

HolKár můstek,

Most je více než nejkratší spojení mezi dvěma body. Most je stejně kulturním ukazatelem jako lakmusový test technologického pokroku. Hlavním hnacím motorem této konstrukce lávky Holešovice-Karlín je formální repertoár českého kubismu, jehož šipy a diamantové tvary jsou hlavními morfologickými atributy. Projekt se přizpůsobuje tomuto jedinečnému slovníku a přeměňuje se na známý, avšak odlišný přístup k prastarému architektonickému problému mostu. Násobné a neúnavné opakování jemných a tenkých komponent se snaží vytvořit současně můstek s přítomností, identitou, charakterem a průhledností. Z pohledu městského designu lze návrh mostu rozdělit na tři části:

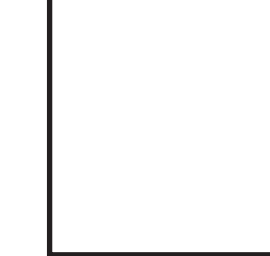
- 1: Holešovické Pobřeží
- 2: ostrov Štvanice
- 3: Karlín Pobřeží

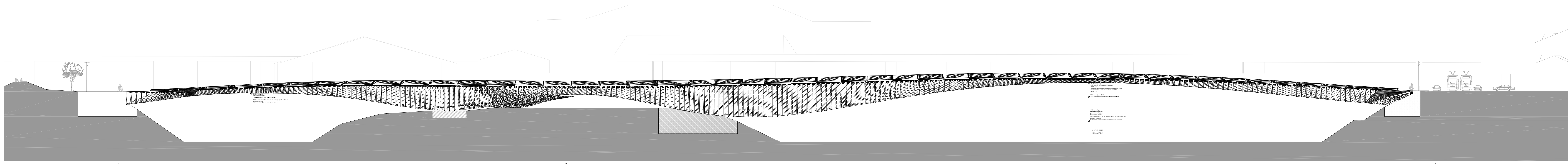
Holešovické břehy řeky Vltavy dominuje definovaným axiálním vztahem k historickému souboru domů historismu. Projekt HolKár můstek přijme tento axiální vztah a využívá ostrov Štvanice pro zakřivení a spojování mostu do axiálního vztahu na straně Karlín Pobřeží. Most vytváří doslova bezproblémové spojení mezi Holešovickým břehem a Karlínským břehem. Nicméně namísto oslavy tohoto bezproblémového spojení s bezvýznamnou a hladkou architekturou je formální jazyk definován diskrétními a hranatými ocelovými, skleněnými a dřevěnými komponentami, které dosahují křivočaré přítomnosti prostřednictvím minuskulárních změn prostorové polohy a úhlu. To je možné pomocí parametrického modelování, které nejen usnadňuje estetický vzhled mostu, ale také masivní pomocníky při plánování a výrobě mostu. Na straně Karlínského kraje se most opět vyrovnává se současným stavem a vzdává se novému městskému plánu Karlína. Na obou stranách neexistují žádné kroky. Most se bezproblémově spojuje s městským stavem, který usnadňuje jeho funkci jako pěší a cyklistický most, stejně jako využití handicapovaným. Sjezd na ostrově Štvanice se provádí přes rampu a opět se vyhnout krokům. Volitelně může být proveden druhý sestup ve formě schodiště.

Most je nejen zakřivený v půdorysu, ale i poněkud zakřivený v řezu, když se rozprostírá řeka. Toto vybočení pomáhá udržet požadovanou vzdálenost 7,74 m. To také pomáhá vytvářet dostatečné zakřivení pro vytvoření efektivního oblouku pro podporu mostu. Nad ním se vyhnulo, aby se zabránilo vytváření kroků ve vzdálenosti můstku, což z něj činí účinný most pro jízdní kola i uživatele kolečkových židlí.

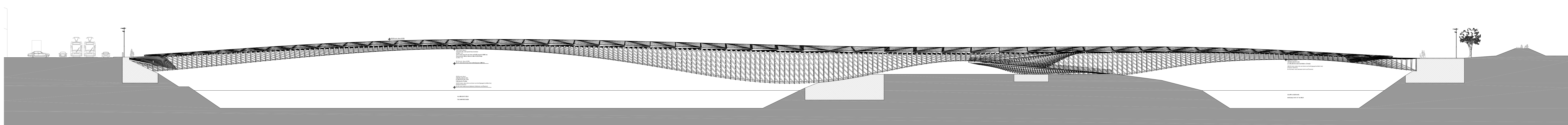
Mostové paluby
Vzor šipky používaný k vytvoření podpěry pro mostní palubu v kombinaci s dřevěnými prkny na horní části mostové paluby vytváří jemnou rozkrokovou mřížku, která umožňuje pohled na řeku, zdůrazňující kvazi průhledné vlastnosti tohoto mostového designu. Zábradlí mostu je zamýšleno jako kombinace ocel / sklo, panely zábradlí jsou rozděleny na trojúhelníky a vyplňují ocelovou oporu zábradlí.
Strukturální páteř

Ocelová konstrukce mostu umožňuje velké rozpětí bez podpěrných sloupků. Pouze mezi Holešovickým břehem a Štvanickým ostrovem je jeden betonový sloup, který je umístěn asymetrickým způsobem, v blízkosti ostrova Štvanice, aby byla zajištěna maximální velikost přepravního pruhu bez sloupů. Na samotném ostrově Štvanice je ještě jeden betonový sloup podporující hlavní oblouk mostu. Samotná ocelová konstrukce se mění v průřezové geometrii v závislosti na konstrukčních zatíženích. Změní se z lichoběžníkové části na předmostích, do trojúhelníkové sekce uprostřed oblouku.

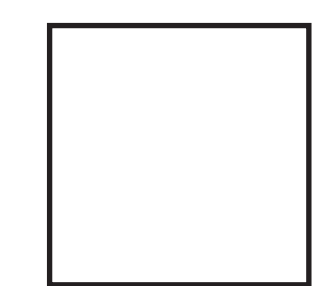


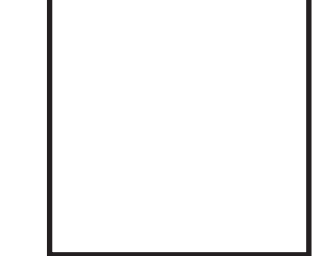
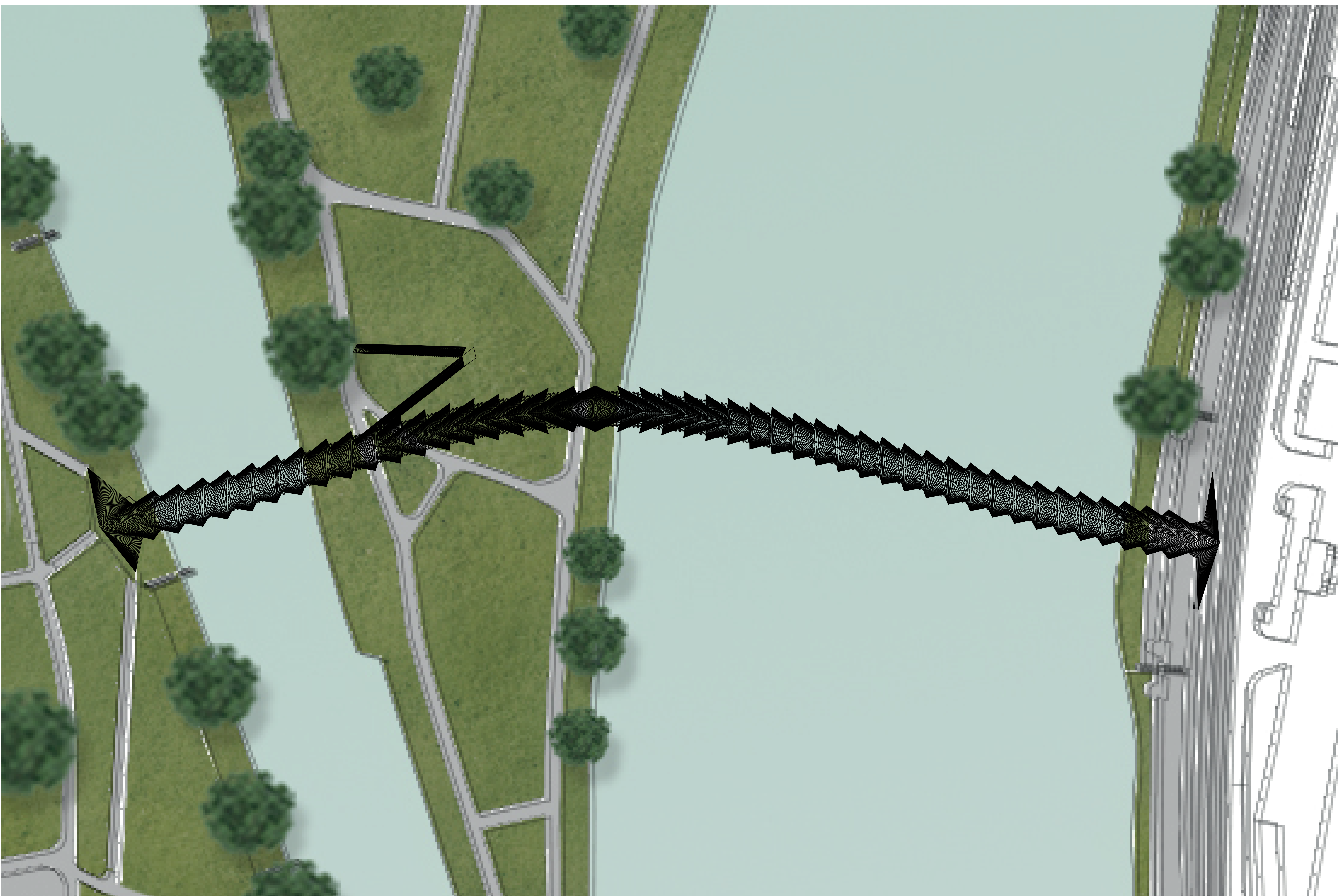


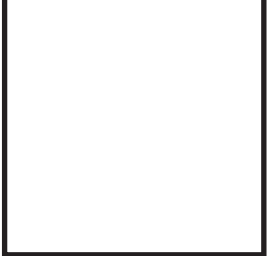
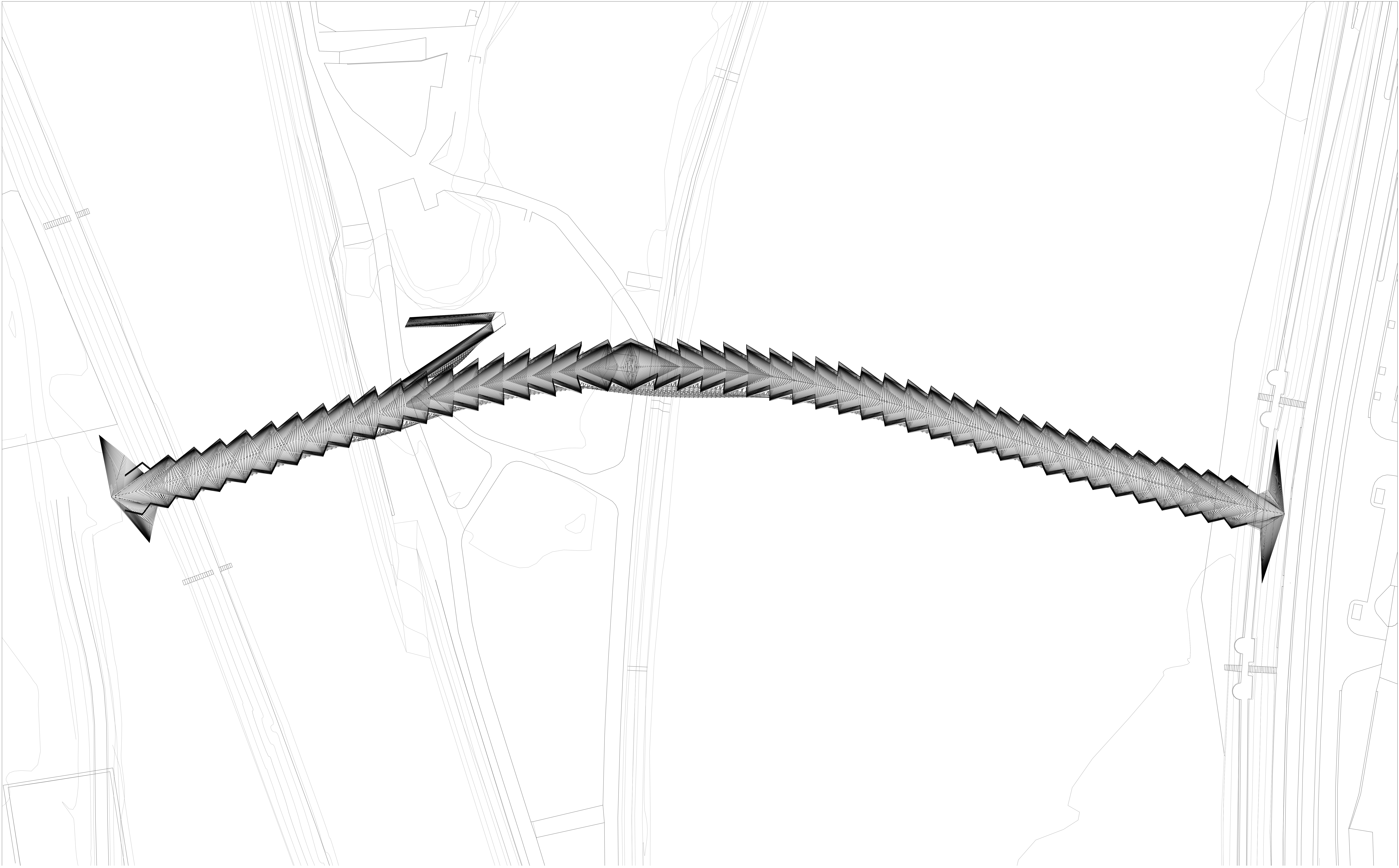
Východní Podélný Pohled 1:300

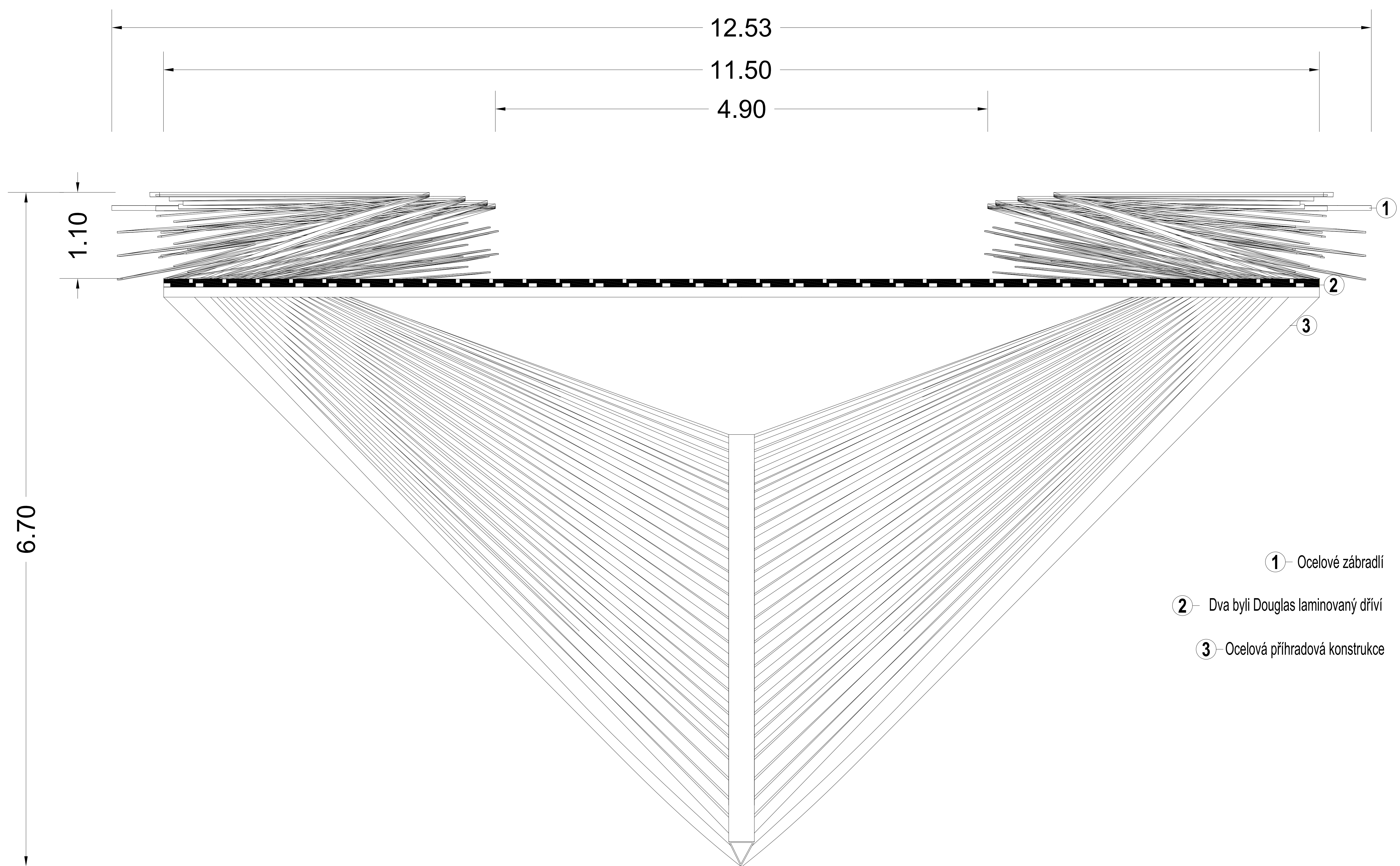


Západní Podélný Pohled 1:300

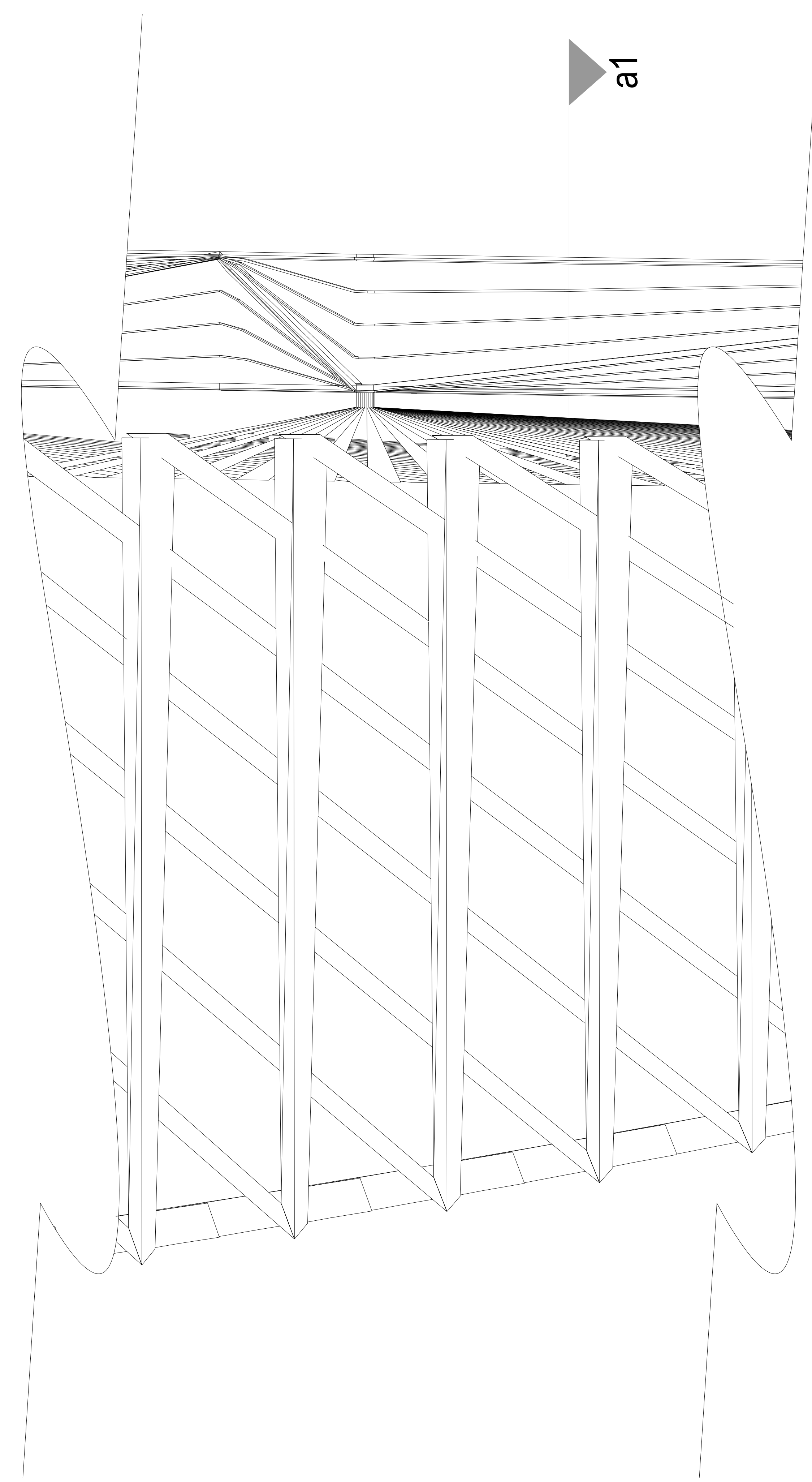








- ① Ocelové zábradlí
- ② Dva byli Douglas laminovaný dříví
- ③ Ocelová příhradová konstrukce



Příčný řez a1 1:20

