

Uloga novog mosta preko Ade u tranzitnom saobraćaju

Most preko Ade Ciganlije je drumski i šinski most u izgradnji u Beogradu koji će povezivati opštine Novi Beograd i Čukarica. Za sada, taj most nema određeno ime, pa se za njega koristi ovaj naziv. Most je predviđen kao deo beogradskog Unutrašnjeg magistralnog poluprstena (UMP) koji bi povezivao Novi Beograd i Zvezdaru.

1.1. Položaj

Ovo će biti najuzvodniji beogradski most preko Save (unutar gradskog područja) i povezujuće novobeogradski blok 70 i Topčider, preko bloka 69 i Careve ćuprije, u blizini koje je u toku izgradnja semaforizovane raskrsnice koja će biti povezana sa Bulevarom vojvode Mišića. Jedini pilon ovog mosta gradi se na severnom špicu Ade Ciganlije. Na levoj obali Save, most će prelaziti preko rukavca kod brodogradilišta i završavaće se kod Ulice Jurija Gagarina.

1.2. Tehničke karakteristike

Idejno rešenje mosta dala je slovenačka firma „Ponting“, pobedivši na konkursu održanom 2004. godine, u konkurenciji 11 preduzeća. Pobedničko idejno rešenje je određeno jednoglasno od strane stručnog žirija kojim je predsedao Nikola Hajdin, predsednik Srpske akademije nauka i umetnosti i projektant beogradskog Novog železničkog mosta. Takođe, to rešenje je podržalo i Društvo arhitekata Beograda, ocenivši ga kao savremeno i bitno za budući izgled Beograda.

Prema usvojenom rešenju, most preko Ade Ciganlije je most sa kosim zategama. Imaće dužinu od 929 metara, šest kolovoznih traka, dve staze za pešake i dva koloseka namenjena budućem lakom metrou. Predviđena je širina od 45 metara i jedan pilon visine oko 200 metara, sa kojeg će se pružati zatege koje drže deo gredne konstrukcije preko Save. Dužina glavnog raspona biće 376 metara.

1.3. Očekivani efekti

Prema rezultatima dosadašnjih studija o mostu, prosečno vreme potrebno za putovanja bi bilo skraćeno za 30 minuta. Kod saobraćaja putničkih automobila, dnevna ušteda bi trebalo da bude oko 11 tona goriva i 100.000 pređenih kilometara.

1.4. Kritike

Izgradnja mosta preko Ade Ciganlije i UMP nije bila bez protivnika u stručnim krugovima. Grupa devet autora, među kojima i prof. dr Ksenija Petovar, prof. dr Mihailo Maletin, prof. dr Slobodan Vukićević i arh. Branislav Jovin, u snažno kritičkom javnom pismu u januaru 2006. su ukazali na fizičku opasnost i urbanističku nepodobnost provlačenja magistralnog pravca kroz gradsko jezgro i ocenili da ovi planovi žiteljima Beograda donose „enormno skup i nefunkcionalan most na pogrešnom mestu“, nazivajući odluke gradskih vlasti „apsolutno neprihvatljivim improvizacijama“.

U javnosti je planirani most kritikovan i zbog pretnje ugroženim vrstama ptica, među kojima posebno vrsta kormorana - malog vranca (лат. Phalacrocorax pygmeus), koji zimske noći provodi po vrbacima na donjem špicu Ade. U kategorizaciji vrsta evropskih potreba zaštite (SPEC) svrstava se u prvu grupu – u globalno ugrožene vrste sa nepovopoljnim statusom zaštite u Evropi. U Srbiji je zaštićen kao prirodna retkost, a Uredba o prirodnim retkostima zabranjuje narušavanje njihovih staništa. Pilon mosta preko Ade Ciganlije bi prekrpio vrbak u kome ptice noće, a brojni kablovi – nosači kolovoznih traka stvorili bi opasnu barijeru u letnom koridoru ugrožene vrste. U Beogradu zimuje 10% evropske populacije ove vrste. Dve godine po početku izgradnje, Liga za ornitološku akciju Srbije, uz pomoć USAID-a, uspela je da se izbori za to da mali vranac i pored izgradnje mosta, ne napusti svoje stanište.

Sadržaj:

UVOD

1.1. Položaj

1.2. Tehničke karakteristike

1.3. Očekivani efekti

1.4. Kritike

2. MOST PREKO ADE

3. ULOGA MOSTA PREKO ADE U TRANZITNOM SAOBRAĆAJU

4. ZAKLJUČAK

LITERATURA

KOMPLETAN RAD MOZETE DOBITI NA SAJTU

<http://www.maturskiradovi.net>