



NÁVRH LÁVKY PŘES ŘEKU LUBINU V PŘÍBOŘE

Koncepce návrhu

Lávka se nachází v blízkosti historického centra města Příbor. Klidná horizontála navržené lávky vhodně doplňuje parter města, nestrhává nadměrnou pozornost a stává se harmonickou součástí historického panoramatu města. V pohledech se jedná o obdobnou plnou hmotu jako u lávky stávající, která je změnou statické koncepce jen posunuta nad hranici stoleté vody. Záměrně jsme zvolili neinvazivní řešení, které respektuje původní situaci a déle ji rozvíjí. Nástupní prostory jsou neoddelitelnou součástí jak lávky, tak nábřeží. Oba tedy pojmáme jako obytné se zcela odlišným a vnímatelným charakterem.

Monolitická lávka z předpjatého betonu je asymetrická. Hlavní parapetní nosník je osazený tak, že tvoří zábradlí na východní straně. Toto řešení umožňuje ponechat místa napojení mostovky na terén ve stávající niveletě, přičemž spodní úroveň konstrukce se nachází v požadované výšce min. 500mm nad hladinou stoleté vody.

Asymetrie konstrukce lávky reaguje na místo, ve kterém se nachází. Lávka je místem rozhraní. Končí u ní chodník vedoucí podél Smetanova nábřeží, zatáčí na lávku anebo přes přejezd do centra města. Dál vede jen pěšina, chodník je zastaven drážní budkou. Na pravém nábřeží je dvojitý směrování čitelné v přístupu k řece. Na západní straně je pozvolný přístup k vodě, v jednom místě se sjezdem, na východní straně předěluje přístup k řece protipovodňová zábrana (zídka). Návrh na toto dvojitý směrování reaguje umístěním plného betonového a lehkého kovového zábradlí. Toto řešení podporuje uzavírání východní strany nábřeží a otevírání na západní straně nábřeží. Z této strany jsou také stěžejní pohledy na lávku, plná plocha nosníku se tak nachází až v druhém pohledovém plánu.

Napojení lávky na levém nábřeží u trati je krátké a tvrdé. Toto místo mírně rozšiřujeme a doplňujeme opěrnou zídkou, která vymezuje nástup, a na které je umístěna lavice umožňující krátké spočinutí, třeba než přejede vlak. Naproti tomu napojení na nábřeží Rudoarmějců je pozvolné, prochází přes pás zeleně. Plné betonové zábradlí lávky přechází na břehu do kovového, tvarově navazujícího profilu. Opisem tvaru vzniká prostorová konstrukce, treláž s prorůstající zelení, která dále změkčuje návaznost lávky a chodníku na parkovou část pravého nábřeží. Chodec nebo cyklista je před vstupem na místní komunikaci zpomalen příčnými dřevěnými prahy a v místě napojení upozorněn dřevěnými pacholaty. Západní zábradlí v plném provedení je pro malé děti vizuální bariérou, proto jsme do první třetiny lávky umístili prostorově orientované otvory - průzory uzavřené sklem, díky kterým se přecházení po lávce může stát zábavnou chvílí všedního dne. Každý z průzorů směřuje jinam: na kostelní věž, na vodu, na nebe, do trávy na břehu. Omezení výhledu koncentruje pohled podobně jako pohled dalekohledem na krajinu.

Lávka samotná je navržena z probarveného betonu, který vizuálně lépe stárne a je pozitivně vnímán veřejností, povrch navazujícího chodníku je betonový, opatřený striáží. Pískový odstín pigmentu by se doladil na vzorcích. Před započítím prací je potřeba probarvený beton otestovat ve zkušebně (trvá přibližně jeden měsíc). Zábradlí a kovové doplňky jsou pak navrženy v černé matné barvě. Osvětlení lávky je realizováno z betonového „zábradlí“, kde jsou rozmístěna kruhová, zapuštěná svítidla.

Popis konstrukce

Lávka převádí stezku pro pěší a cyklisty přes říčku Lubinu v obci Příbor. Délka mostu je 41,4 m, šířka vozovky na lávce (světlá šířka) je 3,0 m. Lávka je tvořena monolitickou betonovou předpjatou konstrukcí uloženou na monolitických hlubinně založených opěrách. Při návrhu lávky bylo maximálně respektováno prostorové uspořádání stávající konstrukce, požadavky na umístění lávky s ohledem na návrhový průtok v korytě říčky Lubiny a výškové vedení stávajících ramp na předpolích lávky.

Směrové vedení komunikace na lávce je navrženo v přímce, výškové vedení je navrženo v zakružovacím oblouku konstantního poloměru s maximálním podélným spádem komunikace na lávce a předpolích 1:12. Komunikace navazuje na předpolích lávky na stávající vedení, čímž jsou minimalizovány zásahy do okolního terénu.

Nosná konstrukce je tvořena asymetrickou monolitickou předpjatou trémovou konstrukcí s mezilehlou mostovkou. Rozpětí mostu je 34,5 m. Hlavní trám výšky 1,90 m je umístěn vlevo a tvoří zároveň parapetní zeď nahrazující svou funkcí zábradlí na lávce. Vpravo ve směru staničení (směrem na nábřeží Rudoarmějců) je pod mostovkou navržen menší podélný trám celkové výšky 0,65 m. Mezi jednotlivými trámy jsou navrženy spřažené prefabrikované příčníky zajišťující příčnou tuhost konstrukce. Příčníky jsou s hlavní nosnou konstrukcí zmonolitněny při betonáži hlavních nosníků a desky mostovky tloušťky 0,15 m. Předpětí konstrukce bude tvořeno zakřivenými dodatečně předpínacími kabely se soudržností vedenými v obou trámech nosné konstrukce.

Nosná konstrukce je uložena na ocelová ložiska osazená na úložných prazích opěr. Na opěrách je navržena vždy dvojice ložisek, po jednom pod každým podélným trémem. Pevné uložení je navrženo na pravobřežní opěře O2. Mostní závěry budou ocelové, těsněné, kotvené do koncových příčníků lávky a závěrných zídek.

Vozovka na lávce bude tvořena monolitickou deskou mostovky, na níž bude provedena přímopochozí hydroizolace. Vpravo na lávce je navrženo ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 1,1 m, vlevo je zábradlí nahrazeno parapetním nosníkem s výškou 1,1 m nad úrovní mostovky. Odvodnění vozovky je zajištěno příčným spádem vozovky na lávce, a to 1,5% směrem k ose odvodnění situované 0,25 m od vnitřní hrany parapetního nosníku vlevo ve směru staničení. Voda z vozovky bude svedena do odvodňovačů a zaústěna přímo do prostoru pod lávkou.

Spodní stavba je tvořena monolitickými opěrami založenými na vrtaných pilotách průměru 800 mm. Pod každou opěrou jsou navrženy tři vrtané piloty, délka a průměr pilot budou upřesněny na základě geologického průzkumu. Na opěrách budou provedeny úložné prahy s nálitky pro ložiska a závěrné zídky tloušťky 0,3 m. Do opěr budou dále vetknuta křídla zajišťující násyp komunikace na předpolích.

Předpokládá se, že výstavba lávky bude probíhat na pevné skruži. Předpokládaný postup výstavby je následující:

- Snesení stávající ocelové lávky
- Výkopové práce a demolice stávající spodní stavby
- Vrtání a betonáž pilot
- Betonáž spodní stavby
- Provedení skruže, osazení prefabrikovaných příčníků a betonáž nosné konstrukce
- Předpínání nosné konstrukce
- Izolace nosné konstrukce a vozovka na předpolích
- Dokončovací práce