



Lávka v ŽST Praha Smíchov je samostatnou stavbou nahrazující stávající pěší propojení mezi ulicí Nádražní a prostorem Radlické ulice.

Přesto, že je Lávka samostatnou stavbou, je její architektonické řešení provázáno hned s několika navazujícími stavbami v území. Na straně ulice Nádražní a nad kolejištěm je to především stavba „Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov“, kde je investorem Správa Železnic. Podél jižní linie jde o stavbu „Terminálu Smíchovské Nádraží“ (dále TSN), zde je investorem Magistrát hlavního města Prahy. Podél západní linie pak Lávka navazuje na stavbu „Smíchov City South“ (dále SCS) investora Sekyry Group. Na všechny výše uvedené stavby návrh Lávky určitým způsobem reflektuje a navazuje.

Základní geometrie Lávky vychází z ideového návrhu architekta Hniličky, který má na starosti i navazující území SCS. Tvarosloví nosných konstrukcí Lávky vychází z architektonického návrhu navazující stavby TSN (A69/Sudop Praha). Některé části a tvarosloví pak vychází z architektonického řešení stavby „Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov“ (Sudop Praha).

Lávka, přibližně trojúhelníkového tvaru, je ve východní části propojena s ulicí Nádražní prostorným schodištěm doplněnou trojicí eskalátorů. Pro bezbariérové propojení je zde pak umístěn i výtah. Ten navíc propojuje nejen obě zmíněné úrovně, ale umožňuje i přístup na 1.nástupiště. Na 1.nástupiště je navíc možný i přístup z prostoru schodiště.

Na Lávku je z jižní strany umožněn i přístup z 2.-4.nástupiště, a to vždy pomocí schodiště a jednoho eskalátoru. Schodiště je zde především pro pohyb směrem dolů, pro přístup na nástupiště. Eskalátor pak směrem nahoru, z nástupiště na Lávku. Pro bezbariérový přístup jsou mezi nástupišti a Lávkou umístěny výtahy. Jižní linie, v úrovni Lávky, je ukončena dočasným skleněnými zábradlím. S dostavbou „TSN“ dojde k odstranění zábradlí a k propojení pochozích ploch obou staveb.

Severní strana Lávky je lemována betonovým zábradlím s pemrlovaným povrchem, které je v horní části zakončeno kovovým madlem s liniovým svítidlem. Betonové zábradlí s madlem lemuje i severní stranu schodiště vedoucího do Nádražní ulice. Betonové zábradlí v severozápadní části plynule navazuje na linii zábradlí vedoucí z SCS.

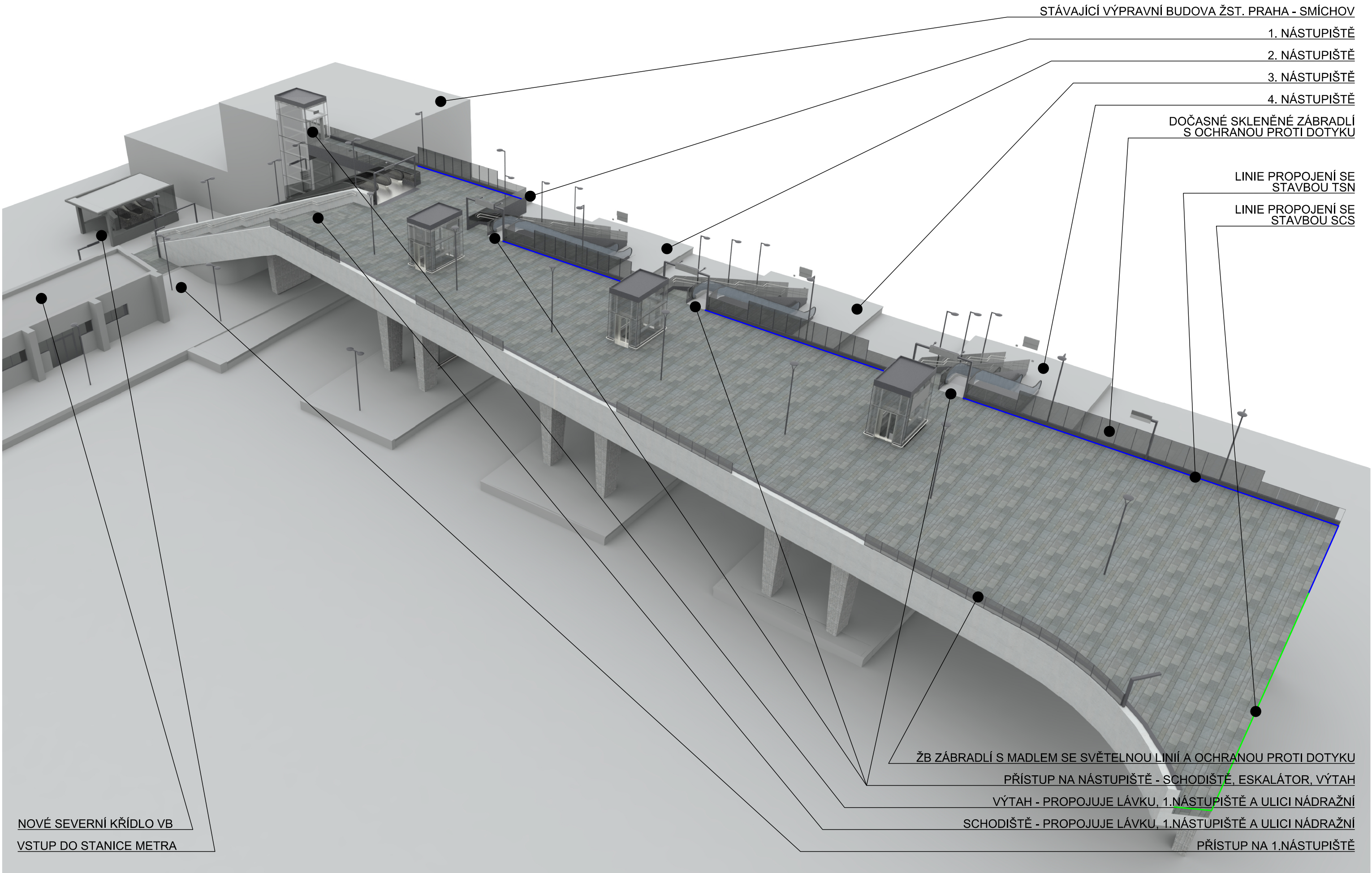
Západní linie Lávky navazuje pochozím povrchem na stavbu SCS a TSN.

Nosná konstrukce Lávky, která geometricky vychází z návrhu navazujícího terminálu TSN, je řešena jako železobetonová monolitická konstrukce. Sloupy, které lávku podepírají, jsou obdélníkového průřezu s kónickým tvarem. Na sloupy jsou nasazeny průvlaky, které geometricky na sloupy navazují. Průvlaky jsou na severní straně ukončeny s poslední podporou a nezasahují ke kraji lávky a nechávají tak vyniknout křivce ŽB zábradlí. Na jižní straně jdou průvlaky až na hranici konstrukce. Průvlaky zde budou pohledově pokračovat navazující konstrukci přemostění stavby TSN.

Všechny stavby v území jsou pak koordinovány z hlediska materiálového řešení povrchů, použitých prvků mobiliáře, prvků osvětlení, atd..

Záměrem je, aby tato část území, po dokončení všech staveb, působila jednotným, celistvým dojmem bez vyznačení hranic odlišných investorů.







LINIE PROPOJENÍ SE  
STAVBOU SCS

LINIE PROPOJENÍ SE  
STAVBOU TSN

ŽB ZÁBRADLÍ S MADLEM SE SVĚTELNOU LINIÍ  
A OCHRANOU PROTI DOTYKU

VSTUP DO STANICE METRA  
NOVÉ SEVERNÍ KŘÍDLO VB

DOČASNÉ SKLENĚNÉ ZÁBRADLÍ  
S OCHRANOU PROTI DOTYKU

4. NÁSTUPIŠTĚ

3. NÁSTUPIŠTĚ

PŘÍSTUP NA NÁSTUPIŠTĚ - SCHODIŠTĚ, ESKALÁTOR, VÝTAH

2. NÁSTUPIŠTĚ

SCHODIŠTĚ - PROPOJUJE LÁVKU, 1.NÁSTUPIŠTĚ A ULICI NÁDRAŽNÍ

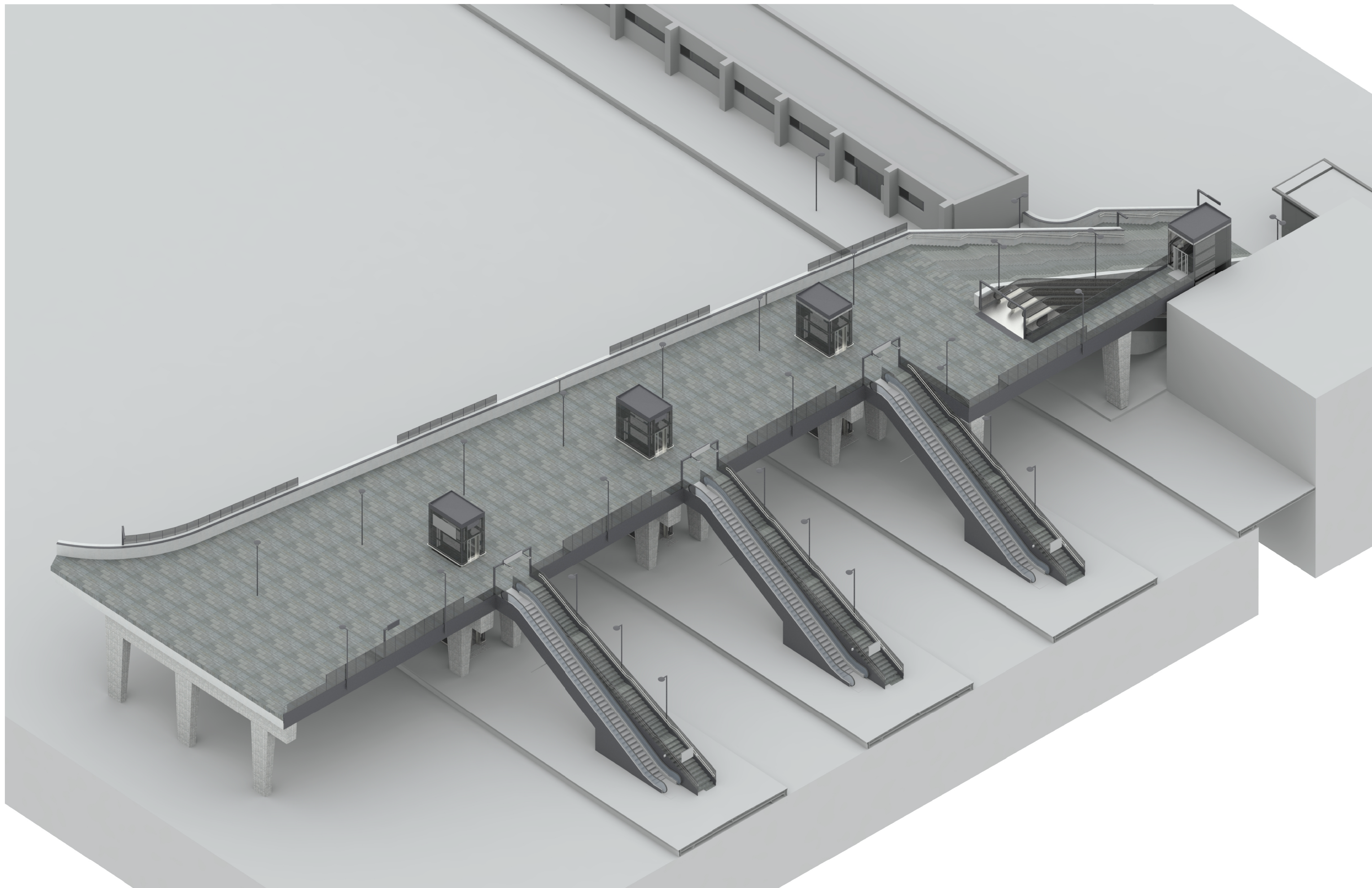
VÝTAH - PROPOJUJE LÁVKU, 1.NÁSTUPIŠTĚ A ULICI NÁDRAŽNÍ

PŘÍSTUP NA 1.NÁSTUPIŠTĚ

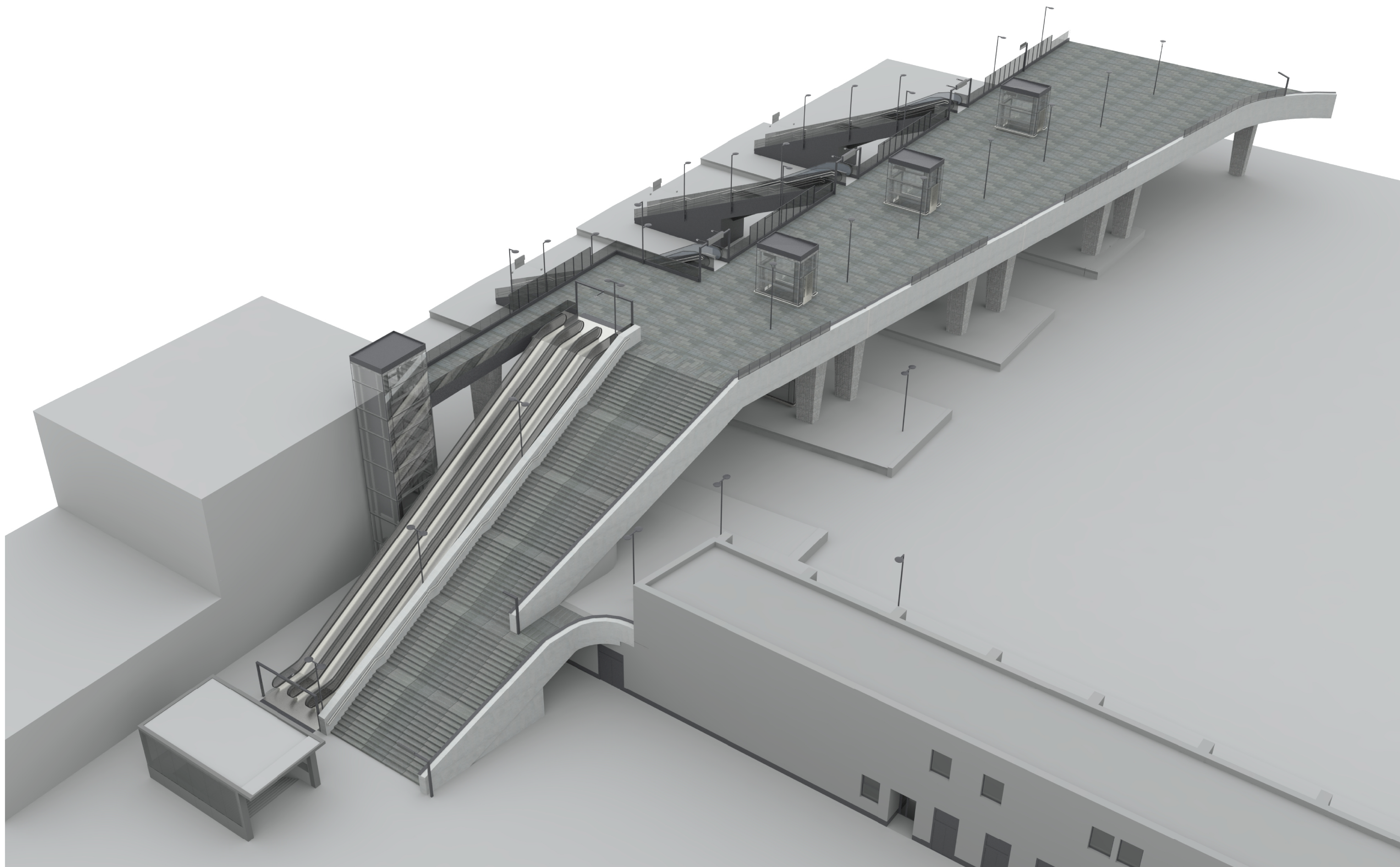
1. NÁSTUPIŠTĚ

STÁVAJÍCÍ VÝPRAVNÍ BUDOVA ŽST. PRAHA - SMÍCHOV

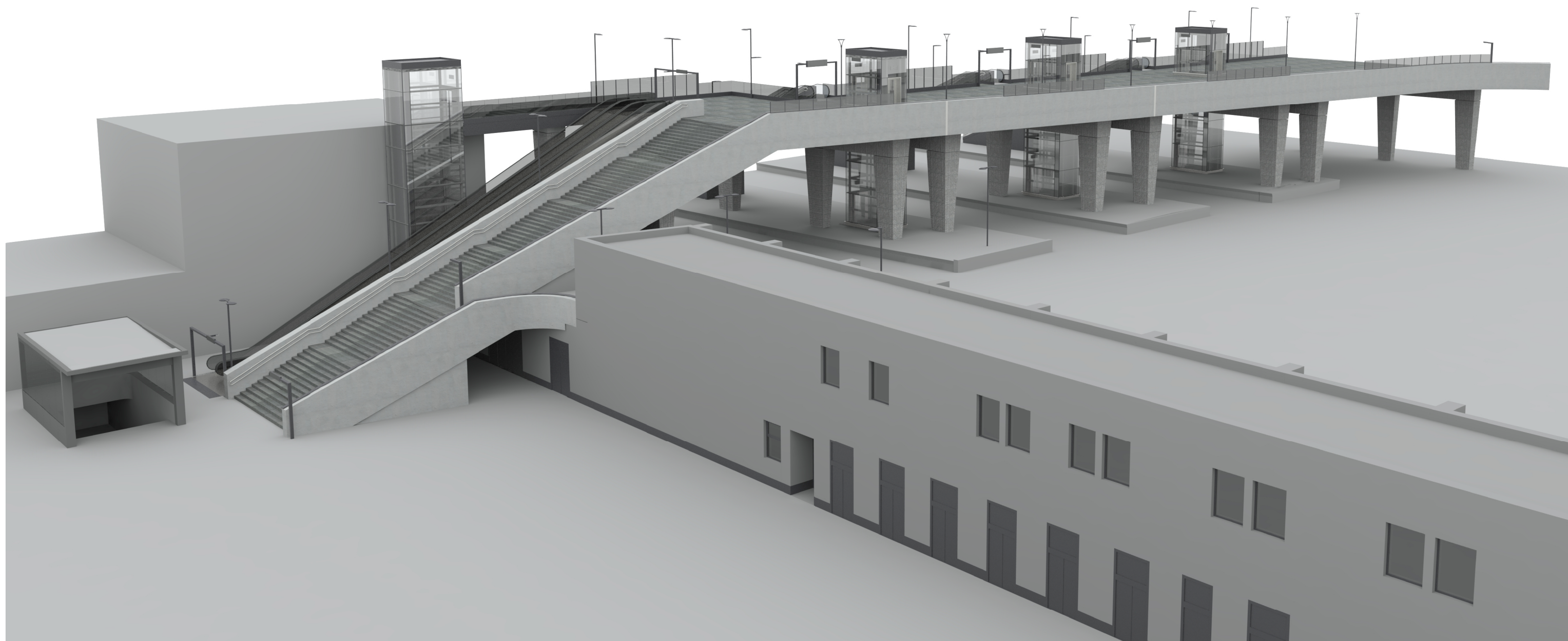




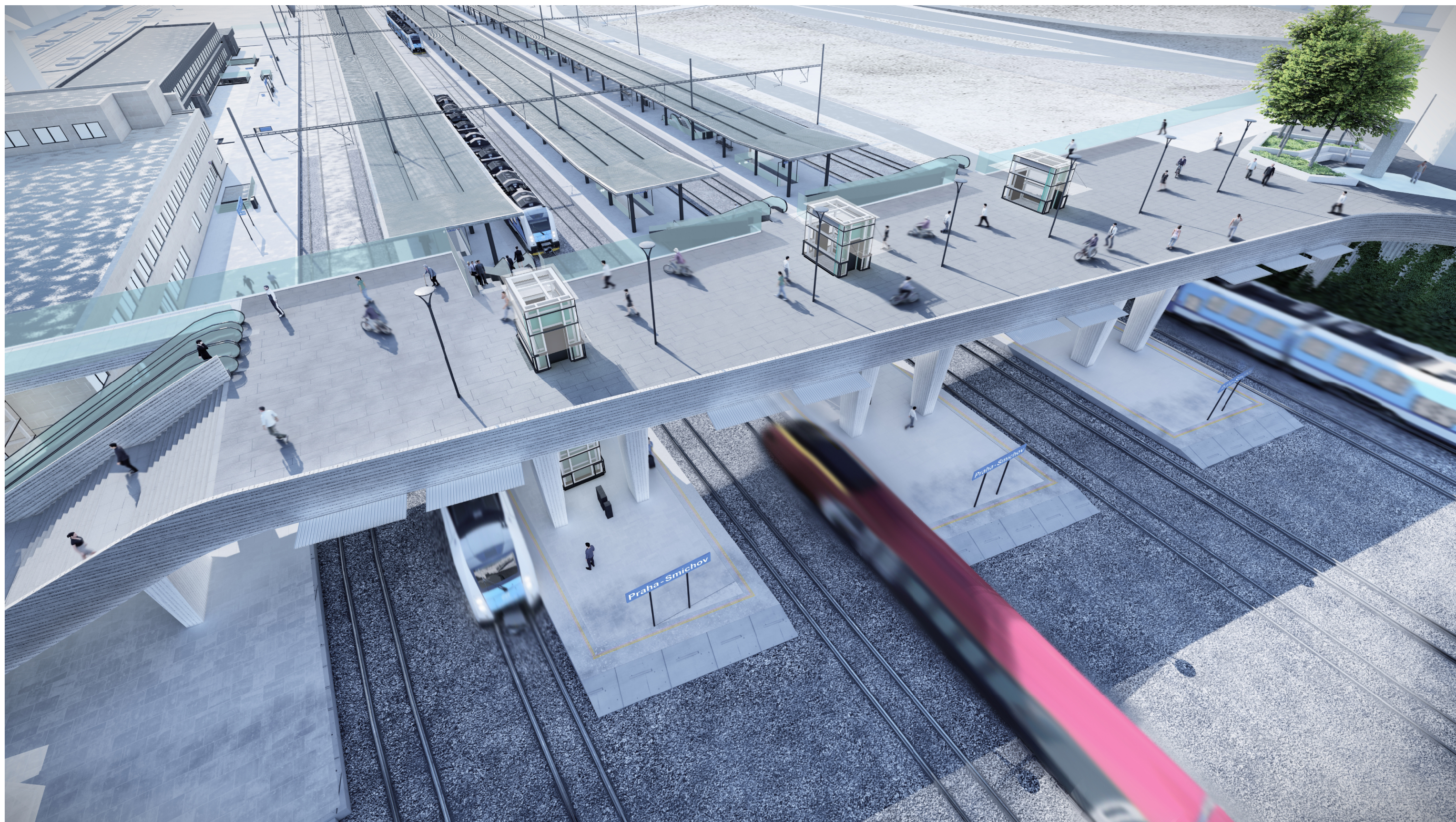




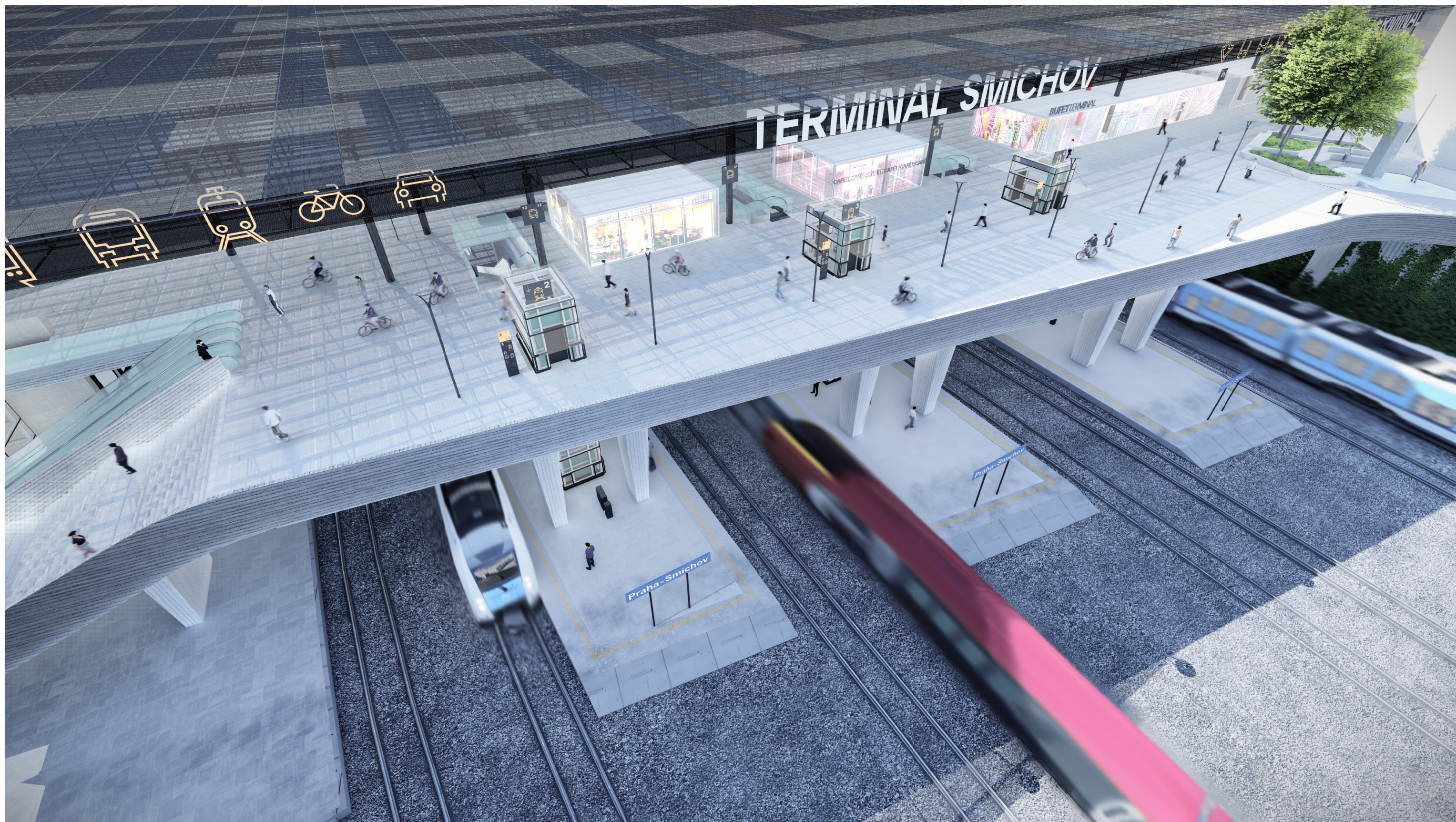










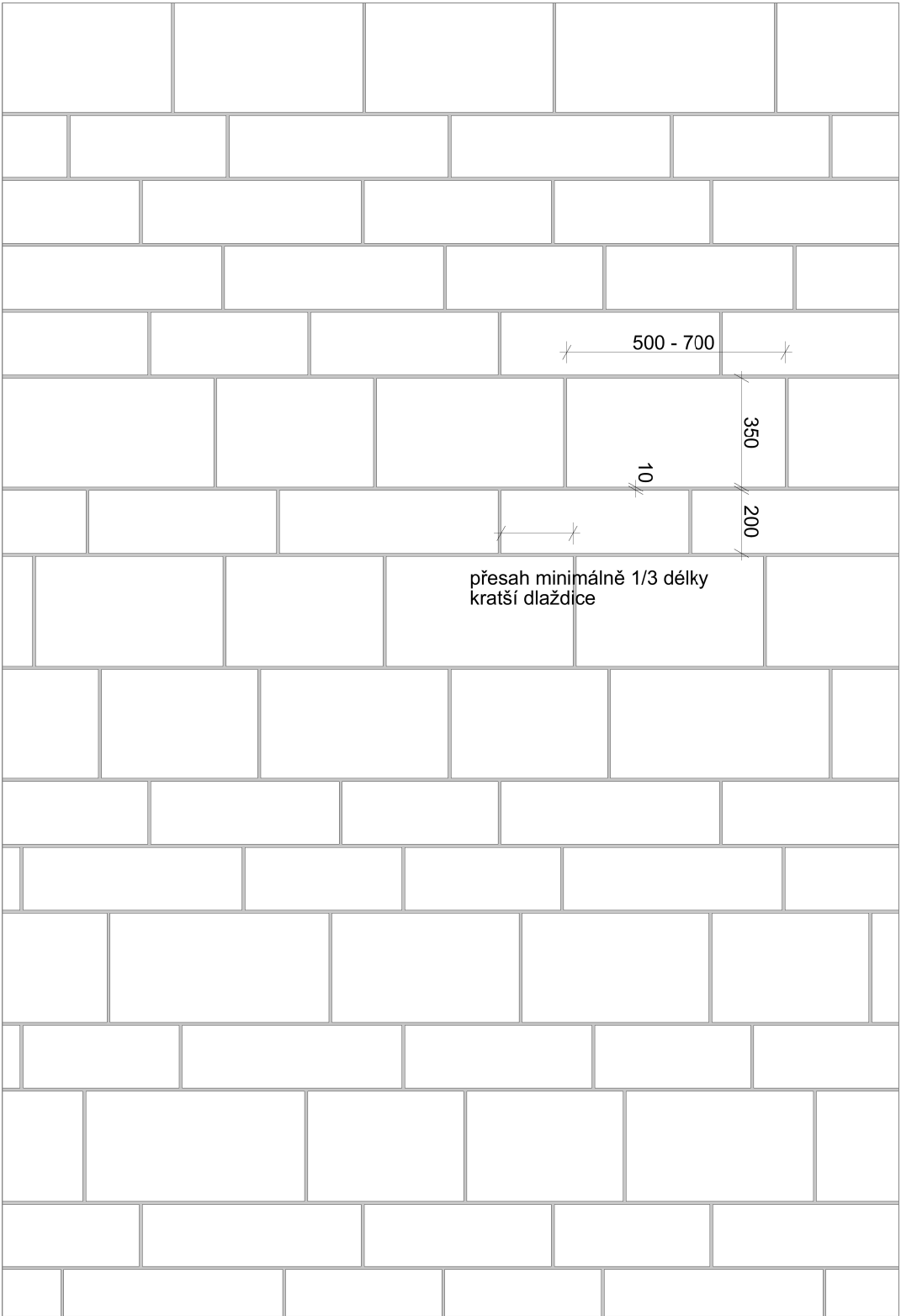








## Kamenná dlažba



Kamenná dlažba na lávce bude totožná s dlažbou na pěší zóně Kampusu České spořitelny. Je nutná koordinace obou projektů ve všech projekčních a stavebních fázích.

Na dlažbu budou použity řezané žulové kameny. Spárořez tvoří kameny o šířce 350 nebo 200 mm. Jsou skládány do pásů, které jsou nepravidelně namíchány. Sousedící kameny se musí vždy překrývat minimálně o 1/3 délky kratší dlaždice. Délka jednotlivých kamennů může být různá v rozmezí 500 až 700 mm. Tímto způsobem budou minimalizovány odřezky při výrobě. Tloušťka spar mezi jednotlivými kameny je 10 mm. Více viz. připojené schéma.

Tloušťka dlažby musí být adekvátní předpokládanému zatížení, aby nedošlo k popraskání či vylamování kamenů. Stejně tak kladecí podloží musí mít odpovídající únosnost.

Povrch dlažby musí splňovat protiskluzné požadavky. Předpokládá se použití tryskaného povrchu.

Barevnost dlažby bude vyspecifikována na základě vzorkování. Předpokládá se použití světle šedých a béžových odstínů jako je například dlažba na Havlíčkově náměstí v Havlíčkově Brodě (viz. obrázky).