

## OBJAVA ZA MEDIJE

# PREZENTACIJA PROJEKTA PROMETNOG POVEZIVANJA RAZDVOJENOG PODRUČJA REPUBLIKE HRVATSKE

Zagreb, 15. srpnja 2015.

Teritorij Republike Hrvatske razdvojen je dijelom teritorija susjedne Bosne i Hercegovine i ta činjenica znatno otežava ekonomske i prometne tokove na području RH te ulaganje u usluge za građane na teritoriju krajnjeg hrvatskog juga. Prometnom razdvojenosti onemogućen je ravnomjeran regionalni razvoj izoliranog područja, ne samo grada Dubrovnika i Konavala već i otoka Mljeta i Korčule, te poluotoka Pelješca. Republika Hrvatska priprema se za ulazak u schengenski prostor i na krajnjem jugu zemlje uskoro ćemo se naći u situaciji da će se schengenska granica, što podrazumijeva jaču kontrolu ulazaka i izlazaka na graničnim prijelazima te strogi nadzor uvoza i izvoza - prelaziti dva puta na vrlo malom području, udaljenom 10 kilometara. To će dodatno otežati dostupnost razdvojenog teritorija, konkurentnost ovog područja u kojem postoji razvijena marikultura, turizam i poljoprivredna djelatnost.

**U posljednje tri godine, Vlada RH i resorno Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture pristupilo je rješavanju pitanja prometne povezanosti krajnjeg juga Hrvatske vrlo sustavno i transparentno - upravo s ciljem i stvarnom željom nalaženja konačnog rješenja za povezivanje razdvojenog teritorija:**

- U listopadu prošle godine, Vlada RH donijela je Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske, prvi puta nakon 1999. godine, kao ključni dokument za planiranje prometa i ulaganje u prometne projekte u Hrvatskoj temeljem stvarnih potreba građana, gospodarstva, turizma, regionalnog razvoja.
- Strategija je rađena prema metodologiji Europske komisije u području prometnih politika i kao takva je temelj za moguće povlačenje sredstava za sufinanciranje projekata u području prometa iz fondova Europske unije. Između ostalog i izrađena kako bi se zadovoljili budući zahtjevi koji proizlaze iz ulaska u schengenski prostor.
- Kao novinu, Strategija uvodi pojam funkcionalnih prometnih regija kao područja oko većih gradova i razmatra prometne specifičnosti svake od tih regija i način kako ih međusobno povezati u prometnu cjelinu. Jedna od funkcionalnih regija je i Južna Dalmacija – dakle područje oko Dubrovnika, za koje se kao ključno pitanje nametnulo pitanje povezanosti s ostatkom Hrvatske.

Naslijeđen projekt povezivanja hrvatskog juga, projekt gradnje Pelješkog mosta bio je predimenzioniran. U tehničkom smislu bio je u potpunom neskladu sa stvarnim prometnim i regionalnim potrebama. Time je bio predimenzioniran i u financijskom smislu i kroz sedam godina od 2005. kada je započet natječajem za izradu projekta i potom odabirom izvođača, pa sve do 2012. nije bio realiziran. Financijska sredstva za završiti takav projekt nisu bila osigurana. Ugovori s izvođačima morali su biti raskinuti.

**Planirano se pristupilo rješavanju povezivanja razdvojenog teritorija krajnjeg juga Hrvatske:**

- Sustavno i kroz uređene i propisane procedure krenulo se prema sufinanciranju realizacije ovakvog projekta sredstvima iz fondova EU.
- Iz sredstava EU financirana je izrada Studije predizvodljivosti – dokumenta koji je razmatrao i utvrdio sve mogućnosti povezivanja hrvatskog juga (Pelješkim mostom, kroz Neum, podmorske tunele, trajektno povezivanje) te iznjedrio nekoliko koje su krenule u daljnju razradu.
- Paralelno su kroz Operativni program Kohezija i konkuretnost u dijelu koji se tiče prometa za financijsko razdoblje 2014-2020 osigurana sredstva za povezivanje izoliranog dijela Republike Hrvatske.
- Postojeći projekt Pelješkog mosta prošao je kroz fazu preprojektiranja, sveden je u tehnički i financijski razumne okvire te je danas sam most jeftiniji za milijardu kuna.
- Kroz europsko financiranje, Hrvatske ceste, kao nositelj projekta ugovorile su izradu Studije izvodljivosti.

Studija izvodljivosti analizirala je nekoliko rješenja uzevši u obzir ključne tehničke kriterije, pravne rizike, pitanja zaštite okoliša. Kriteriji koji su razmatrani prilikom analize pojedinih rješenja povezivanja krajnjeg juga Hrvatske uključuju pokazatelje pristupačnosti, utjecaj klimatskih promjena, utjecaj na prirodu i okoliš te prirodnu i kulturnu baštinu, sigurnost u prometu, procjenu godišnjih troškova, te proceduralne rizike (administrativni postupci).

**Razmatrani su:**

- cestovni schengenski koridori – u vidu brze ceste kroz Neum te obilaznice oko Neuma
- tuneli – podmorski tunel na mjestu mogućeg Pelješkog mosta i ispod BiH teritorija te Pelješki most
- Pelješki most sa spojnim cestama

Projekt Pelješki most sa spojnim cestama dobio je najbolje ocjene i identificiran je kao projekt koji ispunjava sve zadane ciljeve. Dobio je ocjenu višu od pet čime je zadovoljen jedan od prvih uvjeta za sufinanciranje iz fondova EU, budući da svi projekti koji postignu ocjene više od pet prema kriterijima ocjenjivanja dokazuju svoju opravdanost.

PROJEKT	OCJENA
Pelješki most	5,89
Obilaznica Neuma	4,47
Tunel ispod BiH	3,61
Neumska brza cesta	3,1
Podmorski pelješki tunel	2,8

**Za projekt Pelješkog mosta Studija je pokazala da:**

- ima najmanje proceduralne rizike jer ne prolazi teritorijem druge države i u skladu je s Poveljom Ujedinjenih naroda

- ima velik pozitivan utjecaj na gospodarski razvoj. To je rezultat ne samo povezivanja razdvojenih dijelova teritorija Republike Hrvatske, već također i povezivanja zabačenih područja (poluotok Pelješac) s važnim razvojnim i društvenim centrima
- ekonomski učinci projekta prelaze troškove projekta za 251 milijun kuna, odnosno u omjeru do 1,13 što je dodatni argument u korist ovakvog rješenja
- uvelike skraćuje vrijeme putovanja između glavnine i odvojenog teritorija Republike Hrvatske
- omogućuje dobru povezanost poluotoka Pelješca i područja Metkovića i Ploča te stvara novo gravitacijsko područje za ta dva grada
- povećava prometnu sigurnost
- kad se gleda omjer analiza troškova i koristi, projekt je ocijenjen kao društveno učinkovit projekt, budući da su društvene koristi veće od društvenih troškova
- financijska analiza pokazuje da je projekt financijski samoodrživ

#### **Vrijednost projekta**

- Ukupna vrijednost projekta Pelješki most sa spojnim cestama iznosi 2,852 milijardi kuna
- Vrijednost samog mosta iznosi 1,551 milijardu
- Ostatak vrijednost odlazi na izgradnju spojnih cesta, cestovnih objekata koji podrazumijeva i jednu zahtjevnu dionicu oko Stona te dodatne troškove

#### **Predstojeći koraci**

Napravljen je velik dio posla na definiranju Pelješkog mosta kao najprihvatljivijeg rješenja za povezivanje izoliranog dijela Hrvatske. U narednom je razdoblju potrebno odraditi dodatne korake do konačne prijave projekta za sufinanciranje:

- izraditi Studiju utjecaja na okoliš te izmjene lokacijske i građevinske dozvole
- pripremiti projektну dokumentaciju
- prijaviti projekt za sufinanciranje