

PROJEKTI NATJEČAJ ZA IZRADU
IDEJNOG ARHITEKTONSKOG
RJEŠENJA PJEŠAČKOG MOSTA NA
FOŠI U TROGIRU

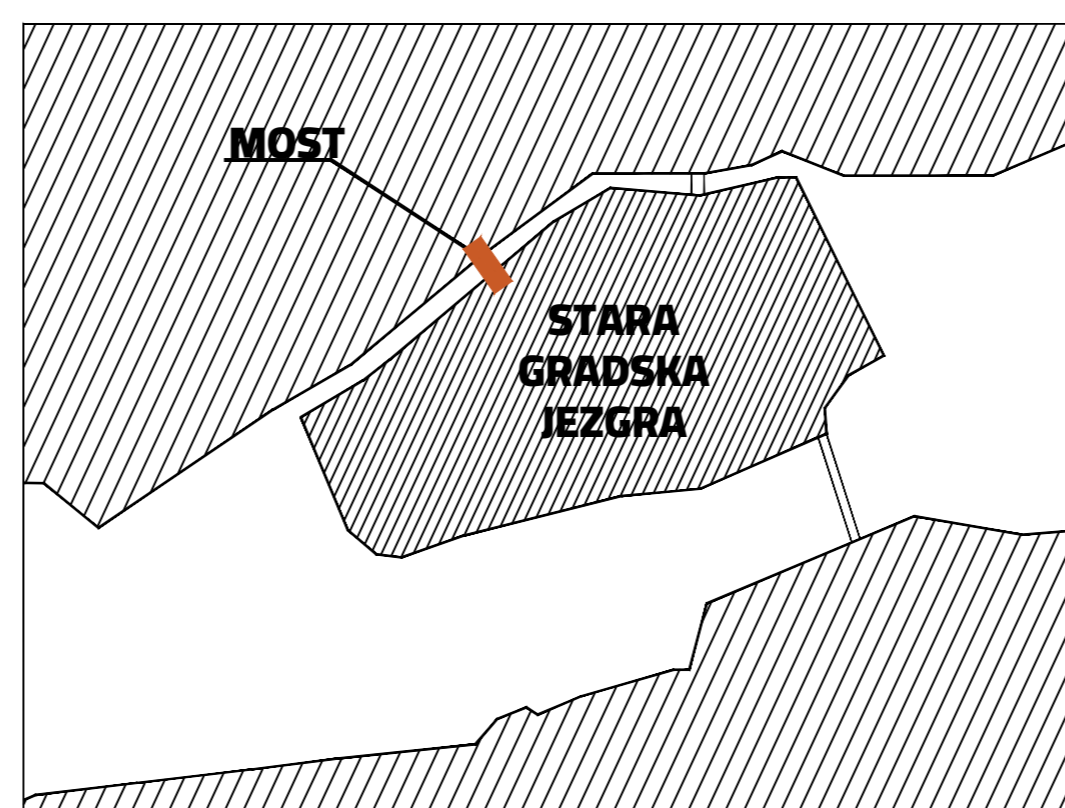
MOST FOŠA



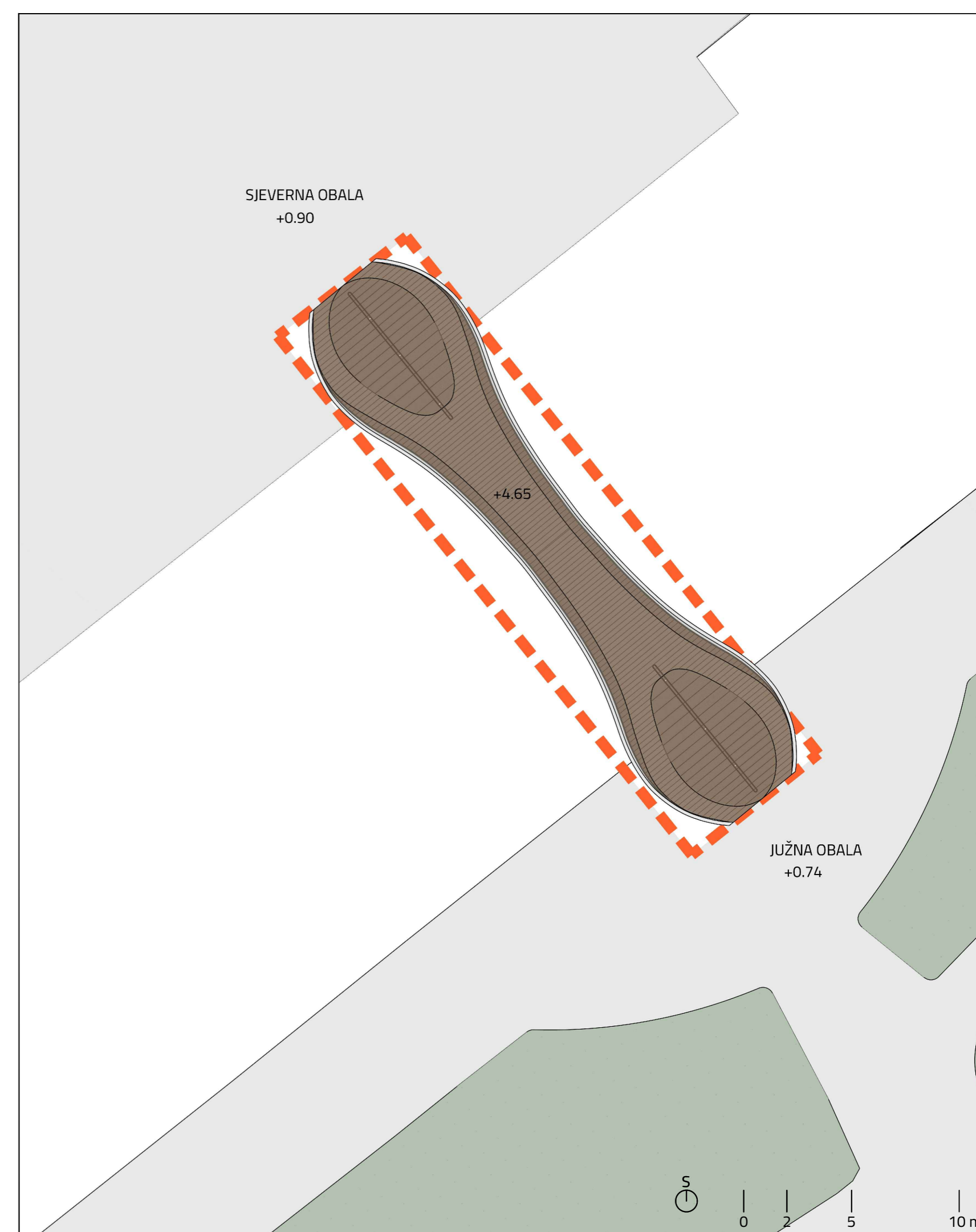
Koncept počiva na ideji suvremenog arhitektonskog jezika koji se realizira u novi društveni i arhitektonski punkt bez da konkurrira postojećima reperima i konturama gradske jezgre. Izraz koji se traži mora biti originalan kao komunikacijski fokus u užem kontekstu, ali i nenametljiv u širem kontekstu.

Uz istovremeno inkorporiranje rješenja tehničkih zadataki - veliki nagib, postojeća naglavna gređa, zadana širina i visina obveznog morskog prolaza - nameće se se ideja fluidnog volumena, organske "prirodne" forme. Ta je forma istovremeno i jasan odmak od arhitektonskog naslijeđa ali i suptilni suplement arhitekturi grada. Novi most poštuje konture i vizure zatečenog, prati komunikacijske silnice i smjerove kretanja, ali je i naglašene individualnosti kao nova arhitektonska vrijednost u prostoru.

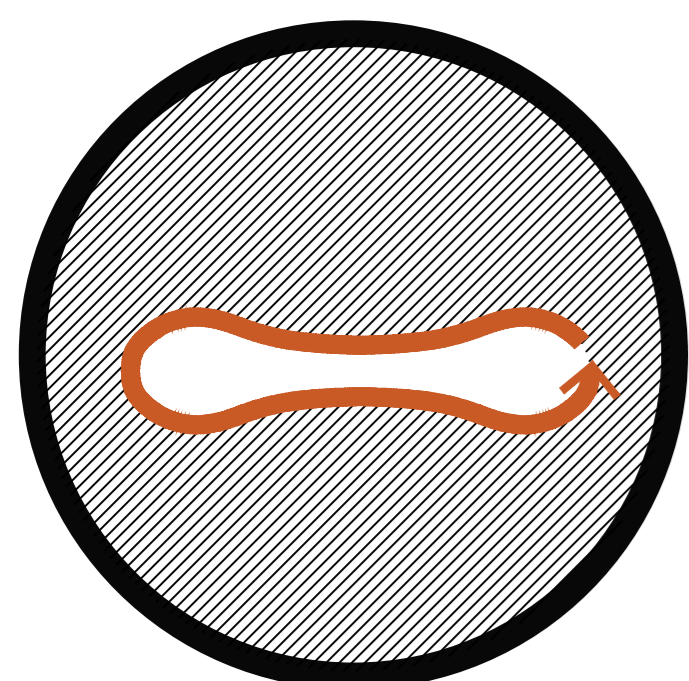
Fluidne linije lako obuhvaćaju najšire i najuže dijelove obuhvata tvoreći točtrno pitku i simetričnu, a prostorno suptilnu i vizualno dinamičnu formu. Sama linija luka optimalno prihvaća statičke silnice te ne zahtjeva dodatne konstruktivne elemente osim vlastitog samonosivog tjela. Tako arhitektonski izraz ostaje minimalistički, ogoljen od suvišnih elemenata, naglašen samo u svojoj formi.



ŠIRA SITUACIJA

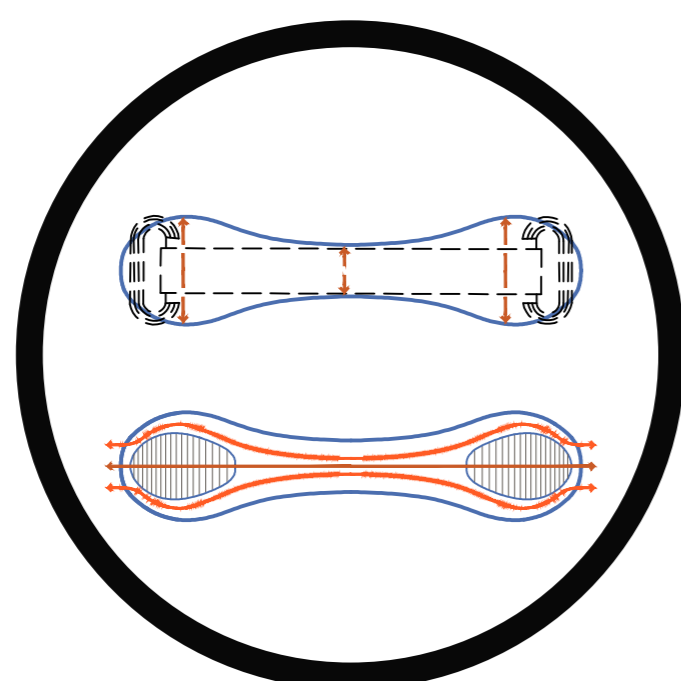


UŽA SITUACIJA MJ 1:500



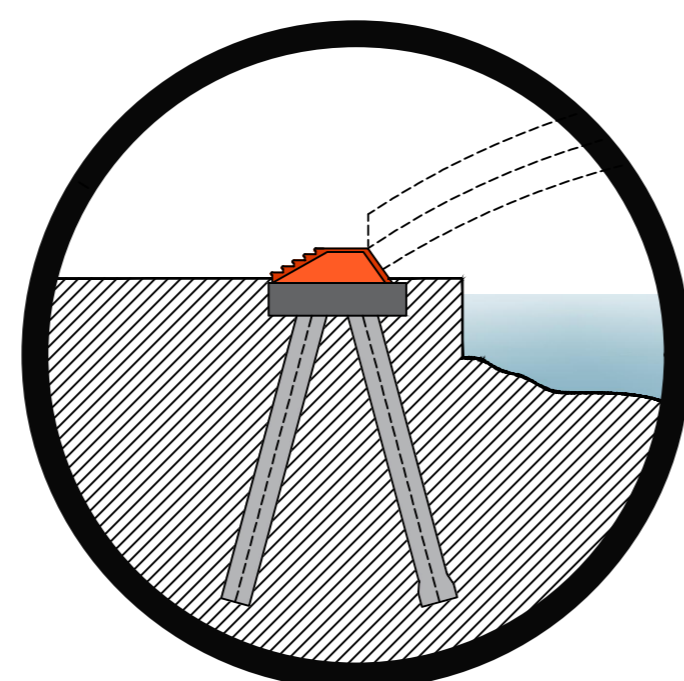
OBLIKOVANJE

Fluidna- organska- "prirodna" forma je jasan odmak od arhitektonskog naslijeđa i suptilni suplement graditeljskom naslijeđu grada. Fluidne linije lako obuhvaćaju najšire i najuže dijelove obuhvata tvoreći točtrno pitku, simetričnu a prostorno i vizualno dinamičnu formu.



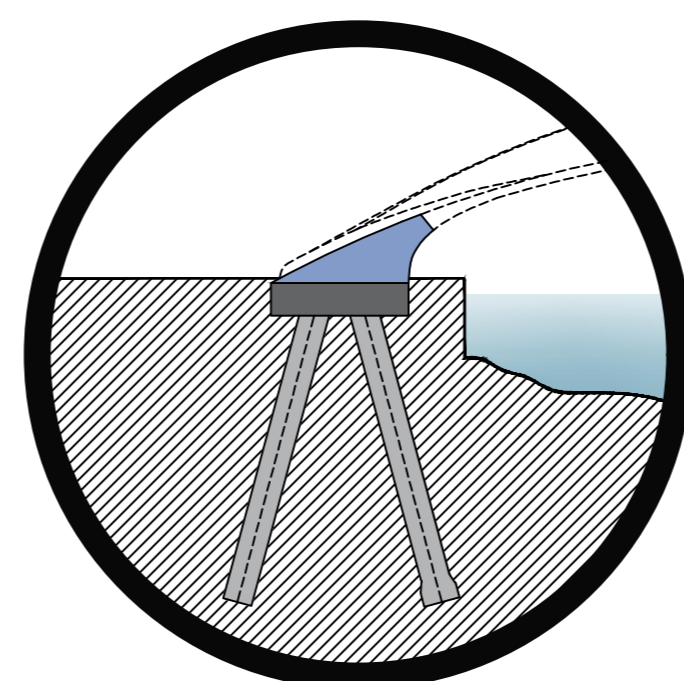
HODNA LINIJA

Organična linija točtrta pokrivaju najširi i najužio dio postojeće strukture. Takvo proširenje mosta omogućuje da je lateralna hodna linija mosta duža i time ima manji nagib nego što bi imala centralna hodna linija, razlika je u 3 - min 12° do max 15°- Otklanjanje prolaz biciklistima, dječjim i invalidskim kolicima (uz pratnju), te osobama otežanog kretanja. Hodna linija u kontinuitetu sa starim i budućim setnicama u parteru.



STARA KONSTRUKCIJA

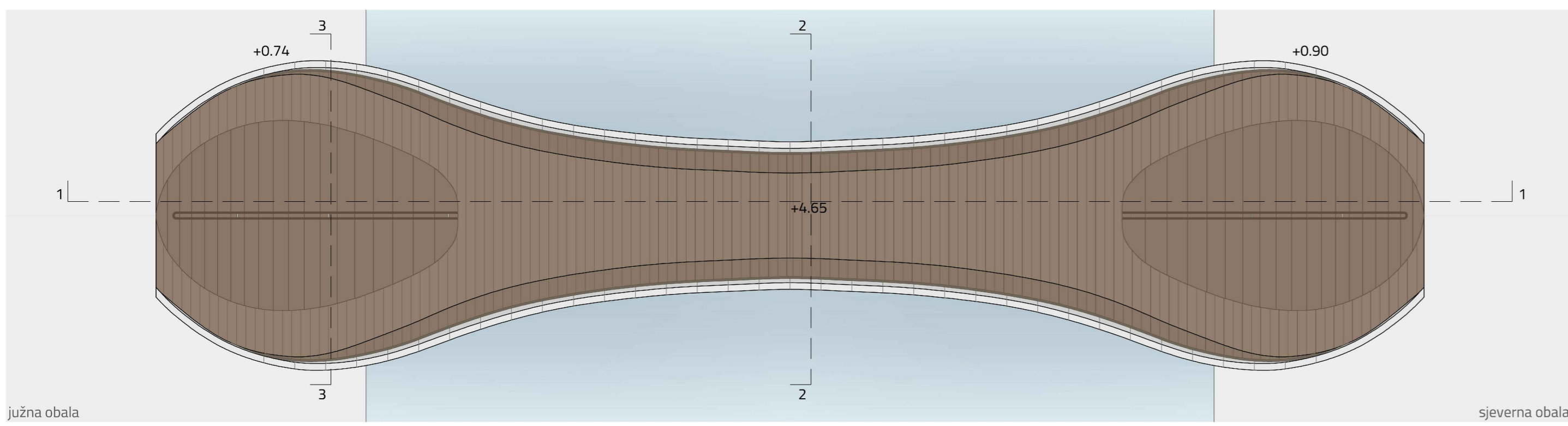
Zadržana postojeća konstrukcija, to jest pilotirani upornjaci i dio naglavne gređe ispod razine terena.



NOVA KONSTRUKCIJA

Gornji dio naglavne gređe iznad razine postojećeg terena, zajedno sa kamenim stube uklanja se te se preko novog zgloba spaja s konstrukcijom novoprojektiranog mosta.

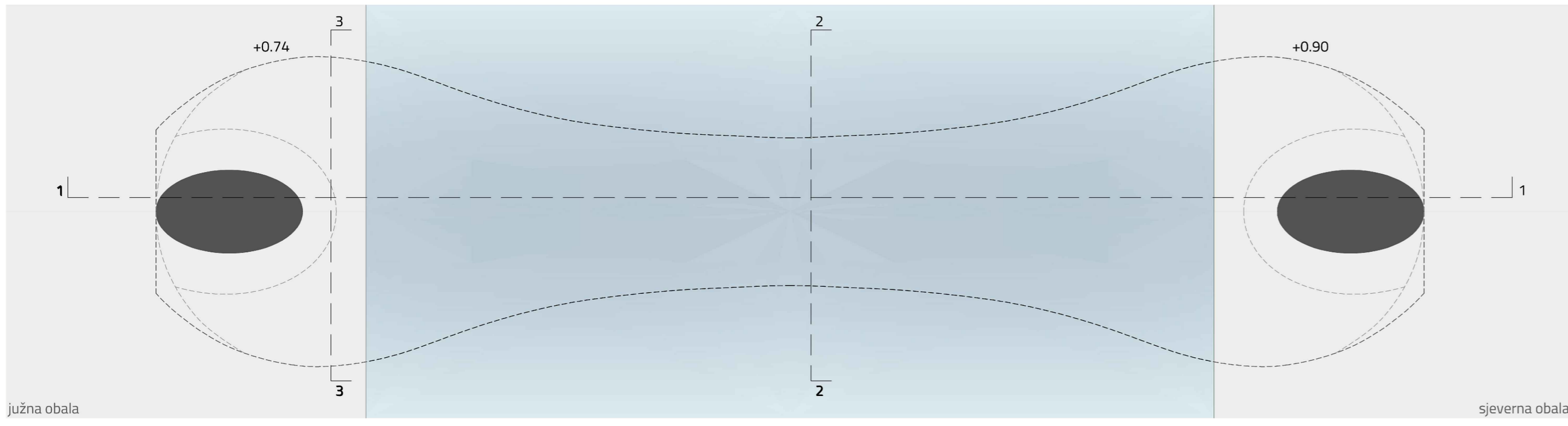




južna obala

sjeverna obala

TLOCRT MOSTA



južna obala

sjeverna obala

0 1 2 5m

TLOCRT NA RAZINI TERENA

Novi most premošćuje raspon od cca 30 m i u svojoj najvišoj točki na visini je od cca 365 cm od visine obale, tj 400 cm od površine mora.

Hodna linija započinje odmah na početku zone obuhvata te preko laganog zakošenja u terenu se prelazi na sam most. Time je hodna linija u kontinuitetu sa starim i budućim šetnicama u parteru što osigurava lakoću kretanja i jasnije isčitavanje pješćkih komunikacija.

Iako nije obavezno zadovoljiti Pravilnik o osiguranju pristupačnosti građevina osobama s invaliditetom i smanjene pokretljivosti jer je pristup jezgri osobama ograničene pokretljivosti osiguran na Malom mostu, posebna pažnja se posvetila projektiranju minimalnog mogućeg nagiba s optimalnim pristupom i kretanjem po mostu. Proširenje na početku mosta osigurava zavojitu hodnu liniju te se na taj način postiže duža hodna linija u odnosu na centralnu hodnu liniju, a time i manji nagib. Kretanje po mostu je omogućeno preko stuba i rampom 12°, koja pruža olakšan prolaz biciklistima, dječjim i invalidskim kolicima (uz pratnju), te osobama otežanog kretanja. Stube su max visine 15 cm, širine 33-50 cm (19 stuba).

Hodna ploha i bočne ograde su izvedene u istom komadu, imaju karakterističan U presjek. Bočna ograda se postepeno povišava od 0 (kod pristupa mostu) do 150 cm na najvišoj točki mosta.

Zona 4x4 metra za prolaz brodice je osigurana u centralnom dijelu ispod mosta.

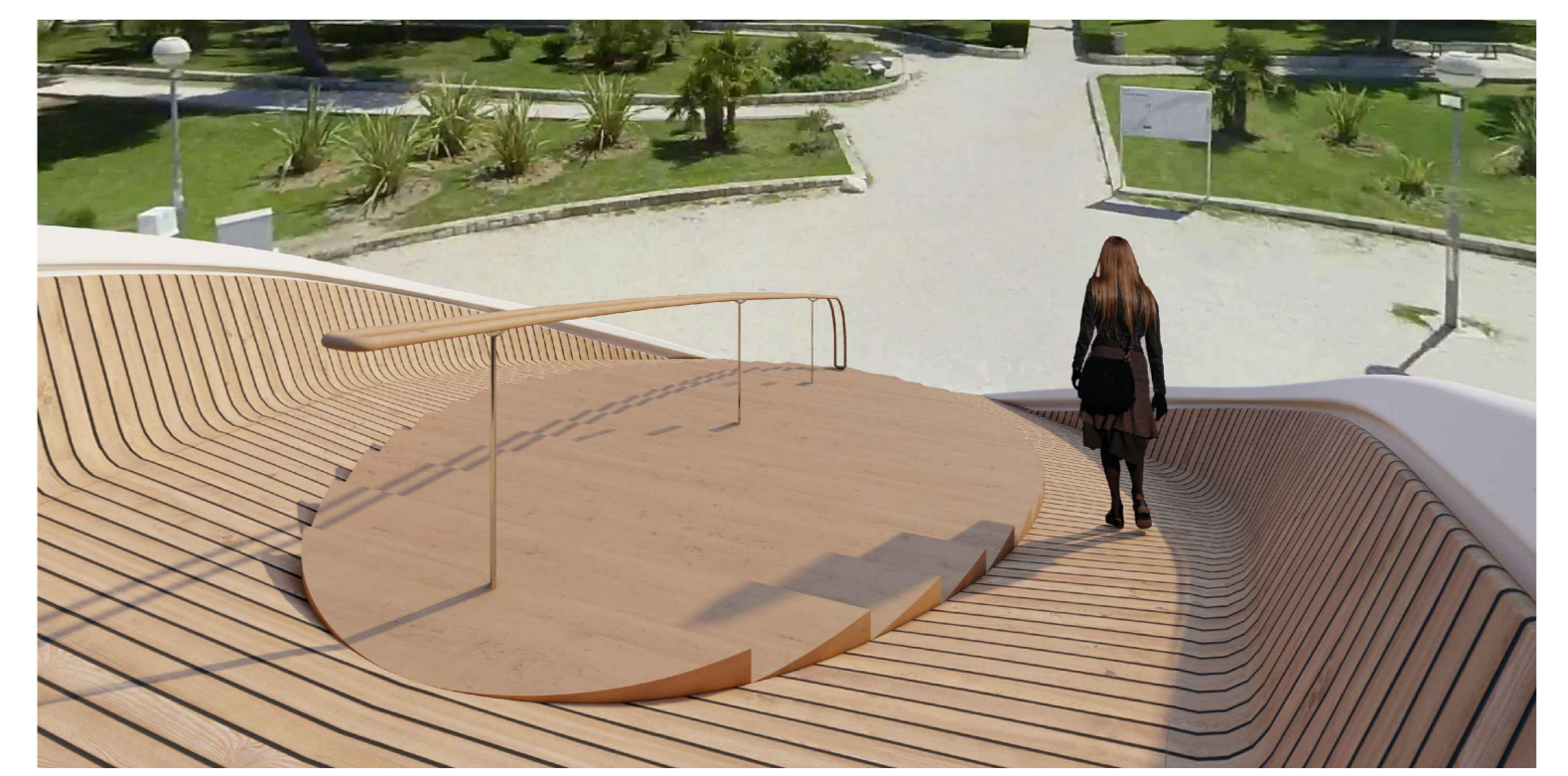
Betonska konstrukcija mosta izvodi se kao monolitni prefabrikat koji se transportira na mjesto ugradnje i in situ se povezuje na naglavnu gredu na dva moguća načina. Svaki od ovih načina izvedbe ima svoje prednosti, a fleksibilnost izbora izvedbe na ovaj način doprinosi ekonomičnosti i primjeni principa održivosti i reverzibilnosti, koja je ključni konzervatorski kriterij (kako bi se u svakom trenutku omogućilo uklanjanje konstruktivnih elemenata bez bitnih oštećenja zatečene strukture).

Uz to, jasnoća forme, relativna mala visina same konstrukcije, simetrija, neutralnost vidljivog betona, su elementi koji također prate konzervatorske smjernice. St vidljivog betona, su elementi koji također prate konzervatorske smjernice.

Glavni materijal je ujedno i sama konstrukcija - vidljivi beton, bijele boje. Bijela boja se postiže izborom bijelog agregata i bijelog cementa. Struktura betona, tj. agregata postaje vidljiva jer se površinski sloj brusi te se dobiva blaga tekstura koja se čita kao suvremena interpretacija kamena.

Most ima fluidni volumen, školjkastog presjeka, ograde visine do 150 cm.

Rukohvat je udubljen u ogradu kao utor, sa integriranom rasvjetom, cijelom dužinom ograde te linijski prati hodnu liniju.



Unutrašnji dio mosta, hodna ploha i ograda do rukohvata su podašćani dok su centralne stepenice drvene, od punog komada drveta.

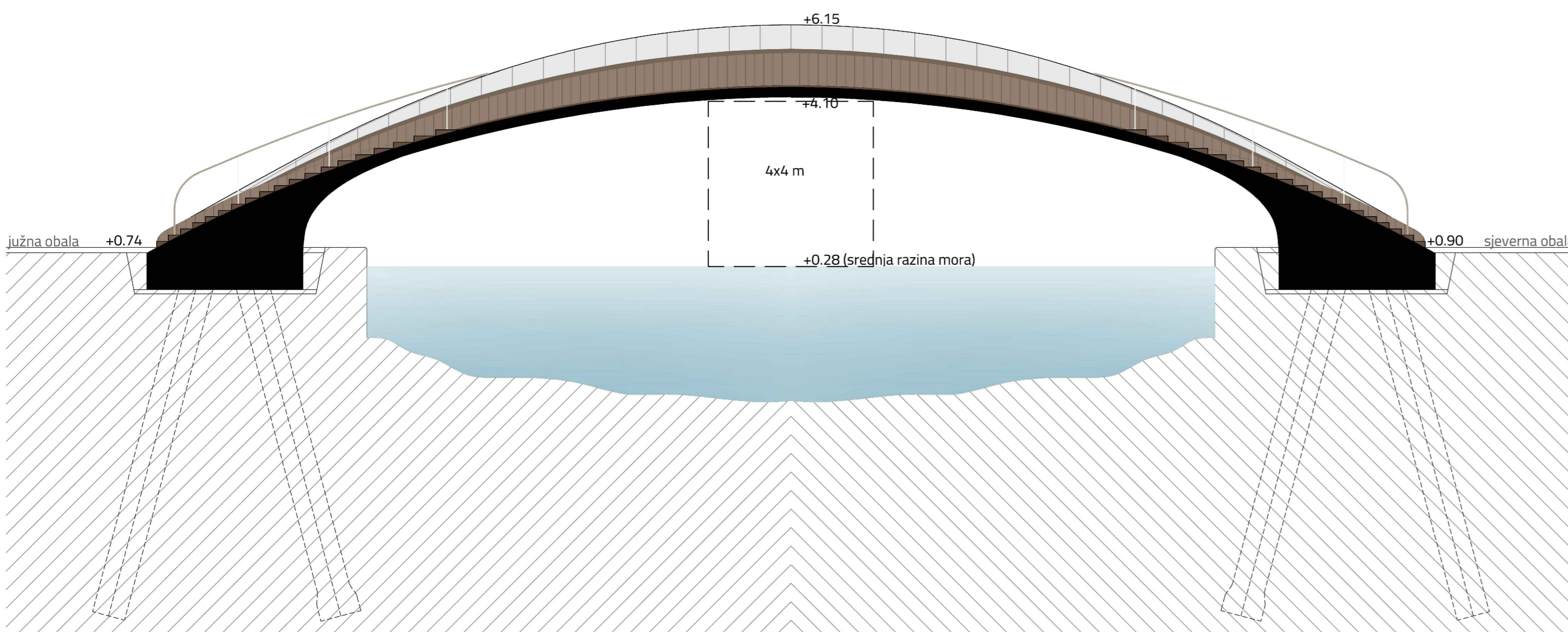
Drvo je odabrano kao optimalan materijal koji omogućava izdržljivost kod habanja, smanjenje topota i prijenos vibracija te minimalno zagrijavanje. Vrsta je tikovina, dugovječna i otporna na vremenske uvjete. Sadrži oko pet posto gume, što ga čini posebno vodoodbojnim. Zbog sadržaja silicija i sekundarnih biljnih tvari, otporno je na abraziju, kiseline, štetočine i gljivice, a prirodna ulja u sastavu drva osiguravaju lako održavanje.

Oblaganje tikovinom cijelog unutrašnjeg dijela mosta je interpretacija brodske palube i memorija na stari drveni most.

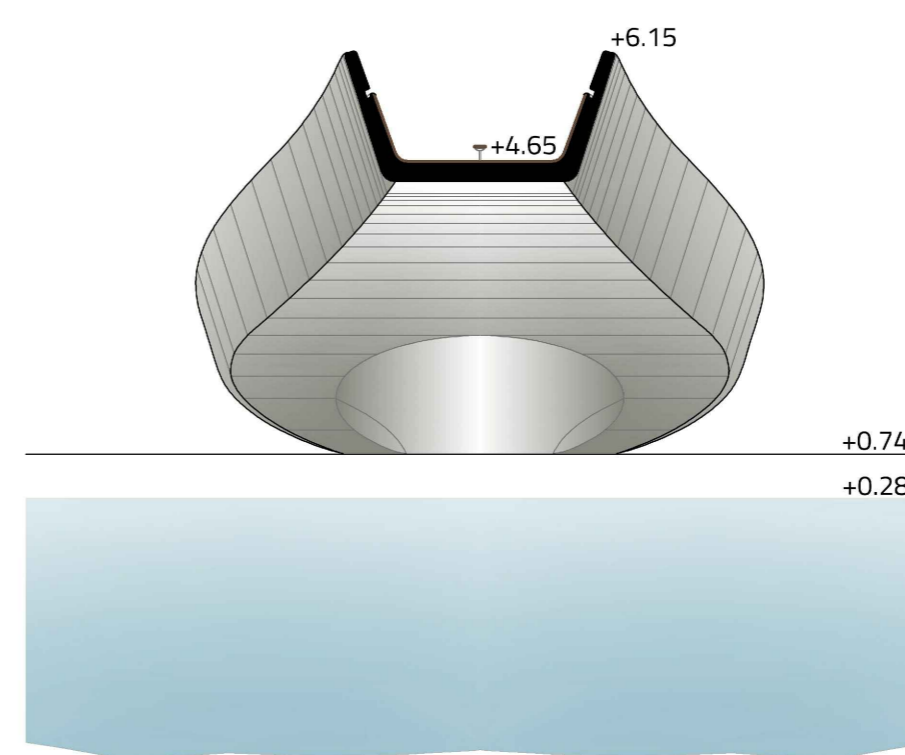
Rukohvat na centralnom stubištu je drveni, isto od punog tikovog kružnog profila, promjera 4 cm s metalnim vertikalnim nosačima od cijevnih, šupljih profila, učvršćenih u drvenu konstrukciju stuba.

Drvo kao materijal se uzima kao kontrastni materijal i kao hommage drvetu kao glavnom gradivu brodice koje ga okružuju.

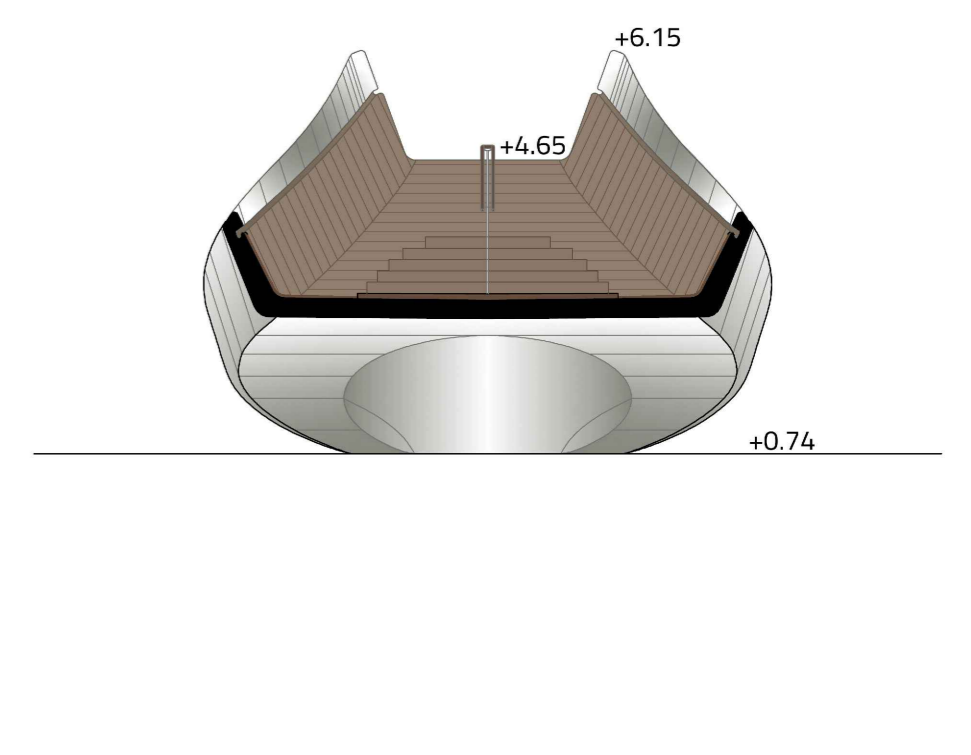
Osvjetljenje je riješeno kao ugradbeno u rukohvatu, na ogradi i centralnom rukohvatu, kao indirektno osvetljenje, stvarajući prigušenu rasvjetu koja dovoljno osvjetljava hodne linije, ali ne dominira okolnim prostorom. Disperzna rasvjeta usmjerena je s poda ispod mosta na njegovu donju plohu.



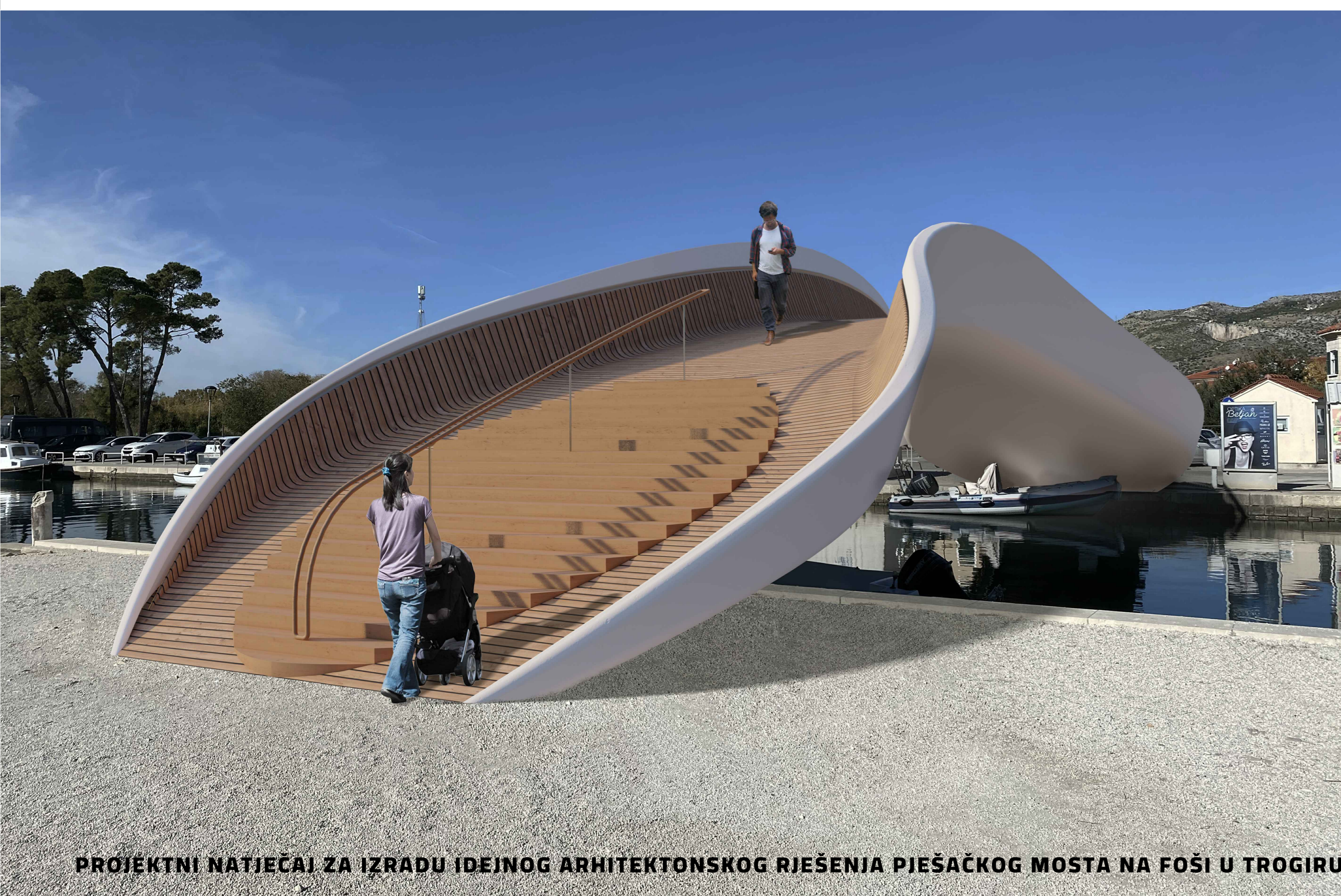
PRESJEK 1 - 1



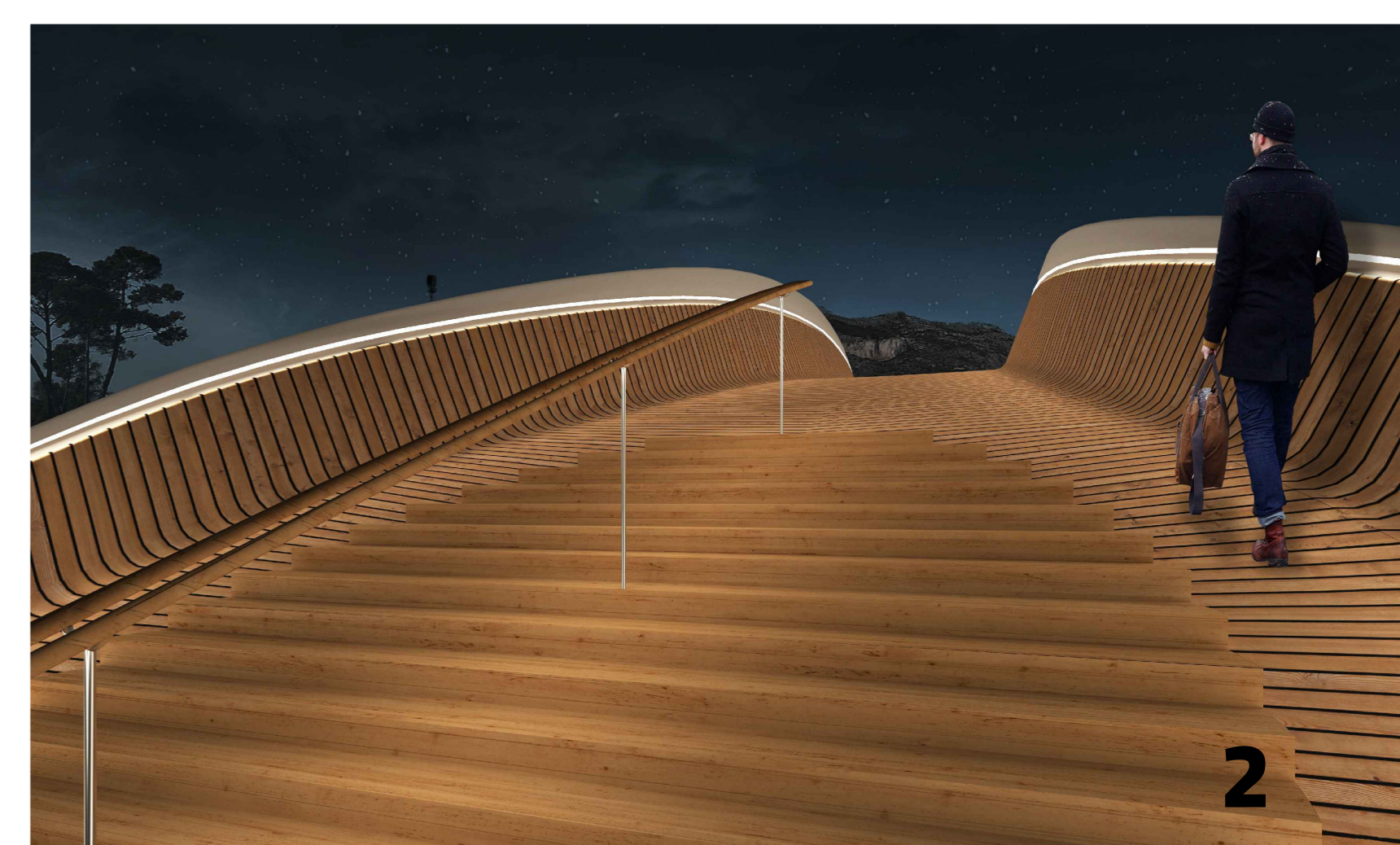
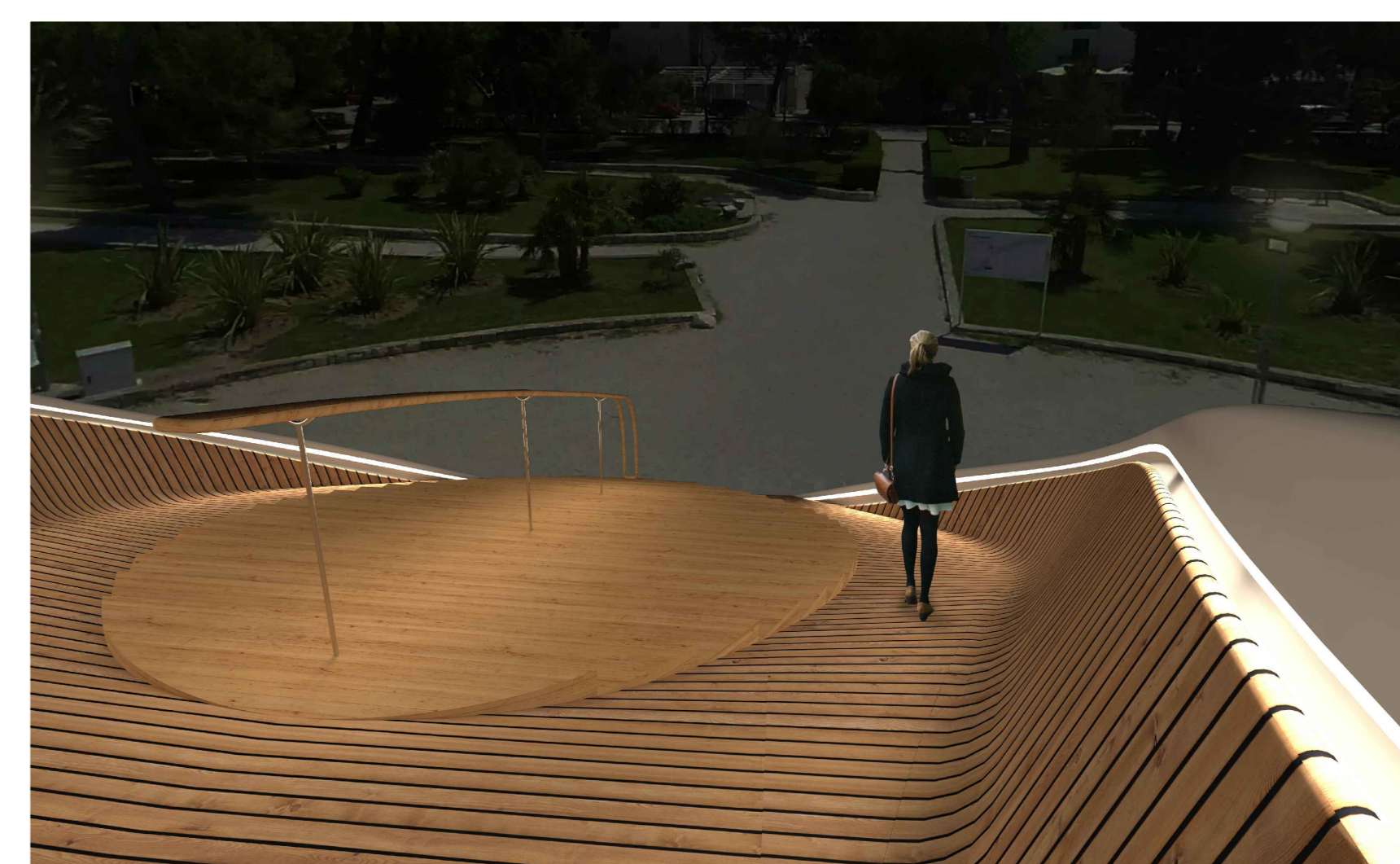
PRESJEK 2 - 2



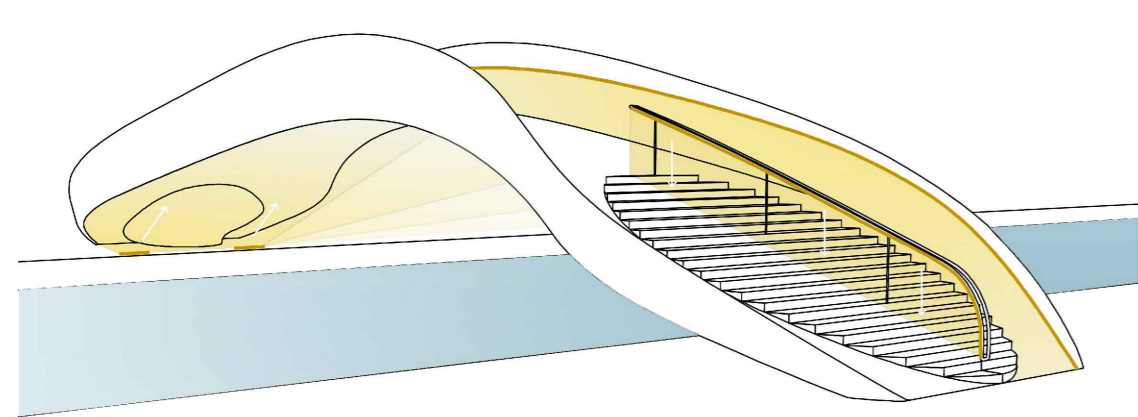
PRESJEK 3 - 3



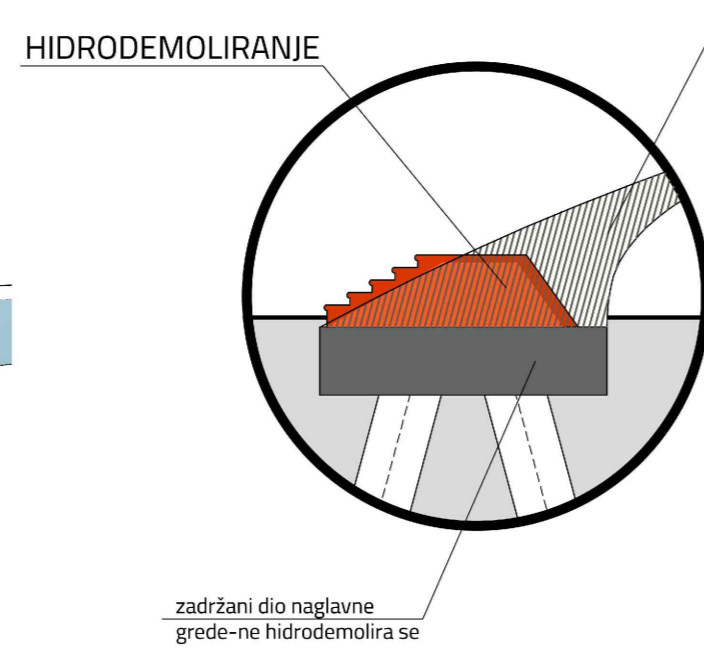
PROJEKTI NATJEČAJ ZA IZRADU IDEINOG ARHITEKTONSKOG RJEŠENJA PIEŠĆKOG MOSTA NA FOŠI U TROGIRU



2

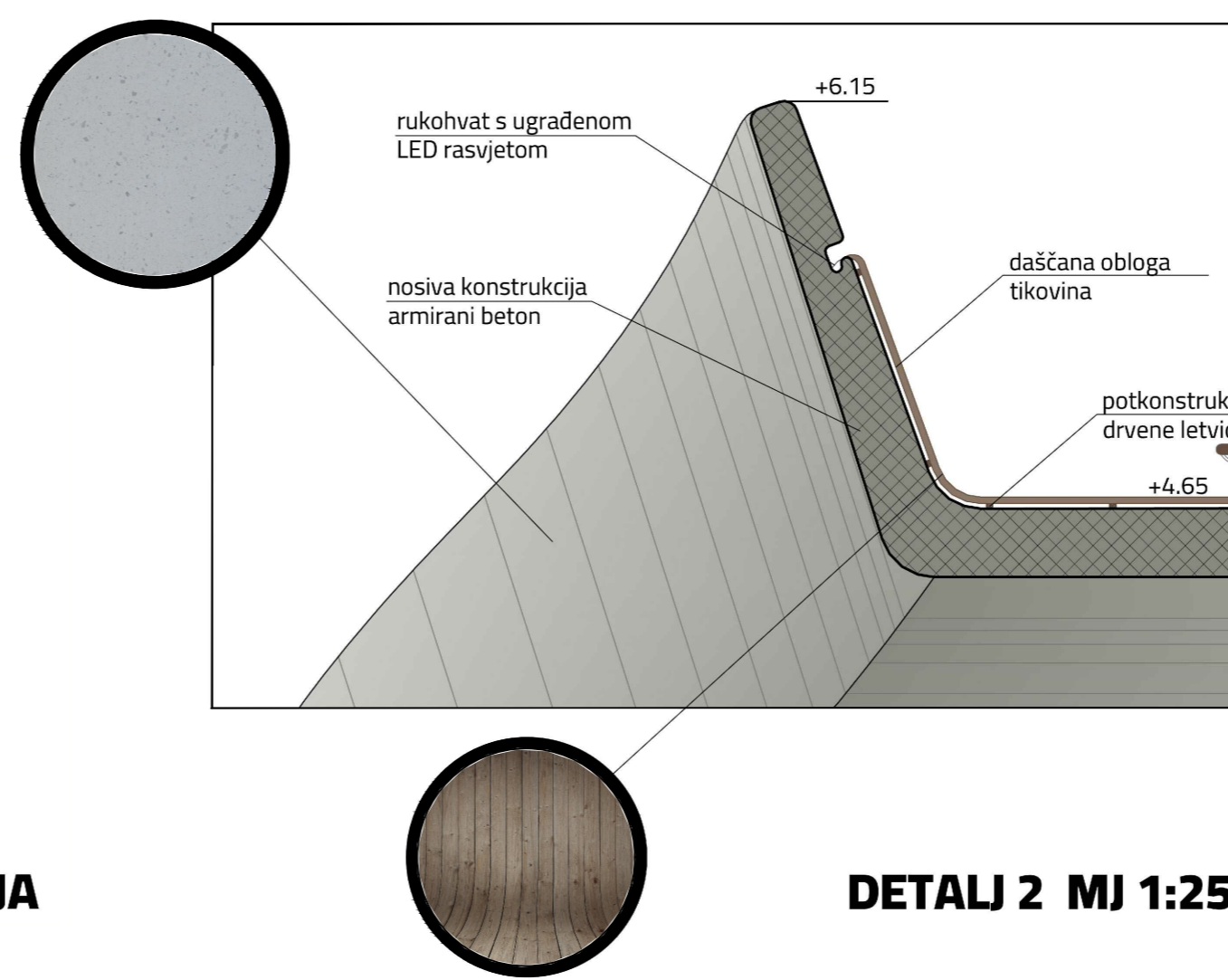


RASVIJETA



DETALJ 1 - STARA / NOVA KONSTRUKCIJA

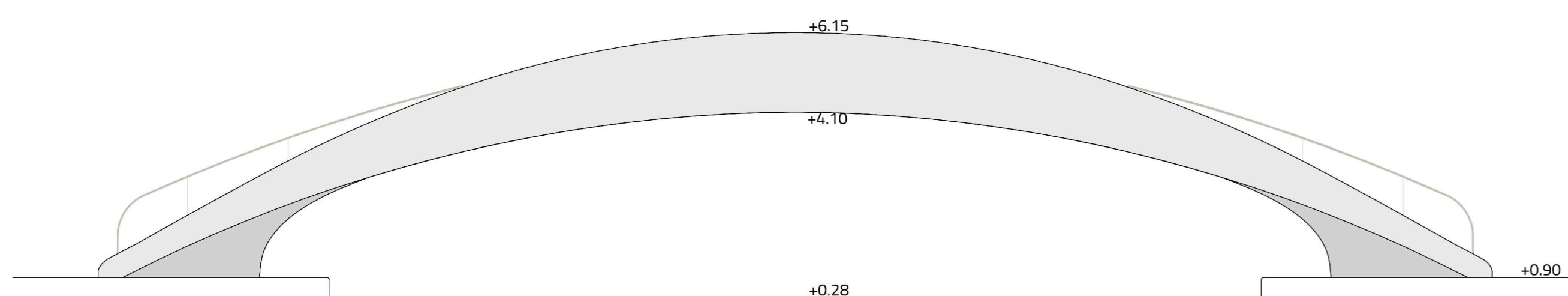
Postojeći temelj potrebno je hidrodemolirati sve do pilota. Postojeća armatura se čisti kako bi se spriječilo moguće oštećenje. Dodatna armatura se ugrađuje s ankerima za novu konstrukciju, a povezivanje se vrši varenjem šipki. Novi dio naglavne grede će biti širi zbog nove širine mosta.



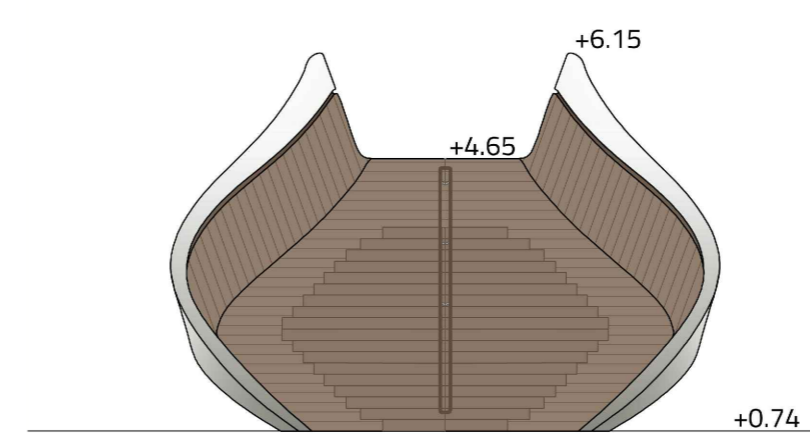
DETALJ 2 MJ 1:25

Predmetni most projektiran je kao AB konstrukcija-prefabrikat, pripremljena s bijelim cementom s maksimalnim zrnom agregata $D_{max} = 16$ mm, razred izloženosti XC4/XS1. Predviđeni razred betona za sve elemente je C50/60. Most je projektiran kao lučni most, gdje glavnu nosivu konstrukciju čini pod mosta predviđene debljine $t=25$ cm koji je stabiliziran AB ogradom. Pod most se sužava od temelja do sredine mosta, a AB ograda je u nagibu promjenjive visine. Dio ograde iznad rukohvata će nositi samo svoju težinu i pripadno opterećenje. Debljina konstrukcije, horizontalne/hodna ploha i vertikalne/ograda, je min 25 cm kako bi se osigurala dovoljna debljina između armature i površine. Linija luka mosta je u povoljnom odnosu cca 1:7 osiguravajući optimalno statičko rješenje i prijenos opterećenja. Temeljenje mosta predviđa se na postojećim temeljima, uz nužne intervencije hidrodemoliranja postojećeg temelja kako bi se ostvario spoj s novom AB konstrukcijom mosta. Gotovi prefabrikat se doprema na lice mjesta te se spaja s postojećom naglavnom gredom na 2 moguća načina:

1. preko čeličnih trnova (HEA profili ili cijevi) koji se prvo ubetoniraju u postojeću konstrukciju, a zatim ispunjavaju injekcijskom smjesom.
2. spajanje preko armature koja viri iz prefabrikatnog dijela i monolitizira se sa novim dijelom naglavne grede, varenjem šipki armature.



PROČELJE 1



PROČELJE 2

