

NOVI POMORSKO-PUTNIČKI TERMINAL U VELOJ LUCI

Građevina koja je uvjet opstanka i gospodarskog razvoja

PRIPREMILI:

Anđela Bogdan i Branko Nadilo

Novi se terminal namijenjen ponajprije trajektnome prijevozu gradi na jednom od najnaseljenijih, ali i od matičnog kopna najudaljenijih otoka, pa će mnogo značiti za sve Korčulane i njihove goste

U Veloj Luci upravo se gradi najveća građevina lučke infrastrukture na državnoj razini. Projekt novoga pomorsko-putničkog terminala od iznimne je važnosti za cijelu Korčulu, posebno za Velu Luku. Naime, gradnja novoga trajektnog pristaništa na lokaciji ispred bivše tvornice za preradu ribe omogućit će uspostavljanje kvalitetnijih međunarodnih i domaćih trajektnih i brzobrodskih veza, redovitih ili sezonskih, što će pridonijeti razvoju cijelog otoka, a trajektna će luka moći prihvatiti i veće brodove na kružnim putovanjima.

Osnovni podaci o Korčuli

Korčula je s površinom od 279 km² šesti po veličini hrvatski otok, a drugi po broju stanovnika (15.484 prema popisu iz 2011.). Prvi je dakako Krk s 19.383 stanovnika, no treba istaknuti da taj otok ima i znatno veću površinu (405,78 km²). Uostalom, Korčula je do prije dvadesetak godina, iako se nalazi na južnome Jadranu i daleko od velikih gradova, bila i najnaseljeniji hrvatski otok. Danas to više nije jer se broj stanovnika na otocima postupno smanjuje (otok ima gotovo 700 stanovnika manje nego u prošlom popisu), osim na otocima koji su s kopnom povezani mostovima poput Krka, Paga, Murtera i Vira na kojima broj stanovnika stalno raste.

Korčula je brodskim linijama (uglavnom brzobrodskim jer je klasičnih brodskih linija sve manje) povezana s Pelješcem, Lastovom, Hvarom i Splitom, a ljeti i s Bračom, Mljetom i Dubrovnikom. Istočni

je dio otoka povezan stalnim trajektnim vezama s Orebićem (do 2015. postojala je i veza s Drvenikom), a u sezoni jednom tjedno s Pescarom, dok je zapadni dio otoka povezan sa Splitom i Lastovom.

Korčula je s površinom šesti po veličini hrvatski otok, ali je oduvijek bila i najnaseljenija, iako se nalazi na južnome Jadranu i daleko od velikih gradova

Korčula je bila naseljena još u prapovijesti. Neki nalazi iz Vele spile u Veloj Luci datiraju iz starijega kamenog doba. Otok je potom bio naseljen Ilirima, a dijelom je bio i grčka kolonija, zatim rimska i mletačka, a

u bliskoj se prošlosti izmjenjivala austrijska, francuska, ruska, britanska, talijanska i njemačka vlast, da bi tek u prošlom stoljeću upravljanje otokom prešlo na jugoslavensku odnosno hrvatsku stranu.

O bogatoj prošlosti grada i otoka Korčule na neki način svjedoči i raširena pretpostavka da je mjesto podrijetla slavnoga svjetskog putnika Marka Pola (1254. – 1324.), poznatog po opisu putovanja po Kini i dugogodišnjeg boravka u toj zemlji. O tome svjedoče i neki zapisi, čak i obiteljska kuća, ali sve to potječe iz razdoblja nakon njegove smrti. Odavno se smatra da slavni mletački putnik i trgovac vjerojatno potječe s istočnih jadranskih obala, a na to da je s Korčule upućuje činjenica što je kao kapetan broda zarobljen pred tim gradom u pomorskoj bitci između Venecije i Genove 1295. godine. Naime, pretpostavlja se da kao bogat i cijenjen trgovac nije morao sudjelovati u tome sukobu i da je branio rodni grad.

U zatvoru u Genovi svoja je sjećanja ispričao sudrugu Rustichellu iz Pise koji ih je zabilježio i objavio u knjizi na provan-



Korčula i okolni otoci na zemljovidu

salskome jeziku *Le divisiment dou monde* (*Opis svijeta*), nazvanu i *Livre des merveilles du monde* (*Knjiga svjetskih čuda*). Danas je ta knjiga posvuda poznata po talijansko-me nazovu *Il milione* (*Milijun*) i treća je najprevođenija i najčitanija knjiga na svijetu, iza Biblije i Kurana. Naime, upravo se naziv milijun za brojku 1.000.000 povezuje s Markom Polom. Kada se vratio u Veneciju, pričao je priče o svojim doživljajima koji su smatrani megalomanskima i pretjeranima pa su kršteni kao *emilioni* (u značenju pretjerano) prema njegovu drugom imenu Emilio (puno mu je ime bilo Marco Emilio Polo). Od tog je naziva nastala posvuda raširena riječ milijun, broj koji je dotad bio poznat samo kao "tisuću tisuća".

Poznato je da je prezime Polo zapravo patronimik, u značenju današnjih prezimena Pavlović ili Pavelić, te da u Korčuli i danas postoji slično prezime – Depolo. Ljudi s takvim prezimenima često međusobno nisu obiteljski povezani. Postoji i tumačenje da to prezime potječe od ptice vodarice koja se u tome dijelu naše zemlje nazivala "pol", a grb obitelji Polo obuhvaća upravo četiri takve ptice.



Portret Marka Pola

Vela Luka je miran gradić na zapadnome kraju Korčule i sjedište istoimene općine te najveće otočno mjesto i drugo po veličini naselje na svim našim otocima

Navodno se i Marko potpisivao kao Pol umjesto talijaniziranom inačicom Polo. Zna se da je Marko Polo odrastao u Veneciji, no nema dokaza da se ondje i rodio, kao ni dokaza da se rodio na Korčuli. Stoga je priča o korčulanskoj podrijetlu samo legenda, ali turistički vrlo upotrebljiva i dobrodošla.

Korčula ima 15.484 stanovnika raspoređena u deset naselja (Blato, Čara, Korčula, Lumbarda, Potirna, Pupnat, Račišće, Smokvica, Vela Luka i Žrnovo) koji su administrativno organizirani u jedan grad i četiri općine. Glavne su gospodarske grane poljoprivreda i turizam, a ostalo je nešto i industrijske proizvodnje.

Nastanak i gospodarski razvoj Vele Luke

Vela Luka je miran mediteranski gradić na zapadnome kraju Korčule i sjedište istoimene općine, a po broju je stanovnika (4130) i najveće otočno mjesto. Uostalom, to je iza Malog Lošinja (5990) drugo po veličini naselje na svim našim otocima. Nalazi se u dnu 9,2 km dugog zaljeva



Pogled iz aviona na zapadni dio Korčule i Vela Luku

i jedno je od najboljih sidrišta na istočnoj obali Jadrana. U zaljevu je i nekoliko otočića, a najpoznatiji su Ošjak koji štiti unutrašnji dio luke i Proizd koji je zatvara na sjeverozapadnome kraju. Privlačne i netaknute uvale u dugome zaljevu i izvan njega privlače brojne inozemne i domaće turiste, posebno nautičare.

Valja reći da je Vela Luka najveće, ali i najmlađe naselje na Korčuli. Njezin je suvremeni razvitak počeo tek krajem 18. st. kada su počeli jačati trgovina i promet, što je potaknulo i veće naseljavanje stanovništva u zaseoke i poljske "stanove" te u velolučki zaljev, ponajprije u blizini postojećih kaštela i kapelice sv. Vicenca (sv. Vinka Fererskog) izgrađene 1589. Razvoj je naselja bio pojačan početkom 19. st., a 1831. u Veloj Luci bilo je stalno nastanjeno stotinjak obitelji. U to su doba na poticaj dubrovačkog biskupa Antuna Giuricea počele pripreme za gradnju veće crkve. Pomoć u gradnji pružila je i dvorska kancelarija iz Beča koja je za tu namjenu odobrila 4000 forinti. Gradnja je sadašnje župne crkve sv. Josipa započela 1846., a dovršena 1848. godine. Za to je bio osobito zaslužan velolučki kapelan don Petar Joković koji se sljedeće godine izborio i za formiranje samostalne župe. Daljnji je razvitak bio ubrzan, pa je pučka škola otvorena 1857. Proces je osamostaljenja okončan 1898. kada se Vela Luka izdvojila iz sastava susjednog Blata i formirala samostalnu političku općinu. Znatno je porastao i broj stanovnika kojih



Detalj Vele Luke i prostranog zaljeva (lijevo u pozadini bivša Tvornica sardina)

je 1857. bilo približno 1200, a 1900. čak 3555 stalno naseljenih. Zabilježeno je da ih je 1910. bilo 4334, dakle više nego danas, a 1921. čak 5026. Poslije je broj stanovnika oscilirao ovisno o gospodarskim prilikama, a uglavnom se kretao oko 4500.

U drugoj je polovini 19. st. gospodarstvo otoka, ali i cijele Dalmacije, uglavnom ovisilo o izvozu vina u ostale dijelove Austro-Ugarske, a znatno manje o ribarstvu, preradi ribe, trgovini i pomorstvu. Zapravo, bilo je to vrijeme pravog prosperiteta kada su se krčile šume i kada se vinova loza sadila u karakterističnim kamenim ogradama koje su ostavile trajan trag u krajoliku. Bilo je to doba napa-

da filoksere ili trsne uši (*Viteus vitifoliae Fitch.*) koja je potpuno poharala talijanske i francuske vinograde. Nestašica je znatno podignula cijenu vina, pa je njegova proizvodnja postala vrlo isplativa. Dobru je zaradu pratio i velik porast broja stanovnika u mnogoljudnim obiteljima.

Krajem 19. st. uočeni su i prvi veći pomaci na gospodarskome polju mahom težačke i ribarske Vele Luke. Na vinogradarskoj se konjunkturi razvila intenzivna trgovina pa je Vela Luka postala glavna uvoznizvozna luka poljoprivrednih dobara zapadnog dijela otoka. U mjestu se snažno razvijalo i ribarstvo. Obitelj Vučetić u tom je razdoblju prodavala usoljenu ribu po sjevernoj afričkoj obali, a utemeljena je i jedna od prvih dalmatinskih tvornica za preradu ribe. Krajem 19. st. otvoreni su pekarnica, mlinovi na parni pogon i tvornica špirita, a razvijao se i obrtnički sloj. U prvom desetljeću 20. st. otvorena je pilana i pokrenuta prerada konopa, a osnovana su i težačka zadruga te seoska blagajna. Kada je u Velu Luku doselila obitelj Markov iz Betine, započeo je i razvoj brodogradnje.

Vinogradarstva su se Francuske i Italije brzo oporavila zahvaljujući sadnji američke loze kao podloge, ali je filoksere u međuvremenu došla i u naše krajeve. Ipak, najviše je nevolja dalmatinskome i korčulanskome vinogradarstvu donijela vinska klauzula iz 1891., odnosno dozvola uvoza jeftinoga talijanskog vina na



Vela Luka na razglednici s kraja 19. st.



Jedna stara fotografija Vele Luke

austrougarsko tržište. Uslijedile su velike nevolje koje su bile pojačane Prvim svjetskim ratom i pojavom tzv. španjole odnosno španjolske gripe koja je između 1918. i 1920. uzrokovala smrt trećine stanovnika na zemlji – više od 500 milijuna ljudi. Zavladao je velika glad i počelo je masovno iseljavanje u prekomorske zemlje.

Od početka Domovinskog rata nestali su mnogi gospodarski sadržaji, a poseban je problem bio zatvaranje Tvornice sardina koja je zapošljavala žensku radnu snagu

S vremenom se vinogradarstvo oporavilo, a sadile su se i druge mediteranske kulture. Tridesetih godina 20. st. uslijedio je lagani oporavak mjesnoga gospodarstva koji je okrunjen osnivanjem uljarske zadruge 1939. i otvaranjem suvremenog pogona za preradu maslina. Drugi svjetski rat uglavnom je poništio sva dotadašnja gospodarska dostignuća, pa se nakon rata pristupilo obnovi i podizanju industrije. Na predratnim je temeljima 1948. podignuto brodogradilište Greben koje je poslije uspješno razvilo proizvodnju opreme za spašavanje, ali i ribarskih brodova i sportskih čamaca. Od 1956. napredovalo je i brodarstvo jer je osnovana Dalmatinska plovidba, koja se u početku zvala Obalna plovidba, a najsnažnije

je bilo ribarstvo koje se temeljilo na poslovanju Tvornice za preradu ribe *Jadranka* i ribarske zadruge *Proleter*. Razvila se i proizvodnja limene ambalaže, a 1973. počela je raditi i *Tvornica električnih uređaja*. U poljoprivredi je posebno jačalo maslinarstvo. Sedamdesete i osamdesete godine prošlog stoljeća

obilježio je i snažan turistički razvoj praćen gradnjom hotelskih i apartmanskih građevina. Od 1972. djeluje i Zavod za rehabilitaciju *Kalos* pa je turizam upotpunjen i lječilišnim sadržajima.

Od početka Domovinskog rata počelo je teško razdoblje za velolučko gospodarstvo. Pokrenuto je i zaključeno nekoliko stečajnih postupaka, a mnogi su postojeći sadržaji netragom nestali. Nakon privatizacije s radom su nastavile, ali često smanjenim kapacitetom, samo neke tvrtke koje su se bavile brodogradnjom, turizmom i trgovinom poput *Montmontaže-Greben* d.o.o., *HT Huma* d.d. i *Vele Luke*

– *trgovine* d.d. I dalje uspješno posluje *Kalos*, a u turizmu se u posljednjih nekoliko godina bilježi uočljiv napredak. Vela Luka bilo je jedno od uspješnijih malih turističkih odredišta s približno 400.000 noćenja, a sada ih ima samo 150.000. Velika su ograničenja slaba turistička infrastruktura i manjak turističkih sadržaja. U cijelosti su ugašene neke tradicionalne djelatnosti poput brodarstva i prerade ribe. Poseban je problem bio zatvaranje Tvornice sardina *Jadranka* koja je uglavnom zapošljavala žensku radnu snagu (1963. bilo je najviše – 435, a poslije se taj broj smanjivao zbog osuvremenjivanja proizvodnje).

Začetke se te tvornice može pratiti od 1889. kada je bečki industrijalac Carl Warchanek u lučkome predjelu Bobovišća kupio magazin za soljenje ribe. Proizvodnja je započela 1892., a poslije je proširena proizvodnjom konzervirane ribe. Proizvodi su se plasirali na tržište Austro-Ugarske Monarhije te izvozili u Italiju, zemlje Levanta i sredozemne afričke luke. Tvornica je radila i tijekom Prvoga svjetskog rata, a s radom je prestala tijekom talijanske aneksije. Tvornicu je potom otkupila *Industrijska banka* u Splitu i postala je dio novoga splitskog poduzeća *Sardina d.d.* Proizvodnja je 1929. obustavljena zbog stečaja, a 1931.



Pogled s rive na pogone bivše Tvornice sardina *Jadranka*



Riva u Veljoj Luci za najvećeg meteotsunamija 1978.



Barke tijekom povlačenja mora za najvećega zabilježenog meteotsunamija

gradilišta *Greben* i dugo je gotovo 200 m te prilagođeno ondašnjim najvećim trajektima. Naime, radilo se o vrlo prometnoj liniji na kojoj su bez obzira na opseg prometa morali ploviti veći trajekti, i to zbog otvorenog mora izloženog snažnom jugu u Korčulanskom i Lastovskom kanalu. Od nastanka terminala nikada nije bilo odgovarajućega prometnog rješenja pa su sva vozila, uključujući i teretna, prolazila zavojitom cestom pokraj brodogradilišta. Vjerojatno to u početku i nije bio poseban problem jer ni opseg prometa nije bio velik, ali su se s vremenom, posebno u ljetnim mjesecima, događale velike prometne gužve, a mnoga vozila nisu uspijevala ući u trajekt. Taj se problem pokušava riješiti sve većim trajektima za koje pristanište nije bilo pripremljeno, a problema je bilo i zbog kapaciteta parkirališta. Trajekti i katarani pristajali su uz postojeće pristanište, ali su time sužavali manevarski prostor potreban za okretanje drugih brodova. Stoga je sve više sazrijevala ideja o potrebi gradnje novoga trajektnog pristaništa, osobito jer se postojeći gat u uskoj luci i nije mogao produžavati. Stečaj je tvornice za preradu ribe otvorio nove mogućnosti jer obalni dio ispred prostranoga kompleksa pruža mogućnost gradnje novoga suvremenoga pomorsko-putničkog terminala.

Valja istaknuti da je glavnina opsega cestovnog prometa na Korčuli, uključujući i dio teretnog prijevoza, usmjerena prema trajektnome pristaništu u Veljoj Luci, iako je na istočnoj strani kopno puno

bliže i plovidba je trajektom znatno kraća – samo pola sata u odnosu na puna tri sata. Razlog je taj što se najveći dio prometa nastavlja prema sjeveru i sjeverozapadu, a put preko Pelješca vijugavom cestom vodi prema jugu sve do Stona, što znatno produljuje putovanje. Tome pogoduje i činjenica da za plovidbu trajektom otočani imaju velik popust i na prijevoz vozila i putnika. Budući da se prijevoz turista ne potiče (povratna karta za vozilo i četveročlanu obitelj često stoji toliko koliko drugdje košta kompletan sedmodnevni hotelski smještaj), turisti češće kao jeftiniju koriste istočnu otočnu vezu, no to znatno smanjuje broj dolazaka motoriziranih turista te otežava i onemogućuje turistički razvoj otoka.

Najveći je meteotsunami
zabilježen 1978. kada su
oscilacije morske razine iznosile
čak šest metara, pa su na
mnogim kućama i danas uočljive
oznake visine vode

Vela Luka ima jednu specifičnost koja je navodno karakteristična za sve jadranske zaljeve okrenute prema zapadu, ali je ovdje najizraženija i može znatno utjecati na pomorski i trajektni promet. To je pojava tzv. meteorološkog tsunamija (zvanog *šćiga*, a lokalno ga stanovništvo zbog intenziteta naziva i *poplimaj*). Riječ je o iznenadnome podizanju ili povlačenju mora prema pučini i potom njegovu

vraćanju prema obali te poplavlivanju obalnih kuća, a u tim se situacijama često oštećuju plovila i obala. Takva se pojava ponavlja u nekoliko navrata, a nerijetko se događa za lijepa i mirna vremena. Zapravo je riječ o velikim oscilacijama plime i oseke na relativno malim područjima. Najveći je meteotsunami zabilježen 21. lipnja 1978. kada su oscilacije morske razine iznosile čak šest metara, pa su na mnogim kućama i danas uočljive oznake postignute visine vode. Dogodilo se to, iako u manjoj mjeri, i u lipnju prošle godine kada se razina mora bila podigla za 1,5 m.

Najčešće se uzroci spomenute pojave povezuju s procesima u Zemljinoj unutrašnjosti ili u atmosferi. Čini se da je ta pojava potpuno razjašnjena u članku objavljenom 2010. u američkom časopisu *Journal of Geophysical Research* koji su napisali hrvatski znanstvenici Mirko Orlić, Miroslava Pasarić, Danijel Belušić i Ivica Janeković. Objasnili su to tzv. mezoskalnim atmosferskim poremećajem zasnovanim na četiri faze pojava u moru. Pojava započinje rezonantnim povezivanjem putujućega atmosferskog poremećaja s dugim valovima na otvorenome moru, potom se valovi pojačavaju pri ulasku u ljevskasti zaljev, nastavlja se refleksijom valova u dnu zaljeva i zaključuje rezonantnim pojačavanjem valova u zaljevu. Pritom raspršenje vala u Jadranu i njegova refleksija od hrvatske obale uzrokuju putovanje valova na talijansku stranu, gdje se također mogu uočiti znatne oscilacije.

Investitor u terminal i projektne značajke terminala

Nastanak Županijske lučke uprave Vela Luka

Kao što je mnogima poznato, u Hrvatskoj postoji šest državnih lučkih uprava (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik) i čak 22 županijske. Naime, neke primorske županije imaju samo po jednu županijsku lučku upravu (Šibensko-kninska, Zadarska i Splitsko-dalmatinska), a Senjsko-lička ima dvije (Senj i Novalja). Rekorder je Primorsko-goranska županija s čak osam lučkih uprava (Novi Vinodolski, Crikvenica, Bakar-Kraljevica-Kostrena, Opatija-Lovran-Mošćenička Draga, Krk, Cres, Mali Lošinj i Rab), a slijedi je Istarska s njih pet (Umag-Novigrad, Pula, Rabac, Rovinj i Poreč), dok Dubrovačko-neretvanska ima četiri (županijsku, Dubrovnik, Korčula i Vela Luka), Glavnina je tih županijskih lučkih uprava osnovana u godinama uoči 2000. godine. Neke se zovu samo lučke uprave, a neke županijske lučke uprave, ali svima je svrha upravljanje, gradnja i korištenje luka od županijskog i lokalnog značaja.

Razloge zbog kojih u nekim županijama jedna lučka uprava upravlja svim lukama na svome području, neovisno o tomu jesu li od županijskog ili lokalnog značaja, dok je istodobno na drugim područjima gotovo svaka malo veća luka samostalna, nismo uspjeli dokučiti. To očitno ovisi o stajalištima i opredjeljenjima županijskih i lokalnih vlasti, ali je činjenica da su županijske lučke uprave Dubrovačko-neretvanske županije zapravo i po datumu

formiranja najmlađe i da jedino u toj županiji postoje Lučka uprava Dubrovačko-neretvanske županije (osnovana 1997.) i Županijska lučka uprava Dubrovnik, pa je Dubrovnik jedini grad koji ima čak tri lučke uprave (jednu državnu i dvije županijske). Korčula je jedini otok koji ima čak dvije županijske lučke uprave, za razliku od nekih velikih otoka poput Brača i Hvara koji nemaju ni jednu.

Sve smo detalje o Županijskoj lučkoj upravi Vela Luka doznali od njezina ravnatelja Borisa Žuvele, dipl. oec., a dijelom smo se koristili i podacima s dobro uređivane internetske stranice.

Pomorsko-putnički terminal važan je za cijeli otok jer će omogućiti kvalitetnije trajektne i brodske veze, ali i prihvat većih brodova na kružnim putovanjima

Skupština Dubrovačko-neretvanske županije osnovala je Županijsku lučku upravu Vela Luka 19. travnja 2005., a s radom je počela 1. studenoga 2005. Luka je otvorena za javni promet županijskog i lokalnog značaja, a lučko se područje sastoji od obalnoga kopnenog dijela i pripadajućeg akvatorija.

Luka se sastoji od tri lučka bazena, od kojih prvi obuhvaća cijelo sadašnje područje izgrađene obale na jugu, istoku i sjeveru, drugi obuhvaća područje od brodogradilišta do završetka novog terminala, a treći uvalu Gradina udaljenu četiri nautičke milje od središta Vele Luke. Najveći je prvi, lučki s ukupnom površinom od 19,09 ha,

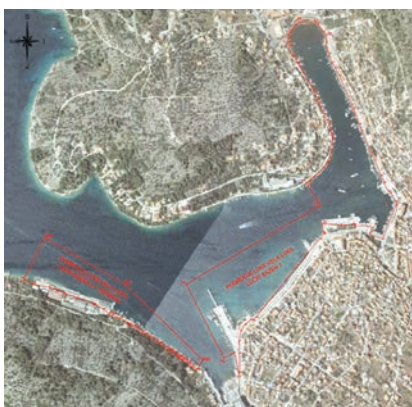
od čega je 17,52 ha površine pod morem, a dijeli se na operativni, komunalni i nautički dio obale te sidrište. Novi terminal odnosno drugi lučki bazen prostire se na površini od 6,06 ha, od čega je 5,43 ha površine pod morem, a operativni je dio obale dug 193 m.

Planom razvoja i uređenja lučkog područja obuhvaćeni su projekti od izravnog i neizravnog interesa za Lučku upravu. Izravni projekti rješavaju ili poboljšavaju ispunjavanje zakonskih obveza, a neizravni olakšavaju provođenje obveza, ali istodobno povećavaju razinu sigurnosti pomorskog prometa te uvjete života i rada stanovništva Vele Luke i cijelog otoka Korčule.

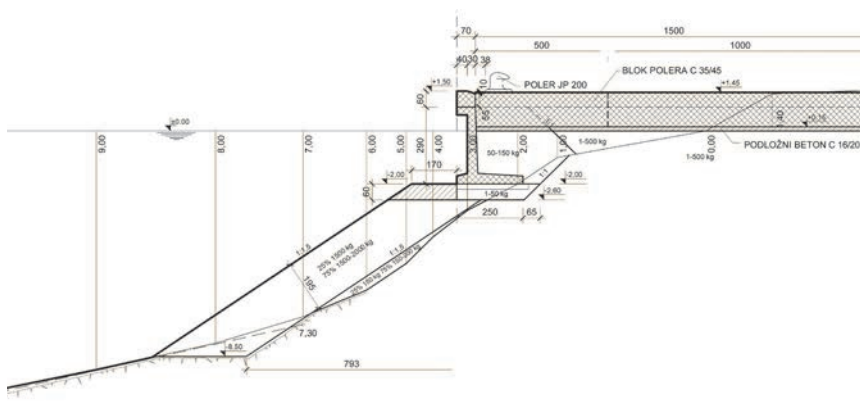
Projekti od izravnog interesa su pomorsko-putnički terminal i ribarska luka, a od neizravnog marina s valobranom, nova pomorska benzinska crpka, nova riva s parkiralištem, hidroaerodrom, sportska lučica, rekonstrukcije riva u predjelima Kale i Vranac te stare rive, ali i razvoj mjesnoga pomorskog prijevoza, gradnja privezišta u uvalama Gradina i Triporte te komunalni vezovi. Sve to stoji u Planu razvoja lučkog područja koji je Lučka uprava donijela u ožujku 2012., a koji je poslužio za usvajanje izmjena i dopuna općinskog Plana prostornog uređenja. Planirani je razvoj potaknut obnovom dijela obale (Obala 3) koji je bio srušen u nevremenu 2006. tijekom meteorološkog tsunamija.

Izrada projektne dokumentacije

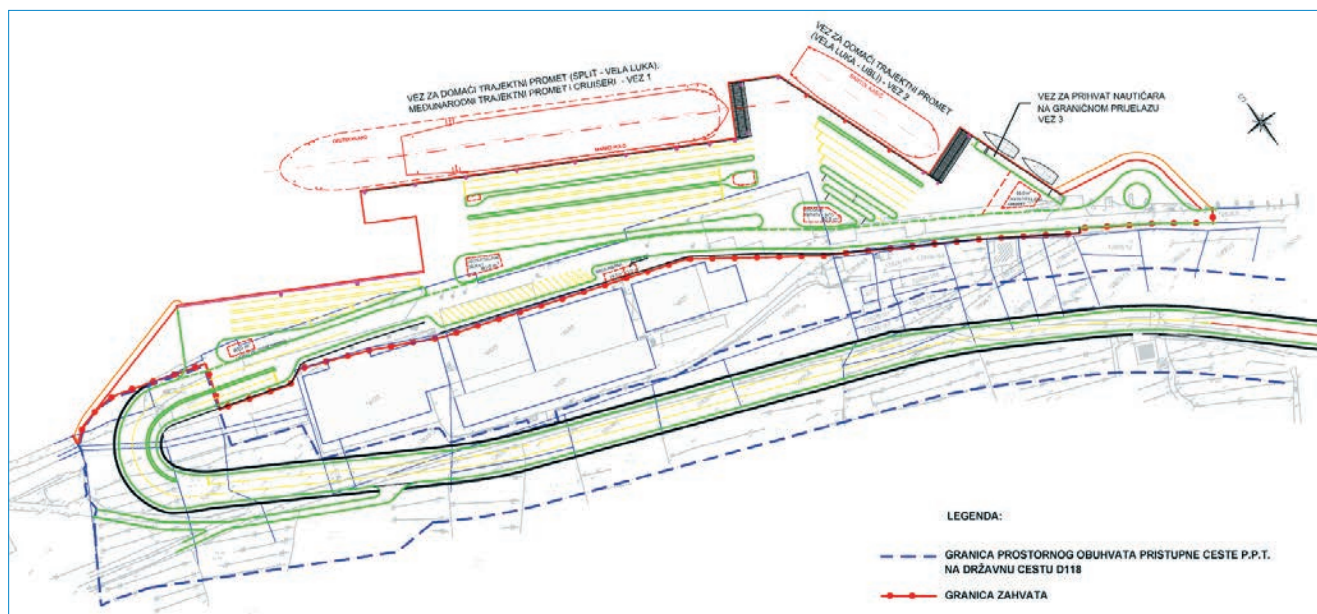
Novi je pomorsko-putnički terminal važan za cijeli otok jer će omogućiti uspostavljanje kvalitetnijih trajektnih i brod-



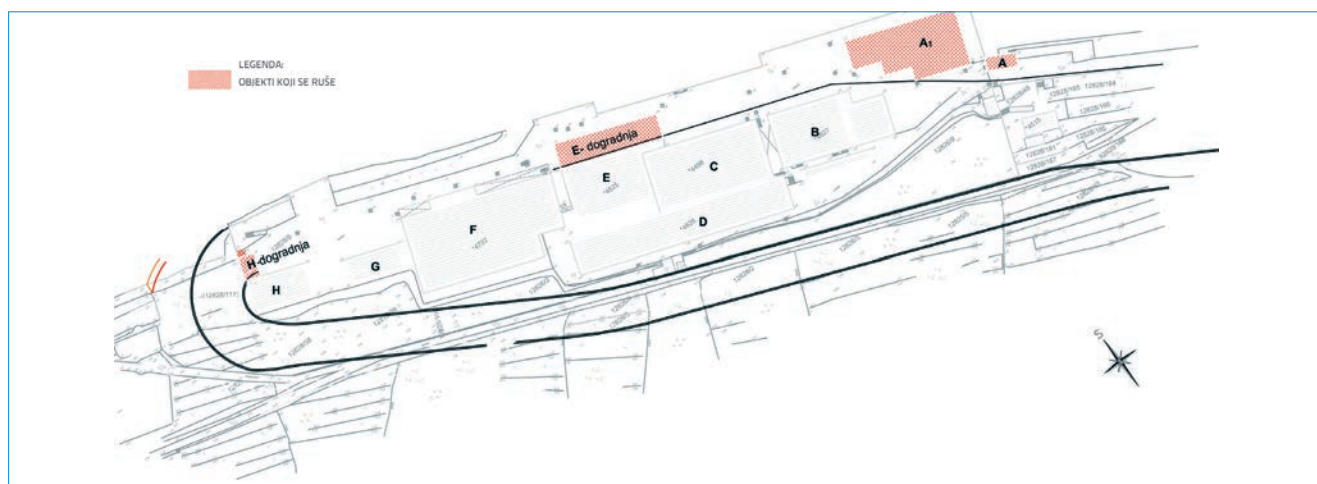
Prikaz lučkih bazena u Veloj Luci



Tipičan presjek obale novog terminala



Prikaz novoga pomorsko-putničkog terminala s vezovima



Prikaz građevina određenih za rušenje

skih veza, ali i prihvat većih brodova na kružnim putovanjima. Predviđena su tri veza za trajekte od približno 100, 120 i 160 m, zgrada putničkog terminala i stajanka za 240 vozila u čekanju. Ugovor sa splitskom projektantskom tvrtkom *Obala* d.o.o. za izradu projektne dokumentacije sklopljen je sredinom 2006., a idejni je projekt obale i novog terminala izrađen 2007. Projektanti su bili Ivica Galasso, dipl. ing. građ., i Robert Baković, dipl. ing. građ.

Pri izradi idejnog projekta studijski su razmatrane postojeća lokacija pristaništa te prostor ispred bivše tvornice sardina, a pozornost je bila usmjerena i

na prostorne potencijale morskog i kopnenog dijela, maritimne značajke te prometna cestovna i pješačka rješenja te rješenja prometa u mirovanju, ali i na povezivanje s postojećom cestovnom infrastrukturom. Dakako da se razmatrala i cijena građevinskih radova na pomorske i kopnene dijelove.

Sve se temeljilo na razvitku pomorskog prometa do 2020., a za mjerodavna su plovila u domaćemu i međunarodnome trajektnom prijevozu predviđeni trajekti tipa *Marko Polo* (duljina 128 m, kapacitet 1000 putnika i 270 automobila), a za lokalnu liniju Vela Luka – Uble trajekt *Bartol Kašić* (duljina 65 m, kapacitet 500 putnika

i 54 automobila). Za brzobrodске su linije uzeta u obzir plovila duljine do 50 m poput *Adriane* (duljina 40 m, kapacitet 356 putnika) i *Dubravke* (duljina 42 m, kapacitet 306 putnika). Kao znatno povoljnija odabrana je lokacija ispred bivše tvornice *Jadranka*.

Projektna je dokumentacija predviđela dvije faze izgradnje, s time da su u prvom trebali biti uređeni obala u duljini od 470 m i dva trajektna veza maksimalne duljine 70 i 148 m. Predviđena je ukupna duljina obalne trase od 426,8 m, od čega je približno 130 m u pokosu, a zaobalna površina iznosi 17.070 m². U drugoj je fazi predviđena gradnja još jednog veza

za kruzere do 175 m dužine s operativnom obalom od 21.320 m² i 100 m zidane obale sa zaobalnom površinom od 7200 m² za ribarske potrebe. Dubine se kreću od 5, 8 i 10 m, a uz već spominjane tipove brodova u promet su uključeni i *Petar Hektorović* (duljina 92 m, kapacitet 1080 putnika i 120 vozila) i kruger tipa *Deutschland* (duljina 175 m, 302 kabine za 502 putnika te 280 zaposlenika).

Ukupna je cijena svih radova prve faze 47,5 milijuna kuna, a druge 9,3 milijuna, pa ukupni troškovi izgradnje iznose 56,8 milijuna kuna bez PDV-a. Tomu valja pridodati troškove gradnje pristupne ceste koji su potpuno izdvojeni iz tog projekta. Investitor tog projekta su *Hrvatske ceste*. Lokacijska je dozvola izdana početkom 2009., a u svibnju 2010. izdana je potvrda glavnog projekta koja je produžena u svibnju 2012. U lipnju 2010. Vlada je preko ondašnjega Ministarstva mora, prometa i infrastrukture osigurala šest milijuna kuna i deponirala ih HBOR-u za financiranje obale u Veloj Luci. Vlada je u svibnju 2013. osigurala dodatna četiri milijuna i tako su stvoreni uvjeti za početak gradnje novoga pomorsko-putničkog terminala. Uslijedio je izbor izvođača radova i nadzorne službe, što se zbog žalbi oduljilo. Budući da je bilo osigurano samo 10 milijuna kuna, pristupilo se gradnji I. faze I. etape, u kojoj je predviđena gradnja 100 m nove operativne obale i 60 m pokosa. Bilo je planirano da radovi budu izvedeni u 210 radnih dana, ali su zbog problema u isporuci kamenog materijala produženi za još godinu.

U travnju 2015. ministar je pomorstva, prometa i infrastrukture Siniša Hajdaš Dončić potpisao ugovor o sufinanciranju gradnje novoga trajektnog terminala u Veljoj Luci, s time da će u 2015. Vlada dodatno uložiti tri milijuna kuna, a kroz HBOR će biti uloženo još 5,6 milijuna kuna. Valja reći da je u projektну dokumentaciju Županijska lučka uprava dosad uložila tri milijuna kuna. U državnom se proračunu za 2015. i projekcijama za 2016. i 2017. u gradnju, sanaciju i rekonstrukciju građevina u lukama od županijskog i lokalnog značaja te modernizaciju, obnovu i gradnju ribarske infrastrukture planira uložiti 23 milijuna kuna.



Tlocrt nove marine pokraj sadašnjega trajektnog terminala

U travnju 2015. potpisan je ugovor o sufinanciranju novoga trajektnog terminala, s time da će u 2015. Vlada dodatno uložiti neka financijska sredstva

Ostali planovi Lučke uprave

Na javni poziv Ministarstva pristiglo je 27 prijedloga u ukupnoj vrijednosti od 75,5 milijuna kuna. Bodovanjem je odabrano 12 projekata, a ključni su kriteriji bili unapređenje kvalitete javnoga pomorskog prijevoza u povezivanju otoka s kopnom i otoka međusobno, ali i stvaranje boljih životnih uvjeta i poticanje gospodarskog razvoja te otklanjanje nedostatka na postojećoj infrastrukturi.

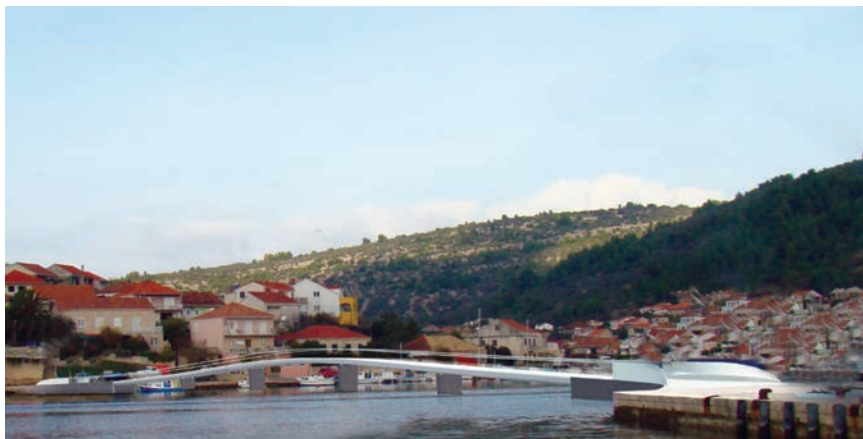
Sve smo to doznali u razgovoru s ravnateljem Borisom Žvelom, a ujedno nam je rečeno da se zasad ne zna sudbina građevina bivše tvornice *Jadranka* jer su nepoznati planovi vlasnika odnosno *Hrvatske poštanske banke*. Na početku je radova uklonjen manji dio građevina bivše tvornice koji je bio izgrađen na pomorske dobro.

U nastavku smo s agilnim ravnateljem razgovarali i o drugim projektima Županijske lučke uprave. Spomenuta je i gradnja marine s valobranom vrijedne

60 milijuna kuna koja se treba graditi istočno od sadašnjega trajektnog pristaništa. Za tu je investiciju u siječnju 2014. izdana lokacijska dozvola, ali nikako da stigne suglasnost za odobrenje koncesije koja je nužna za raspisivanje natječaja.

U razgovoru je spomenuto i pristanište hidroaviona koje je upravo završeno i u koje su uložena dva milijuna kuna. I za taj je projekt bilo nužno raspisati natječaj za koncesiju, ali i uvrstiti ga u postojeći prostorni plan te reorganizirati putnički prijevoz na sadašnjemu trajektnom pristaništu. Također je letove trebalo uskladiti s voznim redovima trajekta, katamarana i autobusa. Tako je Vela Luka dobila novu i vrlo brzu prometnu vezu s kopnom, a predstavnici njemačke tvrtke *European Coastal Airlines* upravo od te linije očekuju znatnu dobit. To je omogućilo i otvaranje sedam novih radnih mjesta, a poznato je da se danas u Hrvatskoj, osobito na otocima, teško zapošljavaju novi radnici.

Među brojnim planovima Županijske lučke uprave Vela Luka svakako treba istaknuti i pješački čelični most dug 110 m koji bi premostio dvije obale zaljeva otprilike na poziciji hotela *Posejdon*. Varijante je rješenja lokacije i izgleda mosta već izradio *Trames d.o.o.* iz Dubrovnika. U planu je i izgradnja već spo-



Prikaz planiranoga pješačkog mosta

menutog privezišta u Gradini, gdje bi se također gradio jedan manji most između otočića Sv. Ivan i kopna jer bi ispod mosta dolazila svježja morska voda pa bi se spriječilo dalje onečišćavanje uvale. Razrađuje se i obnova obale u Kalama i Vrancu, ali i proširenje glavne rive.

Obilazak gradilišta i ostali podaci

Obilazak smo gradilišta pomorsko-putničkog terminala igrom slučaja započeli u Splitu jer smo tamo razgovarali s predstavnicima nadzora koji obavlja tvrtka *Kozina projekti* d.o.o. iz Trilja. Naime, stručnjaci te tvrtke istodobno nadziru radove na vanjskim vezovima splitske Gradske luke. Razgovarali smo s glavnim nadzornim inženjerom Petrom Šimičićem, dipl. ing. građ., i nadzornim inženjerom na geotehničkim radovima Tončijem Glavinicom, mag. ing. aedif., iz tvrtke *Interkonzalting* d.o.o. iz Zagreba,

koja s tvrtkom *Kozina projekti* surađuje u nadzoru. Od njih smo dobili osnovne informacije o korčulanskoj gradilištu uz napomenu da smo mnogo toga već napisali. Naši su sugovornici izjavili kako su radovi na tome gradilištu dugo stajali i kako su tek sada u punome jeku. Nije zanemariva ni povezanost Splita i njegova šireg područja s gradilištem u Veloj Luci. Naime, most za Čiovo gradi *Viadukt* d.d., koji je glavni izvođač novoga trajektnog pristaništa u Veloj Luci, pa se na gradilištu čiovskeg mosta izrađuju armiranobetonski elementi i za korčulansko gradilište.

Domaćin i organizator našeg obilaska gradilišta bio je voditelj gradilišta *Viadukta* Toni Turić, dipl. ing. građ., ali zbog kiše i nevremena nismo mogli razgledati radove. Taj je iskusni mladi inženjer dosad radio na brojnim gradilištima poput brze ceste Solin – Split, graničnog prijelaza Klek i kanalizacije u Mokošici, a od

ožujka 2015. voditelj je gradilišta u Veloj Luci. Na toj je funkciji zamijenio Miru Ravlića, dipl. ing. građ., koji sada vodi radove na gradilištu već spomenutog mosta kopno – otok Čiovo. Na gradilištu u Veloj Luci najuočljivija je velika napuštena zgrada u kojoj je nekada bila tvornica za preradu ribe. Vidljivi su i tragovi devastacije i pustošenja, što i ne čudi kada se zna da je tvornica odavno napuštena. Voditelj gradilišta rekao nam je da se upravo izvodi prva faza, točnije prva etapa projekta izgradnje novog terminala koji obuhvaća 480 m dugu zidanu obalu i uređenje zaobalne površine na površini od 18.000 m². Grade se dva veza – jedan u duljini od 70 m za lokalnu trajektnu međuotočnu vezu s Lastovom i drugi koji će biti u uporabi za svakodnevnu trajektnu vezu Korčule sa Splitom i za međunarodnu trajektnu liniju te brodove na kružnome putovanju. Trenutačno na gradilištu radi dvadesetak radnika, a među njima su i dva ronioaca koji prate izvođenje podmorskih radova. Radovi se izvode na dubini od približno osam metara.

Izvođenje je napredovalo prema planu sve do ljeta kada je zbog obnove koncepcije prestala isporuka kamena iz kamezoloma tvrtke *Konstruktor-Hotina* d.o.o. iz Blata. Zbog ograničenih resursa i problema povezanih s nevremenom, pomorski su radovi kasnili, pa je rok završetka I. faze projekta pomaknut za kraj 2015. Završeno je postavljenje predgotovljenih armiranobetonskih elemenata L oblika (49 komada dugih dva metra) koji uglavnom služe za reguliranje na-



Rušenje građevina izgrađenih na pomorskom dobru



Početak podmorskih iskopa



Doprema kamena za ugradnju morskim putem



Predgotovljeni L elementi pripremljeni za ugradnju

sipa budućega manipulativnog platoa, a za to služe i slojevi obrambenog nasipa u pokosu. Predgotovljene je L elemente u Veloj Luci proizvodio *Konstruktor-Vranac d.o.o.* Montaža se armiranobetonских elemenata koji se proizvode na gradilištu čiovskog mosta očekivala tijekom studenoga, a riječ je o ukupno 121 B elementu (koji su dio gravitacijskih stupova) dimenzija 4 x 2 x 1,4 m koji uskoro trebaju biti prevezeni u Velu Luku i montirani na gradilištu. Naime, vertikalnu konstrukciju rampe i platoa veza 1 čine bušeni piloti, a horizontalnu roštilj od greda i olakšanih ploča. Slično je i s vezom 2, osim istočnog kraja i rampe te veza 3. gdje se grade gravitacijski masivni stupovi.

Okončanjem prve faze bit će završena izgradnja nove obale duljine 100 m i obale u pokosu u duljini 65 m kao dio platoa putničkog terminala (kapaciteta 40 vozila) na kojem će se vozila ukravat u trajekt. Tada se planira izgradnja dvaju polera za

privez brodova sa sidrenim blokovima, ali i dijela ispusta oborinske kanalizacije. U tijeku su i pripreme za projektiranje prave ribarske luke, i to malo zapadnije od terminala, a za što je nadležno Ministarstvo poljoprivrede. Tijekom radova ribarski su brodovi privezani uz negdašnju tvornicu sardina. To je tradicionalno mjesto na kojemu se privezuju i zasada ne smetaju redovitom izvođenju radova, ali će morati biti preseljeni kada gradilište bude prošireno.

Ribarski se brodovi privezuju uz negdašnju tvornicu sardina i zasada ne smetaju izvođenju radova, ali će se morati preseliti kada gradilište bude prošireno

Igrom smo slučaja zbog obveza ravnatelja Županijske lučke uprave u nadležnome ministarstvu morali pričekati nje-

gov povratak. To nam je omogućilo da gradilište novoga putničkog terminala snimimo iz različitih mjesta u Veljoj Luci. Zbog velikog nevremena to nam je bilo onemogućeno tijekom obilaska. Ujedno je to bila prigoda da snimimo i jedan od prvih pristanaka hidroaviona na novopostavljenome pontonu pokraj sadašnjega trajektnog pristaništa.

Poslije smo telefonom razgovarali s Jeroslavom Šegedinom, dipl. ing. građ., glavnim inženjerom Poslovne jedinice Split pri *Hrvatskim cestama*, na gradilištu priključne ceste D118 koju je gradila zajednica ponuditelja koju čine *Strabag* i *PZC Split*. Radovi su počeli 2. prosinca 2014., a završeni 2. rujna 2015., no cesta još nije bila puštena u promet zbog nekih problema u projektnoj dokumentaciji vezanih uz opremanje trafostanice. Novu je priključnu cestu projektirala tvrtka *Geoproming d.o.o.* iz Metkovića, a glavni je projektant bio Mirko Šaravanja, dipl. ing. građ.



B elementi koji se proizvode na gradilištu čiovskog mosta



Podzemna morska voda u iskopu



Zid koji od mora štiti nasuti materijal



Kamenomet koji štiti terminal i prilaznu cestu

Riječ je o spoju na državnu cestu D118 ukupne duljine 1,51 km koja se sastoji od dva dijela. Dio ceste vodi do novog terminala, a drugi u duljini od 300 m prema središtu mjesta i postojećemu trajektnom pristaništu. Cesta ima standardnu širinu od sedam metara i dva prometna traka, s time da su zbog razvrstavanja na ulazu u terminal tri traka. Cijelom su duljinom izgrađeni obostrani nogostupi, a postavljena je i rasvjeta. Radovi su iznosili približno 17,5 milijuna kuna bez PDV-a. U cestu je ugrađena sva komunalna infrastruktura i priključci, ali i zatvoreni sustav oborinske odvodnje s velikim upojnim bunarima. Građena je iznad terena, pa je trebalo izgraditi potporne zidove u koje je ugrađeno približno 2500 m³. Na cesti su naknadno na zahtjev lokalne zajednice izgrađena neobična rubna stubišta. Naime, novom je prometnicom presječen poljski put do maslinika, a pristupne rampe nisu mogle biti naknadno izvedene jer je cesta već bila izgrađena i trasirana.

Obećali smo ravnatelju Borisu Žuveli da ćemo kontaktirati direktoricu *HPB-nekretnina* d.o.o. mr. sc. Petru Škevin, dipl. ing. arh., kako bi se informirali o budućnosti preostalih sadržaja negdašnje tvornice. Uostalom, dio bi tih sadržaja bio najpogodniji za pristanišnu zgradu, a možda i za neke druge turističke sadržaje. Od nje smo doznali da je upravo objavljen oglas za prodaju nekretnina u vlasništvu *Hrvatske poštanske banke* koje se ne koriste za poslovanje. Zapravo su objavili postupak prikupljanja neobvezujućih ponuda za ukupno 16 nekretnina i dvije jahte, a ponude s cijenom i dinamikom plaćanja valja poslati do 15. siječnja 2016. Riječ je o tri hotela u Jablancu, Medveji i Zagrebu, poslovnim zgradama u Varaždinu i Bjelovaru, ali je najviše, čak šest, industrijskih napuštenih pogona te klaonica i hladnjača. Prodaju se i neka zemljišta za gospodarsku namjenu te zgrada s apartmanima, jedna stambena zgrada i jedan stan.

Za bivšu je tvornicu za preradu ribe *Jadranka* u Veloj Luci navedena lokacija i površina zemljišta (8276 m²) te neto površina zgrada (4700 m²), čak i oznaka energetskog certifikata (E). Ljubazna nam direktorica Škevin nije mogla ništa reći o budućoj sudbini bivše tvornice jer će to odrediti njezin kupac.

Umjesto zaključka

Za svaki je otok pomorsko-putnički terminal jedan od najvažnijih javnih i prometnih sadržaja te uvjet opstanka i gospodarskog razvoja. Kada se novi terminal namijenjen ponajprije trajektnome prijevozu gradi na jednom od najnaseljenijih, ali i od matičnog kopna najudaljenijih otoka, tada zaista nema dvojbe oko njegove iznimne važnosti. Novi će terminal, kada jednom bude završen, značiti zaista puno za sve Korčulane, ali i njihove goste. Svakako će puno značiti i za Velu Luku da bi mogla biti konkurentnija i prepo-



Pristajanje jednog od prvih hidroaviona u Veloj Luci



Detalj prilazne ceste



Pogoni bivše tvornice *Jadranka*

znatljivija na turističkome tržištu. Vela Luka mogla bi svoju turističku budućnost graditi na daljnjem razvoju zdravstvenog turizma i bogatoj kulturnoj baštini, ali

njezini su najveći aduti prirodne ljepote i povoljna klima. Gradnjom novoga trajektnog pristaništa i nove marine Vela Luka moći će privući još više posjetitelja

i možda biti prepoznata i na hrvatskome i na europskome tržištu kao pravo mediteransko odredište koje nudi miran i sadržajan odmor.