

Мост на Ади

Највећи у Европи

Екипа магазина
Одбрана имала је
 јединствену прилику
 да, поред вожње
 гондолом до врха
 пилона, прошета
 мостом који се гради
 на Ади Циганлији од
 чукаричке па готово до
 савске стране, испод
 коловоза, и да се
 успење кроз ножицу
 пилона до стотог метра

Мост преко Саве са јединим пилоном на Ади Циганлији, високим 200 метара и косим кабловима, са распоним од 376 метара, тренутно је највећи европски мост у изградњи. После спајања делова главне конструкције и премошћавања реке, 8. августа ове године, у току су завршни спољашњи радови на хидроизолацији челичне конструкције, асфалтирању коловоза, постављању бетонских ивичњака, одбојне оgrade и рукохвата, расвете и насипање макадамске подлоге за трасу будућег метроа. Следи коначно подешавања косих каблова који носе целокупну конструкцију и, како се очекује, отварање за саобраћај крајем године. Међутим, значајан део завршних радова одвија се далеко од очију јавности, дубоко у унутрашњости моста и пилона.

Конструкција

Тескобни сервисни лифт за три особе, који је у левој ножици, гледано са београдске стране, има само две станице – прву на 16. метру у челичном тунелу који представља главни распон, и другу на стотом метру, где се спајају ножице и срастају у јединствену бетонску цев, високу 75 метара.

Испод површине коловоза, у трупцу моста, налази се овај такозвани сервисни тунел кроз који ускоро треба да прође неколико магистралних инфраструктурних инсталација.

Осветљени труп конструкције моста широк је око осам метара, а висок пет, и кроз њега ће ускоро бити провучена високонапонска и нисконапонска мрежа, магистрална водоводна цев пречника 1,2 метра и две цеви топловода пречника 70 центиметара. У трупцу има сасвим довољно места и за мање ма-

Челик и бетон

Укупна дужина моста је 964 метара. Ширина моста је 45 метара и има шест коловозних траке, два колосека Београдског метроа и две пешачко-бицикличке стазе. Бочни распон на новобеоградској страни је од преднапрегнутог бетона дужине 338 метара, тежине 32.000 тона, док је задњи распон преко Чукаричког рукавца, такође од преднапрегнутог бетона, дужине 200 метара и тежине 20.000 тона. Укупна тежина бетонске конструкције је око 55.000 тона, а утрошено је око 65.000 кубика бетона (са пилоном).

Уговор о пројектовању и изградњи додељен је у априлу 2008. конзорцијуму „Огранак Сава Мост“, којег чине међународне компаније PORR, DSD и SCT. Идејни пројекат урадили су *Понџинг Марибор*, DDC Љубљана и CPV Нови Сад, 2006. године, након што им је додељена прва награда на међународном конкурсима 2004. године.

Рекордер

У категорији мостова са косим кабловима и једним пилоном, мост преко Саве највећи је асиметрични мост који се у овом тренутку гради у свету, са око 16.936 метара квадратних главног распона који виси на једном пилоном. Најчешћи критеријум који се користи за рангирање мостова са косим кабловима јесте дужина главног распона. Сутонг мост у Кини и *Stonemason's* мост у Хонг Конгу, мостови су са косим кабловима са најдужим распонима на свету (1.088 м и 1.010 м). Са главним распонима од 376 метара, мост преко Саве рангираће се у првих 10 са косим кабловима и дугачким распонима изграђеним у Европи.

шине које ће помагати радницима при монтажи водовода и топловода. Све то на 22 метра изнад Саве.

Главни распон или тунел, у зависности од угла гледања, израђен је од најквалитетнијег кинеског челика и тежак је 8.600 тона.

Метална конструкција моста, у зависности од спољне температуре, шириће се и скупљати тридесетак центиметара, што је уобичајено код тако дугачких конструкција.

Друга станица налази се тачно на половини висине пилона, на месту где се спајају две ножице. С омање платформе, унутар пилона, изнад глава, још увек се види парче неба, све док на врх ускоро не буде постављена троделна купа од нерђајућег челика висока 25 метара, тешка двадесетак тона и авионско светло.

Кроз ножицу, паралелно с лифтом, иду мердевине за „не дај боже“, како кажу на градилишту. Оне се пружају све до самог врха пилона, како би се контролисала сидришта косих каблова, који завршавају у пилоном.

Пилон је забоден у врх Аде читавих 40 метара у лапор (врста глине). Пречник темеља у облику ваљка је 36 метара. У темељ је побијено 113 бетонских шипова и утрошено око 1.300 тона арматуре и 16.370 кубних метара бетона.

Коси каблови, који су једна од најочљивијих карактеристика моста, израђени су у Јапану, а на градилиште су испоручени у котуровима. Конструкцију држи двадесет парова каблова са сваке стране, дужине од 96 до 373 метара. У зависности од позиције, каблови су сплет од 41 до 88 челичних ужади, а свако уже има у себи седам уплетених жица. Свако уже се засебно галванизује, облаже полиетиленском облогом и пуни мазивом, како би се спречила корозија. Укупна тежина каблова је 1.280 тона.

Сервисни лифт није једини који ће се налазити на мосту, јер ће се на врх Аде Циганлије с моста си-

лазити лифтом и степеницама. У другој ножици налазе се само мердевине.

Екологија

У току је избор решења осветљења комплетне конструкције моста и косих каблова које ће, како се очекује, још више истицати лепоту и грациозност моста.

На градилишту наглашавају да је екологији посвећена посебна пажња и указују на глобално угрожену врсту птица мали вранец. Око 7.000 јединки, које настају околина моста, представљају десетину европске популације. Врбак на врху Аде Циганлије, у коме су зимовале те птице, а који је требало уклонити, посечен је октобра 2008. како би се избегла сезона зимовања малог вранца (траје од новембра до априла).

У сарадњи с другим релевантним институцијама града, Републике и невладиног сектора, договорена је неопходна заштита за алтернативна спавалишта малог вранца.

На градилишту наглашавају да ће мост своју пуну, раскошну лепоту показати тек када се једног дана буде огледао у бистрој води Чукаричког рукавца, који данас изгледа као градска канализација. ■

Новица АНДРИЋ
Снимио Душан АТЛАГИЋ