



RAZGOVOR

**Božidar
KALMETA**

ministar mora,
prometa i
infrastrukture

Str. 22

Pelješki most apsolutno je gospodarski opravdan



RAZGOVOR ▶ Božidar Kalmeta, ministar mora, prometa i infrastrukture

GRADNJA A motor gospodars.

Marijan LIPOVAC

Unatoč gospodarskoj krizi, gradnja autocesta u Hrvatskoj ide dalje. Kako ističu u Vladi, gradnja infrastrukture pokretač je razvoja hrvatskog gospodarstva, osobito u kriznim vremenima. U petak je u promet puštena dionica autoceste Osijek - Đakovo, idućih tjedana i mjeseci otvorit će se još nekoliko novih prometnica, u punom profilu početak će promet kroz tunele Mala Kapela i Sveti Rok, a za desetak dana početak će radovi na izgradnji luke Gaženica u Zadru. Tim povodom razgovarali smo s ministrom mora, prometa i infrastrukture Božidarom Kalmetom koji najavljuje da će se gradnja autocesta u Hrvatskoj nastaviti sve dok ne završe svi planirani projekti.



Koje autoceste su još u planu, odnosno dokle će za graditeljske tvrtke biti posla u Hrvatskoj?

- Nakon otvorenja dionice od Osijeka do Đakova, u Hrvatskoj bi ostalo za izgraditi još oko 400 kilometara autocesta i s tim radovima idemo dalje. Uskoro počinju radovi na dionici od Dubrovnika prema Pločama, od Siska prema Velikoj Gorici, a ovog mjeseca počinje gradnja Bilogorsko-podravskog ipsilona

kao autoceste. Još od prije gradi se puni profil Istarskog ipsilona. Cilj je to sve završiti i time dovršiti mrežu autocesta u Hrvatskoj. Od 2004. do danas izgrađen je i pušten u promet 501 kilometar autoceste, a kad izgradimo preostalih 400 kilometara, onda više nemamo što graditi.

U petak je otvorena dionica autoceste od Osijeka do Đakova. Kakva je daljnja dinamika radova na koridoru 5C?

- Radovi su završeni prema planu i s tih novih 32 kilometra autoceste na izuzetno važnom pravcu, Osijek kao četvrti hrvatski grad spojen je s ostalom cestovnom mrežom u Hrvatskoj, što je doista povijesni trenutak. Sada je u završnoj fazi natječaj za most preko Drave na trasi prema Belom Manastiru i uskoro će početi njegova gradnja, a onda i natječaj za pojed-

S novih 32 kilometra autoceste na izuzetno važnom pravcu, Osijek je spojen s ostalom cestovnom mrežom u Hrvatskoj, što je doista povijesni trenutak

ne objekte i dionice na koridoru do mađarske granice.

U javnosti se stječe dojam da na koridoru 5C samo Hrvatska gradi. Što je s Mađarskom i BiH, grade li i te zemlje dionice na svom dijelu koridora?

- Mi ćemo naš dio tog važnog paneuropskog koridora sigurno napraviti prije naših susjeda, ali i oni intenzivno rade jer su shvatili važnost koridora. Koridor je bitan za Hrvatsku, BiH i Ma-

đarsku jer ih spaja s lukom Ploče koja je od izuzetne važnosti za gospodarstvo BiH, ali i za Mađarsku.

Očekujete li da će manje gužve, zbog veće protočnosti dvaju najvećih tunela, unatoč krizi pridonijeti dolasku većeg broja turista?

- To će svakako biti poticaj za dolazak turista, iako turistima nije bilo presudno je li se promet odvijao jednom ili dvije cijevi. U svakom slučaju, izbjeci će se nervoza i sve ono što ljudima po vrućini zna ići na živce.

Gužve, međutim, nastaju na naplatnim kućicama.

- To ćemo pitanje riješiti. Najveći je problem Lučko gdje sad 3,5 kilometara prije naplatnih kućica gradimo jednu traku gdje će se odvajati sav promet koji cestarinu plaća bezgotovinski, a u Lučkom će se dograditi još deset naplatnih kućica. Time će se kapacitet protočnosti povećati devet puta pa ovog ljeta problema ne bi trebalo biti.

Kako napreduje gradnja autoceste do Ploča, odnosno Dubrovnika?

- Do kraja godine bit će otvorena autocesta do Vrgorca, znači nadomak Ploča. U sljedećih mjesec dana početak ćemo graditi autocestu od Dubrovnika prema Pločama pa ćemo napasti tu dionicu i s južne strane.

Napreduje li gradnja autoceste Zagreb - Sisak?

- U sljedećih dvadesetak dana u promet će biti puštena prva dionica, od čvora Velika Gorica do Buševca. Druge dionice se grade, a početak će se graditi i od Siska prema Velikoj Gorici.

Otvorenja novih cesta i drugih objekata uoči lokalnih izbora tumače se kao predizborni potezi. Slažete li se s time?

- Mi radimo stalno, ne samo autoceste nego i ostalo, i uvijek se nešto započinje i nešto završava. Otvorenje dionice Osijek - Đakovo nismo planirali za petak zato jer su 17. svibnja lokalni izbori. To je jedna dinamika koja se ne obazire na izbore, ne-

Vinjeta nije pošten način naplate

Zašto Hrvatska ne uvede vinjete?

- Nije vinjeta ta koja rješava problem gužvi. Ona svakako povećava protočnost, no držimo da se treba platiti onoliko koliko se potroši. Smatram da vinjeta nije pošten način naplate jer ako kupimo vinjetu za 500 kilometara, a treba nam samo 100, ovih 400 kilometara nećemo nikad odvoziti. Ono čemu težimo je satelitski način naplate, prema čemu će vjerojatno ići svi u Europi.

go je takva kakva je, a datumi su određeni četverogodišnjim planom.

Imate li konkretne podatke o tome koliko je hrvatskih tvrtki i radnika uključeno u radove na gradnji cesta?

- Danas u Hrvatskoj ima oko 140.000 ljudi koji rade u građevinarstvu i veliki dio ih radi na autocestama. Tu su velike investicije, golemi je broj kooperanata, a sreća je da na svim tim međunarodnim natjecanjima pobjeđuju hrvatske tvrtke i hrvatski konzorciji. To je odgovor onima koji tvrde da se u Hrvatskoj gradi skuplje. I na natjecanjima u drugim zemljama hrvatske građevinske tvrtke dobivaju posao, primjerice u Kataru, Albaniji, a nedavno su dobile posao i u Crnoj Gori. To su najbolji dokazi da hrvatski građevinari rade vrhunski kvalitetno i konkurentno, odnosno jeftinije od ostalih. Udio građevine u BDP-u također nije zanemariv. Prema tome, to je doista motor gospodarskog razvoja kad je u pitanju gradnja autocesta, a da ne govorim koji su multiplikativni efekti autocesta, jer to je doista nemjerljivo. Recimo, autocesta od Osijeka do Splita bit će i u gospodarskom, prometnom, turističkom i svakom drugom smislu dodatni motor razvoja cijele te regije.

Iz oporbe napadaju Vladu zbog gradnje Pelješkog mosta. Postoji li mogućnost da zbog krize njegova gradnja dođe u pitanje ili će jedino doći do usporavanja tempa?

- Pelješki most se već gradi i on će se izgraditi. To se neće zaustaviti. Gradnja se samo može prolongirati godinu dana ili dulje. Meni je žao što se to pitanje toliko ispolitiziralo jer se doista radi o jednom izuzetnom

Od lipnja bez gužvi u Maloj Kapeli i Svetom Roku

Nedavno su završeni radovi na uređenju druge cijevi tunela Sveti Rok i Mala Kapela. Kad se očekuje puštanje u promet obje cijevi u tunelima?

- I to je napravljeno u najavljenim rokovima, čak i prije. Sad se promet odvija kroz nove cijevi jer smo prije turističke sezone htjeli

potpuno rekonstruirati i renovirati i dvije dosad korištene cijevi. To će završiti polovicom lipnja i tada ćemo sve četiri cijevi povezati i punim profilom bez gustih prometnih čepova u Maloj Kapeli i Svetom Roku.



UTOCESTA kog razvoja



U Lučkom će se dograditi još deset naplatnih kućica i time će se kapacitet protočnosti povećati devet puta pa ovog ljeta problema ne bi trebalo biti

projektu za koji su rađene studije isplativosti i studije o demografskim, socijalnim, gospodarskim i prometnim efektima koje će most dati nakon izgradnje. Sve te studije govore u prilog gradnji Pelješkog mosta. Prema tome, riječ je o projektu koji Hrvatska čeka, možemo slobodno reći, 300 godina, otkad su dva dijela hrvatskog teritorija odvojena, i to je pitanje nacionalnog ponosa i nacionalne potrebe povezivanja dva dijela Hrvatske. No, most je apsolutno gospodarski opravdan i sad u vremenu recesije, jer daje efekte odmah - zapošljava građevinske tvrtke, zapošljava hrvatske škverove koji će raditi pilote za temelje mosta, zapošljava Đuru Đakovića i čitav niz hrvatske proizvodne industrije, na desetine tisuća radnika, a daje efekte i dugoročno. Sad se rade temelji upornjaci koji su na kopnu, a prva zabijanja tih pilota u morsko dno, od kojih su neki dugi oko sto metara, početak će krajem godine. Most, dakle, ide svojom dinamikom koja će biti malo usporena s obzirom na financijsku situaciju, ali od toga ne odustajemo.

Rebalansom proračuna prihodi vašeg ministarstva smanjeni su za 867,4 milijuna kuna. Hoće li to dovesti u pitanje realizaciju najvažnijih projekata? Jeste li od nekih morali odustati?

- Od projekata nećemo odustati nego ćemo ih malo prolongirati u skladu s financijskim

Pelješki most se već gradi i on će se izgraditi. To se neće zaustaviti. Gradnja se samo može prolongirati godinu dana ili nešto dulje. Žao mi je što se to pitanje toliko ispolitiziralo jer se doista radi o jednom izuzetnom projektu



SEDAM DANA | PANORAMA

mogućnostima.

No, smanjena su sredstva za modernizaciju željeznice, za 114 milijuna kuna. Neće li to odgoditi modernizaciju?

- U jednom dijelu hoće, no to nas s druge strane tjera da tražimo unutarnje rezerve. Željeznica ima goleme kapacitete i nepokretnu imovinu. Ti potencijali nisu dovoljno iskorišteni pa se kriza neće osjetiti kad je u pitanju modernizacija. Kad su u pitanju druge stvari vezane uz sigurnost željezničkog prometa, održavanje, subvencije, tu novca ne manjka i to će biti održavano na najvišoj razini.

U Hrvatskoj se trenutno, uz Vladine subvencije, gradi 11 brodova. Koliko će to pridonijeti povećanju domaće flote?

- To je gospodarski projekt kojim Vlada potiče gradnju brodova za hrvatske brodare u hrvatskim brodogradilištima. Težak je više od 500 milijuna dolara i s jedne strane daje sigurnost toj djelatnosti, a s druge strane, hrvatski brodari koji već desetljećima plove u međunarodnoj plovidbi na vrlo oštrm međunarodnom tržištu dobivaju nove moderne brodove, s kojima mogu biti konkurentni. Ti brodovi zadovoljavaju najviše standarde zaštite okoliša i hrvatske brodarke tvrtke lakše će dobivati posao. Te tvrtke su doista perjanice hrvatskog gospodarstva jer rade odlično, priznati su i kao tvrtke i kao pomorci u čitavom svijetu i za njih nema problema.

Planiraju li se nove brodske linije za prijevoz putnika?

- Broj linija se povećava iz godine u godinu. Ove će godine Jadrolinija dobiti još jedan novi trajekt pa što se toga tiče - nema nikakvih problema.