

ČELNIK ZAVODA ZA PROSTORNO PLANIRANJE I ZAŠTITU ČOVJEKOVA OKOLIŠA PGŽ-a,

# Kako razvijati državnu Luku Rijeka ako se državne ceste 403 i 404 grade dvadeset godina

Maštamo o proširenju luke na Krk, o gradnji još jednog mosta, o njegovom povezivanju željezničkom prugom... **Po meni treba podržavati velike razvojne projekte ali naglasak treba biti na realnijem području razvoja - malom i srednjem poduzetništvu, inovativnim tehnologijama, razvoju Rijeke kao »centra znanja i izvrsnosti«**

Edi **PRODAN**  
Snimio Ivica **TOMIĆ**

Jedan od dugovječnijih ljudi na gospodarsko-političkoj sceni Rijeke bez izuzetka je prof. dr. sc. Mladen Črnjar. Konkretno, na veliku pozornicu radio aktivnih Riječana stupio je 1970. dolaskom u tada moćni Autopromet i relativno brzo na poziciju šefa prometnog ureda. Črnjaru su bile samo 23 godine, a posao je nakon diplome na riječkom Ekonomskom fakultetu dobio odmah u Autoprometu. Iz današnje perspektive gdje se prije ostari no dobije posao, a još rjeđe dobiva povjerenje postavljanjem na neku od odgovornih funkcija, to djeluje u najmanju raju nestvarno. A još nestvarnije djeluje podatak da je Črnjar s 31 godinom postao direktorom Autotroleja, jedne od najznačajnijih komunalnih tvrtki općine Rijeka. »Trolej« je tada zapošljavao više od tisuću radnika. Nakon tog iskustva u navedenim gospodarskim subjektima, 1984. Črnjar postaje predsjednikom Općinskog komiteta za urbanizam, izgradnju, katastar i komunalno-stambene poslove općine Rijeka. Od tog je razdoblja na različitim funkcijama. Sudjelovao je u razvoju Primorsko-goranske županije, a od siječnja 1994. čelnik je Zavoda za prostorno planiranje i zaštitu čovjekova okoliša Primorsko-goranske županije. Uostalom, kad netko na javnoj sceni aktivno provede skoro pola stoljeća, kako ga doživjeti ako ne kao jednog od zanimljivih čimbenika koji su za to vrijeme definirali Rijeku i njezinu regiju.

– Je, bliži mi se mirovina. Ono što je i meni zanimljivo kad se osvrnem unazad, činjenica je da sam sudjelovao u mnogim povijesnim procesima i događajima, ali i u velikoj raznovrsnosti poslova koje sam obavljao. Znao, ja sam edukacijom bio na dvije, neki bi rekli suprotstavljene, strane. Završio sam 1964. godine Tehničku školu nakon koje sam upisao Ekonomski fakultet. Na njemu sam 1996. godine i doktorirao da bih danas bio profesor u trajnom zvanju i predavač sam na više fakulteta. U meni se čitav radni vijek mijesala teh-

nička i društvena komponenta obrazovanja.

## Autopromet, Autotrans, Autotrolej

Prvi ste posao dobili vrlo rano i to u tvrtki koja je zapravo objedinjavala obje vaše struke.

– Da, moglo bi se i tako reći. Kad sam došao u Autopromet to je bila firma nad firmama. Vodio ju je uostalom jedan od značajnijih ljudi novije riječke povijesti, dr. Ivan Brnelić – gospodarstvenik, političar i diplomat. Posao smo razgranali širom Europe, a vozači su bili vrlo iskusni kako u obavljanju svog posla tako i u snalaženju na putovima Europe. Ako hoćete kuriozitet iz tog mog života onda mogu reći da sam u to vrijeme zbog toga što sam bio neposredni rukovodilac vozačima i ja završio kvalifikaciju i dobio C kategoriju vozača bez obzira što sam imao završen Ekonomski fakultet.

Moram ipak priznati da mi je pomalo neobičan podatak da ste sa samo 31 godinom došli na čelo Autotroleja. To je naprosto bila jako odgovorna, na neki način i politički determinirana funkcija.

– Slažem se s vama, no moram istaknuti da kad sam ja te 1978. došao na čelo Autotroleja, to baš i nije bila neka sretna okolnost. Firma je bila u velikim problemima, rascjepkana u nekoliko OUR-a, s nejasnim fokusom kakva želi biti u budućnosti. Sigurno je, da je mojem odabiru prethodila »karakteristika« koju sam donio iz Autoprometa i Autotransa, ali i to što su

neki od istaknutih gospodarstvenika na neki način bježali od ovog zatajka.

Kako to mislite? Pa zar nije u tvrtkama poput »Troleja« bilo najjednostavnije raditi. Novca nije moglo »prifaliti«, uvijek bi stizao iz općinske kase, jedne od najmoćnijih u tadašnjoj Jugoslaviji?

– Imate krivu percepciju. Autotrolej je krajem sedamdesetih godina prošlog stoljeća bio u velikim problemima: stari vojni park, loša organi-

**Nezadovoljan sam što se brojni planovi i projekti nisu realizirali često zbog objektivnih, političkih i gospodarskih neprilika, ali često i zbog nedosljednosti odnosno nedovoljne političke volje vladajućih struktura**

zacijska struktura, nepostojeći plan razvoja, nedostatak vozača, zahtjevi građana veći od mogućnosti firme i još mnogo toga negativnog.

## Ne karijera, već izazov

Pa zbog čega ste ga onda prihvatili. Djelovao vam je kao nezaobilazna postaja u građenju gospodarsko-političke karijere ili vam je pak bio čisto privredni izazov, mogućnost da u njemu iskažete sve ono za što ste se školovali, pa već i profesionalno uvelike oblikovali?

– Ma ne karijera, već izazov. Autotrolej je istina bio u problemima no ja sam bio uvjeren da ga mogu postaviti na noge, učiniti od njega uspješnu firmu. Moja je najvažnija premisa da su objektivni, znanstveno utemeljeni plan i analiza razvoja okosnica stabilnosti i sigurnosti firme. Sagledavanje sadašnjosti i planiranje su jedini mogući put u stabilnu budućnost. Znao sam da u Autotroleju mogu potaknuti novi razvoj, ali za to su mi bila potrebna radikalna rješenja koja u tadašnjem političkom trenutku baš i nisu bila popularna.

Na što to konkretno mislite. Niste valjda mislili ukidati samoupravljanje?

– Ne baš toliko radikalno, ali izložio sam plan ozdravljenja firme ukidanjem OUR-a.

## Poprilično hrabro, bilo je to tada zadiranje u same temelje privrednog sustava!

– Da, i naišlo je na mnogo, mnogo protivnika. Mnogi su bili protiv toga, jer je upravo u to vrijeme bio politički trenutak provođenja Zakona o udruženom radu koji je u sebi imao »politički diktat« formiranja organizacije udruženog rada svugdje tamo gdje su postojale i minimalne tehničke cjeline nepromišljajući često o rentabilnosti cijele firme odnosno Autotroleja.

## Tko je bio protiv vašeg plana?

– Pa velika većina ljudi koji su obnašali političke funkcije. Oni koji su poznavali mehanizme privrede bili su susretljiviji tako da su moj »eksperiment« na kraju i omogućili. Kad sam povezao Autotrolej u jedinstvenu cjelinu, sve je krenulo u pozitivnom smjeru. Značajno sam pomladio kadar, uveli smo praksu da tvrtke kupuju svojim radnicima mjesečne karte, reorganizirali i modernizirali održavanje vozila. Ukratko s timom stručnih ljudi planirali smo i osmišljavali budućnost gradskog prijevoza u Rijeci. Zamijenili smo dotrajale autobuse koji su se neprestano kvarili s markama M.A.N. i Mercedes koje su dominirale Europom.

## Koliko vam je trebalo da uredite Autotrolej?

– Ne dugo, nekoliko godina. Početkom osamdesetih smo već bili uzorna firma koja je mogla odgovoriti svemu – od stupnjevanog radnog vremena koje je bilo po-

trebno kako bi se do radnih mjesta prevezli deseci tisuća radnika, pa sve do autobusa koje smo nabavili za obavljanje turističkih poslova.

## Trebalo je obaviti zadatak

Reorganizirali ste firmu i počeli uživali u plodovima rada, kad ono stiže poziv! Poznato je naime da ste se sredinom osamdesetih našli na čelu odjela koji je unutar Općine Rijeka presudno utjecao na stambeno-komunalnu djelatnost. Zašto ste prihvatili novi posao?

– A tko te pita! Šalim se, trebalo je obaviti zadatak za bolji i brži razvoj Rijeke. Bio sam zadovoljan početnim rezultatima u Autotroleju, no poziv, a može se reći i nalog koji je stigao da preuzmem resor stambeno-komunalne djelatnosti i planiranje prostora u Rijeci nije bio ništa manje izazovan. Uostalom na neki se način poklapao s mojim pogledom na poslovanje koje sam primijenio i u Autotroleju – upravljanje naizgled raznovrstnim poslovanjem, disperziranim obavezama iz jednog centra. Pri tome treba istaći da sam prije obavljanja tog posla imao određena iskustva jer sam se dugo vremena volonterski bavio stambeno-komunalnom problematikom na dužnosti predsjednika – volontera u SIZ-u uz stambeno-komunalnu djelatnost.

Bilo je tu i mnogo trvenja tih godina. Žestoko se nagazilo na bespravnu izgradnju, pa parola »imaš kuću, vrati stan«,... i na kraju krajeva nije li bilo pomalo opasno, megalomanski okupiti tolike djelatnosti pod jednu kapu, nije li to usporavalo rad, birokratiziralo ga do krajnjih granica?

– Ne nije, baš suprotno. Tih godina rukovodstvo Rijeke u suradnji s riječkim gospodarstvenicima konstatalo je činjenicu da stambeno-komunalna djelatnost stagnira i da je treba unaprijediti. Transformiran je Zavod za izgradnju Rijeke i većina tih ljudi i službi uključena je u Upravni odjel Općine Rijeka. U to vrijeme razvojna »lokomotiva« bili su: Luka, 3. Maj, Brodokomerc, Brodomaterijal,... koji su tražili porcedu ostalog nove prostora za razvoj i izgradnju stambenih naselja. Tada su snažnom inicijativom pokojnog Josi-

pa Štefana, direktora Luke te ostalih političkih i gospodarskih rukovodioca pokrenuti »novo« Krnjevo i naselje Čikovići s tisućama novih stanova. To je bilo vrijeme velikog gospodarskog razvoja Rijeke ali i velike autonomije Rijeke u komunalno-stambenoj djelatnosti pa smo koncentracijom naprijed navedenih službi mogli postići i zapažen rezultat.

## Pioniri legalizacije

Slažem se, ali tih se godina unatoč brzini i kako kažete djelatnoj izgradnji počela osjećati i nestašica stanova. Nije bila rijetkost da pojedini mladi radnici, parovi s djecom čekaju na stan po desetak i više godina.

– Bili smo uspješni, ali pojavila se velika ekonomska kriza, nestašica svega i svačega, brojne su firme bile pod stečajem tako da je sve teže bilo osigurati razvoj stambeno-komunalne djelatnosti. Bio je tu i određeni stav radnika, čekanje na stan koji će već netko dati, a mi smo počeli provoditi koncept davanja uređenog građevinskog zemljišta za izgradnju obiteljskih kuća po vrlo povoljnim uvjetima.

## Što je bilo s bespravnom gradnjom u to vrijeme?

– Bilo je i toga, ali uvijek iz određene nemoći, ne iz

**Kad sam povezao Autotrolej u jedinstvenu cjelinu, sve je krenulo u pozitivnom smjeru**

bahatosti. Bilo je naprosto tvrtki i radnika koji nisu imali velike izgleda da ikad dođu do stana. Oni su, pomajući jedni drugima, polako gradili svoj dom. Nerijetko na nekom »poljoprivrednom zemljištu«, bez potrebnih »papira«. I upravo zbog sagledavanja tog u osnovi socijalnog problema, bio sam žestoki protivnik rušenja takvih objekata. Kad je došla naredba sa višeg nivoa, u Rijeku se spustio nemali broj inspektora. Mi smo učinili sve što je bilo u našoj moći, da se takvi objekti ne ruše. Uspjeli smo, bili smo tada pioniri nečeg što danas poznajemo kao »legalizaciju«, ako me sjećanje ne vara bilo je sto-

## Kantrida

Silne su spekulacije po pitanju izgradnje novog sportskog kompleksa Kantrida. Kako se čini, zapelo je ne na stadionu nego na dozvolama za izgradnju trgovačko-hotelskih objekata. Što je po vašem mišljenju opravdano, održivo gospodarenje tim prostorom?

– Apsolutno se slažem s željom investitora da se porred stadiona grade i još neki sadržaji na tom prostoru! Pa zar bismo trebali ustrajati na tome da se izgradi samo stadion pa da imamo još jednog gubitaka poput vebnih sportskih dvorana koje u Splitu i Zadru zjape prazne?! Ne, dozvolom za izgradnju pratećih objekata stadion Kantrida će imati zajamčeno održavanje i osiguravati odigravanje vrhunskih utakmica. Uostalom i prateći će objekti biti oplemenjivanje tog postora i njegovo dovođenje u zonu održivog razvoja. Nema vam napretka bez da se nešto žrtvuje, treba samo biti oprezan da žrtva ne bude preskupa i besmislena.

**SVJEDOK ZLATNIH GODINA GRADA NA RJEČINI ODLAZI U MIROVINU**

**Ponosan sam što sam kroz cijeli radni vijek nastojao usavršavati se i dati doprinose razvoju stambeno-komunalne djelatnosti i prostornog planiranja u Županiji - Mladen ČRNJAR**

tinu objekta koji su se trebali rušiti, a srušeno ih je bilo samo nekoliko.

#### **Pameću izbjegli razaranja**

**I onda opet novo poglavlje, nestao je socijalizam, a došao je rat.**

– Točno, ponosan sam da je Rijeka pametnim pregovaranjem izbjegla razaranja te da su njezini ljudi bili ključni u očuvanju dijela domovine kao i njezinog oslobođenja. Ponosam sam na taj dio naše povijesti jer sam kao potpredsjednik Izvršnog vijeća Rijeka sudjelovao u pozadinskim akcijama i opskrbljivanju prve linije fronte. Nakon završetka rata država se reorganizirala i for-

mirala županije, a ja sam jedan od prvih djelatnika koji je po nalogu prešao u Primorsko-goransku županiju, 1993. Pored ostalog trebao sam osigurati adekvatan prostor za razvoj Županije što je učinjeno rekonstrukcijom prelijepo zgrade u Adamićevoj 10 gdje se i danas nalazi njezino rukovodstvo.

#### **Paralelno s time kreće i vaš značajni angažman na području znanosti.**

– Da, pobornik sam cjelovitog obrazovanja tako da sam 1996. godine na Ekonomskom fakultetu i doktorirao. Moj vam je fokus bila ekološka ekonomija. Kasnije je to postalo popularno kroz kovanicu »održivi razvoj«. Meni su u fokusu zani-

manja bili naši, primorski problemi. Konkretno, fokus mi je bio na osmišljavanju budućnosti prostora. Tako smo prije rušenja Koksare u Bakru za tadašnjeg vrlo zanimljivog premijera Valentića pripremili smo program revitalizacije Bakarskog zaljeva koji nažalost i nakon tri decenije nije realiziran.

#### **No niste li vi kao dugogodišnji ravnatelj Zavoda za prostorno uređenje Primorsko-goranske županije u središnjem takvog stanja jedna od ključnih osoba? Jeste li zadovoljni učinjenim na području gospodarenja prostorom? Koliko ste i vi odgovorni za loše stanje u prostoru?**

– Ne treba nitko bježati

od svoje odgovornosti, ali moramo znati da su inženjere lokalne regionalne samouprave – županije relativno male. Što mi možemo učiniti na razvoju državne Luke Rijeka ako se dvije državne spojne ceste 403 i 404 grade duže od dvadeset godina? Često maštamo o proširenju luke na Krk, o gradnji još jednog mosta, o povezivanju Krka sa željezničkom prugom, a premalo razmišljamo o tome da danas u globalnom gospodarstvu multinacionalne kompanije diktiraju pravce kretanja roba i usluga odnosno cjelokupni razvoj. Prema meni treba podržavati ove velike razvojne projekte, ali naglasak treba

## **Grobnik**

**Vaše se ime vezuje i uz Automotodrom Grobnik. I tu je kroz vrijeme bilo mnogo priča, objeda, nagađanja?**

– Znam, i do mene su dolazile različite priče, nerealna i često zlonamjerna očekivanja. Mnogi kritičari koji se nikada nisu nigdje dokazali ni kao sportski djelatnici, a posebno ne kao gospodarstvenici često su kroz medije plasirali neistine, gluposti bilo zbog neznanja ili zbog nekih drugih razloga. Da, mogli smo do sada i bolje poslovati, mogli smo bolje razviti Automotodrom ali za to je trebala jedna šira podrška. Razgovor koji smo imali s obitelji Ecclestone mogao je dovesti ponovno svjetsku manifestaciju Moto GP odnosno Suberbike, ali je u objekte trebalo investirati više od 20 milijuna eura. Nismo ta sredstva mogli osigurati jer država nije pronašla svoj interes. Zato smo se orijentirali na vlastite snage, reorganizirali smo sportsko društvo koje broji oko 200 sportaša, formirali vlastito poduzeće i inzistiramo na ekonomskom poslovanju, a ne na neobjektivnim političkim željama. Ipak moje je mišljenje da velike svjetske sportske manifestacije mogu donijeti i državi i regiji značajne direktne ili indirektno koristi.

dati na realnije područje razvoja – a to bi moglo biti malo i srednje poduzetništvo, inovativne tehnologije, razvoj Rijeke kao »centra znanja i izvrsnosti«. Vodim doktorski studij o održivom razvoju u kojeg su uključeni i mnogi profesori iz drugih sveučilišta i sa zadovoljstvom mogu reći da dolaze studenti na ovaj studij iz cijele Hrvatske pa i iz regije. Sporazumom s Arhitektonskim fakultetom iz Zagreba, Fakultetom za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu i Zavodom za prostorno uređenje Primorsko-goranske županije razvijamo suradnju i teoretska znanja neposredno primjenjujemo u praksi.

#### **Odlazite dakle u mirovinu? Što ćete raditi, mirovat ćete ili ćete i dalje biti aktivni, primjerice u znanosti?**

– Ne, nisam tip koji će u potpunosti mirovati. Nastavit ću sa znanstvenim radom i edukacijom studenata, razvijati ću doktorski studij za koji smatram da je kao obrazovanje za budućnost vrlo poželjan, pomagat ću savjetom svojim kolegama u Županiji i JLS ako to budu tražili i jače ću se angažirati u području automoto sporta u našoj regiji. Vjerujem, da ću ipak imati i dovoljno vremena za opuštanje i uzgoju maslina na Krku.

#### **Gospodarstvo i znanost**

**Mnogo se priča o nasljedniku, tko je on, hoće li moći nastaviti trend razvoja Zavoda? Rekli ste da je na razini Županije donjeta Odluka o imenovanju.**

– Da, župan Zlatko Komadina je nakon javnog natječaja izabrao Adama Butigana, kandidata iz strukture Zavoda za prostorno uređenje Primorsko-goranske županije i čeka se pozitivna potvrda od strane ministra. Izabran je čovjek koji je radio u Gradu Rijeci na pripremi zemljišta, a duže od osam godina radi u Zavodu i vrlo uspješno razvija informatičku službu. Značajan doprinos dao je i

razvoju digitalizacije i povezivanja Ministarstva, Županije i Zavoda u segmentu prostornog uređenja, 50-tak mu je godina i pri kraju je doktorata iz područja informatičke djelatnosti i prostornog uređenja na Sveučilištu u Rijeci. K tome, po struci je dipl. ing. geodetizacije. Jako mi je drago da je župan Komadina prihvatio naše prijedloge i time još jednom potvrdio da za svoje suradnike bira u pravilu stručne i provjerene osobe. Siguran sam da će Butigan kao što sam to i ja činio tražiti izvrsnost u radu, da će željeti biti među najboljima i da će biti na ponos osnivaču.

#### **Na kraju kao bi ocijenili svoj radni vijek, što je bilo dobro, a što biste mijenjali u svome radu?**

– Budući da sam na kraju svog formalnog radnog vijeka, ponosan sam da sam imao priliku u proteklih četrdesetak godina rada sudjelovati u razvoju Grada Rijeke i Županije. Ponosan sam što sam kroz cijeli radni vijek nastojao usavršavati se i dati doprinose razvoju stambeno-komunalne djelatnosti i prostornog planiranja u Županiji. Sudjelujući u znanosti želio sam povezati gospodarstvo sa znanstvenim spoznajama, a sve navedeno ne bih mogao ostvariti da nisam imao puno razumijevanje svoje obitelji, posebno supruge. U svom radu uvijek sam volio raditi s mladima i s ponosom ističem, da je nekoliko mojih suradnika doktoriralo ili će doktorirati na raznim sveučilištima. Razvio sam dobre odnose s rukovodstvom Županije, a županu Zlatku Komadini, s kojim sam petnaestak godina surađivao, moram zahvaliti na podršci koju mi je dao za razvoj brojnih inovativnih razvojnih projekata. Jasno, nije baš sve bilo idealno. Nezadovoljan sam što se brojni planovi i projekti nisu realizirali često zbog objektivnih, političkih i gospodarskih neprilika, ali često i zbog nedosljednosti odnosno nedovoljne političke volje vladajućih struktura.