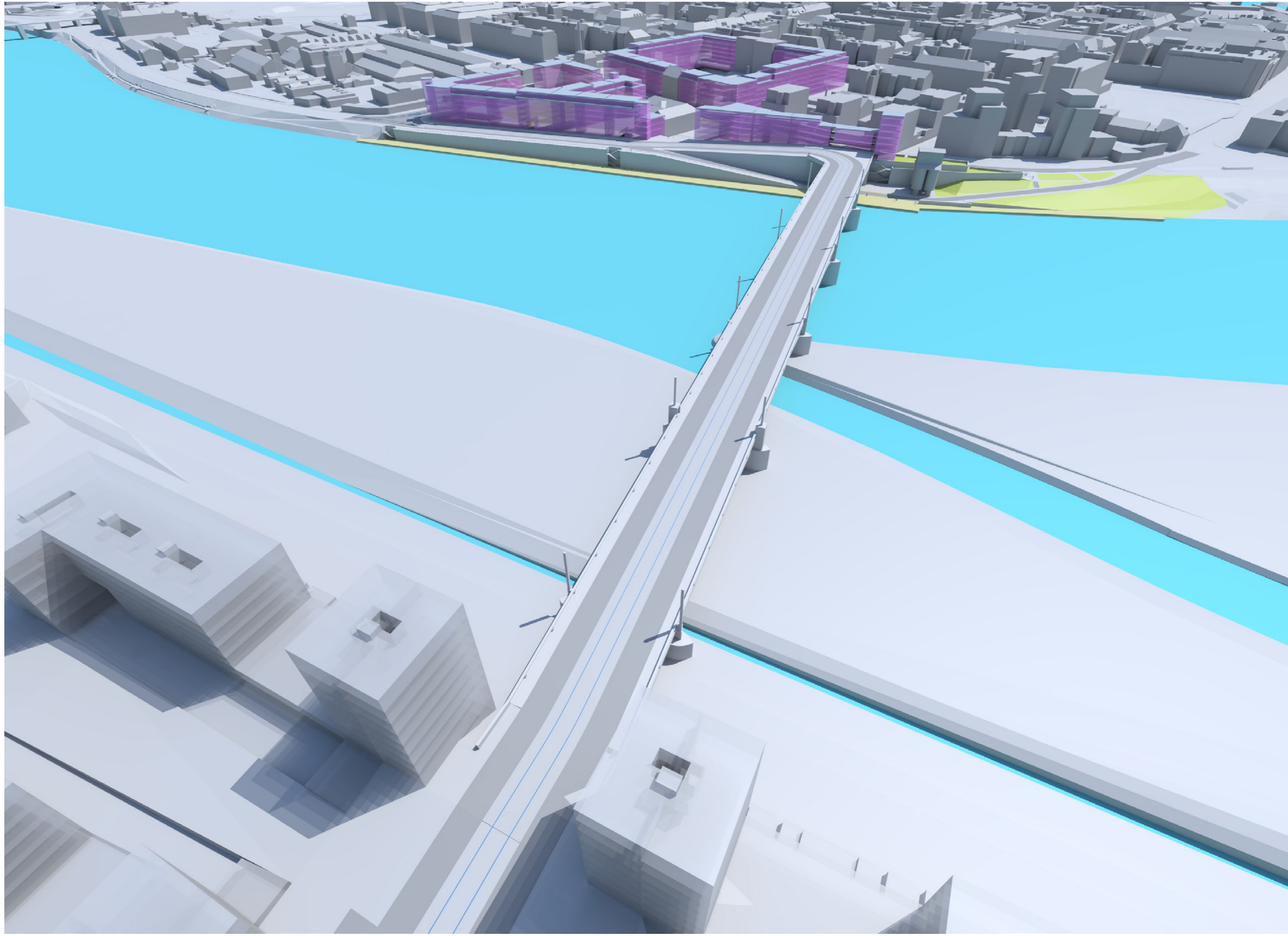
ŘEZ NÁBŘEŽÍM A BLOKEM "A"

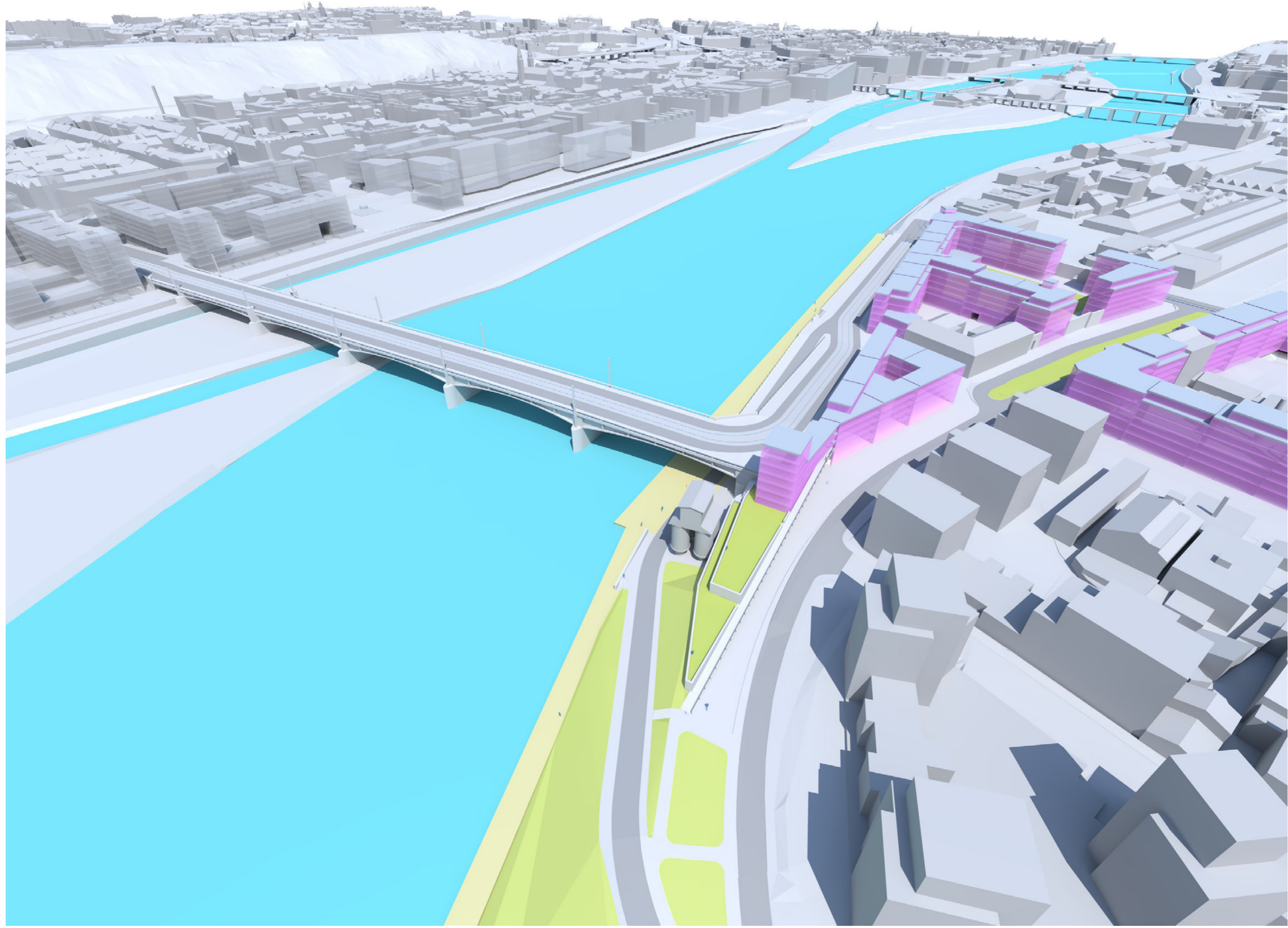


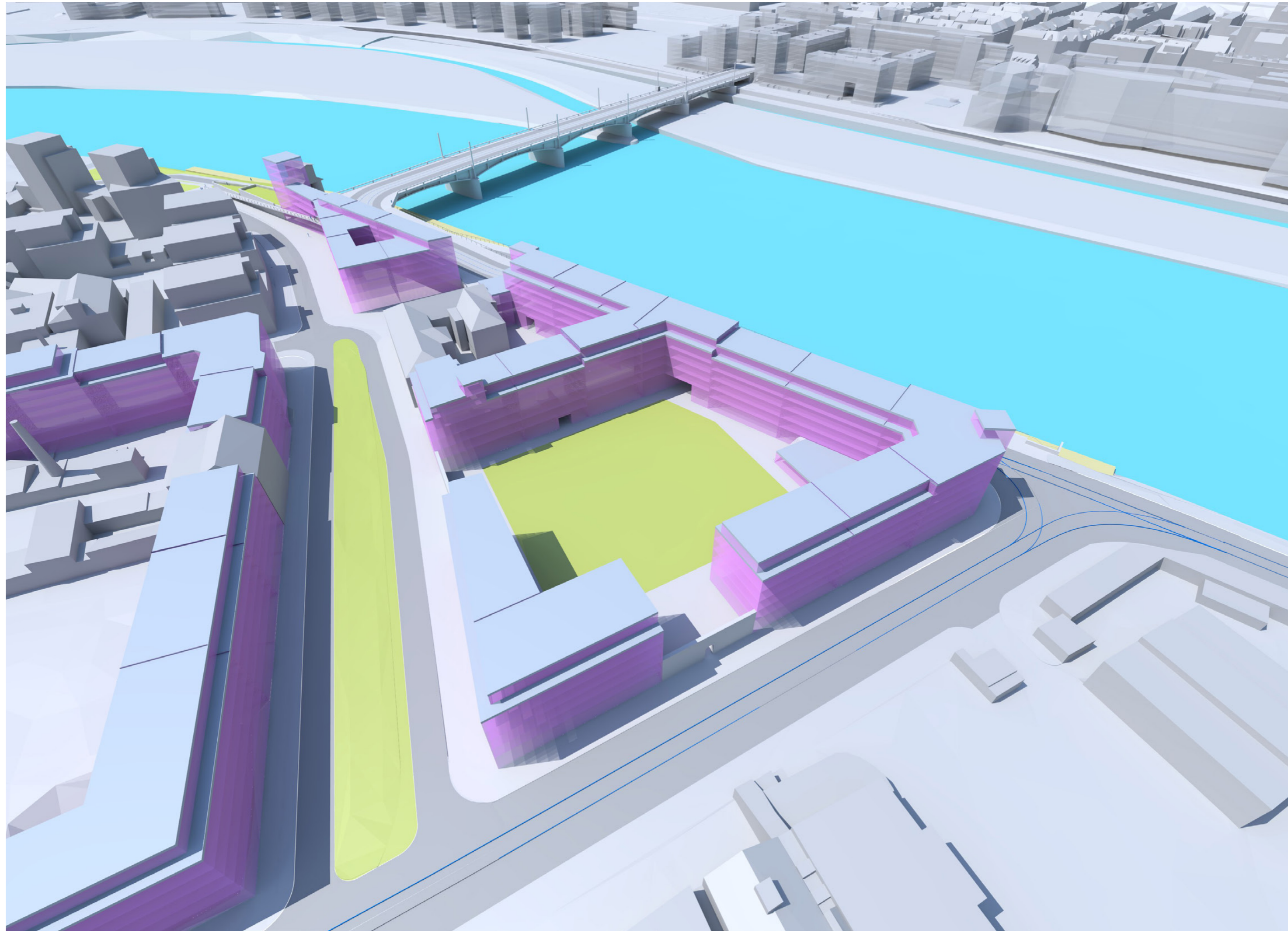
ŘEZ PŘEDPOLÍM MOSTU

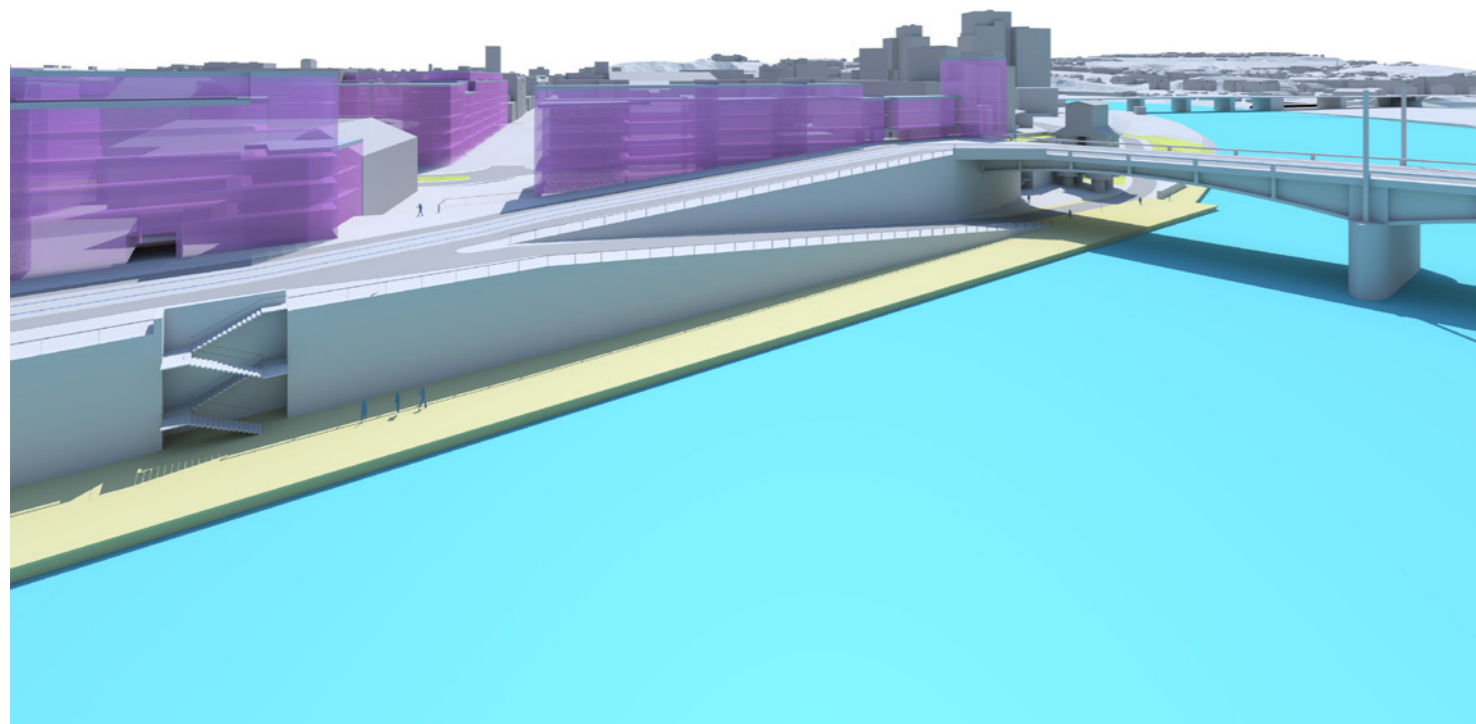




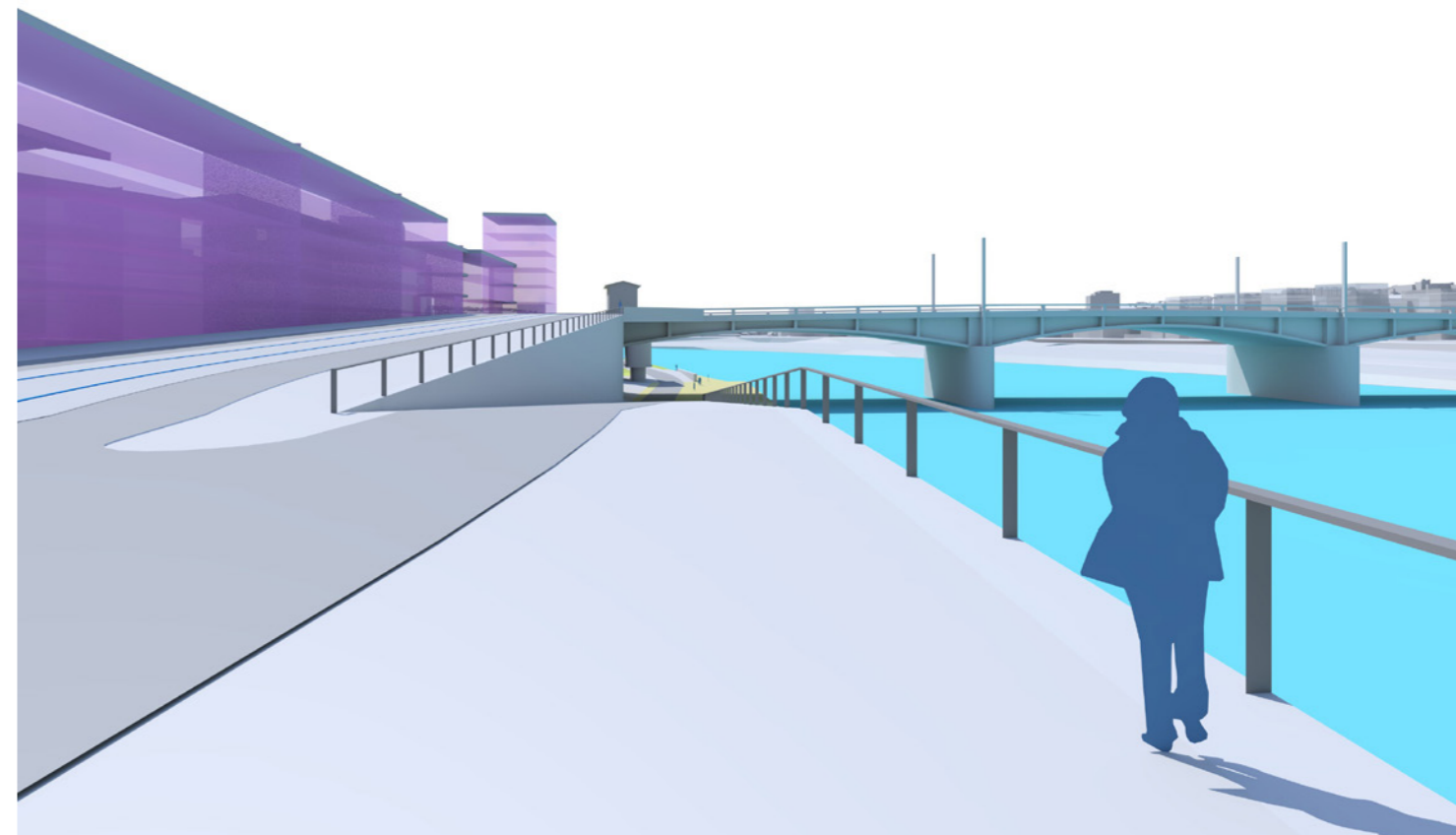




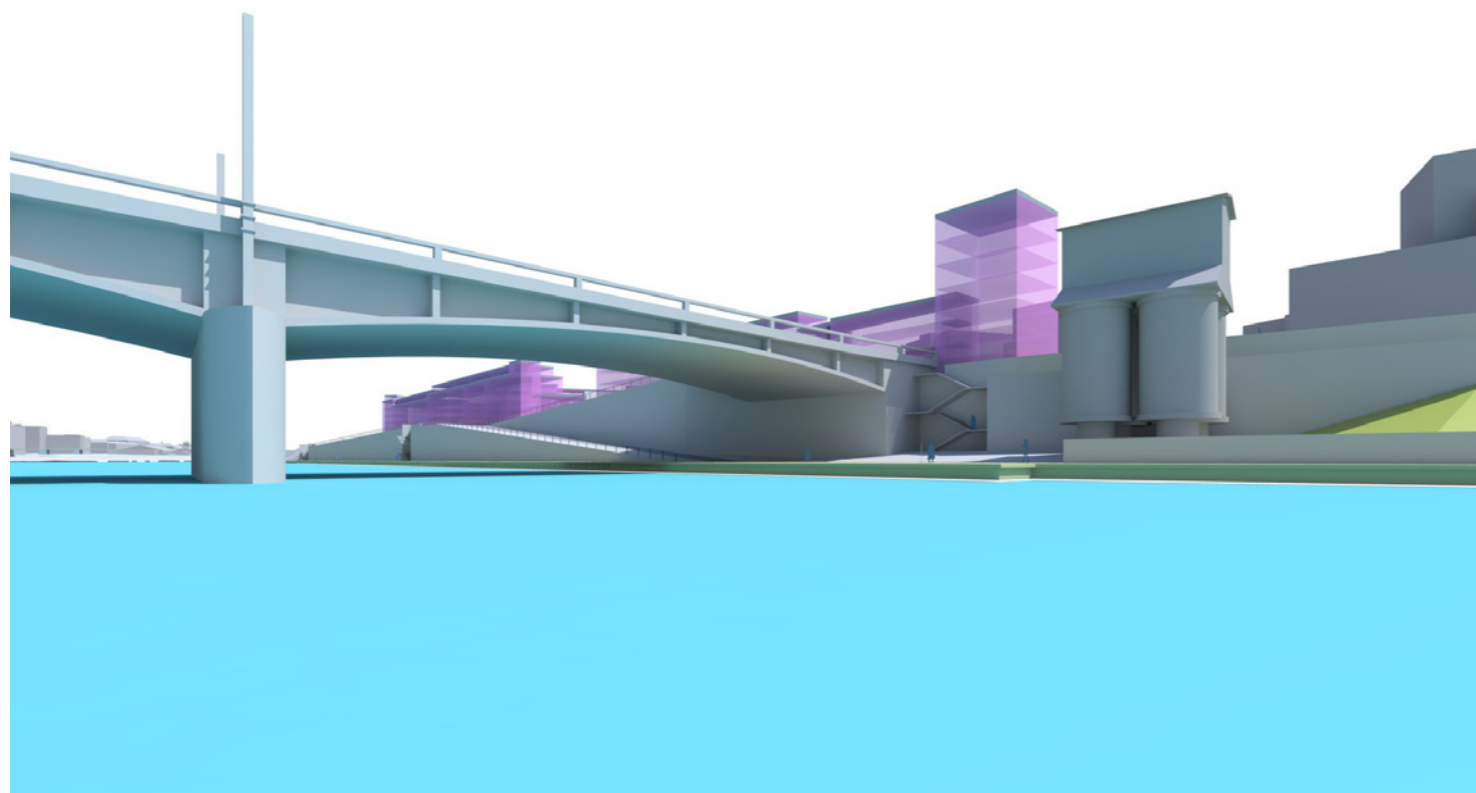




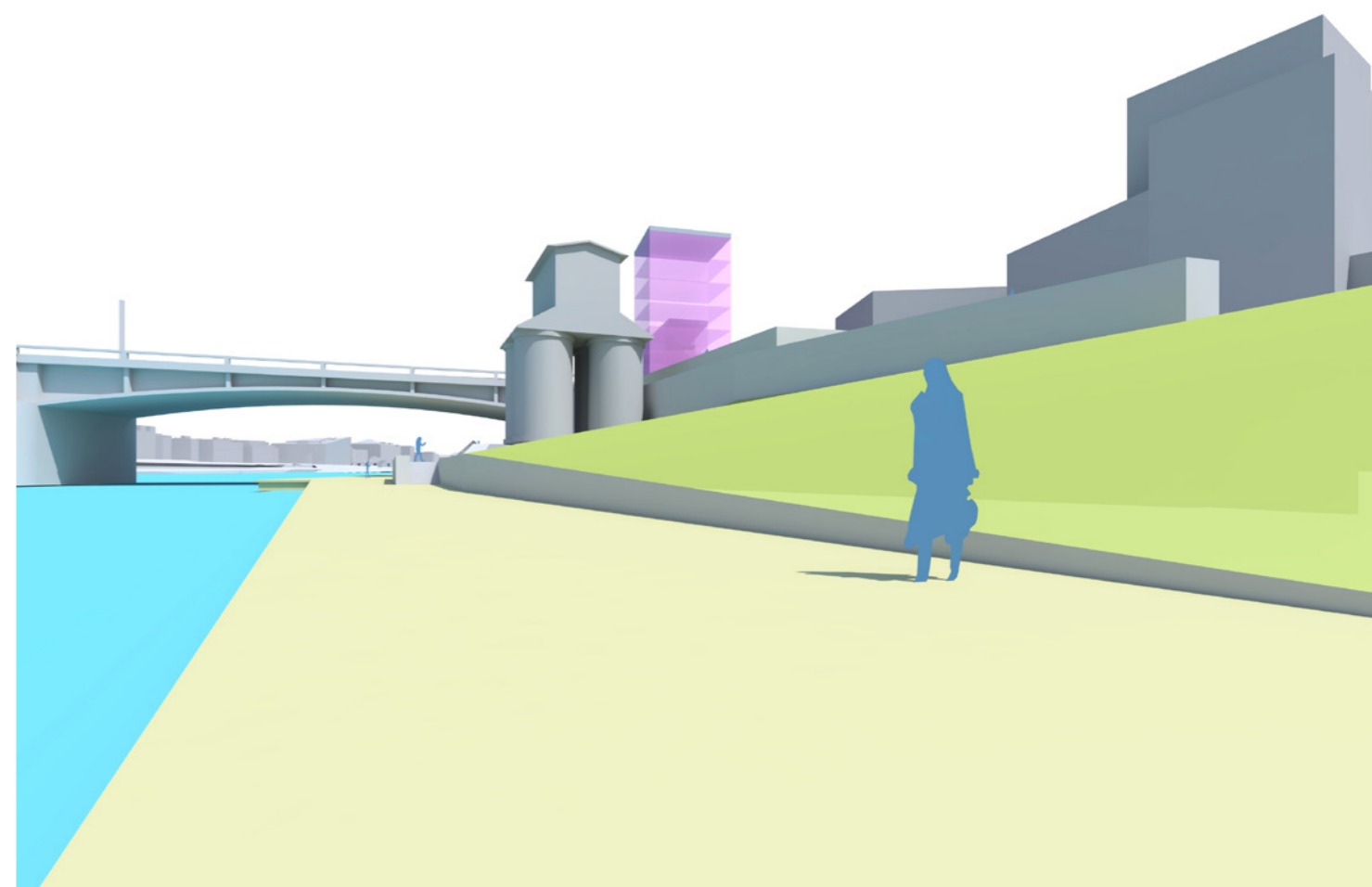
Pohled na náplavku a první oblouk mostu



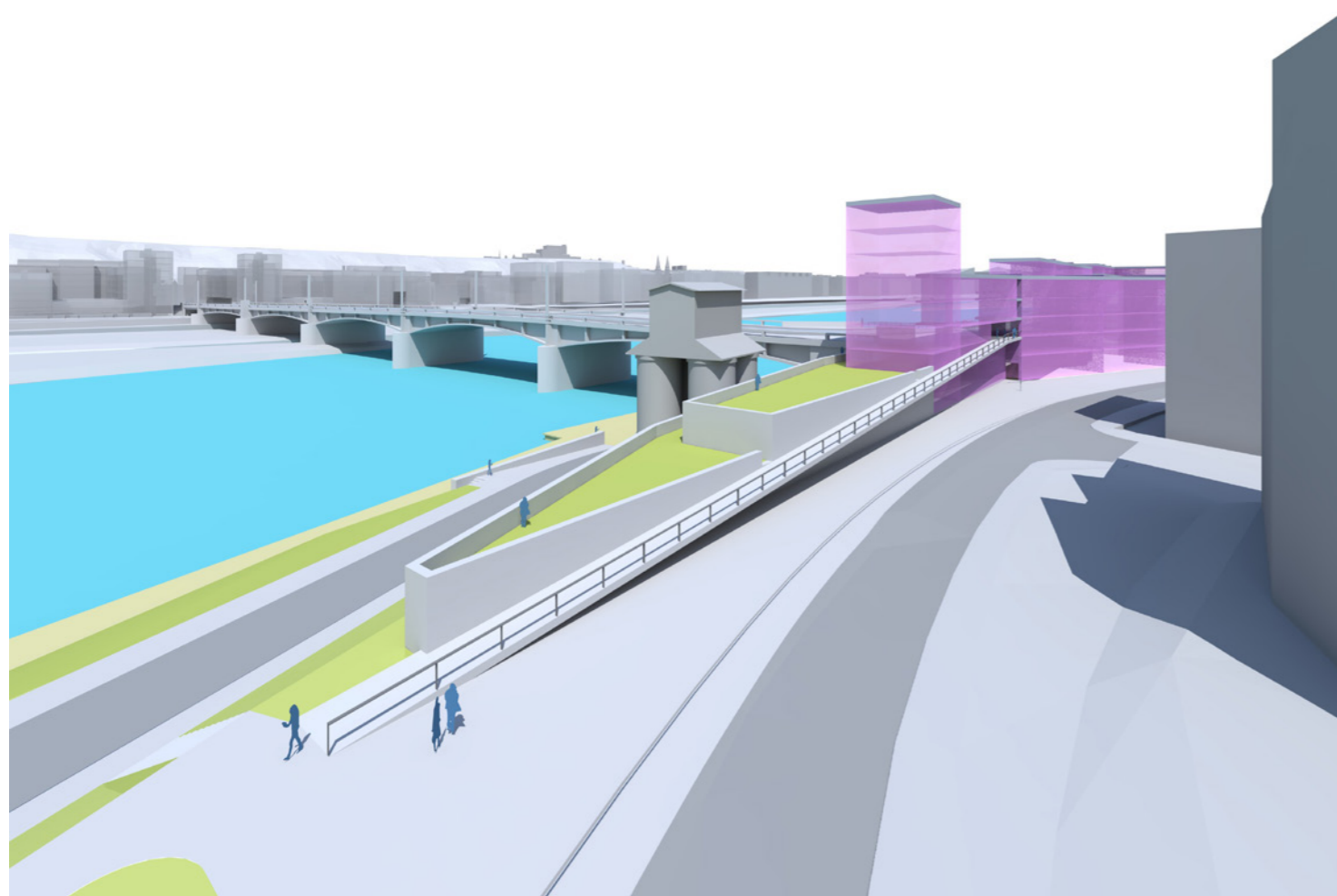
Vjezd na náplavku



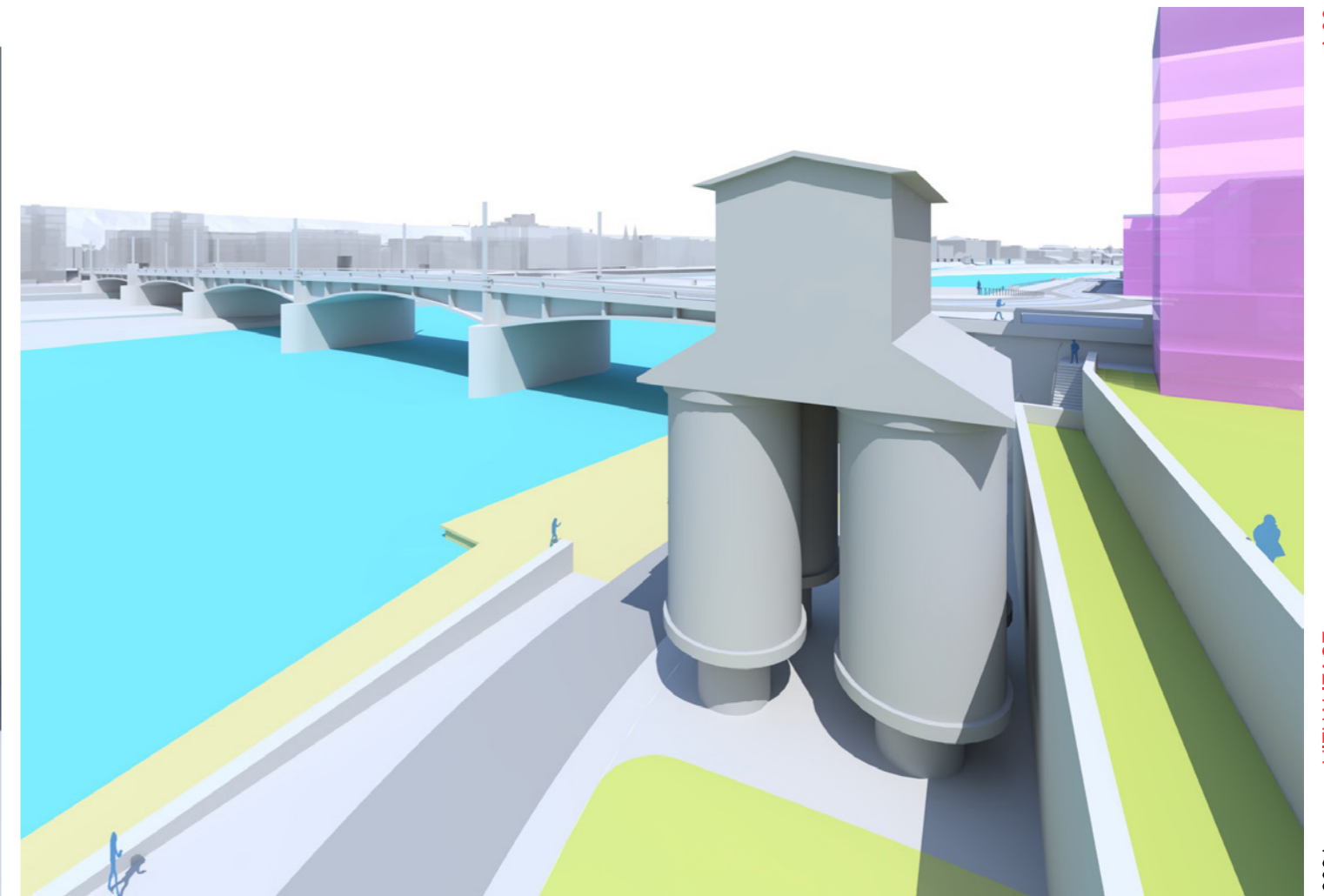
Pod mostem



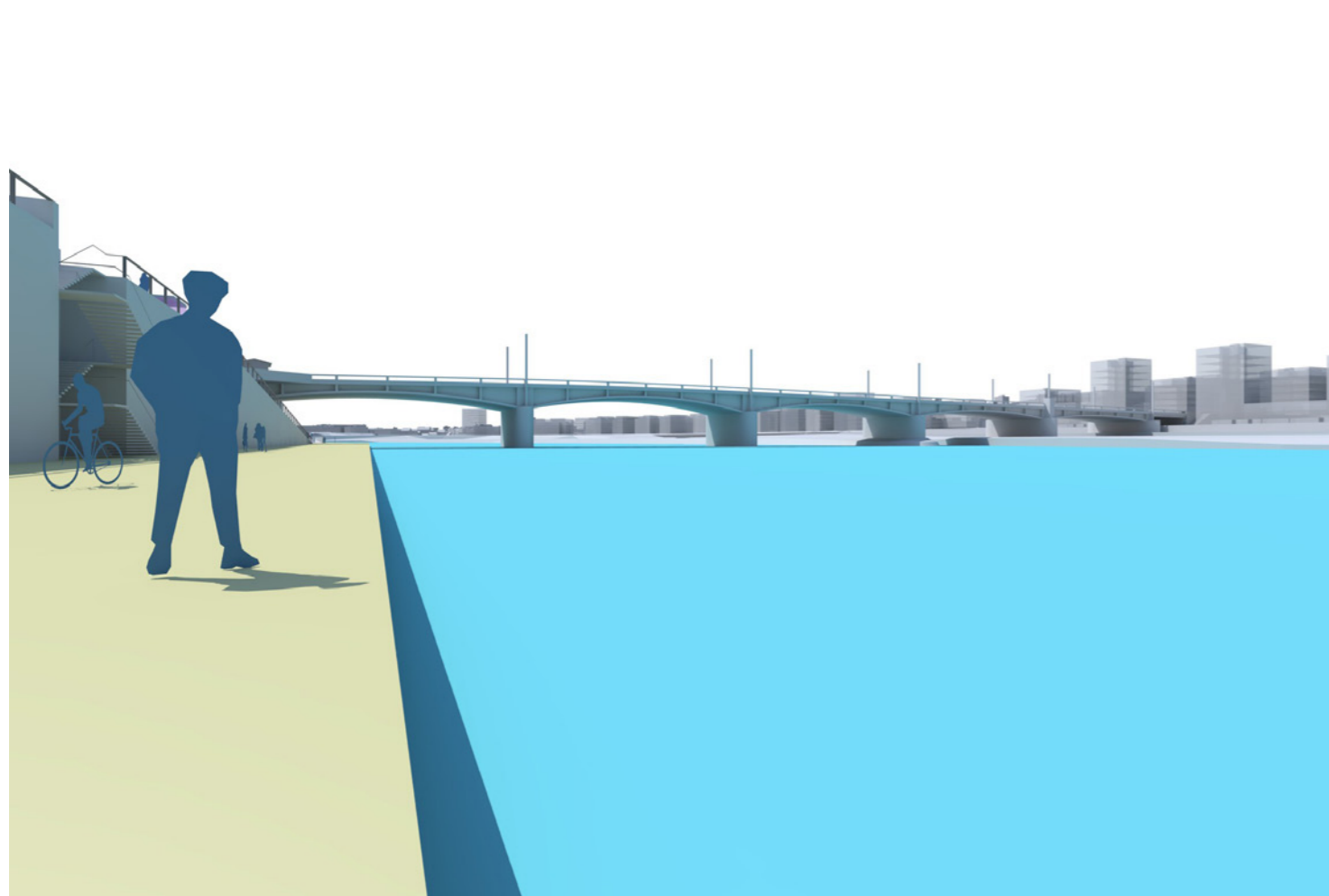
Náplavka, silo a věž se zahradami na terasách



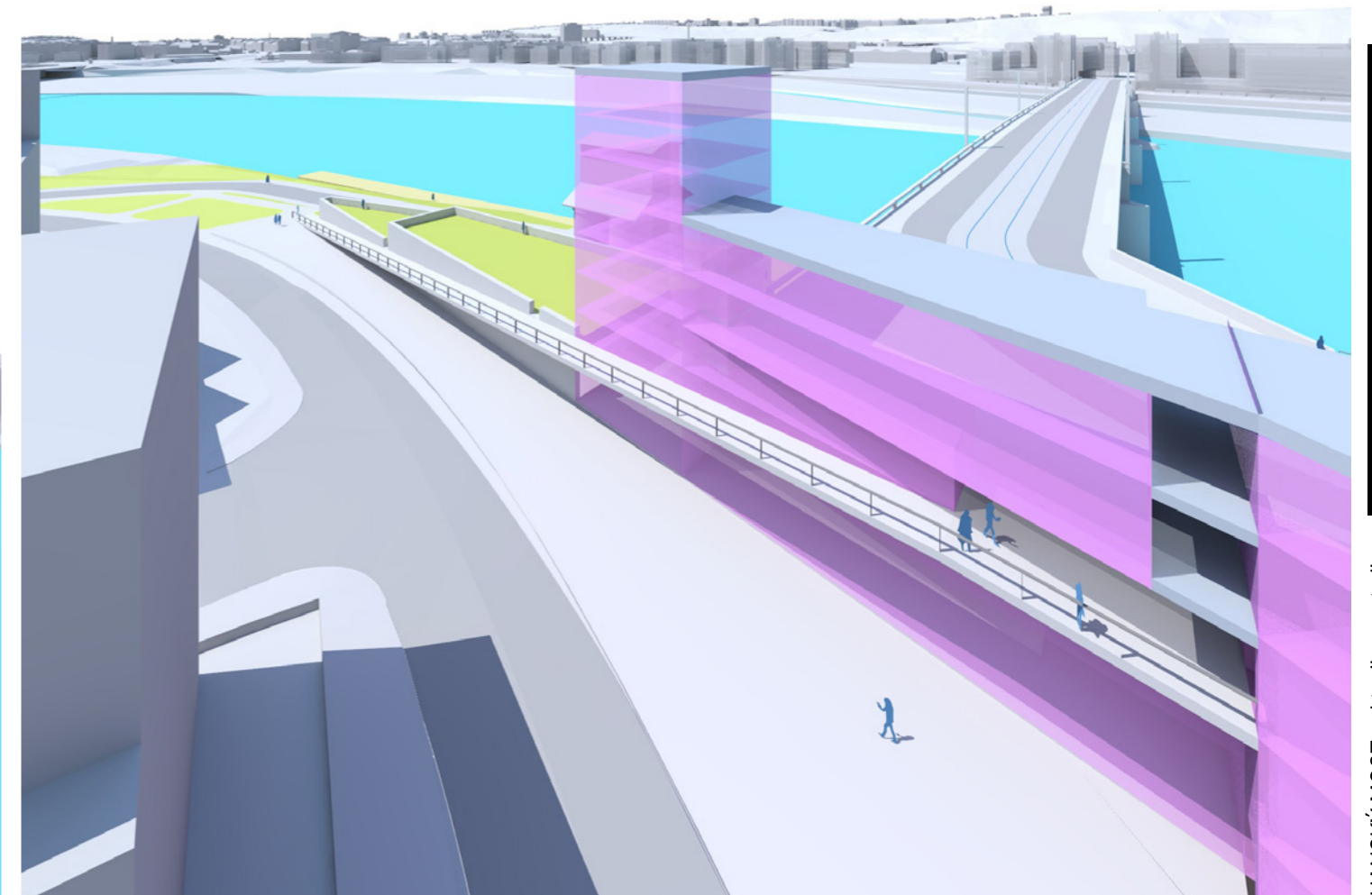
Zahrady na terasách a rampa na horní úroveň mostu



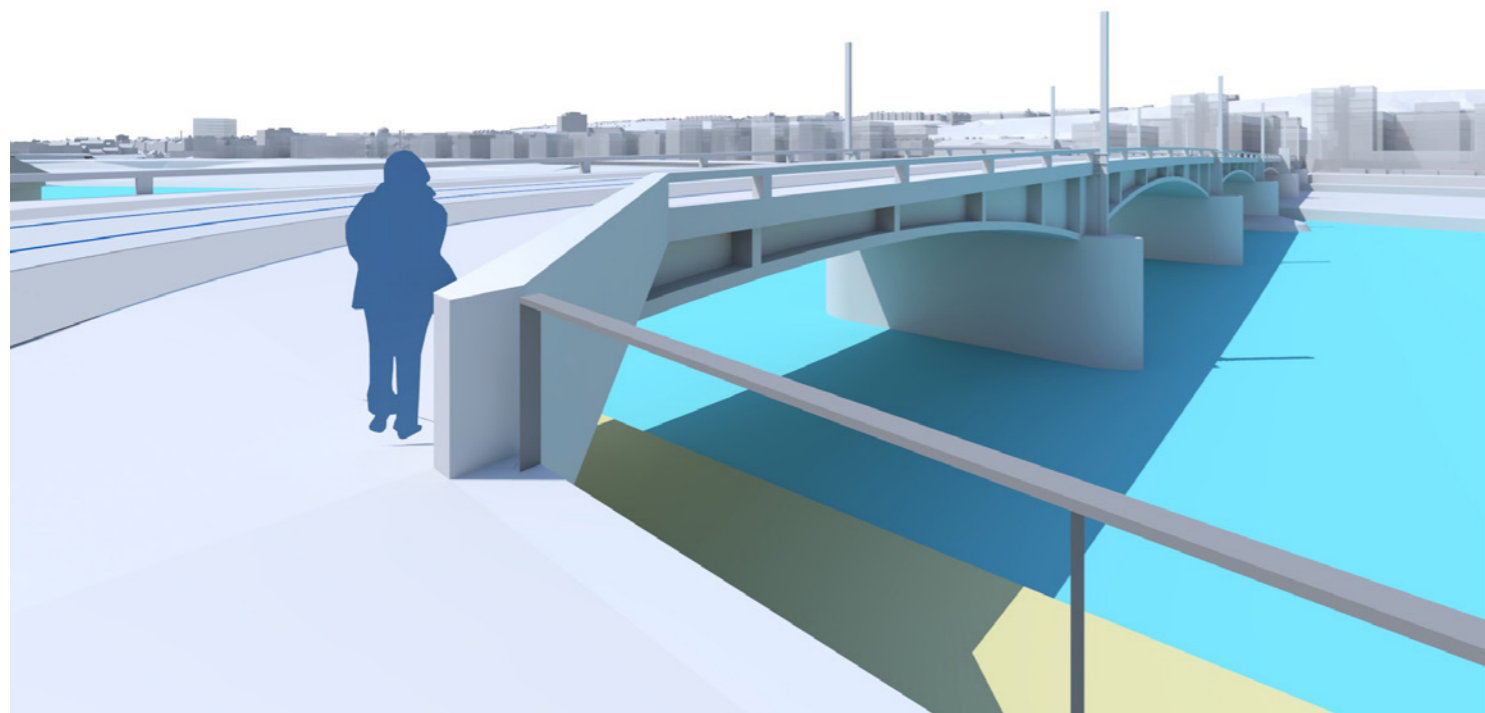
Silo a zahrady na terasách



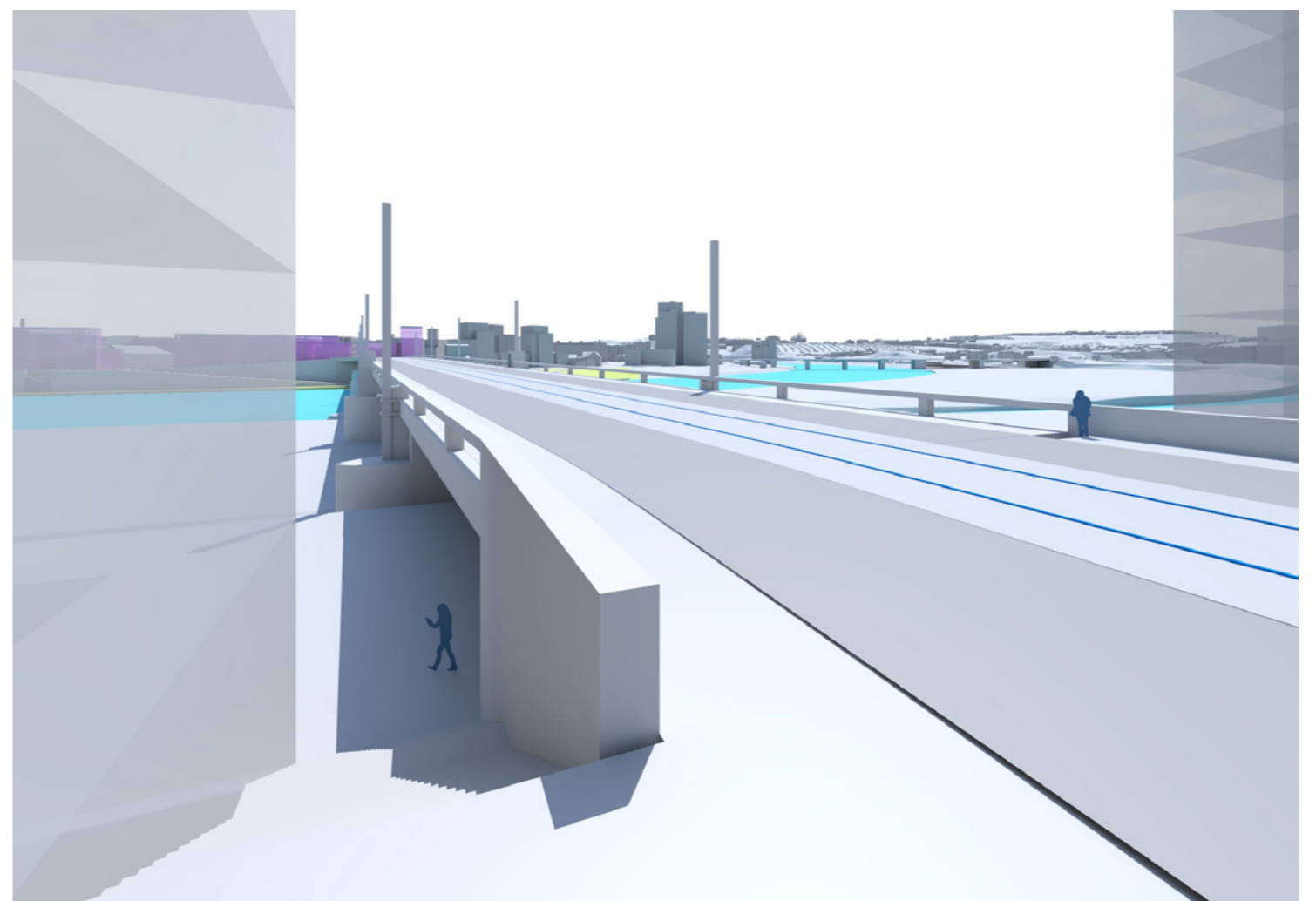
Pohled z náplavky na most



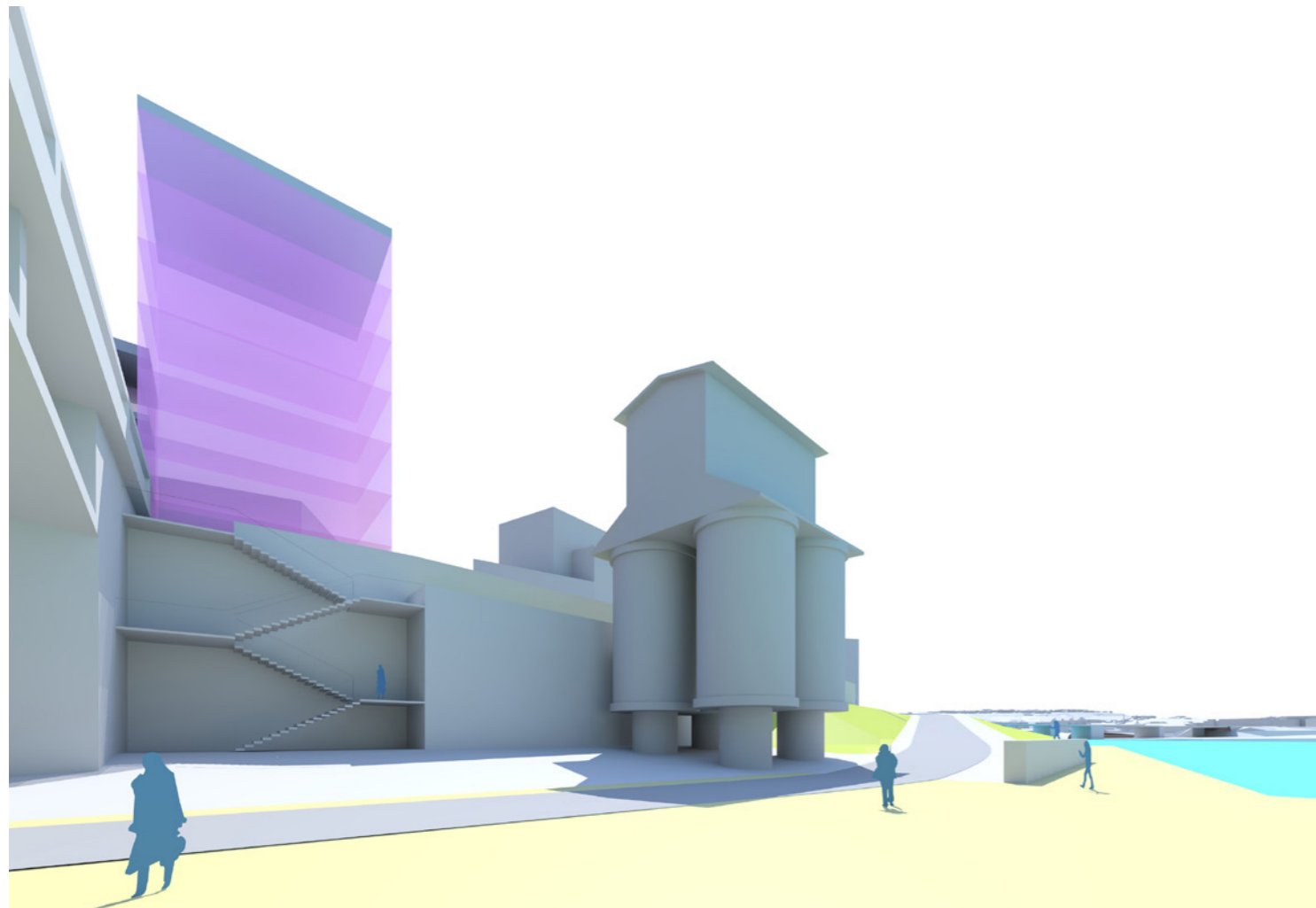
Rampa z Jateční ulice na horní úroveň mostu



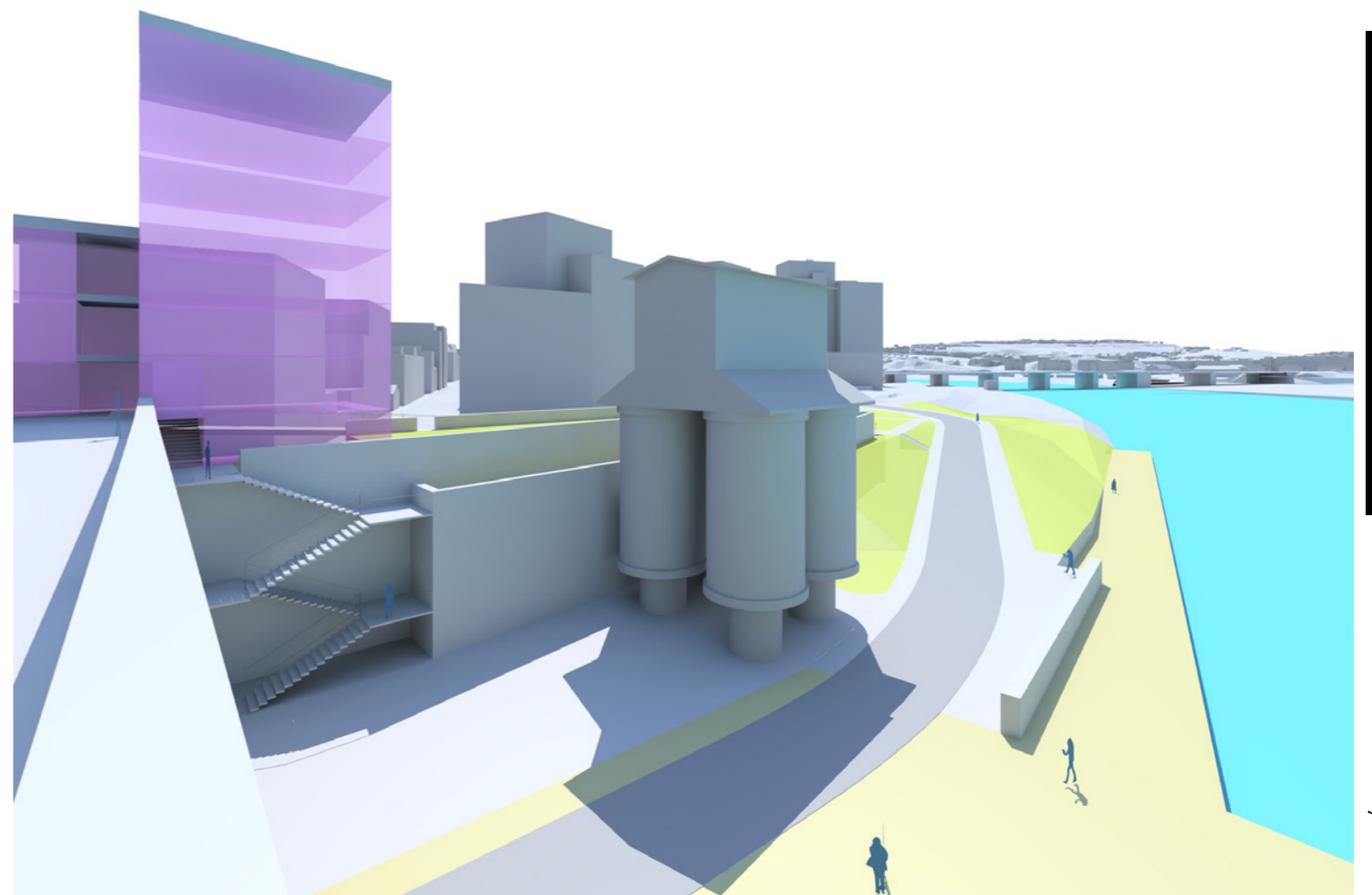
Rohanský most při pohledu ke Karlínu



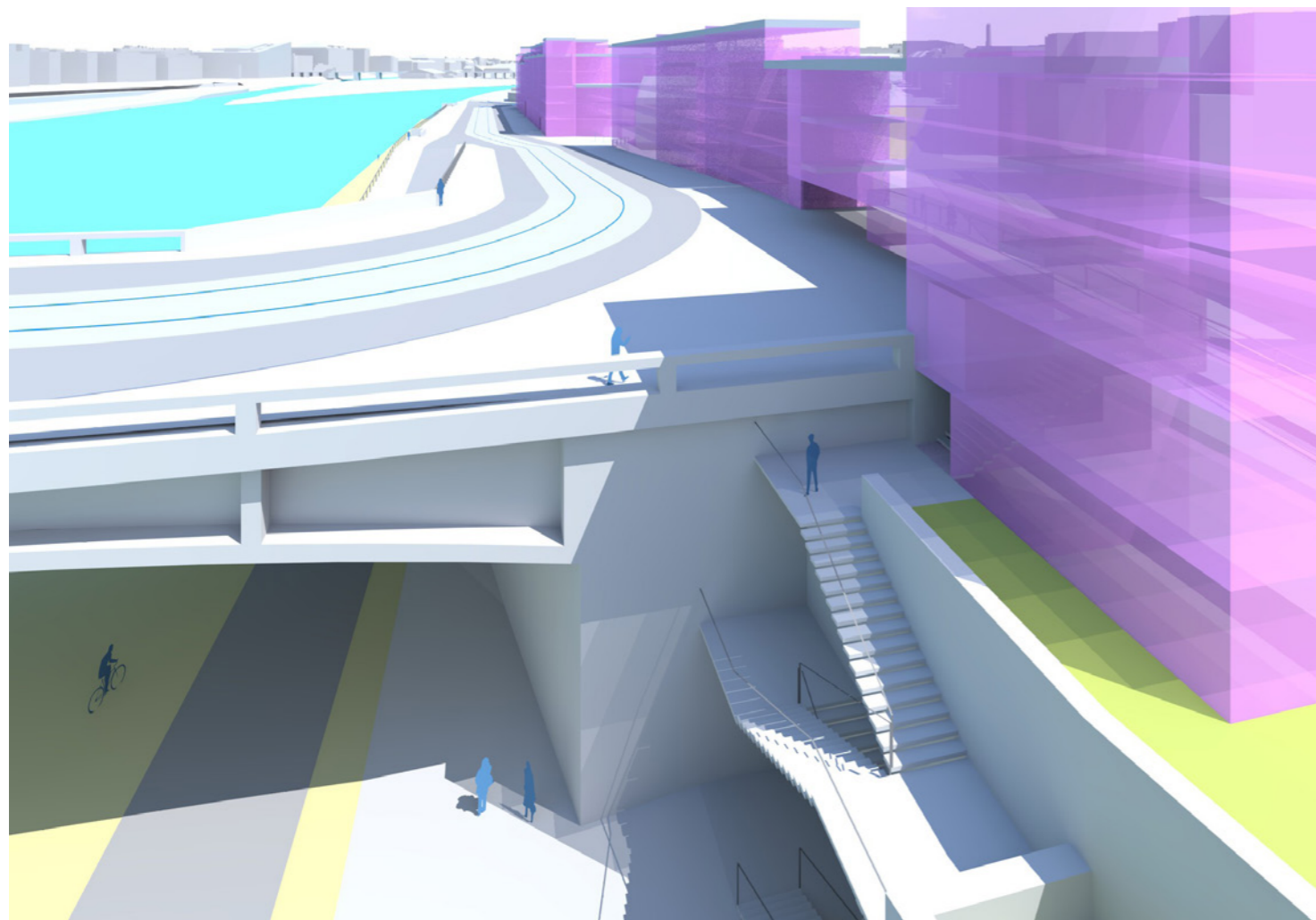
Rohanský most při pohledu z Karlína



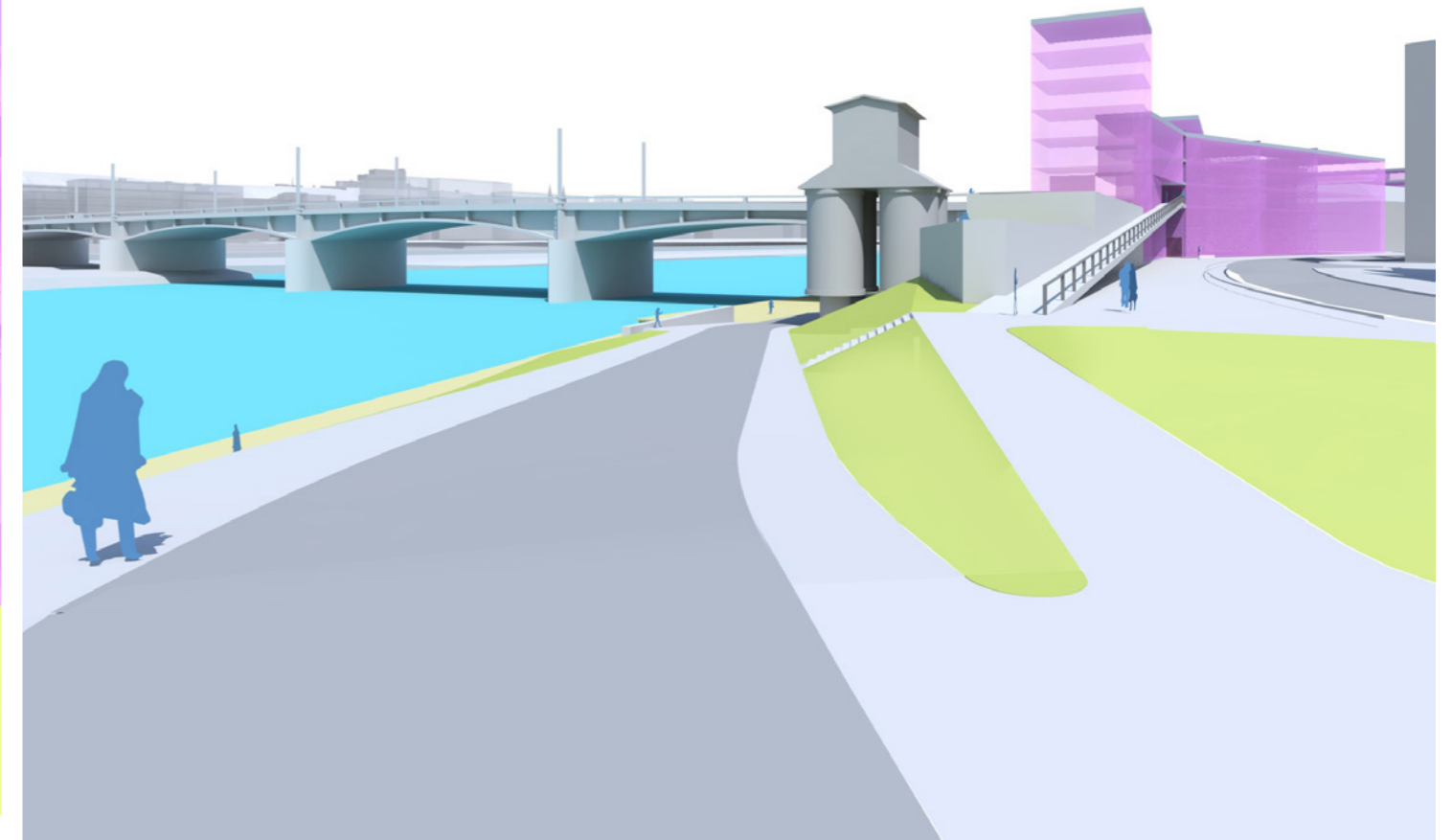
Silo, náplavka a schodiště na horní úroveň mostu



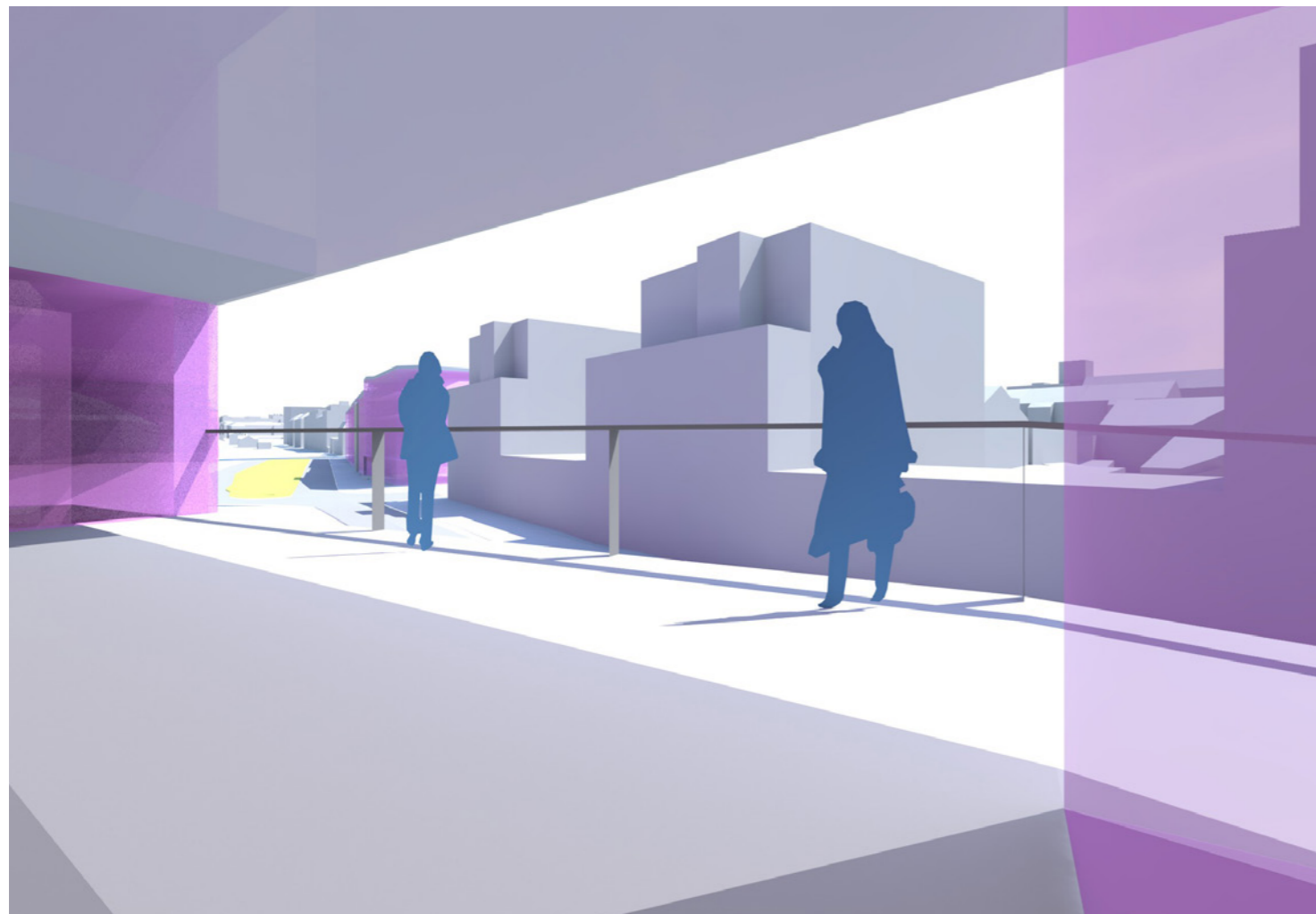
Pohled na holešovickou stranu se silem



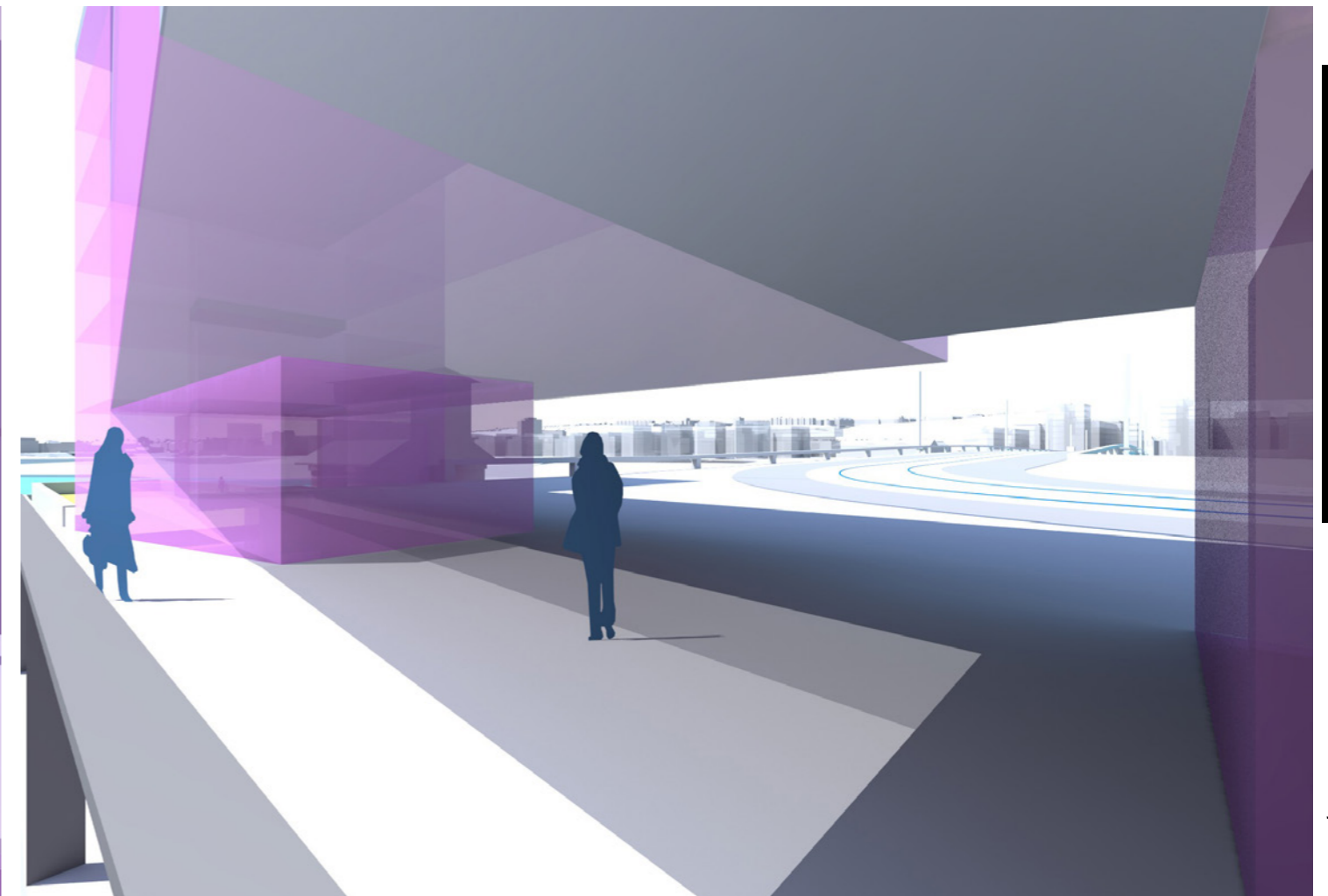
Pohled na nábřeží ze sila



Pohled na předpolí a most z východní strany

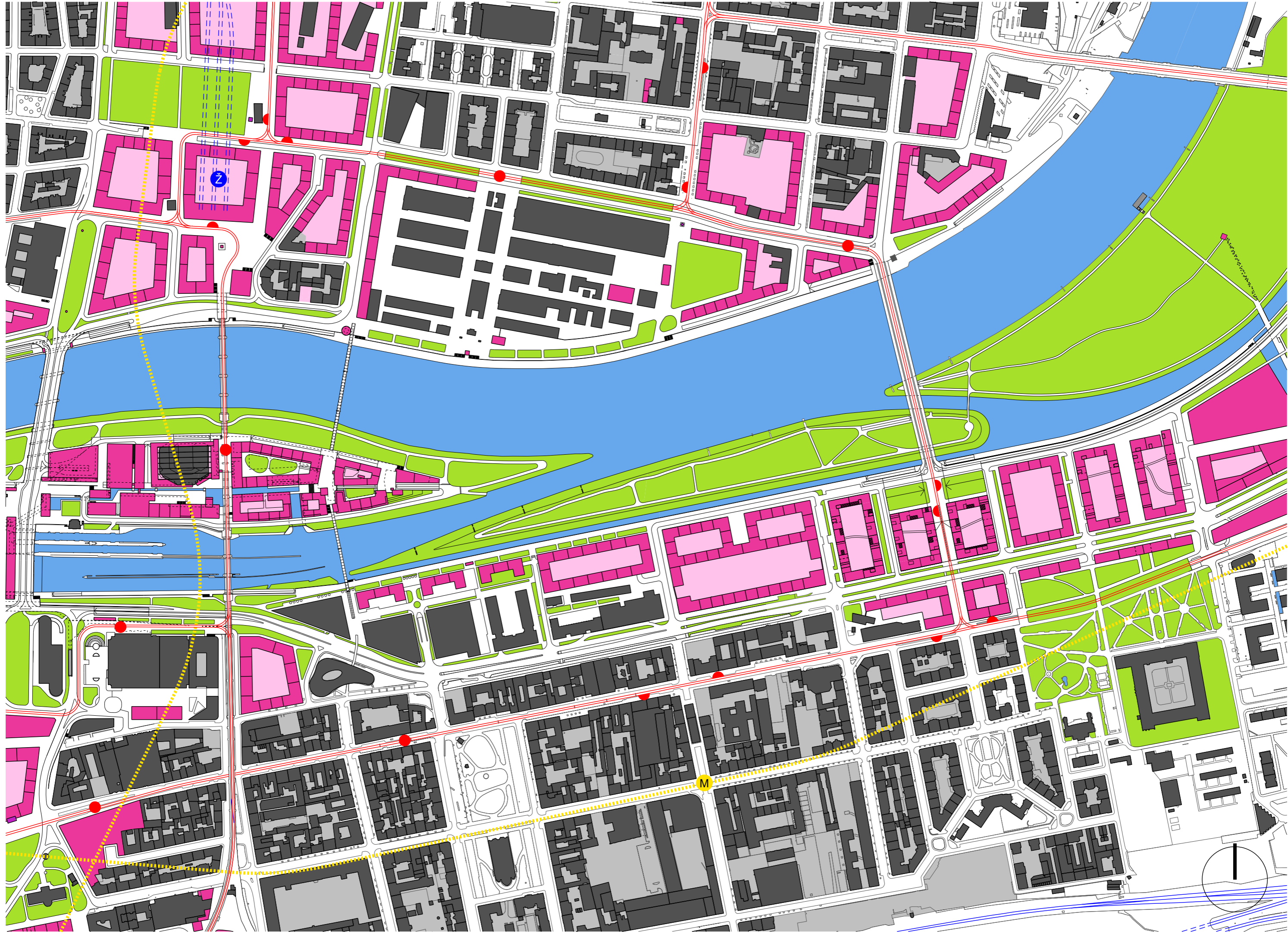


Propojení předpolí na lávku do Jateční ulice



Pohled na průchod od lávky z Jateční ulice směrem k mostu







186 m

16 m

4x

Mánesův most

1914



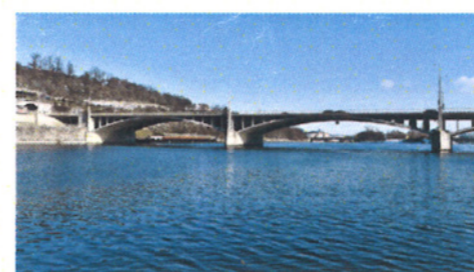
169 m

16 m

3x

Čechův most

1908



263 m

24 m

3x

Štefánikův most

1951



296 m

28 m

7x

Hlávkův most

1901, 1962



515 m

9,5 m

16x

Karlův most

1402



343 m

16 m

9x

Most Legií

1901



311 m

21 m

6x

Jiráskův most

1933



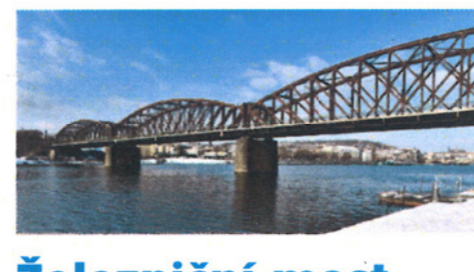
229 m

13,9 m

7x

Palackého most

1878

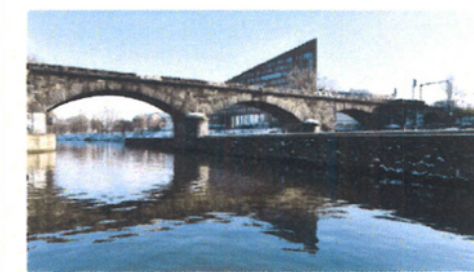


298 m

8,1 m

Železniční most

1901



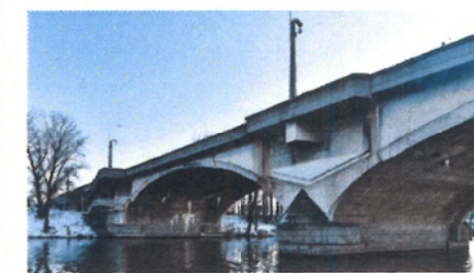
1110 m

7,6 m

85x

Negrelliho viadukt

1849



780 m

21 m

5x

Libeňský most

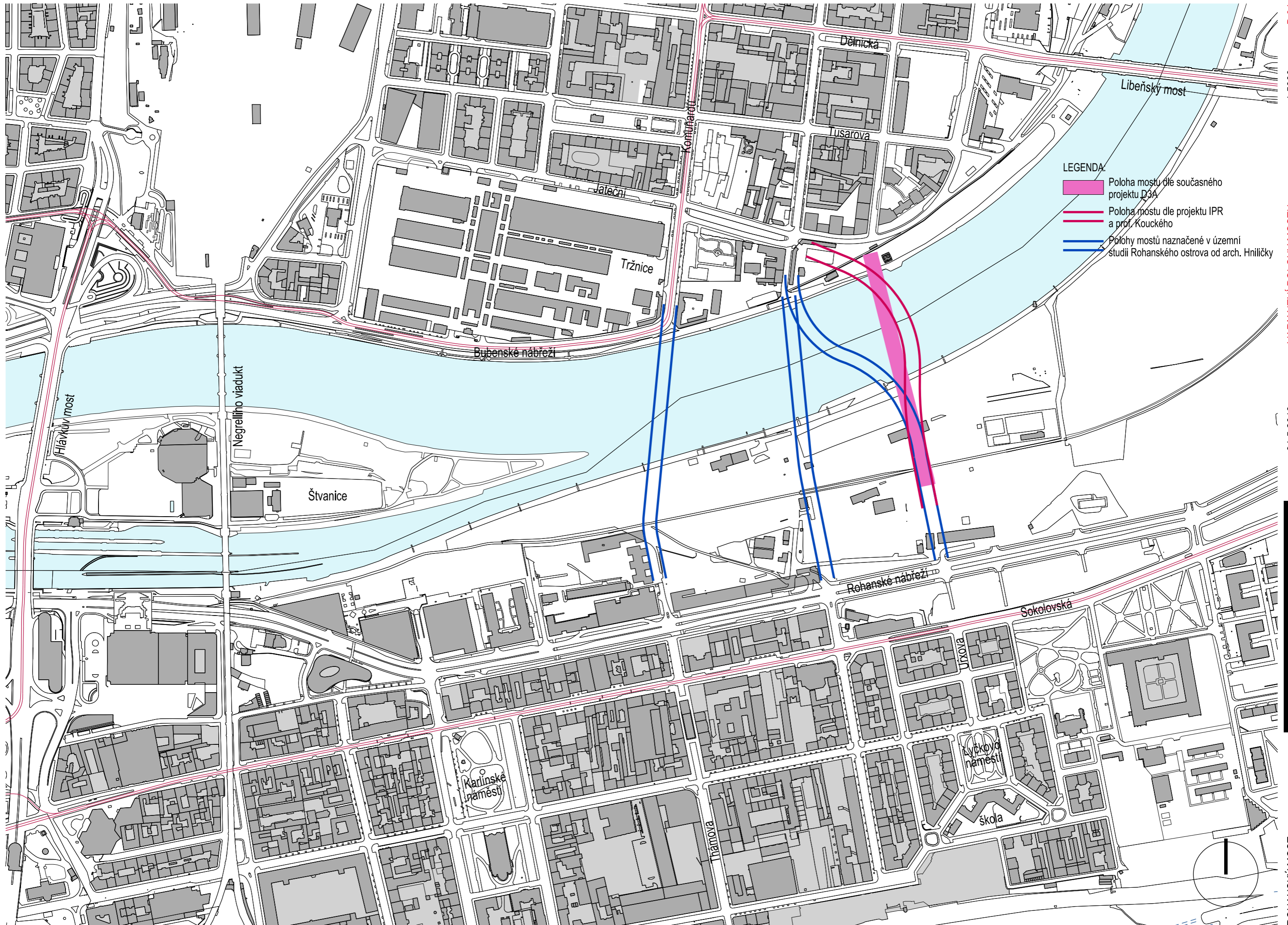
1928

**Libeňský most
Nerovař,
Nerozšířova**

Pražské mosty

Pražské mosty představují jeden z klenotů stověžatého města. Jsou jako perly, navěšené v rychlém sledu na šňůře řeky Vltavy. Každý má svůj příběh a osobitý styl, ale vždy byly na jejich podobu kladeny nejvyšší nároky. Ač každý jiný, přesto vytvářejí ojedinělý soubor, který nemá v Evropě obdoby. Libeňský most je jedním z nich. Uzavírá pomyslnou galerii, začínající pod vyšehradskou skálou, jako jedenáctý v řadě. Pokud bude ztracen, dojde k nevratnému narušení jedné z hodnot, pro kterou byla Praha zapsána na seznam světového kulturního dědictví UNESCO. Opravdu to tak chceme?

mapové podklady: IPR Praha



- LEGENDA:
- Poloha mostu dle současného projektu D3A
 - Poloha mostu dle projektu IPR a prof. Kouckého
 - Polohy mostů naznačené v územní studii Rohanského ostrova od arch. Hniličky



Karlín - pohled Thámovou ulicí k řece



Karlín - detaily parteru Thámovy ulice



Karlín - nároží nové zástavby a úroveň protipovodňové hráze v podobě cyklistické stezky



Karlín - nová zástavba



Holešovice - dům na nároží Jateční ulice



Holešovice - betonové silo na břehu řeky



Holešovice - bytové domy od firmy Central Group při Jateční ulici



Holešovice - bytové domy od firmy Central Group při Jankovcově ulici



Rašínovo nábřeží - nahléd



Tramvaj na Rašínově nábřeží



Dvouřadá alej na Rašínově nábřeží



Farmářské trhy na náblavce





