



Most koji je ponovno spojio Hrvatsku (3)

Miljenko Manjkas

🕒 20. 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 prošla dva teksta istražili smo povijesne razloge hrvatskog teritorijalnog diskontinuiteta, ishodište ideje o gradnji Pelješkog mosta, te početak realizacije projekta. U ovom tekstu donosimo priču o tijeku realizacije i svim njezinim poteškoćama i prijedorima.

Od početka se znalo da su uvjeti na lokaciji mosta nepovoljni. To su potvrdila i istraživanja provedena 2004. i 2009. godine. Dodatna otegotna okolnosti bila je to što se budući most trebao graditi u seizmički aktivnoj zoni te na području jakih vjetrova.

Idejna rješenja su podijeljena u dvije skupine. U prvoj su bila rješenja za gredni most čija prednost je bila jednostavnija izvedba te, estetski gledano, jednostavnost i čistoća linija. Druga opcija nudila je rješenja za ovješeni most. On je bi vizualno atraktivniji, ali i skuplji za izgradnju i održavanje. Prvotni prijedlog podrazumijevao je gradnju grednog mosta. Međutim, dvije godine kasnije odlučeno je kako će se ipak graditi ovješeni most. Povjerenstvo za građenje javnih cesta, kojim je predsjedao tadašnji premijer Sanader, odlučuje da će most imati četiri, a ne dvije trake, proširuje se na 21 metar. Sve to je poskupjelo investiciju na 2,5 milijarde kuna.

Iako je još te godine Ivo Sanader pred kamerama obišao radove i izjavio kako je zadovoljan napretkom, globalna gospodarska kriza već je stigla do Hrvatske.

U međuvremenu Sanader naprasno podnosi ostavku, a radovi su 2010. godine stali.

Na parlamentarnim izborima 2011. vlast u Hrvatskoj ponovno osvaja SDP što će produžiti stanku u izgradnji mosta.

SDP je naime od početka bio protiv mosta, još za Račanove Vlade, ali i kasnije, za Milanovićeve. Čitavo vrijeme su zastupali mišljenje da je to preskup i nepotreban projekt. SDP je kao rješenja za prometno povezivanje krajnjeg hrvatskog juga nudio koridor preko Neuma, autocestu preko BiH, čak i podzemni i podvodni tuneli. Samo most nije dolazio u obzir. Novi šef Hrvatskih cesta Josip Škorić, tvrdi kako je moguća izgradnja u fazama, uz ulaganja od 300 milijuna kuna godišnje. Tadašnji ministar prometa, Siniša Hajdaš Dončić kaže kako u tom trenutku za projekt nije bilo novca. Što misle o njegovoj ideji o odustajanju od izgradnje Pelješkog mosta, mještani su ministru pokazali tako što su, u znak prosvjeda, brodicama formirali kolonu od Komarne do Brijeste.

U svibnju 2012. Vlada raskida postojeći ugovor o izgradnji mosta.

Tvrde da nisu imali izbora jer taj projekt nije bio dobro pripremljen. Sedam godina nakon prve lopate, ondje je, kažu, bilo izvedeno radova u vrijednosti 60 milijuna kuna, odnosno 3 posto ugovorene cijene. Za HDZ, odustajanje nije prihvatljivo.

Prekid izgradnje nije naišao ni na razumijevanje izvođačima radova koji su tužili Hrvatske ceste i zatražili odštetu od 119 milijuna kuna. Vlada u međuvremenu traži alternativna rješenja za spajanje hrvatskoga juga, a ono o kojem se najglasnije pričalo bila je izgradnja Neumskog koridora. No, sve je jasnije da Hrvatska neće moći donijeti konačnu odluku bez konzultacija s Europom. Naime, uvjet ulaska Hrvatske u Europsku uniju bio je pronalazak rješenja za problem na hrvatskim, odnosno uskoro europskim granicama. Zato se Milanovićeva Vlada sve manje protivi ideji izgradnje mosta. No, određeni otpor postojao je do samoga kraja.

Za programsko razdoblje EU od 2014. do 2020., prezentirano Europskoj komisiji, analiziralo se nekoliko mogućih rješenja. Studija predizvodljivosti koju je naručila Europska komisija je pokazala kako je upravo Pelješki most najbolje opcija.

I tada je sve krenulo iz početka. 2013., iste godine kad Hrvatska postaje članicom Europske unije, kreće novo projektiranje koje je, nakon javnog natječaja povjereno stručnjacima sa zagrebačkog Građevinskog fakulteta i slovenske tvrtke Ponting – Pipenbaher Consulting. Marijan Pipenbaher je razradio dva koncepta mosta. Na kraju nije bilo velike razlike u cijenu ta dva mosta. Investitor se odlučio za most s kosim zategama koji ima manje stupnih mjesta u moru i 5 velikih, 285-metarskih otvora. Paralelno s projektiranjem, radilo se i na drugoj dokumentaciji.

Posebno se pazilo na sve detalje vezane oko mogućeg utjecaja na okoliš, s obzirom na posebnosti tog dijela Jadrana. Najveću potencijalnu prepreku izgradnji predstavljala je činjenica da se most planira graditi u već spomenutom zaštićenom području zbog uzgoja školjaka. Zbog toga je posebna pozornost usmjerena prema tehnologiji i načinu izgradnje.

Pripreme su dovršene do 2015. godine kad ministar Hajdaš-Dončić najavljuje skori početak izgradnje te dovršetak mosta do 2018. ili 2019. godine. Most je trebao stajati preko 300 milijuna eura, uz europsko sufinanciranje između 50 i 80 posto.

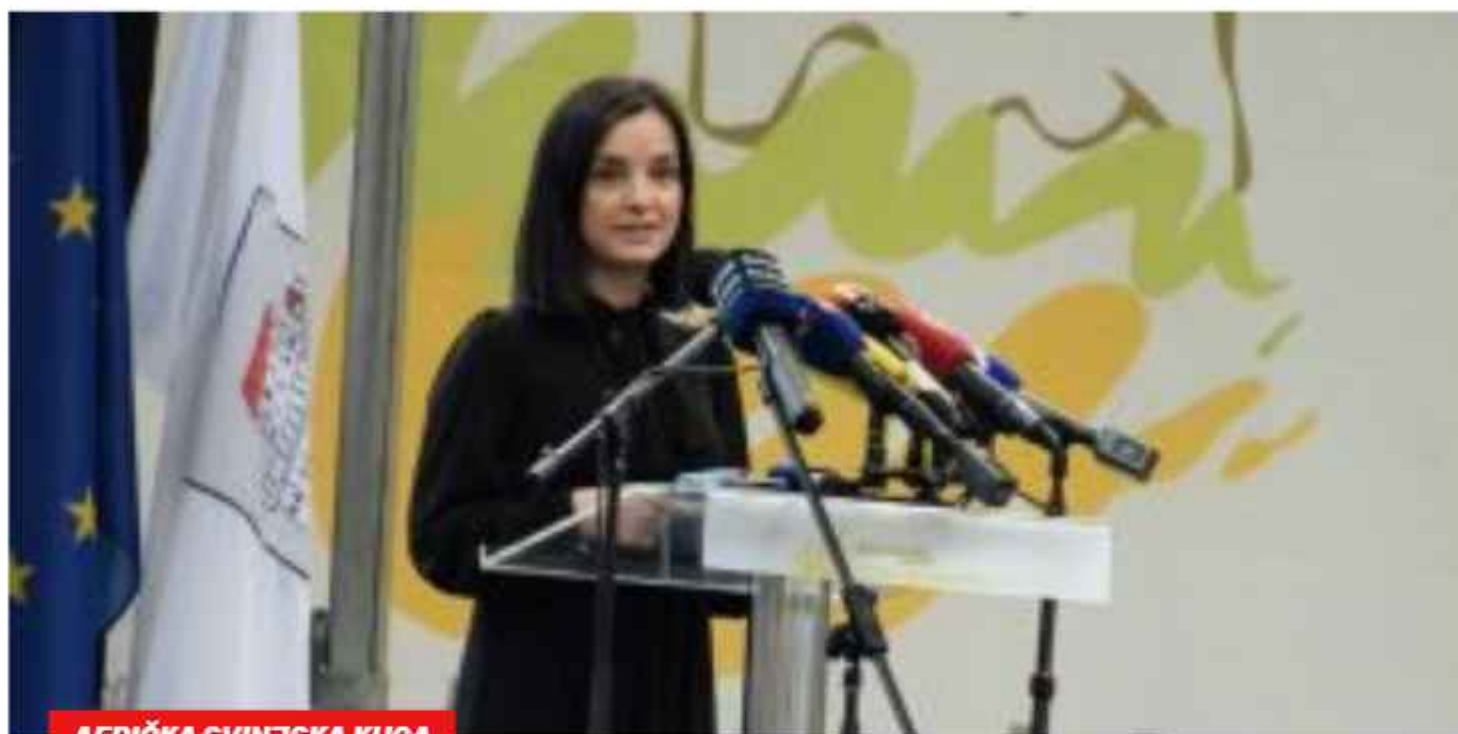
Konačnu potvrdu Europske unije Milanovićeva Vlada neće dočekati jer će SDP i partneri već iduće godine izgubiti na parlamentarnim izborima. Godina nakon toga u Hrvatskoj će biti politički burna pa će Pelješki most opet na kratko vrijeme biti stavljen na čekanje...

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