

AMBICIOZNI MEGAPROJEKT AKTUALNA VLADA U OVOM MANDATU PL

# Krčani protiv projekta od 5 milijardi eura

Načelnik Općine Omišalj Tomo Sparožić deciderano ističe da su svi predstavnici krčkih općina i gradova protiv planova industrijalizacije otoka te najavljuje opciju raspisivanja referenduma

**Darko PAJIĆ**

**RIJEKA** ▶ Izgraditi nizin-sku prugu u roku od desetak godina i realizirati investiciju vrijednu oko 5 milijardi eura svakako je najvažniji investicijski i infrastrukturni projekt nove hrvatske Vlade, koja je jasno dala do znanja kako prometnu budućnost Hrvatske umnogome temelji na razvoju riječkog prometnog pravca. Riječ je o dosad najstrožijem investicijskom projektu koji nadilazi sva slična hrvatska postignuća, pa tako i ona u cestogradnji.

Nizinska pruga po svom opsegu veća je i od autoceste Zagreb-Split i Zagreb-Rijeka, između ostalog i zato što nije riječ samo o pruzi, već i o nizu drugih velikih investicija, koje se moraju dogoditi ako se pruga realizira. Između ostalog to je novi Krčki most preko kojeg neće ići samo cesta, nego i željeznica, definiranje novog velikog kontejnerskog terminala na Krku, kao i razvoj pratećih gospodarskih zona i centara kao što je Cargo Centar Zagreb. Na kraju svega dolaze i procjene o otvaranju nekoliko desetaka tisuća radnih mjesta kako na izgradnji i korištenju pruge, tako i kroz posredne koristi u razvoju industrijskih i logističkih zona i prateće industrije.

Nova hrvatska Vlada bi u

ovom mandatu trebala zacrtati prugu kao neminovnost u budućnosti, pa se slikovito može reći da bi Zoran Milanović morao napraviti ono o čemu je Jadranka Kosor samo govorila. U tome će svakako važnu ulogu imati i novi ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Zlatko Komadina, koji naglašava kako Hrvatska mora valorizirati svoj strateški položaj i činjenicu da je sjeverni Jadran najdublje uvučeno more u tkivu Europe.

## Strateški položaj

- Taj položaj dijele i talijanske i slovenske luke na sjevernom Jadranu, gdje pro-

## PRIPREMA

**Vjerojatno cijeli mandat proteći će u pripremi projekta, pa bi bilo optimistično očekivati početak izgradnje za tri do četiri godine**

metni pravac u cjelini nije dovoljno iskorišten u kontekstu sve većeg rasta prometa roba s Dalekog istoka. Najkraća veza između zemalja kao što su Kina, Japan i Indija i Europe jest upravo Rijeka, koja ima i najveću dubinu mora, pa je to šansa za

razvoj ne samo protoka roba, već i za povećano investiranje, za zapošljavanje operativne, otvaranje novih radnih mjesta u pratećim djelatnostima, itd. Sve to multiplicira ekonomski efekt, jer ćemo imati i povećane mogućnosti ulaganja u poslovnim zonama ili preko izvoza roba i energenata na tim pravcima, naglašava Komadina dodajući kako postojeća pruga ne može servisirati više od milijun TEU-a u riječkoj luci.

- Nizinsku prugu, novi Krčki most i kontejnerski terminal na Krku treba promatrati kao jedinstven projekt, koji se mora u vremenu poklopiti sa izgradnjom lučkih terminala i rastom tereta. To je veoma složen i zahtjevan projekt, koji se teško može financirati isključivo sredstvima EU-a, pa stoga treba paralelno razmotriti model koncesioniranja, vidjeti interese kapitala Europe ili Kine, a logika je da se financiranje može prihvatiti onaj tko može osigurati tokove roba na tom pravcu, te tako opravdati investiciju, naglašava Komadina, koji ističe kako će vjerojatno cijeli aktualni mandat proteći u pripremi projekta, natječaja o dodjeli koncesije, ishodovanja dozvola i modela financiranja, što znači da bi bilo optimistično očekivati početak izgradnje za tri do četiri godine.

Krčke vlasti uvjerenе su da se takvi planovi neće ostvari-

ti, iako je studijom Pomorskog fakulteta u Rijeci određeno da je potencijalno najbolja lokacija na Kvarneru za kontejnerski terminal uvala Blatna te poluotok Tenka Punta na području Omišlja. Međutim, načelnik Općine Omišalj Tomo Sparožić deciderano ističe da su svi predstavnici krčkih općina i gradova protiv planova industrijalizacije otoka, te otvoreno najavljuje opciju raspisivanja referenduma u Omišlju ukoliko se nastavi protivno volji građana gurati ideja o industrijalizaciji otoka.

## Neosnovana priča

- To je jedna neosnovana priča, bez argumenata i kvalitetne pripreme. Prvo je trebala biti napravljena gospodarska studija u kojoj bi se vidjeli efekti takvih investicija, a tu studiju obećao je izraditi i bivši župan, a sadašnji novi ministar Zlatko Komadina. Argumentima nas moraju uvjeriti da je nešto opravdano, a njih nema. Mi na Krku imamo više od sto godina tradicije turizma i danas se možemo pohvaliti udjelom u turizmu od 31 posto u Primorsko-goranskoj županiji, odnosno udjelom od 7 posto u RH. Ne može netko sad naprasno, pa bio to Mladen Črnjar ili Jure Radić, nacrtati ovdje terminal, most i sve ostalo, kao da ovdje ništa ne postoji. Nitko nije elaborirao i



Preko novog Krčkog mosta trebala bi ići i željeznica



Na području općine Omišalj planira se i novi veliki kontejnerski terminal

R. BRMALJ

S. JEZINA

**KRITIKE**

Na priču o nizinskoj pruzi najviše pritužbi ima i iz Bakra i Novog Vinodolskog

**novosti****PLANIRA GRADNJU KONTEJNERSKOG TERMINALA NA OMIŠLJU, NOVOG KRČKOG MOSTA I NIZINSKE PRUGE****Izgubljene godine Božidara Kalmete**

Kad je Božidar Kalmeta u Rijeci 2007. godine kazao da će za 8 milijardi kuna izgraditi nizinsku prugu Rijeka-Zagreb-Botovo u roku od pet godina javnost je ostala blago rečeno šokirana. U naredne četiri godine nizinska pruga postala je jedan od najčešće spominjanih projekata HDZ-ove vlade, ali je cijena projekta vremenom porasla za otprilike četiri puta, a rok izgradnje prolongirao se u nedogled sve dok nije postalo očito da je u pitanju obmana hrvatske javnosti, koja danas zna da su sve te godine uludo utrošene, jer ni sada nema projekta i trase u svim prostornim planovima, kao ni jasnog izvora financiranja. Sve to tek treba napraviti i optimisti u struci govore da će biti sjajan uspjeh ukoliko se nizinska pruga izgradi za desetak godina, a oni Kalmetini rokovi danas su tragikomični.

stručno dokazao da je postojeći most dotraja. Ja sam ga nedavno zajedno sa inženjerima obišao kroz trup i mogu reći da to nije točno. Ključno je pitanje otkud novci za sve te stvari, a sve je užasno skupo. Tko bi tu trebao raditi, a govore o 20.000 radnih mjesta. Na Krku ima ukupno 18.000 stanovnika od čega je radno sposobnih 6.000. Za koga se to radi? Zar ćemo zapošljavati Filipince, Kineze ili nekog trećeg. Svi su na Krku jedinstveno protiv kontejnera i pruge i mi ćemo sigurno ići na referendum ako se naš glas ne bude uvažavao, kazao je Sparožić. Osim s Krka na priču o nizinskoj pruzi najviše pritužbi ima iz Bakra i Novog Vinodolskog, a kritike između ostalog govore i da pruga nije upisana u strateškim dokumentima RH.

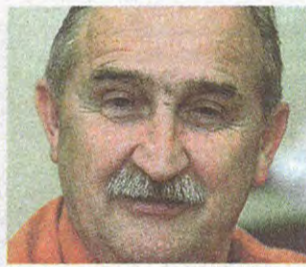
**” Najkraća veza između Kine, Japana, Indije i Europe jest Rijeka, koja ima i najveću dubinu mora, pa je to šansa za razvoj i investiranje**

Zlatko Komadina, ministar prometa



**” Svi su na Krku jedinstveno protiv kontejnera i pruge i mi ćemo sigurno ići na referendum ako se naš glas ne bude uvažavao**

Tomo Sparožić, načelnik Općine Omišalj



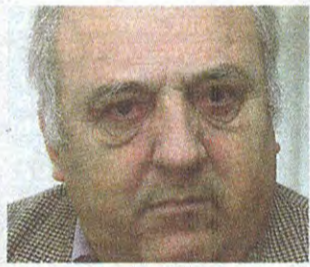
**” Nakon izrade studije o učincima ulaganja u razvoj lučko-poslovne zone Krk krenut će se u javnu raspravu, koja se očekuje do ljeta**

Mladen Črnjar, Zavod za prostorno uređenje PGŽ



**” Nizinska pruga, most i terminal na Krku izuzetno su važni za budućnost Hrvatske i ako se ne budu realizirati budućnost nikad neće doći**

Ivan Dadić, Fakultet prometnih znanosti

**Prometna strategija**

Tek predstoji izraditi Prometnu strategiju Hrvatske, koja će između ostalog odrediti ključne investicije za najmanje desetak godina i riješiti neke dramatične pogreške i zablude. Jedna od njih svakako je određivanje strateški najvažnije luke za državu, što je jednostavno preskupo i nerealno, pa je potrošeno previše novaca za

premalu učinak. Izrada prometne strategije Hrvatske neophodna je i zbog Europske unije, koja bez jasnog, transparentnog i dugoročnog plana razvoja europskih prometnih koridora u Hrvatskoj ne može odobriti financijsku podršku projekta, pa tako ni sufinancirati prugu. Neophodna je i zbog naputka svim jedinicama lokalne samouprave da moraju prihvatiti nove infrastrukturne objekte na svojoj teritoriji. Uvjet za nizinsku prugu je novi most Krk i kontejnerski terminal na području Općine

Omišalj, koji također moraju biti upisani kao cilj Prometne strategije Hrvatske, koja se isto tako mora nasloniti na B. jelu knjigu EU-a u kojoj između ostalog stoji kako je strateški cilj prebacivanje 50 posto teretnog i putničkog prometa na željeznicu. Sve to uvjet je da Hrvatska za svoju željezničku mrežu iz EU fondova može povući oko 250 milijuna eura nepovratnih sredstava godišnje koliko u HŽ-u procjenjuju da je realno moguće.

**Novi terminal**

Ravnatelj Zavoda za prostorno uređenje Primorsko-goranske županije Mladen Črnjar ističe da projekcije prometne potražnje pokazuju da ukupni potencijali luke Rijeka iznose oko 2 milijuna TEU-a do 2030.,

odnosno oko 4 milijuna TEU-a do 2040. godine. Udio rada luke sa svim posrednim koristima u ukupnoj bruto dodanoj vrijednosti u 2010. godini je za područje PGŽ-a iznosio 3,4 posto (na razini RH 0,3 posto) dok bi projekirani udio u bruto dodanoj vrijednosti u 2020. godini trebao iznositi 35 posto za županiju ili 3,2 posto na razini države. Te 2020. godine trebao bi biti izgrađen i novi terminal na Zagrebačkoj obali.

Županija je u kontinuiranim kontaktima sa predstavnicima jedinica lokalne

samouprave otoka Krk i ostalima, te smo inicirali izradu studije pod nazivom »Kompleksni učinci ulaganja u razvoj lučko-poslovne zone Krk na gospodarstvo otoka Krka«. Izrada studije je u tijeku, a njezin cilj je nedvosmisleno ukazati na konkretne koristi koje će lokalno stanovništvo od ovako značajne infrastrukture imati, a da pritom bude maksimalno iskorištena mogućnost suživota turizma kao i luke. Nakon izrade studije krenut će se u javnu raspravu Prostornog plana PGŽ-a, koja se očekuje do ljeta ove godine te bi se jasni stavovi spram predloženih prostorno-prometnih rješenja zatim utvrdili, a početkom naredne godine i usvojile izmjene prostornog plana županije, ističe Črnjar.

**Koncesija Kinezima**

Ivan Dadić s Fakulteta prometnih znanosti ističe kako hrvatska vlast mora pronaći način za slamanje otpora iz lokalnih sredina i ubrzano raditi na razvoju riječkog prometnog pravca, koji je prioritet Hrvatske.

Nizinska pruga, most i terminal na Krku izuzetno su važni za budućnost Hrvatske u narednih 50 do 100 godina i ako se ti projekti ne budu počeli realizirati ta budućnost nikada neće doći. To je apsolutno neophodno,

a paralelno sa prugom, koja bi se gradila desetak godina, odmah treba ići i na gradnju kanala Dunav-Sava, koji bi se možda gradilo i 20-tak godina, ali je nužno što prije započeti. Jednako tako treba riješiti do kraja riječki prometni čvor, koji je dosta kompliciran i skup, kao i napraviti prugu Rijeka-Kopar-Trst. Nizinsku prugu bilo bi idealno graditi samostalno s kvalitetnim kreditima, a ako to nije moguće treba tražiti koncesionara. Moguće je da to budu gospodarske sile s Dalekog istoka, Japan, Indija i prije svih Kina, koja može sama prugu napraviti za nekoliko godina, ali pod uvjetom da naša birokracija bude za to spremna. Ako će se građevinske dozvole čekati godinama onda niti jedan ozbiljan investitor neće doći. Moguće je i da Kinezima ili nekom drugom damo koncesiju na terminal na Krku, a prugu zajednički radimo. Sve je otvoreno, država to mora riješiti, zaključuje Dadić, koji izravno otvara možda i najvažnije pitanje nizinske pruge. Ovaj hrvatski megaprojekt gospodarski je i strateški interes globalnih sila, ponajviše Europske unije i Kine. Hrvatska treba pokazati da je spremna na efikasnost i kooperativnost u realizaciji, a onda sve ovisi o dogovoru najizglednijih investitora, bili to Kinezi, Nijemci ili netko treći.

**IGH-u zabranjeno natjecanje za projektiranje pruge**

Pune četiri godine projekt nizinske pruge radio je IGH, kojeg je shodno ugovoru vrijednom oko 90 milijuna kuna za taj posao angažiralo Ministarstvo prometa. Ispostavilo se da je IGH napravio samo idejno rješenje, da su novci utrošeni bez prave svrhe i učinka. Dobro upućeni govore da IGH nikada nije ni imao dovoljno iskustva i ljudi da uopće može napraviti tako zahtjevan projekt, te će isti sigurno pripasti nekoj inozemnoj tvrtki nakon što se raspiše međunarodni natječaj za projektiranje nizinske pruge. Kandidati za taj posao mogli bi se naći u Njemačkoj, Danskoj ili Finskoj, koje imaju renomirane projektne kuće sa 5 do 6 tisuća zaposlenih i mogu odraditi tako veliki projekt. Na tom novom natječaju IGH se neće moći natjecati, jer je protivno pravilima EU-a kandidirati se dva puta za isti projekt. Objašnjenje kako je do svega toga moglo doći nudi Ivan Dadić.

IGH i Građevinski fakultet bile su kućne tvrtke HDZ-a, čiji je interes bio raditi što više i hvaliti se kao u boljševizmu prebacenim tonama i nacrtanim projektima. Nažalost pritom je gospodarska korist i interes RH nerijetko bila u drugom planu, zaključuje Dadić.

**PREDNOSTI KONTEJNERSKOG TERMINALA NA KRKU**

- » mogućnost neometanog pristupa kontejnerskim brodovima maticama
- » potrebna dubina gaza veća od 16 metara
- » minimalno 1300 metara dužine obale i širine platoa od 500 m
- » mogućnost istovremenog prihvata četiri kontejnerska broda
- » otprema 60 do 80 posto tereta željeznicom
- » mogućnost formiranja logističkog terminala u zaleđu
- » maksimalni kapacitet oko 4 milijuna TEU-a