

Република Српска
Град Бања Лука
Градоначелник
Градска управа
Одјељење за просторно уређење

Број: 03-404-313/19
Дана, 18.10.2019. године

На основу Одлуке инвеститора/уговорног органа Одјељење за просторно уређење покренуло је поступак јавне набавке и у складу са одредбама Упутства о организовању и провођењу конкурса из области архитектуре и урбанизма (Службени гласник града Бања Лука, број 6/18) организовало активности на провођењу

МЕЂУНАРОДНОГ ОПШТЕГ ЈАВНОГ КОНКУРСА
ЗА ИЗРАДУ ИДЕЈНОГ УРБАНИСТИЧКО-АРХИТЕКТОНСКОГ РЈЕШЕЊА МОСТА У
НАСЕЉУ ДОЛАЦ

Рјешењем Градоначелника Града Бањалука број 12-Г-1246/19 од 10.04.2019. године именована је Конкурсна комисија за израду идејног урбанистичко-архитектонског рјешења моста у насељу Долац, у сљедећем саставу:

- 1) Мр Игор Радојичић, дипл.инж.ел, председник
- 2) Проф. Иван Рашковић, дипл.инж.арх, замјеник председника
- 3) Проф. Петер Габријелчич, дипл.инж.арх, члан
- 4) Мр Слободан Станаревић, пдипл.инж.грађ, члан
- 5) Мр Срђан Рајак, дипл.инж.грађ, члан
- 6) Проф. др Милијана Окиљ, дипл.инж.арх, члан
- 7) Јелена Павловић, дипл.инж.арх, члан

Замјенски чланови:

- 1) Санела Кеџман, дипл.инж.арх.
- 2) Доц. др Огњен Шукало, дипл.инж.арх.

Стручни извјестиоци:

- 1) Алвира Вујиновић, дипл.инж.арх.
- 2) Наташа Милошевић, дипл.инж.арх.

Секретар:

Дајана Марјановић Верић, дипл.правник

Коначни извјештај о раду Конкурсне комисије
о радовима пристиглим на међународни општи јавни конкурс
за израду идејног урбанистичко-архитектонског рјешења моста у насељу
Долац

Конкурсна комисија је у циљу припреме конкурса одржала два неформална састанка (24.04. и 05.06.2019. године) на којима су договорени основни елементи расписа конкурса, те су заједно са расписивачем припремљени и израђени Програм и Услови конкурса.

Након усаглашавања свих елемената одржан је први радни састанак 01.07.2019. године на којем су верификовани Програм и Услови конкурса од стране Конкурсне комисије.

Обавјештење о конкурс у објављено је дана 10.07.2019. године на порталу Агенције за јавне набавке Босне и Херцеговине, у ДН „Еуроблиц“ и „Независне новине“, те на званичној интернет страници Града Бањалука.

Конкурс је такође, објављен на интернет страницама:

- | | |
|--|----------------------------------|
| 1) https://www.archdaily.com/ | |
| 2) https://bustler.net/ | |
| 3) http://www.sacg.me/ | Савез архитеката Црне Горе |
| 4) https://uha.hr/ | Удружење хрватских архитеката |
| 5) http://www.d-a-z.hr/ | Друштво архитеката Загреб |
| 6) https://www.zaps.si/index.php | Удружење архитеката из Словеније |
| 7) https://www.dab.rs , https://www.u-a-s.rs | Удружење архитеката Србије |
| 8) https://www.dan.org.rs | Друштво архитеката Ниша |
| 9) https://dans.org.rs | Друштво архитеката Новог Сада |
| 10) http://www.drustvo-dal.si/ | Друштво архитеката Љубљане |
| 11) https://www.zaps.si/ | Савез архитеката Словеније |
| 12) http://www.en.dab.rs/ | Друштво архитеката Београда |
| 13) https://aabh.ba/ | Асоцијација архитеката у БиХ |

За учеснике конкурса биле су предвиђене двије награде и откуп у износима:

- прва награда **20.000,00 EUR** (противвриједност у КМ)
- друга награда **7.500,00 EUR** (противвриједност у КМ) и
- откуп **4.000,00 EUR** (противвриједност у КМ)

Конкурс је био отворен од 10.07.2019. године, рок за постављање питања био је 07.08.2019. године, а рок за предају конкурсних радова био је 30.09.2019. године до 23:59 (GMT+1) часова.

У предвиђеном року, дефинисаном од стране расписивача, а у складу са Упутством о организовању и провођењу конкурса из области архитектуре и урбанизма, од стране заинтересованих лица постављено је укупно 18 (осамнаест) питања, те је на свако конкретно и уредно одговорено.

Дана, 01.10.2019. године одржан је други радни састанак Конкурсне комисије, приликом којег је Председник Комисије обавијестио остале чланове да је, у складу са расписом општег јавног конкурса за израду идејног урбанистичко-архитектонског рјешења моста у

насељу Долац уговорном органу, до задатог рока, дигитално на линк www.banjaluka.rs.ba/konkurs-most-dolac (en.banjaluka.rs.ba/ bridge-design-competition-banjaluka2024), стигао укупно 31 (тридесетједан) конкурсни рад, од којих су 3 (три) рада пристигла са минималним закашњењем и то 01.10.2019. године у 00:01h, 00:03h и 00:29h (због трајања upload-a).

Конкурсна комисија се сложила да минимална одступања нису основ за дисквалификацију ових радова, обзиром да су у питању специфични технички процеси.

Један конкурсни рад под шифром **40836AA** пристигао је на e-mail контакт особе расписивача путем WE-transfer-a 01.10.2019. године у 1:02 часова и Комисија се сложила да исти не може да се узме у разматрање јер су повријеђена основна правила Конкурса.

Предсједник Комисије обавијестио је присутне да је у Кабинет Градоначелника стигла макета моста, а на којој је назначено да је ван конкуренције, те да ће иста бити враћена пошљаоцу будући да је повриједио основна правила Конкурса.

За радове који су предати прописно и у року, приступило се отварању и означавању истих (тако што им је додијељен редни број, на основу редослиједа пристизања). За сваки рад је провјерен број пристиглих прилога.

Преглед пристиглих радова извјестиоци су извршили у периоду од 02.10.2019. године до 14.10.2019. године, те су на трећем радном састанку, одржаним дана 15.10.2019. године Конкурсној комисији поднијели извјештај у писаном облику и усмено образложили сваки рад појединачно (Извјештај о приспјелим радовима на међународни општи јавни конкурс за израду Идејног урбанистичко-архитектонског рјешења моста у насељу Долац у Граду Бањој Луци у прилогу).

На истом састанку Конкурсна комисија је ушла у прву фазу поступка оцјене пристиглих радова, те су једногласно донијели одлуку да сљедећи радови немају право учешћа:

- **рад под редним бројем 16**, шифра аутора **27341PT** (рад не садржи све прилоге дефинисане расписом конкурса. Фајлови су неисправни, немогуће их је отворити, као ни 3Д анимацију. Само плакат за изложбу је могуће отворити. Из приложеног се може видјети да рад није довршен.)
- **рад под редним бројем 21**, шифра аутора **12345SB** (рад не садржи све прилоге дефинисане расписом конкурса. Недостаје свеска са текстуалним и графичким прилозима, те мали плакат за дигиталну изложбу.)
- **рад под редним бројем 25**, шифра аутора **12345JL** (Аутор је повриједио принцип анонимности, будући да је на графичким прилозима назначено име аутора. Није могуће да учествује у конкурс.)

У другој фази поступка Конкурсна комисија је груписала радове у четири групе (по идејним рјешењима) и то:

- **радови под редним бројем 3** (шифра 34043TP) , **4** (шифра 19371AC), **8** (шифра 07095LL), **9** (шифра 05081ZB), **24** (шифра 19873NM), **26** (шифра 45711MY) и **28** (шифра 14632AA) (радови којима су пјешачке и бицикличке стазе потпуно физички одвојене од колског саобраћаја)

- **радови под редним бројем 1** (шифра 14137MW), **5** (шифра 94984SL), **10** (шифра GM32781), **13** (шифра 21105SV), **19** (шифра 98246GX), **30** (шифра 24189DT) и **31** (шифра 85870PB) (радови у којима су на мосту предвиђени лукови)
- **радови под редним бројем 2** (шифра 05123SN), **11** (шифра 10000BL), **14** (шифра 8C1989C), **15** (шифра 32235BL), **17** (шифра 71317VA), **20** (шифра 6417U0R), **22** (шифра 99099BL), **23** (шифра 10006PA), **27** (шифра 90926DP) и **29** (шифра 79513JA) (тзв. вијадуктни мостови)
- **радови под редним бројем 6** (шифра 31475QW), **7** (шифра 24518SA), **12** (шифра 77138AV) и **18** (шифра 13047VN) (изузетно другачији радови од других).

Након детаљне анализе груписаних радова Конкурсна комисија се сложила одлуку да у даљој конкуренцији остану радови означени редним бројем: **1** (шифра 14137MW), **5** (шифра 94984SL), **8** (шифра 07095LL), **9** (шифра 05081ZB), **20** (шифра 6417U0R), **22** (шифра 99099BL), **23** (шифра 10006PA), **26** (шифра 45711MY), **28** (шифра 14632AA) и **31** (шифра 85870PB).

Дана, 16.10.2019. године, Конкурсна комисија је наставила рад и ушла у наредну фазу, у којој је настављена селекција пристиглих конкурсних радова, да би се добио што ужи избор, те дошло до коначног избора.

Након исцрпне дискусије Конкурсна комисија се сложила да у ужи избор иду радови означени редним бројем: **9** (шифра 05081ZB), **20** (шифра 6417U0R), **22** (шифра 99099BL), **26** (шифра 45711MY), **28** (шифра 14632AA) и **31** (шифра 85870PB).

Након одржаног састанка сви чланови Комисије, извјестиоци и Секретар обишли су локацију на којој је планирана изградња моста како би провјерили евентуалне негативне аспекте рјешења који су ушли у ужи избор.

Конкурсна комисија је наставила са радом и оцјењивањем пристиглих радова на сједници одржаној дана 17.10.2019. године, те завршила оцјењивање свих радова који испуњавају формалне услове на начин приказан у табели у прилогу.

Разматрајући пристигле радове, Комисија је констатовала да се пристигли приједлози могу класификовати у двије основне категорије и то:

- 1) Рјешења која карактерише што је могуће мање уочљива силуета новог моста због што потпунијег очувања затеченог амбијента чији су најистакнутији атрибути тврђава Кастел и високо растиње.
- 2) Рјешења која, у односу на претходну категорију, предлажу уочљивију контуру – вертикалну силуету нове грађевине са циљем увођења нове водите града у ужем смислу тог појма.

Комисија је заузела становиште да је, уважавајући постављене критеријуме, предност на страни рјешења из категорије број 2. Посебно је вреднован захтјев из расписа конкурса о успостављању *нове водите града*, уочљивог елемента моста који треба да буде сагледив из даљег окружења, а да при том не наруши основне амбијенталне вриједности локације на којој се налази.

Присуство поменуте водите у предметном амбијенту свакако значи промјену његове „менталне слике“ у свијести становника града, али је замрзавање те исте слике неодржива ситуација у животу и промјени урбаног ткива. Ради се о томе да се та слика постепено мијења на одговарајући начин.

Првонаграђени рад то управо чини на *оптималан* начин. Са друге стране, другонаграђени рад садржи квалитете које треба уважити, поготову у погледу афирмације подмостовског и обалног простора на локацији, што је у том раду и осмишљено на иновативном нивоу.

Комисија је заузела став да се поједине архитектонске карактеристике првонаграђеног и другонаграђеног рада требају искомбиновати и да је то право рјешење које треба ићи у даљу разраду са циљем реализације моста у насељу Долац. Поменуте карактеристике су наведене у смјерницама за даље дјеловање у процесу реализације новог моста.

Након оцјене конкурсних радова (у складу са критеријима оцјењивања утврђеним у распису конкурса), те селективног одвајања радова према квалитету понуђених рјешења Конкурсна комисија је на петом радном састанку, одржаном дана 17.10.2019. године, једногласно предложила Одлуку о додјели награда, Одлуку о додјели похвала као неновчаних признања, а већином гласова Одлуку о додјели два откупа, како слиједи:



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, где су различите врсте саобраћаја – комуникације разложене по технологији кретања, чиме се доживљај коришћења 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 цјелокупна композиција и материјализован нов биљеги мјеста – *нова ведута* 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 раслојено. 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 наслеђе. 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 последица чињенице да поменути лук носи само пјешачко-бицикличку стазу па су му 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 поплочањем 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 „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.

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-бицикличког моста, осмишљеног линеарног склопа који нуди неограничен број тачака за посматрање пејзажа.
- интерпретација основног елемента нове ведуте града – лука који носи пјешачко-бициклички мост, који доминира амбијентом својом висином и уочљивошћу не нарушавајући га због своје добро избалансиране геометрије и димензија.

РАД БРОЈ 20, шифра аутора „6417UOR“ - ДРУГА НАГРАДА у износу од 7.500,00 EUR



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 насљеђених 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 ријека.

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 покренутим 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 бициклички 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 бицикличка стаза се у дијелу према Кастелу одвајају од главнине склопа и пружају према будућем кружном току на раскршћу улица Тржничке и Ђуре 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 профилу 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 освјетљен 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.*



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 бицикличког 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, бициклички и пјешачки саобраћај заузима габарит и позицију предвиђену регулационим планом. У нивоу поменуте, основне траке моста, узводно се пружа засебан бициклички мост који вијуга изнад површине ријечног тока и служи као својеврсни, бициклички *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.

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



Концепт новог моста фаворизује пјешачки и бициклически 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 алегоричка градске матрице у малом; коловози, пјешачке стазе, бициклическе 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 видова саобраћаја, могу уживати у свом *микросмосу*. 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 хоризонталу, издвојене бициклическе 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.

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

РАД БРОЈ 1, шифра аутора „14137MW“ – НЕНОВЧАНО ПРИЗНАЊЕ - ПОХВАЛА



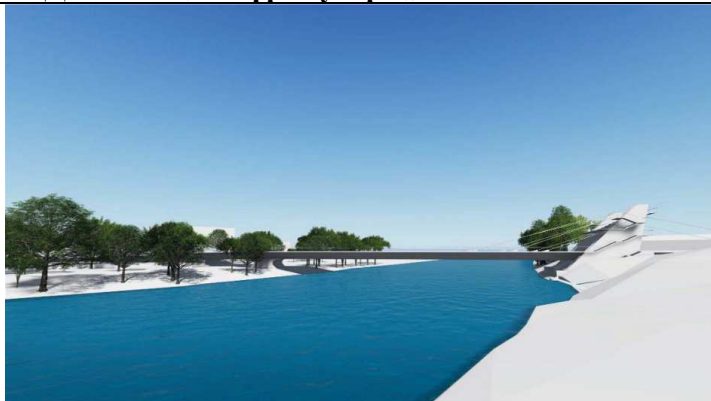
Нови мост изражава тежњу за истицањем елеганције склопа која на оптималан начин мијења приказ постојећег амбијента. Елементи композиције се подређују једном доминантном мотиву – контури великог лука који се визуелно и конструктивно умножава постајући лајт-мотив склопа.

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-бициклическу 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.

РАД БРОЈ 22, шифра аутора „99099VL“ – НЕНОВЧАНО ПРИЗНАЊЕ - ПОХВАЛА



Концепт новог моста у језгро локације поставља минималистичку силуету. Њоме су визуелно повезани масиви високог растања 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.

РАД БРОЈ 24, шифра аутора „19873НМ“ – НЕНОВЧАНО ПРИЗНАЊЕ - ПОХВАЛА



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. Алегорија 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.

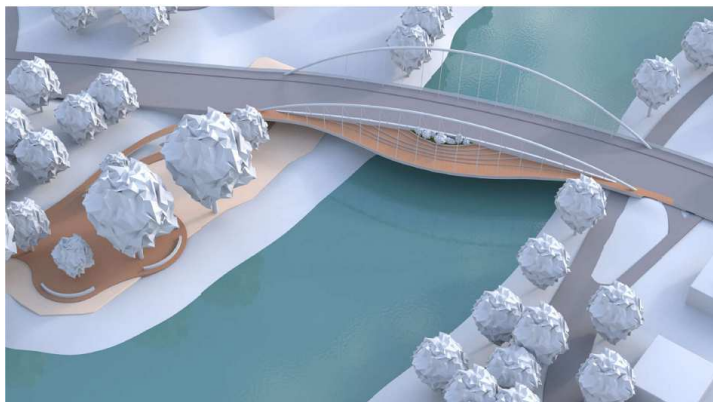
Упареност простора за различите видове кретања ствара могућност да се пјешачком кретању којем се овде даје предност обезбиједи оптимални услови за функционисање. Уз то, поред основне намјене преласка ријеке њему се обезбеђују додатне могућности задржавања, контаката и боравка на најинтересантнијем мјесту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

Минималистички обликовни приступ резултира у елегантној форми двопојасног 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 ведуту града.

Конструкција моста је армиранобетонска.

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

РАД БРОЈ 31, шифра аутора „85870РВ“ – НЕНОВЧАНО ПРИЗНАЊЕ - ПОХВАЛА



Ово рјешење се такође ослања на препознатљиве облике склопа који асоцирају прелазак преко ријеке и визуелну убједљивост геометрије конструктивног елемента који трпи оптерећење.

Упареност конструктивних лукова само подцртава намјеравани концепт. Композиција је благо асиметрична што доприноси утиску спонтаности настанка цјелине моста као и тежњи за динамизирањем призора грађевине.

Основно тијело моста садржи све тражене видове саобраћаја у једнаким тракама на обе стране 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 армиранобетонска плоча коловозне конструкције.

Приобаље је рјешено као парковски простор са стазама, платоима и урбаним мобилијаром у простору у коме доминира затечена природа.

ПРЕПОРУКЕ ЗА ДАЉУ РАЗРАДУ И РЕАЛИЗАЦИЈУ КОНКУРСНОГ ЗАДАТКА

Конкурсна комисија је једногласно усвојила ПРЕПОРУКЕ ЗА ДАЉУ РАЗРАДУ И РЕАЛИЗАЦИЈУ КОНКУРСНОГ ЗАДАТКА.

Обавезни елементи будућег склопа моста треба да буду следећи:

- 1) Пројектни задатак за идејни пројекат будућег моста у Доцу се ослања на елементе из првонаграђеног и другонаграђеног конкурсног рада;
- 2) Видљива и упечатљива контура која дограђује и унапређује постојеће квалитете локације на којој се мост налази;
- 3) Визуелно олакшану саобраћајну траку за моторна возила путем њеног разлагања у хоризонталном правцу, чиме се уводи свјетлост у простор испод моста;
- 4) Мост мора обезбједити проток моторног, бициклистичког и пјешачког саобраћаја у оквиру јединствене трасе;
- 5) Због уређења ширег простора на локацији налаже се увођење пјешачког саобраћаја ван нивоа цјелине наведене под тачком 4);
- 6) Склоп моста треба да садржи простор за задржавање и сагледавање визура на локацији-Белведере;
- 7) Шири простор подмостовља на обје обале ријеке треба бити уређен на начин који унапређује постојеће стање, а истиче природне одлике затеченог пејзажа, те да претежно буде посвећен активностима на отвореном. Уређење обала треба извести са што мање потпорних елемената моста. Посебну пажњу посветити уређењу обала и корита ријеке Црквене;
- 8) Мост не треба да има конструктивне елементе постављене у корито ријеке;
- 9) Склоп моста и уређење његове околине не смије угрозити заштићену цјелину тврђаве Кастел;
- 10) Препоручује се склапање консултантског уговора са ауторима првонаграђеног и другонаграђеног рјешења, а у вези са учествовањем у даљој разради пројекта моста;
- 11) Препоручује се формирање Комисије за верификацију пројектног задатка и идејног пројекта будућег моста у Доцу.

Осим наведених препорука два члана Комисије приложила су препоруке које нису прихваћене од осталих чланова.

ИЗДВОЈЕНО МИШЉЕЊЕ НА ПРЕПОРУКЕ КОМИСИЈЕ

Доц. др Огњен Шукало, дипл.инж.арх.
Проф. др Милијана Окиљ, дипл.инж.арх.

Изузев наведених препорука – са којима се слажемо - желимо да скренемо пажњу на следеће:

Распис конкурса укључивао је програмски елемент врло широког попречног пресјека: 4 траке колског саобраћаја, заштитни појас, бициклистичке и пјешачке траке – уз предложена проширења за видиковац и сл. Сматрамо да су се радом комисије и увидом у достављене радове стекли услови да се такав програмски елемент значајно преиспита. Тачније, сматрамо да је присуство моста тих габарита врло штетно у простору приобаља Врбаса, у

близини значајног градитељског наслеђа, као и изнад планираног (и конкурсом третираног) јавног простора лијеве обале ријеке. Штетни ефекти колског саобраћаја таквог обима (повећање брзине, издувни гасови, бука и др.) били би присутни, како на самој предметној локацији, тако и у ширем градском ткиву, гдје би се подржавало раздвајање тамо гдје је повезивање посебно важно – између Трга Крајине и Кастела.

Иницијално је навођено оправдање за 4 колске траке у израђеној саобраћајној студији и намјери да се повежу Источни и Западни транзит. Такво повезивање је корисно, али његова максимизација, тј. потпуно отварање моторном саобраћају, деградира далеко важније елементе урбане структуре и амбијента Бање Луке. Деградира ријеку у најљепшем дијелу њеног тока кроз град, умањује вриједности јавног (пјешачког) простора у близини градске тврђаве. При томе, чини то на начин који је у супротности са савременим (па чак већ и вишедеценијским) тенденцијама у урбанизму, гдје се предност не даје колском саобраћају, него другим облицима урбане мобилности. Град није дужан да максимизује комотну употребу аутомобила на својим најквалитетнијим мјестима. Другим ријечима, уводећи најразвијенију аутомобилску саобраћајницу у цијелој Бањој Луци на простор оваквих вриједности, ради се супротно од свих позитивних пракси европског и свјетског урбанизма. Ипак, повезивање мостом на овом мјесту доноси бројне добробити и он је, највјероватније, овдје потребан – заједно са аутомобилом. Срећна је околност у томе да је достављеним конкурсним радовима, не само откривен наведени велики проблем, него и оптимално рјешење за њега. О чему се ради? Један од елемената који се предвиђа у другонаграђеном раду јесте и уздужно раздвајање моста на два основна потеза, како би се обезбиједило свјетло (кроз сторени отвор) јавном простору приобаља и олакшала визуелна појавност. Таква диспозиција омогућила би да се колски мост изведе у двије (потенцијалне) фазе. У првој би се изградио мост са двије колске, бициклистичким и пјешачким тракама, а у другој – ако би она икада, у наредним деценијама, била потребна – и други потез моста, са нове двије колске траке. У међувремену би коридор за те додатне траке био чуван, како у зони моста, тако и у зони приступних саобраћајница. Овакво фазно извођење можда би сачувало и дрворед липа уз Мачванску улицу.

Уколико би се направила грешка и фазно изградио мост недовољних капацитета, таква грешка би била у потпуности исправљива; једноставно би се градила наредна фаза или би се активирао широк профил непосредно блиског Моста КАБ и његових приступних улица – које, у нужди, могу да подрже 4 траке. Ако би се, пак грешка састојала у изградњи превеликог моста, на мјесту гдје је он амбијентално штетан, таква грешка би била у потпуности неисправљива.

Иако је оваквој аргументацији било вријеме при расписивању конкурса (па и доста раније), сматрамо да није касно да се и сада дјелује и у препорукама конкурсне комисије снажно препоручи преиспитивање заданог модела саобраћаја, те да се никакве коначне пројектантске одлуке везане за овај мост не доносе прије него што се такво преиспитивање спроведе у контексту актуелне израде Урбанистичког плана Бање Луке.