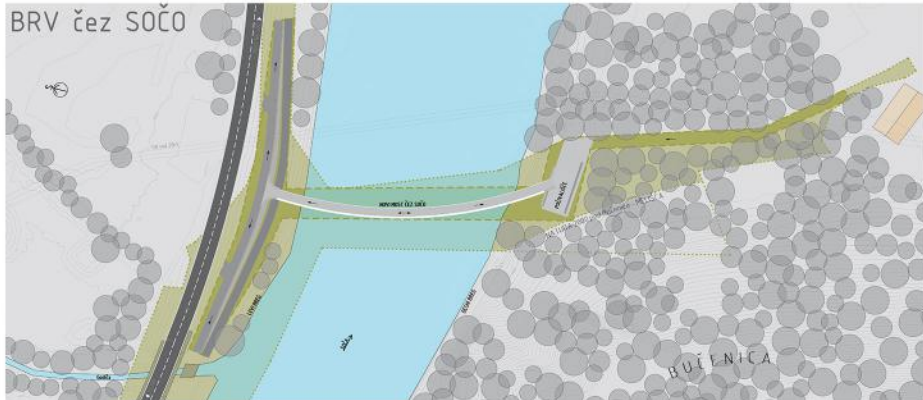


## BRV čez SOČO



SITUACIJA OBHČIJA OBDELAVE

Nov most čez Sočo je postavljen na lokaciji, ki predstavlja najraje razdaljo med krajema Talno in Most na Soči, zadržuje peš in kolesarsko pot okoli akustičnega jezera in izboljšuje navezavo na širši prostor doline.

S svoj o racionalnosti in enovitosti zasnova mostu estetsko ne konkurira naravi geografski raznolikosti in pestrosti njenih oblik. Florino zasnovan lok, kot čista arhitekturno konstrukcijsko bertiva poteza, skuša najti dialog z morfološko bogatim svetom doline Soče.

Kovinska konstrukcija mostu, kot samostojni inženirski objekt, više pripravečno vrednoti v dialogu in pomenu kontekstualnega oblikovanja in iskajo novih arhitekturnih nagovorov pretepi naravi doline Soče.



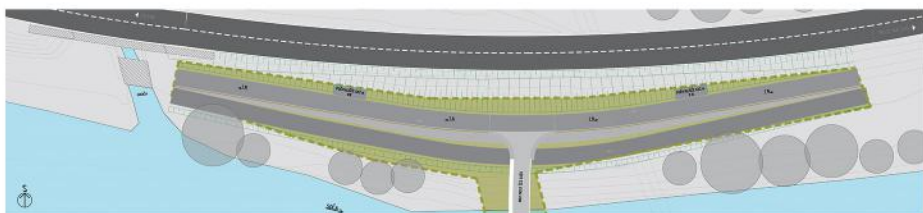
Zaradi preštevanega poševnega priključevanja na klančine levega brega, priključka v obliki 7-ke 1 mesta enakovredna. To je za kolesarsko promet zelo neugodna okoliščina, zato smo zasnovali za vse smeri pravilni - pravokotni priključek mostu na klančine, ki smo jim ustrezno oblikovali tudi geometrijo.

Zaradi nekoliko večjih vzdolžnih naklonov obeh klančin, smo na obeh straneh predvideli tudi možnost izvedbe manjših poševišč.

Znak poti na desnem bregu se skriva v poševišču, kjer se kolesarji lahko usirijo izven prometa foka ter zaščitijo v prekrasnem naravnem okolju.



VZDOLŽNI POGLED S PRIKAZOM PRIKLUČNIH KLANČIN

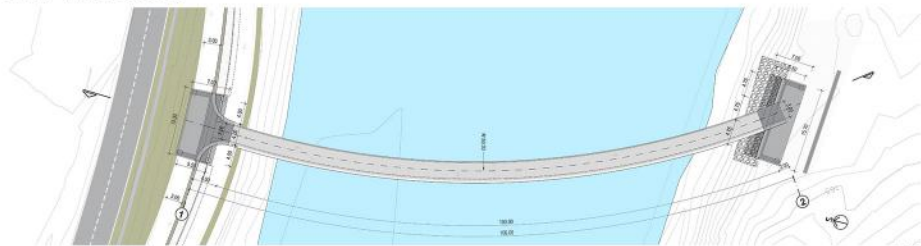


TLORIS PRIKLUČNIH KLANČIN

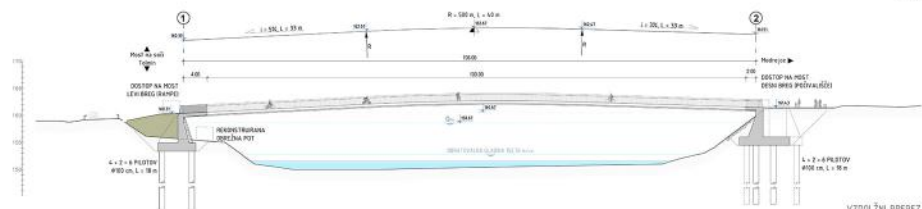


POGLED 1

## BRV čez SOČO



TLORIS



VZDOLŽNI PREZEC

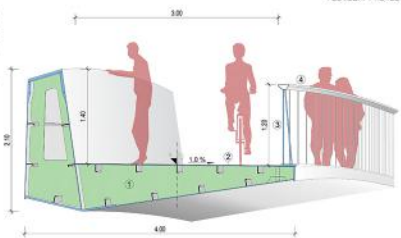
Med različnimi konstrukcijskimi možnostmi (visoki most, gredni ali palčni most ter ločni most) smo se odločili za ločni most, vendar zvržen v skoraj horizontalno ravnino. Ko ta lok integralno povežemo z masivnimi oporniki, dobimo elastično vpeti okvirni sistem z zakrivljeno osjo. V takem sistemu se torsijske obremenitve pretvorijo tudi v horizontalne komponente, ki jih horizontalni lok prenaša na oba opornika.

Oporniki ne prenašajo samo vertikalnih obremenitev, ampak tudi vpetostne momente v vertikalni in horizontalni smeri. Bistvo nosilnosti je skrito pod zemljo.



"Z VELIKO NAPORA DO ENOSTAVNE REŠITVE"

Vidna konstrukcija je izredno vitka (razmerje  $L/H = 105/21 = 5/1$ ), z lomljenimi pločniki pa vizualno vitkost še dodatno povečamo. Na ta način minimalistična konstrukcija deluje malce nadrealistično, vendar varno in uporabno.

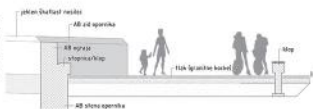


- 1) PREDNA ADRNA KONSTRUKCIJA IS TISO: glaven štakljeni konstrukcijski sistem nosilnosti
- 2) POKROVNA PLOČNINA: profilirani aluminijasti prenosni s kremenčevimi spojinami
- 3) STOPENJEC / POKRILLO ODARJE: PO: VIV, 54180, enostavna nosilna PLE: VIV, s 120V, ploščena ploščica PLE: VIV, s 60 cm
- 4) REŠAJ ODARJE / NADOLNI SV, 141305, zaprti trapezni profili

KARAKTERISTIČNI PREČNI PREZEC



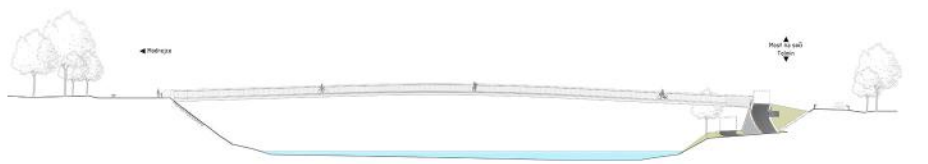
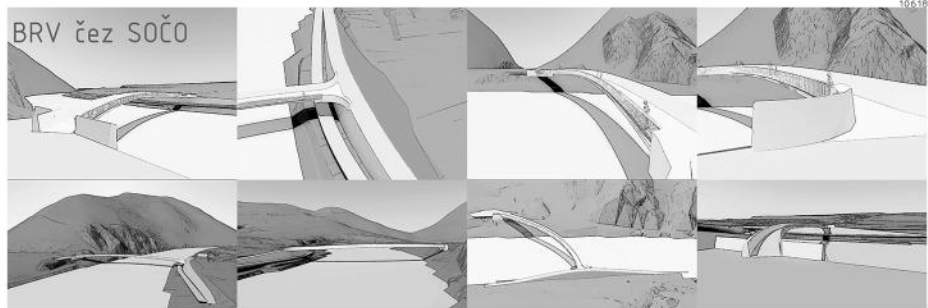
DETALJI URBANE OPREME



Ploščad je tlakovana z granitnimi kockami. Vidni zidovi in stene opornika, stopnica/klop in samostojna klop so iz vidnega belega betona, vse vidne površine so štukane v najhujšem vzorcu. Del klope-sedalo je izdelano iz masivnega nacesnega lesa.

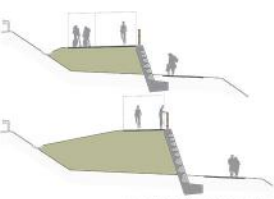


# BRV čez SOČO



Dostop na most je na levem bregu urejen preko obojestranskih dostopnih ramp, ki potekajo v nasipu med glavno državno cesto in obrežno kolesarsko in peš potjo vzdolj reke Soče. Nastiopi ramp so na vodni strani naravnost / podprti s kamnitimi ležnostnimi zidovi, na cestni strani pa se iztečejo v cestni nasip. Tlakovana kanaleta med obema naspoma odvajata padavinske vode v obeh smerah proti izteku dostopnih ramp, kjer se preko jalkov in vkopanih prečnih cevi odveje v rečno strugo.

Dostopne rampe smatrano kot večnamenske poti in so ferozno primerno, konceptualno in oblikovno tudi zasnovane, skladno s celotno kolesarsko povezavo Tolčen - Most na Soči, (asfaltna površina, lesena ograja, kamnite podporne konstrukcije, ...).



KARAKTERISTIČNI PREREZI KLANČEV

