

ИЗЛОЖБА РАДОВА

ПРИСТИГЛИХ НА МЕЂУНАРОДНИ КОНКУРС ЗА ИЗРАДУ ИДЕЈНОГ
УРБАНИСТИЧКО-АРХИТЕКТОНСКОГ РЈЕШЕЊА ЗА

МОСТА

у насељу Долац у Бањој Луци

7-29. НОВЕМБРА

Конкурсна комисија:

мр Игор Радојичић, дипл. инж. ел.
предсједник комисије

проф. Иван Рашковић, дипл. инж. арх.
замјеник предсједника комисије

проф. Петер Габријелчич, дипл. инж. арх.
члан

мр Слободан Станаревић, дипл. инж. грађ.
члан

проф. др Милијана Окиљ, дипл. инж. арх.
члан

мр Срђан Рајак, дипл. инж. грађ.
члан

Јелена Павловић, дипл. инж. арх.
члан

Замјенски чланови:

доц. др. Огњен Шукало, дипл. инж. арх.

Санела Кецман, дипл. инж. арх.

Извјестиоци:

Алвира Вујиновић, дипл. инж. арх.

Наташа Милошевић, дипл. инж. арх.

Секретар:

Дајана Марјановић Верић, дипл. правник



Рад под
шифром
45711МУ

Ауторски тим:
Саша Б. Чворо,
Радован Белеслин,
Неда Медић,
Маја Медић,
Небојша Јеремић,
Ђорђе Шебић
и Зоран Уљаревић
из Бања Луке.

ПРВА НАГРАДА

Предложено рјешење моста се нарочито истакло будући да исто представља просторно-обликовни склоп са наглашеним динамичним односом просторних и конструктивних елемената. Дефинисањем траса кретања као основних просторних кодова истакнуте су визуелне карактеристике композиције док остали, допунски елементи заокружују архитектонски исказ. Нови мост је виђен као особен лик лоциран у окружење високих амбијенталних, просторних, симболичких и значењских вриједности. Његова улога је развојна – својим присуством он дограђује постојећи микроуниверзум на локацији и то у процесу

градације; најприје су то нивои кориштења моста као просторне структуре, гдје су различите врсте саобраћаја – комуникације разложене по технологији кретања, чиме се доживљај кориштења грађевине динамизира, како у функционалном, тако и у визуелном смислу, путем сагледавања непосредне околине у процесу преласка ријеке. Надаље, трасирање поменутих, разврстаних начина кретања представља везу ка визуелном утиску цијелог склопа. Трансформација намјене у ликовност грађевине овдје се поставља као дио стваралачког програма; динамичка шема постаје почетак и круна развојног процеса структуре и форме моста. Најпослије, главни конструктивни елемент постаје главна ознака мјеста на коме се нови мост налази – његова силуета се издиже изнад крошњи дрвећа, маркирајући мјесто прелаза ријеке. На тај начин је крунисана цијелокупна композиција и материјализован нов биљег мјеста – нова ведућа града.

Рјешење предвиђа смјештање свих, конкурсом тражених видова саобраћаја у оквиру простора основног положаја моста, дефинисаног важећим регулационим планом. Поред тога, развија се и додатна пјешачка и бицикличка трака која се пружа изнад основне мостовске конструкције. На тај начин је кретање свих видова саобраћаја обезбјеђено и расложено. Покриће за удвајање пјешачког и бицикличког саобраћаја се налази у тежњи да се пружи што више опција за прелазак ријеке по питању капацитета, тачака на обали које се повезују и сагледавања амбијента. Ово посљедње је од посебног значаја јер пјешачко-бициклички мост вишезначан и мултифункционалан садржај: поред тога што представља својеврсну оазу погодног и "здравог" начина кретања по граду он преузима улогу видиковца – конкурсом траженог елемента за окупљање и задржавање корисника

са основним циљем сагледавања атрактивних призора и панораме локације. Поменути видиковац је трансформисан у линеарни простор чиме се наглашава, као што је поменуто, динамичка димензија концепта моста; умјесто једне тачке задржавања, понуђен је, готово безграничан број мјеста са



којих се може сагледавати пејзаж локације, те визуелни мотиви даљег окружења.

Савременим архитектонским језиком је саопштена „прича“ о будућем преласку ријеке на дотичном мјесту. Свијетли тонови грађевине теже да делују лако, те да буде асоцијације на добре стране урбаног живота, атрактивних садржаја града као што су ријека, њене обале, вриједно архитектонско и природно насљеђе. Основ архитектонског израза је "превез" правца колског и пјешачког моста који, смакнути у правцима пружања, дају основну динамику ансамблу. Док колски мост, условљен предвиђеним пружањем дјелује као основни тон композиције, пружање

пјешачког моста представља "слободну тему" односно, њен акценат. Посебна предност овог рјешења се огледа у томе што је највиши лук, то јест, најистакнутији елемент конструкције и окосница нове ведуте града, визуелно веома "лак" и елегантан. То је посљедица чињенице да поменути лук носи само пјешачко-бициклическу стазу па су му

"изласка" на обалу.

Реализација предложеног рјешења не иницира измјену планских рјешења која се односе на непосредно окружење, те самим тим омогућава бржу реализацију, као и одрживост већ дефинисаних односа јаног и приватног интереса.



димензије далеко мање него што би то био случај да је у питању и коловозна конструкција.

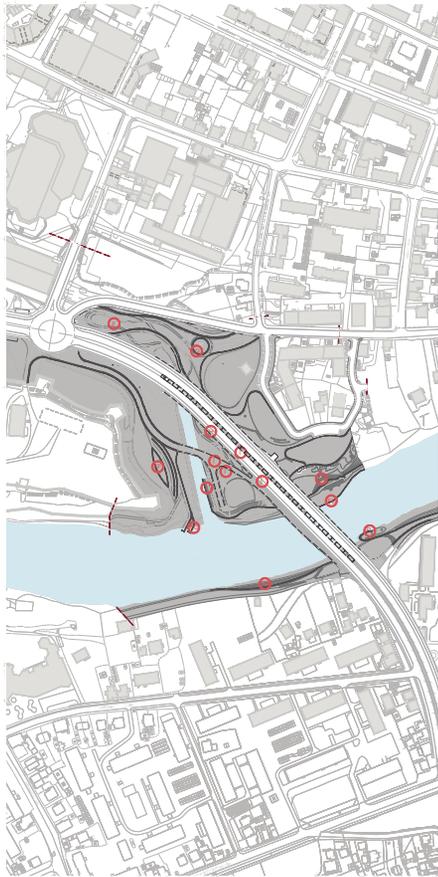
Носива конструкција моста је челична.

Предвиђен је систем пјешачких стаза уз оптимално очување затечене природне средине. Обале обе ријеке на локацији, Врбаса и Црквене су обрађене одговарајућим поплачањем које обезбеђују несметан приступ води. Дефинисањем нових јавних садржаја рјешење нуди нове просторе за догађаје у самом приобалном подручју, те кретање пјешака обогаћује и нуди разлоге за задржавање, а самим тим и нову тачку

Овај рад има највише позитивних карактеристика које га издвајају у односу на друге пристигле радове и то су:

- иновативна интерпретација односа међу различитим видовима кретања гдје пјешаци и бициклисти имају предност у односу на моторни саобраћај путем могућности избора трасе којом желе прећи ријеку.
- иновативна интерпретација видиковца, пјешачко-бициклическог моста, осмишљеног линеарног склопа који нуди неограничен број тачака за посматрање пејзажа.
- интерпретација основног елемента нове ведуте града – лука који носи пјешачко-бициклически мост, који доминира амбијентом својом висином и уочљивошћу не нарушавајући га због своје добро избалансиране геометрије и димензија.

ДРУГА НАГРАДА



Ŧ | Fİ WĒŦ

Рад под
шифром
6417UOR

"ROUTING"

д.о.о. Бања Лука

Ауторски тим:

Никола Дмитривић,

Јелена Савић,

Радана Јунгић,

Александра Петровић,

Миљан Пантић,

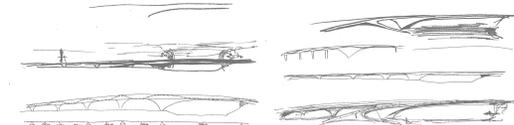
Борјана Малчић Савић,

Владимир Илић,

Слободан Попадић

из Бања Луке.

- 1. Пешачки пут
- 2. Пешачки пут са скалним степеницама
- 3. Пешачки пут са скалним степеницама
- 4. Пешачки пут са скалним степеницама
- 5. Пешачки пут са скалним степеницама
- 6. Пешачки пут са скалним степеницама
- 7. Пешачки пут са скалним степеницама
- 8. Пешачки пут са скалним степеницама
- 9. Пешачки пут са скалним степеницама
- 10. Пешачки пут са скалним степеницама



- 11. Пешачки пут са скалним степеницама
- 12. Пешачки пут са скалним степеницама
- 13. Пешачки пут са скалним степеницама
- 14. Пешачки пут са скалним степеницама
- 15. Пешачки пут са скалним степеницама
- 16. Пешачки пут са скалним степеницама
- 17. Пешачки пут са скалним степеницама
- 18. Пешачки пут са скалним степеницама
- 19. Пешачки пут са скалним степеницама
- 20. Пешачки пут са скалним степеницама



Ово рјешење нови мост види као минималистички додатак амбијенту у који је лоциран. Тежи се да нова грађевина буде визуелно, ненаметљива појава која је нови "члан" у окружењу високих наслеђених квалитета. Концепт се гради на активирању просторних, топографских и визуелних атрибута постојећег стања које се операционализују као потенцијали из чије синергије настаје склоп који спаја обале ријеке.

Садржај приобаља, поготово лијеве стране ријеке на датој локацији, уздигнут је на ниво елемента из кога се изводи идеја и њена материјализација; композиција се подређује простору испод моста па њени елементи, својим карактеристикама и још више – међусобним односима у највећој могућој мјери освјетљавају простор тла испод себе, ослобађају га од свог присуства, па он постаје у правом смислу ријечи простор обале. Програм се испуњава дослиједно уз третман нове грађевине као карактера који није ни подређен ни надређен, већ – присутан. Уз то, његове особености нису лишене покушаја да се направи искорак ка "лирском" односу према амбијенту и његовим основним затеченим вриједностима што се постиже, опет, амбијенталним средствима гдје главну улогу игра зеленило, свјетло, покренутост тла и суптилна назнака режије кретања, првенствено пјешака и бициклиста.

Појавни облик моста, користећи трасе природног тока сила кроз материјал, одаје слику елегантне, витке структуре која парира масивима зеленила, непрекидно промјенљивом призору ријечног тока и топографски покрнутим обалама, све у покушају да постане вриједан саставни дио будуће слике тог простора. Промишљеност и обрађеност поменутих обала потврђује тежиште концепта које се измјешта са моста на околни простор чиме успоставља интересантну инверзију циља задатог

програма.

Предложеним рјешењем су у оквиру једног склопа смјешта цјелокупни задати програм; досљедно испуњени захтјеви задатка се концентришу око афирмације приобалног простора у највећој могућој мјери. Посебан квалитет



рјешења је раздвајање коловозних трака супротних праваца, те пуштање свјетла у подмостовски простор. Уз то, мост се у највећој могућој мјери издиже и пружа изнад тла на лијевој обали ријеке. На тај начин се првенствено, као што је већ поменуто, простор испод моста формира као примарни садржај на локацији, освјетљен у највећој могућој мјери и обрађен да пружи могућности за разне активности на отвореном. Поред изнесеног, поједини примјерци високог растиња на локацији заузимају, мјестимично, размак између коловозних трака што богати амбијент у визуелном смислу али и смањује загађење простора буком и издувним

гасовима. Пјешачки и бициклически саобраћај су интегрисани у основно "тијело" моста. Благо извијање узводног дијела моста формира тражени видиковац који је, такође, простором и формом само назначен. Пјешачка и бициклическа стаза се у дијелу према Кастелу одвајају од



главнине склопа и пружају према будућем кружном току на раскршћу улица Тржничке и Буре Даничића.

Нови мост је обликован као склоп минималне силуете у оквиру амбијента у коме је лоциран. Његова контура повезује зелене масиве обала и представља визуелну спону ликовно подређену првенствено ријеци и профили масива високог растиња. Осјећај лакоће грађевине и њеног лебдења над тлом постигнут је раздвајањем парова коловозних трака супротних смерова као и подизањем моста изнад тла у највећој могућој мјери коју су дозволиле задате висинске коте његове конструкције. Свијетле боје,

транспарентна ограда, просветљеност и облик основног тијела моста и његових елемената подцртавају минималистички утисак који је саопштен обликовно-архитектонским језиком.

Носива конструкција моста је армиранобетонска, преднапрегнута.

Предвиђен је систем пјешачких стаза уз оптимално очување затечене природне средине. Рјешење не нуди нове просторе за догађаје у самом приобалном подручју, те кретање пјешака обогаћује и нуди разлоге за задржавање, а самим тим и нову тачку "изласка" на обалу.

Овај рад има сљедеће карактеристике које га издвајају од осталих радова:

- иновативни третман коловозне површине моста – тијела моста, на коме су саобраћајне траке супротних праваца размакнуте, па је због тога подмостовски простор освијетљен што му диже комфор употребе.
- подмостовски простор је афирмисан у највећој могућој мјери.
- минималистичка силуета грађевине што ствара услове да се њене добре, претходно побројане особине, комбинују са вертикалним акцентима.



Рад под
шифром
05081ZB

Studio A05,
Architectural Design
and Research
Institute of HIT.

Ауторски тим:

Tang Jiajun;
Zhang Bo;
Zhang Botao;
Dong Tianqi
из Кине.

ОТКУП

Концепт новог моста саопштава метафору сложености кретања као феномена илустрованог сликом односа брзине као основе кретања и простора као оквира брзине. Предложено рјешење гради разложену форму, гдје сваки елемент структуре поред функционалне има и декоративну намјену. Просторна схема грађевине слиједи барокне принципе "разградње" облика где поједини сегменти имају својеврсну самосталност у оквиру цјелине; на тај начин они постају посебне теме композиције која снажним изразом, готово намеће

своје присуство у простору. Динамика призора је постигнута кориштењем физичких карактеристика пјешачког и бициклистичког кретања које су преточене у материјалне траке снажног визуелног набоја. Са друге стране, управо тај поменути, снажни набој производи визуелни утисак који конкурише постојећем простору на начин да редукује неке његове квалитете. Склоп новог моста својом појавношћу превазилази амбијенталне "капацитете" локације те дјелује "прејаким изразом" и у извјесној мери, наметљиво у односу на атрибуте мјеста на коме се налази.

Основна трака моста која садржи моторни, бициклистички и пјешачки саобраћај заузима габарит и позицију предвиђену регулационим планом. У нивоу поменуте, основне траке моста, узводно се пружа засебан бициклистички мост који вијуга изнад површине ријечног тока и служи као својеврсни, бициклистички белведере. Изнад основне конфигурације је развијен систем пјешачких стаза-трака које издижу изнад тла пјешаке који желе да сагледају околну панораму града. Између трака се налази посебан видиковац који служи за задржавање посматрача и боравак на "небеској" платформи.

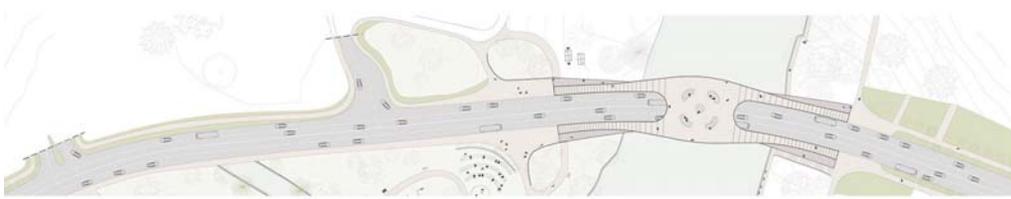
Поступак "барокног" разлагања, као што је напоменуто, представља окосницу визуелног израза предложеног рјешења. Носећи лукови конструкције преузимају и намјену пјешачких стаза- видиковаца па сплет конструктивних, функционалних и обликовних сегмената композиције стоје у служби динамике слике – новог

призора који у великој мјери мијења карактер постојећег амбијента.

Носива конструкција моста је челична. рјешење ријечних обала



Предвиђен је систем пјешачких стаза уз максимално очување затечене природне средине.



Рад под
шифром
14632AA

Atelier
Jankovic
de Thy,
Paris
Француска.

ОТКУП

Концепт новог моста фаворизује пјешачки и бициклички саобраћај у односу на моторни. Размјештај поменутих намјена хијерархизује се и положајем у простору, заправо, њиховим међусобним односом – мизансценом. Карактер облика кретања постаје просторно – обликовна алегорија градске матрице у малом; коловози, пјешачке стазе, бицикличке трасе, трг, пјачета, тријем, све су елементи урбане структуре које су у случају новог моста обједињене у једну цјелину. Пјешаци су постављени на сам врх склопа гдје, неометани од

осталих видova саобраћаја, могу уживати у свом микрокосмосу. Простор пјешака овдје представља парадигму суштинског односа према појму уређења људског насеља. Тиме се, најприје, указује на систем вриједности који аутор заступа гдје се човјек и његова удобност ставља у језгро догађаја. Уз то, концепт новог моста представља удаљену, али ипак наговјештену импликацију појмова зеленог града и "smart city" - а. Преклапањем "простора машина" и "простора људи" успоставља се и "просторна ефикасност" рјешења гдје се, и машинама и људима даје готово једнака површина за коришћење без међусобног угрожавања.

Овим рјешењем се моторни и пјешачки саобраћај просторно преклапају формирајући упарене просторе за различите врсте кретања. Основно тијело моста садржи коловозне траке за моторна возила и дјелимично, по хоризонтали, издвојене бицикличке траке. Изнад основног склопа развијена је платформа за пјешаке са пјачетом на средишту изнад ријечног тока. Тако организован простор денотира кретање и задржавање изнад средишта ријеке постајући белведере над Врбасом. Поменути простор је и озелењен па је конотација трга тиме употпуњена и подцртана.

Удвојеност површина за различите видове саобраћаја формира двопојасну силуету са решетком између појасева. Транспарентност склопа омогућава сагледавање кроз грађевину и присуство постојећег зеленила у призору. Површина за пјешаке која се развија изнад коловозних трака је обле контуре која обезбеђује потребне висине за

пролаз моторних возила. Рјешење не нуди висински акценат композиције па је цио склоп моста скривен у крошњама постојећег амбијента што, делимично, анулира конкурсом задати појам ведуте.

Носива конструкција моста је армиранобетонска. Аутор



предвиђа и употребу дрвета као и алтернативну употребу челичних, линијских елемената. Наглашена је методологија префабрикације.

рјешење ријечних обала

Предвиђен је систем пјешачких стаза уз максимално очување затечене природне средине.



A bridge spanning an lake above public realm.

Its location in the central zone of the city and its proximity to the river and the park are considered as the main part of it.

The bridge is an important element in the city's urban fabric, and its location is considered as the main part of it.

The bridge is an important element in the city's urban fabric, and its location is considered as the main part of it.

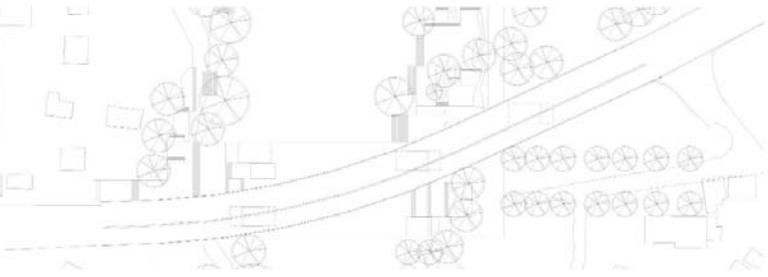
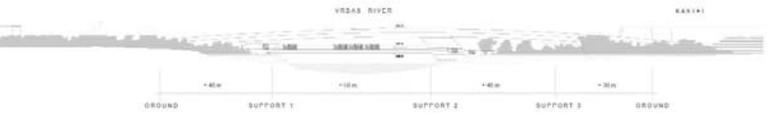


The bridge is an important element in the city's urban fabric, and its location is considered as the main part of it.

The bridge is an important element in the city's urban fabric, and its location is considered as the main part of it.

The bridge is an important element in the city's urban fabric, and its location is considered as the main part of it.

The bridge is an important element in the city's urban fabric, and its location is considered as the main part of it.



ПОХВАЉЕН РАД

Рад под
шифром
19873НМ

Ауторски тим:
Arhitektural Design
Aleksandar Kostić and DHB
Architects, Ireland (75%),
Structure Design Orla Kelly
MBOК Engineers, UK (10%),
а сарадници Joanna
Jameux (5%), Bilal
Gawaheer (5%) i Sorca
Duffy (5%) из Ирске.



Приједлог предвиђа широку пјешачку платформу испод саобраћајних трака. Поменути простор је, заправо, линеарни трг који спаја обале ријеке намијењен кретању и задржавању бициклиста и шетача. Алгоритам окупљања корисника је истицање урбаног идентитета места. Овим поступком афирмисан је и појам градског форума као тежишта живота његових становника. Површина ријеке, ријечног трга и "колског" моста се преклапају стварајући мјесто повезивања обала које служи не само преласку

већ и боравку.

Упареност простора за различите видове кретања ствара могућност да се пјешачком кретању којем се овде даје предност обезбиједи оптимални услови за функционисање. Уз то, поред основне намјене преласка ријеке њему се обезбеђују додатне могућности задржавања, контаката и боравка на најинтересантнијем мјесту преласка – средини Врбаса. Ипак у овом рјешењу је пешачка платформа пренаглашена.

Минималистички обликовни приступ резултира у елегантној форми дво-појасног склопа који спаја обале и контрастира разуђеној силуети високог зеленила на локацији. Материјализација је једнозначна што подцртава "аскезу" рјешења. Одсуство наглашеног, вертикалног елемента контуре моста умањује могућност да он изгради нову ведућу града.

Конструкција моста је армиранобетонска.

Приобаље је рјешено као систем платформи, тежишно на лијевој обали ријеке у, до некле, пренаглашеној мјери.





Рад под
шифром
14137MW

Ауторски тим:

Earquitetos – Arq. Estevan Barin, Arq Bruno Cassol, Arq. Jenifer Vescia, Arq. Jonas Rossi and Acad Arq. Thais Saccol из Велике Британије.

ПОХВАЉЕН РАД

Нови мост изражава тежњу за истицањем елеганције склопа која на оптималан начин мијења приказ постојећег амбијента. Елементи композиције се подређују једном доминантном мотиву – контури великог лука који се визуелно и конструктивно умножава постајући лајт-мотив склопа. Тиме се активира класична метафора о спајању обала кривуљом на којој се читава терет оних које носи као и замишљена линија споја ријечних обала.

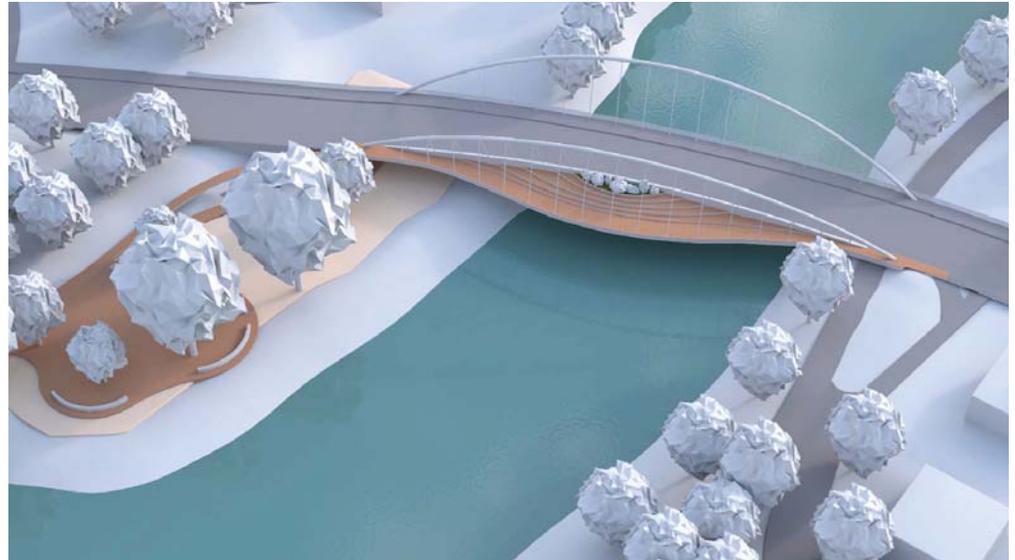
Сви тражени видови саобраћаја смјештени су на основно тијело моста. На узводном дијелу склопа предвиђено је проширење за кретање бициклиста и пјешака које служи и као видиковац а који је лучним зидом одвојен од колских саобраћајних трака. Низводни дио моста не садржи пјешачко-бицикличку стазу што у великој мјери редукује његову употребну вредност.

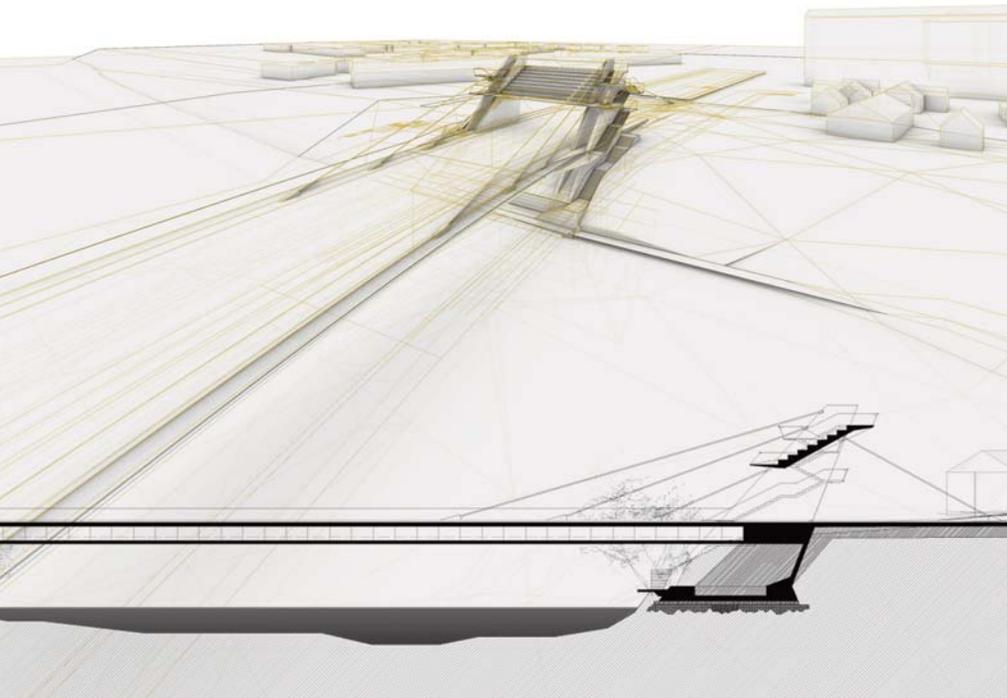
Обликовни аспект рјешења тежи да формира слику елегантне и витке конструкције чији атрибути служе за формирање акцента у простору. Користе се феномени рефлекса и одсјаја у материјализацији грађевине. Меки визуелни израз главног лука асоцира на природне елементе и логичан проток сила кроз материјал. Конструктивно рјешење обухвата систем лукова, један изнад а други испод коловозне површине, асиметрично постављених који обезбеђују стабилност конструкције и уједно елементе морфологије моста. Поменути систем има за циљ да ријеша, такође асиметрично груписање траса захтеваних видова саобраћаја. Подмостовље и околни простор ријечних обала су углавном остављени у свом изворном облику са полукружним стазама – мотовима који обезбеђују пристајање чамаца.



моста. Видиковац на узводној страни је проширен и денивелисан што доприноси комфору коришћења тог простора. Саздан је као мали амфитеатар кога заштитни зид обезбеђује од негативних утицаја издувних гасова и буке моторних возила. Композиција визуелно дјелује динамично и елегантно. Пар носивих лукова асоцира на наглашеност покрета, преласка ријеке и брзине кретања. Видиковац асоцира на центар догађања на мосту, задржавање и комуникацију корисника.

Окосница конструкције су пар челичних лукова са носивим сајлама и армирано-бетонска плоча коловозне конструкције. Приобаље је рјешено као парковски простор са стазама, платоима и урбаним мобилијаром у простору у коме доминира затечена природа.





Рад под
шифром
99099VL

Ауторски тим:
Павле Стаменовић,
Душан Стојановић, Ђорђе
Јовановић и Алекса
Бекић, а сарадник је
Лука Бунчић,
сви из Републике
Србије.

ПОХВАЉЕН РАД

Концепт новог моста у језгро локације поставља минималистичку силуету. Њоме су визуелно повезани масиви високог растиња који, на десној обали заклањају носиви пилон са видиковцем. Поменути конструктивни елемент је постављен на, као је речено, десну страну обале ријеке да би се тај, вертикално изражени елемент, што више удаљио од заштићене зоне Кастела и ријечног амбијента непосредно уз Кастел. Тиме се тежило што је могуће већем очувању постојеће слике амбијента у који се нови мост смјешта.

Просторно рјешење моста обухвата све видове саобраћаја повезане у јединствену саобраћајну траку у једном нивоу. Парови степенишних вертикала повезују тло и саобраћајну површину моста. Видиковац није постављен на основну површину моста већ на носиви пилон, што га у највећој могућој мјери удаљава од тежишта локације стварајући могућност за широко сагледавање амбијента.

Визуелна појавност моста је сведена, минимална. Поменути носиви пилон је једини висински елемент композиције али је "склоњен" из тежишта предметне локације управо ради што мањег визуелног присуства нове грађевине у амбијенту.

Конструкција моста је армиранобетонска. Пилон помоћу челичних затега носи коловозну површину грађевине. Рјешење простора ријечних обала у највећој могућој мјери тежи очувању постојећег природног амбијента.



ОСТАЛИ РАДОВИ



Стефан
Николић,
Србија



34043TP

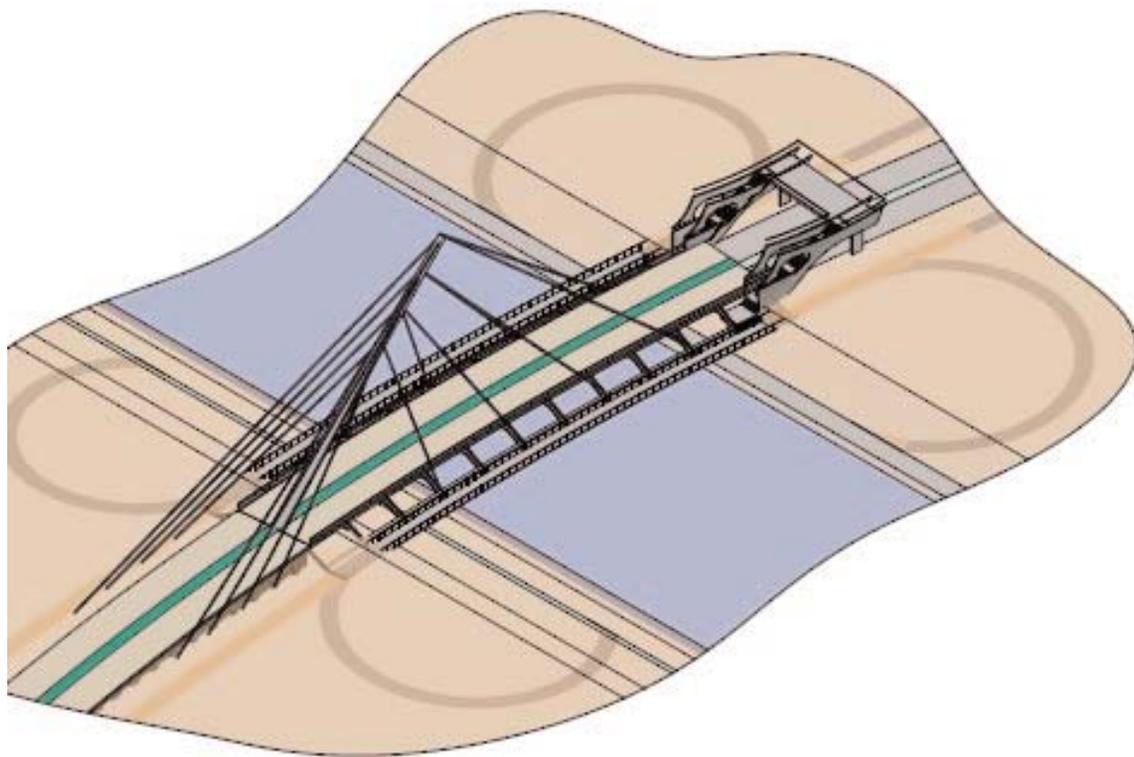
Davin
Tanasa,
Индонезија

19371AC



Дамир Растодер и Адмир Бибић, сарадници
Михаило Лујак и Харис
Џурић, Србија





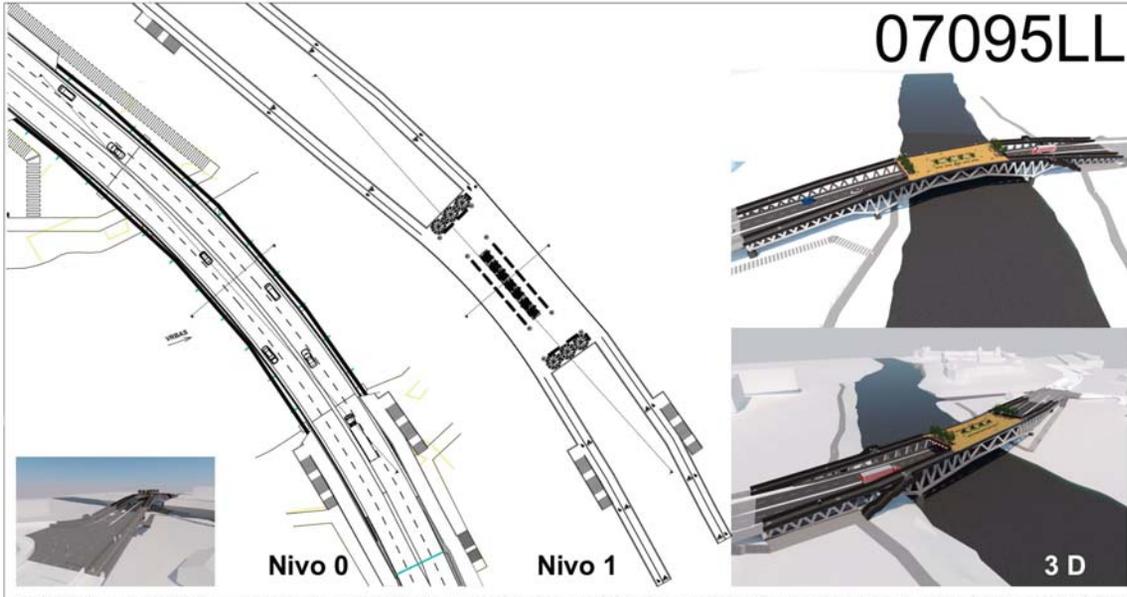
Душко Хинић,
Република Српска,
БиХ

Z4518SA

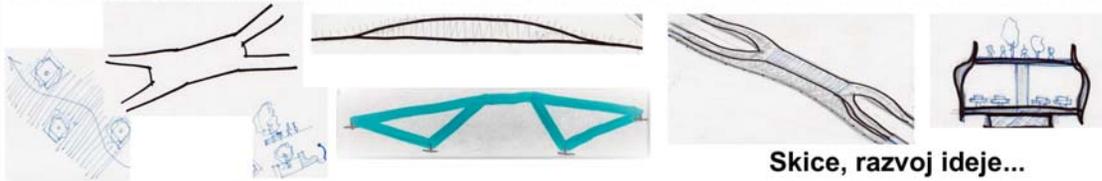


Loris Dal Pos,
Roberto De Luca,
Daniele Bortoluzzi,
Alessandro De Luca,
сарадници Luca
Muffato i Lorenzo Zorzi,
Италија

07095LL



Љубиша
Лулић,
Њемачка



Skice, razvoj ideje...

GM32781

The general concept of the bridge design was to create a pathway connection of Gara Dušana and Mavanska Street for pedestrians, motorized vehicles, and non-motorized vehicles that allow public recreational space under the bridge on the left and the right banks of river Vrbas which creates aesthetically attractive roofing for under bridge public space environment. The structural concept of the bridge design was a suspension bridge supported by a non-perfect arch in which elliptical shape support standing from the bottom of both bridge bases on the left and the right banks of river Vrbas and meet at the middle of the bridge with arc connecting the adjacent ellipse lines on transversal sides. The elliptical shape support of the bridge starts from a single point under the bridge and stand above the bridge horizontal line that could help to minimize occupation of support base and also maximize space for public recreation under the bridge. The path way on the bridge was designed to help physical separation of motorized on non-motorized vehicles with bridge suspension structural elements on the middle and green buffer with bushes 40cm width on both sides of the bridge. Also, there is additional space on the middle of the bridge path way used as a viewpoint from which to see Kistari fortress wall and also both upstream and downstream views.

The landscape on left and right side of river Vrbas was designed to create a clear view to see river Vrbas and also the mitting points of both river Vrbas and river Crvena for the people reaching from both sides of the bridge. And also the landscape design on the left sides of the bridge was designed for public gathering and concert with bedground of river Vrbas, river Crvena and fortress wall.



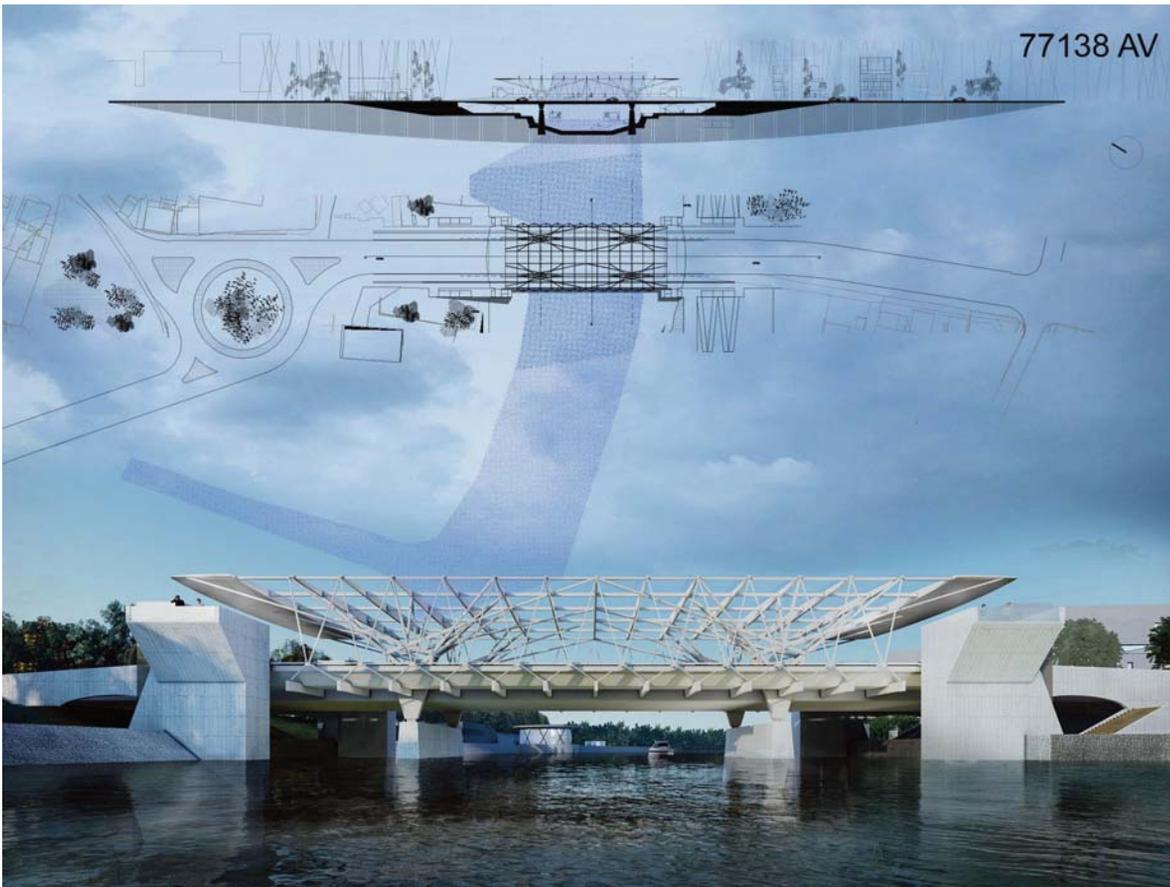
Wendmagegn
Geleta Megersa,
Етиопија



šifra 10000BL



Мирослава Петровић
Балубчић и Михаило
Тимотијевић,
сарадници Ненад Шекуларац,
Бојан Јованчевић,
Милош Јелисавчић,
Јулија Јанковић,
Зденко Хрибершек,
Србија

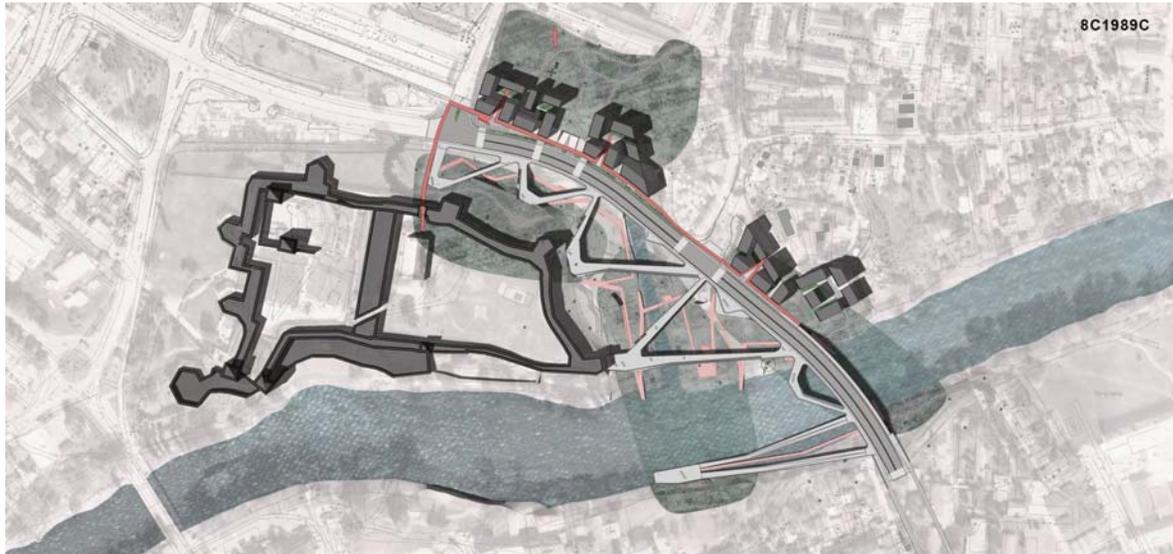


Борис Петровић,
сарадник А011 студио
Београд, Србија



21105SV

Владо Шврака и Мира
Дуроњић, сарадници
Милан Милинчић и Зоран
Шврака, Република
Српска, БиХ



Драган Маринчић
и Александра
Маринчић, сарадник
Ана Гојковић,
Србија



Маја Милић Алексић,
Слободан Пеулић и
Радован Вукомановић,
сарадници Невена Новаковић,
Андреа Јаничић, Бојан
Ерцег, саговорници Диана
Ступар, Игор Кувач и Милан
Алексић, Република
Српска, БиХ



98246GX

Миленко Радошевић
и Саша Зечевић,
сарадници
Стево Кнежевић
и Игор Вујић,
Република Српска, БиХ



Pliskin Architecture,
 сарадници Elisa
 Albuquerque, Nishant Jacob,
 Marie-Charlotte Lemoine,
 Emily Nguyen, Barak
 Pliskin и Samuel
 Warden-Hertz, САД

A TIME AND A PLACE

Communities, and the urban space they occupy, change over time, expanding, contracting, evolving with internal needs, shared aspirations, and external forces. Our proposal recognizes the forces of change and progress, and introduces two complementary pieces:

- The **Multimodal Bridge** - creates a new link in the city, allowing growth, progress and acceleration within the urban network.
- The **Link** - creates a new connector that offers a slower path and allows a pause in contemporary life, and frames relationships to past chapters of the city Berja Lake.

The **Multimodal Bridge** carries the everyday traffic, and includes vehicular, bicycle, and pedestrian connections between the two sides of the Vitas River. The structure, constructed from steel and local limestone, is a stable relationship between the banks, both visually and structurally, creating a permanent and timeless connection. The bridge leads off of the visual language of the fortifications of the Kasaf, contextual and projecting stability on to the waters below.

The **Link**, a sequence of individual urban moments, is pieced together with weathered steel structures, allows passage through nature, and allows pedestrians to enjoy it. It is an indirect path between the riverbanks, slowing down the travel speed across the river, and encouraging users to enjoy the rich scenery of Berja Lake's meadows.

Starting with a **Qajak Dock** on the river's right bank, a light grating allows people to experience the river's currents below and allows this portion to be fully removed during severe flooding events. The Link then ascends slowly up the right riverbank and loops back to connect with the bridge structure.

As the Link engages the multimodal bridge, the **Ovenhook**, a new public plaza situated above the Vitas, creates curated views of the river and the Kasaf. The Ovenhook is a space of civic value, encouraging people to pause, and absorb different layers from Berja Lake's rich history. Kasaf's fortifications, sporting events on the Vitas, fireworks, the weeping willows along the river.

As the Link descends towards the Left Bank, it reveals the masonry structure of the multimodal bridge, and draws people into the **Boqueq**, a lush landscaped buffer between the Vitas and Boulevard Casaf. The Boqueq creates an intimate connection between residents and the rich natural setting of the city.

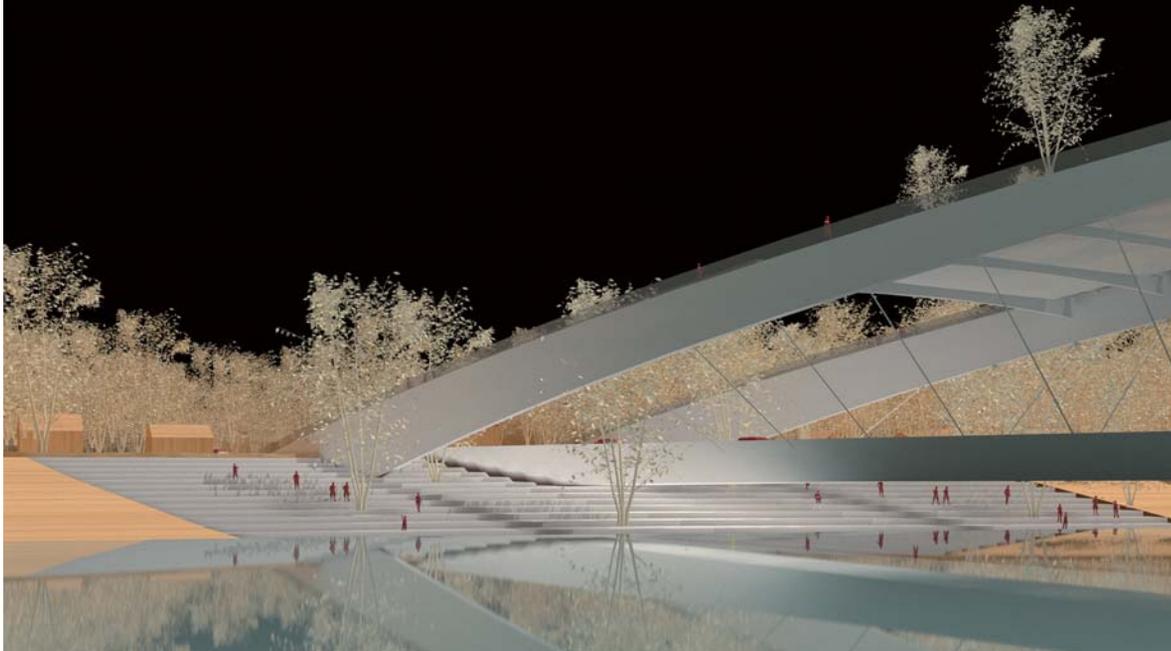
The last leg of the Link traverses the Casava river and connects to the pedestrian path at the foot of the Kasaf fortification, allowing a seamless transition towards the Kasaf entrance and additional access to the Vitas water's edge.

To the north-east of the bridge, **Delan Green**, a new planned buffer is created, both shielding the residents of the Delan neighborhood from traffic along Casaf Boulevard, and introducing community focused urban green spaces along the neighborhood's edge.

12345JL

Quiet Touch

Bridge Design



12345JL

90926DP



In fact, the Wuyang River that crosses the city, has been frozen and polluted along the coast, and the heritage of the capital city and urban system are the most important urban resources and development advantages of Beijing.

From the overall consideration, "Restoring the city with the nature and connecting the water system with civilization" will undoubtedly become a general functional design goal in nature. This is the original concept of design.

The natural system, taking the linear natural axis along the Wuyang River as the main and starting point, gradually brings up and penetrates into the urban space on both sides of the river. And the goal is to build the new bridge and the canal will become the center of the natural system along the river to connect.

The role of the present Wuyang canyons, the "Ancient Wuyang argument" for connecting old canyons and new bridges, the new bridge as a continuation of the canyons space, the natural will flow along through the natural canyons along the river, the open space under the bridge that corresponds to the function of the canyons. The "linear network" between the canyons and the bridge as the natural network of service activities space, the "horizontal network" could be service traffic lines. And these pieces of a natural network along with the nature appropriately reconstruct the harmonious nature center system of the city.

The new bridge, as an important part of this system. Over time, the space of a natural network connects to green, landscape, and water in nature, just as the new bridge and the historical canyons space to function together and focus on each other.

Therefore, the design of the new bridge should not be viewed in isolation. On the contrary, given the new bridge from the overall system, we'll recognize that it is very appropriate and effective part in the city.

Structure description
The main bridge is a continuous rigid frame bridge (30-120-120 m), and the auxiliary structure is a three-level arch structure. The main girder adopts concrete box girder and bridge deck shall be integral one. The top width of the box girder is 17 meters, and the arch width is 16 meters. The number of arch ring is reinforced concrete solid gain.



PL-T ARCHITECTURE STUDIO
Chief Designer:
Wang Jianfeng,
учесници Tang Minghui,
Zhang Chenglan, Sui Rui,
Pan Yuena, Кина

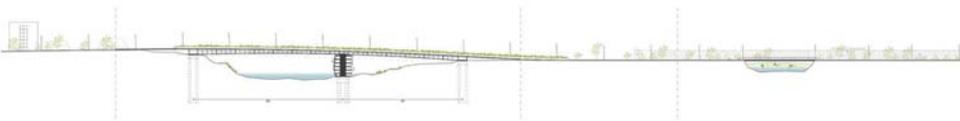


We see the new bridge as an opportunity to create cross-cutting urban scenarios with natural and built environmental elements in the heart of the city.

The bridge itself is the pilot urban 2.0 facility. The urban park and the river, and the built environment, the structure of the urban 2.0 structure.

The side of the bridge has a simple, geometric form leaning on an architectural element. The bridge spans across the river, connecting the urban park and the river, and the built environment, the structure of the urban 2.0 structure.

The bridge itself is a concrete steel composite structure with a steel truss from both sides of the structure. Between the concrete supporting structures the concrete bridge deck is supported by a steel truss structure. The steel truss structure is supported by 2 points. Besides the two bridge heads, the steel truss structure is hidden inside a high-quality rock structure in the river.



PIEZA

GUBANAMORI
 (Sandor Guba, Peter Hamori)
 + Sandor Novak,
 сарадници Richard Attila
 Vagner i David Folders,
 Мађарска



Денис
Тадић,
Србија