

NOVA ETAPA Projekt povezivanja kopnenog i otočnog dijela Zadarske županije podmorskim tunelskim mostom

HOĆE LI SAN POSTATI JA

Nakon najave gradnje Pelješkog mosta vrijeme je i za tunelski most

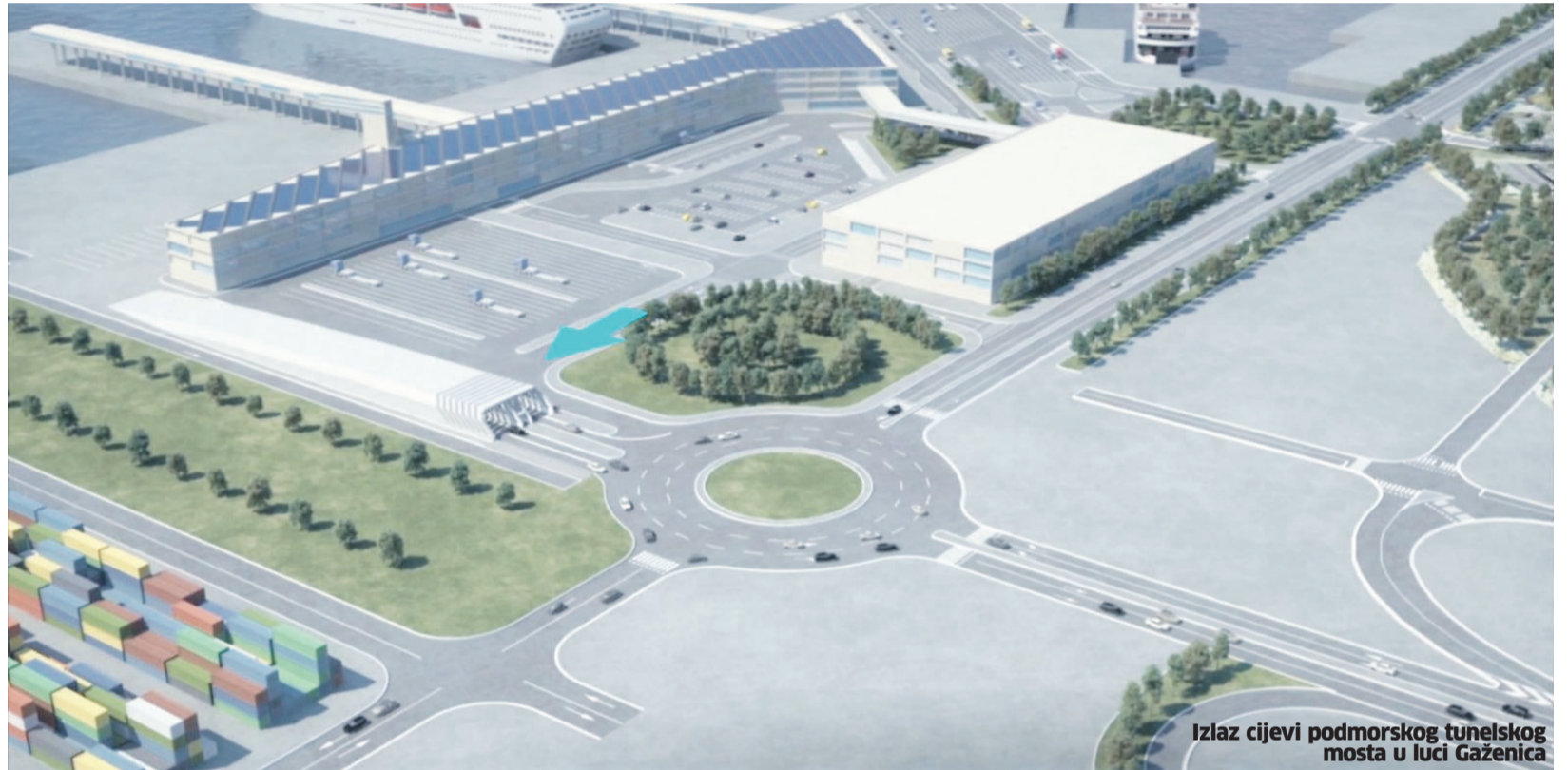
Pripremio:
Luka PERIĆ

Ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković nedavno je najavio kako će izgradnja Pelješkog mosta krenuti ove jeseni, te će most biti gotov u roku 3,5 godine od potpisivanja ugovora, a u slučaju da projekt ne sufinancira Europska unija, financirati ga u cijelosti Republika Hrvatska. Osim juga Hrvatske ova je vijest razveselila i ekipu okupljenu oko projekta povezivanja kopnenog i otočnog dijela Zadarske županije podmorskim tunelskim mostovima, jer realizacija Pelješkog mosta otvara prostor da se napokon krene u realizaciju projekta gradnje sljedećeg kapitalnog prometnog objekta, Podmorskog tunelskog mosta Zadar (Gaženica) - otok Ugljan (rt Otrić)/Pašman.

Iako se o ovom projektu priča "na refule", pročelnik Upravnog odjela za prostorno uređenje, zaštitu okoliša i komunalne poslove Zadarske županije Olivio Meštrović konstantno priprema dokumentaciju i razmatra mogućnosti gradnje tunelskog mosta. U najnovijoj brošuri, izdanoj ove godine, projekt se predstavlja na engleskom i hrvatskom jeziku, a sve prati izvješće pročelnika Meštrovića o do sada izvršenim radnjama.

Predgrade Zadra

Općenito, ističe Meštrović, povezivanjem dalmatinskih otoka s kopnom stvorili bi se uvjeti za strateško pozicioniranje Hrvatske unutar EU kao najpoželjnije europske turističke i boravišne destinacije, koju mnogi zbog klimatskih i drugih sličnosti



Izlaz cijevi podmorskog tunelskog mosta u luci Gaženica

nazivaju Kalifornijom Europe. Projekt izgradnje podmorskog tunela ima i tzv. domino efekt, tako što će za sobom povući gospodarski i drugi razvoj na lokalnoj i regionalnoj i državnoj razini.

U 2011. godini na relaciji Zadar — Preko — Zadar putovalo je ukupno oko 1,8 milijuna putnika i 270.000 vozila, a na relaciji Biograd — Tkon — Biograd ukupno oko 550.000 putnika i 130.000 vozila, odnosno sveukupno 2,35 milijuna putnika i 400.000 vozila.

Izgradnjom podmorskog tunelskog mosta Zadar (Gaženica) - otok Ugljan (Pašman) postiže se poboljšanje prometne povezanosti otoka u cestovnom, pomorskom i zračnom prome-

tu, revitalizacija, povećanje broja stanovnika otoka Ugljana i Pašmana i povećanje kvalitete življenja na otocima, razvitak turizma, poboljšanje uvjeta turističke ponude, realizacija planirane turističke izgradnje (projekti Južni Pašman, Prtljug i dr.), dok naselja na otocima Ugljan i Pašman postaju, na svojevrsan način, kopno i predgrade gradova Zadra, Biograda i drugih kopnenih naselja, ističe Meštrović.

Gradnja u Lamjani

Na području Županije, u neposrednoj blizini trase tunela, djeluje remontno brodogradilište Nauta Lamjana, koje posjeduje stručne i gospodarske kapacitete za proizvodnju, a moguće i

montažu glavnih konstruktivnih elemenata podmorskih tunelskih i mostova. Županija ima i dobre mogućnosti koristivosti postojećih proizvodnih kapaciteta za proizvodnju građevinskih elemenata podmorskih tunelskih mostova te povećanje zaposlenosti.

Planirana cijena izrade oslonaca i tunelskih cijevi sa zaštitom, transportom, montažom, brtvljenjem i izradom istražnih radova, projektiranjem i nadzorom nad izvodenjem, procjenjuje se na iznos od 40 - 50 tisuća EUR-a po dužnom metru tunela. Ukupna duljina tunela iznosi cca 4.950 metara, te je ukupna vrijednost projekta i izgradnje procijenjena, prema pokazateljima idejnog

rješenja, na iznosu od oko 225 milijuna EUR-a. U uvjetima prihvaćanja projekta na državnoj razini te osiguranju financijskih sredstava, projekt se može u cijelosti realizirati u roku od oko tri godine.

Cestovnim povezivanjem dolazi se do osiguravanja brzog protoka roba i usluga na relaciji kopno-otoci, dovođenja i/ili poboljšanja komunalne i druge infrastrukture s kopna na otoke (voda, struja, plin, odvodnja,...).

Brzi povrat novca

U procesu gradnje podmorskog tunelskog mosta do sada su izrađena idejna rješenja prometnog povezivanja otočnog i kopnenog dijela Zadarske županije

podmorskim tunelskim mostovima, te prometnog povezivanja podmorskim tunelskim mostom Zadar (Gaženica) — Otok Ugljan (o. Pašman), uključujući cestovnu infrastrukturu (postojeću i novoplaniranu). Također, provedena je predinvesticijska studija o isplativosti ulaganja u projekt prometnog povezivanja podmorskim tunelskim mostom, feasibility studija financijske, društvene, demografske, gospodarske i drugih oblika isplativosti ulaganja u investicijski projekt izgradnje.

Ovu dokumentaciju slijedilo je idejno rješenje ulaznih portala podmorskog tunelskog mosta Zadar (Gaženica) - otok Ugljan za-

Utjecaj na gospodarstvo bio bi vrijedan milijune kuna



Prednosti tunelskog mosta u odnosu na klasični most

Komparativne prednosti projektog rješenja u odnosu na klasične mostove:

- promet koji se odvija podmorskim tunelima ne ovisi o vremenskim ili bilo kojim drugim prilikama. Znači, promet vozila i putnika može se nesmetano odvijati 365 dana u godini.
- troškovi izgradnje također predstavljaju važnu komparativnu prednost u odnosu na klasične mostove iznad mora, jer cijena izgradnje podmorskog tunela po metru dužnom iznosi cca. 45.000 EUR-a (srednja vrijednost procjene), što je najmanje dva puta jeftinije od gradnje mostovima
- ukupno vrijeme gradnje također uvelike nadmašuje klasičan način izgradnje, jer se paralelno radi na izradi i postavljanju više tunelskih elemenata odjednom
- daleko jednostavnije projektiranje u odnosu na mostove
- izuzetno seizmički otporan
- slobodan plovni kanal
- kroz tunelske elemente polažu se i sve ostale infrastrukturne komponente poput vode, struje, plina, čime naši otoci ni po čemu ne bi zaostajali za obalnim dijelom i zasigurno postali jednim od najljepših prostora za življenje
- budući da bi pogon za proizvodnju tunelskih elemenata bio u našim brodogradilištima/lukama, za zaključiti je da bi se izgradnjom podmorskih tunela stvorila mogućnost oživljavanja rada brodogradilišta/luka i otvaranja novih radnih mjesta
- hrvatski brend