

# V OSTRAVĚ BYLA DOKONČENA STAVBA UNIKÁTNÍ LÁVKY PŘES OSTRAVICI

9/6 2023

Nejen Ostravané budou moci využít zcela novou a výjimečnou lávku, která překlenula Ostravici. Stavba s názvem „Cyklopropojení centra s DOV“ započala v dubnu 2022 a dokončena byla v květnu letošního roku. Nová komunikace pro pěší i cyklisty nabízí ideální spojení centra města s národní kulturní památkou Dolní oblast Vítkovice a je pokračováním stávající cyklostezky „E,“ vedené po pravém břehu řeky.



*Nová lávka přes Ostravici z ptačí perspektivy. Foto: Tomáš Bayer*

Území, přes které je nové pěší a cyklistické propojení vedeno, je charakteristické svojí

industriální minulostí. Kromě řeky, jejíž tok je veden v regulovaném řečišti, se v území nachází soustava železničních kolejí a dalších staveb. Lávka byla vybudována dle architektonického návrhu Josefa Pleskota a statika Vladimíra Janaty. Pleskot patří k předním českým architektům s mezinárodním renomé. Jeho rukopis nesou i další originální stavby ve městě. Zhotovitelem nové lávky přes Ostravici byla společnost FIRESTA – Fišer, rekonstrukce stavby a. s., a firma EXCON. Náklady na výstavbu lávky přesáhly 103 milionů korun bez DPH.

*„Nové propojení Slezské Ostravy a Vítkovic nabízí možnost rychlého i bezpečného spojení, využijí je nejen Ostravané, ale také lidé mířící na festivaly do Dolní oblasti Vítkovice. Oceňuji, že se lávku podařilo zpřístupnit ještě před prázdninami, které sebou přinesou i festivaly a další volnočasové aktivity. Výjimečnost lávce vetkl architekt Josef Pleskot, lidé jistě ocení její umístění, překrásnou scenérii řeky i panoráma industriální památky Dolní oblasti Vítkovice, stejně jako dokonalost jejího tvaru. Poděkování náleží všem, díky jejichž idejím, umu a řemeslné dovednosti byla lávka vystavěna,“* konstatoval Jan Dohnal, primátor města.

Stavbaři lávku osadili nad řeku Ostravici v prosinci loňského roku. Proces zavěšení lávky můžete zhlédnout v odkazu <https://www.youtube.com/watch?v=gZHYoCHdyXk>. K instalaci bylo zapotřebí celé řady specifických postupů. Pro dokončení lávky však bylo nutné aplikovat pochozí vrstvu. Podmínkou aplikace stěrky byl zcela suchý a bezprašný povrch lávky, minimální teplota podkladu 10 stupňů Celsia a zároveň specifická vlhkost. Toho se podařilo dosáhnout až na konci měsíce května, v červnu tedy může dojít k otevření lávky pro veřejnost.

*„Velmi náročná byla samotná montáž ocelových konstrukcí vzhledem k rozměrnosti ocelových konstrukcí. Technicky nejnáročnější byla montáž pylonu, který byl kompletován až na stavbě postupným skládáním a osazováním jednotlivých dílů. Spodní stavbu lávky tvoří dvě krajní opěry a střední podpěra, která tvoří základ pro ocelový pylon. Založení je hlubinné, na vrtaných železobetonových pilotách,“* podrobně objasnila Gabriela Šoukalová, technická ředitelka společnosti FIRESTA – Fišer, rekonstrukce stavby a. s.

Nová cyklostezka je dlouhá 550 metrů a široká čtyři metry. Objekt tvoří dvě zavěšené pole lávky přemostující železniční vlečku a řeku Ostravici. Při bočním pohledu má lávka tvar písmene A, její součástí je střední vetknutý pylon o výšce 28 metrů, který sestává ze čtyř nárožníků. Z čelního pohledu je pylon vyztužen až ve vyšší polovině průhledným rombickým ztužidlem. Při pohybu po lávce jsou tak nerušené výhledy na vysokou pec, na kterou architekt lávku nasměroval. Vysoký pylon zajišťuje dostatečnou tuhost obou polí lávky. S ohledem na blízkost řeky a biokoridoru bude lávka nasvětlena způsobem, jenž připomíná měsíční svit.

*„Závěsy lávek jsou tvořeny lany z pozinkovaných drátů s vnitřní protikorozií výplní, které jsou zakončeny rektifikovatelnou soustavou vysokopevnostních tyčí, což umožnilo rychlé a přesné předepnutí konstrukce do požadovaného tvaru a zároveň estetický detail zakončení závěsu. Pro montáž lávky byl použit největší jeřáb v České republice o nosnosti 750 tun, který manipuloval s díly přes 80 metrů dlouhými. Pro ustavení jeřábu bylo nutno provést rozšíření protipovodňového valu a zřízení plošiny pro ustavení jeřábu o velikosti 20 x 20 metrů. Plošina byla zabezpečena raženými štětovnicemi do hloubky osm metrů, které byly pod úrovní terénu spojeny táhly tak, aby vytvořily stabilní a bezpečný prostor pro montáž ocelových lávek o hmotnosti bezmála 100 tun,“* detailně

vysvětlil Štěpán Trantina, ředitel pro obchod a realizaci staveb společnosti EXCON, a. s.

Samotná lávka je tvořena bočními příhradovými nosníky a ocelovou mostovkou s protiskluzovým povlakem. Horní trubkový pas lávky chrání cyklisty při nárazu před zraněním a pádem do řeky, madlo a lišta pro nevidomé pomáhá při pohybu starším a tělesně postiženým osobám a nerezová síť umožňuje výhledy z lávky i malým dětem.



Zajímavá je niveleta (tvar) konstrukce. Pole nad vlečkou je z důvodu průjezdného profilu pro vlak nadvýšené v oblouku a pro pole nad řekou zvolil architekt tvar oblouku opačného. Výsledkem je tak originální křivka, která zaujme jak při pohledu zvenčí, tak i při pohybu po lávce.

*„Soustava obou lávek vytváří jeden celek, působící v daném krajinném kontextu zcela samozřejmě a nepostrádá určitou velkorysost, která postindustriální krajině Ostravy velmi sluší. Neskrývám velkou radost, že se můj záměr podařilo realizovat za tak krátký čas a s takovou elegancí. Jde o velmi důležitý svorník mezi dotčenými částmi města, který lidem nabídne alternativu velmi rychlého cyklistického spojení, ale také krásnou procházkovou trasu plnou překvapivých zážitků. Mám ještě tajné přání, kdyby se podařilo, aby lávka byla pojmenována po Janu Balabánovi, spisovateli, který dalece přesáhl hranice regionu a významně přispěl do pokladnice české literatury,“ uzavřel Josef Pleskot.*