



POVIJESNI PROJEKT

Most koji je ponovno spojio Hrvatsku (2)

Miljenko Manjhas

16. studenoga 2023.

PODIJELI S PRIJATELJIMA!



Dubrovačko neretvanska županija naša je najjužnija županija, a Dubrovnik najveći turistički biser Hrvatske. Ako tome dodamo Dubrovačko primorje, Elafite, Pelješac, Korčulu, Mljet, Lastovo... postaje jasno zašto je stanovnicima te županije prometna povezanost s ostatkom Hrvatske oduvijek bila važna tema. U prošlom tekstu istražili smo povijesne razloge hrvatskog teritorijalnog diskontinuiteta i ishodište ideje o gradnji Pelješkog mosta.

Premda je prva inicijativa iznjedrena u razgovoru Franje Tuđmana i Luke Bebića, u doba kada Franjo Tuđman još nije bio predsjednik, a HDZ preuzeo vlast od SKH, na ideju o mostu blagonaklono nisu gledali ni svi u HDZ-u. Najglasniji među njima bio je Drago Krpina, jedan od osnivača te stranke. Smatrao je da će most integrirati Hrvate unutar Hrvatske, ali ih udaljiti od Hrvata u BiH.

Franjo Tuđman i Alija Izetbegović kasnije postaju predsjednici svojih država i pokušavaju riješiti pitanje granice između Hrvatske i BiH. Glavni prijepor je definiranje granice kod neumskog koridora. Korijen tog graničnog prijepora datira još iz '74. i prilično je bizaran. Te godine izvjesni Radovan Vuletić iz Geodetskog zavoda u Sarajevu krivotvorio je tzv. Zapisnik o razgraničenju katastarske općine Neum, te upisao dio teritorija tadašnje SR Hrvatske Bosni, što Hrvatska u vrijeme spomenutih pregovora nije znala. Riječ je o Ponti Kleka te Velikom i Malom Školju. Naknadno samovoljno prekrajanje AVNOJ-ske granice rukom sarajevskog notara dodatno će zakomplicirati situaciju. Obje države formirale su povjerenstva koja su za cilj imala identificirati postojeću granicu između dviju zemalja. Na koncu je granica na moru određena tzv. središnjom crtom morskog prostora između Kopna Republike Hrvatske i BiH, u skladu s Konvencijom UN-a o pravu mora iz 1982. godine.

Tzv. Sarajevski sporazum Tuđman i Izetbegović potpisali su u srpnju 1999. godine u Sarajevu. Međutim, nedugo nakon sporazuma otkriveno je da je sudsku i administrativnu upravu u vrijeme Jugoslavije nad otočićima Veliki i Mali Školj te vrhom poluotoka Klek imala Hrvatska, a da ju je već spomenuti izvjesni Radovan Vuletić iz Geodetskog zavoda u Sarajevu krivotvorio. Međutim, kako se to u vrijeme potpisivanja ovog novog sporazuma nije znalo, oni su pripali BiH. To je izazvalo dodatno negodovanje u Dalmaciji. Ispalo je da Hrvatska treći put u 50 godina administrativnim putem gubi vlastiti teritorij, a u korist BiH. Zato Tuđman zaustavlja ratifikaciju spomenutog dokumenta, pa sporazum nikada nije stupio na snagu.

Iako se ideja o izgradnji mosta svako malo spominjala u javnom prostoru, od 2000. do 2003. po tom pitanju nije napravljeno apsolutno ništa. HDZ premoćno pobjeđuje na izborima, a Sanader je, čini se, odlučan ispuniti svoje predizborno obećanje. Pomalo ambiciozno, najavio je završetak mosta za 2008. godinu. Odmah po preuzimanju mandata, krenulo se s planiranjem projekta u dogovoru s IGH i projektantom Jurom Radićem.

No, prije realizacije trebalo je s BiH dogovoriti uvjete izgradnje. Cilj je da i po završetku projekta brodovi nesmetano mogli uplovljavati u Neum, odnosno isplovljavati iz njega. U rujnu 2005. održan je sastanak Ministarstva prometa Hrvatske i BiH, na kojem je Hrvatska prezentirala ideju o izgradnji. Na tom prvom sastanku dogovoreno je da se BiH dostavi tehničko rješenje budućega mosta.

Mjesec dana poslije Ministarstvo prometa BiH imenuje ekspertnu skupinu za razmatranje pitanja u svezi izgradnje Pelješkog mosta. Konzultacije se nastavljaju. No, vrlo brzo dvije strane nailaze na prvu prepreku. Već u veljači iduće, 2006. Ekspertna skupina koju je imenovala BiH zaključuje kako predloženo projektno rješenje koje je poslala Hrvatska za BiH nije prihvatljivo. Naime, ono je predviđalo otvore između stupova širine 150 i visine 35 metara. Ekspertna skupina BiH šalje

mišljenje kako prilikom izgradnje treba osigurati neškodljiv prolaz ispod mosta, po najvišim standardima UN-ove Konvencije o pravu mora.

U trenutku svečanog otvorenja radova, u tijeku su bile tek pripreme za raspisivanje natječaja. Znalo se da će novi most biti dugačak 2300 metara i da će koštati između 250 i 300 milijuna eura. Najavljena je i izgradnja pristupnih cesta te mosta preko malostonskog kanala. U tom trenutku svi vjeruju da most može biti završen do 2008. Nitko nije mogao pretpostaviti da će se pregovori s BiH odužiti, te da će doći do gospodarske krize koja će zaustaviti brojne projekte, ne samo taj.

Dok se u Hrvatskoj odvijaju pripreme, dio javnosti u susjednoj BiH bijesni i širi nervozu zbog gradnje mosta. Već tada pojedini političari pokušavali su uznemiriti ljude, nametnuti tezu da će BiH zbog mosta ostati bez izlaza na more. To će, uvjeravao je dio političara, imati nesagledive posljedice na gospodarstvo, prvenstveno na turizam.

U međuvremenu, prometni i pomorski eksperti iz Hrvatske i BiH nastavljaju pregovore o potrebnim karakteristikama mosta. Na čelu pregovaračkih timova su stari znanci Branko Bačić s hrvatske i Kemal Karkin s bosanskohercegovačke strane. Znali su se od ranije, kada su zajedno s kolegama iz Slovenije i Srbije radili na osnivanju Međunarodne komisije za sliv rijeke Save, ili kraće, Savske komisije.

Pregovori su bili iscrpni i intenzivni. Zaista su sve uzeli u obzir – od povijesnog aspekta, međusobnog odnosa dviju zemalja, još uvijek neratificiranog sporazuma o granici u Malostonskom zaljevu i Malom moru, ali i o Međunarodnoj konvenciji o pravu mora. Od veljače do prosinca 2006. godine održana su tri sastanka, a kao glavni problem pokazale su se dimenzije mosta.

Suprotna strana prvo je tražila proširenje plovnog puta, odnosno udaljenosti između stupova mosta, na 200 metara, kako bi se u prolazima mogli mimoći brodovi i na to je hrvatska strana odmah pristala. Najduže se pregovaralo o visini. Nakon prvotnih 35 metara iznad površine mora, hrvatska strana predložila je BiH visinu od 45 metara, no ni to ih nije zadovoljilo. Pregovarači iz BiH u početku su inzistirali da most iznad površine mora bude visok čak 64 metra, koliko je visok i most preko Bospora, no struka je dokazala da za tim nema potrebe.

U pregovorima je sudjelovao akademik Davorin Rudolf, bivši ministar. On osobno nije išao na finalne sastanke u BiH, ali je dao mudar savjet. Savjetovao je da se Hrvatska u razgovorima postavi tako da suprotna strana sama ponudi rješenje koje će za Hrvatsku biti najpovoljnije.

Na koncu je tako i bilo. Postignut je dogovor o visini plovnog puta od 55 metara.

Kako je određeno da se most gradi 401 metar od granice dviju država koja je ranije određena sporazumom Tuđman-Izetbegović, ni taj dio nije bio sporan.

Usljedila je priprema i razmjena druge potrebne dokumentacije. Hrvatska susjedima šalje Studiju utjecaja na okoliš kako bi se i ondje provela javna rasprava na tu temu. Nakon toga, BiH priprema nacrt Protokola o izgradnji i korištenju mosta. Hrvatska sastavlja Memorandum o suradnji, no Vijeće ministara BiH odbija dati suglasnost za potpisivanje istog.

No, unatoč tomu, od projekta u Hrvatskoj se ne odustaje. Ivo Sanader 2007. ponovno otvara radove na Pelješkom mostu, ovoga puta u Brijesti na samom Pelješcu. Retorika je slična onoj na prvom otvorenju dvije godine ranije. Hrvatski premijer ima i poruku za BiH. Poručuje joj kako ovaj most nije protiv BiH, nego ovaj most znači prije svega dobitak za Hrvatsku i neće smetati nikome tko će htjeti ići brodom u Neum.

Za cjelokupnu dokumentaciju, od izrade idejnog projekta pa do dva glavna projekta, bili su zaduženi stručnjaci iz Instituta građevinarstva Hrvatske. Iako je prvotno idejno rješenje predviđalo izgradnju jednostavnijeg i jeftinijeg grednog mosta, vrlo brzo dolazi do promjene plana. Prema Sanaderovoj želji radi se projekt za ovješeni most s dva pilona i glavnim rasponom od 568 metara. Glavni projekt mosta završen je 2007. kada je ishođena i građevinska dozvola. Posao je dobio konzorcij hrvatskih građevinskih tvrtki Viadukt, Konstruktor i Hidroelektra Niskogradnja po cijeni od 1,9 milijardi kuna, dok je ranije procijenjena vrijednost bila dvije milijarde kuna.

Ta je ponuda bila skoro dvije milijarde kuna povoljnija od one austrijske tvrtke Alpine BAU. U to vrijeme nije bilo izdašnih europskih fondova pa je plan bio da se izgradnja financira iz proračuna HAC-a, odnosno plaćanjem pristojbi za autocestu.

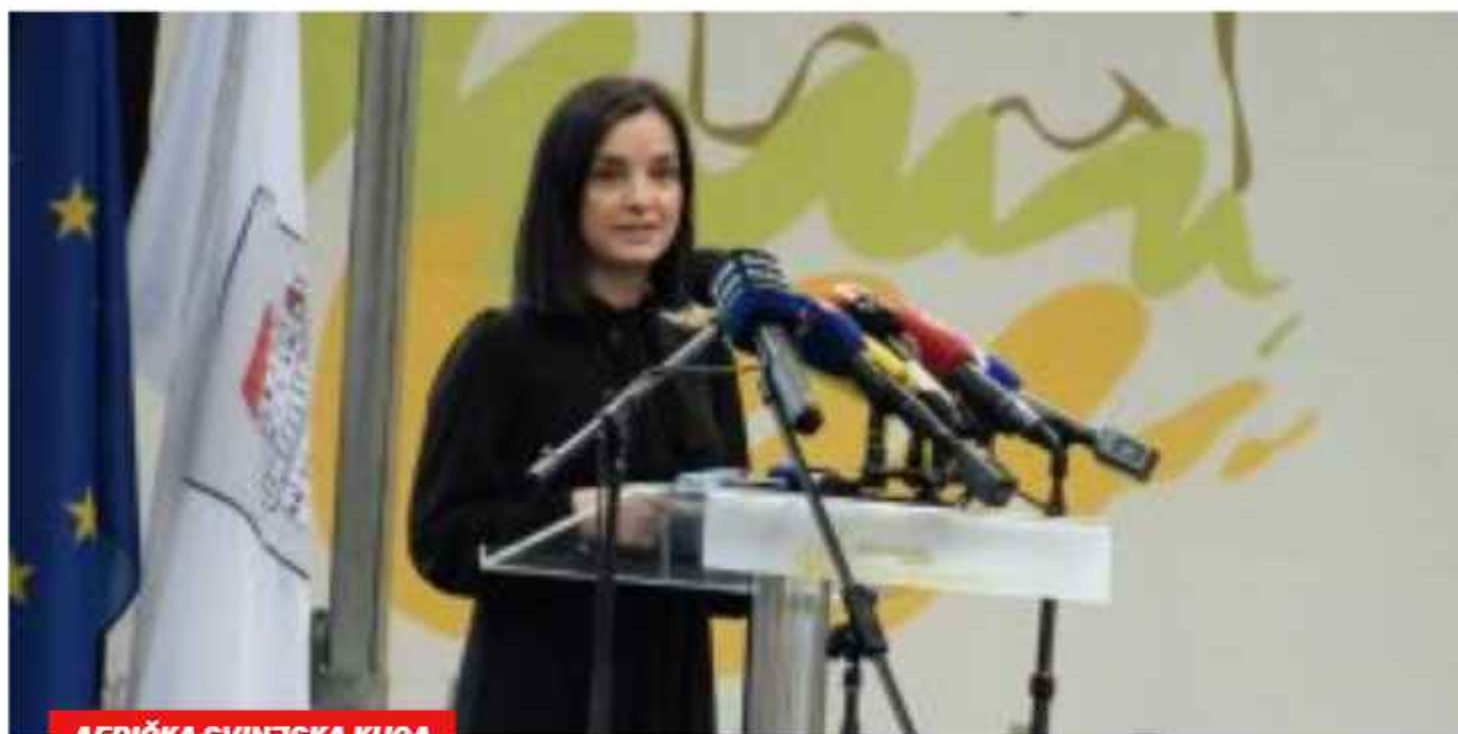
U tom trenutku bio je to najveći most u izgradnji u Europi.

Ovaj tekst objavljen je uz financijsku potporu Agencije za elektroničke medije

PODIJELI S PRIJATELJIMA!



AKTUALNO



AFRIČKA SVINJSKA KUGA

Ministrica se sastala sa svinjojgojcima, evo što su dogovorili



NJEMAČKA, STIŽEMO!

U napetoj atmosferi na Maksimiru Hrvatska izborila Euro.



TEHNIČKA ISPRAVNOST

Odvezite limenog ljubimca na besplatan pregled i osvojite prigodnu nagradu

VUKOVAR IZNAD SVEGA

Janović: Penavi nije pošlo za rukom unijeti razdor među ljude. Baš suprotno...



FACEBOOK



INSTAGRAM



YOUTUBE



TWITTER

KONTAKT

IMPRESSUM

O NAMA

Klikni.news je news portal koji vam svakodnevno donosi svježe vijesti iz cijele Hrvatske. Uživajte u čitanju.

PRATITE NAS



2023 © Klikni.news / Sva prava pridržana.

WEB PEPERIT