



MOSTY A JEJICH AKTUÁLNÍ ROLE V PRAŽSKÉM DOPRAVNÍM SYSTÉMU

ING. MILAN KOMÍNEK



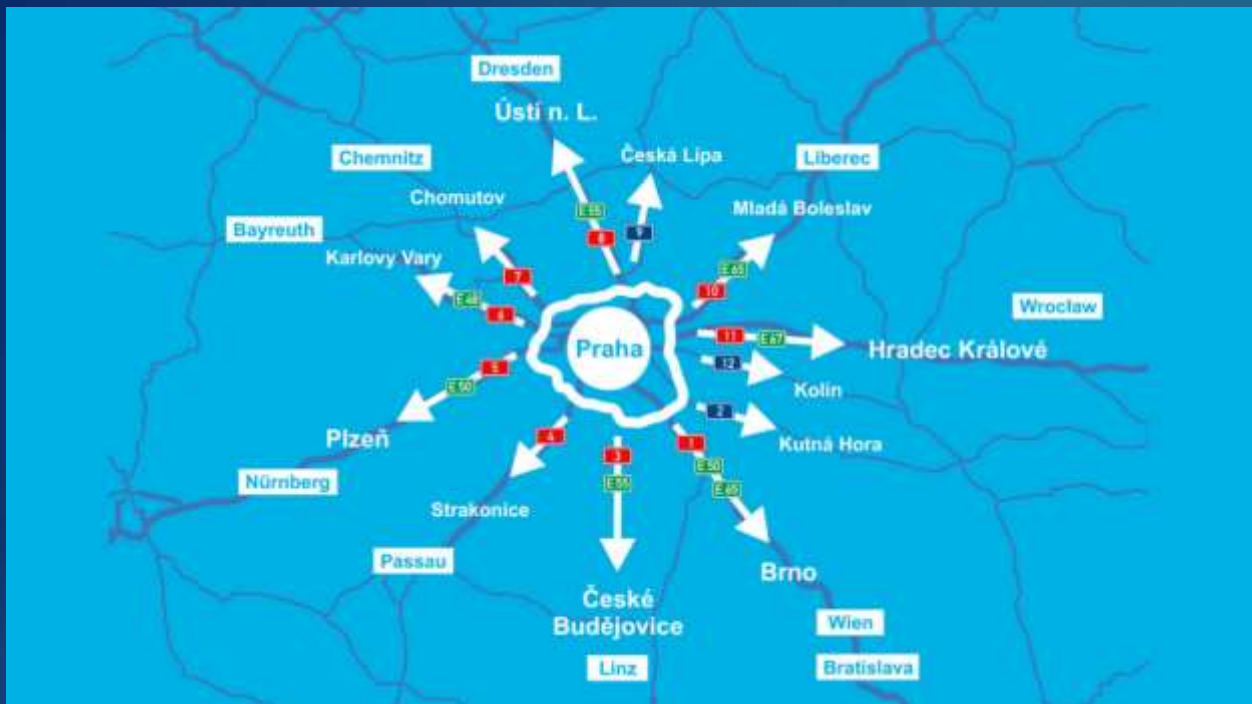
Významné postavení Prahy v ČR – historické, kulturní, hospodářské
Dominantní centrum cílové a tranzitní dopravy i mezinárodní
Významná křižovatka dálniční a silniční sítě ČR a střední Evropy

Tranzitní koridory / Railway transit corridors

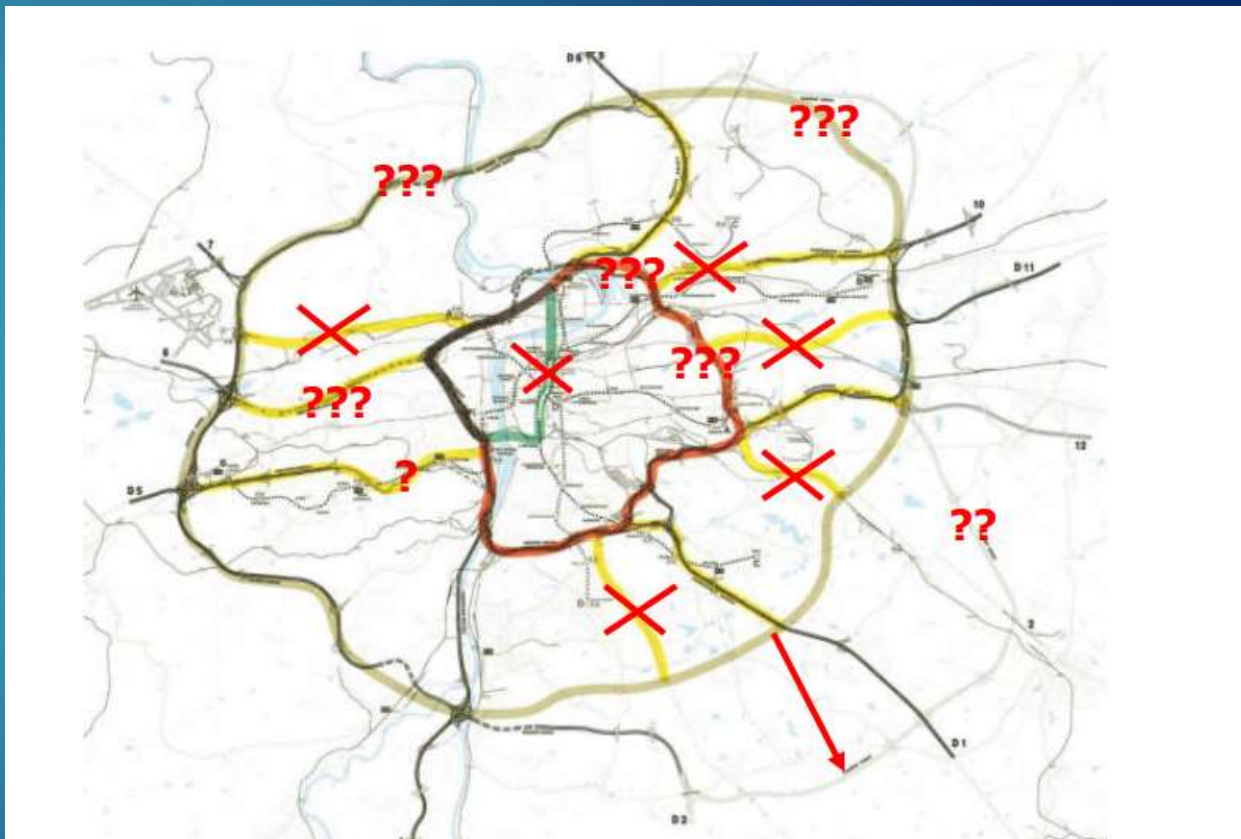
- 1. tranzitní koridor / 1st transit corridor
- 2. tranzitní koridor / 2nd transit corridor
- 3. tranzitní koridor / 3rd transit corridor
- 4. tranzitní koridor / 4th transit corridor

... trať ve vlastnictví jiného subjektu
... track by other subject





<<< Hlavní dopravní tahy do a z centra Prahy



- Radiálně okružní systém
- Vnější a vnitřní okruh a radiály

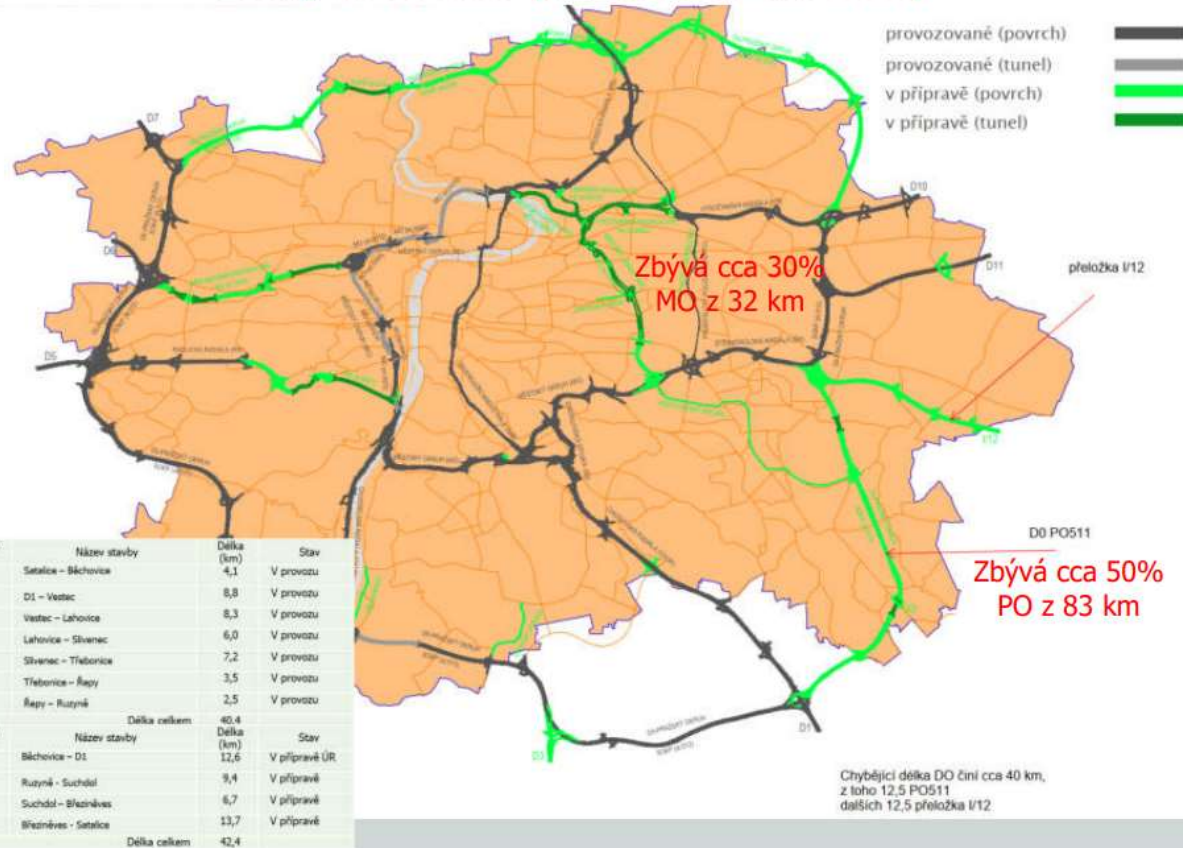
Radiály ponechané:

Chodovská (D1), Štěrboholská (I/12), Vysočanská (D10, část)
Prosecká (D8), Radlická (D5, část), Chuchelská (D4)

Radiály zrušené: napojení D3, I/2, D11, Evropská

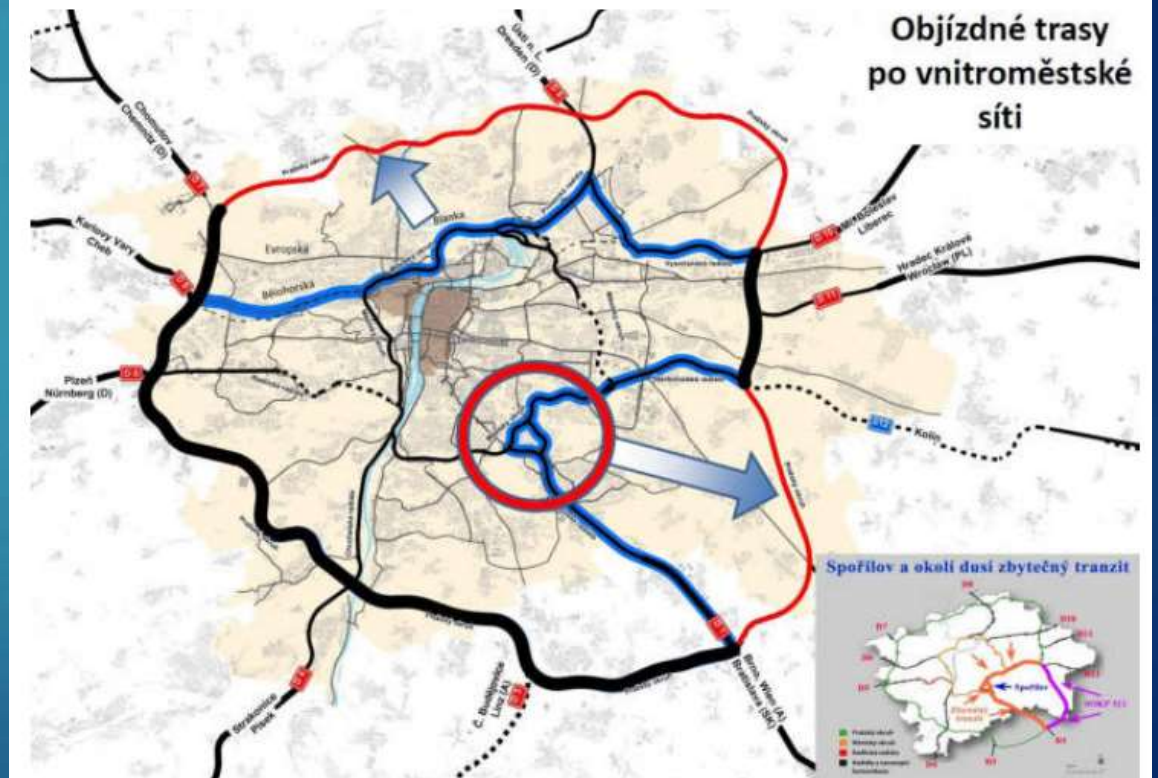
Radiála nejistá: Břevnovská, část Radlické, část Vysočanské

Platný ÚPSÚ HMP (vč. změn k roku 2020)



<<< Plánovaný radiálně okružní systém

Současný stav pražského dopravního skeletu



Důsledek neexistence úseků 511 a 518-520 >>>

Hlavní město Praha je významnou křižovatkou dálniční a silniční sítě České republiky a středoevropského prostoru.

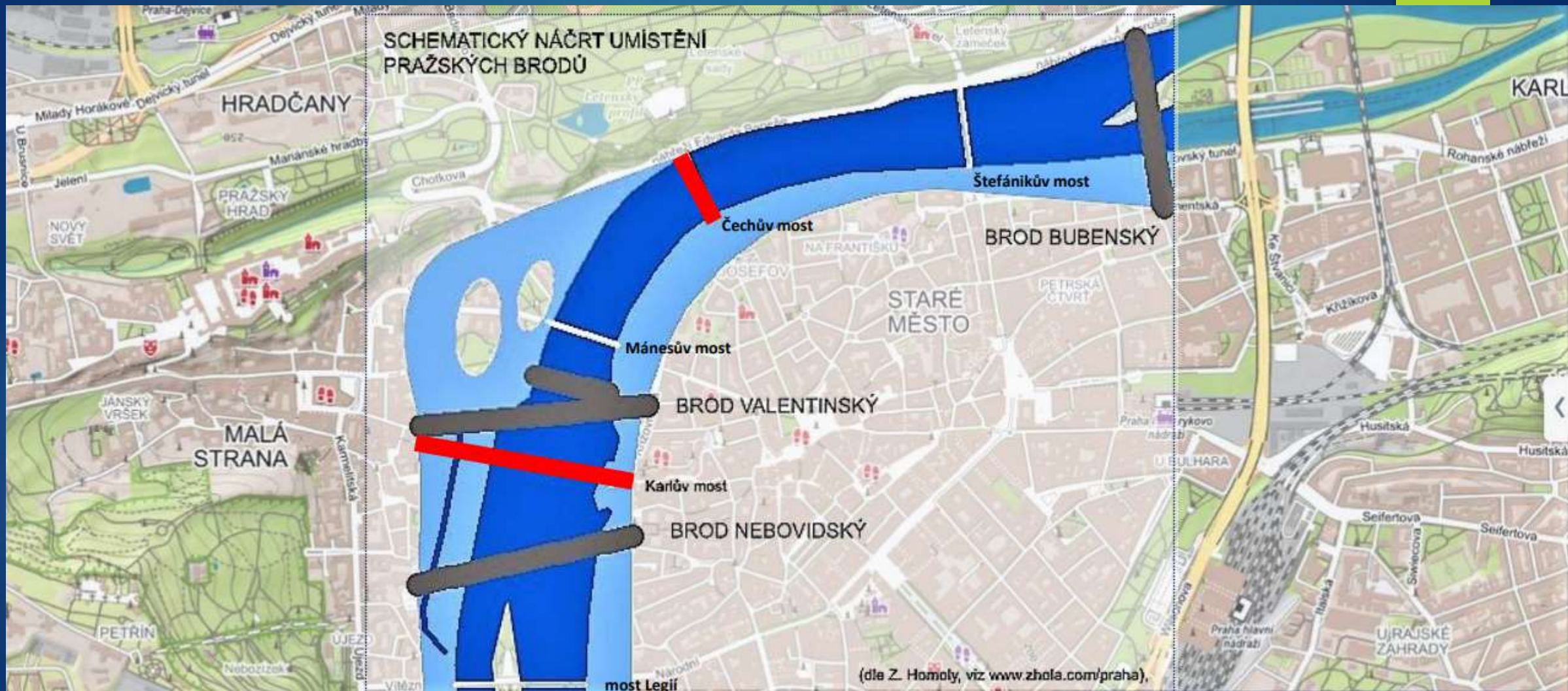
Stále je však postrádána ucelená kapacitní síť, která umožní realizaci dopravních vztahů mezi jednotlivými prvky dálniční a silniční sítě, která je směřována k hlavnímu městu a z něj.

Absence Pražského okruhu se velmi negativně projevuje především přetížením stávajících komunikací tranzitní automobilovou dopravou v silně urbanizovaných oblastech hlavního města Prahy.

Pražská kotlina

Význam řeky a Vltavských mostů





Historické řešení přechodu Vltavy bez mostů

ING. MILAN KOMÍNEK

DĚDICTVÍ NAŠICH PŘEDKŮ

19 MOSTŮ PRO SILNIČNÍ, ŽELEZNIČNÍ, TRAMVAJOVOU,
CYKLISTICKOU A PĚŠÍ DOPRAVU + 8 MOSTŮ ZANIKLÝCH





- most je především nosná konstrukce Menci
- architekty oceňované části jsou pouze doplňky (arch Janák)
- rozhod. Min. kultury – most **není** kulturní památka
- zahájena realizace návrhu velké opravy metodou tzv. „citlivé rekonstrukce“
- žlutý FIDIC (D and B)

Aktuální stav v roce 2026, stavba zastavena, příprava nové soutěže na nový most, dokončení po roce 2030.

PLÁNOVANÉ OPRAVY DALŠÍCH MOSTŮ PŘES VLTAVU

- **Hlávkův most**
90 tis. vozidel/den
- **Most Legií**
- **Most Palackého**
- **Most Barrandovský – oprava dokončena**
144tis. vozidel/den
oprava spodní stavby 2020-2021
oprava horní stavby za omezeného provozu 2+2 (2022-2025)



OPRAVY DALŠÍCH MOSTŮ PŘES VLTAVU

- **Negrelliho viadukt**

- kompletní rekonstrukce
- rek. na 6 obloucích navíc,
- dokončeno v roce 2020



Karlův most

- dokončena oprava základů, mostovky, parapetů a ledolamů
- zahájena příprava opravy všech kleneb 1/rok



OPRAVY DALŠÍCH MOSTŮ PŘES VLTAVU

- Barrandovský most



Průběh 1. fáze rekonstrukce vodorovné nosné konstrukce 2022, dokončeno 2025

ŽELEZNIČNÍ MOST POD VYŠEHRADEM - OPRAVA NEBO NOVOSTAVBA

VÝSLEDKY SOUTĚŽE 2023



ING. MILAN KOMÍNEK

ŽELEZNIČNÍ MOST POD VYŠEHRADEM

Původní most z roku 1901 >>>



<<< Nový vítězný návrh
2T engineering, s.r.o.

ŽELEZNIČNÍ MOST POD VYŠEHRADEM



<<< Veřejný prostor

Návaznost na cyklistické trasy >>>



ŽELEZNIČNÍ MOST POD VYŠEHRADEM



Z konstrukčního a provozního pohledu zcela vyhovuje současným nárokům na železniční stavby a je efektivní z hlediska stavebního i následné údržby. Architektonicky navíc vítězný návrh respektuje širší okolí a do všech sledovaných panoramatických pohledů zasahuje minimálně. Dopravní komfort cestujících navíc zajišťuje díky propojení všech hlavních pěších tras a cyklotras. Zároveň návrh v rámci technických možností zachovává a přirozeně doplňuje památkově chráněné konstrukce pilířů a předmostí.

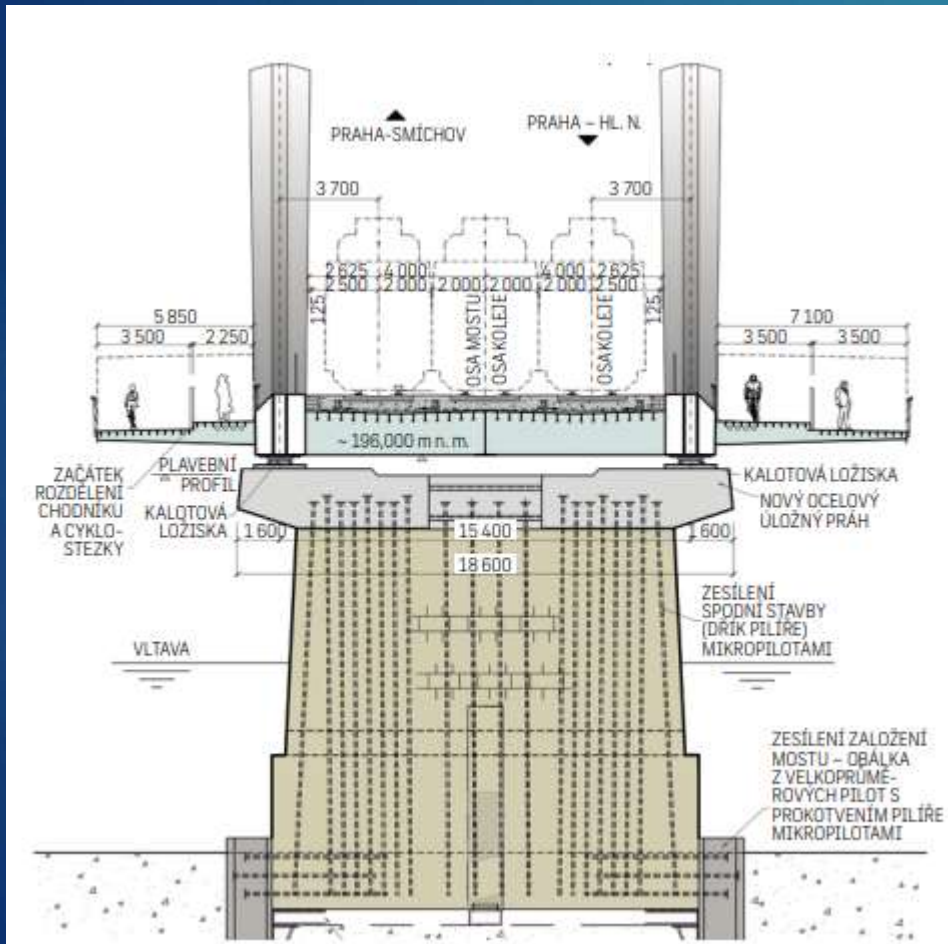
ŽELEZNIČNÍ MOST POD VYŠEHRADEM

2. místo: *SPOLEČNOST 3.0*



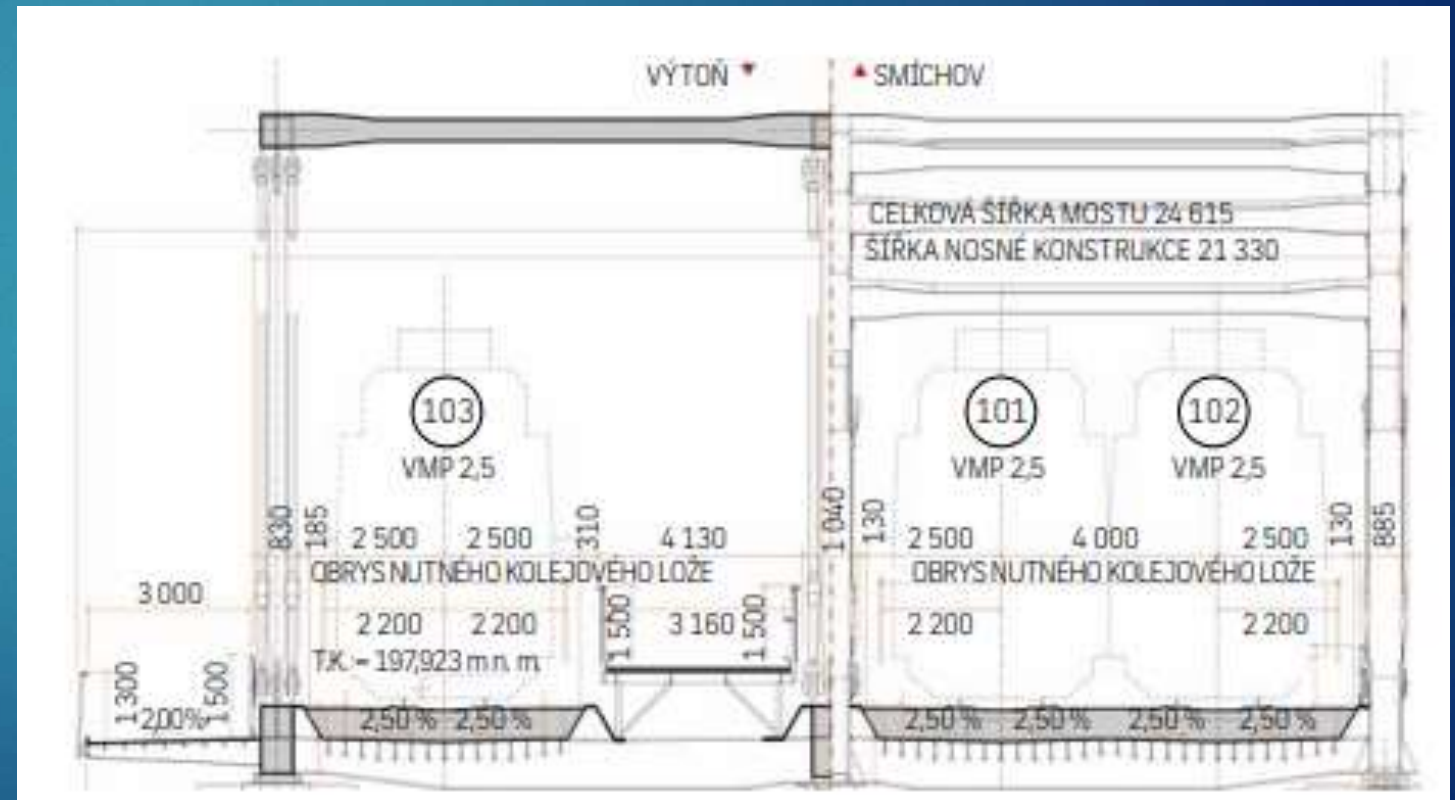
ŽELEZNIČNÍ MOST POD VYŠEHRADEM

Příčný řez, řešení a konstrukční systém,
návrh 1. místo



Koncept č. 2 – příčný řez v místě zesíleného pilíře, konečná nabídka

Příčný řez, řešení a konstrukční systém,
návrh 2. místo



ŽELEZNIČNÍ MOST POD VYŠEHRADEM

3.místo: SUDOP Praha, a.s.



ŽELEZNIČNÍ MOST POD VYŠEHRADEM

4. místo: HUA+PS-VYŠEHRADEK



ŽELEZNIČNÍ MOST POD VYŠEHRADEM

5. místo: THE BURO+SHP – ponechaný starý most



ŽELEZNIČNÍ MOST POD VYŠEHRADEM

6. místo: SDRUŽENÍ MOSTY POD VYŠEHRADEM zastoupené VALBEK – poslední postupující



ŽELEZNIČNÍ MOST POD VYŠEHRADEM

Nepostupující do závěrečného kola soutěže 7-12 místo



7. místo: PGP, TUBES, BOELE



8.místo: Dessing+Weitlink, COWI, Petr Tej, WaltGalmarini



9. místo: monom works s.r.o.

10. místo: ov architekti s.r.o. + V-NOC s.r.o. most Výtoň

11. místo: SEU+EX-Mosty Vyšehrad

12. místo: PX,A6, METROPROJEKT



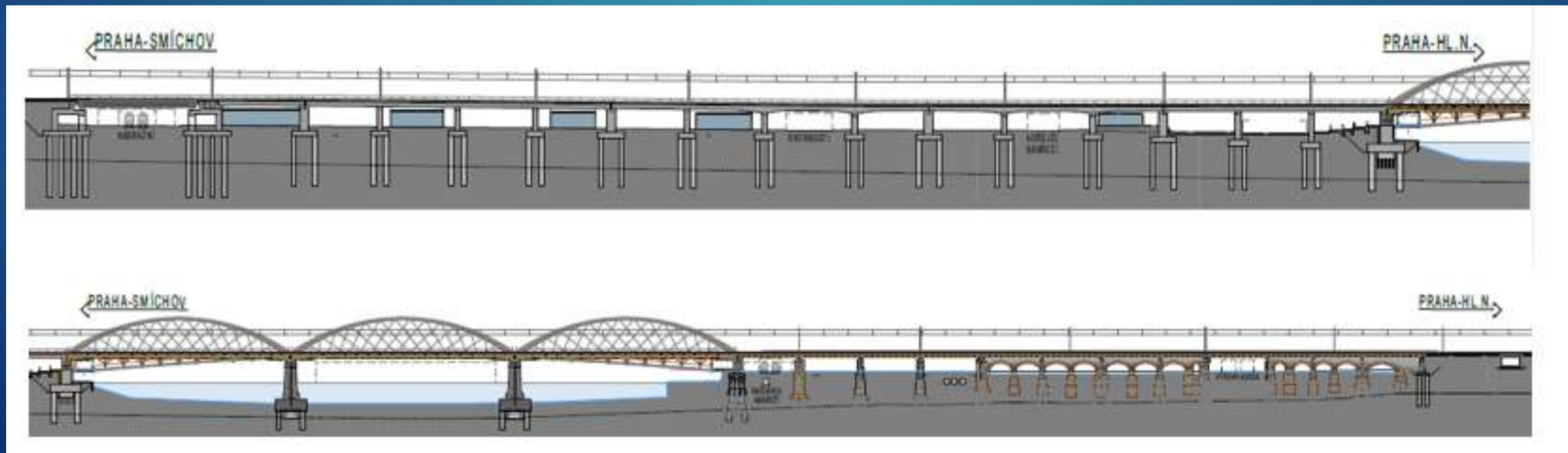
VIA VLTAVA: ŽELEZNIČNÍ MOSTY POD VYŠEHRADEM A NAVAZUJÍCÍ MOSTNÍ ESTAKÁDA SMÍCHOV

STAV V ROCE 2026

zdroj: 2T engineering s.r.o. a TOP CON SERVIS s.r.o.

Propojuje 2 studie:

- návrh přestavby žel. mostů pod Vyšehradem dle výsledků soutěžního dialogu z arch. soutěže
- studie Mostní estakáda Smíchov (zadaná SŽ), směrem k již realizované stavbě Rekonstrukce žst. Praha Smíchov



ŽELEZNIČNÍ MOSTY POD VYŠEHRADEM

Klíčový objekt:

most přes Vltavu vizualizace směrem na Hrad a na Výtoň a Vyšehrad

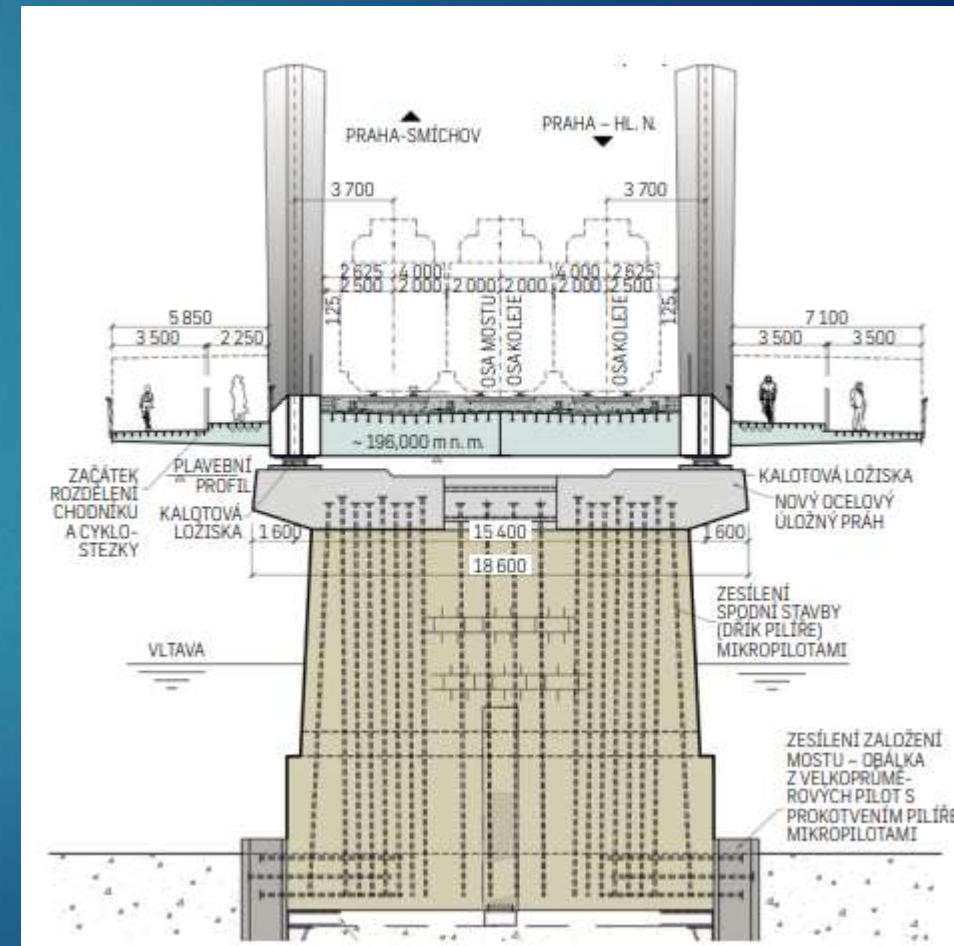
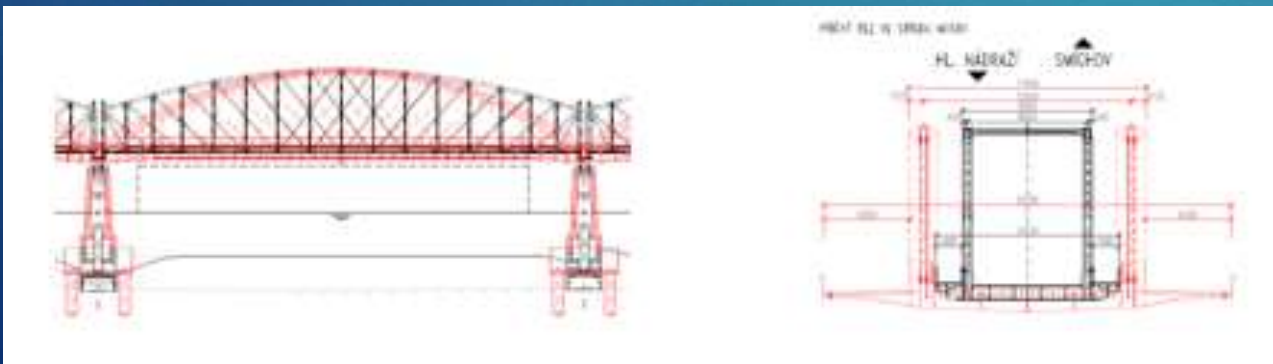
- ocelový tříkolejný, typ síťového oblouku o 3 polích
- uložený na upravených a zesílených podporách
- změna barevného řešení



ŽELEZNIČNÍ MOSTY POD VÝŠEHRADEM

Konstrukční řešení:

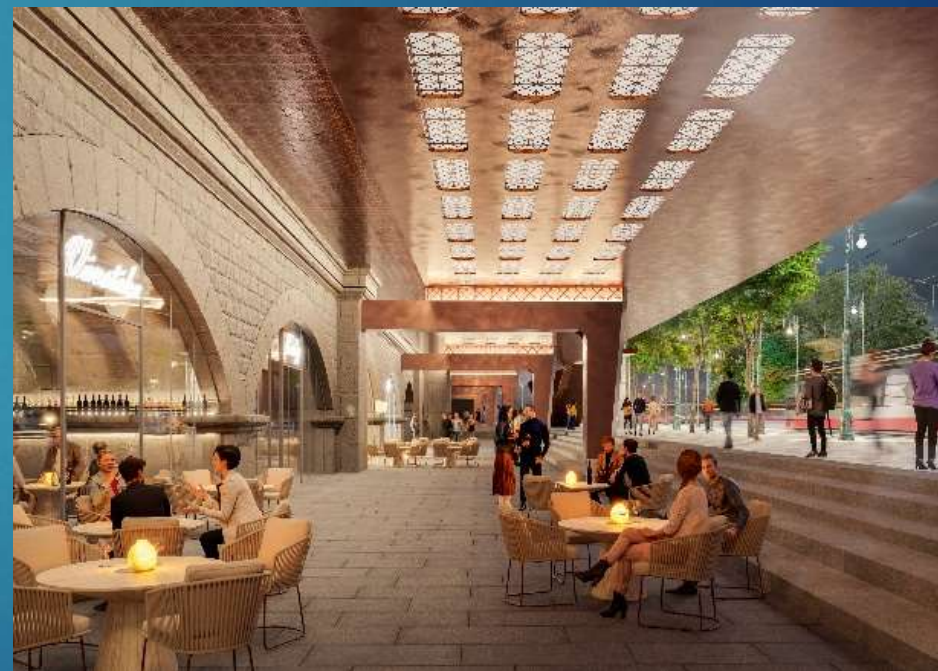
- subtilní ocelový síťový oblouk se skříženými závěsy
- ortotropní mostovka, průběžné kolejové lože
- nepropojení oblouků ve vrcholu, průhlednost při panoramatických pohledech
- soutisk podélného a příčného řezu nový a původní



ŽELEZNIČNÍ MOSTY POD VYŠEHRADEM

Pravý břeh, **Výtoň**: - zásadní proměna území

- dnes omezená prostupnost, nepřehledná doprava, - v návrhu multimodální přestupní uzel, kultivovaný veřejný prostor, využití stávajících kleneb, dvě samostatné spojitě mostní konstrukce se směrovým rozevřením pro ostrovní nástupiště.



ŽELEZNIČNÍ MOSTY POD VYŠEHRADEM

Levý břeh **Smíchov**: zásadní proměna území

- dnes železniční násep, neprůhledná zemní bariéra – v návrhu subtilní mostní estakáda, pod ní nový veřejný prostor s aktivním využitím, propojení nábřeží a uličního prostoru



ŽELEZNIČNÍ MOSTY POD VYŠEHRADEM

VIA VLTAVA mění železniční infrastrukturu z bariéry v městotvorný prvek

- na Výtoni otevírá historické klenby, vytváří nový přestupní uzel, kultivuje veřejný prostor ve vazbě na Podskalí a Vyšehrad – nový most zachovává panorama Prahy s komfortním pěším a cyklistickým propojením
- na Smíchově odstraňuje železniční valy a uvolňuje veřejný prostor – inženýrská infrastruktura se stává místo překážky nositelem městského života, bezpečné mobility a kvalitního veřejného prostoru
- současný dvoukolejný příhradový most z r. 1901, nýtovaná plávková ocel, dvojice hlavních nosníků, dolní a horní vodorovné ztužení, oboustranné lávky pro pěší šířky 1,8 m



VLOŽENÍ MOSTNÍHO PROVIZORIA PRO JEDNOKOLEJNÝ ŽELEZNIČNÍ MOST

Dočasné přemostění umožňující jednokolejný provoz po dobu výměny mostu přes Vltavu

- snesena stávající konstrukce po jednotlivých polích 72m
- transport po řece na pontonech do lokality Velká Chuchle
- provedení podrobné diagnostiky technického stavu
- provizorní přemostění ze státních hmotných rezerv, třípatrová soustava ŽM 16
- uložení na stávající spodní stavbě mostu
- realizace tohoto mezikroku vyvolaná absencí rozhodnutí o definitivním řešení
- významné ovlivnění mimotechnickými vlivy společenskými, památkovými a politickými
- cena min 0,5mld.Kč



PŘEMÍSTĚNÍ ŽELEZNIČNÍHO MOSTU POD VYŠEHRADEM

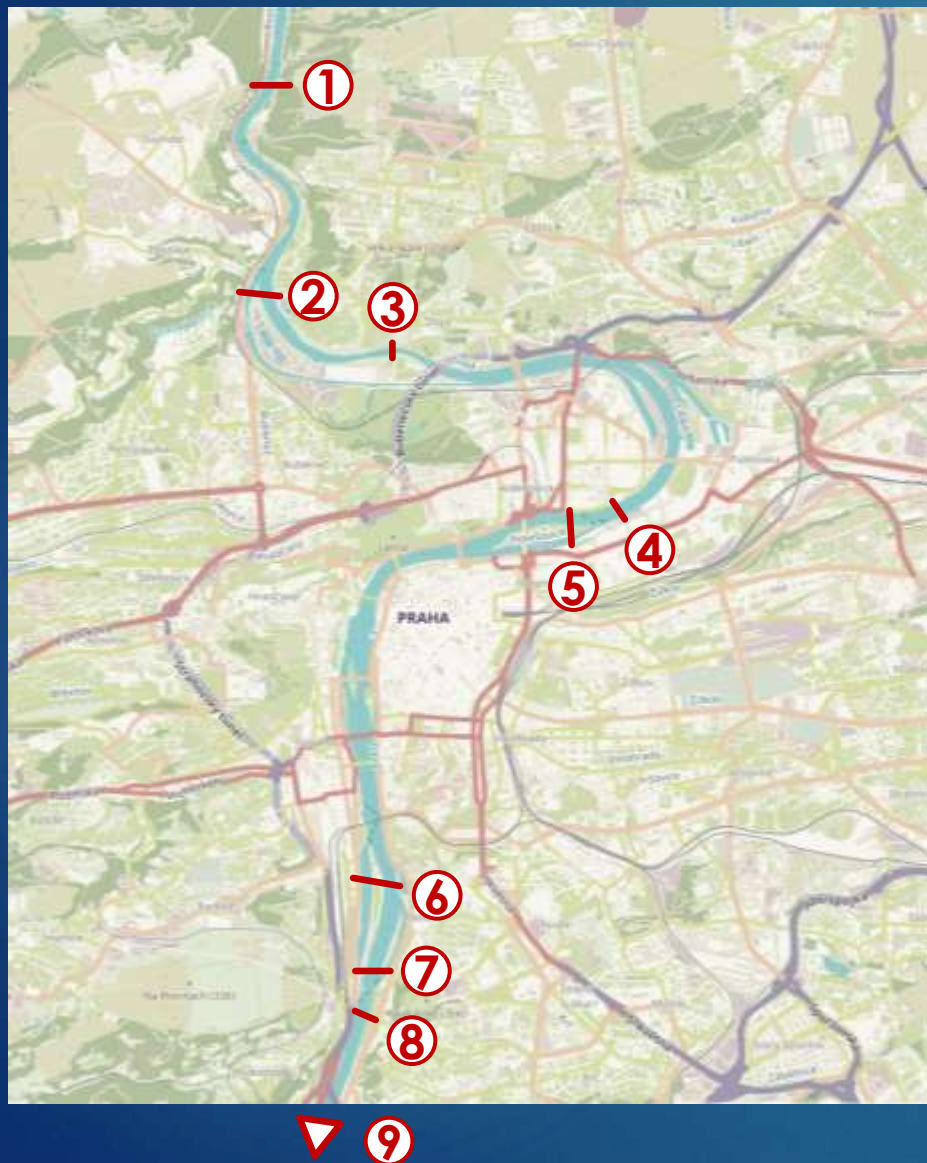
Jeho nové využití pro pěší a cyklisty

- úvaha o lokalitě mezi ulicí Vltavanů a Velkou Chuchlí
- možná varianta k uvažované lávce Modla, spojení Modřan a Ládví
- možnost zachovat prakticky v plném rozsahu původní materiálovou podstatu
- kulturní památka od r. 2004
- umožněno zásadní změnou zatížení z železničního na pěší a cyklisty
- nové potřebné propojení obou břehů Vltavy pobytovou lávkou s unikátní šířkou 12 m



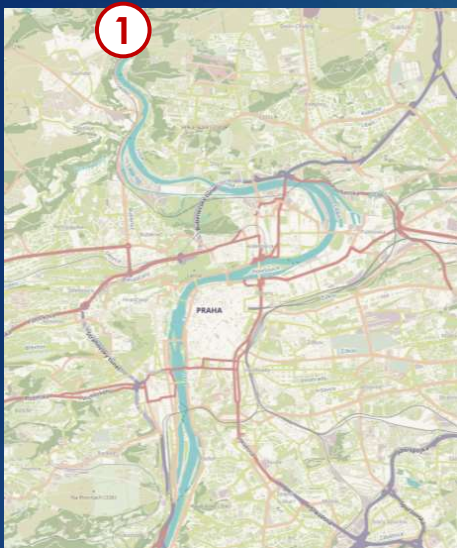
NOVÉ PRAŽSKÉ MOSTY

9 NOVÝCH MOSTŮ PRO SILNIČNÍ, ŽELEZNIČNÍ,
CYKLISTICKOU A PĚŠÍ DOPRAVU



- 1 – SUCHDOLSKÝ MOST
- 2 – MOST PODBABA – TROJA
- 3 – NOVÁ TROJSKÁ LÁVKA
- 4 – ROHANSKÝ MOST
- 5 – LÁVKA “HOLKA”
- 6 – MOST SMÍCHOV-PODOLÍ NA DOLINÁCH
- 7 – MOST ZLÍCHOV – PODOLÍ, ZLÍCHOVSKÝ
- 8 – DVORECKÝ MOST
- 9 – LÁVKA MODLA MODŘANY – LAHOVICE

SUCHDOLSKÝ MOST



Historie:

- severní část SOKP, stavba 519
- na tomto místě byl plánován most již ve 30. letech 20. století
- architektonicko-konstrukční soutěž v roce 1998

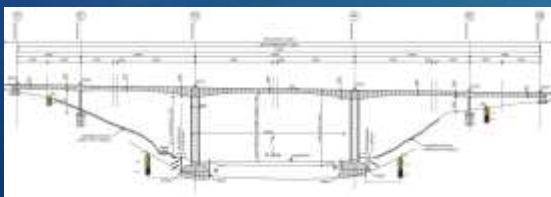
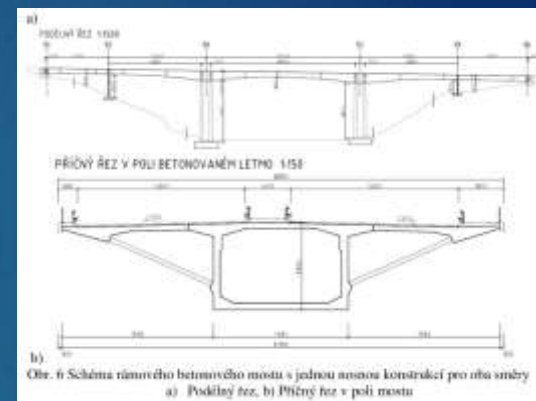
I. cena neudělena

II. cena 3 návrhy – ČVUT (Študnička, Rotter a kol.)

Dopravoprojekt Ostrava
Burian, Křivinka, Eichler

III. cena SHB Brno

- řada studií v letech 2005-2017



Nedávná minulost:

- květen 2018 – zhodnocení 2 koncepcí dvouúrovňového a jednoúrovňového mostu podle současných ZÚR (inženýrská akademie České republiky, květen 2018)

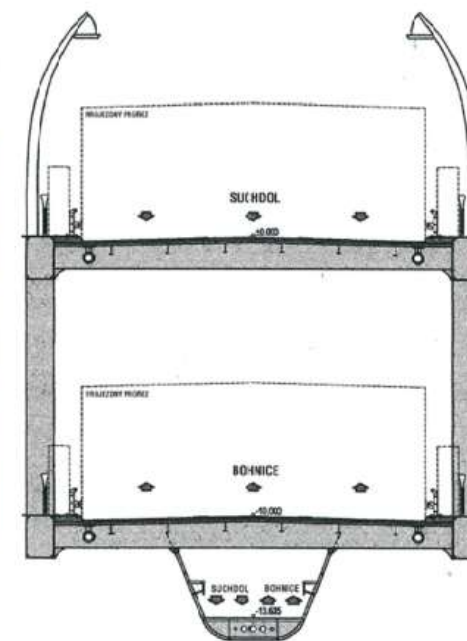
Doporučené řešení – jednoúrovňové o 5ti polích, nejlépe z předpjatého betonu

- 2018-2019 byla zpracována EIA včetně Technické studie s jednoúrovňovým řešením (AF-CITYPLAN, Pragoprojekt)

SUCHDOLSKÝ MOST



Obr. 7a Patrový most ze soutěže z roku 1998, zákres do fotografie

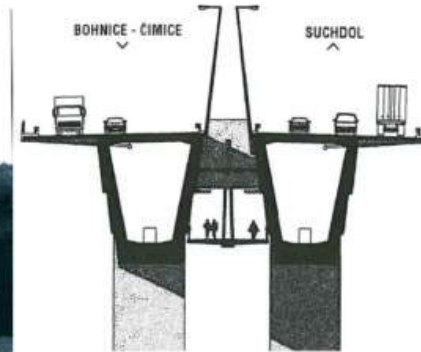


Obr. 7b Patrový most ze soutěže z roku 1998, příčný řez

SUCHDOLSKÝ MOST



Obr. 8a Letmo betonovaný betonový předpjatý most (provoz pěších v dolní úrovni)



Obr. 8b Příčný řez nad pilířem



Obr. 9 Letmo betonovaný předpjatý most (provoz pěších v horní úrovni)

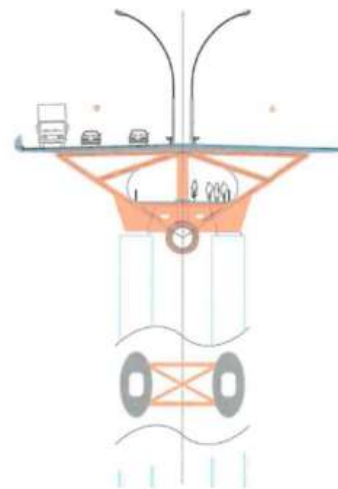


Obr. 9b Pohled na pilíř a příčný řez

SUCHDOLSKÝ MOST



Obr. 10a Ocelobetonový spřažený trámový přímopásový most (pěší v dolní úrovni)



Obr. 10b Příčný řez nad pilířem



Obr. 11 Ocelobetonový spřažený trámový most s náběhy (provoz pěších v horní úrovni)

SUCHDOLSKÝ MOST



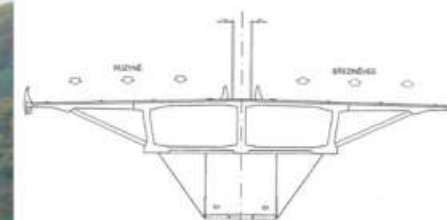
Obr. 12a Zavěšený most s ocelovou mostovkou pro oba směry (pěší v horní úrovni)



Obr. 12b Schéma příčného řezu



Obr. 13a Zavěšený most s betonovou mostovkou pro oba směry (pěší v dolní úrovni)

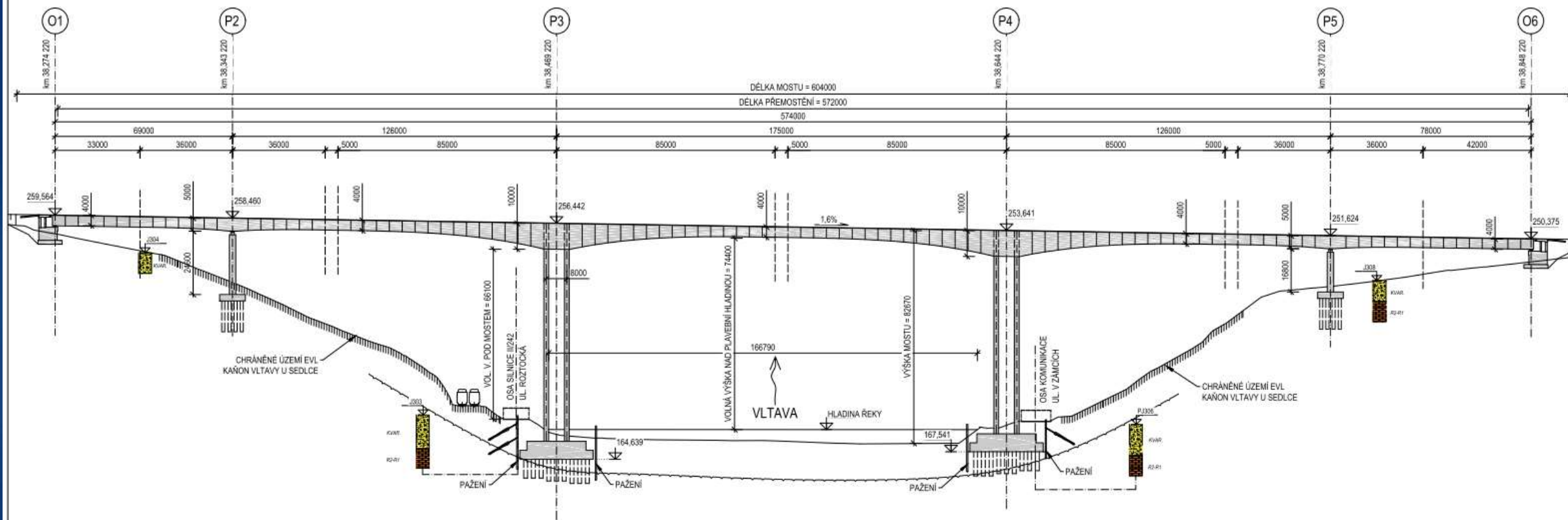


Obr. 13b Příčný řez mostem

SUCHDOLSKÝ MOST

Technická studie AFRY 2018 před soutěží

PODÉLNÝ PROFIL
M 1:1000



ZHOTOVITEL:  www.sokp519.com	SOKP 519 Suchdol - Březiněves	
	PŘÍLOHA:	DATUM: 06/2018
	Most přes Vltavu - Podélný řez	
	MĚŘÍTKO: 1:1000	Č. PŘÍLOHY: B.6.201_2

ING. MILAN KOMÍNEK

SUCHDOLSKÝ MOST

2022-2026



<<< Původní návrh SOKP úsek 518-519
se Suchdolským mostem



Současný návrh SOKP úsek 518-519
se Suchdolským mostem + tunely >>>



ING. MILAN KOMÍNEK

SUCHDOLSKÝ MOST

Aktuální stav

- mezinárodní architektonická soutěž ŘSD, podmínky schváleny ČKA
- soutěž od r. 2023, odb. porota v r. 2025 5 návrhů, z nich výběr dvou návrhů
- analýza celoživotního cyklu vítěz přes vyšší staveb. náklady srovnatelný s návrhem Valbek
- rozhodnutí CK MD realizovat návrh vítěze soutěže
- vítězný návrh se zapracuje do PD, aby zahájení stavby r. 2027 a 2030-2031 dokončen PO



SUCHDOLSKÝ MOST

Aktuální stav

Výsledky architektonické soutěže

1.cena

Stráský, Hustý a partneři s.r.o. + Studio acht, spol. s r.o.



- nejlépe z hlediska úrovně celkového architektonického a technického řešení mostu a celkového architektonického a dopravního řešení obou předmostí
- nejméně narušuje charakter krajinné scény Vltavského údolí, jen tři pole, velké střední-
- lze očekávat poměrně vyšší pořizovací náklady



ING. MILAN KOMÍNEK

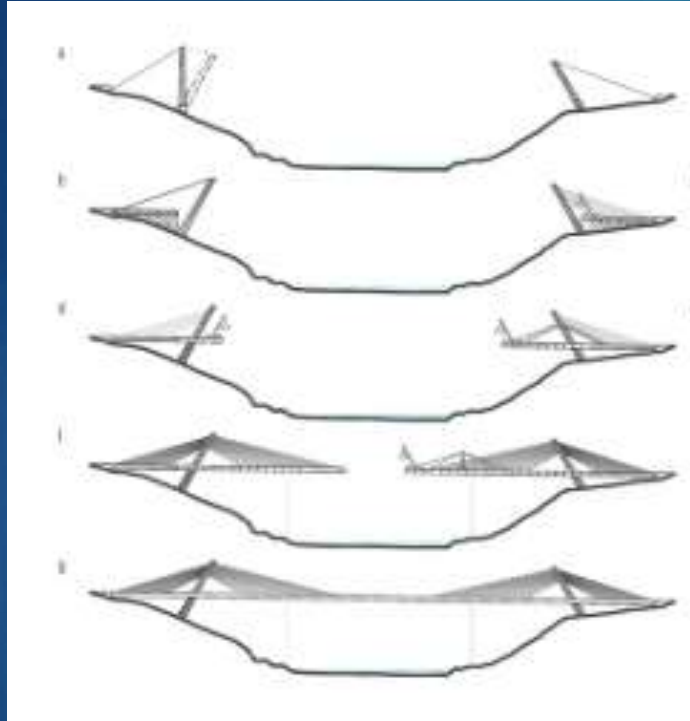
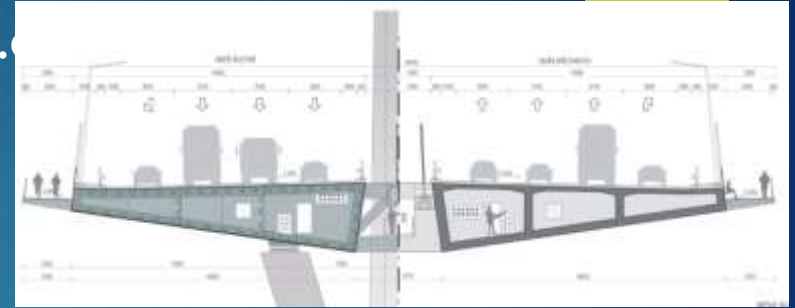
SUCHDOLSKÝ MOST

Aktuální stav

Výsledky architektonické soutěže

1.cena

Stráský, Hustý a partneři s.r.o. + Studio acht, spol. s r.o.



ING. MILAN KOMÍNEK

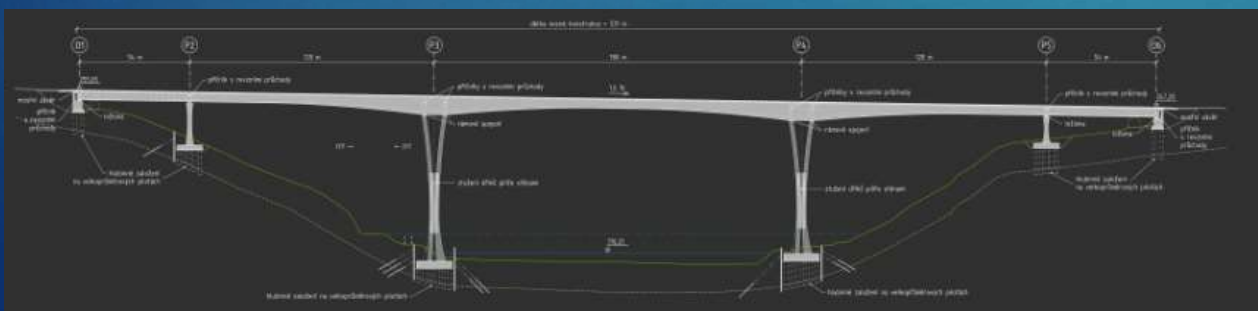
SUCHDOLSKÝ MOST

2.cena

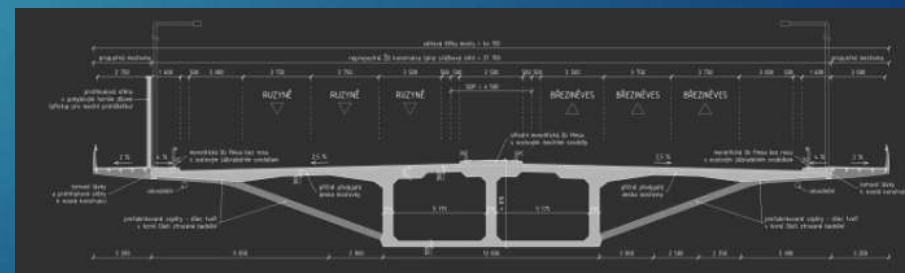
Valbek, spol. s r.o.

Aktuální stav

Výsledky architektonické soutěže



- tradiční a ověřené konstrukční řešení, respektující ráz krajiny, 5 polí
- konstrukce relativně jednoduchá, staticky vyvážená, zdařilé řešení spodní stavby
- minimalizace stavebních i provozních nákladů



ING. MILAN KOMÍNEK

SUCHDOLSKÝ MOST

2.cena

Valbek, spol. s r.o.

Aktuální stav

Výsledky architektonické soutěže

POSTUP VÝSTAVBY 1:5000

ETAPA 1 - Založení a spodní stavba



- realizace základů pilířů, stěnových pilířů, vlnitých pilířů, a násovkové realizace základů a spodní stavby
- část základů a spodní stavby (P1, P2, P3 a O1) budou realizovány rovnoběžně se sebou
- hlavní pilíře budou betonové v jedné řadě, betonové, samostatně betonové
- hlavní pilíře budou opřeny v místě od rozjetu stěh průběžné rovněž stěžně na spojení vahadel
- pilíř P3 bude realizován první

ETAPA 2 - Letná betonáž vahadel V3 a V4 Betonáž na skruži



- po dokončení pilířů P3 a po dokončení přechodů bude láhen letná betonáž vahadel V3 betonová pilíř P3 a násovkové vahadlo V4
- v příčtu realizace vahadel budou realizovány betonové díly na skruži - násovkou nebo jeden po druhém - vše na úroveň násovků na vlně
- po dokončení pilířů je možné láhen letná betonáž zaplat stavění jáhy a dokončení pilířů konstrukce jízdy P3/P4

ETAPA 3 - Spojení vahadel V3-V4 Nesymetrická letná betonáž V2 a V5



- po dokončení vahadel V3/V4 bude vahadlo rozřezáno a bude provedena betonáž spojení spary SSCs
- po spojení vahadel V3/V4 a dokončení betonových pilířů bude možná betonáž vahadel V2/V5 na skruži dokončených betonových dílů a bude realizována nesymetrická letná betonáž

ETAPA 4 - Spojení vahadel V2-V3, V4-V5, Betonáž konzol



- betonáž spojení vahadel V2-V3 a V4-V5 (bez rozřezání)
- spojení vahadel je pilíř a dokončení pilířů konstrukce (P2)
- po dokončení přechodů betonové násovkou NK budou betonové násovkové vahadlo horší kvalitou, jak by měl pro letnou betonáž - alternativně lze začít již v příčtu etap, při nesymetrické letné betonáž
- spoju s vahadly konzol budou realizovány v výšce
- betonáž konzol bude prováděna postupně zvlášť úseky v polích, rovněž úseky nad podporami
- naprojektované

ETAPA 5 - Dokončovací práce a uvedení do provozu



- realizace přechodových dílů
- realizace hydroizolace na násovkách a úseky
- úprava výhledů
- úprava dokončovací práce a technické úpravy
- statická a dynamická zatížení dle normy a první hlavní projektová
- uvedení mostu do provozu



VIZUALIZACE - POHLED NA MOST JIHOVÝCHODNÍ



ING. MILAN KOMÍNEK

SUCHDOLSKÝ MOST

Aktuální stav

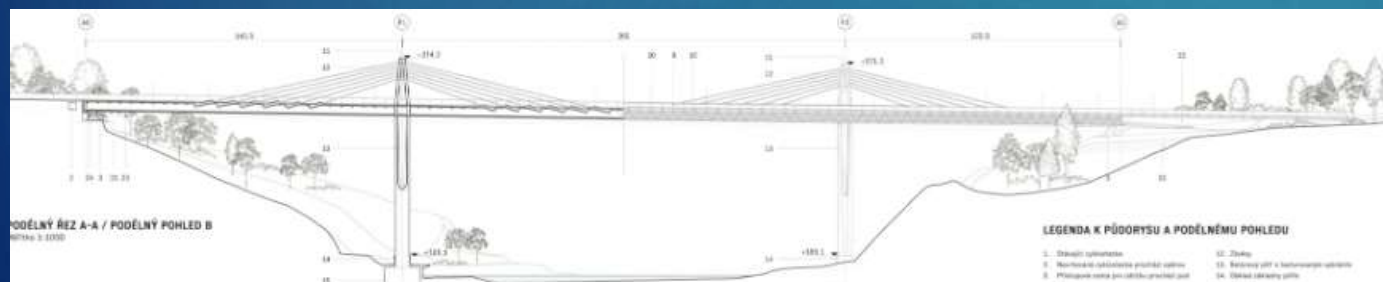
Výsledky architektonické soutěže

3.cena

COWI Czech Republic s.r.o.



- kvalitní architektonické řešení mostu typu extradosed
- zdařilé řešení spodní stavby, tři pole



ING. MILAN KOMÍNEK

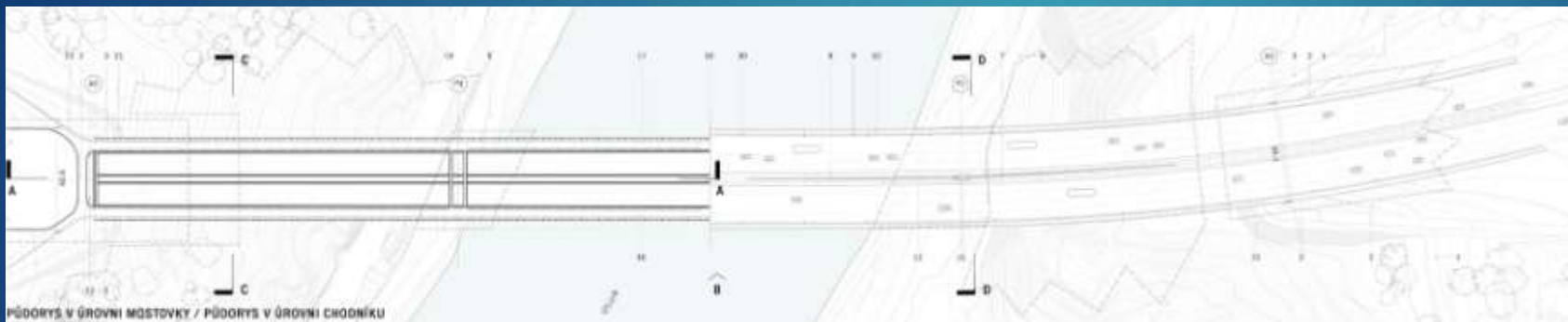
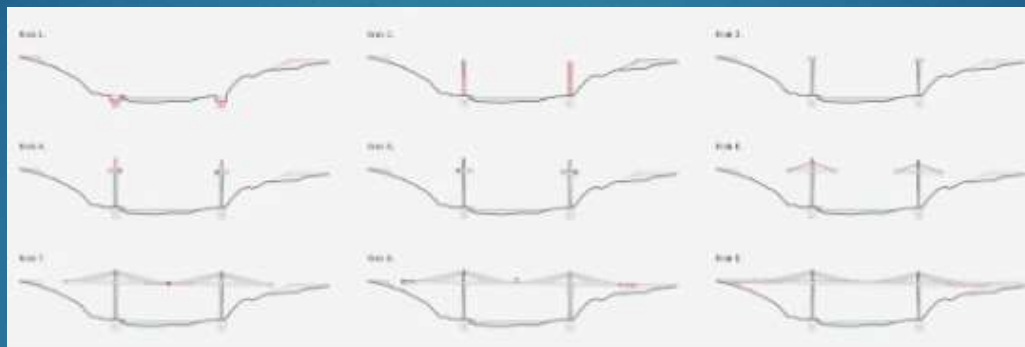
SUCHDOLSKÝ MOST

Aktuální stav

Výsledky architektonické soutěže

3.cena

COWI Czech Republic s.r.o.



ING. MILAN KOMÍNEK

SUCHDOLSKÝ MOST

Aktuální stav

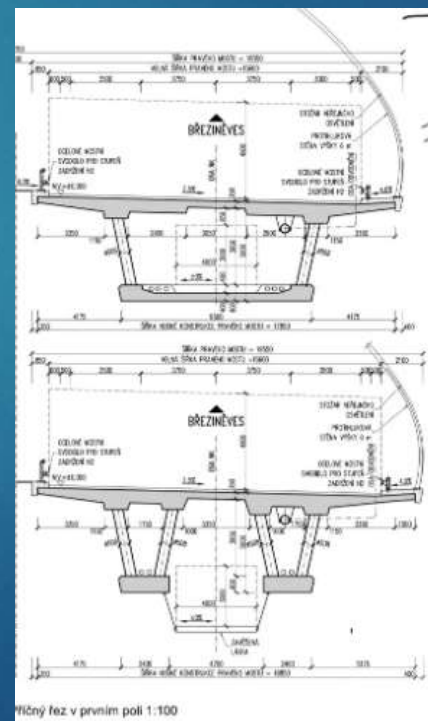
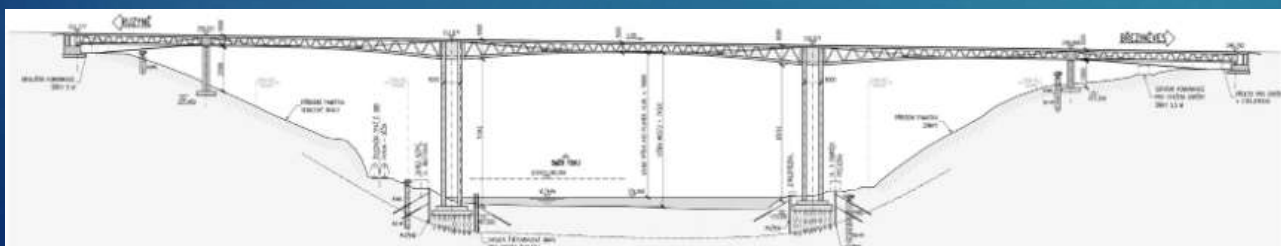
Výsledky architektonické soutěže

4.cena

2T engineering s.r.o. + TOP CON SERVIS s.r.o.



- originální lehká konstrukce, betonové desky a ocelové příhrady, 5 polí
- velkorysé řešení pro pěší a cyklisty



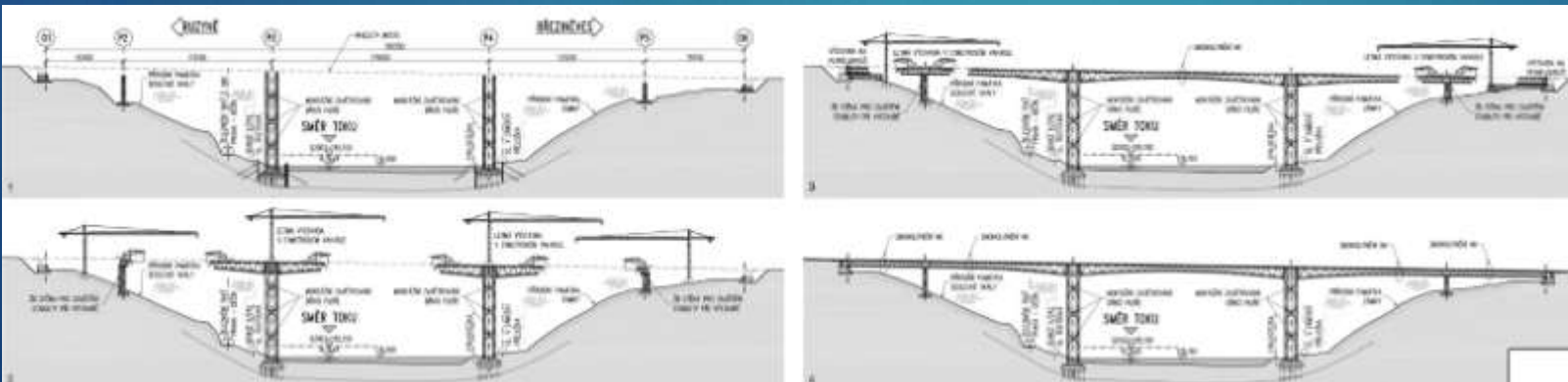
SUCHDOLSKÝ MOST

Aktuální stav

Výsledky architektonické soutěže

4.cena

2T engineering s.r.o. + TOP CON SERVIS s.r.o.



ING. MILAN KOMÍNEK

SUCHDOLSKÝ MOST

Aktuální stav

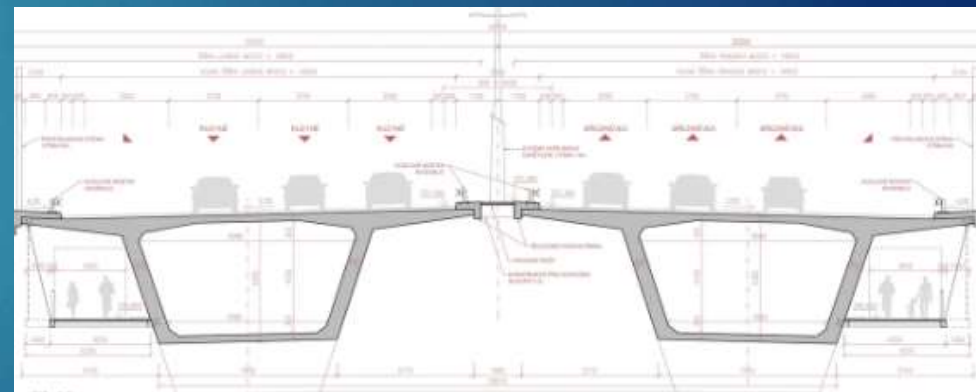
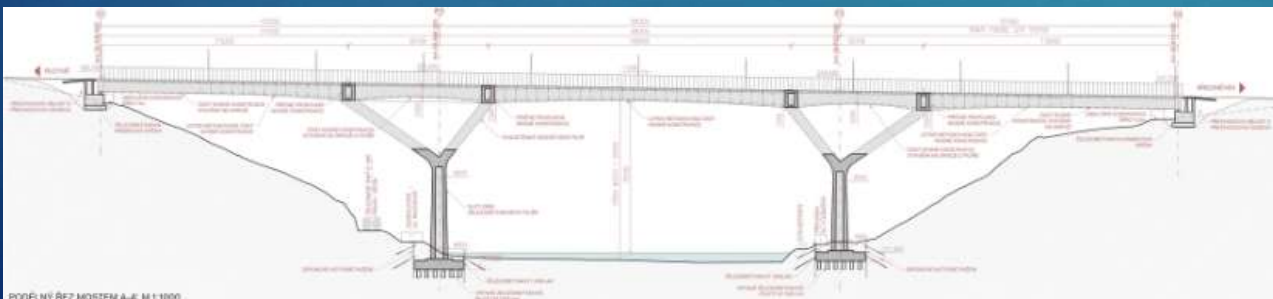
Výsledky architektonické soutěže

5.cena

ov architekti, s.r.o. + V – CON, s.r.o.



- originální řešení spodní stavby, bez zásahů do svahů údolí, 3 pole



ING. MILAN KOMÍNEK

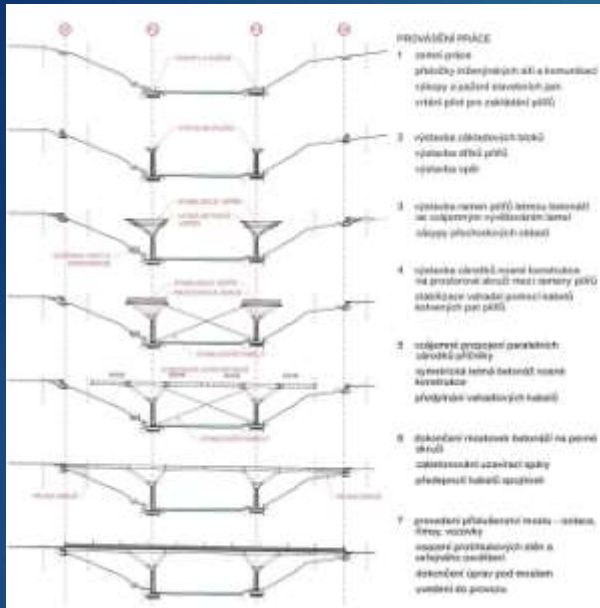
SUCHDOLSKÝ MOST

Aktuální stav

Výsledky architektonické soutěže

5.cena

ov architekti, s.r.o. + V – CON, s.r.o.



ING. MILAN KOMÍNEK

MOST PODBABA – TROJA TZV. „NÍZKOVODNÍ“



- přes severní cíp Císařského ostrova
- úvahy o mostě od 80. let, protesty ZOO Praha – opičí válka
- původně určený pro místní automobilovou, pěší, cyklistickou a případně autobusovou dopravu, spojení Dejvice – Bohnice
- 2008 neoficiální úvahy zahrnující i propojení uvažovaných tramvajových tratí v Podbabě a Trojském břehu
- 2018 nový Metropolitní plán- tramvajový most pro severní tramvajovou tangentu a bez aut
- v poslední době úvahy o lanové dráze

NOVÁ TROJSKÁ LÁVKA



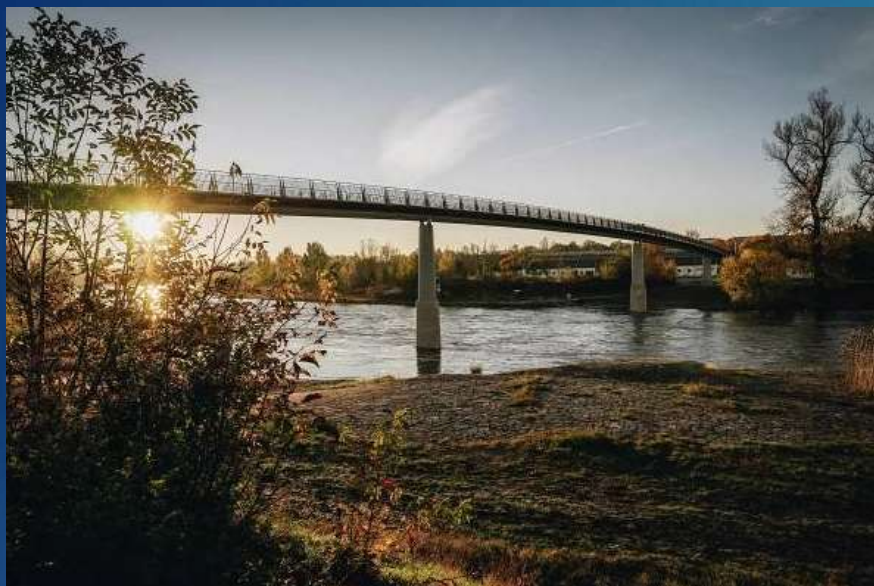
- náhlý kolaps původní Trojské lávky prosinec 2017
- proběhl soud, obžalovaní zproštěni viny, varování



NOVÁ TROJSKÁ LÁVKA

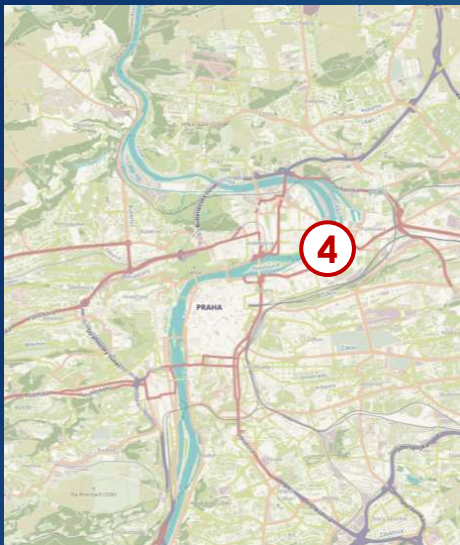


NOVÁ TROJSKÁ LÁVKA



ING. MILAN KOMÍNEK

ROHANSKÝ MOST



- dříve nazývaný most Holešovice – Karlín nebo Holešovice – Rohanský ostrov
- 1924 poprvé v Regulačním plánu Státní regulační komise pro Prahu (Komunardů – Šaldova)
- 1999 v Územním plánu Prahy (Komunardů – Thámova)
- v následujících letech celá řada úvah a studií, diskuze Praha 7 Praha 8
- 2018 poslední varianta Metropolitní plán (Urxova/Karlín – Jateční/Holešovice)
- 2018 IPR -koncepční rozvaha (Urxova – Jateční) šířka cca 23 m, tramvaje, auta 1+1, cyklisté, pěší
- IPR 2019 – studie pod vedením prof. Kouckého za spolupráce Ing. Janaty

ROHANSKÝ MOST

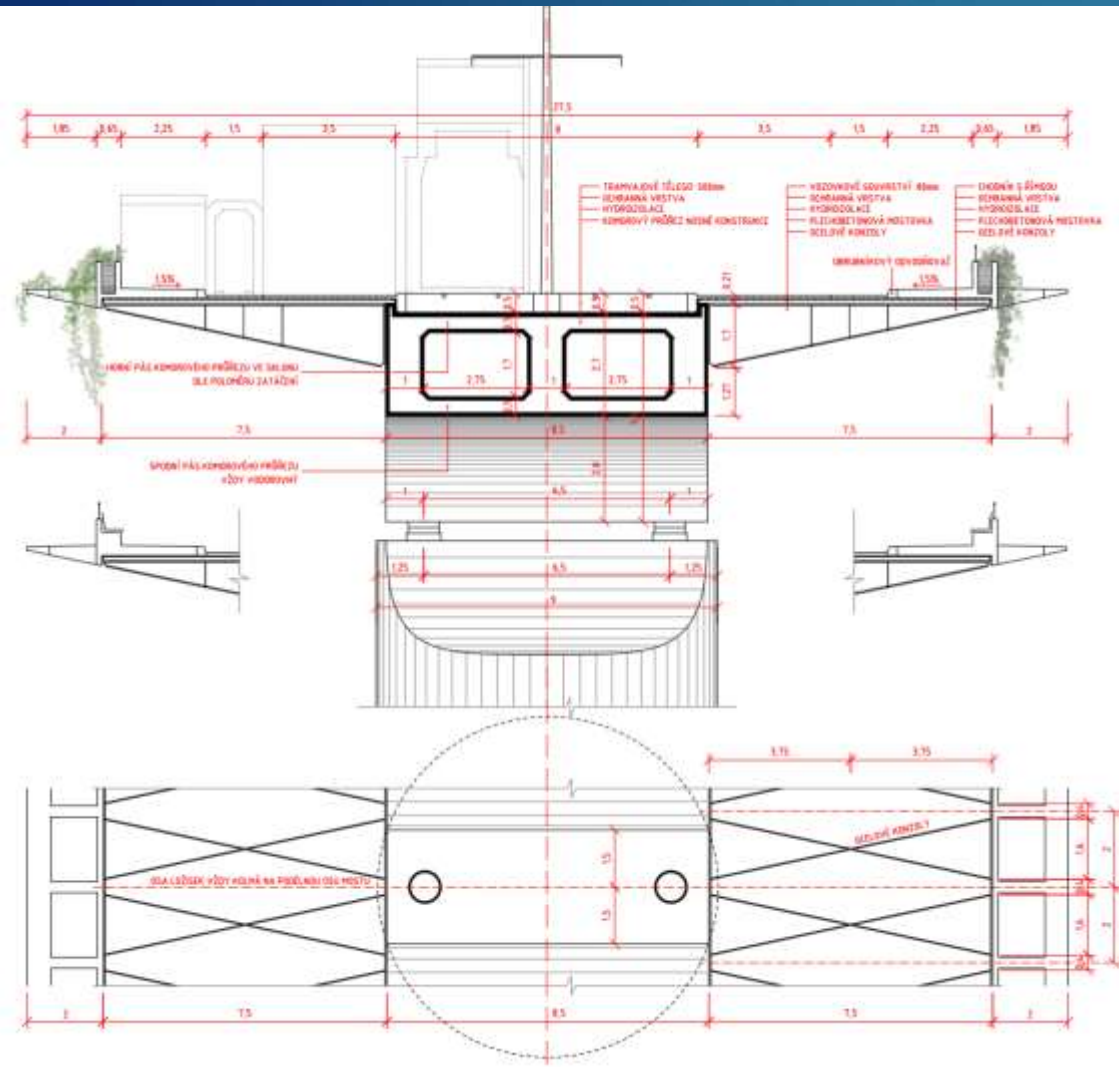


ROHANSKÝ MOST



ING. MILAN KOMÍNEK

ROHANSKÝ MOST



LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY HOLEŠOVICE - KARLÍN "HOLKA"



- ZPRACOVÁNÍ ARCHITEKTONICKÉHO A KONSTRUKČNÍHO NÁVRHU LÁVKY PRO PĚŠÍ A CYKLISTY
- SPOJNICE BŘEHŮ KARLÍNA, HOLEŠOVIC A OSTROVA ŠTVANICE
- CELOMĚSTSKY VÝZNAMNÉ PROPOJENÍ MEZI MĚSTSKÝMI ČÁSTMI
- ZPŘÍSTUPNIT OSTROV ŠTVANICE
- POSKYTNOUT KOMFORTNÍ A JEDNODUCHÝ PŘÍSTUP NA UVEDENÉ LOKALITY

LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY HOLEŠOVICE - KARLÍN "HOLKA"

ZÁKLADNÍ PARAMETRY SOUTĚŽE

- SOUTĚŽ JEDNOFÁZOVÁ (JEDNOKOLOVÁ) MEZINÁRODNÍ - 2017
- SOUTĚŽ BYLA VYHLÁŠENA JAKO PROJEKTOVÁ
- ZÁMĚR ZADAVATELE V NÁVAZNOSTI NA SOUTĚŽ A NA ZÁKLADĚ NAVAŽUJÍCÍHO JŘBU ZADAT PROJEKTOVOU PŘÍPRAVU A AD
- PROBĚHLO JŘBU, ZAHÁJENA PROJEKTOVÁ PŘÍPRAVA A REALIZACE LÁVKY 2022 ?



LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY HOLEŠOVICE - KARLÍN “HOLKA”

TYPOLOGIE NÁVRHŮ

- I. MOSTY S VÝRAZNÝMI NOSNÝMI PRVKY NAD NIVELETOU A VELKÁ ROZPĚTÍ
- II. MOSTY S VÝRAZNÝMI NOSNÝMI PRVKY POD NIVELETOU A VELKÁ ROZPĚTÍ
- III. MOSTY S KLIDNOU KŘIVKOU VODOROVNÉ N. K. O VÍCE POLÍCH
- IV. EXTRÉMNÍ AMBICIÓZNÍ ŘEŠENÍ A ROBUSTNÍ FORMY

LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY HOLEŠOVICE - KARLÍN "HOLKA"

Celkem posuzováno 48 návrhů



LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY HOLEŠOVICE - KARLÍN "HOLKA"

Celkem posuzováno 48 návrhů



LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY HOLEŠOVICE - KARLÍN "HOLKA"

Celkem posuzováno 48 návrhů



LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY HOLEŠOVICE - KARLÍN "HOLKA"

NÁVRH Č. 20 - 1. CENA autoři Marek Blank a Petr Tej, spolupráce Jan Mourek a Jiří Hejzlar

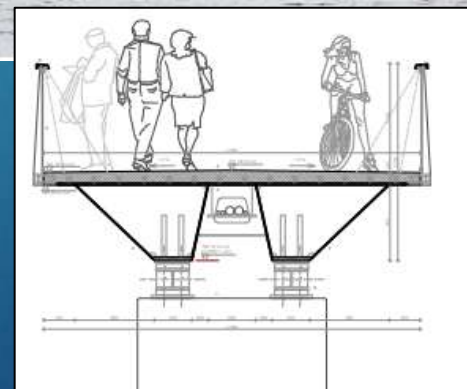
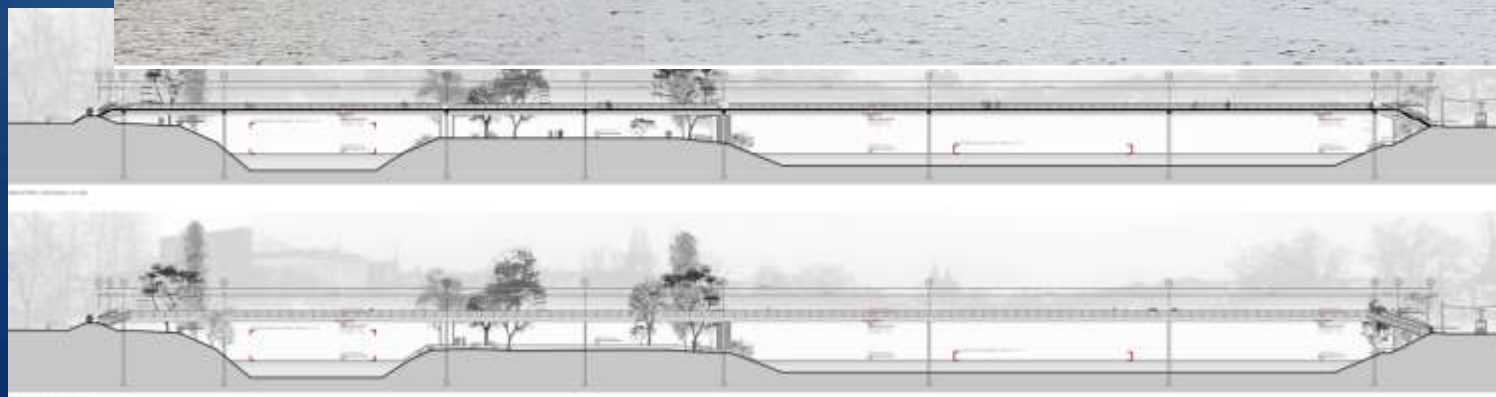
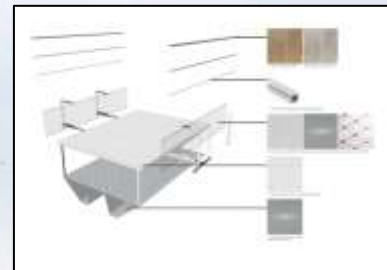


ING. MILAN KOMÍNEK

LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY HOLEŠOVICE - KARLÍN "HOLKA"

NÁVRH Č. 38 - 3. CENA

autoři Lukáš Janda a Pavel Rak, spolupráce Ferrari Gartmann AG, Patrick Gartmann a Patrick Tester



ING. MILAN KOMÍNEK

LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY HOLEŠOVICE - KARLÍN "HOLKA"

SOUČASNÝ STAV REALIZACE LEDEN 2023



LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY HOLEŠOVICE - KARLÍN "HOLKA"

FOTOGRAFIE Z REALIZACE 2023



ING. MILAN KOMÍNEK

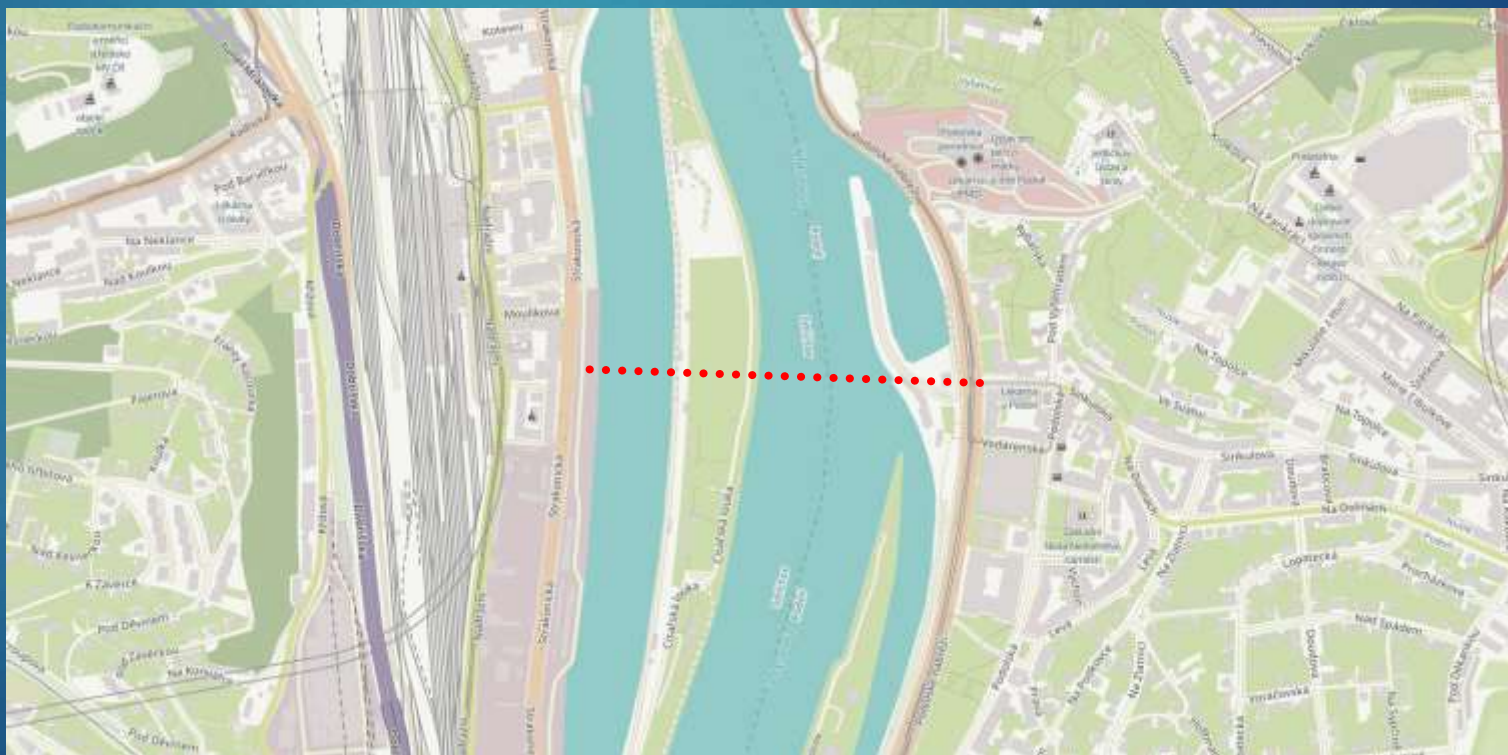
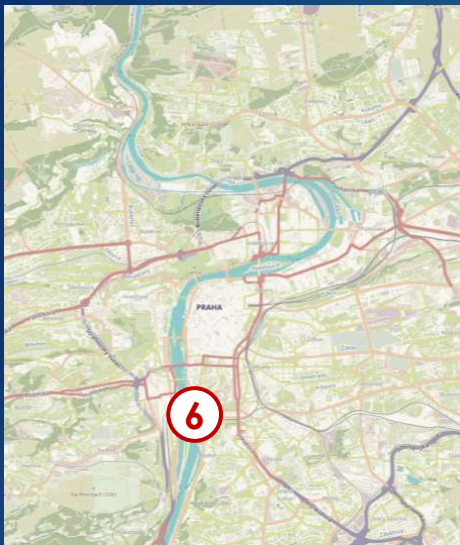
LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY HOLEŠOVICE - KARLÍN "HOLKA"

DOKONČENÍ 2024



MOST SMÍCHOV – PODOLÍ NA DOLINÁCH, SMÍCHOVSKÝ

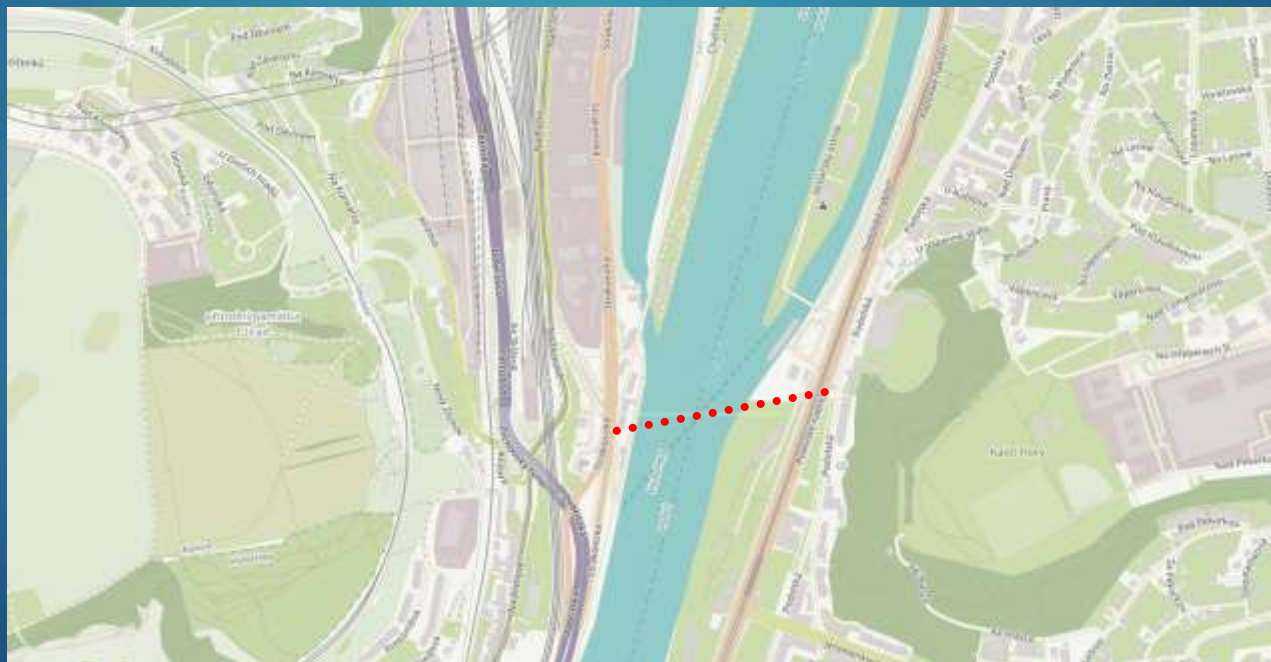
- NA STRANĚ PODOLÍ NAPOJENÍ NA ULICI NA DOLINÁCH
- SILNIČNÍ, ALE DALEKÁ BUDOUCNOST, PROTO I AUTA
- NEJDELŠÍ Z UVAŽOVANÝCH NOVÝCH PRAŽSKÝCH MOSTŮ



ZLÍCHOVCKÝ MOST PODOLÍ - ZLÍCHOV (UL. KŘÍŽOVÁ)



- PRO AUTA, KDYŽ NEBUDOU NA DVORECKÉM MOSTĚ ?
- JE V NÁVRHU METROPOLITNÍHO PLÁNU
- NIKDO NECHCE AUTOMOBILOVOU DOPRAVU ?
- JEDNOZNAČNÁ PŘEDNOST TRAMVAJÍM, HLUK NEVADÍ
- DALEKÁ BUDOUCNOST



MOST SMÍCHOV-BRANÍK „DVORECKÝ MOST“



SOUTĚŽ O NÁVRH 2017-2018

- ZADAVATEL- VYHLAŠOVATEL HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
ODBOR STRATEGICKÝCH INVESTIC MHMP
- SOUTĚŽ ANONYMNÍ, ARCHITEKTONICKY – KONSTRUKČNÍ, OTEVŘENÁ A
DVOUFÁZOVÁ O NÁVRH
- MOST POUZE PRO TRAMVAJE, CYKLISTY A PĚŠÍ
- MOST ŠIROKÝ 16 METRŮ BEZ AUT ?!
- PRAHA 2 A 5 BYLA PRO AUTA, PRAHA 4 CHCE ZACHOVAT KLID V
JEREMENKOVĚ
- VÝSLEDEK POSUN NA SEVER BEZ AUT
- MOST DOKONČEN NA JAŘE 2026



MOST SMÍCHOV-BRANÍK „DVORECKÝ MOST“

1. FÁZE SOUTĚŽE O NÁVRH – PŘEDBĚŽNÉ NÁVRHY

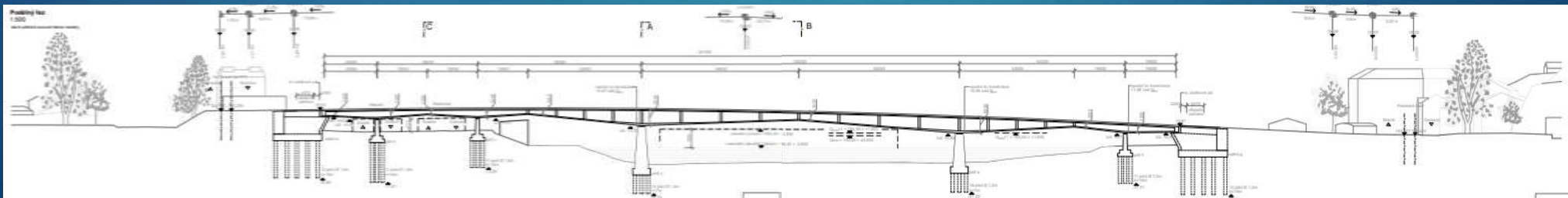
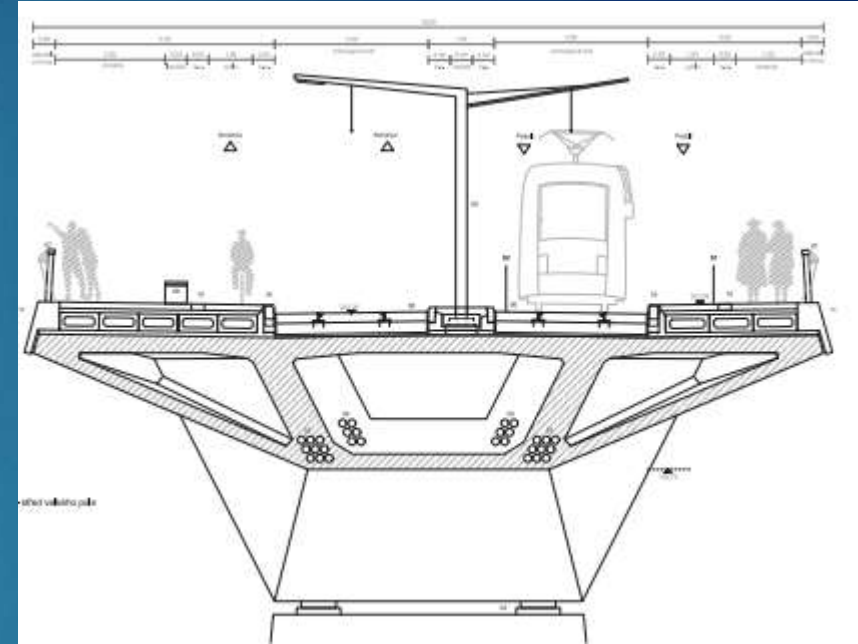
- POSUZOVÁNO 45 PŘIJATÝCH NÁVRHŮ
- SOUTĚŽNÍ POROTA V PRŮBĚHU SVÝCH ZASEDÁNÍ POSTUPNĚ VYBRALA 7 NÁVRHŮ, KTERÉ POSTOUPILY DO 2. FÁZE SOUTĚŽE

2. FÁZE SOUTĚŽE – SOUTĚŽNÍ NÁVRHY



MOST SMÍCHOV-BRANÍK „DVORECKÝ MOST“

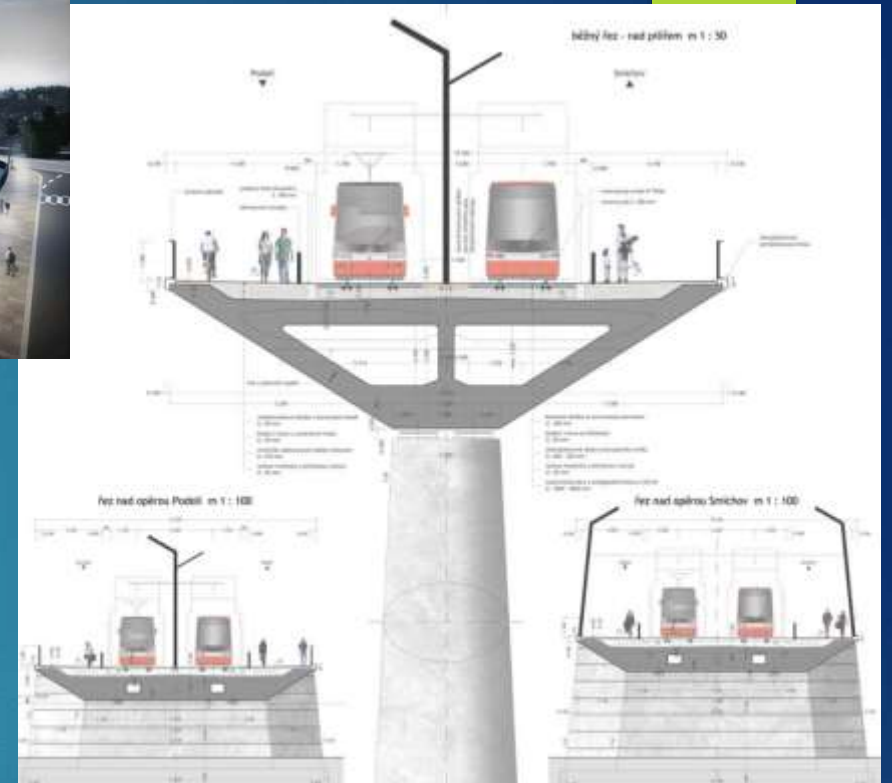
NÁVRH Č.1 JAN VRBKA A ROMAN STRNAD



ING. MILAN KOMÍNEK

MOST SMÍCHOV-BRANÍK „DVORECKÝ MOST“

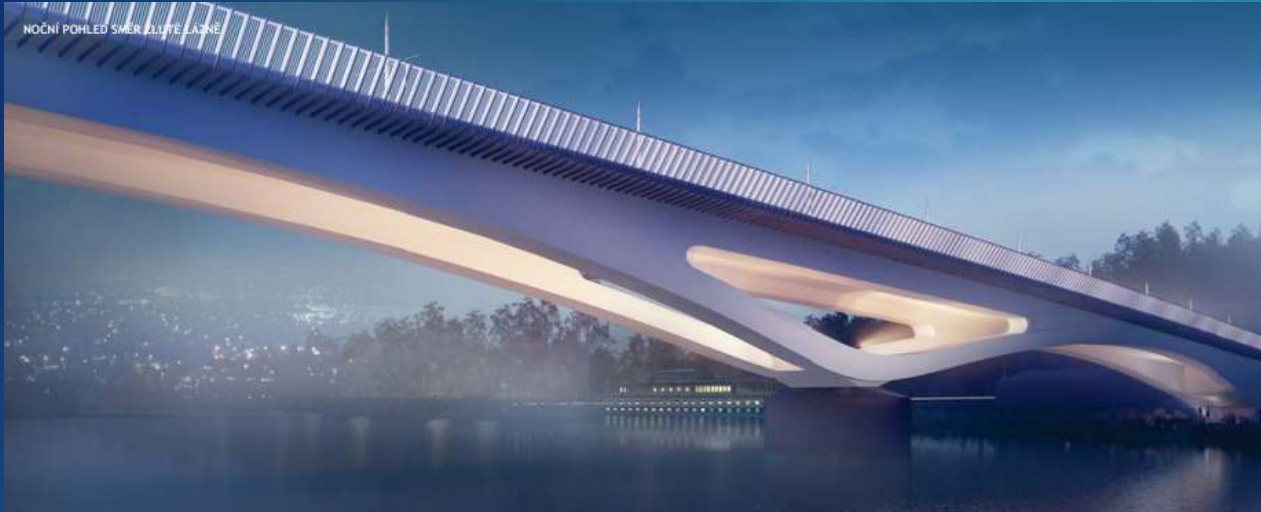
NÁVRH Č. 4 SUDOP PRAHA



ING. MILAN KOMÍNEK

MOST SMÍCHOV-BRANÍK „DVORECKÝ MOST“

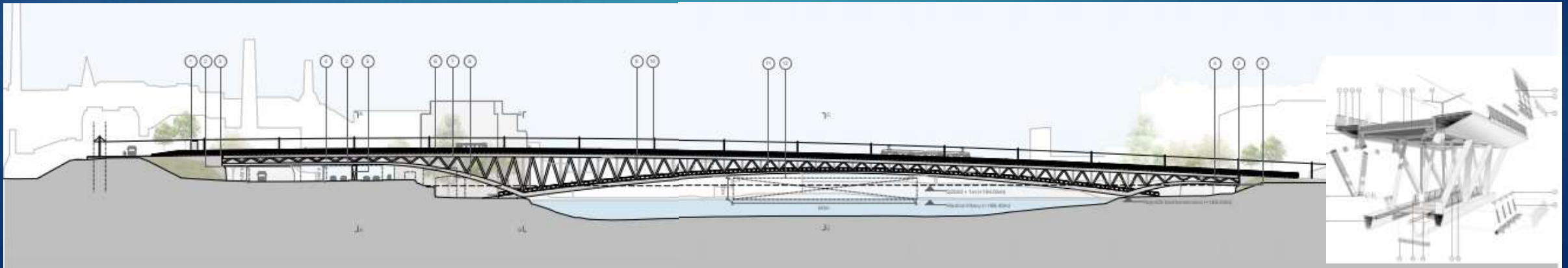
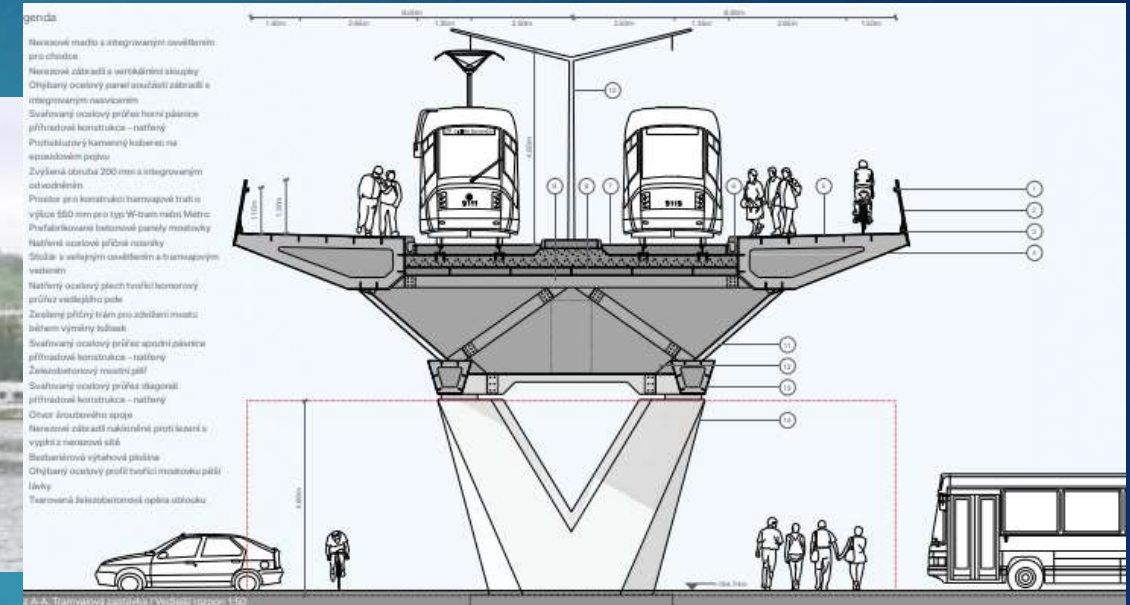
NÁVRH Č. 5 CMC ARCHITEKTS, MOTT MACDONALDS CZ



ING. MILAN KOMÍNEK

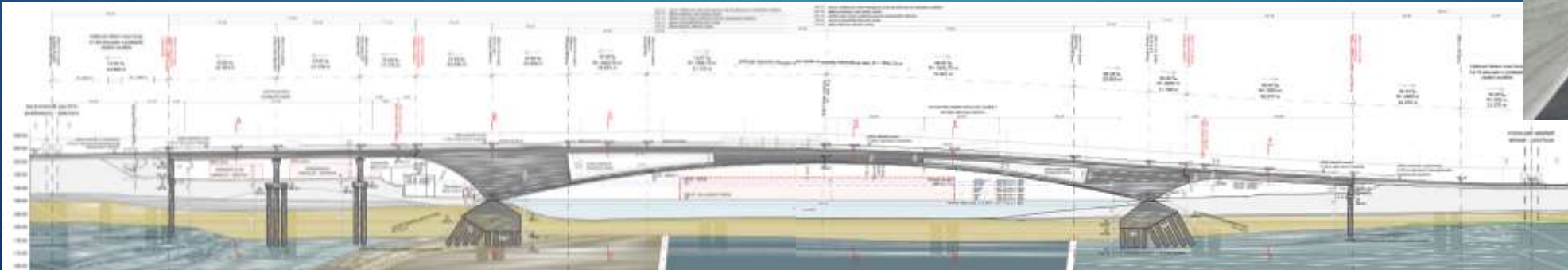
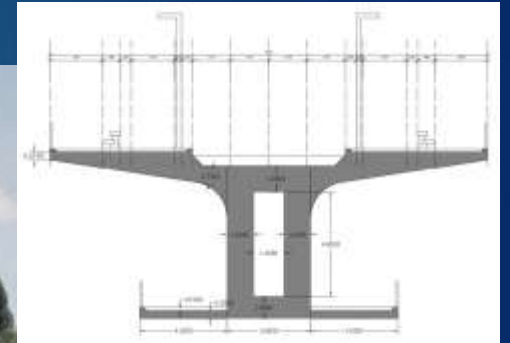
MOST SMÍCHOV-BRANÍK „DVORECKÝ MOST“

NÁVRH Č. 6 WILKINSON EYRE ARCHITEKTS



MOST SMÍCHOV-BRANÍK „DVORECKÝ MOST“

NÁVRH Č.7 MICHAL GABAŠ, TOMÁŠ BERÁNEK, LUBOŠ PODOLKA, APROPOS ARCHITEKTS



MOST SMÍCHOV-BRANÍK „DVORECKÝ MOST“

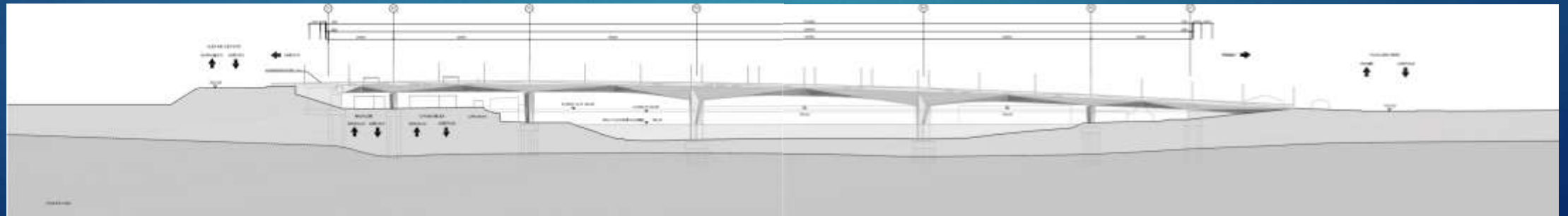
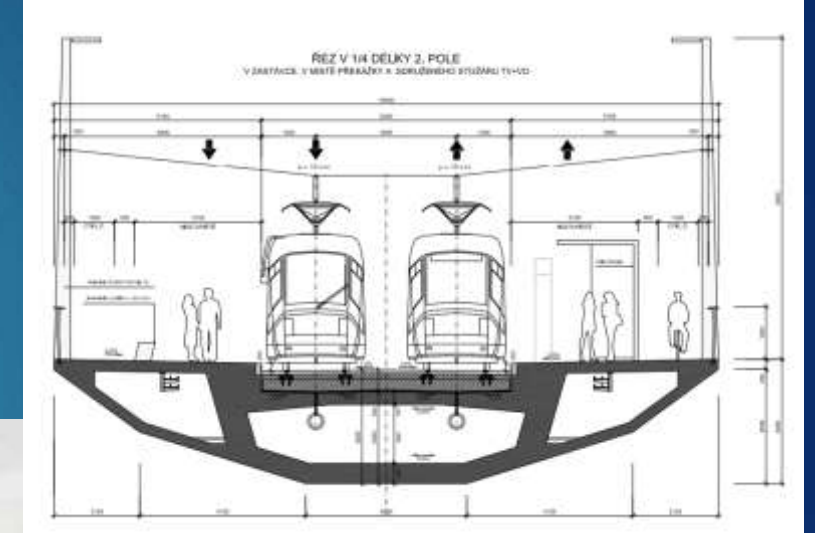
NÁVRH Č.3 SANTIAGO CALATRAVA LLC



ING. MILAN KOMÍNEK

MOST SMÍCHOV-BRANÍK „DVORECKÝ MOST“

VÍTĚZNÝ NÁVRH Č.2 TUBES, ATELIER 6



ING. MILAN KOMÍNEK

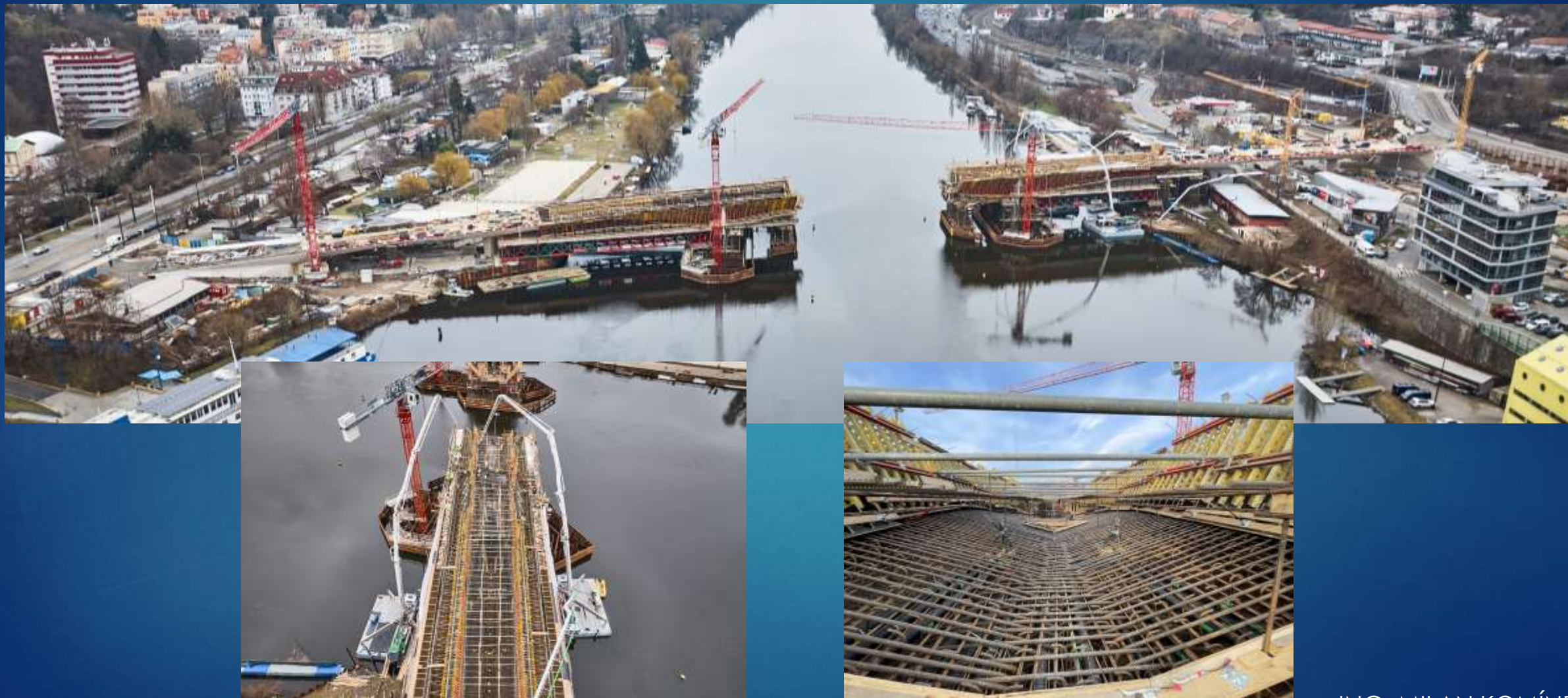
MOST SMÍCHOV-BRANÍK „DVORECKÝ MOST“



ING. MILAN KOMÍNEK

MOST SMÍCHOV-BRANÍK „DVORECKÝ MOST“

DVORECKÝ MOST V REALIZACI 2025



ING. MILAN KOMÍNEK

MOST SMÍCHOV-BRANÍK „DVORECKÝ MOST“

DVORECKÝ MOST V REALIZACI 2025



ING. MILAN KOMÍNEK

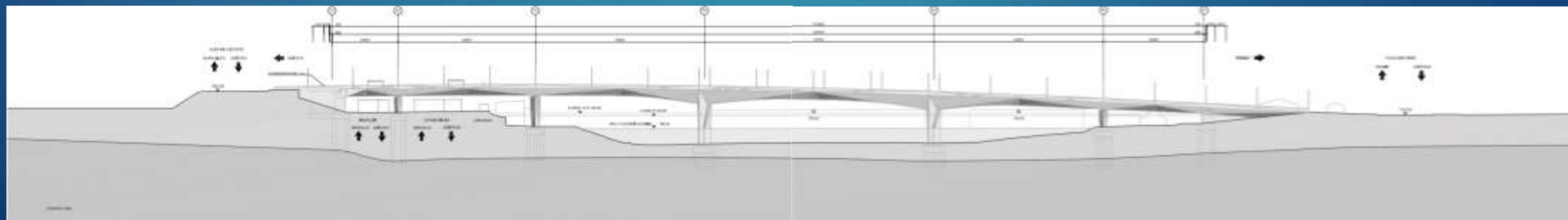
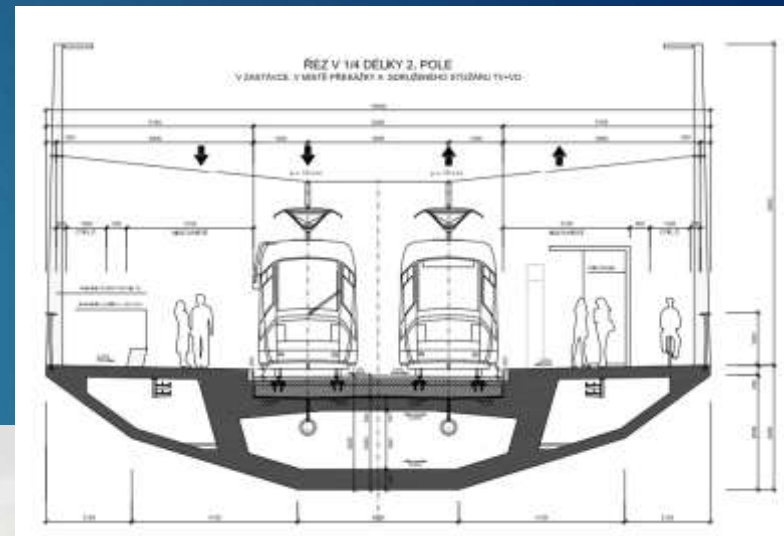
MOST SMÍCHOV-BRANÍK „DVORECKÝ MOST“

DVORECKÝ MOST V PROVOZU 2026



ING. MILAN KOMÍNEK

SROVNÁNÍ - NOVÝ DVORECKÝ MOST A VÝZNAM KONCEPCE



SROVNÁNÍ - NOVÝ MOST V BUDAPEŠTI

- ŠÍŘKA 45M, AUTA 2+2PRUHY, TRAMVAJ, CYKLISTÉ, PĚŠÍ



NAŠE ODBORNÁ VEŘEJNOST JE ROZDĚLENA NA DVA TÁBORY:

- MOSTNÍ A DOPRAVNÍ INŽENÝŘI VARUJÍ NEZAPOMÍNAT NA AUTOMOBILOVOU DOPRAVU A 1+1 NESTAČÍ
(KAPACITA, MOHUTNÉ DEVELOPERSKÉ PROJEKTY, DOSTUPNOST, OBSLUŽNOST, BEZPEČNOST, INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM...)
- DRUHÁ STRANA OZNAČUJE MĚSTSKÉ SILNIČNÍ MOSTY S 2+2 JÍZDNÍMI PRUHY ZA MOSTY DÁLNIČNÍ POD HESLEM „DÁLNIČNÍ MOSTY VE MĚSTĚ NECHCEME“
A PREFERUJE HODNĚ MOSTŮ, ALE ÚZKÝCH, NEJLÉPE VŮBEC BEZ AUT

SHRNUTÍ

Z VEDENÉHO PŘEHLEDU 9 NOVÝCH MOSTŮ PŘES ŘEKU VLTAVU VYPLÍVÁ:

- NEDÁVNO DOKONČENÉ **2 LÁVKY PRO PĚŠÍ A CYKLISTY** A **1 MOST PRO TRAMVAJE** BEZ AUT
- V HISTORICKY **DOHLEDNÉ DOBĚ** 1 MOST PRO TRAMVAJE (PODBABA -TROJA), 1 LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY (MODLA), 1 SMÍŠENÝ PRO TRAMVAJE A AUTA S PRUHY 1+1 (ROHANSKÝ) A 1 SILNIČNÍ (SUCHDOLSKÝ)
- V HISTORICKY **NEDOHLEDNÉ DOBĚ**: 2 SILNIČNÍ MOSTY (ZLÍCHOVSKÝ A PODOLSKÝ)

NABÍZÍ SE TEDY OTÁZKA, ZDA MŮŽE STAČIT VE 21. STOLETÍ NA VEŠKEROU AUTOMOBILOVOU DOPRAVU V PRAZE PŘES VLTAVU VE VNITŘNÍM DOPRAVNÍM SYSTÉMU MIMO OKRUH DO PŘIDAT JEDEN SILNIČNÍ PRUH. PŘITOM JE ZNÁMO, JAK DRAMATICKÝ POKLES SILNIČNÍ KAPACITY NASTÁVÁ PŘI AKTUÁLNÍCH , ŽIVOTNĚ NEZBYTNÝCH OPRAVÁCH A REKONSTRUKCÍCH PŮVODNÍCH VLTAVSKÝCH MOSTŮ – LIBEŇSKÉHO, HLÁVKOVA A DALŠÍCH. **JE NEJVYŠŠÍ ČAS BUDOUCNOST ŘEŠIT.**



SHRNUTÍ

- SAMOZŘEJMĚ TOHLE JE ABSURDNÍ EXTRÉM
- ZÁSADNĚ PODCENIT NEZBYTNOST AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY JE ALE DRUHÝ EXTRÉM
- NOVÝ MOST V BUDAPEŠTI NENÍ EXTRÉM, JE NA ÚROVNI POTŘEB VELKOMĚSTA VE 21.STOLETÍ, A SPOJÍ DVĚ MĚSTSKÉ ČTVRTI AKTUÁLNĚ SE ROZVÍJEJÍCÍ V DUCHU SOUČASNÉ MODERNÍ ARCHITEKTURY A DESIGNU. NOVÝ TROJSKÝ MOST JE ROZUMNÁ CESTA.
- ŽIVOTNÍ POTŘEBY PRAHY, JEJÍ ROZVOJ, BEZPEČNOST A VELKÉ DEVELOPERSKÉ PLÁNY JSOU AKTUÁLNÍ A REÁLNÉ . JE TŘEBA JE VNÍMAT A POVAŽOVAT URYCHLENÉ DOKONČENÍ OKRUŽNĚ RADIÁLNÍ DOPRAVNÍ KOSTRY ZA NEZBYTNOU PODMÍNKU DALŠÍHO ROZVOJE PRAHY.



DĚKUJI ZA POZORNOST

ING. MILAN KOMÍNEK