

MOST, KI BI MORAL BITI SKORAJ NEVIDEN

A BRIDGE THAT SHOULD BE QUITE INVISIBLE

Gorazd Humar, univ. dipl. inž. grad.

gorazd.humar@gmail.com

Markova pot 11, 5290 Šempeter pri Gorici

Strokovni članek

UDK 005.88:624.84(438Gdansk)

Povzetek | Projektanti iz mariborskega projektivnega biroja Ponting so nedavno na Poljskem prejeli dve prestižni priznanji za uspešno izvedbo projekta dviznega mostu v Gdanku. Nagrado je podelilo tako mesto Gdansk za najboljšo mestno investicijo v obdobju 2016/2017 kot tudi poljsko ministrstvo za investicije in razvoj.

Ključne besede: dvizni most v Gdanku, Ponting, nagrade za projekt mostu

Summary | Recently, designers from the design team Ponting from Maribor received two prestigious awards for the successful completion of the draw bridge in Gdansk, Poland. Awards were conferred to the designers by the City of Gdansk authorities and by the Polish Ministry for investments and development.

Key words: draw bridge in Gdansk, Ponting, awards for bridge design

Dvizni most v Gdanku na Poljskem, katerega načrt je nastal v projektantskih birojih mariborskega Pontinga, je bil v Gradbenem

skih projektantov iz Maribora. Mestna oblast Gdanska je bila tako zadovoljna z novo mostno konstrukcijo, da jo je uvrstila med pet najbolj

izkazali čast slovenskim inženirjem, zaslužnim za eno največjih mestnih atrakcij Gdanska.

Kmalu zatem je prišlo iz Poljske še eno prestižno priznanje za projektantsko ekipo iz Pontinga. V februarju letos (2019) jo je Pontingu podelilo poljsko ministrstvo za investicije in razvoj iz Varšave. Na posebni slovesnosti je minister Jerzy Kwiecinski 11. februarja 2019 nagrado podelil dr. Viktorju Marklju, Roku Mlakarju in Dušanu Rožiču. Nagrada, ki jo vsako leto poljsko ministrstvo za investicije in razvoj podeljuje za izjemne dosežke na področju arhitekture in gradbeništva, je bila mariborskim projektantom podeljena za uspešno izveden projekt dviznega mostu v Gdanku.

Slovenska javnost je navajena, da odmevno in s ponosom slavi uspehe svojih športnikov na mednarodnih tekmovanjih, olimpijskih igrah in svetovnih prvenstvih. Če pa na natečaju za projekt nekega mostu, na katerega so bili s celega sveta povabljeni najboljši projektantski biroji in konstruktorji mostov, zmaga slovenska projektantska ekipa, pa takega dogodka ne zaznamujemo s takim slavljem, kot so ga deležni športniki ob mednarodnih zmagah. In ker je na natečaju za novi dvizni most v starem mestnem jedru nekdanje hanzeatske luke Gdansk na Poljskem s svojo tehnično rešitvijo zmagala ekipa slovenskih projektantov



• Most v Gdanku, foto Rok Mlakar, univ. dipl. inž. grad.

vestniku obširneje z detajlnimi opisi predstavljeno v marčni številki 2013 in majski številki 2018. Vendar je za njegove ustvarjalce zatem nastopilo morda najbolj zanimivo obdobje, ki si ga v začetni fazi snovanja mostu niso mogli niti zamisliti. Novozgrajeni dvizni most prebivalcem Gdanska s povezavo dveh strani mestnega kanala danes pomeni uspešno prometno rešitev enega najbolj frekventnih področij v mestu. Most so takoj sprejeli za svojega, kar samo po sebi govori o uspešnosti dela sloven-

uspeh investicij mesta Gdansk v obdobju 2016/2017. Tudi zato, ker je celotna gradnja mostu mesto Gdansk stala vsega 3 milijone evrov, je mesto Gdansk to investicijo ocenilo za najbolj gospodarno investicijo v mestu. Podelitev nagrade inženirski ekipi Pontinga, ki je izvedla ta zanimiv in uspešen mostni projekt, je potekala 16. oktobra 2018 v Gdanku. Dogodek je bil pripravljen kot izredna slovesnost z bogatim sporedom in nastopom opernih pevcev. Vsekakor zanimiv način, kako so Poljaki



• Most v Gdanku, foto Rok Mlakar, univ. dipl. inž. grad.

iz mariborskega inženirskega biroja Ponting, d. o. o., poleg tega pa je po izgradnji mostu na Poljskem dobila še dve dragoceni priznanji, je prav, da se s tem uspehom slovenskega tehničnega znanja nekoliko bliže seznanimo.

Mariborska ekipa projektantov mostov, združena v inženirskem biroju Ponting, dosega v svojem že več kot 20-letnem obstoju kar nekaj mednarodnih uspehov in uspešnih projektnih rešitev za mostove. Naj med njimi omenimo predvsem projekt za znani most Ada Ciganlija čez Savo v Beogradu, ki se ponaša s svetovnim rekordom v velikosti med obešenimi mostovi z enim samim pilonom (razpon 376 m), in projekt za most na polotok Pelješac na Hrvaškem dolžine 2450 m. Na javni arhitekturno-konstrukcijski projektni natečaj za novi dvizni most v Gdanku, ki ga je že leta 2012 razpisala mestna uprava in je bil odprt za projektante s celega sveta, je prispelo 68 predlogov. Med njimi je bil tudi predlog projektne rešitve, ki jo je izdelala inženirska ekipa Pontinga pod taktirko izkušenega projektanta mostov dr. Viktorja Markelja. In strokovna žirija je zmago na natečaju podelila prav slovenskim projektantom iz Maribora. Projekt novega dviznega mostu v Gdanku je komisija izbrala prav zaradi tega, ker je ponujal izredno moderno obliko mostne konstrukcije, ki pa je bila hkrati enostavna in elegantna, cenovno ugodna in povrh vsega še tehnično dodelana. Prav zaradi teh izjemnih lastnosti je predlog mariborskih projektantov vzbudil izredno zanimanje javnosti ne samo v Gdanku, pač pa po celotni Poljski.

Ekipa projektantov iz Ponting, inženirski biro, d. o. o., iz Maribora, ki je izdelala projekt dviznega mostu v Gdanku:

avtorji projekta: dr. Viktor Markelj,
Rok Mlakar, Dušan Rožič
most in kontrolna stavba;
sodelavci: Ladislav Palir (La et Co, d. o. o.)
zasnova dviznega in pogonskega
mekhanizma;
Matej Kučina, mag. Peter Gabrijelčič
zunanja ureditev in oprema stavbe

Pripravam na gradnjo novega dviznega mostu za pešce in kolesarje je mestna uprava Gdanska posvečala veliko pozornosti. Prepotrebni most, ki naj bi povezal staro mestno jedro z otokom Olowianka preko plovnega kanala, je v izredno občutljivem urbanem in arhitektonsko edinstvenem okolju. Predvsem so hoteli naročniki mostu za iskanjem njegove projektne rešitve čim manj poseči v arhitektonski videz starega jedra Gdanske, saj bi oblikovno preveč izrazita forma mostu lahko pregrobo posegla v atraktivno podobo starega mestnega jedra. Na kratko bi lahko rekli, da so hoteli investitorji imeti skoraj neviden ali kvečjemu komaj viden dvizni most, ki pa bi le moral opravljati svojo prometno funkcijo, saj je kanal, ki ga novi most premošča tudi plovni kanal s kar gostim ladijskim prometom. Na ta zahtevni pogoj mestnih oblasti so se mariborski inženirji odzvali z rešitvijo, ki se je kar se da približala njihovi želji.

Od zmage na natečaju za projektno rešitev mostu pa do odprtja mostu 17. junija 2017 je bila pot mariborskih projektantov prepredena z veliko ovirami in tudi nepričakovanimi dogodki. Zaradi pogoja javnega razpisa, da mora vsa projektna dokumentacija biti napisana v poljščini in da mora ustrezati zakonodaji Poljske, so se morali mariborski inženirji povezati z lokalnim projektivnim birojem Mosty Gdansk. Čeprav je mariborski projekt novega dviznega mostu

naletel na veliko odobravanje javnosti in mestnih oblasti, pa se je pojavilo tudi nekaj nasprotnikov, ki so celo na političnem polju obračunavali z mestno oblastjo, ki je izbrala rešitev mariborskih projektantov. Veliko dela je bilo tudi s pridobitvijo raznih soglasij, posebej okoljevarstvenih. K sreči je za projektom trdno stala mestna oblast, ki je ves čas aktivno spremljala vse faze projektiranja mostu kot samo njegovo gradnjo z izvajalcem, ki je bil tudi izbran na javnem razpisu.

Danes so zahtevni dvizni mostovi, in v to kategorijo spada tudi most v Gdanku, ne samo gradbene konstrukcije, pač pa kar kompleksne konstrukcije, povezane s številnimi strojnimi mehanizmi. Zlasti če je naročnik v razpisnih pogojih zahteval, da se mora most dvigniti v končno pozicijo v le dveh minutah. V enakem času se je moral most tudi spustiti iz skoraj navpične lege v horizontalno ravnino, primerno za prehod pešcev in kolesarjev. Glavna razponska konstrukcija mostu dolžine 40 m in teže 90 ton je izdelana kot izredno vitek in s tem eleganten jekleni nosilec na vrtljivih ležiščih, ki se dviga in spušča s pomočjo hidravličnega mehanizma. Dvig mostu omogočata dva velika hidravlična cilindra, od katerih ima vsak po 300 ton potisne sile in hod celih 4,5 metra. Celotna strojna oprema z elektrohidravličnim dviznim mehanizmom je vgrajena v notranjosti opornika mostu pod gladino vode in je očem zato povsem skrita. Edino, kar je vidno, je kontrolna stavba mostu nad tem opornikom. Tudi projekt celotne elektrohidravlične opreme mostu je plod slovenskega inženirskega znanja.

Izredno zanimiva je bila tudi gradnja mostu, ki je trajala le 13 mesecev kljub ostrim zimskim razmeram ob Baltiku. Naročnik mostu je na gradbišču postavil nadzorne kamere, tako da so mariborski projektanti mostu lahko ves čas spremljali gradnjo mostu. Je pa želel naročnik mostu s kamerami še dodatno povečati zanimanje za gradnjo novega mostu kot tudi turističnih zanimivosti Gdanske. Most si je še danes med njegovo eksploatacijo možno ogledati na spletu s prenosom v živo preko stacionarnih kamer.

Takoj po odprtju je most postal ena najbolj atraktivnih točk Gdanske in njegovega turističnega dogajanja. Pokazalo se je, da je bilo načrtovanje naročnika za novi most povsem upravičeno. Močno se je povečal promet pešcev in kolesarjev po mostu v obe smeri, in to v taki meri, da je morala mestna oblast posledično spremeniti režim dvigovanja mostu. V plovni sezoni deluje v ritmu 30 minut za pešce in 30 minut za plovila, ponoči pa se dviga po potrebi. In s tem ritmom dviganja in spuščanja mostne konstrukcije deluje most celih 24 ur na dan. Posadka, ki upravlja dvizni mehanizem, dela v treh izmenah. V prvem letu delovanja so most dvignili tritisoočkrat brez enega samega zastoja. Izdelek slovenskih projektantov mostov je tako povsem upravičil pričakovanja investitorja.