

ŽELEZNIČNÍ MOSTY POD VYŠEHRÁDEM

Slovní hodnocení konceptů

KONCEPT ČÍSLO 2

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Méně vhodné řešení nástupišť, nástupních hran a kolejového uspořádání zastávky Výtoň s neoddělenou nenástupní hranou jednoho z nástupišť a vzdálenějším umístěním ostrovního nástupiště v oblouku znamená horší přestupní vazby MHD. V místě zastávky nenavazuje na navržené řešení GPK – důsledek uspořádání mostu 3+0 a nutnosti odsunutí nástupiště. Vhodně je řešena cyklo i pěší doprava směrem na Smíchov i Výtoň, která bezbariérově úroveň navazuje na uliční síť. Chybí přímé propojení mezi nástupištěm a lávkou.

ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Z architektonického pohledu příliš robustní konstrukce, která v daném místě nepůsobí příliš městotvorně. Diskutabilní je v pohledech na most také provedení šikmých lávek. Urbanisticky příliš nezhodnocuje širší území, kterému zůstává charakter železničního propojení a je tedy nutné dopracovat a zobrazit řešení předmostí v celém řešeném území. Pozitivně je vnímána snaha o využití současné konstrukce mostu, kterou navrhuje přesunout o dva bloky severněji, kde ale z dopravního a urbanistického pohledu nepůsobí příliš přesvědčivě.

BUDOUCÍ PROVOZ

Standardní a funkční řešení bezstykové koleje – kolejové lože. Kolejové lože s antivibrační rohoží snižuje hluk, což je vnímáno pozitivně. Funkční a robustní konstrukce s dobrou bezpečností provozu při mimořádné situaci je hodnoceno velmi pozitivně. Tříkolejové uspořádání na jedné mostní konstrukci může být méně vhodné pro údržbu při výlukách. Celkově působí řešení z pohledu budoucího provozu velmi vhodně s částečnou výhradou výše.

TECHNICKÉ PARAMETRY

Trojice shodných mostních konstrukcí s výhodou opakovatelnosti prvků je předpokladem jednodušší stavební realizace i jednodušší následné údržby. Standardní a prověřené konstrukční detaily jsou taktéž předpokladem nízkých nároků na údržbu. Trám s vyztuženým obloukem je ověřené a efektivní technické řešení. Využité stávající pilíře mají nový úložný práh.

OMEZENÍ BĚHEM VÝSTAVBY

Jedna konstrukce se třemi kolejemi s variantou využití posunuté stávající konstrukce mostu, kdy je nickolejný stav po relativně krátkou dobu a je tedy výhodnější, než ostatní koncepty v uspořádání 3+0.