

Andrej Žmegač

Pelješac – Ston

Najkasnije od proteklih izbora za Hrvatski sabor 2003. godine, odnosno od predizborne kampanje, javnosti je poznat projekt gradnje mosta između kopna i poluotoka Pelješca i time omogućavanja da se na putu prema krajnjem hrvatskom jugu i Dubrovniku zaobiđe Bosna i Hercegovina.* Kad je riječ o takvu projektu, nerijetko ga se iz redova njegovih zagovornika tumači kao način da se teritorijalno integriraju sada razdvojeni dijelovi Dubrovačko-neretvanske županije, odnosno Hrvatske u cjelini. No dakako da će i nakon uspostave mosta Hrvatska ostati teritorijalno razdvojena, a novost neće biti ni njezino prometno povezivanje, jer je ona i sada povezana; umjesto toga, pravi će efekt biti u činjenici da će uslijediti cestovno povezivanje bez prolaznja kroz drugu državu, kako je to sada slučaj. Taj političko-prometni cilj postao je, dakle, dijelom Vladina programa, no unatoč tome što su javnosti postali poznati osnovni elementi projekta, dosta dugo su reakcije, osvrta na taj plan bili vrlo malobrojni. Tek od kraja 2005. godine, odnosno otvaranja radova na pristupnim cestama, bilježi se sve veće zanimanje medija i postupno intenziviranje javnih rasprava, uglavnom u svezi sa zahtjevima BiH za slobodnim pristupom Neumu. Tema tih i drugih rasprava dosad je bio redovito samo most kopno-Pelješac, svakako najveća i *najspektakularnija* građevina u sklopu projekta, uostalom i simbolički snažna jer upravo ona tvori izravnu čvrstu vezu između razdvojenih dijelova hrvatskoga kopna. Nije, međutim, bilo govora o ostatku projekta, dakle nastavku ceste Pelješcem i u njezinu sklopu o drugim građevinama (mostovima/vijaduktima, tunelima) predviđenima na toj trasi.

Most kopno-Pelješac što će povezivati predjele Komarne i Brijeste bit će vrlo zahtjevan i zbog toga skup zahvat. Jedna je od glavnih teškoća pri njegovoj gradnji mek materijal na dnu Malostonskog zaljeva, što znači, prema riječima same Vlade, »vrlo nepovoljne uvjete temeljenja«. ¹ Praktično, naime, nije moguće doprijeti do čvrste podloge, te je stoga predviđen osobit način temeljenja s neobično dubokim pilonima, koji ipak ne bi dopirali do čvrste stijene. Druga je nepovoljna okolnost, poznata otprije, što je riječ o seizmički vrlo rizičnom području, pa se i o tome u projektu mora povesti računa. Neke procjene govore da će, s obzirom na navedene teškoće oko temeljenja, dvije trećine iznosa za most biti potrošene na podmorske radove.²

Razmjerno je malo bila spominjana alternativa za prijelaz Malostonskoga kanala, a riječ je o mogućoj uspostavi tunela. To rješenje ima neke nesumnjive prednosti pred mostom, poput izbjegavanja nastanka nove velike građevine u tom zaljevu, koja ga, ma koliko kreativno bila oblikovana, može samo obezvrijediti. Druga je važna prednost omogućavanje posve slobodnog pristupa Neumu, a nije nevažno ni to što kod tunela vremenske neprilike (vjetar) ne utječu na odvijanje prometa. Teškoća pak koju bi stvorila uspostava prijelaza tunelskom cijevi vezana je uz nužnost da cesta bude spuštana na mnogo nižu razinu no što je to slučaj s mostom, praktično na razinu mora. To bi podrazumijevalo dulje pristupne ceste i to na nepovoljno konfiguriranim, strmim obalama. Tunel, načelno uzevši sa stajališta troška mnogo povoljnije rješenje, u ovom bi se slučaju zbog navedenoga problema možda izjednačio s cijenom mosta.³

Vlada predviđa da će se troškovi gradnje mosta kretati oko 300 milijuna eura. Prema iskustvu ostalih velikih infrastrukturnih zahvata, može se očekivati da će stvarni troškovi biti znatno veći od navedenih. No u dosadašnjim raspravama riječ je tek o cijeni velikoga mosta između kopna i Pelješca, a cijeli projekt mora biti skuplji zbog nastavka prometnice Pelješcem.

Ta je cesta projektirana kao »brza cesta«, i to za brzinu od 100 km/h. Na svojoj trasi od Brijeste, duž Pelješca prema jugoistoku pa do spoja s *jadranskom magistralom*, cesta obuhvaća više vijadukata i tunela, među kojima je najdulji onaj kojim put prolazi sa sjevernih peljeških obronaka prema središnjoj udolini; dug je 2,5 km, što odgovara duljini pelješkega mosta. Cesta, dakle, stiže u središnju zonu, kojom prolazi i sadašnja uzdužna pelješka prometnica, te skreće prema jugoistoku. Različito od postojeće ceste što prolazi naseljima, nova je cesta projektirana s druge strane doline, tako da ih mimoilazi. Dalje južnije, trase dviju cesta poklapaju se jer ondje više nema naselja.

Prostor Stona potom predstavlja nesumnjivo najosjetljiviju točku ovoga projekta s obzirom na potrebu za određivanjem nove cestovne trase. Kao što je poznato, riječ je o povijesno odnosno spomenički vrlo vrijednom prostoru jer je tamošnja uska poveznica poluotoka s kopnom u doba Dubrovačke Republike dobila posebno značenje: radi zaštite Pelješca s kopna ondje je, naime, od jednoga do drugog zaljeva podignut

zid, koji se najvećim dijelom očuvao do današnjega dana. U sklopu tog pothvata zasnovana su i dva gradića, Ston i Mali Ston, a zapravo i selo Broce što leži nešto južnije i do koje se nekoć također protezao zid odnosno neka vrsta ograde. Uza Ston, na kraju dugog i plitkog zaljeva uređena je poznata solana koju je dubrovački zid također štiti jer je u ono doba bila riječ o neobično važnom, dragocjenom gospodarskom pogonu.

Svi stručnjaci uključeni u poslove oko projektiranja nove prometnice s pravom su isticali pitanje prolaska kroz Ston kao osobitu poteškoću, svjesni njegovih jedinstvenih povijesno-prostornih vrijednosti.⁴ Jedna od varijanata razmatranih u samome početku podrazumijevala je zapravo usmjerenje nove ceste sjevernim obroncima Pelješca, te povratak ceste na kopno još prije zone Stona, i to drugim, kraćim mostom. Ta bi trasa bila razmjerno kratka, no novim mostom pred Malim Stonom teško bi narušila posebnost i ljepotu toga krajolika. Mogućnosti za prolazak zonom Stona ponudio je pak Prostorni plan Dubrovačko-neretvanske županije:⁵ varijanta C značila je upućivanje ceste tunelom kroz uzvisinu Podzvizd, dakle i podno stonskoga zida, te njezin izlazak u njegovoj neposrednoj blizini nešto istočnije i nastavak trase prema mjestu Doli. Druga varijanta podrazumijevala je prolazak ceste obronkom uzvisine južno od solane, a potom prijelaz Stonskoga kanala mostom. Napokon, najjužnija varijanta A, kasnije i odabrana za projektiranje, predviđala je tunel kroz tamošnju uzvisinu, a u nastavku rješenje kao u prethodnoj varijanti, mostom i potom obilaženje nasuprotnih uzvisina obronkom i dalje prema točki Doli. Most o kojemu je ovdje riječ bio bi dug 440 m i prema simulaciji u studiji utjecaja na okoliš,⁶ visok oko 30 m, dakle poput »velikoga« mosta kopno-Pelješac. Zamisljeno je da bude gredne konstrukcije, dakle da leži na pilonima (stupcima); za razliku od situacije u Malostonskom zaljevu, ovdje su uvjeti temeljenja povoljni, a more je duboko tek 4-5 m.

Poznato je da trasa postojeće ceste kroz Ston, dijela uzdužne pelješke ceste Orebić-Doli-Dubrovnik, nije najzahvalnija sa stajališta odvijanja tranzitnog prometa. No pitanje je je li prihvatljiva gradnja obilaznice s novim, opisanim mostom, u tom iznimnom okolišu. Projektirana je prometnica, doduše, izmaknuta iz prostora same prevlake, no most bi bio vidljiv pogledom iz Stona prema jugu. Primjerice sa stonskih utvrda, s njihove središnje i najviše točke, kule Stoviš, bio bi vidljiv zapadni dio mosta, a s niže ali zapadnije kule Minčete otvarala bi se vizura vjerojatno na veći njegov dio. Valja spomenuti da je uza zapadni završetak mosta, uz ulazak ceste u tunel, predviđeno ugibalište za automobile s vidikovcem prema Stonu, pa je onda logično da postoji i obratna vizura. Tko se pak uspne na Podzvizd, uzvisinu nad Stonom, imao bi u svom vidokrugu cijeli most, budući da se s tog položaja otvara široka vizura prema jugu. Taj pogled inače vrijedi truda uspona na vrh jer je to jedan od najljepših prizora u našoj zemlji: u širokoj ali zaštićenoj udolini ističe se struktura planiranoga srednjovjekovnog Stona, potom »organizirana priroda« solane, najstarije u Hrvatskoj, praćena uskim zaljevom što zamiče među obronke te napokon vijenac mljetskih uzvisina na obzoru. Fotografije što su željeli na naj-

bolji mogući način posredovati jedinstvenost Stona snimali su ga upravo s tog mjesta, a s budućim mostom taj bi prizor bio nepovratno narušen, izgubljen. Pitanje je ima li opravdanja za takav gubitak, ima li smisla i potrebe za izgradnjom novoga mosta? Premda je predložena trasa *najmanje loša* od razmatranih varijanata,⁷ ona je loša i ne čini nam se prihvatljivom.

Čak i s izvedenim ostatkom projekta, s uspostavljenim mostom Komarna – Brijesta i s izgrađenom novom cestom duž Pelješca, zamislivo je zadržati postojeći način prolaska kroz Ston. S time u svezi valja preispitati vjerojatnost budućih prometnih tokova: novi most kopno-Pelješac imat će svoj glavni učinak u skraćivanju puta prema Orebiću odnosno Korčuli, a nije vjerojatno da će promet što je usmjeren prema Dubrovniku skretati – uz plaćanje mostarine – da bi se kasnije vratio na »staru« kopnenu trasu današnje *magistrale* odnosno buduće auto-ceste. Prostor Stona, predviđen za kandidaturu za popis svjetske kulturne baštine, nije zavrijedio takvu infrastrukturnu inovaciju.

Bilješke

*

Tekst odgovara izlaganju iznesenom na Kongresu u travnju 2006. godine. To znači da nisu uključeni novi elementi u svezi s temom koji su se pojavili nakon toga.

1

<http://www.mmtpr.hr/UserDocsImages/projekt-peljesac.pdf> (1. 5. 2006.)

2

Slobodna Dalmacija, 1. 10. 2005.

3

Valja dodati da bi, poput podizanja mosta, i gradnja tunela – možda i više – predstavljala opasnost zagađenja, zamuljenja uzgajališta školjaka u Malostonskom zaljevu.

4

Jedan od najvažnijih i najjasnijih osvrti na projekt, posebice s obzirom na stonsku dionicu, jest: RADOVAN MARČIĆ, *Mostovi*, 21 February 2006 <http://www.morsko-prase.hr/2006/index.php?option=com_content&task=view&id=1162&Itemid=169>

5

Usvojen 2003. godine.

6

Obilaznica Stona na D-414. Studija utjecaja na okoliš. Elaborat za javni uvid, Zagreb, 2005.

7

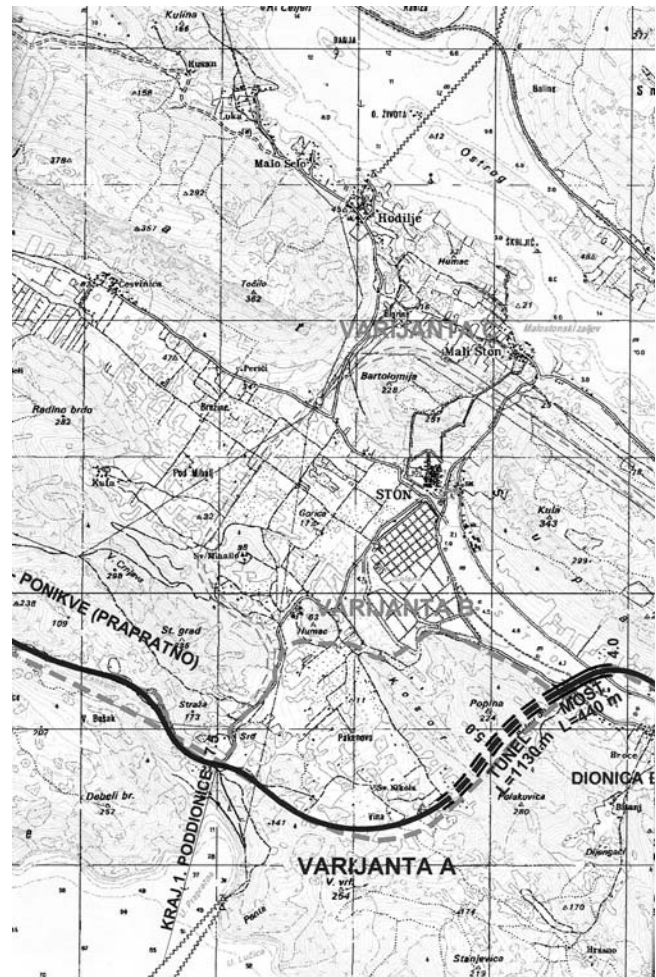
Na ovome mjestu valja istaknuti kako nam se čini da je studija utjecaja na okoliš, pa i sam projekt prometnice načinjen temeljito i dobro. Pohvaliti nam je i djelovanje kolega iz dubrovačkoga Konzervatorskog odjela, koji su, koliko nam je poznato, utjecali na to da cesta bude izmaknuta iz zone same prevlake.

Summary

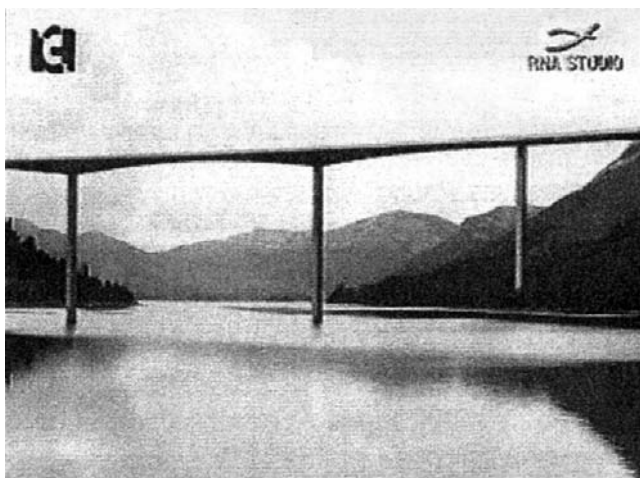
Andrej Žmegač

Pelješac – Ston

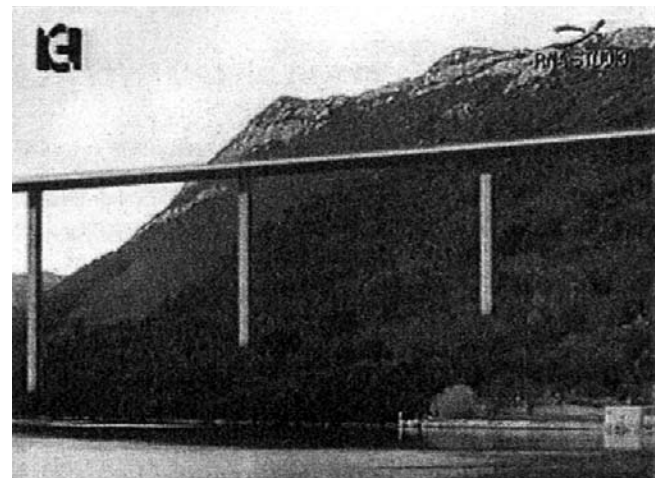
We are currently facing the construction of Pelješac Bridge and the new fast road along the peninsular, which will reconnect the divided Croatian territory by doing away with the need of entering another state. Beside the doubts resulting from the fact that the project has been motivated primarily by political considerations, there are numerous difficulties in determining the route that such a road should take through a cultivated landscape. The most complex and most difficult situation in this respect is certainly the area of Ston, where the road should run through the isthmus, a relatively narrow strip of land connecting the peninsular to the mainland. However, the zone is occupied by the fortification complex of Ston and the historical salt plant nearby, all set in an extraordinarily beautiful and precious landscape. Taking the example of Ston as his starting point, the author discusses the problem of planning new traffic routes in a culturally and/or naturally valuable landscape and the necessity of consulting spatial plans of counties when planning such interventions.



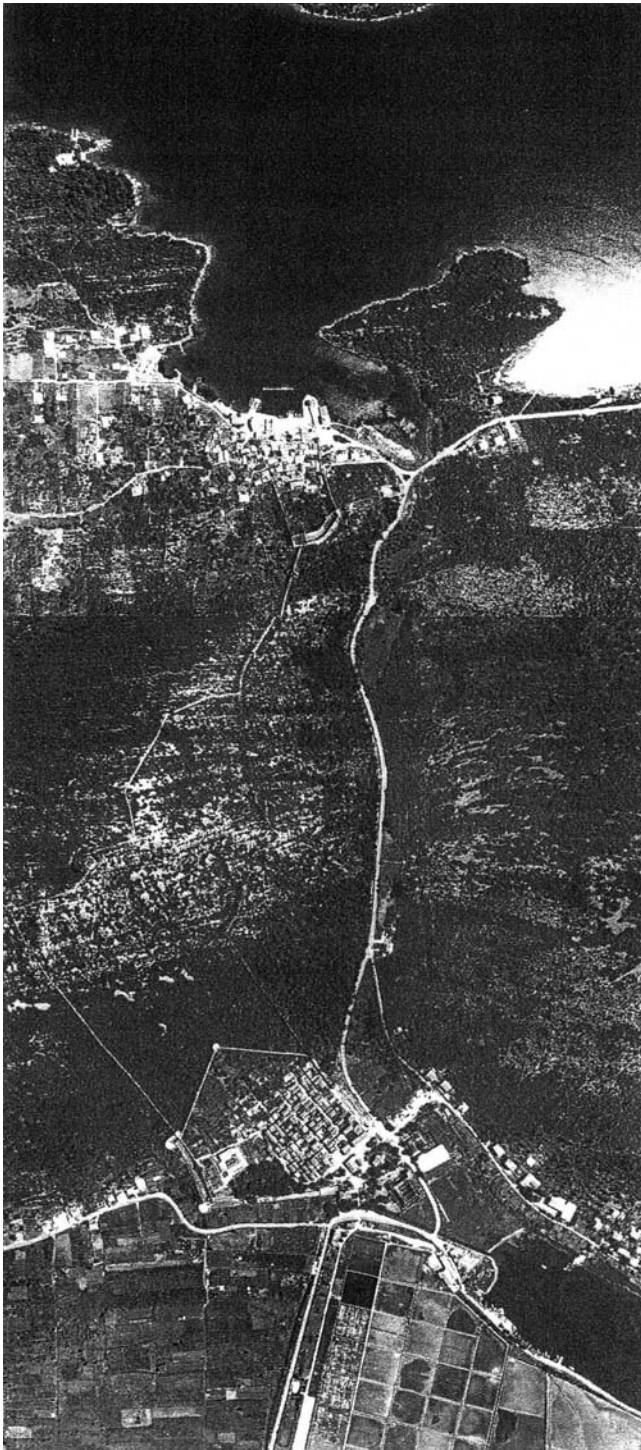
Varijante vođenja prometnice (iz elaborata *Obilaznica Stona na D-414. Studija utjecaja na okoliš*)



Simulacija mosta preko Stonskoga kanala, pogled prema sjeverozapadu (iz Elaborata)



Simulacija mosta preko Stonskoga kanala (iz Elaborata)



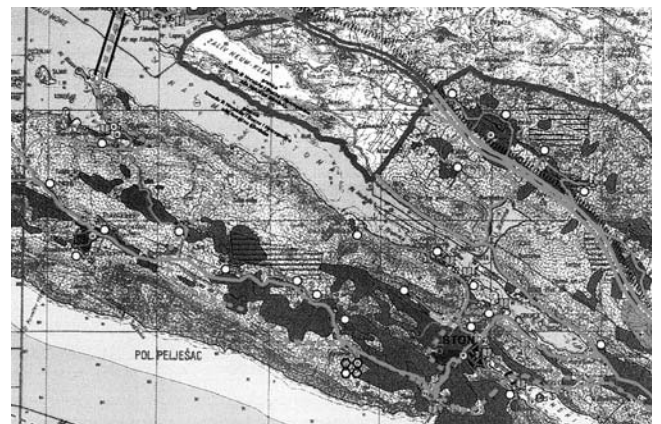
Fotografija stonske prevlake (iz Elaborata)



Pogled s kule Stoviš prema jugu



Pogled s vrha Podzvizda



Cjelina projekta (Prostorni plan Dubrovačko-neretvanske županije)