



Rekonstrukcija Karađorđeve ulice

NOVA STRANICA U ISTORIJI JEDNE OD NAJSTARIJIH BEOGRADSKIH ULICA

KRATKA ISTORIJA KARAĐORĐEVE

Trasa Karađorđeve ulice ucrtana je u mapi Beograda još u vreme kada je nastalo prvo naselje na Kalemeđdanu, u doba neolita. Svoje današnje ime je dobila u čast Karađorđa i ustnika u Prvom srpskom ustanku, koji su ovim putem ušli u Beograd i oslobodili ga od turske vlasti 1806. godine.

Karakterističan položaj ulice uz savsko priobalje oduvek je određivao njenu funkciju i pravac razvoja.

Kada je, sredinom XIX veka, naredbom kneza Miloša naseljen pretežno trgovcima, ovaj deo grada je postao glavna trgovačka četvrt, a Savsko pristanište glavna trgovačka veza Beograda sa Evropom. Od znamenitih objekata u Karađorđevoj ulici, koji su služili ovoj funkciji, ističe se čuvena Đumrukana, odnosno Carinarnica, koja će, između ostalog, ostati upamćena i kao prva pozorišna zgrada u Beogradu. U ovoj, u to vreme pravoj trgovačkoj ulici sa brojnim dućanima i magazama, glavno mesto okupljanja bio je trg Mali pijac, koji je veoma dugo bio sinonim za sveukupnu beogradsku trgovinu¹.

Monumentalna zgrada Beogradske zadruge, jedno od najznačajnijih dela beogradske arhitekture, je najprezentativniji simbol značaja koje su Savamala i Karađorđeva decenijama zauzimale u društvenom, privrednom i kulturnom životu Beograda tog vremena.

Značaj ulice nastavlja da raste sve do godina posle Drugog svetskog rata. U modernom Beogradu Karađorđeva postaje tranzitna ulica za teretni saobraćaj, čime počinje devastacija njenog izgleda i značaja. Ipak, početkom XXI veka, cela oblast dobija novi kulturni, ugostiteljski i turistički značaj kada počinje novi procvat Karađorđeve.

PROJEKAT REKONSTRUKCIJE

Beograd je 1894. godine postao jedan od prvih evropskih gradova sa električnim tramvajskim saobraćajem. Od prvih dana razvoja tramvajske mreže do danas, Karađorđeva je bila i ostala jedna od najznačajnijih trasa u gradu. Godine devastacije teretnim saobraćajem ostavile su traga na uličnom zastoru. Krajem 2018. godine, počela je sveobuhvatna rekonstrukcija tramvajske pruge i kolovoza, na potezu od Brankovog mosta do Pariske ulice, u kojoj je učestvovao i Mapei kao dobavljač. Izvedeni radovi su deo većeg projekta koji predviđa proširenje trotoara



¹ Vera Pavlović-Lončarski, Mali pijac na Savi krajem XIX i početkom XX



na izgrađenoj strani ulice, koji bi trebalo da postanu pešačke staze sa drvoređima, čime bi se otvorile mogućnosti za razvoj komercijalnih sadržaja u prizemlju objekata. Predviđeno je i uređenje pripadajućih parkovskih površina, promenade i biciklističkih staza uz reku, kao i izgradnja novog terminala za turističke autobuse. Tokom rekonstrukcije urađena je i potpuna nova kanalizaciona i vodovodna mreža a najznačajnija saobraćajna izmena je potpuna zabrana teretnog saobraćaja.

IZRADA NOVOG TRAMVAJSKOG KOLOSEKA

Projekat je predviđao potpuno uklanjanje postojeće tramvajske kolosečne ispune, završnih slojeva kolovozne konstrukcije na saobraćajnici, kao i kompletno rušenje postojećih pešačkih

površina. Tramvajske šine pomerene su bliže reci, čime je dobijen prostor za proširenje trotoara. Po projektnoj dokumentaciji, tramvajska baštica je izrađena sa zastorom od granitnih kocki, preko mikroarmirane cementno betonske ploče debljine d=30cm. Pored tramvaja, preko pojedinih delova baštice prelaze i putnički automobili, gradski i turistički autobusi, zbog čega je bilo neophodno zadovoljiti najstrože kriterijume za izbor vezivnih materijala, koji su morali da obezbede dugotrajnost rešenja i visoku mehaničku čvrstoću. Zbog svog značaja za funkcionisanje saobraćajne mreže grada, rekonstrukcija ulice morala je da se završi u zadatatom roku, pa je veoma bitan kriterijum za izbor materijala bila i jednostavna i brza ugradnja.

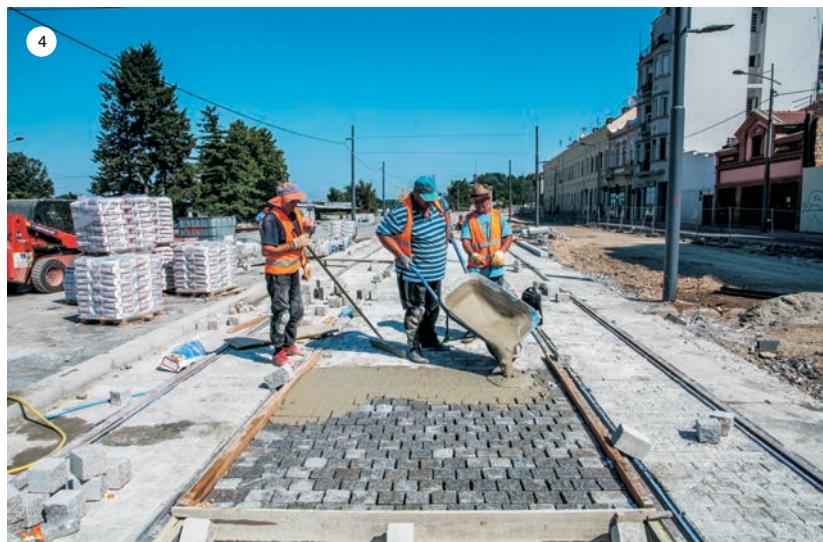
Kamene kocke su polagane na sazrelu betonsku podlogu u sloju pripremljenog visokokvalitetnog maltera MAPESTONE TFB 60 koji se koristi za izradu podložno-veznog sloja za pola-



SLIKA 1, 2 I 3: Kamene kocke su polagane na sazrelu betonsku podlogu u sloju pripremljenog visokokvalitetnog maltera MAPESTONE TFB 60.



SLIKA 4: Spojevi između kocki su zalinani malterom za fugovanje MAPESTONE PFS 2.
SLIKA 5: Nakon nalivanja maltera MAPESTONE PFS 2 u fuge primenjen je postupak čišćenja vodom pod pritiskom i širokom gumenom lopaticom.



ganje pločnika od prirodnog kamena na trgovima, kolovozima, trotoarima, pešačkim prelazima, kružnim tokovima i drugim visokofrekventnim površinama. Zadovoljava kriterijume za upotrebu na površinama koje su izložene značajnim ciklusima zamrzavanja/odmrzavanja, a gde se javlja velika zasićenost vodom (klase izloženosti XF3 i XF4) gde spađaju i saobraćajnice poput ove, koje se zimi posipaju solju. Pre ugradnje kocki, betonska podloga je kvašena do zasićenja (mat vlažna površina). Kocke su polagane u pripremljen podložno-vezni sloj, a u istom danu zalivane malterom

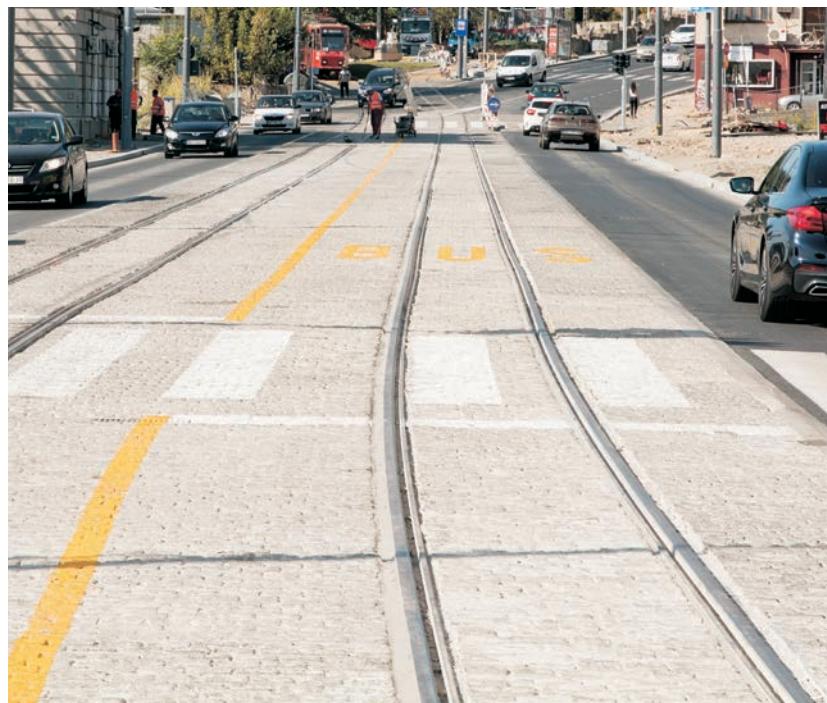


za fugovanje MAPESTONE PFS 2, po principu „sveže na sveže“. Neposredno pre fugovanja, kamene kocke je bilo potrebno nakvasiti radi bolje hidratacije maltera, a takođe očistiti spojeve, ukloniti eventualni višak vode i nevezane delove podložno-veznog sloja. Nakon nalivanja maltera MAPESTONE PFS 2 u fuge primjenjen je postupak čišćenja vodom pod pritiskom i širokom gumenom lopaticom. Kolovozne površine ugrađivane sistemom Mapestone prohodne su za pešački saobraćaj posle samo 12–24 sata, a za kolski saobraćaj posle 7 dana, pri temperaturi od +20 °C.

Zahvaljujući jednostavnom nanošenju proizvoda MAPESTONE TFB 60 i MAPESTONE PFS 2, kompletan posao je izведен u roku od 25 dana, što je za investitora bilo od velikog značaja kako bi saobraćajnica bila otvorena za saobraćaj u predviđenom roku. Ovim je,



po prvi put, na nekoj od visokofrekventnih saobraćajnica u Srbiji polaganje zastora od kamenih kocki izvedeno na podložno-veznom sloju od tzv. gotovih maltera. Ukupna površina zastora od kamenih kocki je bila oko 2.300 m² na deonici dužine blizu 700 m.



TEHNIČKI PODACI

Rekonstrukcija Karađorđeve ulice i Savskog keja uz Karađorđevu ulicu od Brankovog mosta do Pariske ulice, Beograd

Vreme izvođenja radova: oktobar 2018–avgust 2019.

Investitor: Grad Beograd gradska uprava, Sekretarijat za komunalne i stambene poslove, Direkcija za građevinsko zemljište i izgradnju Beograda J.P.

Glavni projektant: Novica Gotovina, d.i.g., Milan Popović, d.i.a.

Tehničku dokumentaciju izradio: Saobraćajni institut CIP, Beograd, Centar za planiranje urbanog razvoja CEP d.o.o., Beograd, Proclub d.o.o., Beograd

Grupa izvođača/Glavni izvođač: Energoprojekt – Niskogradnja a.d., Beograd

Grupa izvođača/Član grupe: Bauwesen d.o.o., Lazarevac, Colas Rail

Sas, Mezon Lafit, Francuska

Odgovorni izvođač: Marko Rodić, d.i.g.

Stručni nadzor: Direkcija za građevinsko zemljište i izgradnju Beograda J.P.

Mapei koordinatori: Andrija Vidanović, Đorđe Jovanović

PROIZVODI MAPEI

Mapestone PFS 2, Mapestone TFB 60

Za više informacija posetite www.mapei.rs i www.mapei.com