

Stručno predavanje o mostu Pelješac u okviru projekta *Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom*

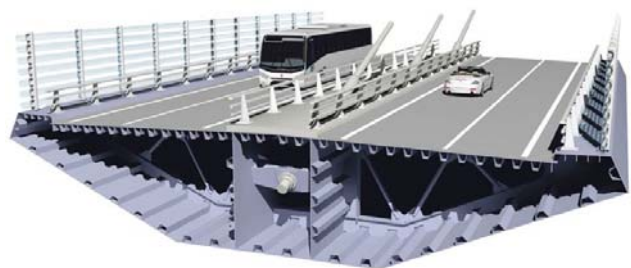
Stručno predavanje o jednoj od najaktualnijih tema u našoj zemlji i najvećih izazova građevinske struke – izgradnji mosta Pelješac glavne građevine projekta *Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom*, održali su voditelj projekta **Davor Trlaja, dipl. ing. građ.** i **prof. dr. sc. Vladimir Skendrović, dipl. ing. građ.**, član projektnog tima i konzultant za ugovore. Predavanje su održali 23. studenog 2017. godine studentima II. godine diplomskog sveučilišnog studija, u okviru kolegija Upravljanje projektima.

Projekt cestovne povezanosti s južnom Dalmacijom, koji predviđa tri glavne faze: prva je Pelješki most u duljini od 2,4 kilometra; druga su pristupne ceste na Pelješcu Duboka (D8) - Zaradeže (D414) u duljini od 12,04 kilometra i treća je obilaznica Stona Zaradeže (D414) - Donta Doli (D8) - Prapatno (D414), te izgradnja obilaznice Prapatno (D414) - Donta Doli (D8) u duljini od 18,09 kilometara, ocijenjen je kao najbolje rješenje (između 8 razmatranih varijanti) za prometno povezivanje teritorija Hrvatske.



O tehničkim karakteristikama mosta, projektom rješenju i tehnologiji izvođenja radova govorio je voditelj projekta Davor Trlaja, dipl. ing. građ. Istaknuo je nekoliko izazova koji su se javili tijekom faze projektiranja mosta – činjenicu da se most nalazi u vrlo osjetljivom ekološkom području Malostonskog zaljeva pod okriljem Nature 2000, da se nalazi u zoni visoke seizmičnosti, da lokaciju izgradnje mosta obilježavaju jaki, ali kratkotrajni vjetrovi, te da su na lokaciji mosta izuzetno loši geološki uvjeti i loše temeljno tlo koje zahtijeva izvedbu dubokih temelja na pobijanim – bušenim čeličnim pilotima.

Prikazao je rješenje rasponske konstrukcije koju čini čelična sandučasta konstrukcija koja će se sastavljati na kopnu i baržama morem dovoziti na određenu lokaciju mosta, podizati dizalicama i zavarivati na izgrađeni dio mosta. Segmenti su dužine 12 metara i širine 23 metra. U središnjem dijelu, most je ovješeno na pilone kosim zategama. U zaštitnoj cijevi zatega, promjera do 25 cm, bit će ugrađeno od 55 do 109 čeličnih strukova žica.



Izvor: <https://www.jutarnji.hr> (arhiv Marjan Pipenbaher)

Naglasio je da su, zbog velikog problema s vjetrom, provedena posebna ispitivanja aerodinamičke stabilnosti mosta u fazi uporabe u zračnom tunelu laboratorija FORCE Technology u Danskoj. Detaljnije je govorio o temeljenju mosta i naglasio da je obveza izvođača prije početka izvođenja radova provesti istražne radove i pomoću istražnih bušotina utvrditi točnu dubinu temeljnog tla.

O upravljanju ovakvim složenim i zahtjevnim projektom govorio je prof. dr. sc. Vladimir Skendrović. Njegovo predavanje obuhvatilo je dvije teme – projekt restrukturiranja Hrvatskih cesta d. o. o. i upravljanje projektom *Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom*. Pojasnio je da je do potrebe za restrukturiranjem Hrvatskih cesta d.o.o. došlo na inicijativu Svjetske banke (IBRD), koja je dala financijsku potporu Vladi Republike Hrvatske u otplati zajmova za gradnju autocesta putem garancije, uz uvjet modernizacije i restrukturiranje cestovnog sektora.



Projektni dio organizacijske strukture HC

KATEGORIJE PROJEKATA

KATEGORIJA	OKREBNIVANJE KATEGORIJE	PROJEKCIJSKA VRIJEDNOST	VRIJETA PROJEKTA
Struktura	Odjela Viteza JZB		
Kapitalna	Odjela Uprave HC	50 mil. HRK	
Sistemska	Diveljni sektor	20 mil. HRK	- izvođenje i održavanje - nove tehnologije
Jednostavna	Područna jedinica	20 mil. HRK	- jednostavne gradnje i rekonstrukcije - osnovne održavanje - redovna održavanje

KATEGORIJE VODITELJA PROJEKATA

KATEGORIJA VODITELJA	VODI PROJEKT	BROJ PROJEKATA	IPMA CERTIFIKAT	PROJEKTI TIM
1. Kategorija	Sustavna ili Kapitalna	1	B	kompletan*
2. Kategorija	Sistemska	1-2	B	po potrebi
3. Kategorija	Jednostavna	više projekata	C	po potrebi

* može uključivati i vanjske konzultante po agenciji o djelu

Upoznao je studente s pristupom upravljanju projektom. Za upravljanje projektom formirana su dva tima - projektni tim i potporni tim. Projektni tim čini 14 osoba: voditelj projekta, pomoćnik voditelja projekta, voditelji dionica 1 do 4, voditelj nabave, voditelj vidljivosti, konzultanti za EU financiranje i stručnjaci za ugovor. Potporni tim čine imenovane osobe za tehničko područje, javnu nabavu, ekonomsko područje i pravnu podršku projektu. Potporni tim čini 12 osoba. Istaknuo je da se projekt ugovara prema FIDIC modelu Crvena knjiga.

Potrebna dokumentacija, procedure i edukacija

Vodič za upravljanje projektima cestovne infrastrukture	Predstavljanje Vodiča će biti na konferenciji HDC Via Vita u Opatiji 27.11.2017.
Opći tehnički uvjeti za radove na cestama	Projektni zadatak u izradi
Standardi redovitog i pojačanog održavanja	Projektni zadatak pripremljen
Popis i opis radova redovitog održavanja	Dovršeno
Tehnička klasifikacije cesta	Odobreno odlukom Ministra (ožujak 2017.)
Bespapirni sustav upravljanja dokumentacijom	Projektni zadatak u izradi
Sustav upravljanja cestovnom imovinom	Projektni zadatak pripremljen
PRIMAVERA sustav planiranja i obraduna	Uvodi se poboljšana verzija
Edukacija	Održani seminari (KČ)



Za izvođače radova raspisan je ograničeni postupak nabave u dva stupnja, s definiranim kriterijima odabira koji čine cijena (70 %), rok dovršetka radova (5 %) i rok jamstva za kvalitetu (25 %). Na natječaj se javilo 12 ponuditelja. Nakon razmatranja zahtjeva za sudjelovanje, 8 ponuditelja pozvano je da dostave ponude za izgradnju mosta, od kojih su 3 i dostavili ponude. U tijeku je analiza ponuda i izbor izvođača. Predavanje je zaključeno pojašnjenjima i odgovorima na pitanja studenata i nastavnika te predstavljanjem *Vodiča za upravljanje projektima cestovne infrastrukture* autora Vladimira Skendrovića, koji će biti predstavljen na ovogodišnjem savjetovanju Hrvatskog društva za ceste – Via Vita.

Pripremila:
izv. prof. dr. sc. Zlata Dolaček-Alduk