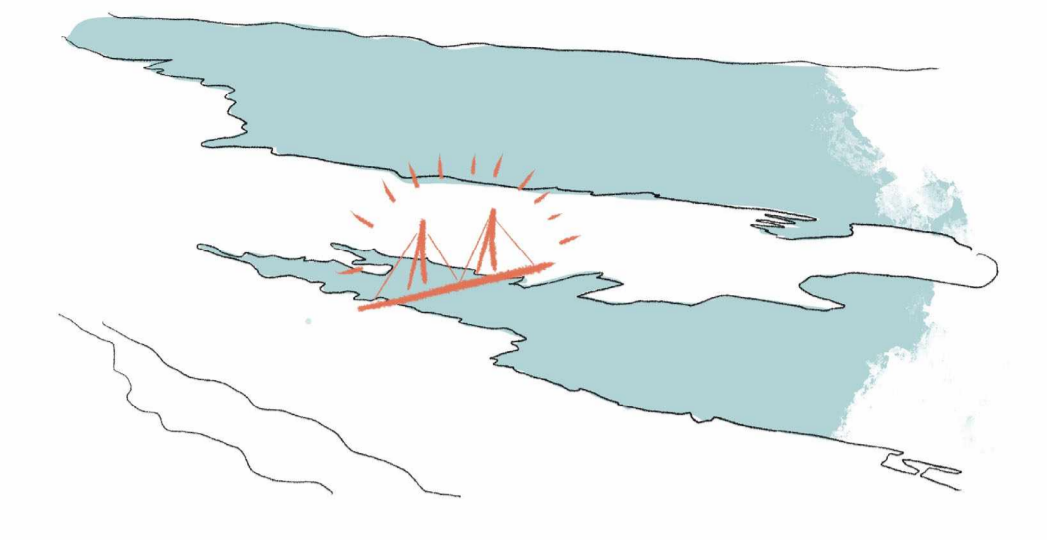
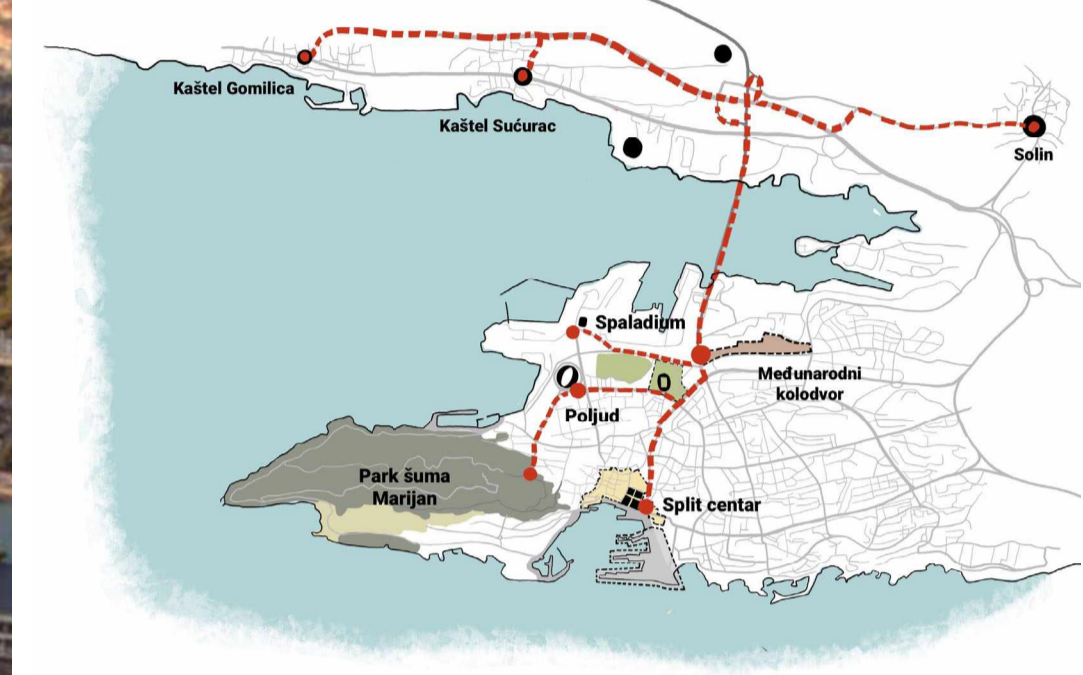


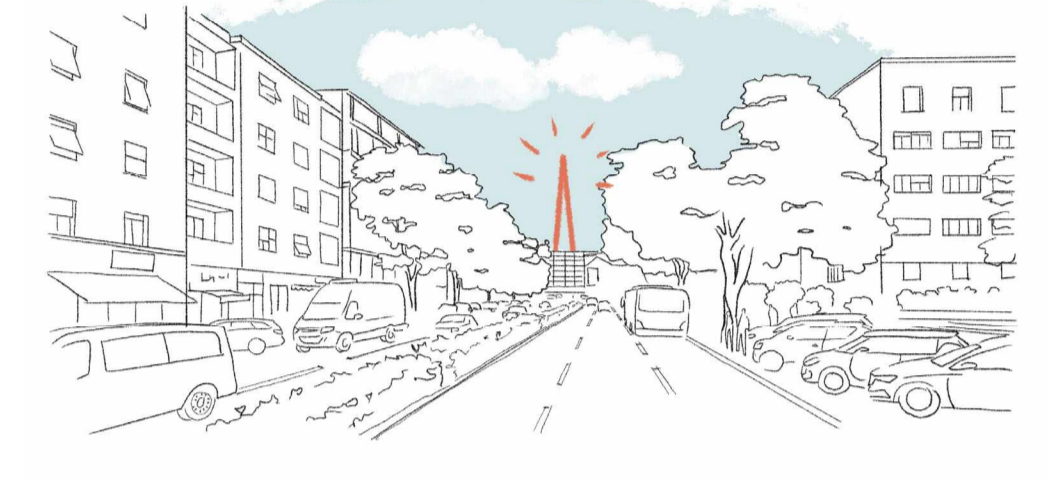
Analizom udaljenosti i tokova kretanja prepoznali smo potencijal da most preraste svoju osnovnu funkciju te postane i brza biciklistička veza, pa čak i nova urbana promenada i mjesto za rekreaciju. Osim toga, centar Splita će uz novi most od izlaza s autoputa biti dostupan za svega 12-15 min.



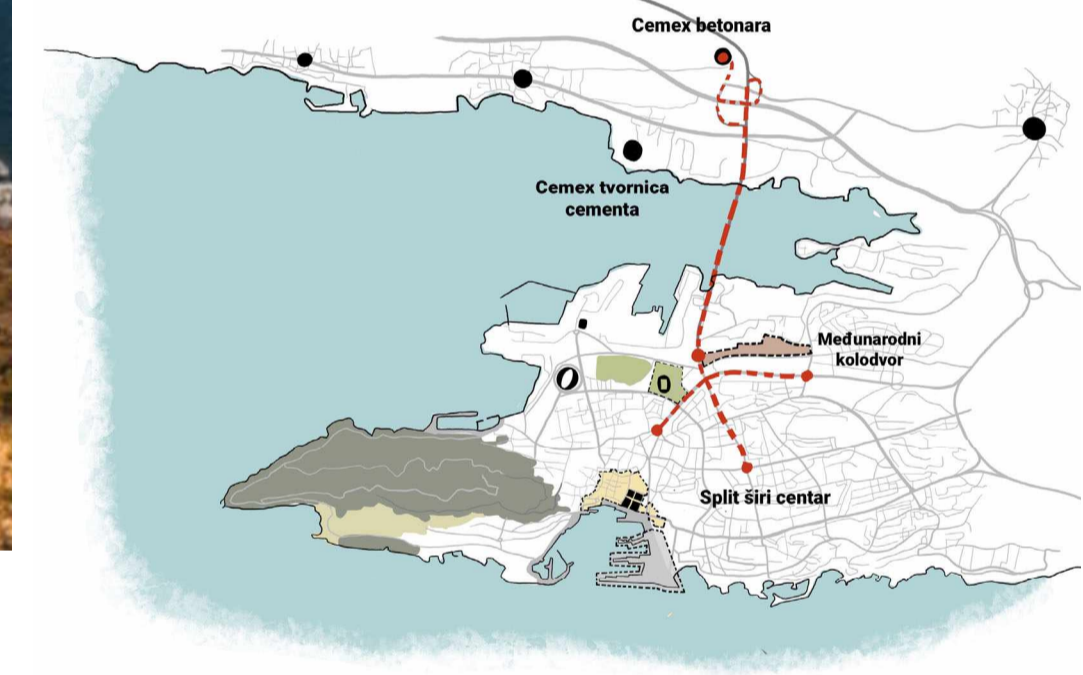
Most preko Kaštelanskog zaljeva biti će potpuno novi element u panorami grada, vidljiv kod prilaza gradu iz zračne luke, nakon izlaza s autoputa kod čvora Vučevica i Dugopolje te u pogledu s mora. Na taj način izgled novog mosta znatno će tjecati na urbani identitet Splita.



Okolna naselja Kaštel Sućurac, Kaštel Gomilica i Solin neće više biti samo automobilske destinacije jer izgradnjom mosta postaju dostupne za bicikliste i ostale rekreativce iz Splita. Također, stanovnici okolnih naselja imat će mogućnost do centra Splita i ostalih javnih sadržaja stići biciklom za 30 minuta.



S određenih splitskih ulica nazirat će se vrh novih nosača rasponske konstrukcije mosta i na taj način promijeniti svakodnevni doživljaj grada građanima i prvi dojam turistima.

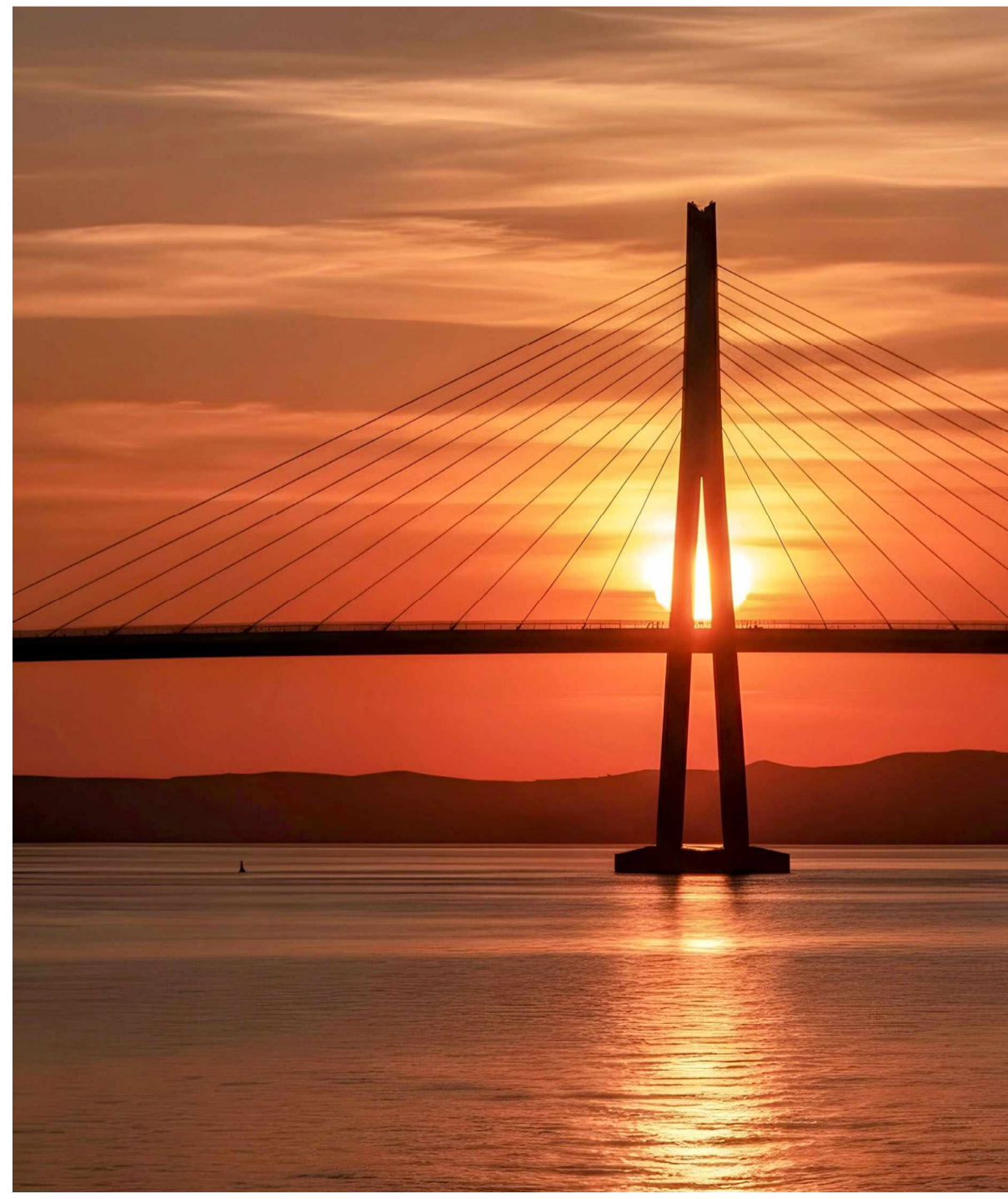


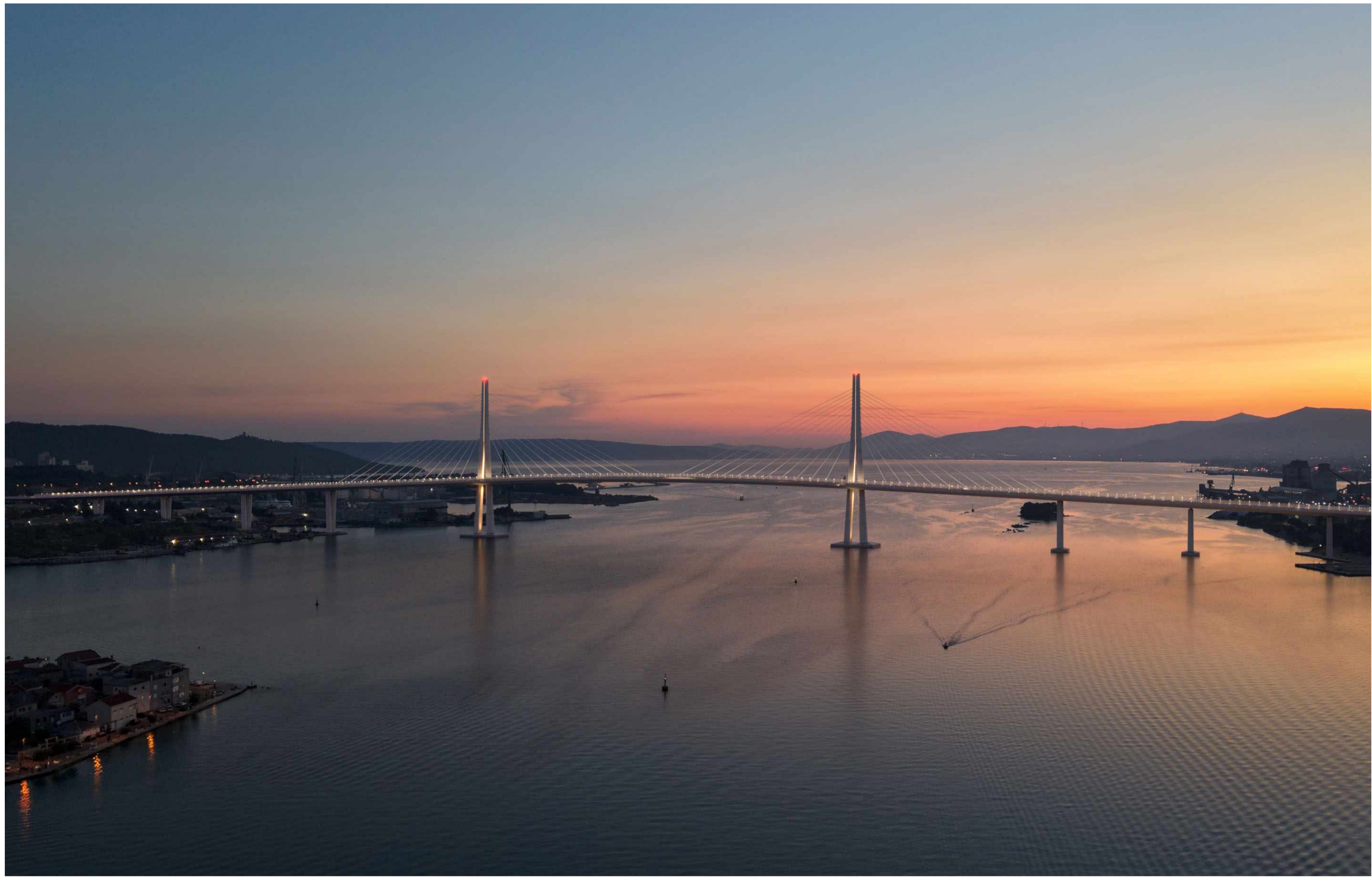
Zaposlenici Cemex tvornice cementa i betonare zbog novog mosta iz šireg centra Splita na posao mogu ići biciklom jer će im za to trebati otprilike 20 minuta, a s autom samo 5 minuta. Betonara i tvornica imat će i brzu vezu s novim međunarodnim autobusnim kolodvorom koji je planiran s druge strane mosta.



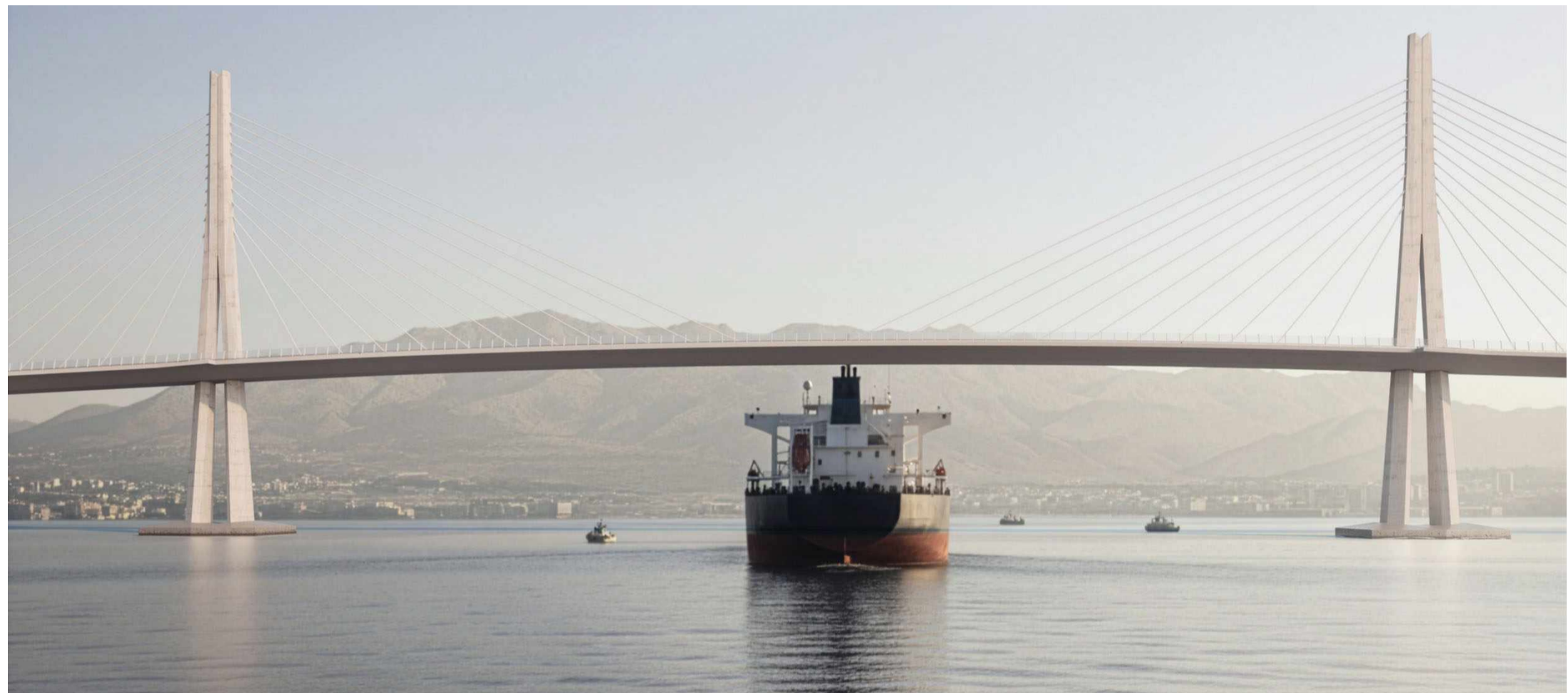
Korisnici mosta imat će novi pogled i perspektivu na grad, osobito sa pješačko - biciklističke staze koja se nalazi na vanjskom rubu kolničke konstrukcije mosta.

Urbani kontekst



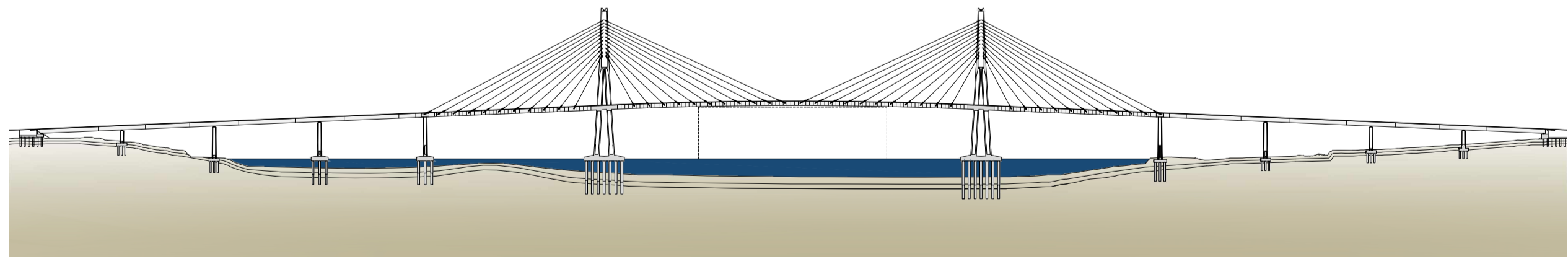


Kopneni ulaz u grad doživljava se kroz vožnju kolničkom konstrukcijom. Monumentalnost pilona i saji naglašava doživljaj vozača i ostalih putnika, neovisno radi li se o svakodnevnim relacijama ili prvom ulasku u grad.

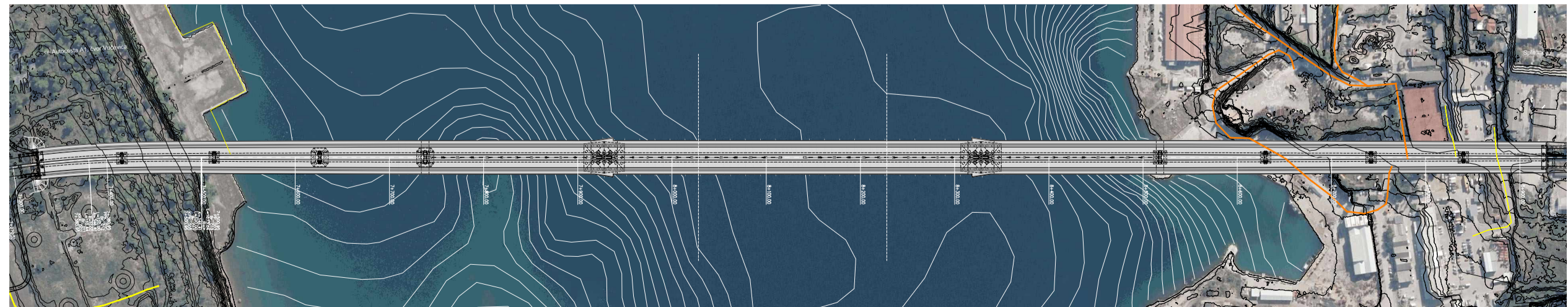


Realizacijom GUP-om planiranog položaja buduće međunarodne pomorske luke prolaz brodova ispod mosta postat će doslovan ali i simboličan ulaz u luku. Na taj način rasponska konstrukcija mosta preuzima i ulogu morskih vrata grada.

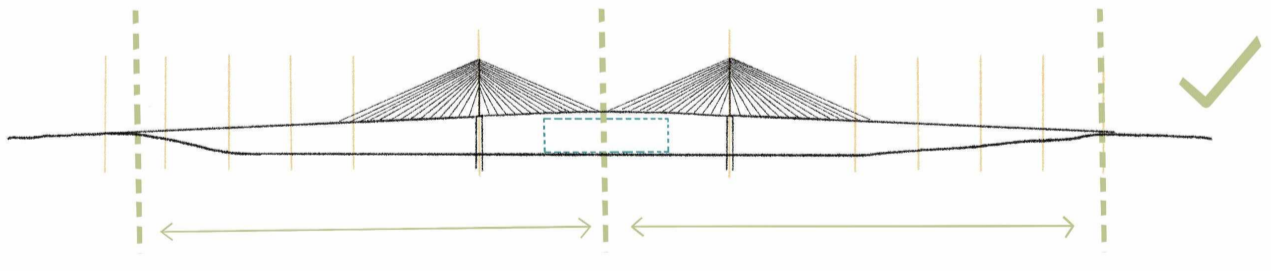
Rasponska konstrukcija



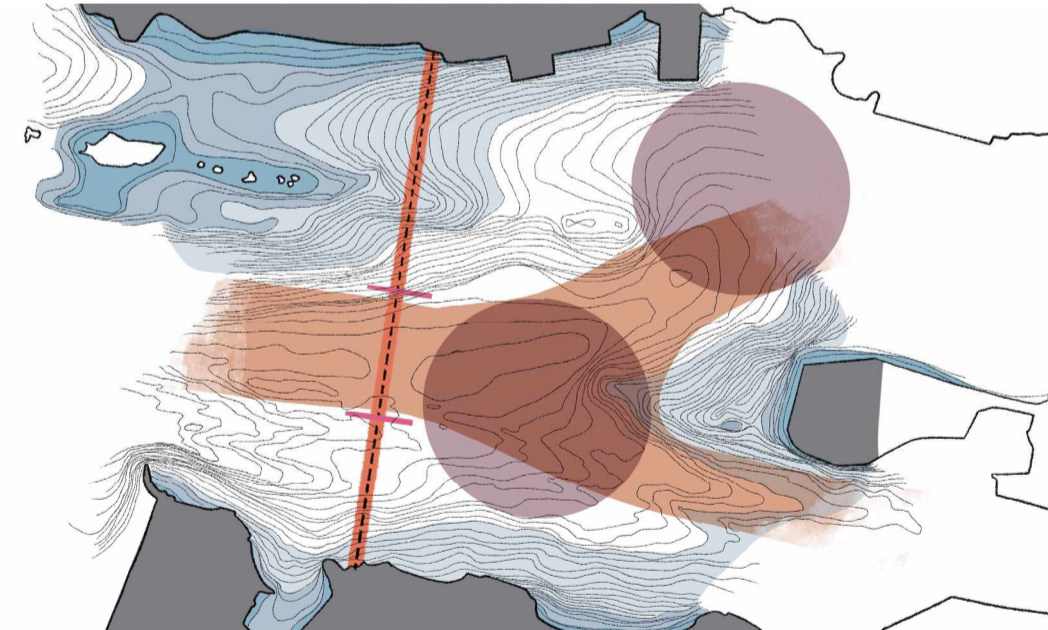
Uzdužni presjek



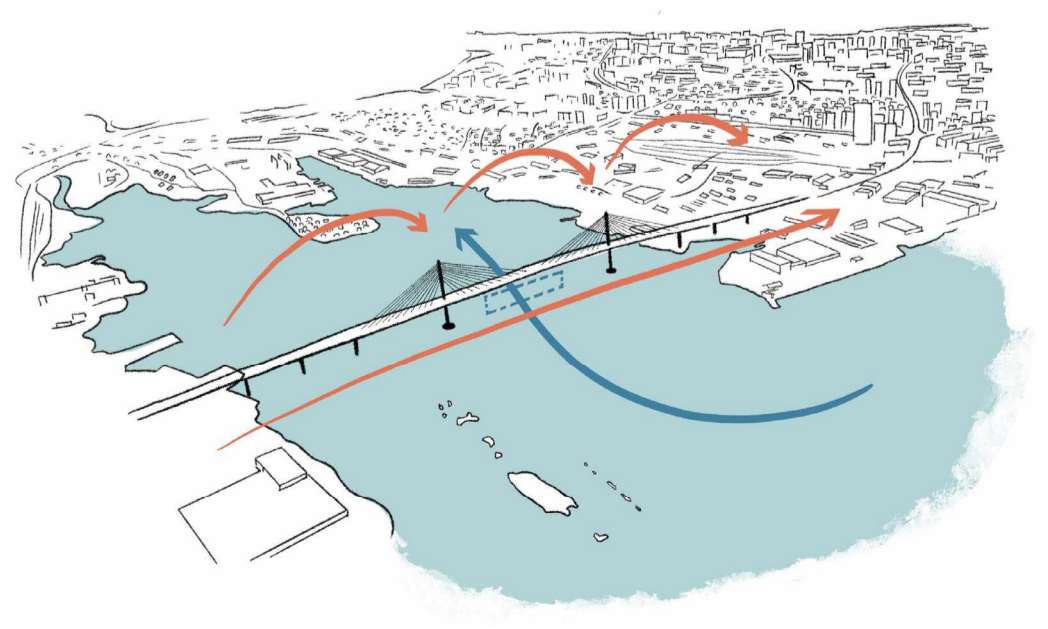
Tloct



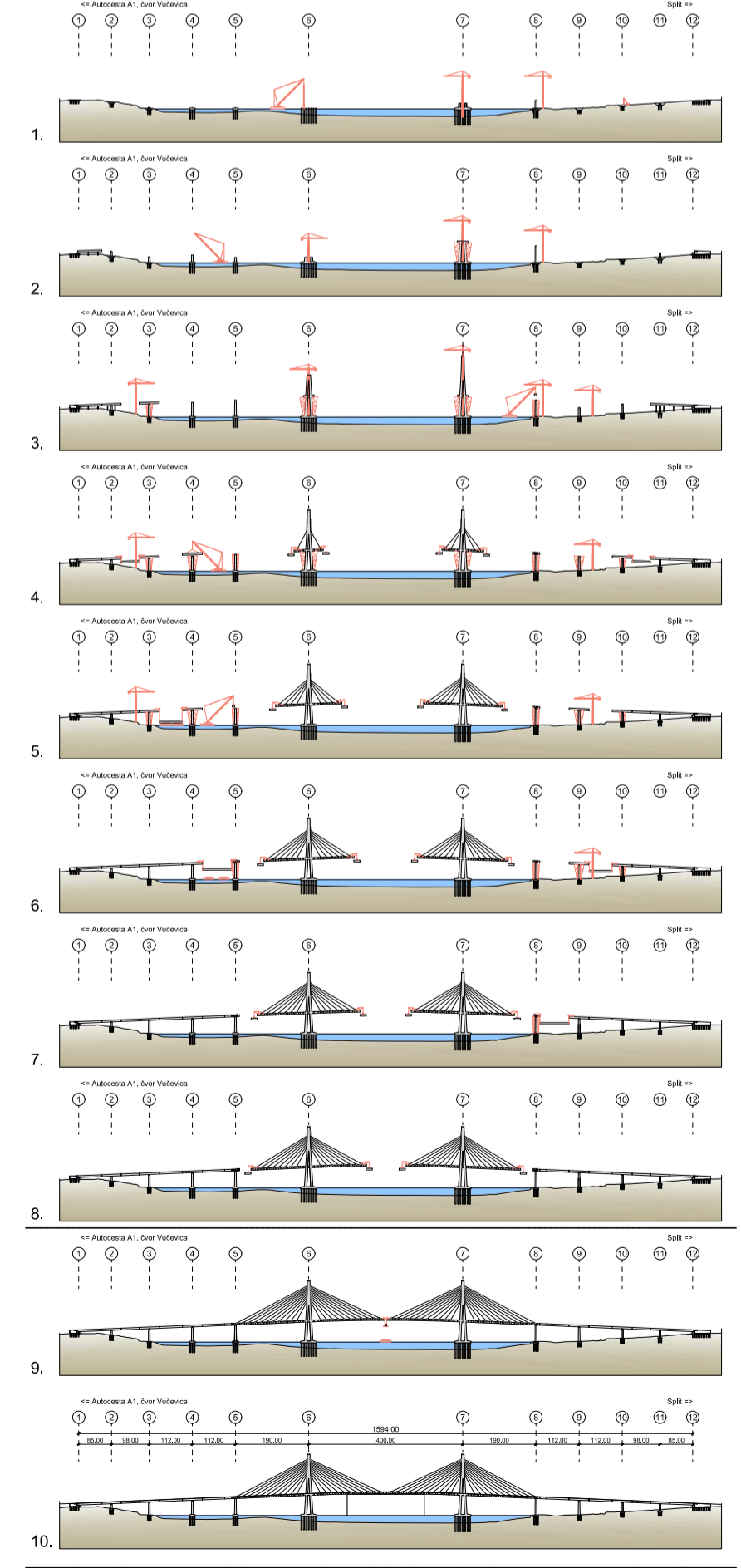
Simetrija i dinamičan odnos između dva pilona sudjeluju u stvaranju prepoznatljivije kulise budućih manifestacija koje će se odvijati u blizini mosta.



Prikaz dubina prilaza Sjevernoj luci i pozicija mosta s položajem prolaza ispod mosta i područjima manevriranja kao snažan argument za varijantu sa dva pilona.



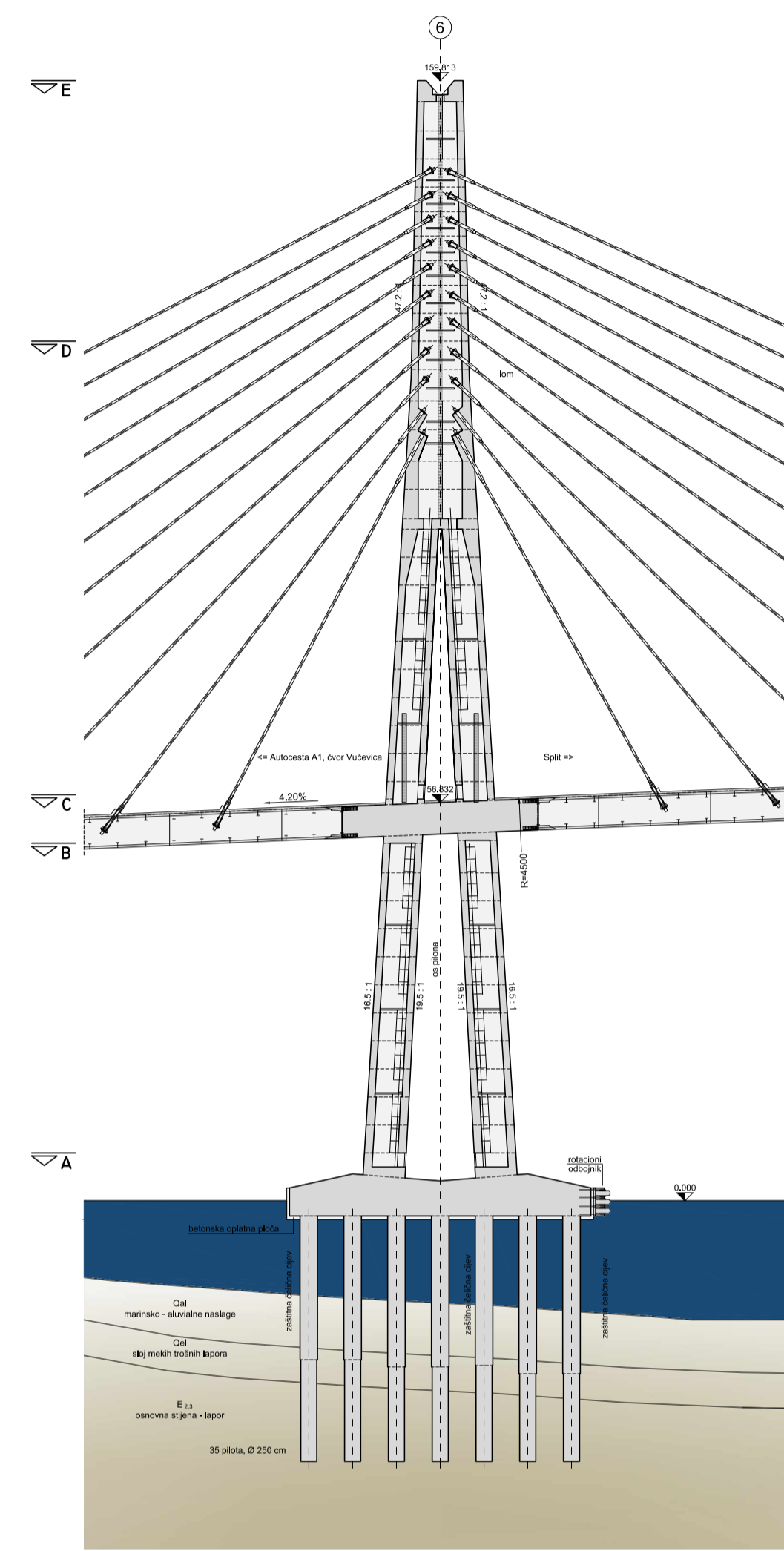
Varijanta s dva pilona na razmaku od 400m zasniva se na snažnom dojmu i odnosu dva elementa te na kreiranju pomorskih vrata u buduću Splitsku međunarodnu luku



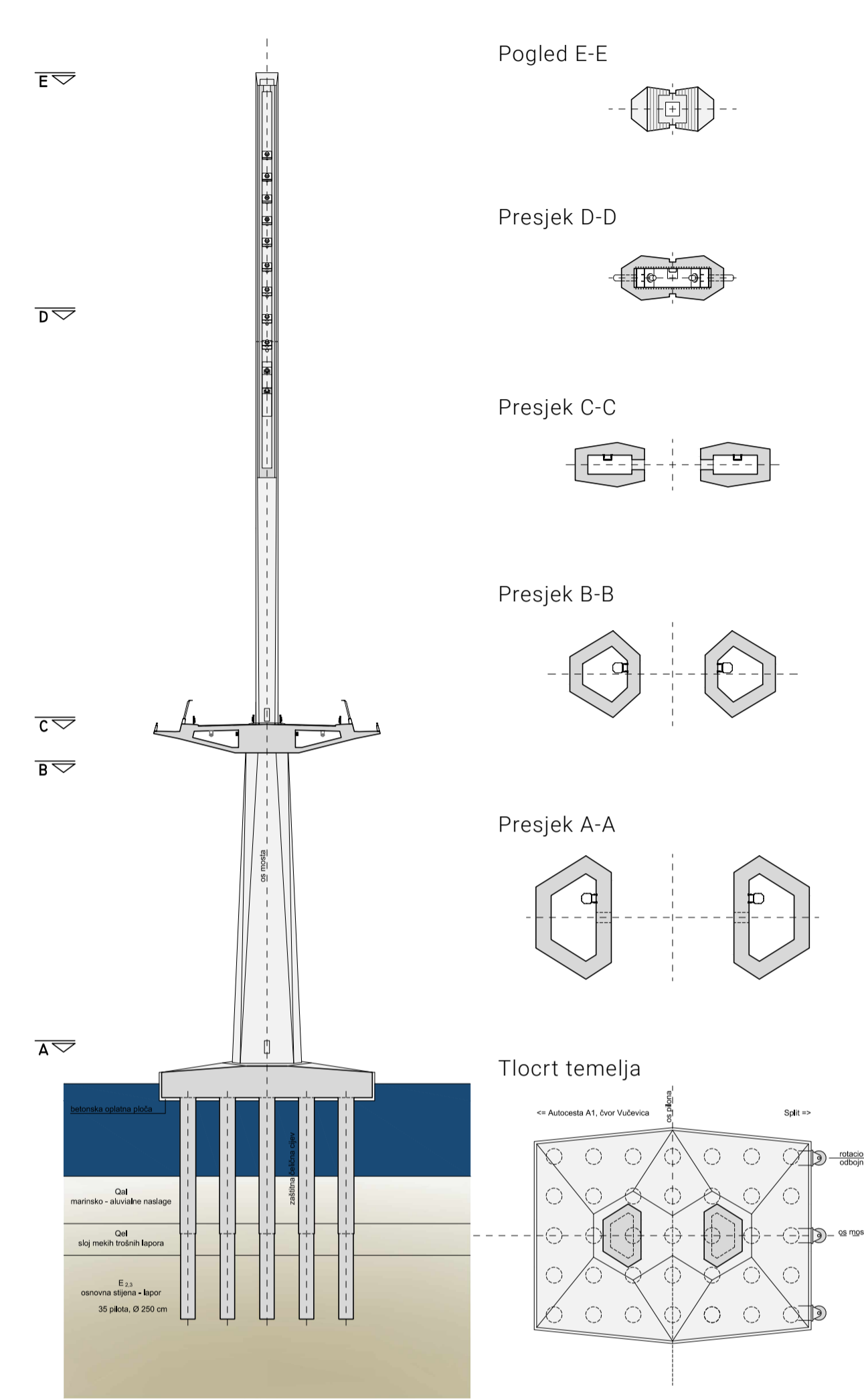
Shematski prikaz faza izgradnje mosta



Pilon / os 6 / uzdužni presjek



Pilon / os 6 / poprečni presjek



Pilon



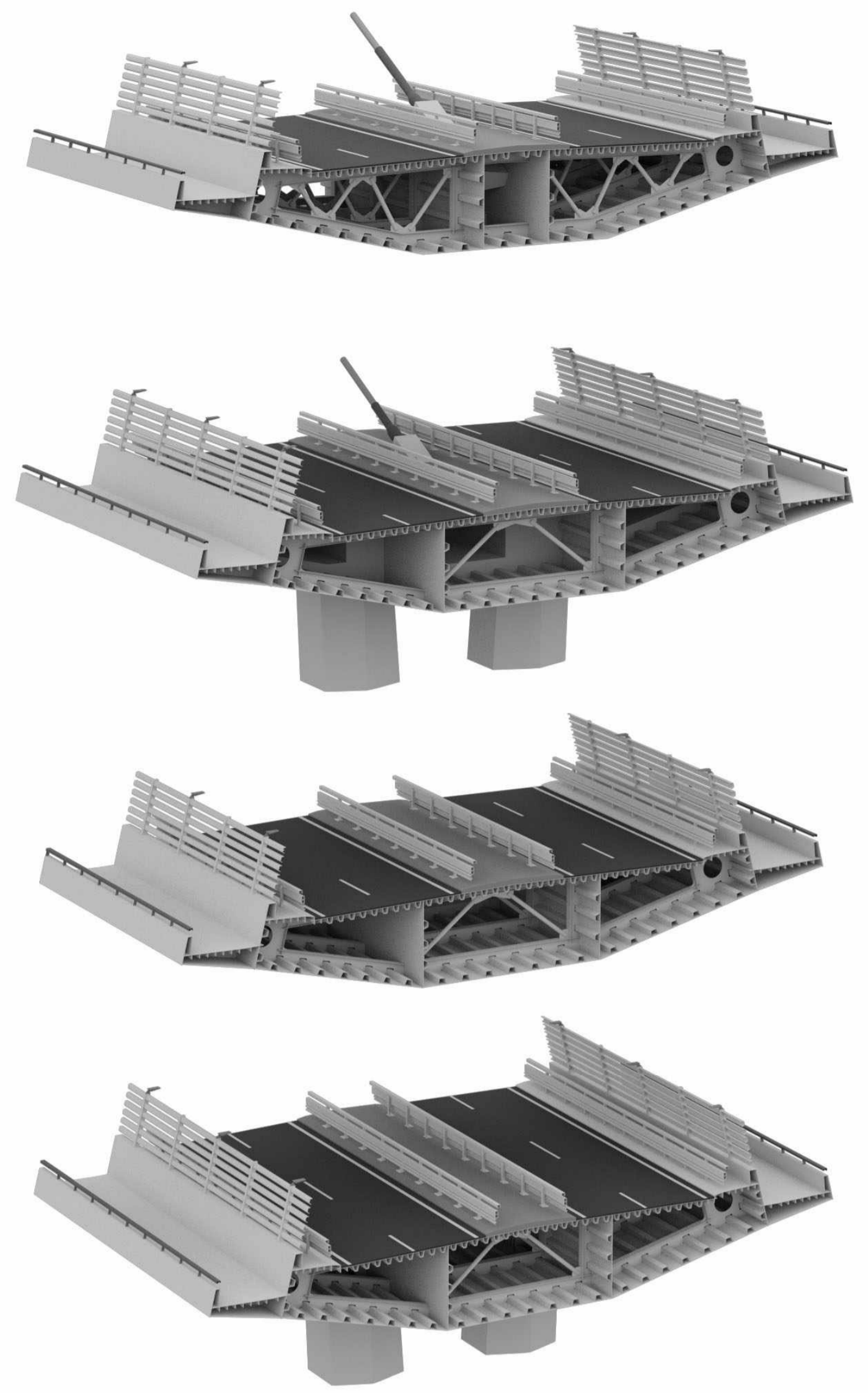
Kose zatege sa strane (na vanjskoj strani kolnika) iz pojedinih kuteva stvaraju vizualni šum. ✗

Kose zatege u sredini - bez vizualnog šuma - odabrana varijanta. ✓

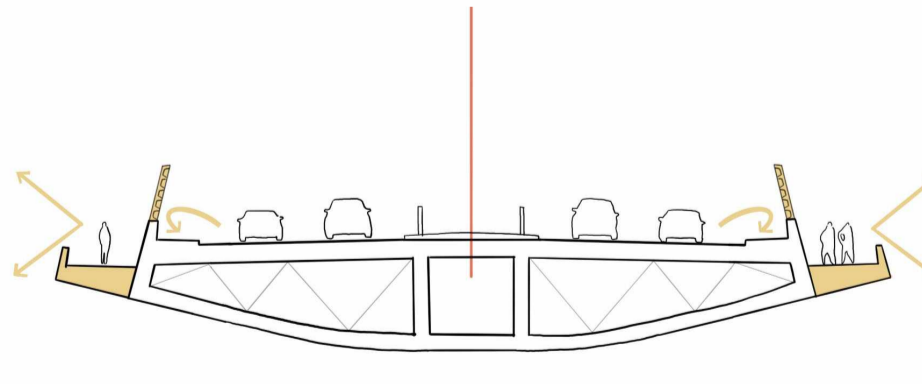
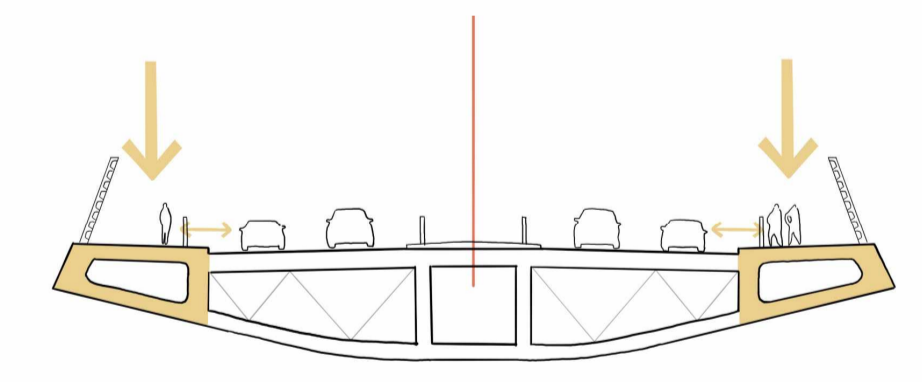
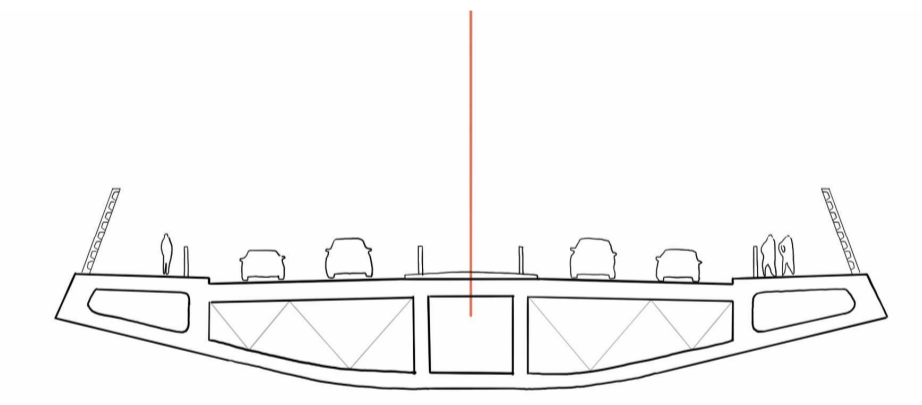
Inspiracija za oblikovanje pilona leži u dva skladno povezana motiva koji su, svaki na svoj način, integrirani u splitski identitet; kristalna forma vapnenca i galebov let.

Piloni su postavljeni na pilotnim naglavnica čije poligonalno oblikovanje stvara mirnu i stabilnu bazu naglašavajući lakoću elegantnih pilona, a oblikovanjem je usklađeno s pilonima.

Istraživanje forme pilona kroz pogled. Eliminirane su varijante slične onima koje se često pojavljuju u izgradnji mostova poput delta pilona, ali i statički nelogične i ekonomski iracionalne forme.



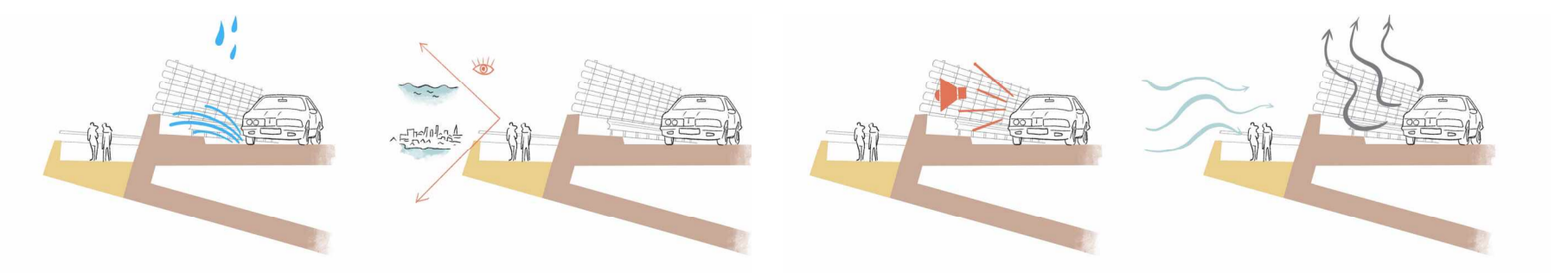
Kolnička konstrukcija



Presjek kolničke konstrukcije jedna je od ključnih komponenti svakog mosta, a racionalnost presjeka kod mosta duljine gotovo 1600 metara postaje presudna.

Kolnički presjek s centralno postavljenim kosim zategama odabran je jer osigurava tehničku racionalnost, jednostavniju izvedbu, jasnu prostornu eleganciju, ali i slobodne vizure.

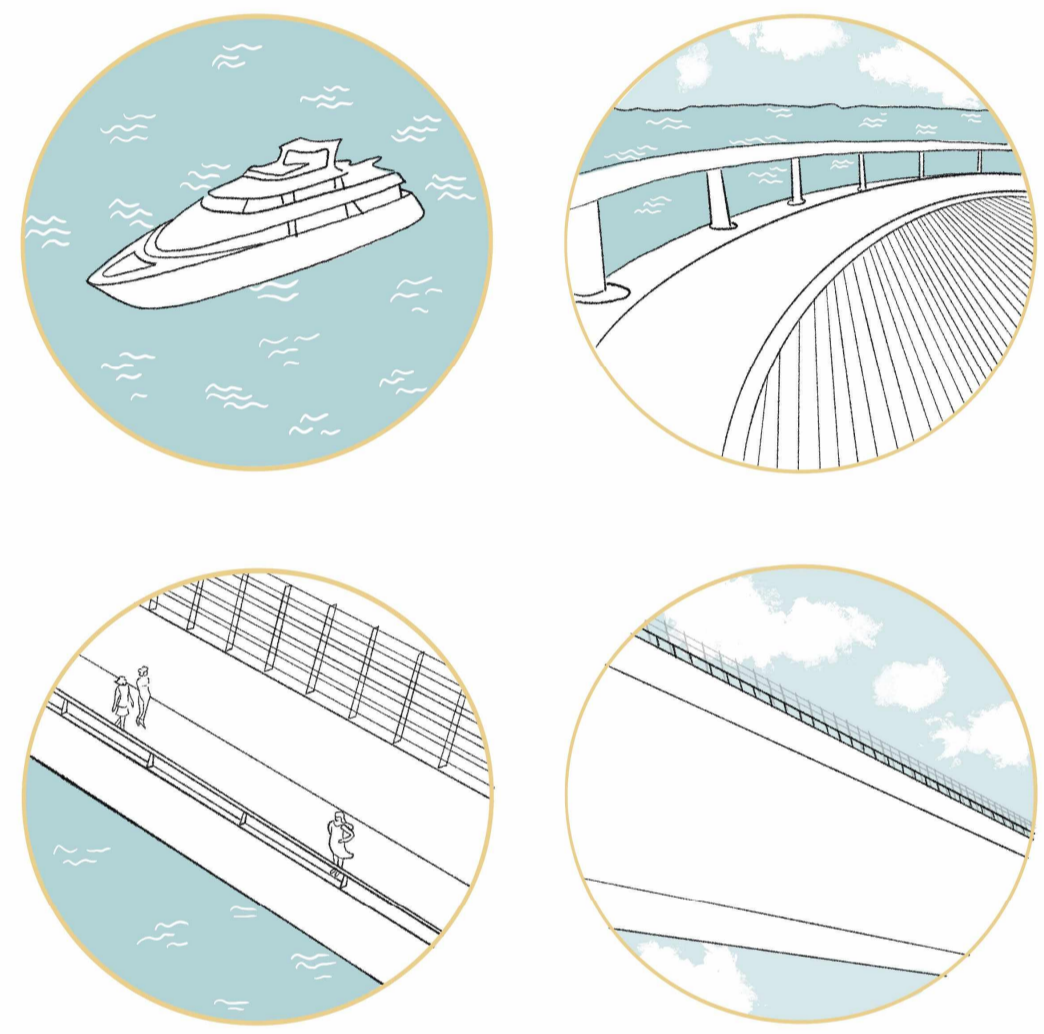
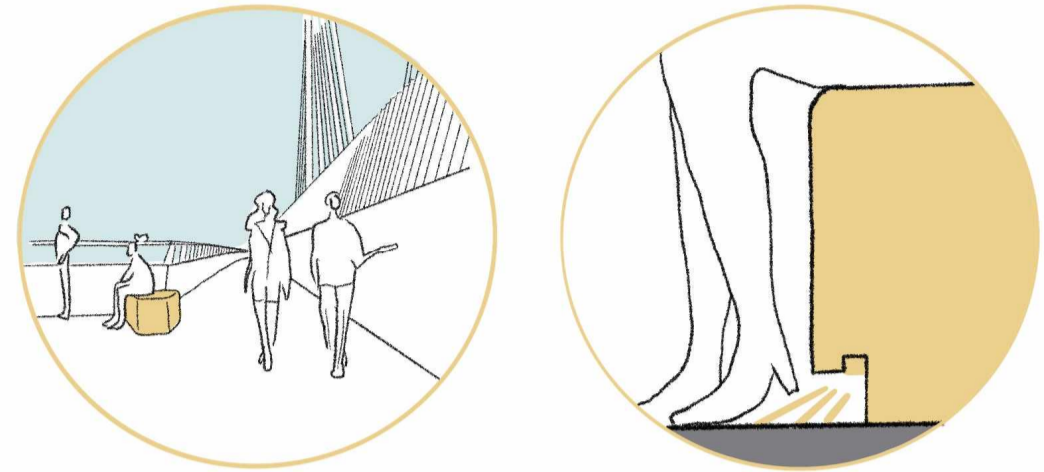
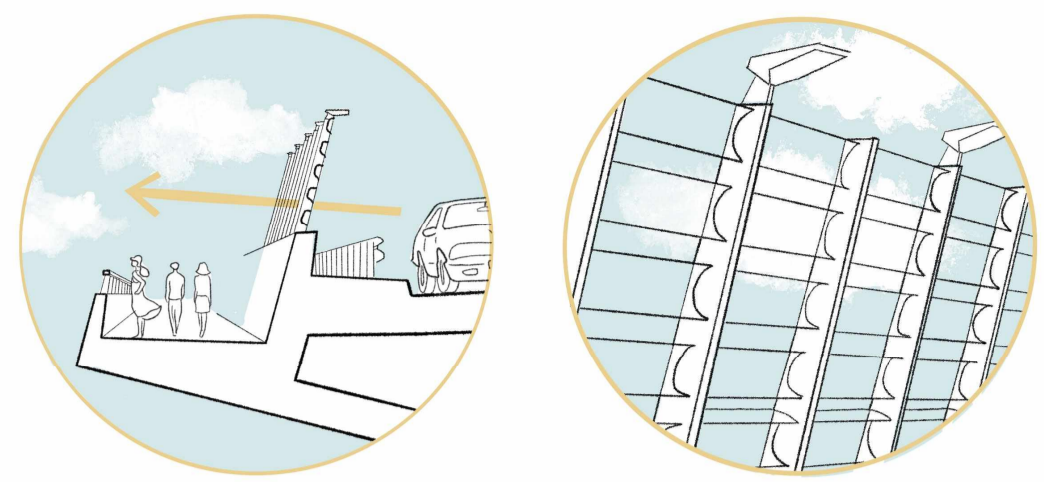
Pješačko-biciklističke staze su denivelirane i odvojene radi zaštite od buke, prskanja i svjetla automobila. Na taj način pješaci dobivaju siguran i miran prostor s pogledom na panoramu Kaštelanskog zaljeva.





Ograda za zaštitu od vjetra projektirana je u svrhu sigurnosti i udobnosti korisnika tijekom udara vjetra bez da pritom zatvara vizuru prema moru i gradu. Rješenje koje ispunjava oba navedena zahtjeva je lagano nagnuta barijera izvedena od čelične ili aluminijske konstrukcije s ispunom od prozirnog akrila.

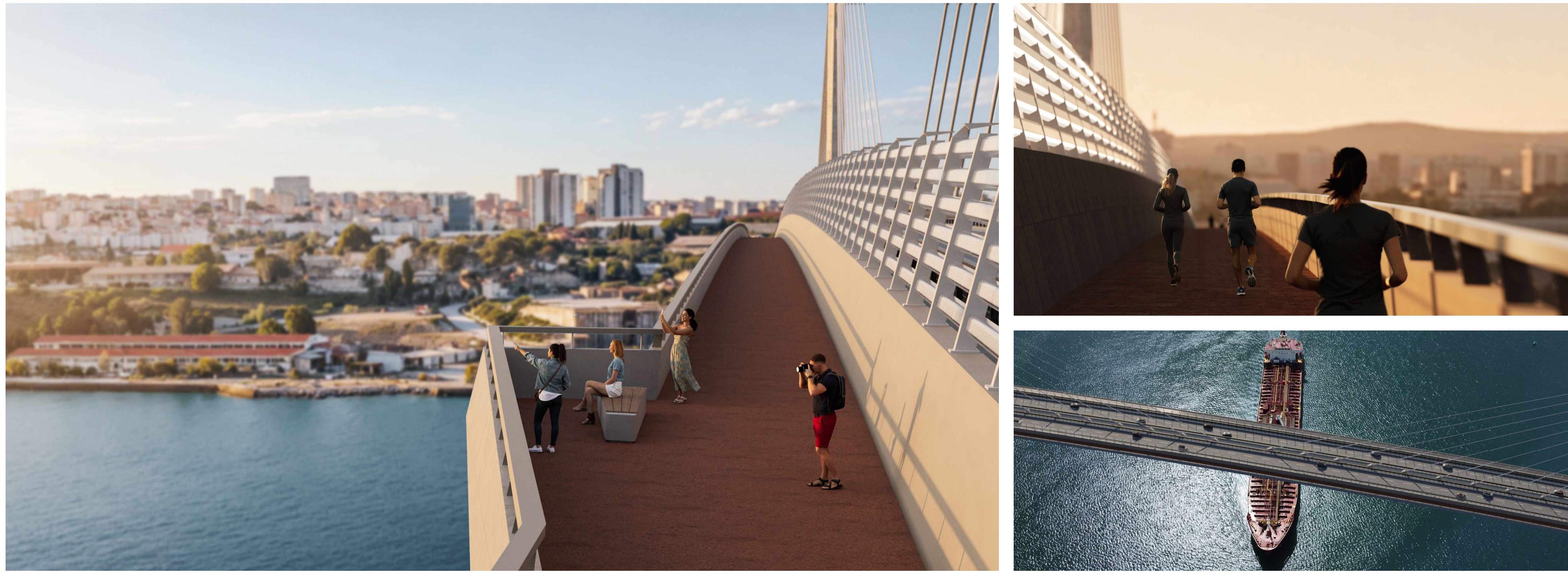
Klupe su smještene na četiri vidikovca i pažljivo su pozicionirane tako da ne ometaju prolaznike, a korisnicima pružaju miran prostor za odmor i promatranje grada i zaljeva. Drvena sjedala osiguravaju toplinu i udobnost, dok diskretne LED trake ispod klupa pružaju meko osvijetljenje koje povećava sigurnost kretanja pješaka i biciklista tijekom noći.



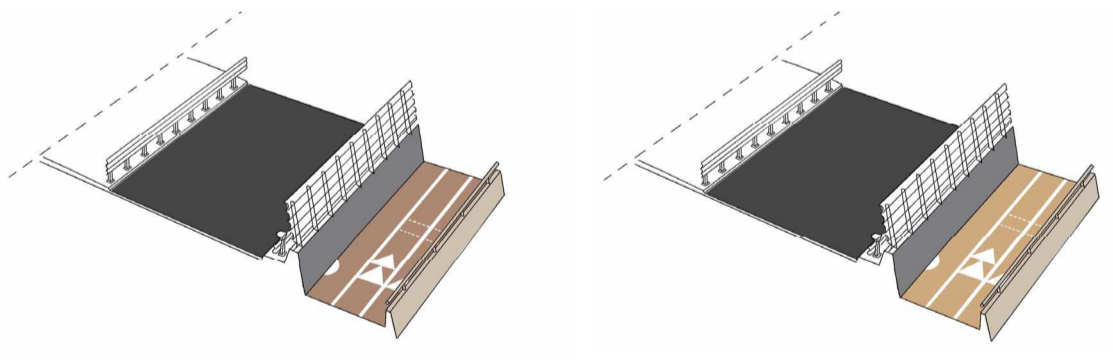
Koncept pješačke ograde temelji se na principima brodskog dizajna što je rezultiralo vizualnom čistoćom i lakoćom konstrukcije. Reduciran je broj spojeva i tako osigurano jednostavno održavanje. U profil ograde integrirana je linearna LED rasvjeta za sigurnost korisnika i suptilnu prisutnost siluete mosta u noćnom pejzažu. Koncipirana je i na način da kompletno štiti pješačku stazu uz konstrukciju pred udarnim vjetrom.

Profinjen rub mosta važan je aspekt dizajna jer se doživljava iz barem dvije značajne perspektive; sa bočne strane mosta kao jasna tanka linija i odozdo gdje sudjeluje u skulpturalnoj i elegantnoj formi podgleda.

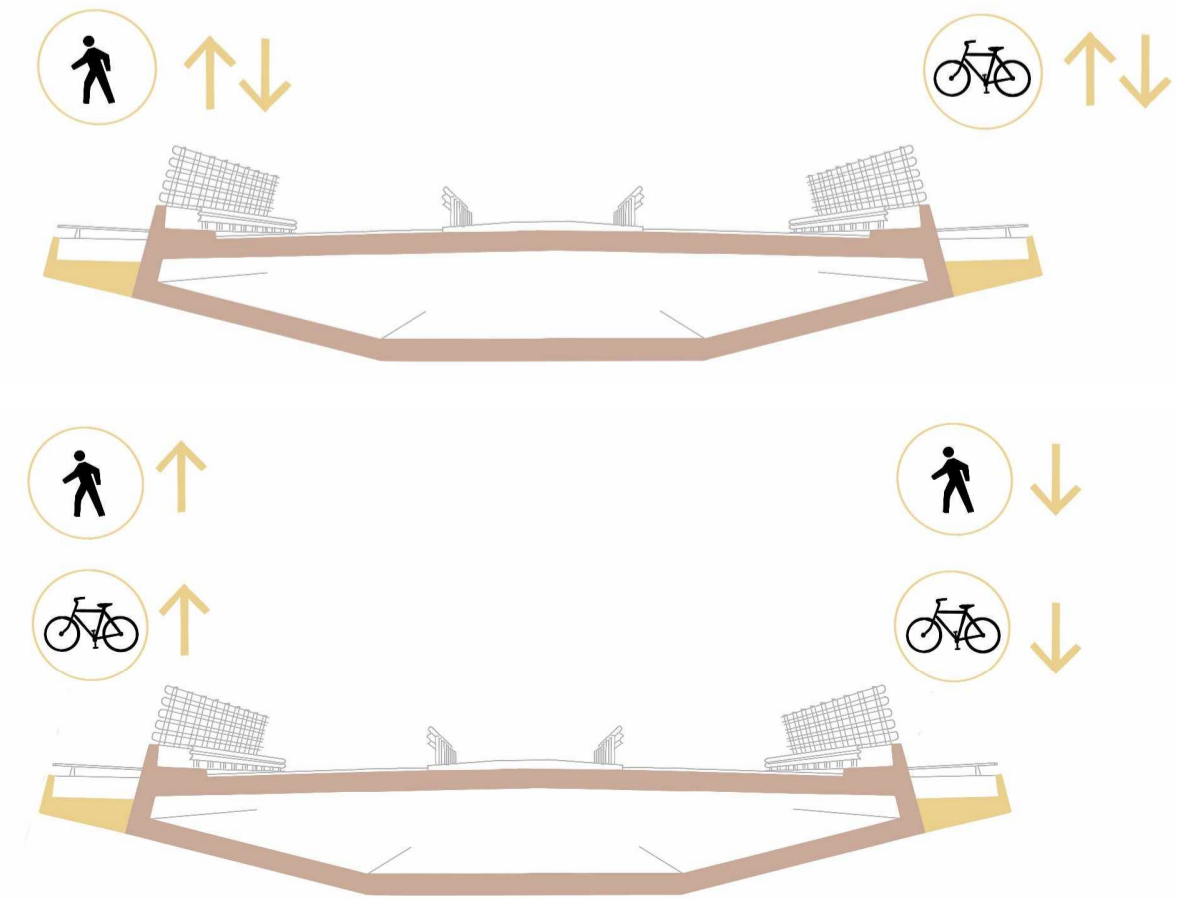
Pješačko - biciklistička staza



Pješačka staza mosta redefinirana je kao sportska trim-staza putem intervencija bojom i signalizacijom. S obzirom na duljinu mosta te njegovu poziciju izvan užeg gradskog središta, za pretpostaviti je da će većinu korisnika činiti rekreativci i sportaši te je stoga iskustvo kretanja oblikovano u skladu sa takvim očekivanjima.

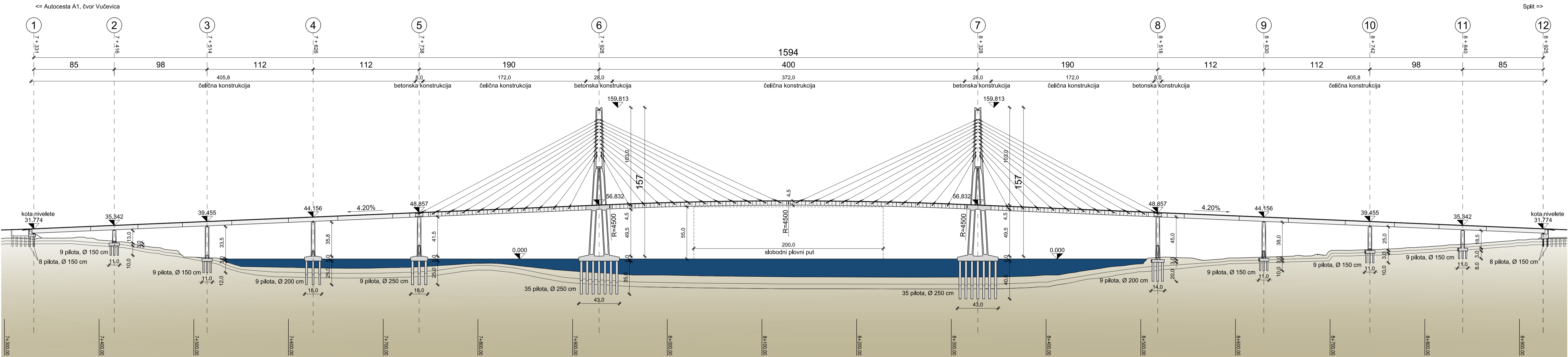


Pješačke trake dovoljno su široke i mogu se organizirati na način da je sa svake strane traka i za pješaka i za biciklista ili da pješačka traka bude sa jedne strane mosta a biciklistička sa druge.

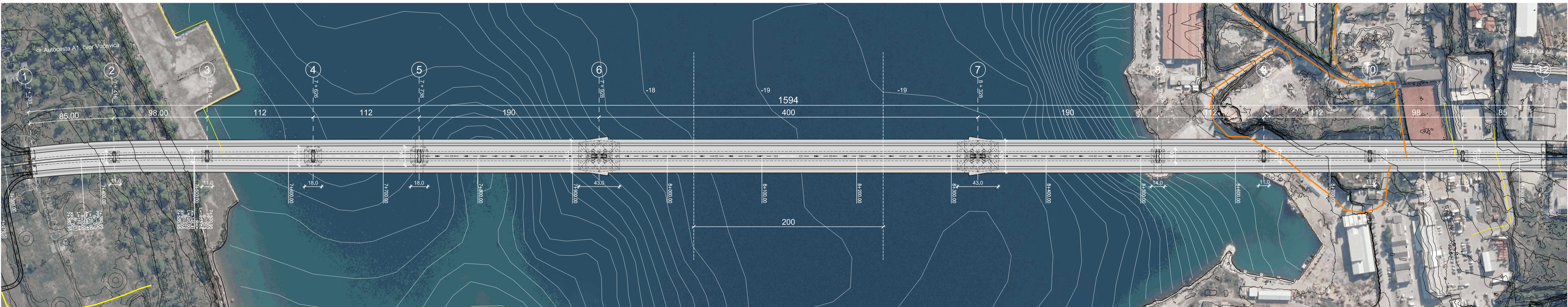




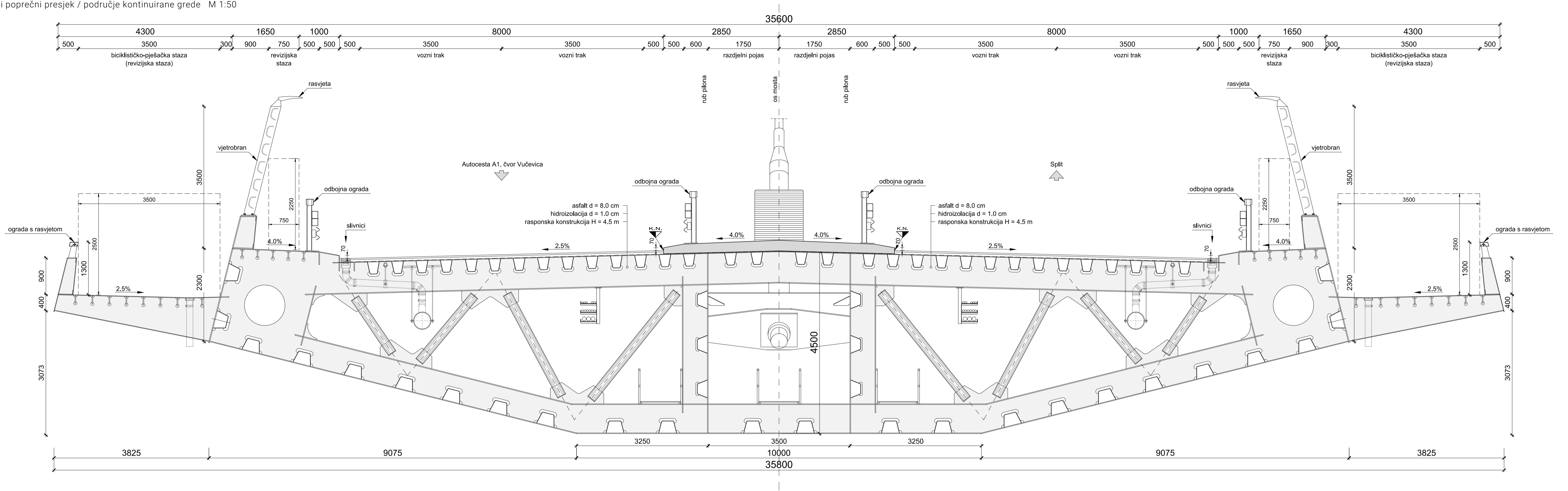
Uzdužni presjek M 1:2000



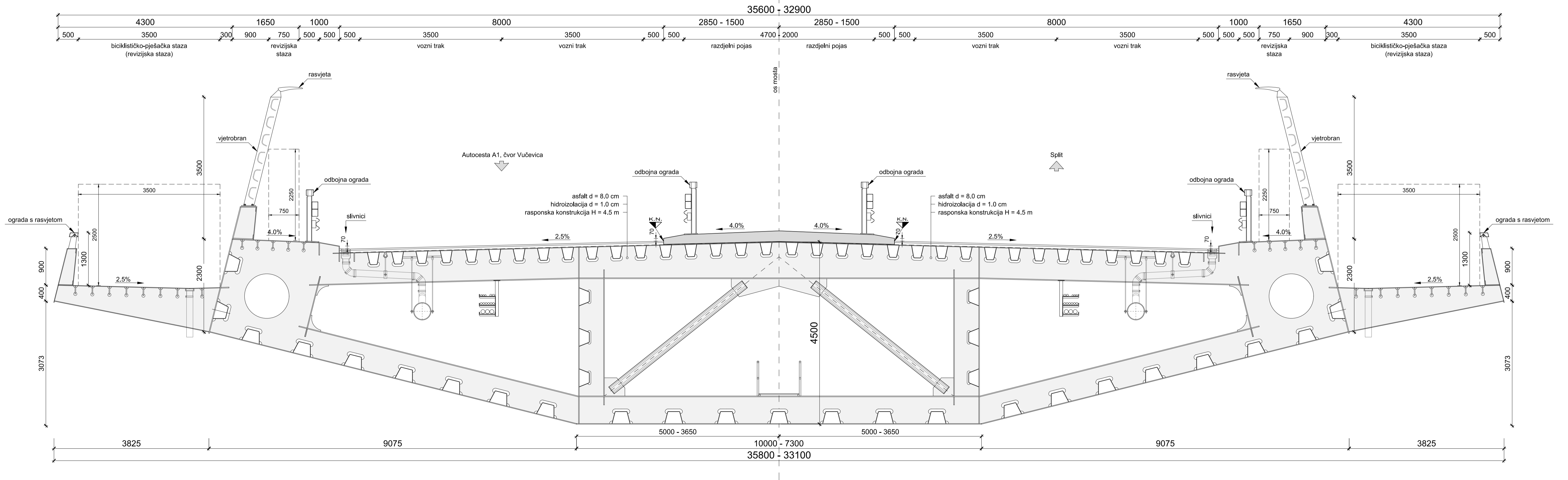
Tlocrt i presjek mosta



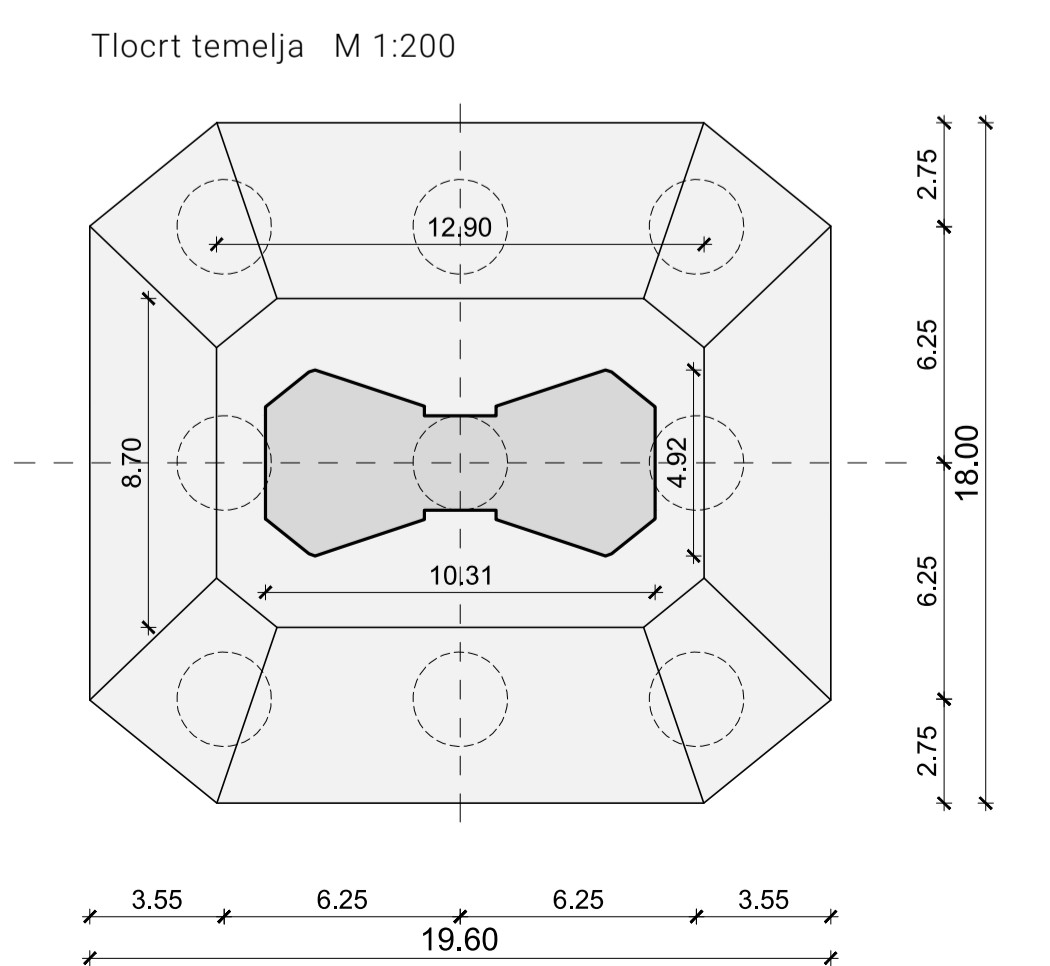
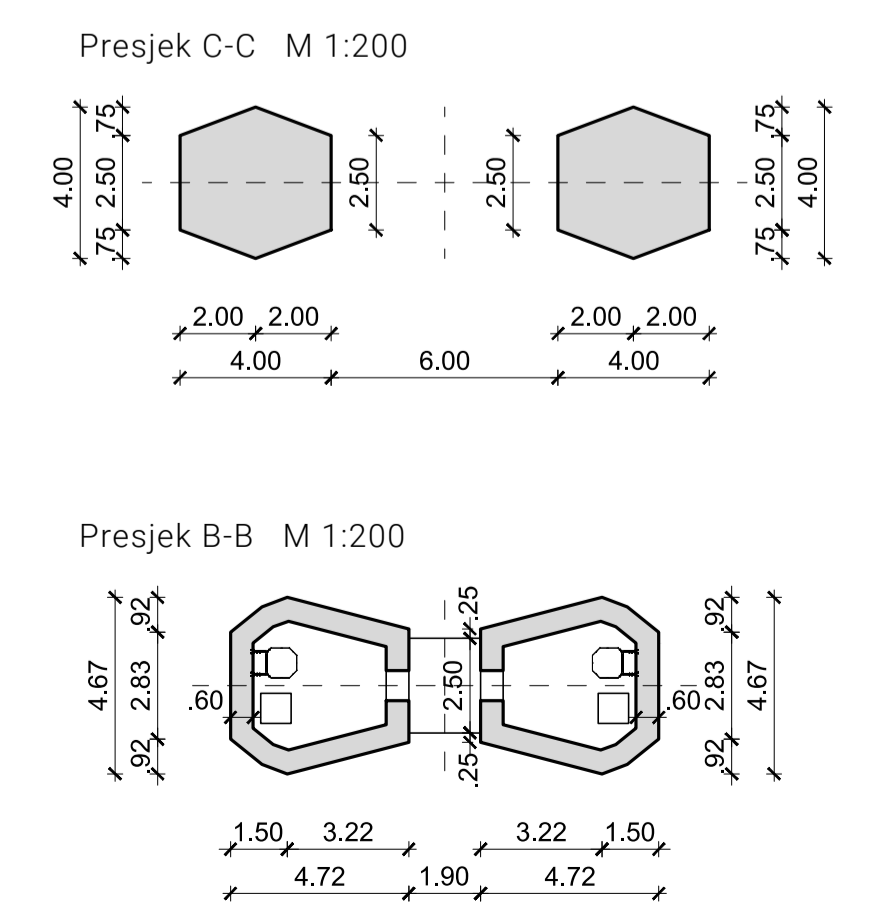
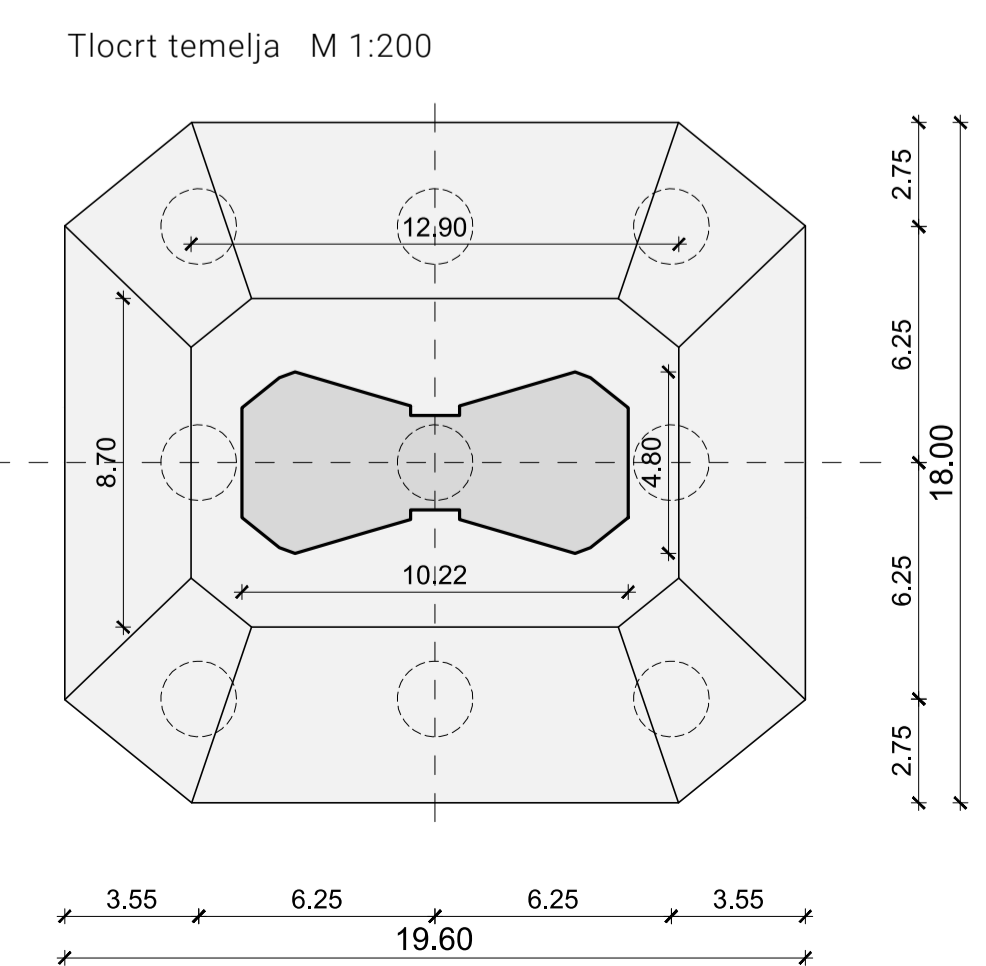
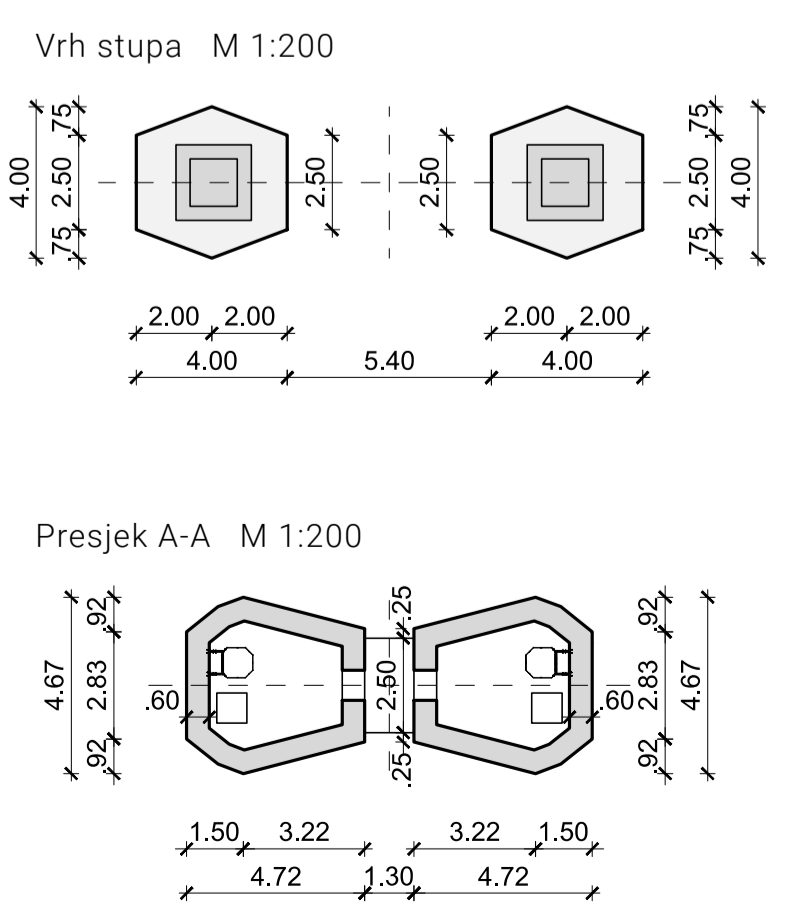
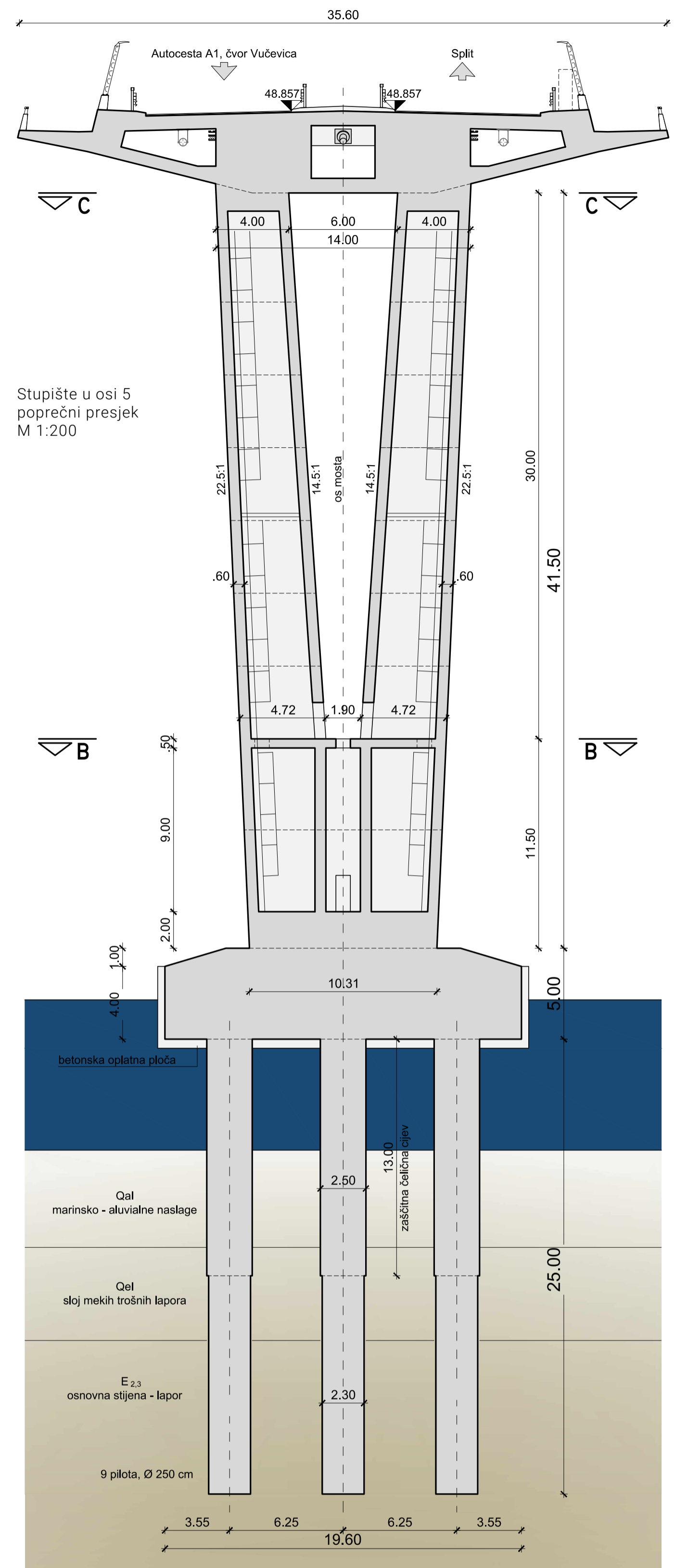
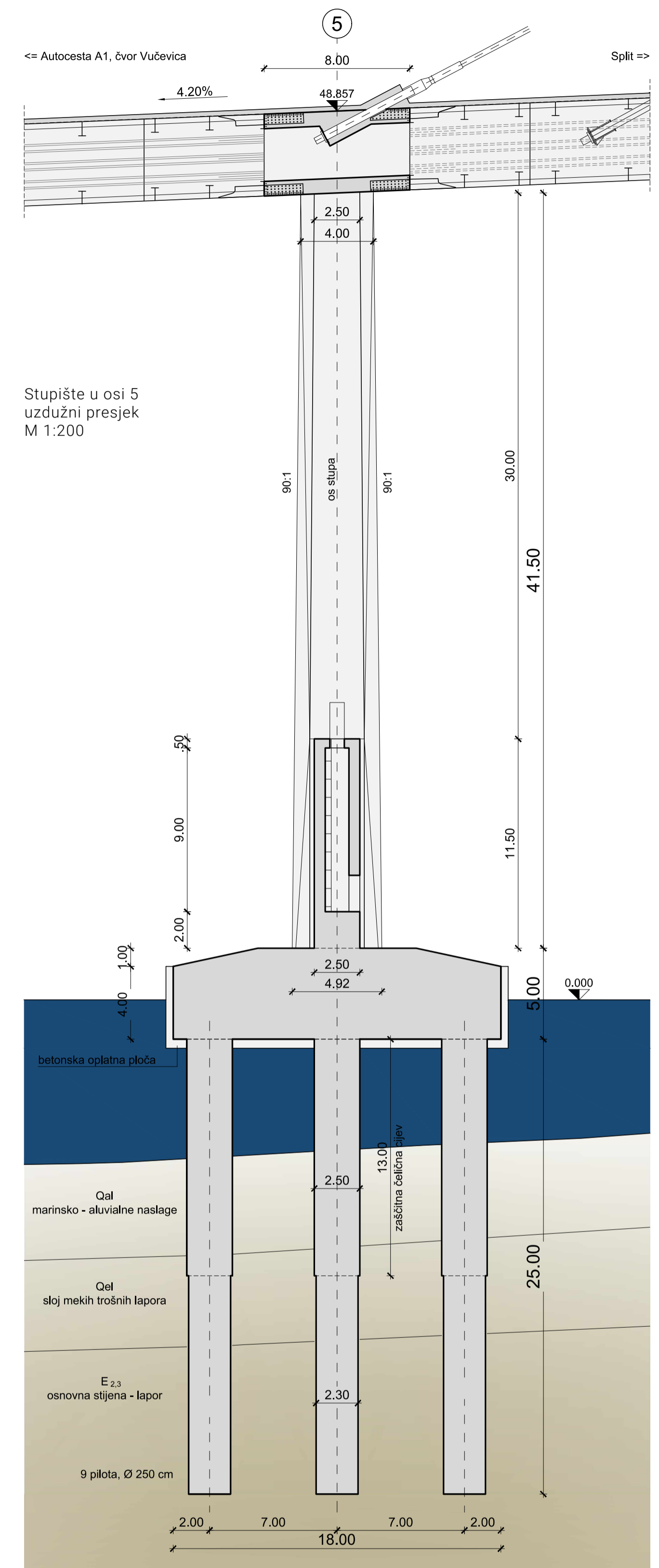
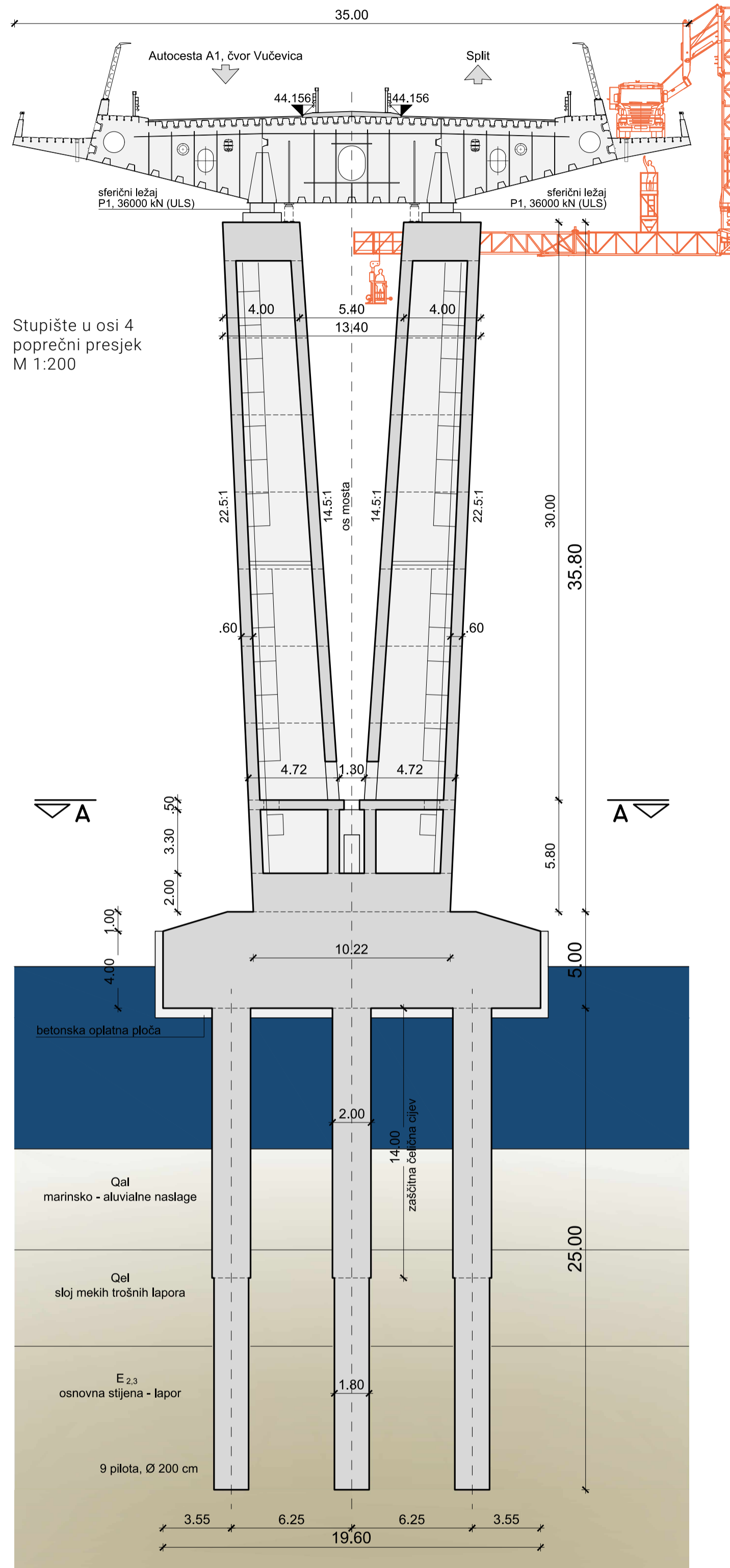
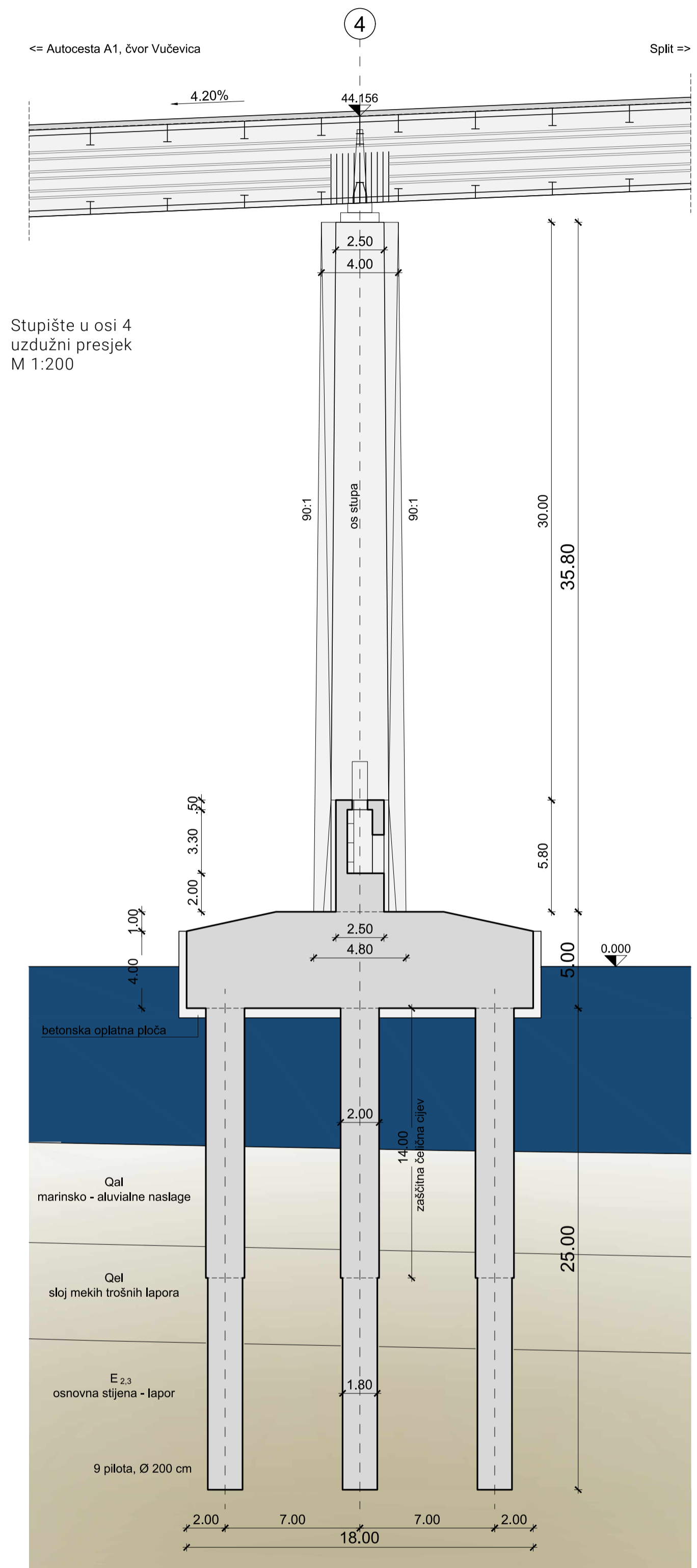
Tlocrt M 1:2000



Kolnička konstrukcija

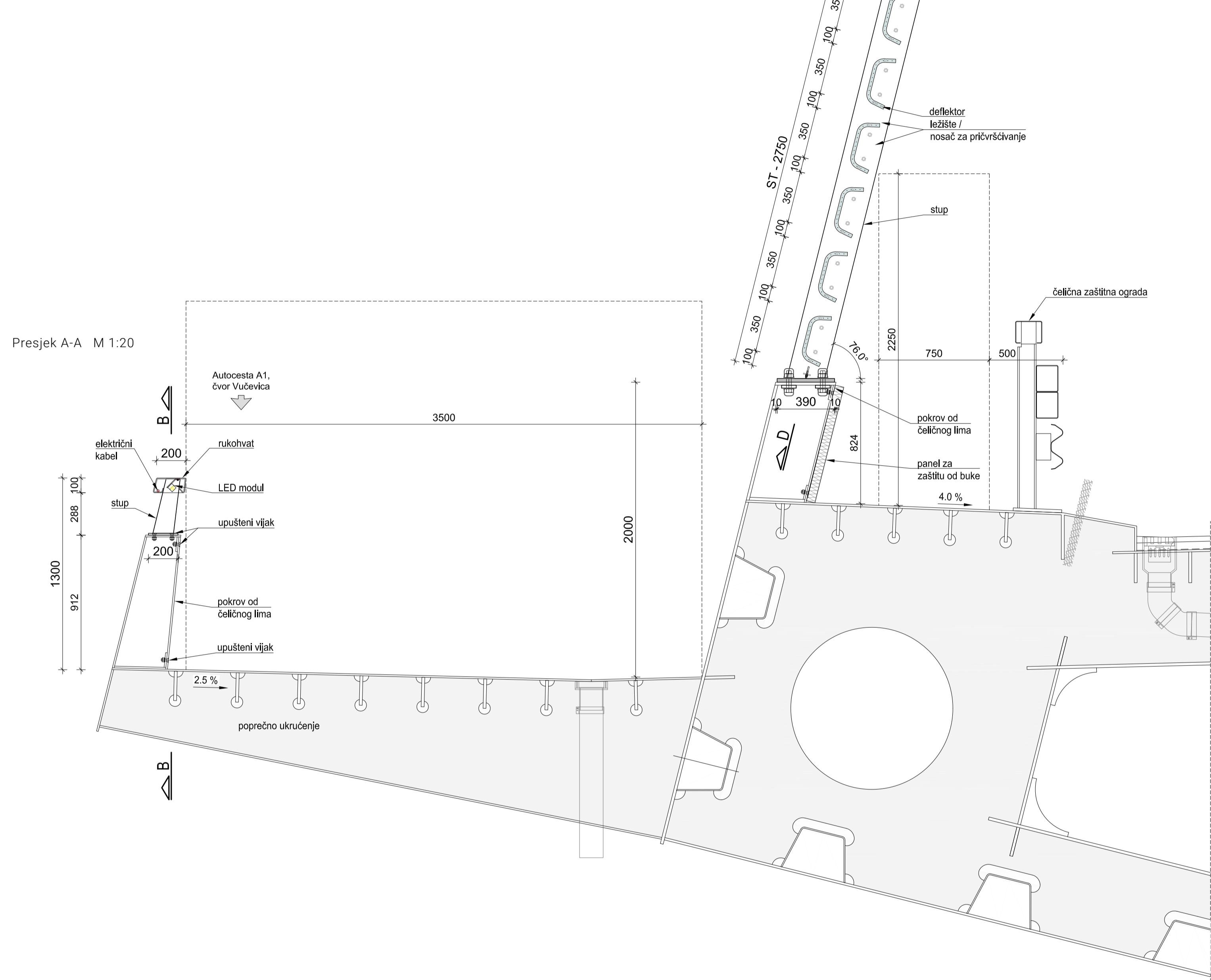


Stupište / os 4 i 5

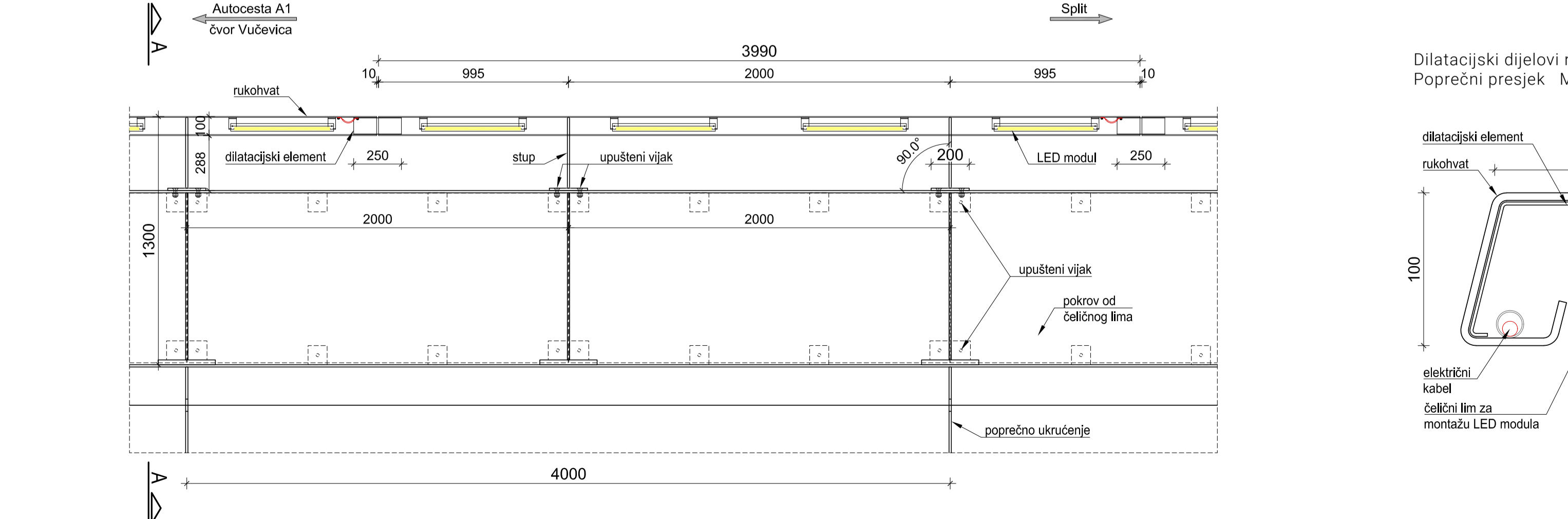


Detalji

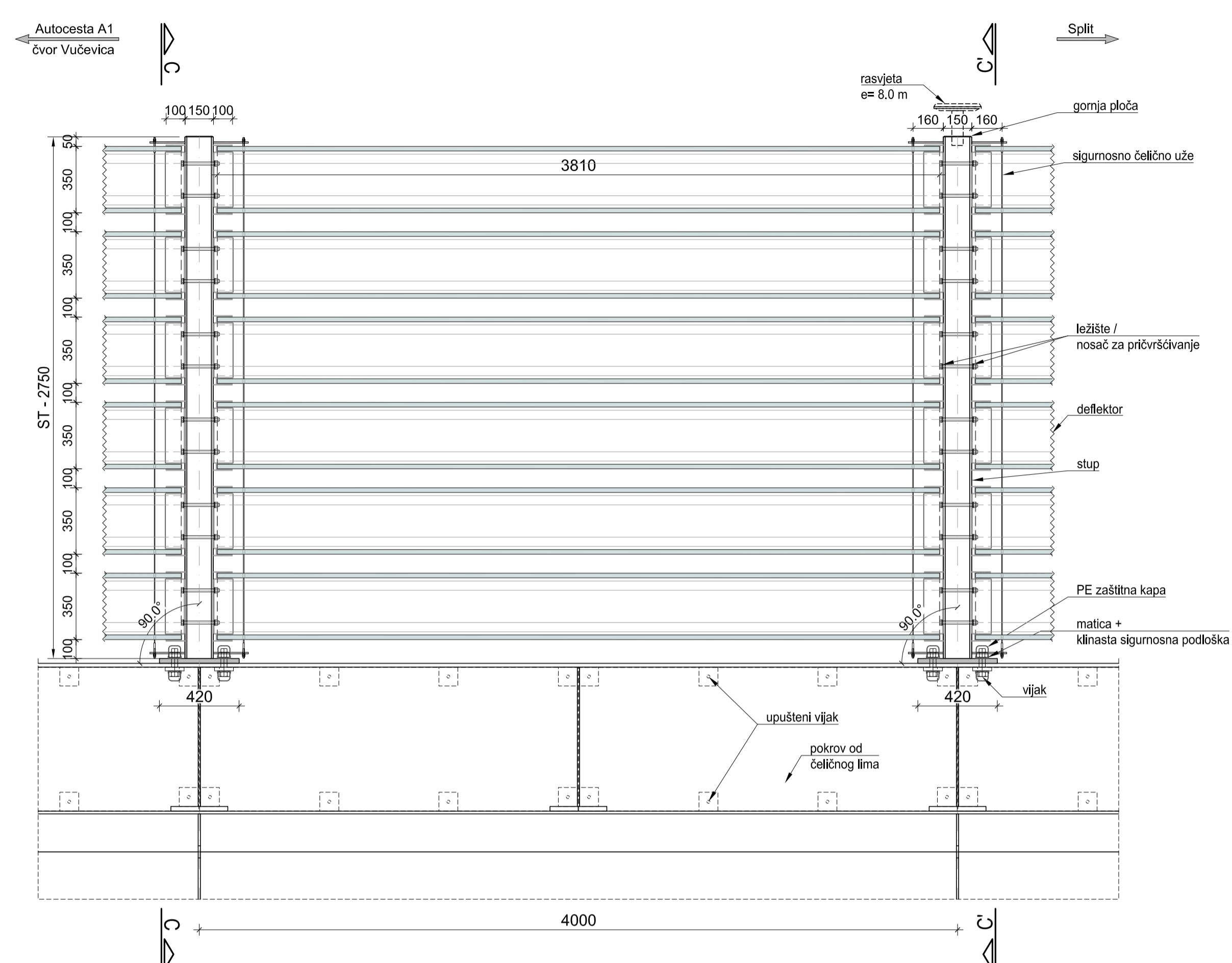
Ograda za zaštitu od vjetra M 1:20



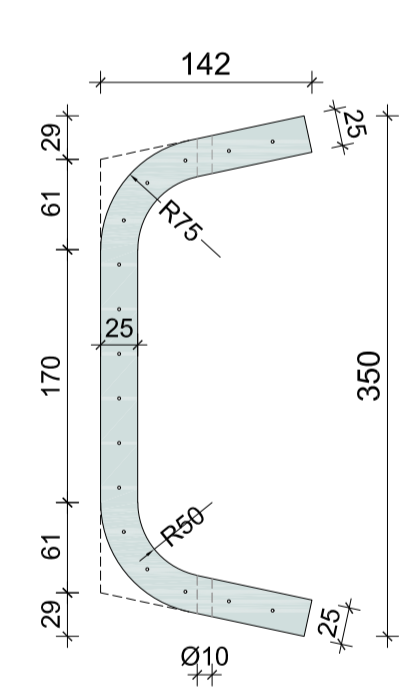
Presjek B-B M 1:20



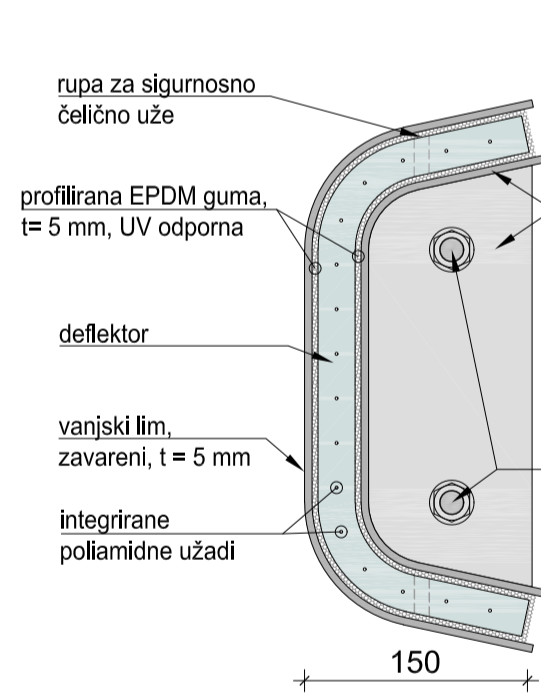
Presjek D-D M 1:20



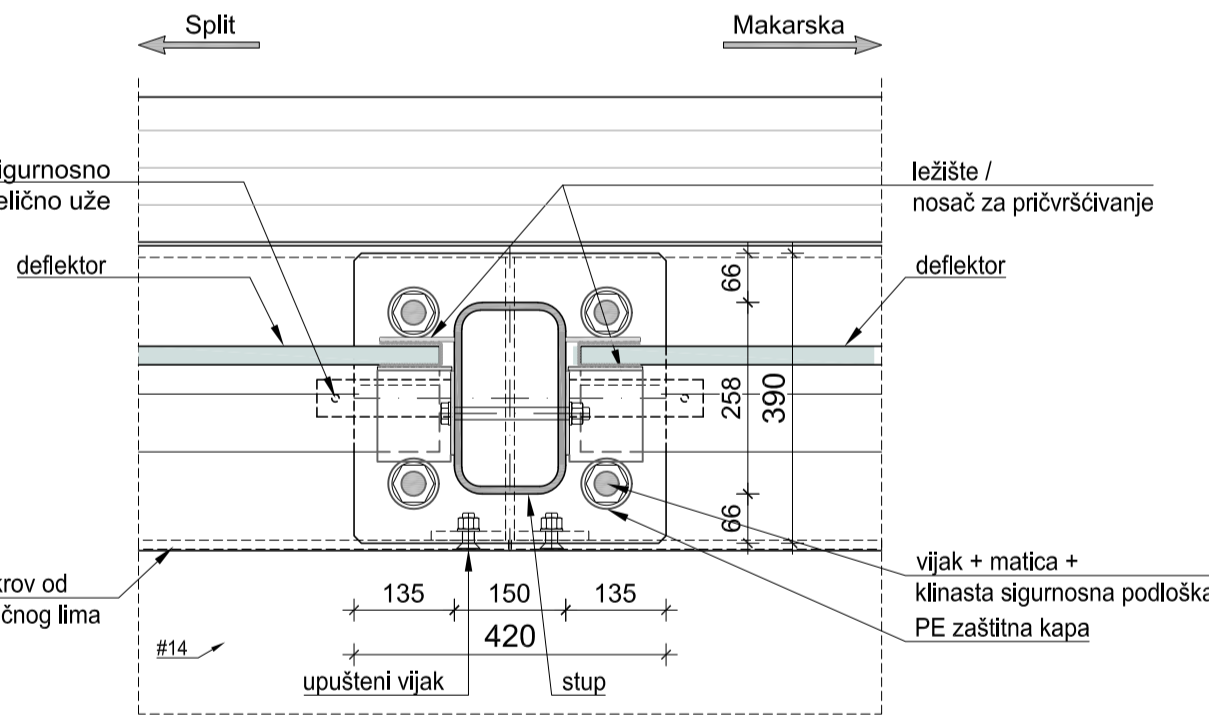
Deflektor Poprečni presjek M 1:5



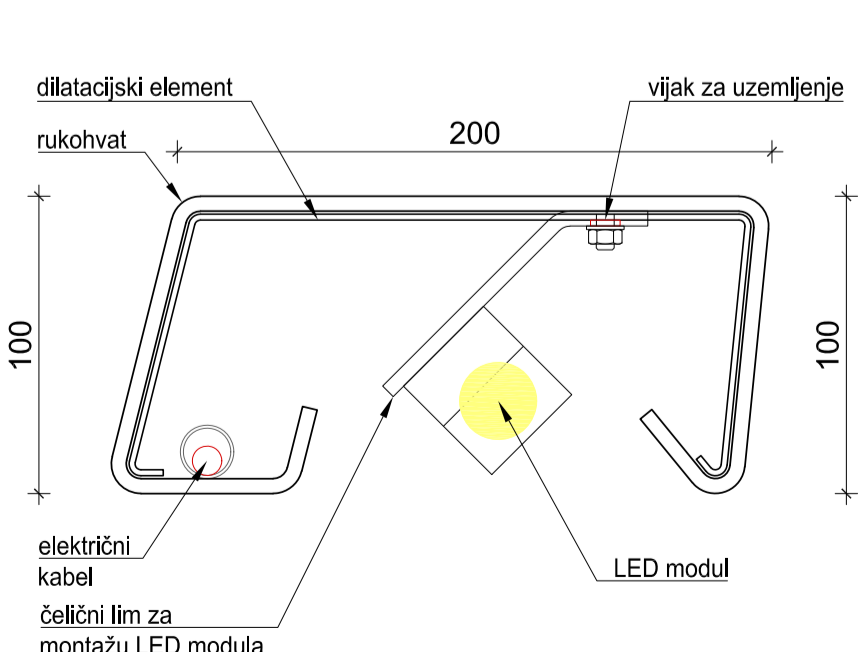
Ležište i nosač za pričvršćivanje Poprečni presjek M 1:5



Tlocrt M 1:5



Dilatacijski dijelovi rukohvata Poprečni presjek M 1:20



Dilatacijski dijelovi rukohvata Uzdužni presjek M 1:20

