

AIŠKINAMASIS RAŠTAS

2017 11 14
(Data)

DEVIZAS: Y8

1. Urbanistinis, kraštovaizdžio aspektas.

Nagrinėjama teritorija apima Nemuno ir Neries upių santakoje, įsikūrusio upių miesto Kauno erdvę. Miestas augo, plėtojosi, Senamiestyje suėjo pagrindinės ašys- keliai, jungiantys Kauną su kitais miestais. Senamiesčio erdvė, augant miestui ir keičiantis poreikiams, neturėjo galimybės kokybiškai priimti pasikeitusių transporto srautų, todėl atsirado arterinės trasos, kurios turėjo padėti judėjimui aplenkiant Senamiestį ir Naujamiestį. Buvo suformuoti aplinkeliai rytinėje ir šiaurinėje zonose. Vakarinėje dalyje, liko neįgyvendinti planai – Vilijampolės zonoje nebuvo nutiestos papildomos gatvės, pastatyti tiltai.

Planuojamas statyti Kėdainių tiltas per Nemuno upę tarp Brastos ir Užnemunės gatvių. Šis tiltas tiesiogiai sujungtų Vilijampolės, Veršvų ir Marvelės mikrorajonus, kurių susisiekimą su kitomis miesto dalimis ir užmiesčiu užtikrina Raudondvario pl. ir Užnemunės gatvė.

Miesto proiritetas – mažinti transporto srautus centrinėje dalyje. Planuojamas statyti tiltas, vienas iš esminių sprendinių mažinant automobilių judėjimą Senamiestyje ir Naujamiestyje, nes susisiekimo poreikiai šiomis kryptimis yra didesni, nei pralaidumas.

Sumažėjus srautams, mažėja aplinkos tarša, triukšmas. Pasikeitus transporto judėjimo srautams, prioritetai - visuomeniniam transportui, dviračiams, pėstiesiems. Atsiranda impulsas plėtoti paupio erdves, pritaikyti lankytojams. Tiltas leis praplėsti miesto centrinę zoną į Vilijampolės rajoną, bus postūmiu kurti naują, aukštos kokybės miesto urbanistinę teritoriją, išlaikant Vilijampolės savitumą.

Kėdainių tilto vieta yra nutolusi nuo Santakos smaigalio apie 350 metrų, o nuo pirmųjų Senamiesčio pastatų – 980 metrų. Senamiestis savo visuma yra aukščiausios vertybės teritorija. Naujai numatomas statyti tiltas sukuria stiprią vizualinę įtaką santakos smaigalio atžvilgiu, todėl būtinas vizualinis - erdvinis dialogas.

Numatytas Kėdainių tilto įrengimas su Kauno miesto centrinės dalies apvažiavimo suformavimu ir darnaus judrumo priemonių skatinimo įdiegimu, leidžia suformuoti centrinės miesto dalies susisiekimo prioritetus, užtikrinant visų transporto rūšių naudotojų poreikius ir interesus.

2. Architektūrinė idėja.

Devizo „Y8“ kodas - du žodžiais: santaka + tiltas. Santaką abstrahuotai išreiškiamo Y raidės simboliu, tilto kodas – begalybės ženklas, išreiškiamas plastine kalba. Siekiame sukurti skulptūrišką, minimizuota raišką, aukštos kokybės „kompanioną“ Senamiesčio visumai. Kuriame „seno ir naujo“ dermę, objektas kontrastu paryškintu istorinę aplinką. Stengiamės sukurti modernų objektą, kuris derėtų prie aplinkos ir taptų nauju miesto simboliu.

Siūlome tilto sprendimą patogų ne tik transporto priemonėmis pasiekti kitą miesto pusę, bet kartu formuojame naują traukos objektą, kuris ir pėstiesiems bei dviratininkams sukurs naują apžvalgos

aikštelę nuo upės pusės. Projektuojant tiltą stengiamės sukurti naują vertybę – galimus naujus Senamiesčio apžvalgos taškus.

Planuojame atskirti tilto judėjimo srautus – automobiliai ir pėstieji su dviratininkais judėtų atskiromis zonomis, kurios tilto viduryje yra nutolę viena nuo kitos. Stengiamės sukurti saugią ir idomią zoną keliauti ir atradinėti miestą iš upės pusės.

Vizualiai sustiprinti atskirtį tarp automobilių bei pėsčiųjų ir dviratininkų, numatome įrengti skirtingas tilto platformos apdailos dangas.

Tamsiuoju paros metu, siūlytume įrengti apšvietimą, kuris padėtų atraktyviai atsiskleisti naujam objektui iš Santakos pusės. Šviesos pagalba, formuoti linijų plastiką, išgauti naują, netikėtą dinamiką. Tiltas galėtų tarnauti ne tik miestiečių susisiekimo patogumui, bet gyvuoti, kaip meno ir inžinerijos visuma, tamsiuoju paros metu - šviesos skulptūra ant vandens.

3. Konstrukcinis sprendimas.

Tilto konstrukcinė schema – arkinis tiltas su laisvai pakabinama perdanga. Plieninė arka standžiai įtvirtinta gelžbetoninėse atramose.

Perdanga pakabinta plieninių tempių pagalba, sudaryta iš laikančiųjų skersinių ir pakloto išilginių plieninių sijų.

Automobilinio transporto ir pėsčiųjų – dviračių paklotai atskiri. Automobilinio transporto paklotas – gelžbetoninė plokštė, pėsčiųjų – dviračių – mediniai tašai.

Pamatai numatomi gręžtinių polių (schemose neparodyti).