

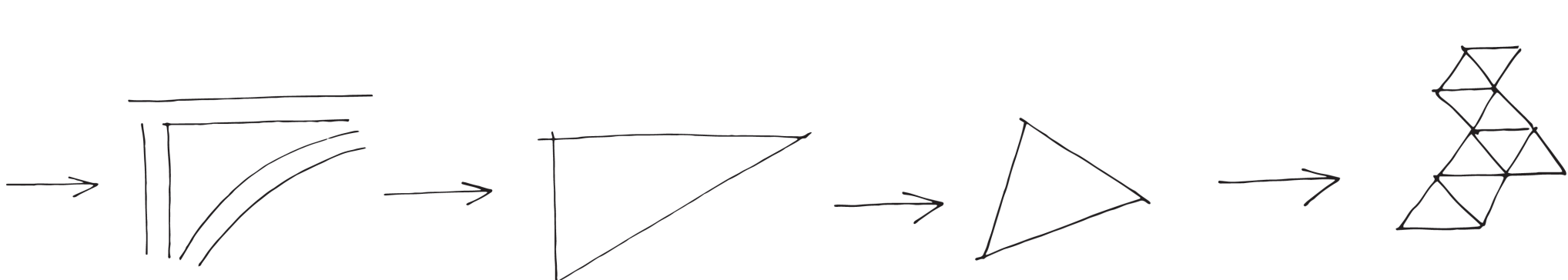


BRANICKÁ STEZKA
MOST INTELIGENCE

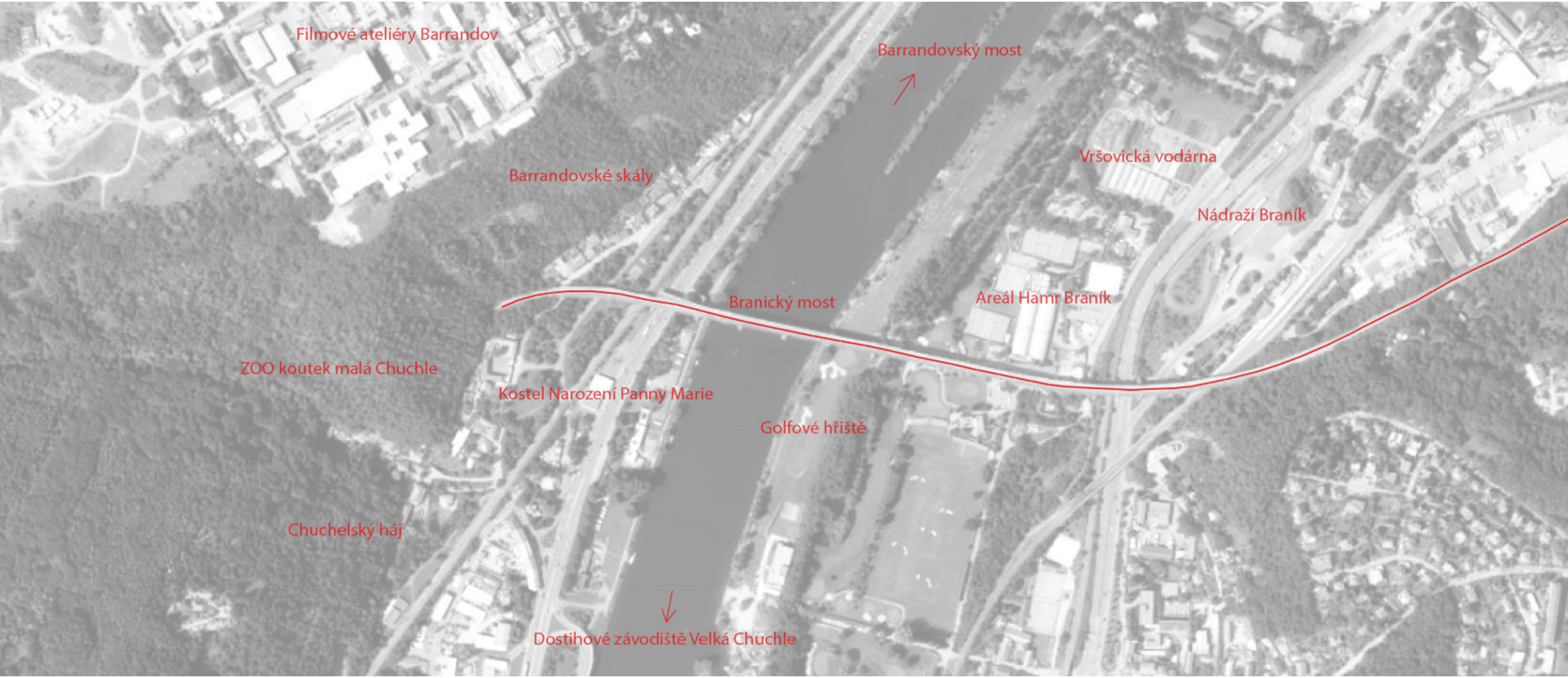
Ateliér: Václav Dvořák | Adam Bohatý



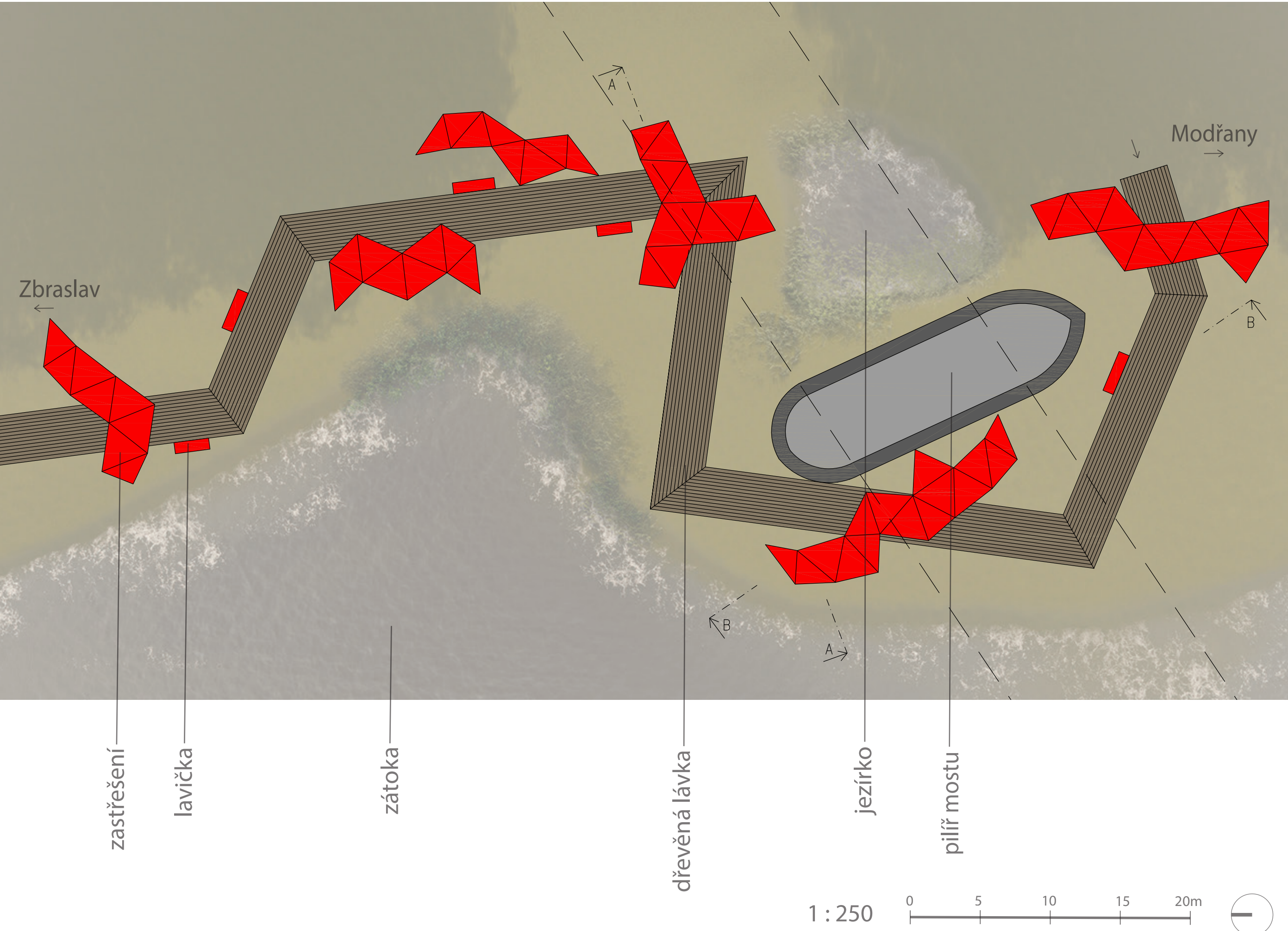
Veronika Doubková
ATZ1 LS 2017/2018
Architektura a stavitelství
ČVUT FSv



SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ



PŮDORYS



MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ

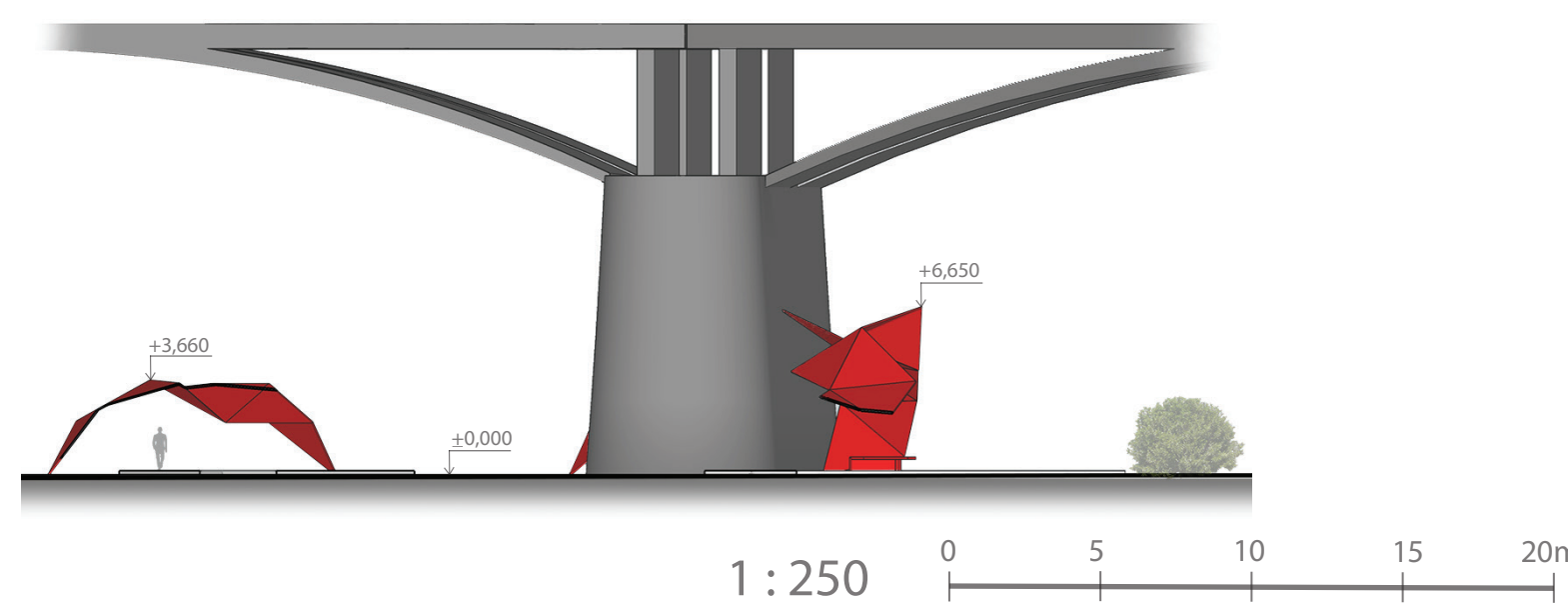


lamely ze sibiřského modřínu (lávka)

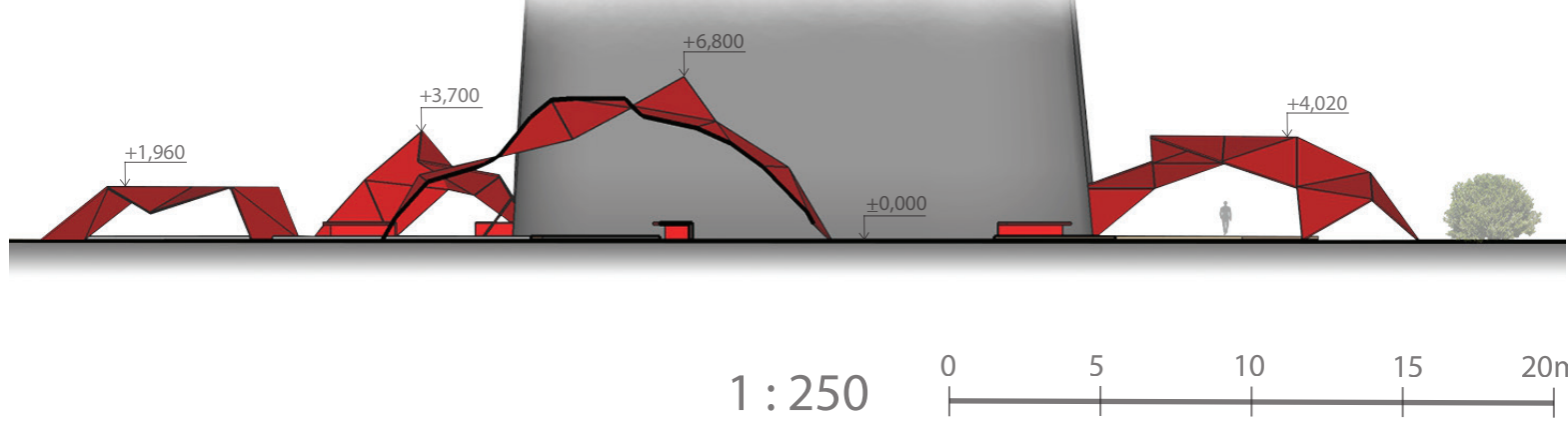


červené plechové desky (zastřešení)

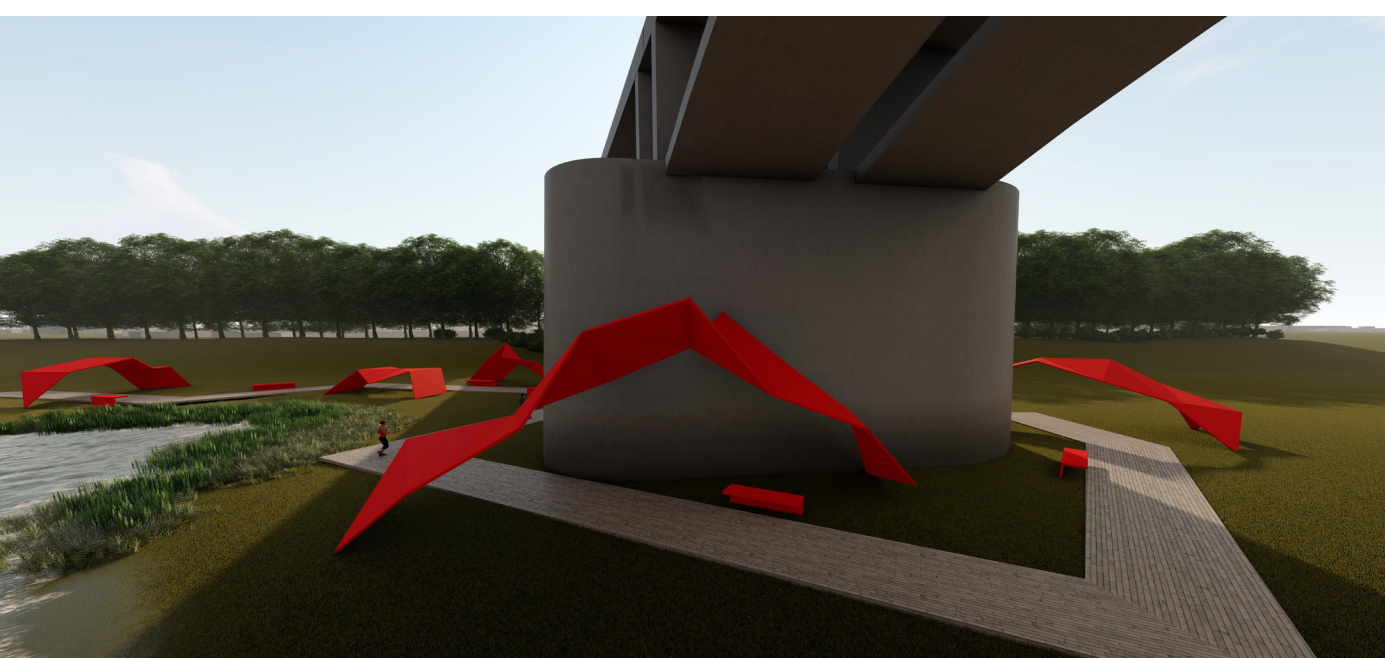
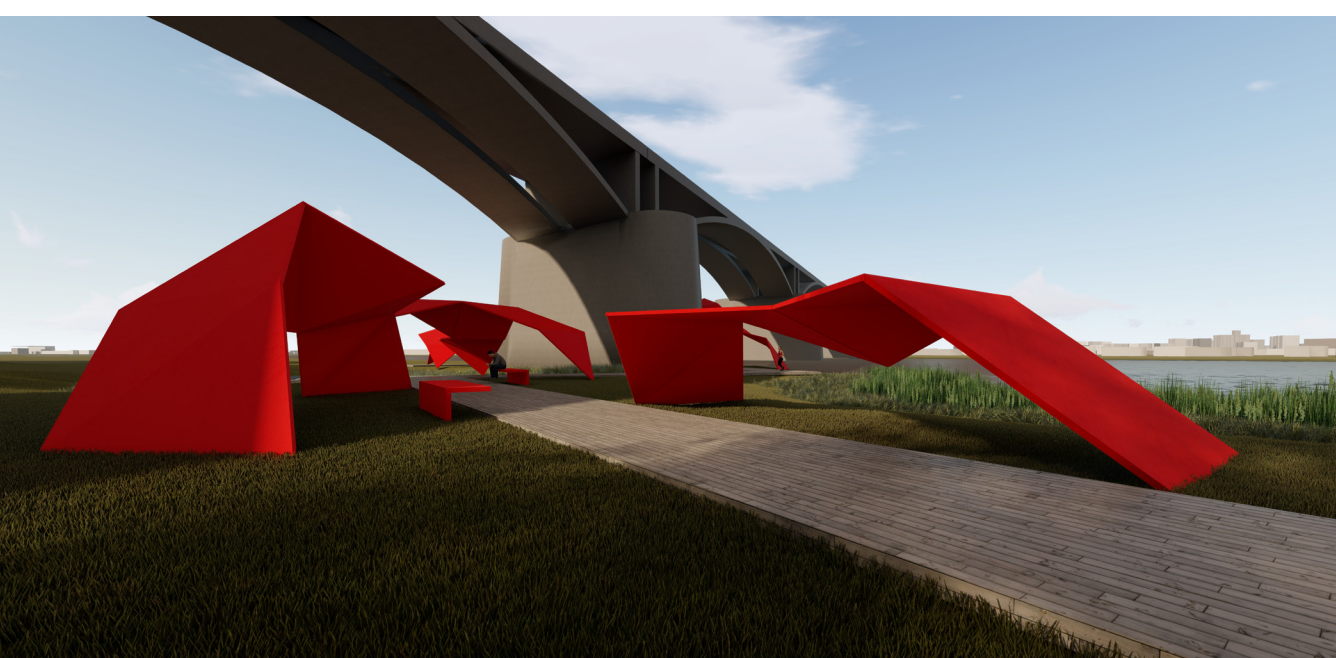
POHLED A



POHLED B

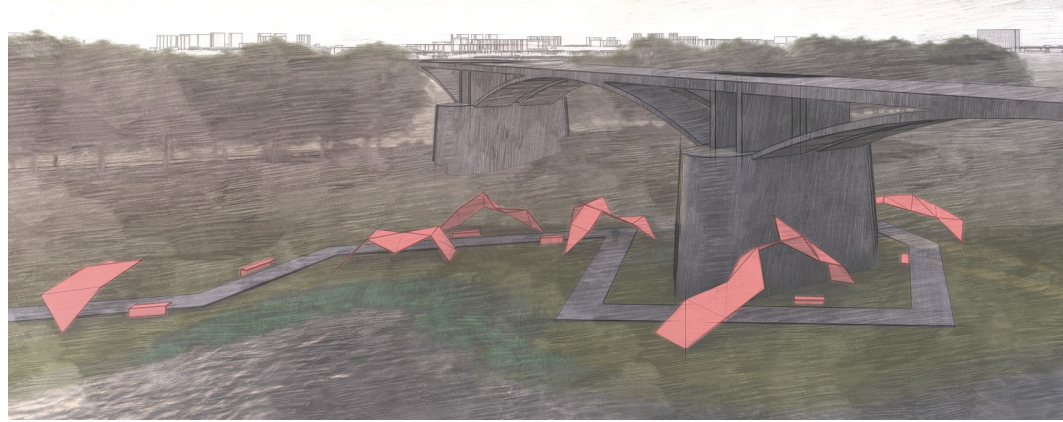


VIZUALIZACE



BRANICKÁ STEZKA

Stezka je tvořena dřevěnou lávkou ze sibiřského modřínu. Zastřešení tvoří prolamované objekty, skládané z rovnoramenných trojúhelníků. Trojúhelníky jsou z červených plechových desek. Stezka je lemována lavičkami. Nahrazuje stávající pěšinu, která se nachází na pravém břehu řeky Vltavy. Vstup na stezku je ze stávající cyklostezky, dále je možné na stezku vstoupit ze severu (Praha - Zbraslav). Na stezce se nachází celkem šest zastřešení různého tvaru.



ZADÁNÍ

Volně navazuje na předchozí ateliérovou tvorbu Architektonickou kompozici (AAKO). Konkrétní zadání: vlastní těleso a okolí Branického mostu. Objekt nebo jeho jednotlivé součásti mohou sloužit jako relax, vybavení pro potřeby golfového hřiště, krátkodobé ubytování, jednodenní hotel, sauna, horolezecké centrum, lanové centrum, infopoint, popřípadě další doplňkové funkce.

MOST INTELIGENCE

Jako Most intelligence bývá označován nejjižnější pražský železniční most přes Vltavu. Oficiálně zvaný Branický, převádějící přes řeku jedinou kolej tzv. Branické spojky, která slouží především nákladní dopravě, mezi stanicemi Praha - Radotín a Praha - Vršovice. Most byl projektován jako dvokolejný, z několika důvodů je však dnes na mostě položena jediná kolej. Název Most intelligence je odvozen od podílu práce na stavbě, která byla odvedena vysokoškoláky v rámci jejich nedobrovolného umístění do dělnických profesí v 50. letech 20. století. První úvahy o stavbě Branického mostu spadají do období 10. let 20. století, ačkoli konkrétnější obrysy získaly až po vzniku Československé republiky. Narůstající železniční nákladní přeprava procházející skrz Prahu stále více zatěžovala obyvatele vnitřního města, což vyvolalo zájem o stavbu železničních obchvatů centra - navrženo jich bylo postupně hned několik - kromě později vystavěné jižní Branické spojky. Most je dlouhý 910 m, široký 14 m. Most začíná v těsné blízkosti stanice Praha - Braník, nad kterou prochází do luk podél Vltavy, pak přes samotnou řeku a na druhém břehu dráhu Praha - Beroun, ústí do Chuchelského tunelu.

INSPIRACE



DETAIL