

Lávka
Ostrava
AP atelier

Přes Ostravici



Lávka pro pěší a cyklisty vede přes řeku Ostravici a železniční koridor. Její poloha vychází ze základní urbanistické struktury navazujícího území Dolní oblasti Vítkovic, která je založená na čtvercové síti ulic odvozené z Moravské Ostravy a Vítkovic. Budoucí výstavba má definované uliční čáry rovnoběžné s touto urbanistickou strukturou, přemostění v ní bude tvořit významný průhledový prvek. Urbanistické a prostorové řešení propojení Ostravy a Dolní oblasti Vítkovic aktivuje

nejen pravý, ale i levý břeh řeky Ostravice. Tohoto urbanistického efektu bylo dosaženo díky příhodnému terénnímu profilu a možnosti vhodně rozdělit konstrukci přemostění na dvě samostatné části. Levý břeh Ostravice může být k trase přemostění připojen pomocí náspu po zrušené železniční vlečce. V místě, kde se na náspu stýkají obě lávky, vzniká jakási křižovatka – možnost volby cesty.

Výškově dramatický příčný profil terénu umožňuje provést diferencované

přemostění řeky a soustavy kolejí. Obě mostovky ve spojitém podélném průběhu vytvářejí plochou sinusoidu, která je pro pěší i cyklisty pohodlná a zároveň poskytuje zážitek vnímání okolí. Soustava obou lávek tvoří jeden celek, působící v krajinném kontextu samozřejmě a nepostrádající velkorysost, která postindustriální krajině Ostravy sluší.

AUTORSKÁ ZPRÁVA

FOOTBRIDGE IN OSTRAVA

A footbridge for pedestrians and cyclists leads across the Ostravice river and the railway corridor. Its location is based on the basic urban structure of the adjoining area Dolní oblast Vítkovice, which is founded on a square network of streets derived from Moravská Ostrava and Vítkovice. The future development has street lines defined parallel to this urban structure; the bridge will form an important viewing element in it. The urban and spatial solution of linking Ostrava and the Dolní oblast Vítkovice region activates not only the right but also

the left bank of the Ostravice river. This urbanistic effect was achieved thanks to a suitable terrain profile and the possibility to appropriately divide the bridging structure into two separate parts. The left bank of Ostravice can be connected to the bridging route by means of an embankment remained after the cancelled railway siding. At the point where the two footbridges meet on the embankment, a kind of crossroads is created – the possibility of choosing a path.

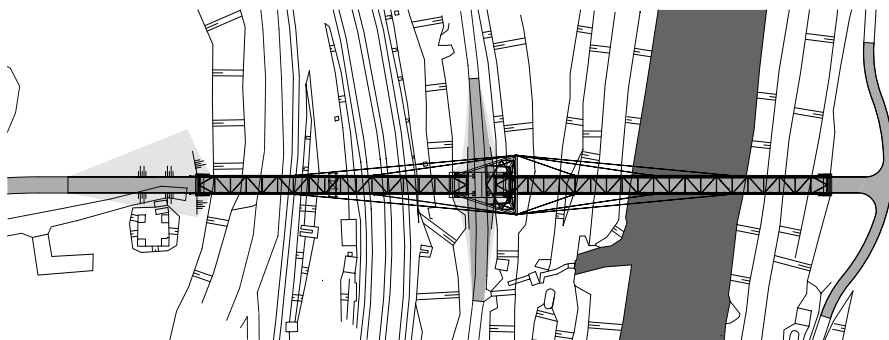
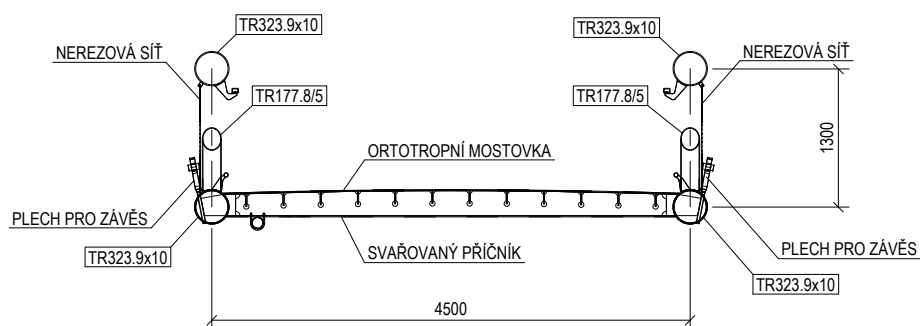
The dramatic cross-sectional profile of the terrain in height allows differentiated

bridging of the river and the railway yard. Both decks create a flat sinusoid in a continuous longitudinal course, which is comfortable for pedestrians and cyclists and at the same time provides an experience of perceiving the surroundings. The set of the two footbridges forms a whole that looks natural in the context of the landscape and does not lack the generosity that suits the post-industrial landscape of Ostrava.

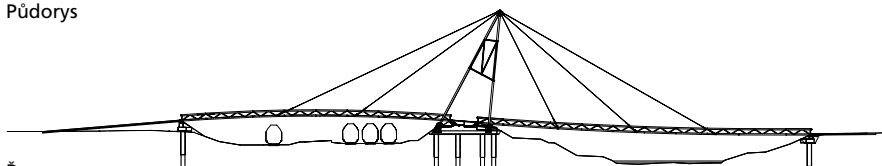
ARCHITECT'S REPORT



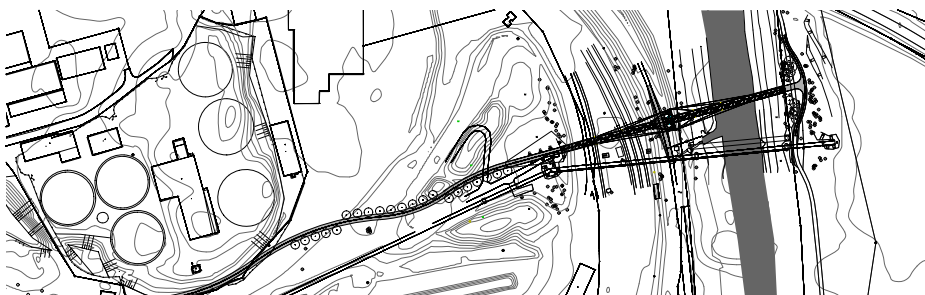
STAVBA DETAIL



Půdorys



Řez



Situace

Místo stavby / Location: Dolní oblast Vítkovic, Ostrava

Autoři / Authors: Josef Pleskot, Vladimír Janata

Spoluautoři / Co-authors: David Ambros, Zdeněk Rudolf, Milan Šraml / AP atelier, Jiří Lahodný, Jakub Janečko / EXCON, Petr Nehasil, Michal Mandík / Mott MacDonald CZ, Petr Žák / Atelier světelné techniky

Rozměry / Dimensions: délka přemostění 158,7m, délka mostu 162,6m, délka nosné konstrukce 160,5m, světlost 66,9m + 83,2m, volná šířka lávek 4,0m, šířka průchozího profilu 4,0m, šířka lávek 4,85m

Projekt / Design phase: 2020–2022

Realizace / Implementation: 2023

Foto: Tomáš Souček



Přes Berounku

Lávka
Praha-Radotín
AP atelier

Původní betonovoocelová zavěšená pěší lávka z roku 1994 přes řeku Berounku byla v havarijním stavu. Úkolem byla náprava co nejefektivnějším a cenově nejvýhodnějším způsobem při minimálním zásahu.

Naše řešení odpovídá původnímu urbanisticko-architektonickému záměru a konstrukčnímu principu vzdušné krajinné lávky asymetricky zavěšené z jediného jednoduchého pylonu na pravém břehu Berounky. Zároveň jsme zachovali urbanistické

souvislosti včetně navazujících pěších a cyklistických tras na obou předpolích lávky. Po nutných tvarových úpravách byly využity původní podpěry mostu. Kvůli vylepšení levobřežní cyklostezky byla odstraněna dvojice konzol a lávka byla uložena v místě dřívku levobřežní opěry. Nová konstrukce zohledňuje požadovanou aktualizovanou návrhovou hladinou Q100 s volnou výškou min. 0,5m. Lávka i její předpolí poskytují volnou šířku průchozího prostoru min. 3800 mm.

Osa lávky je půdorysně přímá a vede v ose lávky původní, demontované. Nová konstrukce plně využívá původní základy. Niveleta mostovky je mírně upravena oproti niveletě původní, aby odpovídala požadavkům na hladinu stoleté vody. Lávka je zavěšena obdobně jako původní na jednom excentricky umístěném jednoduchém pylonu na povodňové straně, nový pylon je vyšší než původní.

AUTORSKÁ ZPRÁVA

FOOTBRIDGE IN RADOTÍN

The original concrete-steel suspension footbridge over the Berounka River from 1994 was in a state of disrepair. The task was to remedy the situation in the most efficient and cost-effective way with minimal intervention.

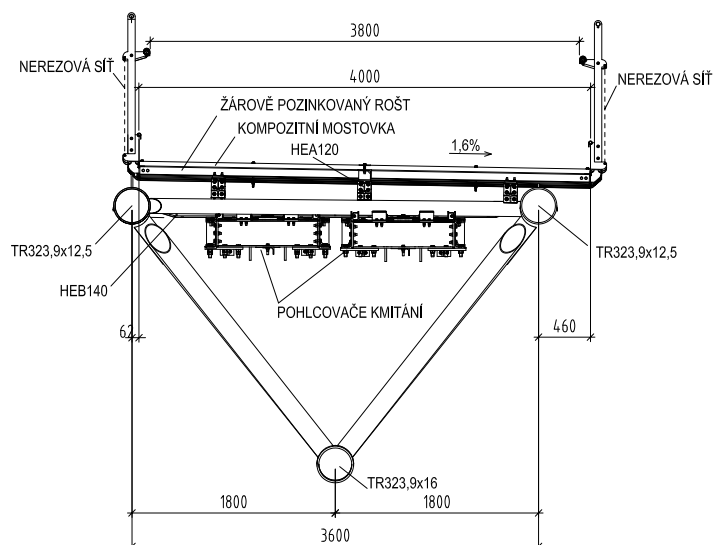
Our solution corresponds to the original urban-architectural plan and construction principle of an airy landscape bridge suspended asymmetrically from the only single-stemmed pylon on the right bank of Berounka. At the same time, we have preserved the urban connections, including

connecting pedestrian and bicycle routes on both forecourts of the footbridge. The original supports of the bridge were used after the necessary shape adjustments. Due to the improvement of the left bank cycle path, a pair of cantilevers was removed, and the footbridge was installed in the place of the stem of the left bank abutment. The new construction considers the required updated design water level Q100 with a minimum clearance of 0.5m. The footbridge and its forecourts provide a clear width of the passage space of at least 3800 mm.

The axis of the footbridge is straight in plan and runs along the axis of the original, dismantled footbridge. The new construction makes full use of the original foundations. The level of the bridge deck is slightly adjusted compared to the original level to meet the requirements for the hundred-year water level. The footbridge is suspended similarly to the original on one eccentrically placed single-shaft pylon on the downstream side, the new pylon is higher than the original.

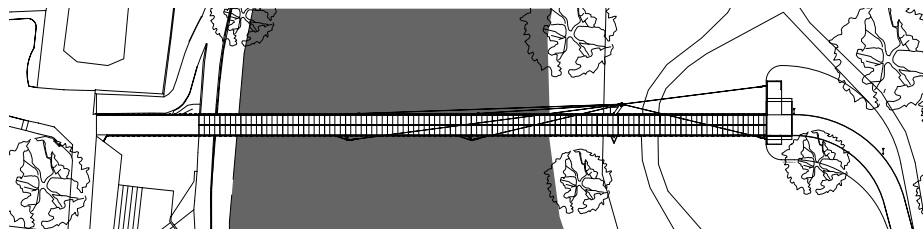
ARCHITECT'S REPORT

STAVBA DETAIL 4/2023

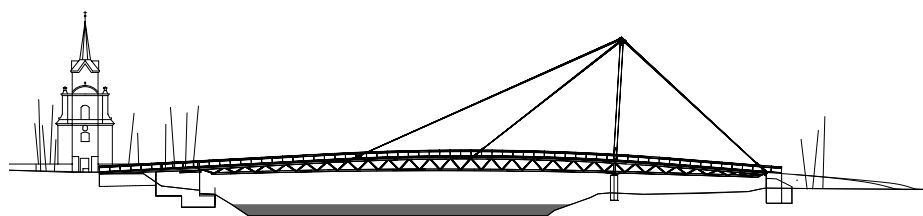


STAVBA DETAIL

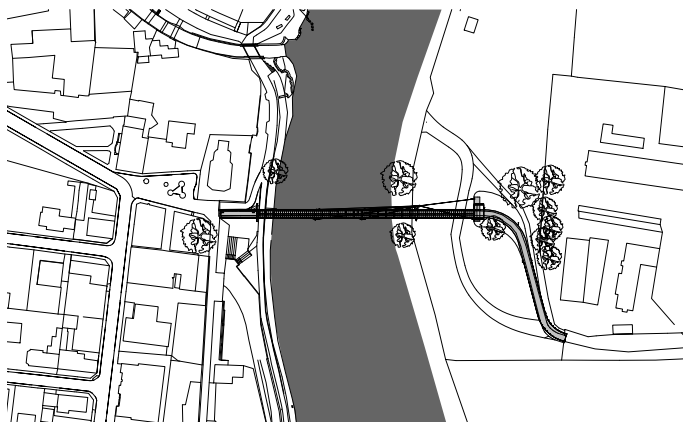
Místo stavby / Location: Praha-Radotín
 Autoři / Authors: Josef Pleskot, Vladimír Janata
 Spoluautoři / Co-authors: David Ambros a Zdeněk Rudolf / AP atelier, Jiří Lahodný, Jan Pecina / EXCON, Vojtěch Hruška, Milan Petřík, Michal Drahorád / Mott MacDonald CZ
 Rozměry / Proportions: délka přemostění 41,65 m, délka most 59,05 m, délka nosné konstrukce 52,30 m, rozpětí polí 5,0 m + 43,6 m + 3,5 m, šikmost mostu 90,0°, volná šířka mostu 3,0 m, šířka mostu 3,63–6,80 m, výška mostu nad terénem 5,50 m (nad levým pásem dálnice D10), 6,60 m (max. nad pravým pásem), stavební výška 0,350 m, plocha nosné konstrukce 190,30 m²
 Projekt / Design phase: 2021
 Realizace / Implementation: 2023
 Foto: Tomáš Souček



Půdorys



Řez



Situace



Přes Jizeru

Lávka
Mladá Boleslav
 AP atelier

Trasu pěšího a cyklistického přemostění Jizery vážeme k trasám starších cest, které jsou v terénu stále velmi patrné. Také zohledňujeme možnosti využití již existujících břehových staveb (podpor a náspů) tak, aby velkým vodám Jizery nebyly stavěny další bariéry a aby se nové přemostění spíše přimklo k již existujícím stavbám na obou březích, než aby s menší logikou návazností dominovalo samostatně. V souboru těchto

rozhodnutí spatřujeme ohleduplný způsob stavění.

Navržená trasa zohledňuje plánovanou budoucí úpravu železniční tratě. Samotný tvar lávky vychází z příčného profilu řeky a jejích břehů, ale i z podnětné inspirace stávajícího železničního mostu. Ve výsledném tvaru tak vznikl nesymetrický obloukový most nové generace, jehož zásadními nosnými prvky jsou soustavy velmi subtilních dvojic tažených táhel a tlačných

trubek uspořádaných do síťové soustavy ztužující nosné oblouky. Konstrukce zpřeměťňuje nejméně sto padesát let vývoje ocelových mostů. Výsledný tvar lávky (jakýsi mamutí kel) je velmi lapidární a také snadno zapamatovatelný. Pohyb po ní je příjemný a ladný. Kamenný amfiteátr v předpolí na Krásné Louce umožní rozvinout i společenskou a rekreační funkci místa.

AUTORSKÁ ZPRÁVA

FOOTBRIDGE IN MLADÁ BOLESLAV

We link the route of the Jizera pedestrian and bicycle bridge to the routes of older roads, which are still very visible in the terrain. We also consider the possibilities of using the already existing bank structures (supports and embankments) so that no additional barriers are built to the large waters of the Jizera and that the new bridging is more likely attached to the already existing structures on both banks, rather than dominating independently with less logic of continuity. In the set of

these decisions, we see an attentive way of construction.

The proposed route looks at the planned future modification of the railway line. The shape of the footbridge is based on the transverse profile of the river and its banks, but also on the stimulating inspiration of the existing railway bridge. The result is an asymmetric arched bridge of the new generation, the essential supporting elements of which are systems of very subtle pairs of drawn rods and pushed pipes arranged in

a network system that stiffens the supporting arches.

The construction embodies least one hundred and fifty years of steel bridge development. The resulting shape of the bridge (a sort of mammoth tusk) is very lapidary and easy to remember. Movement along it is pleasant and graceful. The stone amphitheatre in the forecourt of Krásná Louka will enable the development of the social and recreational function of the place.

ARCHITECT'S REPORT

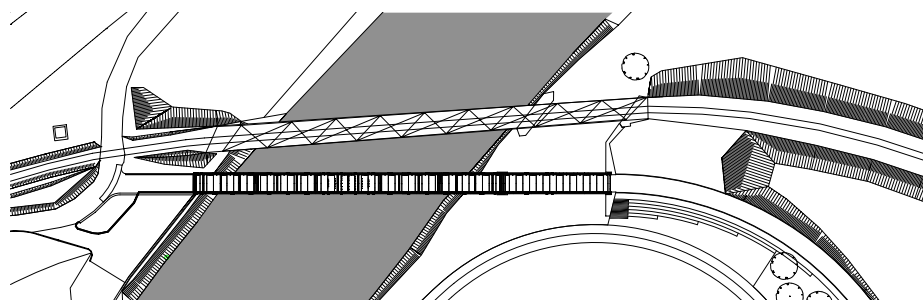
STAVBA DETAIL 4/2023



STAVBA DETAIL

Místo stavby / Location: Mladá Boleslav
 Autoři / Authors: Josef Pleskot, Vladimír Janata
 Spoluautoři / Co-authors: David Ambros, Zdeněk Rudolf / AP atelier, Petr Kyzlík, Dalibor Gregor / EXCON, Petr Nehasil, Michal Mandík / Mott MacDonald CZ
 Rozměry / Dimensions: pravá konstrukce rozpětí 68,4 m, levá 23,68 m, osová vzdálenost příhradových nosníků 4350 mm, světlá šířka mezi nosnými konstrukcemi 4000 mm a mezi madly 3735 mm
 Projekt / Design phase: 2019–2021
 Realizace / Implementation: 2023
 Foto: Tomáš Souček

Podélný řez



Půdorys



Situace

Lávka
Mnichovo Hradiště
AP atelier

Místo stavby / Location: Mnichovo Hradiště
Autoři / Authors: Josef Pleskot, Vladimír Janata
Spoluautoři / Co-authors: David Ambros, Zdeněk Rudolf / AP atelier, Dalibor Gregor a Petr Kubiš / EXCON, Milan Petřík a Michal Drahorád / Mott MacDonald CZ
Rozměry / Proportions: délka přemostění 41,65 m, délka mostu 59,05 m, délka nosné konstrukce 52,30 m, rozpětí polí 0 5,0 m + 43,6 m + 3,5 m, šikmost mostu 90,0°, volná šířka mostu 3,0 m, šířka mostu 3,63–6,80 m, výška mostu nad terénem 5,50 m (nad levým pásem dálnice D10), 6,60 m (max. nad pravým pásem), stavební výška 0,350 m, plocha nosné konstrukce 190,30 m²
Projekt / Design phase: 2021
Realizace / Implementation: 2023
Foto: Tomáš Souček



Přes dálnici

Pěší a cyklistická lávka překleneje rýhu dálnice D10 takovým způsobem, aby oba břehy byly spojeny v ose přetnuté Husovy aleje. Cílem bylo také co nejpřirozeněji propojit původní výškové úrovně obou břehů a aby žádné konstrukční prvky lávky neovlivnily stanovený průjezdný profil dálnice. Dalším sledovaným návrhovým kritériem byla co nejméně náročná proveditelnost s ohledem na minimalizaci omezení provozu dopravní cesty. Lávku tvoří ocelová konstrukce, na místě smontovaná

z mnoha lehkých prvků pomocí jednoduchých systémových spojů. Jejími hlavními charakteristickými elementy jsou dva asymetrické, od sebe půdorysně i výškově odkloněné oblouky. Z pohledu cestujících po dálnici upoutává svojí subtilností a minimem diagonálních prvků. Z pohledu chodců a cyklistů evokuje abstraktní podobu úvozdové cesty. Lávka by měla být dokončena do konce roku 2023.

AUTORSKÁ ZPRÁVA

FOOTBRIDGE IN MNICHOVO HRADIŠTĚ

This pedestrian and bicycle bridge spans the channel of the D10 highway so that both banks are connected in the axis of the interrupted Hus linden alley. The goal was also to connect the original height levels of both banks as naturally as possible, and that no structural elements of the footbridge would affect the determined traffic profile of the highway. Another followed criterion of the design was the least demanding feasibility with respect to the minimization of traffic restrictions. The footbridge consists of a steel

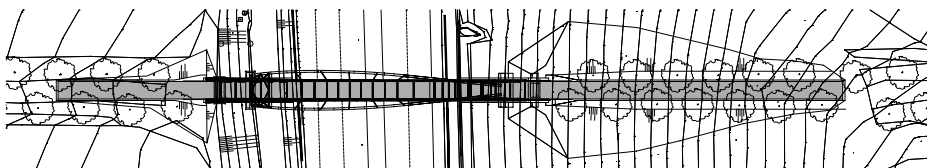
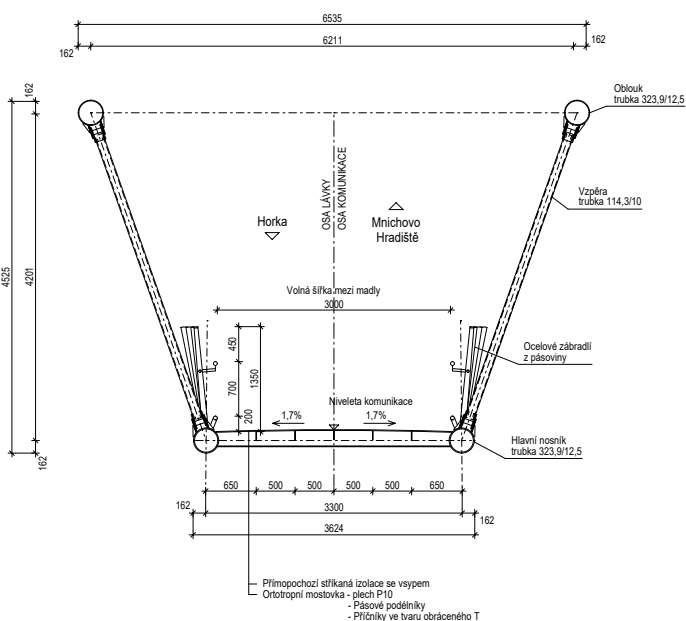
structure assembled on site from many light elements using simple system connections. Its main characteristic elements are two asymmetrical arches, which are deviated from each other in terms of plan and height. In the eyes of passengers on the highway, the footbridge attracts attention with its subtlety and minimal diagonal elements. From the perspective of pedestrians and cyclists, it evokes the abstract form of a sunken lane. The footbridge should be completed by the end of 2023.

ARCHITECT'S REPORT

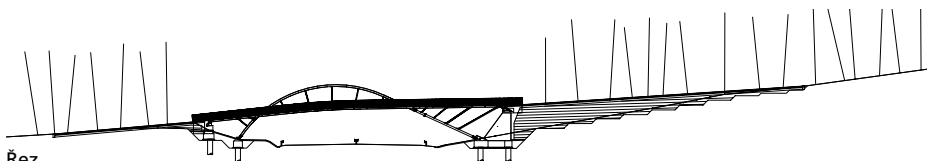
STAVBA DETAIL 4/2023



Vzorový příčný řez



Půdorys



Řez

STAVBA
DETAIL

Pozitivní interakce architekta a statika při koncepčním návrhu lávek

V roce 2023 byly zprovozněny čtyři lávky pro pěší a cyklisty, které demonstrují pozitivní interakci architekta a statika při koncepčním návrhu. Východiskem pro vzájemnou spolupráci s architektem Pleskotem byla lávka v Písku z roku 2019, kde jsme společně našli některá nová řešení v mostním stavitelství. Ta pak byla rozvinuta a rozšířena právě v projektech lávek postavených v tomto roce.



Asymetrická visutá lávka v Písku

foto: Tomáš Malý



Lávka Vítkovice, pohled na vysokou pec z dronu

foto: Tomáš Bajar

LÁVKA V PÍSKU PŘES ŘEKU OTAVU

Jako podklad pro návrh lávky jsem dostal od architekta Pleskotského skicu dvou samostatných zavěšených lávek, sbíhajících se pod úhlem 45° nad společným pilířem poblíž levého břehu řeky Otavy. Význam dispozičního umístění lávek jsem plně pochopil až po jejich realizaci. Pravá lávka poskytuje při chůzi nádherný výhled na kostel sv. Václava a levá na kultovní vrch Hradiště.

Přáním architekta bylo minimalizovat na straně Hradiště výšku pylonů. To nemohl splnit koncept zavěšené lávky, a proto jsme zvolili asymetrickou visutou lávku délky 81,7 m s trojbokou příhradovou konstrukcí a ortotropní mostovkou. Pylony vykloněné vně lávky odlehčily pocit chodců, umožnily jednoduché detaily kotvení závěsů přímo do horního pasu konstrukce a zároveň zvýšily příčnou tuhost lávky. Inovativním prvkem je také kloubové uložení pylonů nad pilířem přímo na konstrukci lávky, což zvýšilo její tuhost a zjednodušilo uložení lávky nad pilířem. Aby byly na vrcholu pylonu sjednoceny

koncovky táhel směřujících k opěře a nosných lan, bylo u lan zvoleno zakončení přes koncovku se závitkem a napínací sestavu táhel. To se ukázalo jako nanejvýš vhodné řešení pro rektifikaci lan a umožnilo tenzometrické měření sil. Vyklonění pylonů kotvených přímo do konstrukce, zakončení lan konstrukčním systémem táhel a další konstrukční prvky zde vyvinuté jsme pak využili i v dalších návrzích lávek.

LÁVKA V DOLNÍ OBLASTI VÍTKOVICE PŘES VLEČKU A ŘEKU OSTRAVICI

Po rekonstrukci plynojemu na multifunkční halu Gong a nástavbě na vysoké peci Bolt Tower jsme měli příležitost podílet se na další stavbě, která přispěla ke kultivaci oblasti.

Dvě přímá, sousedá ramena lávky v Dolní oblasti Vítkovic jsou zavěšena na společném pylonu vetknutém na střední opěře, na které se obě ramena sbíhají. Lávku charakterizuje zejména architektem navržený originální tvar nivelety a umístění směrem k vysoké peci.

Rameno nad vlečkou délky 68,3 m má logicky s ohledem na průřezný profil vydatý (konkávní) tvar, který plynule přechází v opačný (konvexní) oblouk ramena délky 84,3 m nad řekou Ostravicí. Tvar nivelety vedl k lávce s příhradovými parapetními nosníky a dolní ortotropní mostovkou. Tuhost společného pylonu v podélném směru byla zvolena tak, aby nedocházelo k výraznému vzájemnému ovlivňování ramen při asymetrických zatíženích a také aby případné kmitání jednoho z ramen nebudilo kmitání ramene druhého. S ohledem na lokalitu nebyl žádný omezující požadavek na jeho výšku. Dvojice nárožníků pylonu trojúhelníkového tvaru jsou opět vykloněny vně osy lávky. Tím bylo dosaženo odlehčení pro chodce, zvýšení příčné tuhosti a jednoduchých detailů kotvení přímo do spodních pasů bez použití konzol. Tvar příčného ztužení pylonu zajistil nerušený pohled na vysokou pec jak při pohybu po lávce, tak při pohledu z dronu skrz ztužidlo romboického tvaru. Lana jsme opět zakončili konstrukčním systémem rektifikovatelných táhel.



Lávka Radotín

foto: Vladimír Janata



Lávka Mnichovo Hradiště

foto: archiv autora



Lávka Mladá Boleslav

foto: Tomáš Malý



Lávka Mladá Boleslav, kotvení prvků do spodního pasu

LÁVKA V RADOTÍNĚ PŘES ŘEKU BEROUNKU

V Radotíně jsme nahrazovali původní zavěšenou betonovou lávku z roku 1994. Umístění původní lávky bylo podle zkušeností všech zúčastněných optimální, takže nová, 110m dlouhá lávka byla postavena nad řekou Berouňkou na upravené původní spodní stavbě. Nosná konstrukce je obdobně jako v Písku příhradová trojboká s proměnnou konstrukční výškou. S ohledem na množství inženýrských sítí pod mostovkou byla zvolena odnímatelná kompozitní mostovka uložená na žárově zinkovaném roštu.

Přání architekta Pleskots navrhnutí konstrukci zavěšenou na dvou dvojicích lan na jednodřívovém asymetrickém pylonu (lávka je vlastně plachetnicí levitující nad řekou) přineslo zajímavé a překvapivě skvěle funkční řešení. Pylon z jedné trubky vysoký 24m je nad pilířem uložen na povodní straně opět na horním pasu mostovky kloubově ve směru osy lávky a je ve vrcholu 2m vykloněný vně lávky. Lana jsou

kotvena, opět přes konstrukční systém táhel, na povodní straně přímo do pasu mostovky, na návodní do příhradové konzoly 1,4m osově od pasu. Geometrie pylonu, lan a jejich předpětí zajišťují stabilní polohu vrcholu pylonu v příčném směru při vertikálním zatěžování mostovky. Uložení pylonu na horní pas konstrukce nad posuvným ložiskem na pilíři zvyšuje tuhost konstrukce v podélném a příčném směru oproti variantě kotvení pylonu přímo do pilíře. Jedinou nevýhodou jednodřívového pylonu je nutnost většího rozkročení lan směřujících do zbraslavské opěry a tím větší náklady na její rozšíření.

LÁVKA V MLADÉ BOESLAVI PŘES ŘEKU JIZERU

Lávku o dvou polích umístil architekt Pleskot poblíž konstrukčního centra Česana v těsné blízkosti železničního mostu. Podle jeho přání jsme navrhli lávku podobného tvaru, ovšem s použitím moderních konstrukčních prvků. Oblouk tradičního mostního

tvaru má výplňové prvky v síťovém uspořádání. Na rozdíl od standardního síťového obloukového mostu jsou s ohledem na tvar oblouku použity dvojice předpjatých táhel v kombinaci s tuhými trubkovými prvky. Díky předpjatým prvkům bylo možno konstrukci při montáži srovnat do požadovaného tvaru bez nadvyšování ve výrobě. Dolní mostovka je ortotropní. Princip kombinované síťové struktury byl vyvinut a použit ve spolupráci s architektem Kouckým v soutěži na Výtoňský most a mohl by být v budoucnu využit i v jiných mostních realizacích jako standardní konstrukční schema.

LÁVKA U MNICHOVA HRADIŠTĚ PŘES DÁLNICI

U této lávky jsme plně respektovali tvarový koncept architekta Pleskots. Z hlediska statiky jsou zajímavé svislice kloubově uložené ve směru oblouků a vetknuté ve směru kolmém, čímž zkracují vzpěrnou délku.



Lávka v Dolních Vítkovících



Lávka v Radotíně

PETR VOLF

Lávky jako pokračování cesty a posilování genia loci

V tvorbě Josefa Pleskotsa se často objevuje motiv cesty, sleduje lidské dráhy, kroky, jízdu, jejich prolínání, mísení. Architekt je pokládá za svého druhu nervová vlákna a nositelky paměti místa, jeho tajemství a aury. Nikoliv náhodou se jeho výstava v Ostravě v roce 2012 jmenovala *Na cestě* a knihu k ní vydanou uvedla Heideggerova esej *Polní cesta*, již Pleskot pokládá za iniciační text. Jedna z jeho nejprocitěnějších cest je pak lipová alej vedoucí až na vrchol mohyly památníku bitvy u Jankova z roku 1995, tedy z doby, kdy se on sám začínal pevně etablovat na předních pozicích české architektonické scény. Dotváří krajinu v blízkosti Velkého Bláníku, nechává ji rozeznít a jemně, v mollové tónině, gradovat. Památník patří nezaslouženě k poněkud opomíjeným Pleskotovým dílům, ale třicet let je dostatečně dlouhá doba, která prověřila kvalitu a nadčasovost zvolené koncepce.

K cestám se neoddělitelně vážou Pleskotovy lávky, neboť umožňují jejich plynulé pokračování tam, kde by to jinak kvůli nepřístupnému terénu nebo vodní ploše či dopravnímu koridoru nebylo možné. Lávky patří sice do rodiny mostů, ale na rozdíl od nich po nich zpravidla nejezdí automobily a vlaky, jsou určeny pro pěší nebo cyklisty a v tom spočívá jejich kouzlo vyplývající z intimity, specifického měřítka, stejně jako dynamiky používání. Lávky jsou sestrami cest, podobně jako ony jsou ostatně ženského rodu a tato skutečnost

jako by je příznivě předurčovala ve smyslu křehkosti a jisté rozmarnosti, což píše s vědomím, že může být považován – jemně řečeno – za deterministického zpátečníka. Počátky lávek Josefa Pleskotsa můžeme objevit nejenom v první látce přes Berounku v Radotíně (1995), ale také například v cestě z Opyše do Jeleního příkopu na severním předpolí Pražského hradu, kde nástup dobrodružné poutě umožňuje soustava krátkých ocelových lávek položených přes kamenné zpevňující valy podpírající terasy nad Chotkovou zátáčkou, přičemž samotná trasa vede přes dřevěné chodníky usazené do strmého svahu (1997) a pokračuje příkopem až do průchodu valem Prašného mostu představovaného známým tunelem. Jedná se o esenci uvažování Josefa Pleskotsa ve smyslu zabydlování určité lokality a posilování jejího genia loci, aniž by to působilo jakkoliv násilně nebo pateticky. V tomto kontextu můžeme bez rozpaků dokonce hovořit o zemním umění neboli land-artu, jehož půvab spočívá v tom, že jej musíme najít, postupně objevit a osvojit si jej v opakovaném kontaktu. To, co je zdánlivě neviditelné, se vyjevuje postupně, ale o to naléhavěji. Do podobné kategorie patří i Pleskotovy úpravy břehů řeky Loučné v Litomyšli z počátku jednadvacátého století, kde se mu podařilo v rámci protipovodňových opatření zpřístupnit říční břehy a obyvatelům města umožnit bezprostřední kontakt s hladinou. Vytvořil novou typologii

veřejného prostranství, „pobytovou lávku“, která sehrává roli nového veřejného prostoru a místa setkávání.

V letošním roce došlo k málo vídané situaci, neboť podle návrhu architekta Josefa Pleskotsa a statika Vladimíra Janaty (oba jsou vedeni jako rovnocenní autoři) byly uvedeny do provozu hned čtyři lávky. Jde o výkon, k němuž budeme v našem prostředí jen těžko hledat srovnatelný protějšek. Když k nim připočteme ještě jejich lávku Dagmar Šimkové přes řeku Otavu v Písku, která byla odevzdána k užívání na podzim roku 2018, tak během pěti let zvládli uskutečnit hned pětici vesměs ambiciózních staveb, přičemž každá reagovala na odlišnou situaci a přizpůsobovala urbanistické a konstrukční řešení. Jsou roztroušené po středních Čechách, ale jednu najdeme i na severní Moravě, současně pak platí, že každá lávka má vlastní charakter, každá má svůj příběh, a je znát, že nejsou dělané na jistotu. Je do nich vtělena lehkost a z ní vyplývající elegance, díky níž se překonávání řeky (Berounka v Radotíně, Jizera v Mladé Boleslavi) nebo řeky a železnice (Ostravice a Ostrava) či dálnice (D10 u Mnichova Hradiště) stává zážitkem. Může to svědět k bezcílnému toulání vedenému čistě touhou radovat se z toho, co nám lávka nabízí: změnu perspektivy, úhel pohledu, který jsme dříve nemohli vnímat.

Ostravská lávka je ve své podstatě soustavou dvou samostatných lávek umožňující



Lávka v Mladé Boleslavi



Lávka v Mníchově Hradišti

pěší a cyklistické propojení „pravobřežní“ Ostravy a „levobřežní“ Dolní oblasti Vítkovice, které dosud nebylo možné a přináší rozvojový potenciál, zvláště když si uvědomíme, že v budoucnosti se zde počítá s bytovou výstavbou. Jde o překlenutí dramatického industriálního prostředí s typickou atmosférou obohacenou o průniky přírody. Směrem od Vítkovic překonává lávka kolejíště a má prohnutý nosník směrem vzhůru, druhá vede přes řeku Ostravici a její nosník je lehce prověšený, takže se navzájem doplňují a harmonizují společnou křivkou, jakousi sinusoidou. Obě se „potkávají“ na náspu pozůstalém po zrušené vlečce na takto vzniklé křižovatce, na níž se poutník může rozhodnout, kudy se vydá. Dále je pro konstrukci příznačný a nezbytný pylon ve tvaru širokého „věčka“, zabudovaný v poloze mezi řekou a železniční dráhou, kde pomocí předřiva lan fixuje a vytváří symbolickou bránu do Dolní oblasti.

Pro rukopis Pleskots a Janaty jsou charakteristické tyto ocelové vertikály nesoucí lana, uplatnili je kupříkladu jak na dvouramenné lávce v Písku, tak také v Radotíně, kde letos instalovaná lávka nahradila předchůdkyni, kterou Josef Pleskot navrhoval v první polovině devadesátých let a jejíž zavěšenou konstrukci z předpjatého betonu narušily povodně, především tisíciletá voda v roce 2002. Zatímco v Ostravě či Písku Pleskot řešil samotnou stopu přemostění, hledal ideální návaznost na stávající urbanistické souvislosti i pohledové dominanty, v Radotíně se vracel na „místo činu“ a toto trasování odpadlo. Lávka je zavěšena na excentrickém pylonu zabudovaném přímo na horní část příhradové konstrukce, což ji dodává na vizuální soudržnosti, a ještě se zvyrazňuje dojem lehkosti. Není těžké

si představit, že pylon, jenž nad mostovkou ční do výšky dvaceti čtyř metrů (od země je vysoký třicet), by mohl sloužit také jako nosič vlajkoslávy.

Další dvě letošní realizace se nicméně bez impozantních pylonů obejdou. Mladoboleslavská lávka přes Jizeru, dlouhá bezmála sto metrů, je pojata jako nesymetrický obloukový most, jehož zásadními prvky je systém dvojic tažených táhel a tlačných trubek uspořádaných do síťové soustavy. Jako by ztělesňovala půldruhého století vývoje mostních konstrukcí, což zvláště vynikne vedle souběžně vedoucího železničního mostu, vůči němuž se však svou formou nevymezuje – naopak s ním harmonizuje. Lávka je prostřednictvím kamenného amfiteátru, jenž se dá využívat k relaxaci i jako schodiště, velmi empaticky začleněna do odpočinkové části města Krásná Louka, kde pokračují aleje starých topolů, stejně jako pěší a cyklistické trasy. Na druhé straně ústí u areálu budov konstrukčního centra Škoda Auto, takže jeho zaměstnanci můžou bezpečně a smysluplně využívat i alternativní způsoby dopravy ve srovnání s tím, jakým se v práci zabývají.

Lávka u Mnichova Hradiště, která byla nad dálnicí D10 usazena na konci září 2023, je se svými téměř šedesáti metry sice nejkratší, ale ze všech děl Josefa Pleskots a Vladimíra Janaty ze své podstaty nejvíce sledovaná, spíš však periferně, nikoliv detailně: denně pod ní vysokou rychlostí projedou tisícovky aut a budou ji vnímat spíše při opakovaných návratech. Navrací to, co bylo před čtyřmi desetiletími kvůli budování rychlostní komunikace surově přerušeno, totiž přirozený kontakt obyvatelů Mnichova Hradiště a přilehlých obcí – ať už pěšky, nebo na kole – s prvními výběžky Českého

ráje. Propojuje Husovu alej, vysazenou těsně před první světovou válkou z lip, s kopcem Horka na protější straně. Ocelovou lávku architekt pojal tak, aby při jejím překonávání navozovala dojem úvozové cesty a změkčila přechod z přirozeného prostředí na technicistní konstrukci.

Nic z toho, co se vyznačuje vysokou kvalitou, nepřišlo na svět „jen tak“, ale je plodem dlouhodobé kooperace na řadě rozdílných projektů. Spolupráce architekta Josefa Pleskots se statikem Vladimírem Janatou započala na budově ČSOB v pražských Radlicích (2007), pokračovala v Dolních Vítkovicích na konverzí určujících objektů celého areálu (poznávací trasa a nástavba vysoké pece č. 1 nebo multifunkční aula Gong), ale projevila se i v tak diametrálně odlišném počínu, jakým bylo kyvadlo zavěšené v hlavní lodi akademického kostela Nejsvětějšího Salvátora v roce 2020. Mezi společnými výtvy jsou monumentální díla i relativně drobné práce vysloveně uměleckého (duchovního) zaměření. Podobně úzká, soustředěná dlouhodobá součinnost architekta a konstruktéra je spíše výjimečná, ale přináší pozoruhodné, ba unikátní výsledky, stačí si připomenout partnerství Karla Hubáčka a Zdeňka Patrmána na Ještědu a jejich dalších věžových stavbách. Hubáček vždy uznával zásadní Patrmánův podíl při zhmotňování svých vizí. Pleskot a Janata jsou sehranou dvojicí, která se navzájem inspiruje a která nepřeslupuje na místě ani nedělá úkroky: směřuje vytrvale dopředu. Lávky jsou toho dokladem. A mimochodem, kdybychom délku všech letos dokončených přemostění sečetli, dojdeme k více než čtyřem stovkám metrů, a pakliže bychom k nim připočetli i lávku píseckou, celková délka přesáhne výrazně půl kilometru.