



IPA 2011 FF RAC twinning light projekt "Jačanje kapaciteta za provedbu Strategije procjene učinaka propisa za razdoblje od 2013. do 2015. godine"

STUDIJA SLUČAJA

Studija slučaja: Procjena utjecaja na okoliš - Izgradnja pelješkog mosta

"Duboka voda, mekano morsko dno. Mirna površina s malo vjetra. Blage vodne struje s malim plimnim varijacijama. Nema prometa velikih brodova"

Centar za istraživanje turbulencije Sveučilišta Stanford, Dartmouth School of Engineering

Hrvatski problematični projekt gradnje mosta

Piše ZELJKO TRKANJEC, EU Observer, ZAGREB, 9. srpnja, 09:09

Most koji povezuje južnu Hrvatsku sa ostatkom zemlje na sjeveru preko Jadrana bi se mogao početi graditi do kraja godine, i to je potez koji ima snažan povijesni i politički odjek u regiji. Trenutačno, vozeći se automobilom od Dubrovnika obalom do hrvatskog glavnog grada Zagreba biti ćete prisiljeni izaći iz Hrvatske i ući u Bosnu i Hercegovinu (BiH). Samo nakon 20 km, nakon što se prođe Neum, jedini primorski grad u BiH, vi ste ponovno u Hrvatskoj. Nakon čekanja u redu da se prođe kroz dva granična prijelaza. Taj koridor kroz BiH znači da je Hrvatska podijeljena u dva nepovezana dijelova. Ova podjela se gradila dugo vremena. Hrvatska je imala dugu i burnu povijest i dobar dio zemlje je podijeljen u nekoliko dijelova, od kojih je jedan bio Dubrovačka Republika. To je samostalna država sa sjedištem u samom Dubrovniku, srednjovjekovnom gradu poznatom po svojoj ljepoti (a sada još poznatiji po tome što su se tamo snimili dijelovi TV serije Igra prijestolja).

Bila je to mala republika, ali iznimna pomorska sila u Sredozemlju od 1358. do 1808. i dolaska Napoleonovih vojnika.

Međutim veći problem za Republik je bio moćni susjed na istoku, iza brda. Osmansko Carstvo je željelo se dočepati Dubrovnika. Spretna diplomacija, kao i godišnje plaćanje u zlatnicima je garantiralo Dubrovniku slobodu. Na kraju,





međutim, Osmansko Carstvo je uspjelo nadmašiti Dubrovnik i dobiti pristup Jadranskom moru.

Koridor u Neumu

To je bio i ostao tijesan prolaz koji je tijekom formiranja Jugoslavije postao dio Bosne i Hercegovine, i tako podijelio hrvatsko kopno.

Nakon raspada bivše Jugoslavije "neumski koridor" nije bio veliki problem dijelom zato što taj dio BiH obitavaju Hrvati.

Ipak o grandioznoj ideji mosta kojim bi se izbjegao ovaj hodnik raspravljalo se 1997 - a time se počela i politička prepucavanja o tome hoće li to biti izvedivo i moguće platiti (troškovi se procjenjuju na oko 260 milijuna €).

Drugi problem je vlada BiH koja tvrdi da će most biti prepreka ako se ikad odluči za izgradnju luke u gradu Neumu.

2005. godine stvari su se počele mjenjati. BiH se nije više suprotstavila projektu a onda je hrvatski premijer Ivo Sanader najavio početak gradnje (sve se činilo mogućim u ekonomskom bumu u to vrijeme).

No, radovi su zaustavljeni gotovo na samom početku. Tijekom financijske krize došlo je iznenada do nedostataka sredstava za most koji je planiran biti 2,400m dugačak, 21m širok i 55m visok.

Do 2012. godine vlada lijevog centra je poništila projekt i počela analizu alternativnih rješenja kao što su trajekti ili podzemni tuneli. Nakon što su sve ove





ideje jedna za drugom propale, vlada je promijenila svoje mišljenje pa se vratila ideji Pelješkog mosta - nazvan po južnom poluotoku zemlje.

Schengenski prostor

Vlada je također pronašla novi način rješavanja problema. Ona želi da EU financira projekat tvrdeći da će most biti rješenje kada se Hrvatska bude pridružila Schengenskom prostoru.

Ministar prometa Siniša Hajdaš Dončić nedavno je izjavio kako se nada da će najmanje 50 posto, ako ne i 75 posto, sredstava doći iz blagajne EU.

No, popis želja na stranu, Zagreb još nije započeo proces pregovaranja s Europskom komisijom o modelu financiranja.

Komesarska EU za promet Violeta Bulc, tijekom posjeta prošlog mjeseca toj zemlji, naglasila je da je na hrvatskim vlastima da se najprije odluče kakav model financiranja žele.

Ona bi mogla iskoristiti tri izvora financiranja - uključujući novi fond rasta EU u iznosu od 315 milijardi € - ali svaki od njih nosi različite kriterije.

"Svaki od ovih mehanizama ima svoja pravila i hrvatska vlada ih treba vrlo pažljivo proučiti prije nego što odluči koji je od njih najprikladniji", rekla je Bulc.

Sa druge strane, Dončić je već rekao da bi gradnja mogla početi kasnije ove godine ili početkom sljedeće godine. "

Sada se Hrvati pitaju hoće li 2015 stvarno će biti godina u kojoj će se most početi graditi - nekih 20 godina nakon što se ideja po prvi puta spominje.

Socio-gospodarski razlozi za gradnju (the Adriatic Group i Lotus Architecti)

- Zahtijeva 36 milijuna eura ulaganja
- 100 radnih mjesta stvorit će se tijekom gradnje mosta i 9 milijuna eura PDV-a će ići u državni proračun
- Kada most bude izgrađen, stvorit će se 20 radnih mjesta s prosječnom neto plaćom od 1.622 eura. Vlada će dobiti gotovo 2 milijuna eura godišnje iz prihoda PDV-a od cestarine.
- Nema više potrebe za objektima
- Dijelovi mosta su proizvedeni u Hrvatskoj
- Značajno smanjenje troškova: prijevoz, distribucija, troškovi života itd





- Smanjenje troškova će pomoći hrvatskom turizmu da postane konkurentniji na Sredozemlju
- Zanimljivo povećanje vrijednosti nekretnina na Pelješacu, Dubrovniku i Korčuli

Ne postoji ograničenje za težinu ili vrstu vozila

- To je sigurno, ekonomično, ekološko i trajno rješenje
- Čuva kvalitetu vode u važnom akvakulturnom području
- Sva električna energija potrebna za rad će biti proizvedena putem solarnih panela na krovu naplatnih postaja
- Kapaciteta mosta nadmašuje potrebe prometa za 50 godina (kapaciteta 42.000 vozila dnevno)
- Trajanje prolaza za vozila: 3 minute
- Dnevni kapacitet: 42.000 vozila
- Prosječna cestarina: 5 eura + porez

Pitanja za diskusiju

1. Koristeći svoj popis, izaberite do pet područja na koja bi gradnja mosta mogla utjecati?
2. Koje druge informacije će vam trebati za izradu procjene okolišnih učinaka?
3. Gdje mislite da biste mogli naći te informacije? Skim biste se savjetovali i zašto?

