

Mostovi / Bridges

Peter Gabrijelčič

Povzetek

V članku so predstavljeni mostovi pri katerih je kot arhitekt sodeloval Peter Gabrijelčič. Poudarek je na funkcionalnih izhodiščih mostov, ki se zrcalijo v končnem oblikovanju. Mostovi so v arhitekturi mesta objekti najvišje simbolne vrednosti, v mestni podobi so primerljivi s katedralami, operno hišo ali muzejem. Arhitekt je tisti, ki je koristen sobesednik pri umeščanju objekta v prostor, saj opazuje most glede na njegove bodoče sinergijske učinke v urbanem sistemu ali v krajini. Predstavljeni mostovi so nastajali v sodelovanju z inženirji Marjanom Pipenbaherjem, Vukašinom Ačanskim, Petrom Korenom, Gregorjem Grudnom, Gregorjem Cipotom in Viktorjem Markljem.

Ključne besede: most, funkcionalnost, inženirstvo, arhitektura

Abstract

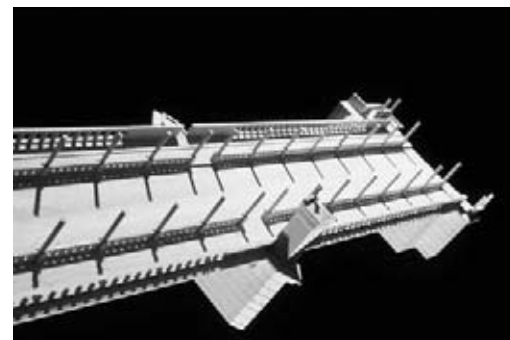
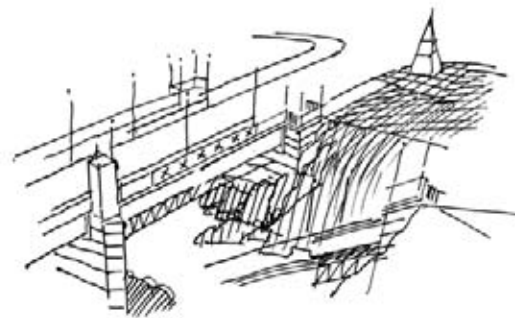
The article presents bridges by architect Peter Gabrijelčič. The emphasis is on functional premises of the bridges, which are reflected in the final design. In the architecture of a city, the bridges are the objects of the highest symbolic value; in a city's identity, they are comparable to cathedrals, an opera house, or a museum. The architect is a valuable party in deciding on the siting of the structure into the space since they view the bridge according to its future synergic effects in the urban system or the landscape. The bridges presented were created in collaboration with engineers Marjan Pipenbaher, Vukašin Ačanski, Peter Koren, Gregor Gruden, and Viktor Markelj.

Keywords: bridge, functionality, engineering, architecture

Mostovi so bili od nekdaj vznemirljiva točka prehoda od nam znanega k tistemu neznanemu. Z njimi povežemo dva, dotlej nepovezana prostora. S tem, ko jo premagujejo, delajo razdaljo hkrati opazno in izmerljivo. Mostovi so generator socialnih stikov, so prostor, ki je vedno izjemen, bodisi kot prehod preko reke ali preko vrtoglavih prepadov. So poseben kraj, kjer so ljudje izpostavljeni nevarnosti globine in zato bolj dovzetni za medsebojne stike. Kot arhitekti lahko s svojimi veščinami ta občutek še poudarimo in ljudi tako nagovorimo k medsebojni komunikaciji. Pri večini projektov je bila prav to moja temeljna težnja. Upam, da mi je uspelo uresničiti pričakovanja in so postali mostovi v resnici mesta združevanja ljudi.

Moje srečanje z mostovi je bilo posledica naključja. Ko sem pred mnogimi leti sodeloval z inženirjem Vukašinom Ačanskim pri prenovi graščinske pristave v Mariboru, me je pogosto prosil, da mu narišem perspektivne poglede za njegove natečajne projekte. Ob tem sem kot arhitekt predlagal in dodal mostnim projektom to in ono, kar se je izkazalo kasneje kot koristno in opazno. V tem času je dobil Ačanski naročilo za nadomestni most ob Fužinskem gradu. Glede na bližino spomeniško zaščitenega objekta je naročil takratni podžupan in mestni arhitekt Ljubljane Vladimir Mušič njegovo zahtevnejše oblikovanje. Ne nazadnje je bil to čas postmoderne, ko se je na novo odkrivalo pomen javnega prostora, in most je, kot že rečeno, vsekakor pomemben javni prostor, je prehod preko reke, izpostavljena točka, ki lebdi med nebom in vodo, je prostor vznemirjenja, emocije, je mestno prizorišče. Torej ni bilo naključje tudi sočasno objavljen kritičen zapis arhitektov Jurija Kobeta in Janeza Koželja v *Arhitekturnem biltenu* o novih ljubljanskih mostovih, ki da so izgubili vse arhitekturne attribute in so samo še gole konstrukcije preko reke. Vse to me

je napeljalo, da sem se lotil oblikovanja Fužinskega mostu z večjo smelostjo. Še zlasti zato, ker je bil Fužinski grad v ruševinah. Prepričan sem bil, da lahko s postavitvijo novega mostu sprožimo nepričakovan in spontan razvoj okoliškega prostora, nekaj, kar ni bilo mogoče predvideti skozi takrat togi planerski pristop mestnega načrtovanja. In res je postal novi Fužinski most del ljubljanskega obrečnega parka, namenjenega oddihu in rekreaciji, s panoramskimi potmi za sprehajalce in kolesarje, objekt, na katerem se sklepajo poti z enega na drugi breg in vabijo k uporabi. Želel sem, da bi z novim mostnim objektom opozoril na možnost prenove gradu, kar se je kasneje tudi uresničilo. Zame je bil to velik življenjski poduk, dokaz, da lahko tudi z majhnimi, a domišljenimi koraki sprožiš kakovosten razvoj širšega prostora. Ni lepše nagrade, kot ta, da so se utopične urbane zamisli o mostu kot razvojnem generatorju uresničile in je most zaživel v vseh pomenih. Ljudje so ga vzeli za svojega, sprožil je urbano in kulturno prenavo območja Fužin in postal z novo muzejsko vsebino, lokali in prenovljenim renesančnim parkom pomemben element urbane kulture v spalni soseski. Z gradnjo novega mostu sem se želel približati Plečnikovemu načinu razmišljanja in delovanja v Ljubljani: vsak, tudi izrazito inženirski poseg je štel kot vreden arhitekturnega oblikovanja in širšega premisleka. Zato je postaviti most zgolj kot inženirski objekt v resnici zamujena priložnost za mesto. Ob načrtovanju Fužinskega mostu smo razvili ustvarjalni dialog med dvema strokovnima doktrinama in dvema šolama: med mariborsko konstruktorsko šolo, ki je temeljila na znanju in tehnični odličnosti ing. Pipana in Vukašina Ačanskega, ter na racionalnosti in hkrati poetičnosti ljubljanske Plečnikove oz. Ravnikarjeve šole. V primeru Fužinskega mostu sta takšno sodelovanje celo zapovedala mestni arhitekt in spomeniškovarstvena služba. V ta



namen je bilo potrebno ohraniti simbolne in oblikovne elemente starega mostu in jih kompozicijsko ustrezno vključiti v novo zasnovo mostu, ki je danes mnogo višji in širši od predhodnega. V duhu postmoderne smo iskali strukturalna, funkcionalna in likovna izhodišča skozi analizo ljubljanskih mostov. Njihova zamisel je bila običajno dvoplastna. Na eni strani tehnične rešitve, pogojene s tehnologijo (obočne konstrukcije, železobetonski loki, gerberjev nosilec, železobetonske grede itd.), na drugi arhitekturni elementi, ki niso del konstrukcije (elementi mostne opreme: ograje, luči, robniki, kiparske plastike itd.). Prav ti »dodatki« so približali mostove merilu pešca oz. pojasnili njihov pomen in funkcijo v konkretnem prostoru. Ker se je na novem fužinskem mostu s povečanim profilom cestišča porušilo razmerje med ši-



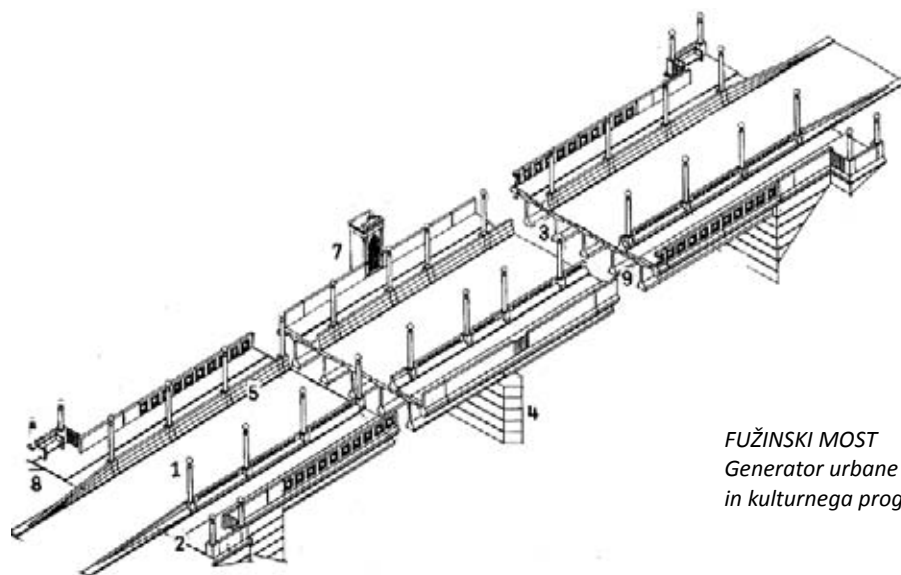
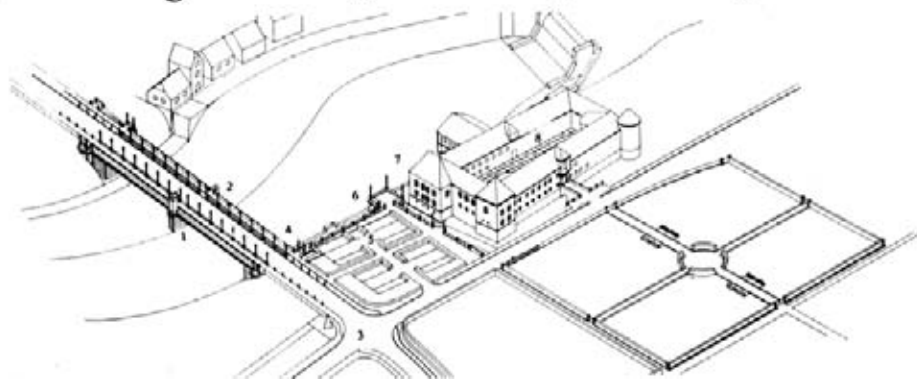


rino mostu in višino nekdanje ograje, smo postavili med cestno površino in površino, namenjeno pešcem in kolesarjem, pročelje cestnih svetilk. Tako smo tudi fizično razdvojili mostno površino. Ta princip smo razvijali v večini kasnejših projektov – vključno z novim mostom v Beogradu. Na Fužinskem mostu smo ohraniti kapelico na prvotni lokaciji in s tem označiti mesto otoka v strugi Ljubljanice ter hkrati zadržali njen emotivni namen (podobno kot pri pilonu v Beogradu). Kapelica je orientacijska točka, ki razmejuje mostni prostor na tukaj in tam ter tako razpavlja dolgo pot preko mostu na dvoje. Kolonada cestnih svetilk poveže razmerja pešca in avtomobilista. Pešec občuti, da je na pomembnejšem javnem mostu, izpostavljen nevarnostim prometa, voznik pa, zaradi drobnejšega merila svetilk, kot so one na cesti, nagnosko prilagodi hitrost vožnje novim razmeram.

Fužinski most smo zasnovali v prečnem prerezu kot tromostje. Konstruktivsko osnovo tvori gredna konstrukcija Gradisovih prednapetih AB nosilcev, na katere je obešen drugi, jekleni rešetkasti most, namenjen vodenju komunalnih vodov. Na nivoju vozišča je oblikovan doživljajski most, ki ga določajo arhitektonski elementi: luči, ograje, balkon, kapelica in zgladni pomoli, ki omogočajo bočne poglede na most ter dajejo v razširitvah zavetje pešcem. V štirih nišah na začetku mostu stojijo klopi. Zanimalo nas je, ali lahko z novim mostom vplivamo na obnašanje ljudi v prostoru. To se mi zdi še posebej pomembno. Pomembneje kot vprašanje stila, mode, tehnologije ali uporabe materialov. Gre preprosto za to, ali si želene učinke dosegel ali ne. Šele potem lahko objekti postanejo brezčasni. To je tisto, česar se lahko naučimo iz Plečnikovega izročila. Ne epigonstva v formalnem pomenu, temveč razumevanje globljih vzgibov, zaradi katerih ostaja njegova arhitektura brezčasna in vedno učinkovita.

Gradnji Fužinskega mostu je sledilo oblikovanje Litij-

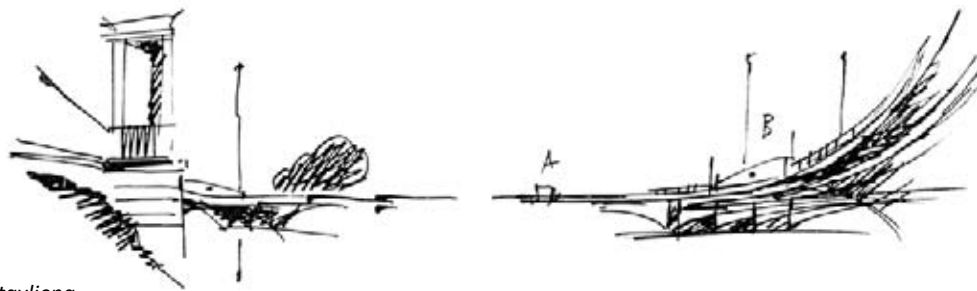
F U Ž I N E



FUŽINSKI MOST
 Generator urbane prenove, novega javnega prostora
 in kulturnega programa v spalni soseski Fužine.



sko-Poljanske ceste z mostom na Kodeljevem. Takrat je bilo to izrazito degradirano ljubljansko predmestje, ki smo mu želeli z novim mostom in zahtevnejšim oblikovanjem cestnega prostora dodati pridih mestnega bulvarja. Predlagana rešitev je bila zamišljena kot začasna ureditev, ki se bo kasneje umaknila kakovostnejši pozidavi vzdolž ceste. V ta namen smo dvignili cestni prostor v tretjo dimenzijo, da bi preglasili nered okolice, ter z elementi, ki smo jih poiskali v skladiščih gradbenega materiala oblikovali kolonade svetilk, ograje, paviljone. Sestavili smo ureditev, ki deluje kot niz prostorskih sekvenc: ko se ena konča, se pojavi druga, nova, drugačna. Cesta je oblikovana kot zapletena linearna prostorska kompozicija, ki jo z veseljem prehodiš; postala je pot, ki ni nikoli dolgočasna. Most sam je postavljen v križišče treh cest in leži hkrati visoko nad nivojem Kodeljovega parka. Da ne bi bilo treba posekati mogočnega drevoreda ob reki, smo med parkom in cesto oblikovali novo, 2 metra nad terenom dvignjeno ploščad, skozi katero rastejo stara drevesa, med njimi pa se vije kolesarska steza. (Prometnike je bilo potrebno prepričati, da lahko kolesarska steza poteka tudi ločeno od linije cestišča.) Park, promenada in cesta so se zlili v prostorsko celoto in delujejo kot velika parkovna površina. Konstrukcija samega mostu je zapletena, saj smo želeli ohraniti veliko okno v rečnem prostoru, zato ima most ločno obliko, in ker leži nizko nad reko, je bila za dosego tega cilja potrebna inovativna inženirska rešitev. Z gradnjo novega mestnega mostu in oblikovanjem novega bulvarja v Novem mestu in v Kranju se je izte-



KODELJEVO

*Litijsko-Poljanska cesta kot parkway,
kot linearna prostorska kompozicija sestavljena
iz različnih ambientalnih sekvenc in z novim
mostom čez Gruberjev prekop.*

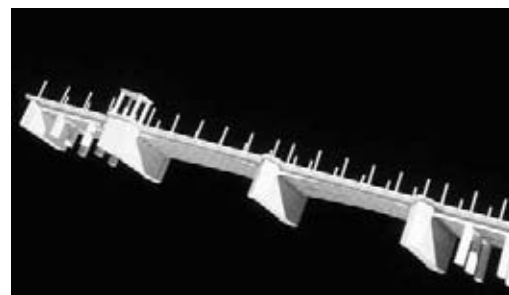


BULVAR V KRANJU Z NOVIM MOSTOM ČEZ KOKRO
Nova mostna konstrukcija je zaradi krhkosti obalnega ostenja zgrajena preko starega, dotrajanega mostnega loka, ki ni več obremenjen in ostaja brez nosilne funkcije.



klo obdobje postmoderne. Če je bilo dotlej sodelovanje arhitektov pri načrtovanju mostov za inženirje še razumljivo, je postalo ob ponovnem iskanju lepote v inženirski estetiki manj prepričljivo. Veliki mostovi in viadukti so bili od nekdaj domena gradbenikov, ne nazadnje je večina dela pri načrtovanju mostov prav stvar konstruktorja. Arhitekt je, če ne drugega, koristen sobesednik, saj s širšim pogledom na fenomen prostora in s kritično distanco do konstrukcije lahko vidi most večplastno, v različnih pomenih, ne samo v funkcionalnem, konstrukcijskem ali cenovnem, ampak tudi v urbanističnem, ekološkem, krajinskem, likovnem, sociološkem, psihološkem ipd. Arhitekt je tisti, ki je koristen sobesednik pri umeščanju objekta v prostor, saj opazuje most glede na njegove bodoče sinergijske učinke v urbanem sistemu ali v krajini. Ne nazadnje, ko se izbira konstrukcija, pomaga arhitekt poiskati tiste rešitve, ki bodo imele največji emotivni naboj. Izbrano konstrukcijo arhitekturno nadgradi in

BULVAR Z NOVIM MOSTOM V NOVEM MESTU
Most prečka reko v naklonu, v razliko od sosednjega horizontalnega železniškega mostu. Z razglednim paviljonom, umeščenim na nižjem bregu reke, je ponovno vzpostavljen občutek prostorske simetrije. Most »koraka« po bregu v majhnih korakih in preskoči reko v dveh velikih lokih.



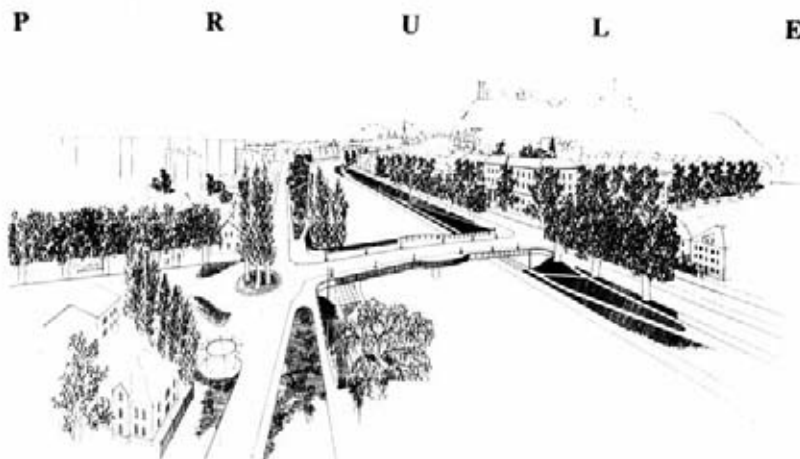
oblikuje, tako da postanejo njeni elementi prepoznavnejši in poudarijo njen značaj. Na takšnih izhodiščih smo snovali kasnejše mostove, pri katerih se je arhitekturna plastika čedalje bolj umikala domiselnosti in izpovedni moči konstrukcije same. To je tudi začetek sodelovanja z mlajšimi kolegi konstruktorji, ki so izšli iz mariborske šole Vukašina Ačanskega: z Marjanom Pipenbaherjem, Viktorjem Markljom in s Petrom Korenom.

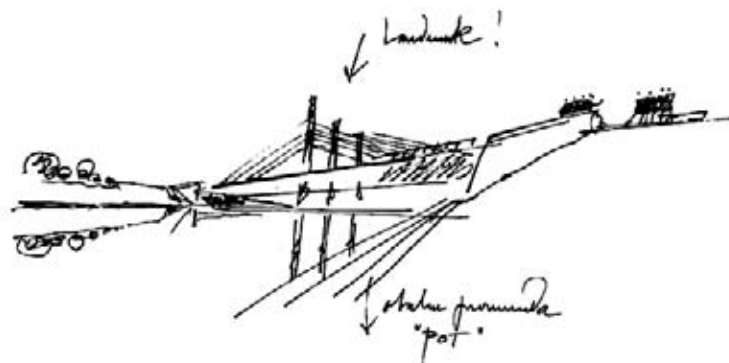
Prvi, manj »postmoderno« oblikovani most je bil tisti na Opekarski cesti v Ljubljani. Opekarski most ima zanimivo zgodbo. Takratna mestna oblast je želela na tem mestu zgraditi 4-pasovni nadomestni most, krajani pa so odločno zahtevali le gradnjo brvi za pešce. Potrebno je bilo poiskati kompromis, tj. predlagati oblikovanje mostu, namenjenega motornemu prometu, a z videzom mostu za pešce. V ta namen smo na pločnike položili opečnate preproge in na sredini mostu izoblikovali velika razgledna balkona, od koder je mogoče spremljati prireditve na vodi. Tudi svetilke na mostu segajo le do kolena in tako omogočajo nemoteno opazovanje nočnega neba. Rešitev, ki smo jo dosledno uporabili pri vseh kasnejših mostovih za pešce. Sprva smo na Prulah načrtovali ločno mostno konstrukcijo, vendar bi takšna oblika prekinila pešpoti ob reki. Tudi tukaj je bilo potrebno najti kompromis. Na sredino reke smo postavili nekakšno mizo na dveh stebrih, na katero se z obeh bregov naslanjajo zelo plitvi nosilci, tako da na široko razpirajo prostor nad reko in obrežji. Most je nastajal v razgretih političnih razmerah, v katerih ni bilo dosti maneverskega prostora za iskanje optimalnejše rešitve. V sodelovanju z Marjanom Pipenbaherjem sva uporabila inovativno sovprežno konstrukcijo pri obliko-



PRULSKI MOST

Prometni most, prvenstveno oblikovan kot most za pešce, z rdečimi opečnimi preprogami na peš poteh in krožiščem za umirjanje prometa. Luči do kolena, da ne motijo pogleda v nebo.





MOST ZA PEŠČE NA PTUJU

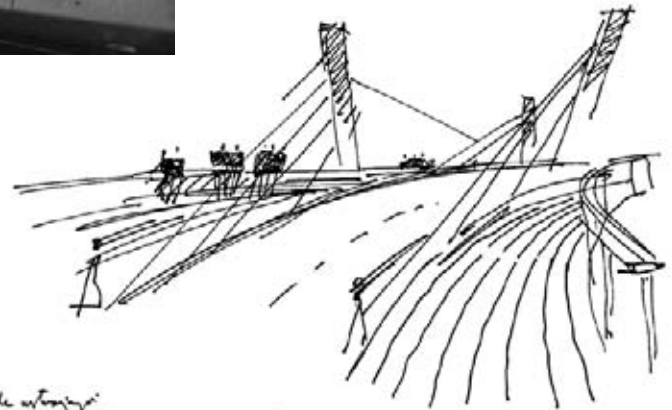
Lahka, transparentna sovprežna mostna konstrukcija, z obliko, ki spominja na prvotne lesene mostove.

vanju brvi za pešce in kolesarje na Ptuj, z Vukašinom Ačanskim pa smo z gradnjo t. i. harfe na vzhodni ljubljanski obvoznici prvič v Sloveniji uporabili zavešeno mostno konstrukcijo. Most harfa je primer neobremenjenega pristopa k reševanju naloge, kjer predhodki niso ovira. Želeli smo ohraniti prehodnost poti pod mostom in omogočiti meščanom neoviran pobeg v naravo vzdolž rečnih bregov. V ta namen smo zasnovali inovativen most s tremi piloni in nanje obesili le 45 cm debelo voziščno ploščo, ki tako sprošča prostor podmostja in ga namenja pešcem. Hkrati je postal most pomembna orientacijska točka v prostoru, ki označuje prehod avtoceste preko reke. Če bi se odločili za klasično premostitev s 3 metre visoko gredo, bi prekinili peš poti ob reki. Kritiki harfe menijo, da zavešena konstrukcija na tako kratki razdalji ni smiselna, vendar v tem primeru ni šlo za tekmo razponov, ampak za vprašanje, kako zaradi širših urbanističnih izhodišč stanjšati konstrukcijo mostne plošče na minimum. Ob tem bi omenil, da Slovenci nimamo širokih rek, na katerih bi lahko postavljali rekorde v mostnih razponih. Vendar to tudi ni pomembno, saj kot je zapisal prof. Rene Walther iz Lausanne, »razpon ne sme postati sam sebi cilj, dokler je gradnja mostov kulturna, ekonomska in ekološka naloga in ne športno tekmovanje«.

Podobno inovativen pristop kot pri ljubljanski harfi smo uporabili pri snovanju 450 metrov dolgega Pu-

HARFA

Avtocestni most na vzhodni ljubljanski obvoznici. Zavešena mostna konstrukcija omogoča izredno tanko mostno ploščo, ki sprošča prostor podmostja za nemoten potek obalnih peš poti.

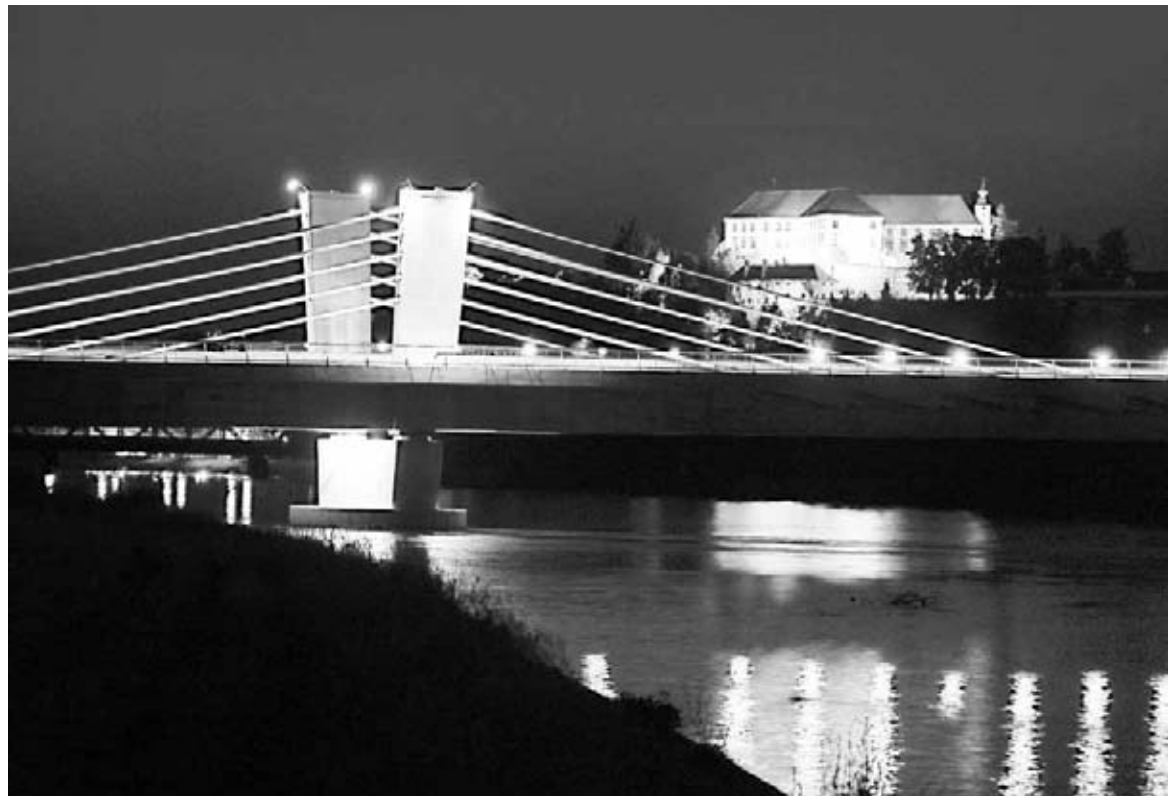


*Vizualizacija arhitekturne
rešitve za most na reki Dravi na Ptujju*

hovega mostu, ki je postavljen nizko nad reko in v širokem loku povezuje obale največjega slovenskega jezera na reki Dravi na Ptujju. Gre za kabelski most konstruktorja Viktorja Marinčka, zgrajen po prosto konzolnem postopku, imenovanem extradosed. Konstrukcija in oblika mostu sta bili izbrani na podlagi javnega natečaja, katerega cilj je bil ohraniti plovnost reke, a hkrati tudi ohraniti veduto na znameniti ptujski grad. Rešitev v obliki štirih nizkih harf je omogočila oblikovanje tanke mostne plošče, ki optimalno sprošča svetlo višino pod mostom in hkrati oblikuje tri ambientalno zaokrožene prostorske sekvence na mostu, nekakšne trge nad reko, od koder je mogoče varno opazovati rečno in mestno panoramo. Pešci in kolesarji so obojestransko ločeni od motornega prometa tako v fizičnem kot simbolnem pomenu. Predlagana rešitev ponuja igro različnih meril, ki ustvarjajo v prostoru zaželeno slikovitost in vzpodbujajo javno uporabo cestnega prostora. Oblikovno morda najbolj čisto in poetično rešitev predstavlja brv za pešce in kolesarje čez Savo pri Ble-

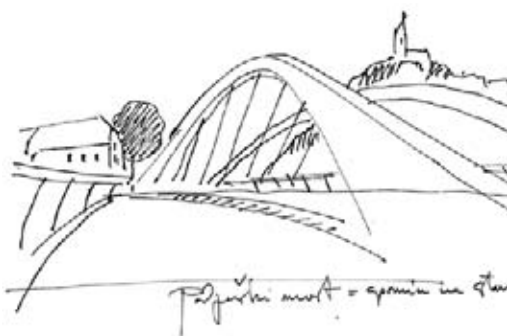


PUHOV MOST NA PTUJU





MOST ZA PEŠCE IN KOLESARJE ČEZ SAVO NA BLEDU



du, ki sva jo zasnovala s konstruktorjem Petrom Korenom. Želela sva ustvariti konstrukcijo, ki bi se kot neverjetno tanka linija bočila nad reko, s transparentno ograjo, ki zaradi horizontalno potekajočih pletenic odpira široke in neovirane poglede v krajino. Ograja ima polico, ki omogoča udobno naslanjanje in je hkrati mesto svetilke, usmerjene le na peščevo pot. Zato, da je mogoče opazovati zvezdno nebo.

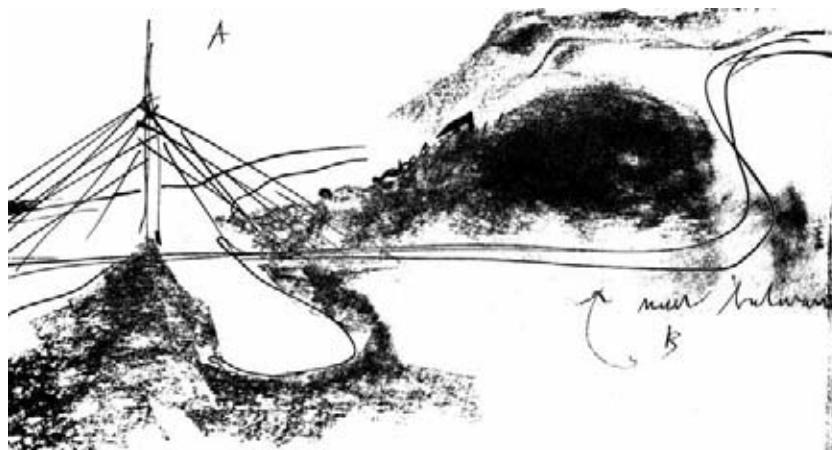
Inovativna in drzna je tudi rešitev novega jeklenega mostu v Podpeči, ki sva ga zasnovala s konstruktorjem Gregorjem Grudnom kot *hommage* nekdanjemu kulturnemu železobetonskemu mostu. Loka mostu sta nagnjena proti vozišču, da bi dali pešču več zračnega prostora.

Največji strokovni izziv doslej je bila vsekakor gradnja novega mostu čez reko Savo v Beogradu. S kolego Viktorjem Markljom, s katerim sodelujeva že vrsto let, sva uspela pridobiti projekt z zmago na mednarodnem natečaju. Prvič sva se srečala pri gradnji novega Fužinskega mostu, kjer je bil še sodelavec Vukašina Ačanskega, kasneje ob izgradnji mostu čez Pišnico v Kranjski Gori, čez Kokro v Kranju, pri načrtovanju Puhovega mostu na Ptuju in na številnih domačih in mednarodnih natečajih (za Mesarski most v Ljubljani, 2. nagrada, novi peš most v Mariboru, 2. nagrada,

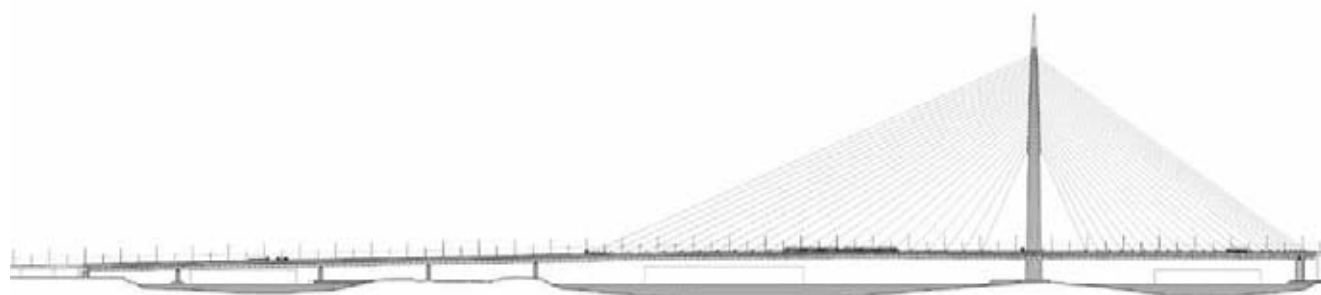


NADOMESTNI MOST V PODPEČI

most Franca Jožefa v Novem Sadu, 1. nagrada, Ribja brv v Ljubljani, 1. nagrada). Za novi beograjski most sta bila razpisana dva mednarodna natečaja. Prvi, anketni, ki je odgovoril na vsa vprašanja v zvezi z ožjo lokacijo mostu, in drugi, skozi katerega se je iskala njegova bodoča arhitekturna podoba. Mestne oblasti v Beogradu so se torej zavestno odločile za inženirski in oblikovalski presežek, saj so se želele na ta način trajno zapisati v prostor mesta. Tako veliki mostovi, kot je beograjski, imajo vlogo mestne ali krajinske ikone. So pomembni geografski orientirji, a hkrati omogočajo tudi intimna doživljanja rečnega prostora na nivoju pešca. Mostovi so v arhitekturi mesta objekti najvišje simbolne vrednosti, v mestni podobi so primerljivi s katedralami, z operno hišo ali muzejem. Pri iskanju konstrukcijske rešitve nas zato ni zanimalo le vprašanje njene racionalnosti in cena, ampak tudi oblika, ki bo omogočila doživljanje objekta na več ravneh prostora, prilagojeno potrebam in percepciji različnih uporabnikov. 207 metrov visok, sredinsko postavljen mostni pilon, razdeli most na dva dela, zato je videti kilometer dolga pot preko reke pol krajša. Most v Beogradu sodi med največje zavešene mostne konstrukcije na svetu. In pri tako ekstremnih

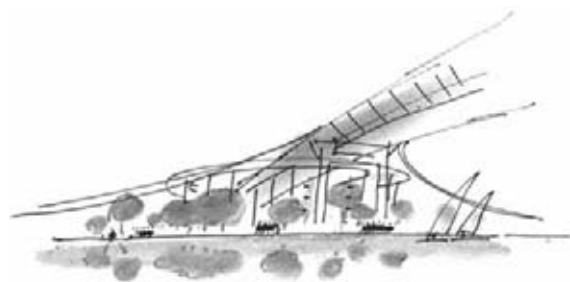


MOST PREKO ADE CIGANLIJE V BEOGRADU – NOVA MESTNA IKONA



konstrukcijah običajno ni veliko možnosti za povsem svobodno ustvarjanje novih oblik. Kljub temu smo uspeli razviti rešitev, ki mu daje enkratno podobo. Z domiselnim oblikovanjem mostnega pilona v obliki ostro zašiljenega stožca smo dosegli njegovo idealno arhitekturno obliko. Izbor mostu z enim samim stebrom je bil posledica tako inženirske racionalnosti kot tudi načelnega ekološkega izhodišča, da z mostnimi podporami čim manjkrat posežemo v rečno strugo. Most je tako sredinsko podprt le enkrat, z oporiščem na konici savskega otoka Ade Ciganlije. Četudi se zdi inovativna mostna konstrukcija zapletena in ekskluzivna, je bila najcenejša med vsemi projekti, ki so bili v natečajni konkurenci. Zato in zaradi enkratne podobe objekta, ki je izjemna tudi v svetovnem merilu, je mednarodna žirija dodelila našemu projektu prvo mesto. Slovenska zmagala pa ni le stvar naključja. Je rezultat 20-letnih izkušenj slovenskih načrtovalcev pri izgradnji avtocestnega križa in zavestne odločitve države, da za vsak pomembnejši objekt na avtocestnem križu (in tudi državnih cestah) razpiše javni natečaj, pri katerem morajo obvezno sodelovati tudi arhitekti. Prav ta odločitev je omogočila oblikovanje interdisciplinarno sestavljenih projektantskih skupin, ki dajejo slovenskim projektom tisto dodano vre-

dnost, zaradi katere smo uspešni tudi v mednarodni konkurenci. To še potrjuje zmagala Pointinga na mednarodnem natečaju za velik zavešeni most čez Verige v Črni gori in naša skupna zmagala na natečaju za novi most Franca Jožefa v Novem Sadu. S kolegi iz biroja Pointing smo se žal neuspešno udeležili natečaja za novo brv za pešce v Švici, ker je bil naš poštni omet zaradi napake švicarske pošte predčasno odprt in smo bili zato izločeni iz ocenjevanja. Pa je bil zelo lep projekt, morda najlepši od vseh naših dosedanjih, z velikimi maketami in slikovitimi prikazi. Obliži na rano je bila nedavna zmagala za Ribjo brv v Ljubljani s konstruktorjem Gregorjem Cipotom iz Pointinga. Nova brv ohranja širino in obris obstoječe premostitve, ki so jo na tem mestu med Hribarjevim in Cankarjevim nabrežjem postavili leta 1991 iz ostankov nosilcev, ki so jih uporabili pri obnovi Tromostovja. Zaradi historičnih kvalitet obstoječega ambianta smo se zavestno odločili za diskretno, tiho arhitekturo. Zadržali smo dve bistveni odliki obstoječe brvi: široko, pretočno peš pot brez ovir in ograjno polico, ki omogoča udobno naslanjanje in opazovanje reke. S postopkom redukcije smo dobili minimalistično rešitev, ki ji ni mogoče nič bistvenega več odvzeti in je oblikovana po načelu manj je več.







MOST ŠMARČNA s Petrom Korenom

Parapet je vključen v vuto nad podporo za doseganje večjega razpona in tanjše mostne plošče.



BRV ZA PEŠČE ČEZ DRŽAVNO CESTO



MOST FRANCA JOŽEFA V NOVEM SADU

Objekt stoji na podpornih stebrih starega železniškega mostu.



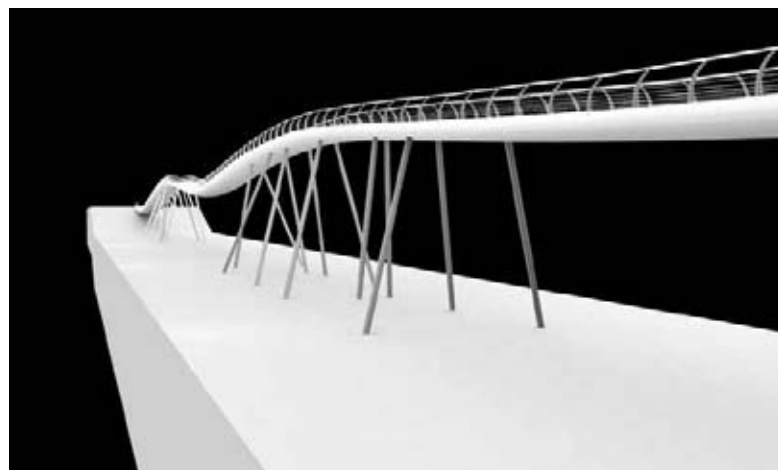
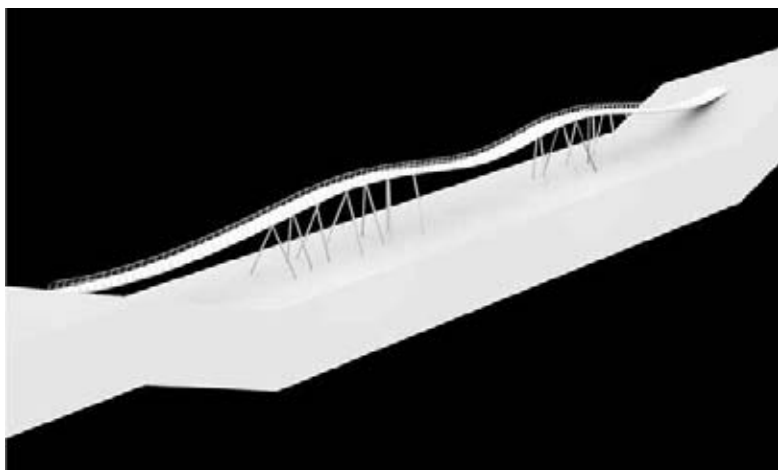
NATEČAJNI PROJEKT ZA NOVO BRV ZA PEŠČE V MARIBORU (2. nagrada)



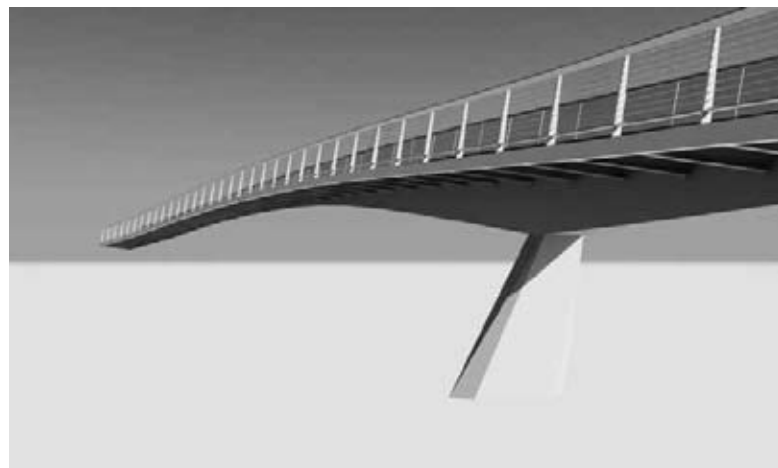
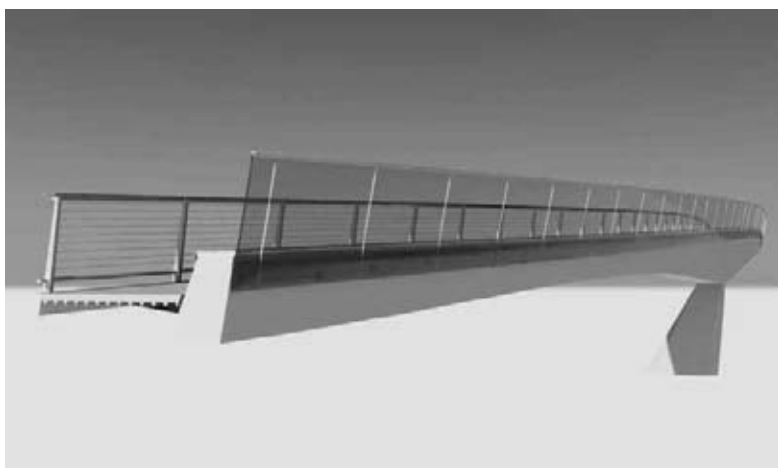
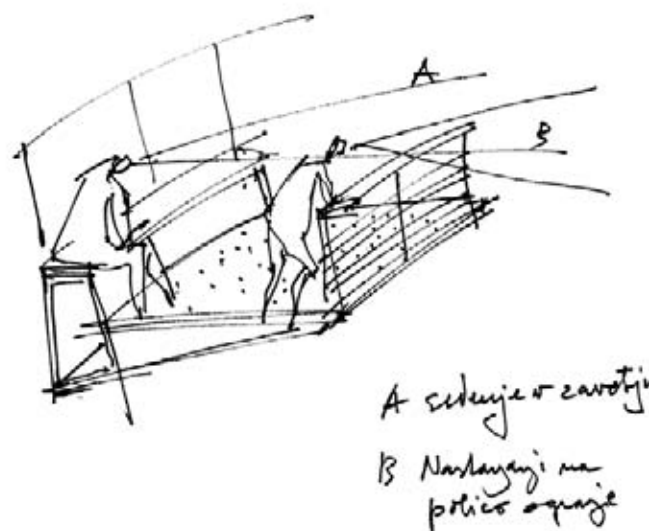
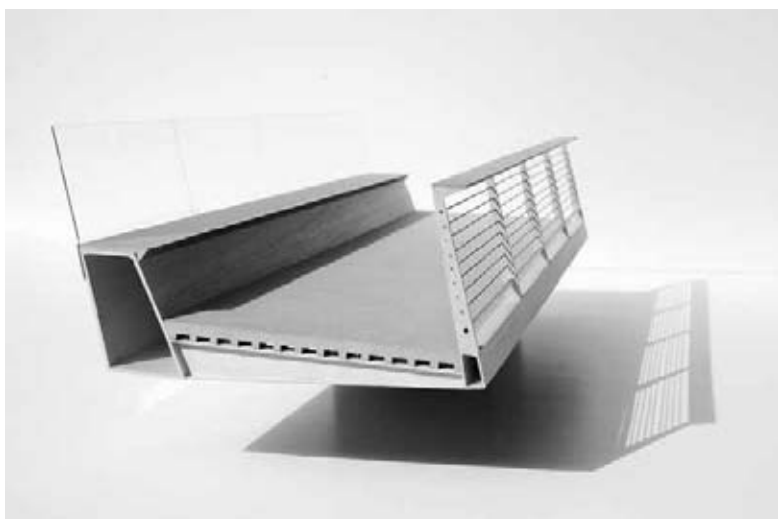
NATEČAJNI PROJEKT ZA MESARSKI MOST V LJUBLJANI (2. nagrada)



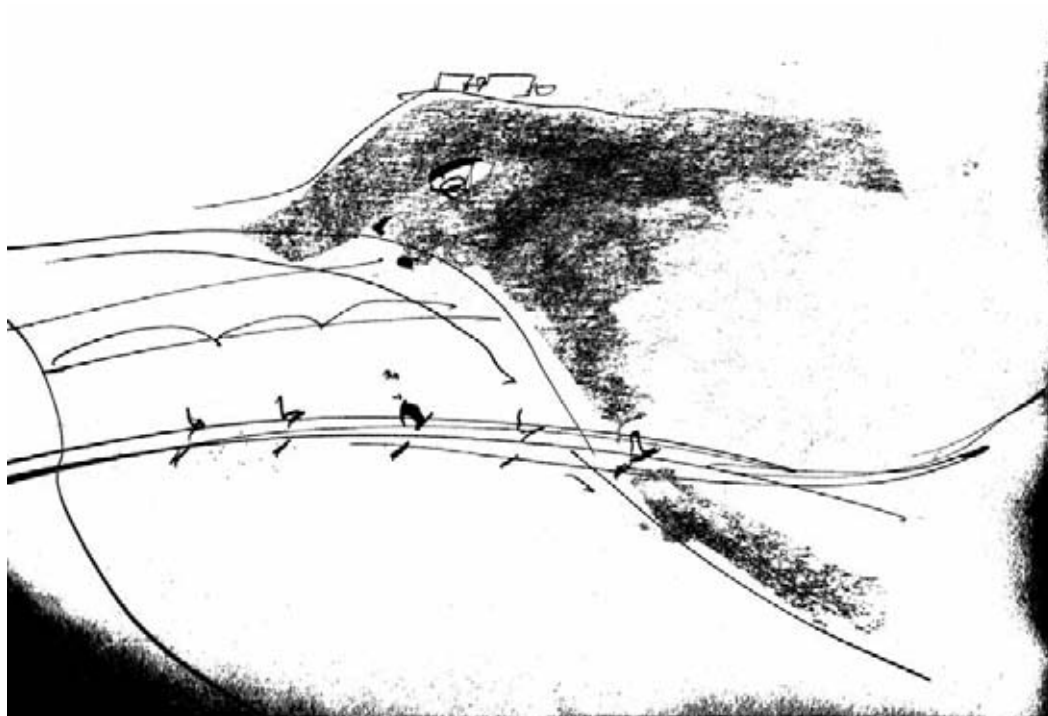
NATEČAJ ZA RIBJO BRV V LJUBLJANI z Viktorjem Markljem (1. nagrada)



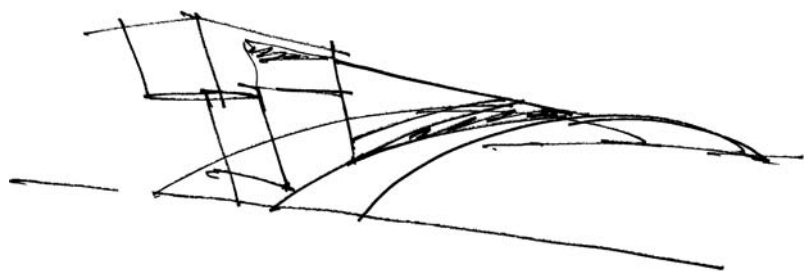
NATEČAJ ZA SOESKO BRDO V LJUBLJANI
Nova brv za pešce preko območja soseske (priporočilo za izvedbo).



NATEČAJNI PROJEKT ZA MOST ZA PEŠCE IN KOLESARJE V ŠVICI



KONCEPTUALNI SKICI MOSTOV



NATEČAJNI PROJEKT ZA DVIŽNI MOST NA POLJSKEM (1.nagrada)



Tik pred tiskom pričujočega članka je iz Poljske prispela novica, da na je na mednarodnem arhitekturno-konstruktorskem natečaju za novi dvizni most v Gdanku strokovna žirija prvo nagrado dodelila podjetju Ponting iz Maribora, ki je zmagalo v konkurenci osemindvetdesetih prispelih rešitev. Nagrajena natečajna rešitev je avtorsko delo tima podjetja Ponting iz Maribora, v sodelovanju z birojema Arhitektura d.o.o. in Bruto d.o.o. iz Ljubljane za arhitekturo oziroma krajinsko arhitekturo, podjetjem La & Co iz Maribora za hidravlični pogon in podjetjem Arhimedia d.o.o. iz Slovenske Bistrice za filmsko animacijo. Novi most je predviden na privlačni lokaciji v strogem središču slikovitega zgodovinskega mestnega jedra. Mesto se je kar nekaj let pripravljalo na natečaj, saj so želeli ne le koristen objekt ampak tudi novo mestno ikono – sodoben, privlačen in prepoznaven objekt. Zadostiti je bilo potrebno tako strogim omejitvam spomeniškega varstva kot tudi interesom napredne mestne uprave. Po mnenju strokovne žirije bo novi most s svojo drzno, inovativno in dinamično obliko in s svojo razpoznavno silhueto postal pomembna turistična znamenitost mesta in eden od simbolov sodobne mestne vitalnosti Gdanska.

