

PELJEŠKI MOST PUŠTEN U PROMET

Hrvatska je spojena nakon 305 godina

PRIPREMILA:
Anđela Bogdan

Svečanim otvorenjem Pelješkoga mosta, koji je službeno pušten u promet 26. srpnja 2022., južni dio Dubrovačko-neretvanske županije povezan je s ostatkom zemlje, a teritorij Republike Hrvatske je nakon dugih 305 godina konačno postao jedinstvena cjelina

Uvodne napomene

Prometno povezivanje, pogotovo u europske prometne koridore, važan je temelj razvitka hrvatskoga gospodarstva, a pridonosi i većoj kvaliteti života lokalnoga stanovništva, bilo u urbanim bilo u ruralnim sredinama naše domovine. Republika Hrvatska je tijekom proteklih trideset godina imala niz projekata koji su bili strateški u smislu prometnoga, gospodarskoga i društvenoga razvitka pojedinih dijelova zemlje. Izgradnja autoceste Zagreb – Split i probijanje tunela Sveti Rok važni su projekti koji su približili kontinent i Dalmaciju. Realizirane su i brojne druge investicije kao što su ceste, mostovi, vijadukti, tuneli i druga infrastruktura koja je ojačala razvojni potencijal Hrvatske. U proteklih šest godina uloženo je više od 20 milijardi kuna u projekte razvoja prometne infrastrukture. Među njima ističe se provedba cestovne povezanosti s južnom Dalmacijom, koja uključuje i konačno izgrađen Pelješki most, a koji je desetljećima bio jedno od glavnih pitanja u unutarnjoj i vanjskoj politici zemlje koju je vodilo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture u suradnji s Vladom Republike Hrvatske te tijelima Europske unije.

Izgradnja ceste koja obilazi neumski koridor, a obuhvaća i Pelješki most, bio je pothvat kakav se naraštaju hrvatskih građevinara dogodi jednom u životu. Mostovi po svojoj funkciji povezuju, premošćuju i ujedinjuju.

Pelješki most bit će svrstan među pet najvećih i najatraktivnijih europskih mostova izgrađenih početkom 21. stoljeća, pripada skupini zahtjevnijih mostova u svijetu, i to ne samo po složenosti gradnje, nego i po složenosti projektiranja konstrukcije

Pelješki most puno je više od obične građevine. Njime je riznica hrvatske baštine obogaćena simbolom suvremene, povezane Hrvatske, a svojom arhitekturom iznova nadahnjuje. Njegova važnost ne

ogleda se samo u simboličkome smislu, već i građevinskome, jer će biti svrstan među pet najvećih i najatraktivnijih europskih mostova izgrađenih početkom 21. stoljeća. Pripada skupini zahtjevnijih mostova u svijetu, i to ne samo po složenosti gradnje, nego i po složenosti projektiranja konstrukcije.

Zato će dan 26. srpnja 2022. ostati u sjećanju kao povijesni dan za našu domovinu. Tog je dana, kroz cjelodnevni program s obje strane Pelješkoga mosta, na odmorištima Brijesta i Komarna, održana prigodna svečanost uz bogat kulturno-umjetnički i glazbeni program, koja je završena izvedbom "Himne slobodi" i velikim vatrometom, nakon čega je uslijedilo svečano otvorenje mosta i njegovo puštanje u promet. Tome važnome događanju nazočili su cjelokupan državni vrh, predstavnici europskih, međunarodnih, vjerskih i kulturno-umjetničkih institucija, predstavnici akademske zajednice, stručnih inženjerskih organizacija, financijskih institucija i građevinskih poduzeća te mnogobrojni hrvatski građani.



Krila Oluje nad Pelješkim mostom (Igor Kralj/ PIXELL)



Pogled na Pelješki most i uvale Komarna i Duboka (Milan Šabić, PIXELL)

Projekt Pelješkoga mosta u više je navrata detaljno opisan u časopisu *Građevinar*, a u ovome prilogu istaknute su zanimljivosti iz projekta i neki izazovi s kojima su se inženjeri susreli tijekom gradnje mosta. Savladavanje tih izazova i stečeno iskustvo u praksi vrijedne su lekcije za buduće projekte.

Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom

Gradnja 2404 metra dugog i 55 metara visokoga Pelješkog mosta prva je od ukupno četiri faze projekta "Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom". Ostale faze odnose se na izgradnju pristupnih cesta na kopnu (2,14 km) i na Pelješcu (9,898 km) te stonske obilaznice (1. faza – poddionica Sparagovići/Zaradeže – Prapratno duljine 10,2

km; 2. faza – poddionica Prapratno – Doli duljine 7,89 km). Korisnik projekta su *Hrvatske ceste*, a njegova ukupna vrijednost iznosi približno četiri milijarde kuna.

Gradnja 2404 metra dugog i
55 metara visokoga Pelješkog
mosta prva je od ukupno
četiri faze projekta *Cestovna
povezanost s južnom Dalmacijom*

Ukupni prihvatljivi troškovi iznose 3,2 milijarde kuna, a projekt je sufinanciran europskim sredstvima iz Operativnog program Konkurentnost i kohezija u vrijednosti od približno 2,73 milijarde kuna. Ugovor za provedbu toga projekta potpisan je 13. lipnja 2017.

Taj veliki projekt dio je Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030., a glavna ideja bila je ta da se promet iz Opuzena prema Stonu i Dubrovniku umjesto preko Neuma i dvaju graničnih prijelaza oko toga grada preusmjeri na novi most i ceste preko poluotoka Pelješca i tako putnike oslobodi graničnih i carinskih kontrola te gužvi na graničnim prijelazima. Osim toga povećat će se razina usluge prometnoga sustava i sigurnosti prometa, omogućiti pristup krajnjemu jugu za vrijeme jakih vjetrova, kada su onemogućeni zračni i pomorski promet, povećat će se razina opskrbe regije te skratiti trajanje putovanja prema krajnjemu jugu, čime će se smanjiti negativan utjecaj prometa na okoliš. Uz to radi se o geostrateškome projektu za Hrvatsku koji će omogućiti veću razinu sigurnosti zajedničke europske granice, osobito kada Hrvatska uđe u šengenski prostor.

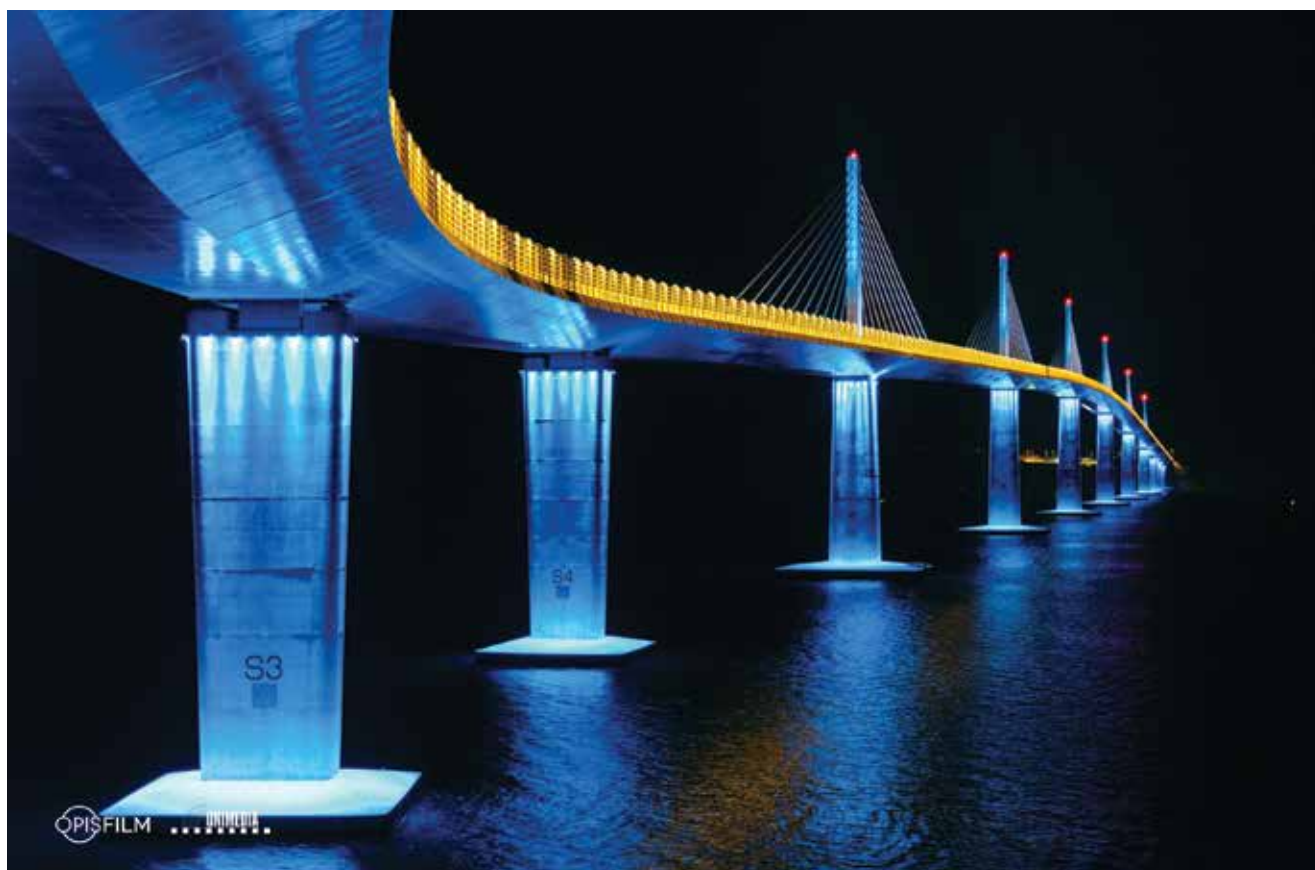
Pelješki most nedavno je pušten u promet, i to na postojeće ceste preko Pelješca, a završetak cjelokupnoga projekta koji podrazumijeva dovršetak stonske obilaznice i ostalih pristupnih cesta očekuje se krajem 2022. Riječ je o dionici duljoj od 30 kilometara koja podrazumijeva potpuno novu cestovnu infrastrukturu na kojoj su trenutačno aktualni radovi na dvama vijaduktima, trima mostovima i četirima tunelima, od kojih je tunel Debeli brijeg, duljine tri kilometra, peti najduži tunel u Hrvatskoj.



Detalj snimljen tijekom svečane ceremonije otvaranja mosta



Vatromet prigodom puštanja Pelješkog mosta u promet (HINA)



Pelješki most s pristupnim cestama osigurat će veću sigurnost zajedničke europske granice (Opis/Unimedia)



Detalji projekta Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom (Grgo Jelavić, PixelI)

Općenito o Pelješkome mostu

Pelješki most prelazi preko morskoga tjesnaca, a spaja naselja Komarnu na kopnu i Brijestu na poluotoku Pelješcu. Izgrađen je u vrlo osjetljivoj ekološkoj području Malostonskoga zaljeva, koje je zaštićeno i pripada području Natura 2000. Minimalni zahtijevani plovidbeni profil ispod mosta Pelješac, usuglašen s Bosnom i Hercegovinom, iznosi 200 x 55 m. Most ima dva vozna traka i po jedan zaustavni. Ograničenje brzine na mostu iznosi 90 kilometara na sat, a mostarina se ne naplaćuje.

Most je gradio kineski konzorcij *China Road and Bridge Corporation (CRBC)*, a ugovorena vrijednost radova iznosila je 2,081 milijardu kuna bez PDV-a. Nadzor nad izgradnjom mosta kopno – Pelješac s pristupnim cestama povjeren je zajednici ponuditelja koju su činile tvrtke *Institut IGH, Centar za organizaciju građenja i GI Investinženjering*, a vrijednost ugovora iznosila je 49,4 milijuna kuna bez PDV-a. Glavni i odgovorni projektant mosta jest slovenski inženjer Marijan Pipenbaher, dipl. ing. građ., vlasnik tvrtki *Ponting i Pipenbaher Consulting Engineers*, a projekt je izrađen u suradnji s kolegama s Građevinskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu. Za projekt života, kako ga projektant



Most ima dvije prometne trake i jednu zaustavnu (Grgo Jelavić / PIXSELL)

sam naziva, Pipenbaher je dobio nagradu *Kolos* za iznimna postignuća u struci, koju mu je dodijelila Hrvatska komora inženjera građevinarstva u lipnju 2022. u Opatiji, a odlikovao ga je i Borut Pahor, predsjednik Republike Slovenije, državnim priznanjem "Srebrni red za zasluge za iznimna postignuća na području projektiranja i izgradnje mostova" u Predsjedničkoj palači u Ljubljani 30. kolovoza 2022. S više od trideset godina rada u struci Pipenbaher je istaknuti projektant čija su specijalnost upravo mostovi.

Marijan Pipenbaher, glavni projektant Pelješkog mosta ističe kako su mostovi odraz razvoja društva, najljepše monumentalne podloge prosvječenosti investitora i njegova osjećaja za sklad

Prigodom otvorenja Pelješkoga mosta rekao je to kako su veliki mostovi odraz razvoja društva, najljepše monumentalne podloge prosvječenosti investitora i njegova osjećaja za sklad. Danas su mostovi sve veći izazov za graditelje i projektante, spoj estetike i simboli stalne čovjekove želje da nadvlada prirodu, a to je bio slučaj i na Pelješcu. Projektirao je mnoge mostove svugdje po svijetu, među ostalima, dva mosta s kosim zategama na rijeci Eufratu u Turskoj, koji imaju još veće raspone od Pelješkoga mosta, no o Pelješkome mostu još dugo će se pričati, ne samo u domaćim nego i u međunarodnim stručnim krugovima, jer je jedinstven po tome što je projektom istodobno trebalo riješiti tri velika problema: duboko temeljenje primjenom zabijenih čeličnih pilota, visoku seizmičnost lokacije i utjecaj jakih vjetrova. Zbog toga je Pelješki most projektiran i izveden kao *extradosed* most (ovješeni most s niskim pilonima). Takvih mostova u svi-



Detalji gradnje Pelješkog mosta (EdoStuff Aviation)

jetu ima samo dvjestotinjak. Uglavnom su izgrađeni na Dalekome istoku s rasponskim sklopom gotovo isključivo od betona. Samo tri japanska mosta s početka 20. stoljeća (Ibi River Bridge, Kiso River Bridge i Korrora Babeldoap Bridge) glavnih raspona do 275 metara imaju hibridne rasponske sklopove kod kojih su čelični poprečni presjeci uzdužno fleksijski kruto spregnuti s betonskim. Takvo je rješenje odabrano i za Pelješki most jer je bilo neophodno vlastitu težinu konstrukcije mosta smanjiti na minimum zbog vrlo lošega tla i velike seizmičnosti lokacije mosta.

Prevladavanje izazova u gradnji kao vrijedne lekcije za buduće projekte

Gradnju takvoga velebnog građevinskog pothvata pratile su brojne prepreke koje je trebalo savladati, a uspješno riješeni izazovi graditeljima su sada vrijedne lekcije za buduće projekte. U dvijetisućitima gradilište Pelješkoga mosta bilo je otvarano u dva navrata, no, nažalost, bez uspjeha. Prema riječima Josipa Škorića, predsjednika Uprave *Hrvatskih cesta*, najteži trenutak bio je onaj kada je trebalo zaustaviti prvi ugovor za izgradnju, jer je postalo jasno da je projekt neracionalan, a konzorcij koji je ugovorio radove ne može obaviti posao. *Hrvatske ceste* tada su shvatile da je jedino rješenje raskinuti ugovor i racionalizirati projekt, jer je postao štetan za državu i društvo u cjelini. U periodu od 2005. do 2012. bilo je izvedeno tek tri posto planiranih radova, a zbog globalne recesije i problema oko financiranja projekta 2012. drugi je put raskinut ugovor za njegovu gradnju. Međutim, od projekta koji su sanjale generacije nije se odustalo. Njegovo planiranje nastavljeno je kroz godine u kojima okolnosti nisu dopuštale njegovu provedbu. Iako je i sama javnost u to vrijeme počela sumnjati u to da će most ikada postati dosanjani san, ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju dočekana je prilika za nov, ovaj put uspješan početak. U svibnju 2013. Europska komisija naručila je predstudiju izvodljivosti koja je pokazala to kako je Pelješki most naj-



Temeljenje je bio najveći izazov u gradnji mosta (Hrvatske ceste)

bolje rješenje za povezivanje juga Hrvatske s ostatkom države, iako su postojala i varijantna rješenja. Tek je u veljači 2017. Vlada Republike Hrvatske usvojila odluku o financiranju projekta nazvanog "Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom", koja je vezana uz gradnju Pelješkoga mosta, projektnu dokumentaciju i sufinanciranje sredstvima Europske unije. Objavom natječaja za odabir izvođača radova na Pelješkome mostu i izgradnju pristupnih cesta u 2018. označen je početak tada najvećeg infrastrukturnoga projekta u Hrvatskoj sufinanciranog iz fondova Europske unije.

Treći pokušaj gradnje, koji je na kraju uspješno dovršen, ne može se nazvati tek "trećom srećom" jer je bio popločan brojnim izazovima na terenu, čije rješavanje zahtijevalo inženjersku promišljenost, stručno znanje i iskustvo te dobru organizaciju rada na terenu. Prvi je izazov bio uspostavljanje komunikacije između hrvatskih i kineskih inženjera. Kineska građevinska tvrtka *CRBC* ima iskustva u gradnji velebnih građevina, pogotovo u Kini, a jedan od njihovih megaprojekta, most Hong Kong – Zuhao – Macai dug čak 55 kilometara, detaljno smo opisali u *Građevinaru 2/2019*. Gradnja Pelješ-

koga mosta bila je kineskome izvođaču prvi takav projekt sufinanciran europskim sredstvima, pa je najveći problem bilo drugačije shvaćanje procedura i regulativa, zaštite na radu i zaštite okoliša. To je na gradilištu Pelješkoga mosta bilo vrlo važno jer su se radovi izvodili u zaštićenome prirodnom području. Građevinski inženjeri i projektni menadžeri zaposleni u *CRBC*-u bili su mladi i stručni ljudi, s iskustvima s Bliskoga istoka i iz Kine, gdje su radili na velikim projektima, ali po modelu drugačijemu nego u Hrvatskoj. Na gradilištu Pelješkoga mosta naučili su da imaju nadzor *Hrvatskih cesta* kao korisnika projekta i zajednice ponuditelja *Instituta IGH, GI Investinženjeringa i Centra za organizaciju građenja* kao nadzora na gradilištu, za razliku od ranijih projekata, na primjer, projekta izgradnje autoceste na kojima su sudjelovali u susjednoj Crnoj Gori, gdje su bili uključeni i kao investitori i kao izvođači i kao financijeri radova.

Temeljenje mosta pokazalo se kao najveći izazov koji su inženjeri morali riješiti. Potporna konstrukcija (temelji, stupovi upornjaci) činili su oko 40 posto ukupne vrijednosti investicije, što je relativno velik postotak u usporedbi s drugim mostovima.



Tisuću tonska plovna dizalica na gradilištu mosta (PIXELL)

Temeljenje mosta pokazalo se kao najveći izazov koji su inženjeri morali riješiti, naime potporna konstrukcija (temelji, stupovi upornjaci) čini oko 40 posto ukupne vrijednosti investicije

Posebna pozornost posvećena je detaljnoj razradi projekta temeljenja mosta te analizama probnih bušotina i geofizičkih ispitivanja. Hrvatski inženjeri bili su pozitivno iznenađeni građevinskom mehanizacijom kineskoga izvođača, koji je na gradilište, kroz faze gradnje, doveo ukupno 22 plovna objekta – barže, tegljače, brodove, remorkere i plovne dizalice. Impresivno je bilo zabijanje pilota pa i barža koja je manipulirala pilotima dugima 130 metara, što je svojevrsan rekord na tome gradilištu. Čekić za zabijanje pilota jedan je od tri-četiri takva na svijetu. U rekordnome roku zabijeno

je svih 148 pilota. Zabijanje je počelo 20. siječnja 2019., a završeno je u svibnju iste godine.

Oko godinu i pol dana nakon početka radova, kada je izvođač radova uspješ-

no okončao radove na temeljenju, dogodila se pandemija koronavirusa koja je zaprijetila zaustavljanjem dostave građevnoga materijala i dolaska radnika. Kao i cijeli svijet, Hrvatska se



Ispitivanje mosta probnim opterećenjem (Ivo Cagalj/PIXSELL)



Pogled na unutrašnjost rasponskog sklopa mosta (Opis/Unimedia)



susrela s problemima koje je donijelo zatvaranje državnih granica. Dvije trećine vremena (dakle, pune dvije godine) gradilište je funkcioniralo prema posebnome, izoliranome režimu zbog pandemije, no unatoč tome radovi nisu zaustavljeni.

Velik izazov predstavljala je nemogućnost odlaska hrvatskih nadzornih inženjera u Kinu na pregled čelične konstrukcije mosta koja se proizvodila u tvornici, no povjerenje u izvođača radova pokazalo se opravdanim. Uz pomoć 1000-tonske plovne dizalice odrađen je najveći dio posla na montaži čelične rasponske konstrukcije. Ta je projektna aktivnost dovršena u srpnju 2021., kada je montirano svih 256 segmenata rasponskoga sklopa mosta, nakon čega su uslijedili radovi na gornjemu ustroju konstrukcije, asfaltiranju ceste, postavljanju zaštitne ograde i prometne signalizacije, uređenju odmorista te dovršetku radova na pristupnim cestama.

Ispitivanje Pelješkoga mosta probnim opterećenjem provedeno je od 17. do 27. siječnja 2022. pomoću dvadeset kamiona prosječne mase 40 tona, s po četiri osovine i ukupne mase od 800 tona. Mjerenja su provedena pri statičkome opterećenju – dok su kamioni nepomično stajali na zadanim pozicijama i pri dinamičkome opterećenju – dok su se kamioni vozili po mostu. Učinkovitost probnoga opterećenja prvo je određena

proračunom, a potom potvrđena mjerenjima. Tako je, na primjer, u jednome od središnjih raspona mosta proračun predvidio da bi najveći progib (na sredini raspona između stupova) iznosio oko 70 centimetara. Zato je za taj raspon određeno probno opterećenje sa 16 natovarenih kamiona, koji su teoretski trebali stvoriti progib od 43 centimetra, što znači da je učinkovitost probnoga opterećenja oko 60 posto.

Nakon 1277 dana, koliko je ukupno trajala gradnja, Pelješki most uspješno je dovršen bez ljudskih žrtava, za iskusne inženjere koji su sudjelovali u njegovoj gradnji projekt je vrhunac karijere koji im daje poseban osjećaj zadovoljstva i ponosa

Kada su kamioni bili postavljeni na mjesto, izmjeren progib iznosio je 38,5 cm, odnosno bio je manje vrijednosti nego što je bila dana proračunom. Na temelju probnoga opterećenja zaključeno je to da su izmjerene vrijednosti pomaka rasponske konstrukcije u očekivanim granicama, da nema znatnijih zaostalih pomaka nakon rasterećenja konstrukcije i da je izmjereni dinamički odgovor

rasponske konstrukcije očekivan i realan. Nakon ispitivanja pregledani su ležajevi. Pritom nisu uočene promjene u odnosu na stanje prije ispitivanja pa su inženjeri zaključili da se most ponaša u skladu sa zahtjevima projekta. Ispitivanja Pelješkoga mosta probnim opterećenjem proveli su djelatnici Laboratorija za ispitivanje konstrukcija Građevinskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu.

Nakon 1277 dana, koliko je ukupno trajala gradnja, Pelješki most uspješno je dovršen bez ljudskih žrtava ili teških povreda na radu, što se može smatrati uspjehom, pogotovo kada se uzmu u obzir sve poteškoće na gradilištu koje su neizbježne kada se gradi most s temeljima stotinu metara ispod morskoga dna i sa stupovima stotinu metara iznad morske površine. Za iskusne inženjere koji su sudjelovali u njegovoj gradnji projekt predstavlja vrhunac karijere koji im daje poseban osjećaj zadovoljstva i ponosa. Mladim inženjerima, koji su odlazak na teren u Komarnu i Brijestu dočekali bez iskustava rada na velikim građevinskim projektima, gradilište Pelješkoga mosta i pristupnih cesta znači školu života. Svi su oni dobili priliku kroz tri i pol godine gradnje uspoređivati način organizacije i rada triju velikih svjetskih građevinskih tvrtki (kineskoga CRBC-a, austrijskoga *Strabaga* i grčkoga *Avaxa*), koje imaju drugačije pristupe rješavanju problema, ali i različitu kulturu i običaje.



Trenutak snimljen tijekom svečanog otvaranja Pelješčkog mosta (Opis/Unimedia)

Pelješčkome mostu danas se dive mnogobrojni turisti i znatiželjni putnici namjernici koji na proputovanju staju na odmorištu Komarna kako bi uživali u pogledu na to arhitektonsko čudo, no treba napomenuti to da Pelješki most nije namijenjen pješacima ni biciklistima. Odmah nakon što je pušten u promet, *Hrvatske ceste* uspostavile su stalni nadzor mosta ophodnjama, a osim toga most sustavno pregledava posebno obučeni tim inženjera. Nadziranje mosta ponajprije se odnosi na nadzor prometa i vremenskih uvjeta te na praćenje eventualnih znakova oštećenja građevine.

Pelješki most pripada skupini građevina za koju se određuje proračunski uporabni vijek od stotinu godina pa su prema toj vrijednosti određene zaštite nosivih elemenata i način popravka ili zamjene dijelova za koje je unaprijed poznato da će dotrajati ranije. Prema tome određeni su zaštitni slojevi betona koji štite armaturu, značajke antikorozivne zaštite čelika i mogućnosti izmjene kosih zatega. Za održavanje jedne takve građevine važni su dobra

organizacija i stalni nadzor prometa i konstrukcije, koji obavlja *Centar za održavanje i kontrolu prometa* u Zadaru. Most ima ugrađene senzore, pa se svaki pregled dopunjava saznanjima prikupljenima obradom podataka sa

senzora preko sustava nadzora. U taj su dio uključeni stručnjaci znanstvenih institucija, koji u projektu sudjeluju još od rane faze projektiranja mosta. Nakon što je Pelješki most pušten u promet, u dijelu javnosti, ali i u struč-



U tijeku su radovi na Stonskoj obilaznici (M.D./Cropix)



Prolazak prvog kruzera ispod Pelješkog mosta (Matko Begović/ PIXELL)

nim krugovima, pojavila se zabrinutost vezana uz činjenicu da će dugoočekivano povezivanje Hrvatske prometnom vezom s južnim dijelom države donijeti masovniji turizam na poluotoku Pelješcu, što će pratiti i masovnija gradnja stambenih i turističkih objekata u izoliranim dijelovima poluotoka, a posljedično razvoj drugih gospodarskih aktivnosti. Do promjena će sigurno doći, a to koliko će one biti agresivne ovisi o lokalnoj zajednici. Održivi razvoj ovisi o pametnome promišljanju korištenja dostupnih resursa u korist naraštaja koji dolaze nakon nas.

Umjesto zaključka

Pelješki most impozantna je građevina koja predstavlja ostvarenje vizije o povezanosti i ujedinjenoj Hrvatskoj. Njegova je izgradnja važan korak ne samo na putu boljega prometnog povezivanja, već na putu novoga razvojnog uzleta krajnjega juga Hrvatske. Ona je i nov motiv za ra-

zgdrednice u brojnim turističkim mjestima na području dubrovačke regije.

Pelješki most impozantna je građevina i ostvarenje je vizije o povezanosti i ujedinjenoj Hrvatskoj, a njegova izgradnja važan je korak ne samo na putu boljega prometnog povezivanja, već na putu novoga razvojnog uzleta krajnjega juga Hrvatske

Osim stonske zaobilaznice kao posljednje faze projekta "Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom", na kojoj se građevinski radovi primiču kraju, ostaje nekoliko projekata kojima će se Hrvatska dodatno povezati i potaknuti razvoj pojedinih dijelova zemlje. Riječ je o dovršetku paneuropskog koridora V.c, punoga profila Istarskoga ipsilona i druge cijevi tunela Učka, autoceste Zagreb – Sisak i drugih brzih cesta i obi-

laznica raznih gradova i općina, o daljnjemu jačanju luke Rijeka te o velikim ulaganjima u željezničku infrastrukturu u desetljeću koje je pred nama, a koja će, baš kao i Pelješki most, biti realizirana s istim ciljem – ravnomjernoga regionalnog razvoja zemlje, demografske revitalizacije i gospodarskoga jačanja Hrvatske u vremenu punome izazova, ali i novih prilika.

Izvori

- <https://povezananhrvatska.eu>
- <https://hrvatske-cesta.hr/>
- <https://mmpi.gov.hr/>
- Puž, G.: Monografija - Pelješki most i ljudi, Hrvatske ceste d.o.o. za upravljanje, građenje i održavanje državnih cesta, Zagreb, 2022.

Fotografije

- PIXELL
- Ivan Mihaljević, Jasmina Mihoč, Opis/ Unimedia
- CROPIX