

ČETRDESETA OBLJETNICA ZAVRŠETKA GRADNJE KRČKOGA MOSTA

# Ukinuta naplata mostarine na Krčkome mostu

PRIPREMILA:  
Anđela Bogdan

Ljeto i ovogodišnja turistička sezona počeli su uz besplatan prolazak vozila preko Krčkoga mosta, na čijem je ulazu naplata službeno prestala 15. lipnja 2020., a tom je prigodom potpisan novi ugovor za izvođenje radova sanacije betonskih površina i kolničke ploče mosta

## Povezivanje otoka Krka s kopnom

Prije četrdeset godina, 19. srpnja 1980., sagrađen je i za promet otvoren most između kopna i otoka Krka. Izgradnjom te stabilne i brze veze otoka Krka s kopnom ostvaren je tisućljetni san stanovnika jednoga od naših najvećih otoka. Bio je to vrlo važan datum za povijest mostogradnje jer je bio dosegnut svjetski rekord u rasponu nosivoga armiranobe-

tonskog luka. Građevina premošćuje dva morskana kanala: Tihi kanal i Burni kanal. Ukupna duljina mosta je 1309,50 m, ne računajući upornjake. Prijelaz s kopna na otok Krk ostvaren je dvama uzastopnim mostovima: prvim između kopna i otočića Svetog Marka i drugim između Svetog Marka i otoka Krka. Luk prvoga mosta raspona je 390 metara, čime je za 85 metara premašen raspon do tada najvećega armiranobetonskog luka na svijetu,

onoga na mostu Gladesville preko rijeke Parramatte, u blizini australskoga grada Sydneya. Drugi most s rasponom luka od 244 metra također je pripadao lučnim betonskim mostovima najvećih raspona. Ta složena građevina je prilikom puštanja u promet i godinama nakon toga nosila naziv Titov most, a danas je to jednostavno Krčki most, iako se radi o dva mosta i oba pripadaju lučnim betonskim mostovima najvećih raspona luka.

Ideja o povezivanju otoka Krka s kopnom pojavila se nakon Prvoga svjetskog rata, potkraj 1918., no tek četrdesetak godina poslije počele su ozbiljnije aktivnosti usmjerene na njezinu provedbu. U studiji koja je izrađena 1964. obrađena su tri prijedloga: tunel ispod mora, betonski gredni most s betonskim stupovima preko otoka Svetog



Krčki most snimljen iz zraka (Foto: Danijel Glavašević)



Završetak gradnje Krčkog mosta ulazi u povijest mostogradnje jer je tada bio dosegnut svjetski rekord u rasponu nosivoga armiranobetonskog luka

Marka i čelični gredni most na betonskim stupovima između otoka Krka i Jadranova. Razmotrena su razna idejna rješenja te je 1971. prihvaćen projekt *Industrijskog projektnog zavoda*. Položena je trasa i počeli su pripremni radovi, no došlo je do prekida u izvedbi. Natječaj je ponovljen 1975. Od više ponuđenih varijanti, koje se može svrstati u četiri skupine (višeće konstrukcije, ovješeni sustavi, gredni sustavi i lučni sustavi), prihvaćena je ona koju je ponudio projektni biro *Mostogradnja* iz Beograda, dok je za izvođenje radova odabrana poslovna udruga koju su činili *Mostogradnja* (glavni rasponski sklop) i *GP Hidroelektra* (temeljenje i kolnička konstrukcija). Radovi na gradnji mosta počeli su u srpnju 1976. i trajali do srpnja 1980. Za izvedbu tako zahtjevnoga objekta trebalo je okupiti najvrsnije izvođače svih razina i specijalnosti. Mnoge su se tvrtke iskazale u gradnji mosta, a istaknuli su se i brojni pojedinci. Za projektno rješenje zaslužan je Ilija Stojadinović, projektant ne samo toga nego i mnogih drugih poznatih mostova, a taj impozantan projekt vješto je realizirao dr. Stanko Šram. Prilikom gradnje nije bio prihvaćen projektantov prijedlog da se površina konstrukcije premaže zaštitnim sredstvom. Kao razlog naveden je nedostatak novca, što je tada bila istina, ali se pritom nije vodilo računa o tome da bi se uloženi novac poslije višestruko isplatio. To se ponajprije odnosi na brigu o održavanju mosta. Na mostu je u proteklih 40 godina bilo i većih i manjih sanacijskih intervencija, o čemu su pisani i objavljeni brojni stručni članci i prilozi u *Građevinaru*. Uskoro će

početi novi radovi na održavanju mosta, koji su ugovoreni 15. lipnja 2020. Novi radovi na održavanju mosta Krk odnose se na sanaciju betonskih površina i kolničke ploče mosta Krk. Ukupna vrijednost radova iznosi 44,6 milijuna kuna, a podijeljeni su u četiri faze i izvodit će se tijekom sljedeće dvije godine. Ugovor o sanaciji betonskih površina i kolničke ploče mosta s predstavnicima *Autoceste Rijeka – Zagreb* (ARZ) potpisala je zajednica ponuditelja koju čine tvrtke *Sitolor*, *Spegra* i *Geotehnika*, dok je Ugovor o stručnom nadzoru i kontroli kvalitete radova, vrijedan nešto više od milijun kuna, potpisan s *Institutom IGH*. Uz obnovu Krčkoga mosta planira se i izgradnja čvorišta Trinajstići na riječkoj obilaznici, a za što se očekuje raspisivanje natječaja.

### Prestanak naplate mostarine

Istoga je dana svečano obilježen i dugoočekivani prestanak naplate mostarine na Krčkome mostu. Mostarina je trebala biti ukinuta kada se troškovi izgradnje otplate. Troškovi su otplaćeni 1990. godine, ali mostarina nije ukinuta. To je s vremenom počelo izazivati velike nelagode pa i sukobe naročito između žitelja otoka i *Hrvatskih cesta* koje su tada upravljale mostom. Rezultat toga bilo je oslobađanje plaćanja mostarine za otočane. Mostarina se plaćala samo s kopnene strane prema Krku. Paradoksalno, umjesto ukidanja, od 7. lipnja 2012. godine, mostarina je poskupila za 15% te je iznosila 35 do 138 kuna.

Krčki most je bio jedini most u Republici Hrvatskoj na kojem se naplaćivala mostarina iako je dobit od naplate već višestruko isplatila sredstva uložena u njegovu gradnju. Krčki most je dio državne ceste D102. Do rujna 2007. godine most je bio pod ingerencijom tvrtke *Hrvatske autoceste* d.o.o., a od tada je pod koncesijom tvrtke *Autocesta Rijeka-Zagreb* d.d.

Na temelju Odluke Vlade o pokretanju postupka za prestanak koncesije dane društvu *Autocesta Rijeka – Zagreb* i pripajanju društva *Autocesta Rijeka – Zagreb* (ARZ) *Hrvatskim autocestama* (HAC) stekli su se uvjeti za ukidanje koncesije koju je ARZ imao za autoceste i most Krk, a time i za prestanak naplate mostarine na Krčkome mostu. Koncesiju ARZ-u za gradnju i gospodarenje autocestom Rijeka – Zagreb za dionice autoceste od Zagreba do Rijeke (od čvorišta Lučko do čvorišta Orehovica) Vlada je 1997., odnosno kada je to društvo osnovano, dala na rok od 28 godina. Poslije je koncesija proširena i na autocestu A7 Rupa – Rijeka, dionice pristupnih državnih cesta i Krčki most te je koncesija produljena na 32 godine i 11 mjeseci. S obzirom na to da od 2001. najvećim dijelom mreže autocesta u Hrvatskoj upravljaju dva trgovačka društva u vlasništvu RH, a investicije u izgradnju autocesta koje su provela ta dva društva financirane su većim dijelom komercijalnim zajmovima te zajmovima međunarodnih financijskih institucija uz državno jamstvo te su se nagomilala velika dugovanja, Vlada je 2017. pokrenula reformski projekt financijskoga i poslovnoga restrukturiranja u sektoru cesta, čiji je dio i spomenuto pripajanje.

Ljeto i ovogodišnja turistička sezona počeli su uz besplatan prolazak vozila preko Krčkoga mosta. Naplatne rampe do daljnega su podignute i promet teče bez zaustavljanja. Vozila u smjeru Krka prometnom regulacijom usmjeravaju se u dva prometna traka, dok vozila u smjeru kopna prometuju kao i do sada, odnosno jednim prometnim trakom. Horizontalna i vertikalna signalizacija prilagođena je i informira korisnike o novome režimu besplatnoga korištenja Krčkoga mosta. Ukidanje mostarine bit će i velik iskorak za turizam kao i za sve one koji žive na otoku Krku ili dolaze na njega.