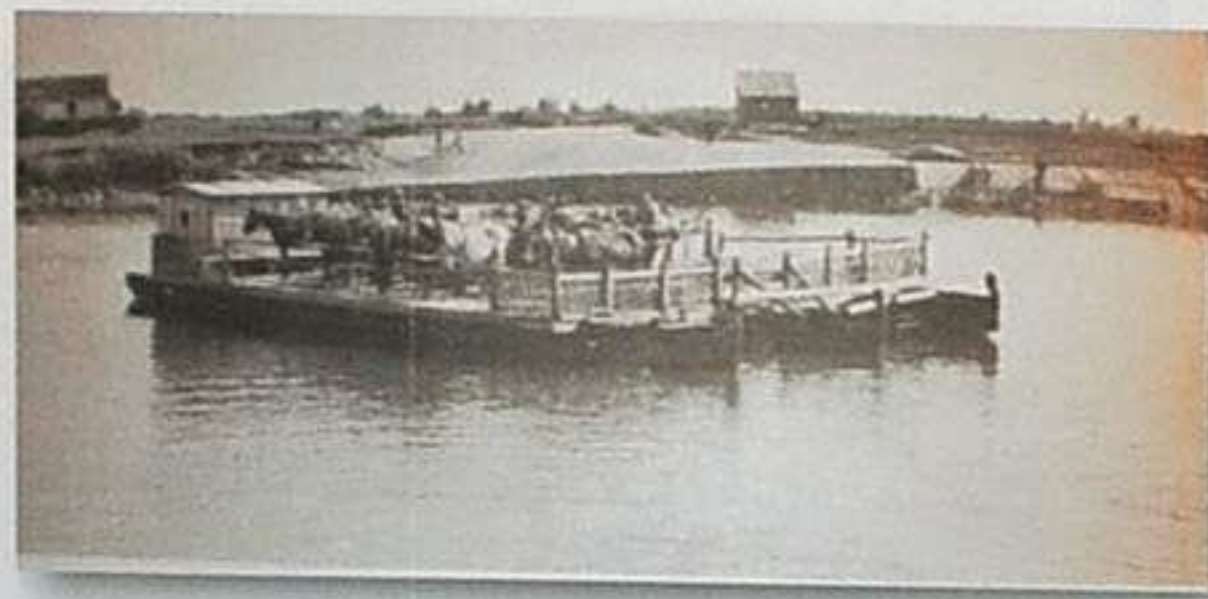




Zagreb je dugo izbjegavao svoju rijeku Savu. Područje oko nje bilo je poplavno, s brojnim rukavcima koji su često mijenjali tok. Za prijelaz rijeke još od srednjeg vijeka najčešće su se koristile skele. Početkom 18. st., prestankom turske opasnosti i razvojem trgovine, javlja se potreba za izgradnjom mostova.

Prvi most za kojeg se pouzdano zna bio je pontonski most na Petrinjskoj cesti u Trnju izgrađen prigodom posjeta Josipa II. Zagrebu, Petrinji i Vojnoj krajini 1776.

1783. Vijeće Dvorske komore daje dozvolu za izgradnju drvenog mosta dugačkog 221 m. Podignut je 1785. u produžetku Savske ceste.



Skela u Trnju 1930. (Tu je od davnine bio kraljevski brod preko Save.)



Novi željeznički (zeleni) most, iz 1939.
foto: Borna Strlićak, 3. D

OSTALI MOSTOVI:

Jankomirski most (1958. Krunoslav Tonković)

Novi željeznički (zeleni) most (1939.)

Novi Jankomirski most (2005. Mate Pezer)

Generalnim urbanističkim planom predviđa se izgradnja još 9 mostova od kojih i dva pješačka :

1. Jarun – Lanište
2. Cvjetno naselje Hipodrom

Kad se to dogodi, Zagreb će postati grad na rijeci. Nadamo se da nećemo dugo čekati.

PODSUSEDSKI MOST



Pušten je u promet 1884. Željezne je konstrukcije, izgrađen od triju dijelova u ukupnoj dužini 148 m. Bio je namijenjen cestovnom prometu, ali je preko njega izgrađena 1901. uskotračna pruga kojom je vozio Samoborček. Novi Podšusedski most izgrađen je 1982, na stupovima starog željezničko-cestovnog mosta, ukupne širine 14,7 m, pa uz prometnicu ima predviđeno mjesto za željezničku prugu za prigradski promet. Projektant mosta je Vojislav Draganić.

MOST SLOBODE



Cestovni most u produžetku Ulice Hrvatske bratske zajednice. Izgrađen je 1959. prema projektu Krunoslava Tonkovića. Čitav kompleks mosta dugačak je 642 m. Sastoji se od središnje metalne konstrukcije dužine 372 m i širine 20 m te prilaznih armiranobetonskih vijadukata na objema stranama. Kolni dio mosta naslonjen je na dva čelična luka koji premošćuju rijeku u dužini 100 m u vidu plitkog čeličnog luka. Ističe se i ograda od V stupaca s jakim naslonom za njih.

JADRANSKI MOST



Cestovni i tramvajski most između Knežije i Savskoga gaja. Građen od 1979. -1981. prema projektu Zvonimira Lončarića. Prvi je most u Zagrebu izgrađen od prednapregnutoga betona dužine 478,62 m širine 62,43 m. Sastoji se od pet dijelova:

1. konstrukcije kontinuiranog tipa na šest nosivih stupova dužine 313m
2. južnog vijadukta dužine 78,40 m
3. sjevernog vijadukta dužine 18,40
4. južne prostorije
5. sjeverne prostorije

Tramvajska pruga je izgrađena 1985. i time zatvoren zagrebački tramvajski prsten. Na kolničkom dijelu mosta nalazi se 6 prometnih trakova, 2 tramvajska kolosijeka i 2 nogostupa.

SAVSKI MOST



Sada pješački i biciklistički most između Savske i Remetinečke ceste dug 219 m, širok 9m. Izgrađen je 1939. prema projektu Milivoja Frkovića. Do 1981. bio je u uporabi za automobilski promet. Reprezentativan je primjer hrvatske mostogradnje prve pol. XX. st. Ovom su mostu prethodila dva: prvi, drveni iz 1785. prema zapovijedi Josipa II. Mostom je upravljao grad a zbog visokih troškova održavanja prepustio ga je državnoj blagajni 1813. pa se naziva kraljevsko-komorskim. 1892. izgrađen je drugi Savski most, dug 219m, širok 6 m. Imao je drveno podnožje koje je 1909. zamijenjeno montažnim armirano-betonskim pločama. Bio je jedina kolna veza Zagreba s jugom pa se ubrzo javila potreba izgradnje trećeg mosta.

MOST MLADOSTI



Cestovni i tramvajski most u produžetku Avenije Marina Držića, izgrađen od 1970.-1973. Projektant Vojislav Draganić. Sastoji se od triju dijelova :

1. čeličnog mosta dužine 294 m, širine 36 m
2. sjeverne zemljane kosine s cestom
3. južnog, dugačkog vijadukta

Tramvajske pruge na mostu izgrađene su 1978.

DOMOVINSKI MOST



Najnoviji zagrebački most. Radovi na izgradnji započeli su 2002., a most je otvoren za promet 2007. Izgrađen u sklopu projekta Centralnog uređaja pročišćavanja otpadnih voda Zagreba. Most su projektirale Rajka Veverka i Martina Balić. Dužina 840 m, širina 35 m a svake strane ima po dva prometna traka, biciklističke i pješačke staze te prostor rezerviran za u budućnosti predviđenu prigradsku željeznicu. Cijelom je duljinom mosta, u petodijelnom sanduku, su smještene četiri vodovodne i jedna kanalizacijska cijev. U ovom trenutku okolica mosta nije urbanizirana, ali

očekuje se da će omogućiti razvoj cijeloga okolnog područja te da će postati glavni jugoistočni ulaz u grad.