



Preokret!

Siniša Hajdaš Dončić ekskluzivno za Globus

Gradit ćemo Pelješki most

Ministar
pomorstva,
prometa i
infrastrukture
govori o
gorućem pitanju

RAZGOVARAO NIKOLA JELIĆ
SNIMIO ROBERTO ORLIĆ/CROPIX

**To je bolje od neumskog koridora,
ali nam EU mora pomoći barem
s 50 posto sredstava**

Između ministra Siniše Hajdaša Dončića i vlakova očito postoji neka tajna veza. Živi uz prugu. I dalje petkom, ako nije na putu, iz Zaboka na posao u Zagreb vozi se vlakom. Njegov omiljeni kafić u kojemu subotom pije kavu nalazi se na željezničkoj stanici u Zaboku. Bude li odlučan do kraja, restrukturiranje Hrvatskih željeznica mogao bi jednoga dana isticati kao svoj najveći uspjeh u karijeri. Ni jednom ministru prometa nije uspjelo ono u što se sada upustio Hajdaš Dončić: kako od najvećeg potrošača državnih subvencija učiniti efikasnu kompaniju. Ministar tvrdi da zna kako.

» **Napokon ste prihvatili i predstavili program restrukturiranja HŽ-a. Zašto ste ga dva puta vraćali upravi na doradu?**

- Nisam bio zadovoljan s prva dva prijedloga restrukturiranja jer nisu bili sveobuhvatni kao što sam očekivao.

■ **Je li točno da je dio menadžmenta, na čelu s predsjednikom uprave HŽ Holdinga Reneom Valčićem, odugovlačio i opstruirao donošenje programa restrukturiranja?**

- Nije odugovlačio, nije opstruirao, ali se nije baš snalazio.

■ **Zašto ne smijenite Valčića ako ste nezadovoljni njegovim radom?**

- Nemamo vremena za promjene menadžmenta. Rene Valčić i njegov tim znaju da je sada na njima najveća odgovornost jer HŽ Holding mora provesti plan restrukturiranja. Oni moraju biti lokomotiva koja će brinuti o svemu. A kada provedu veći dio plana, HŽ Holding se gasi, vjerojatno krajem godine.

■ **Napokon ste našli zajednički jezik s Valčićem?**

- Ne radi se tu o nalaženju zajedničkog jezika, već o usaglašavanju stavova oko jako važnog i ozbiljnog posla koji moramo obaviti. HŽ više nema vremena za odugovlačenje. Ministarstvo je zadalo ciljeve i rokove restrukturiranja, menadžeri ih moraju izvršiti.

■ **Od svega što sadrži program restrukturiranja najviše je odjeknuo podatak da će HŽ otpustiti 2700 radnika. A što je zapravo smisao i cilj tog programa?**

- Smisao i cilj restrukturiranja nije otpuštanje radnika, već modernizacija i veća efikasnost cijelog sustava. Ako želimo efikasan sustav, on mora biti moderniziran, informatiziran. Moramo pratiti europske parametre: ako je europski prosjek 1 do 1,2 zaposlena po kilometru pruge, onda ne može kod nas ostati tri jer to znači da je sustav neefikasan. Želimo da našim prugama voze moderniji i brži vlakovi, te da naš željeznički sustav spremno dočeka 1. srpnja 2013. kada počinje liberalizacija tržišta.

■ **Koje će tvrtke iz sustava HŽ-a biti privatizirane, odnosno prodane i u kojem roku?**

- Rokovi su kratki: sve tvrtke koje ne čine

core biznis HŽ-a bit će privatizirane, neke do kraja ove godine, neke najkasnije do sredine 2013. Primjerice, model ubrzane privatizacije primijenit će se na HŽ tiskara, HŽ uostiteljstvo... HŽ Cargo je bitno drukčije društvo pred kojim je već u idućoj godini izazov liberalizacije tržišta za koju ga valja pripremiti, ojačati i modernizirati, kako bi se lakše nosio s konkurencijom. A HŽ Infrastruktura do rujna mora izabrati konzultante koji će napraviti katalog objekata i predložiti što se može komercijalizirati, dati u koncesiju ili najam. Riječ je o 18.000 čestica upisanih u zemljišne knjige: to nisu samo hoteli, kampovi i odmarališta na moru, već i građevinska zemljišta, kolodvorske zgrade, pa i upravne zgrade koje do sada nisu komercijalizirane. Konzultanti moraju predložiti modele komercijalizacije, bilo kroz prodaju, iznajmljivanje ili neki oblik javno-privatnog partnerstva.

■ **Iznajmit ćete i sve poslovne prostore u zgradi Glavnog kolodvora?**

- Prvi je zadatak HŽ Infrastrukture da u narednom razdoblju oslobodi zgradu Glavnog kolodvora od nepotrebnih ureda i pripreme je za iznajmljivanje. Tko god je putovao vlakom po svijetu, vidio je da na kolodvorima ima najmanje željezničkih sadržaja, jer su to uglavnom restorani, kafići, trgovine. Tako može biti i u Zagrebu. Jasno mi je da je to bilo lakše napraviti prije pet godina kada je tržište nekretnina bilo u konjunkturi, ali mislim da objekte na atraktivnim lokacijama neće biti problem prodati ili iznajmiti. Nećemo ništa prodavati u besćenje. Naš je interes dobiti što više novca, jer će novac od prodaje ili najma naše imovine biti korišten za modernizaciju željeznica.

■ **Jeste li računali koliko novca možete dobiti od prodaje i najma imovine?**

- Da smo to radili 2006. mogli bi dobiti barem šest milijardi kuna. A danas mi je teško reći, iako sam siguran da će objekte na Jadranu i sada biti lako komercijalizirati. Dio tih objekata stoje prazni i propadaju.

■ **Imovina HŽ-a na moru stoji prazna i neiskorištena, a HŽ živi od subvencija? Nije**

li to skandalozno?

- Zašto je tako, to me nemojte pitati. To su nerazumne poslovne odluke bivše uprave. Skandalozno jest i to da HŽ Infrastruktura do sada nije imala izrađen čak ni katalog svoje imovine, nisu znali kojom imovinom raspolažu. Sadašnja uprava radi takav katalog.

■ **Što će biti sa zgradom Uprave HŽ-a u centru Zagreba?**

- U mandatu ove Vlade i ta zgrada će se isprazniti, te će biti iznajmljena ili prodana. Ta je zgrada idealna za city hotel, Zagrebu nedostaje hotelskog smještaja. Postoji načelni interes i za tu zgradu. A za Upravu HŽ-a ćemo putem javno-privatnog partnerstva izgraditi novu, daleko manju i funkcionalniju zgradu.

■ **Što od HŽ-a ostaje vlasništvo države?**

- HŽ Infrastruktura ostaje u državnom vlasništvu. Željeznička infrastruktura će zauvijek ostati državna, to je strateška državna imovina kao što su šume ili vode. HŽ putnički prijevoz mora ostati u većinskom državnom vlasništvu, za razliku od transporta robe. HŽ Cargo ćemo pripremiti za liberalizaciju kako bi imao šanse biti lider na tržištu, a bude li u tom cilju potrebno ići i dijelom na privatizaciju tražit ćemo najbolje modele to učiniti. U većini država cargo nije strateški državni, već komercijalni interes.

■ **Što će biti s Tvornicom željezničkih vozila Gredelj? Hoće li ona biti podijeljena i prodana?**

- Gredelj se dijeli u dva dijela. Održavanje i servisiranje spojiti ćemo u sustav HŽ-a, a tvornicu vlakova ćemo privatizirati. Plan restrukturiranja Gredelja je spreman. U proizvodnji lakošinskih vozila trebalo bi ostati oko 1000 radnika. Plan nam je Gredelj povezati s onim dijelom Končara koji se bavi proizvodnjom vlakova, kako bi zajedno i dalje proizvodili vlakove za HŽ. Gredelj ima znanje i iskustvo, ali na žalost ne može izaći na treća tržišta bez strateškog partnera. Kroz suradnju Končara i Gredelja želimo stvoriti konzorcij domaće željezničke industrije, prepoznatljiv hrvatski brand, koji bi odmah mogao proizvoditi vlakove za HŽ, ali se istovremeno pripremati



za privatizaciju. HŽ-u treba 40 novih vlakova, čime bi pokrenuli i važan investicijski ciklus.

■ **Kada bi mogli potpisati ugovore o gradnji novih vlakova?**

- U rujnu ćemo, nadam se, imati zatvorenu financijsku konstrukciju kako bismo odmah mogli krenuti s ugovorenjem i proizvodnjom novih vlakova. Nakon potpisa ugovora, Gredelju i Končaru je potrebno 14-18 mjeseci za isporuku prvog vlaka, nakon čega bi godišnje mogli isporučiti osam do deset novih vlakova.

■ **Otkud HŽ-u novac za nove vlakove?**

- Za taj prvi investicijski ciklus treba nam 150-200 milijuna kuna. Novac ćemo osigurati kreditom uz državna jamstva. Proizvodnja vlakova naš je nacionalni interes. Hrvatska industrija mora početi proizvoditi ono u čemu ima iskustva i znanja, a to su svakako lakošinska vozila.

■ **Ukida li HŽ vlakove prema Budimpešti i Ljubljani?**

- Ne, Zagreb neće ostati bez željezničke veze s Budimpeštom i Ljubljanom. HŽ putnički prijevoz razgovara s mađarskim i slovenskim željeznicama kako bi našli zajedničko rješenje da te linije ostanu operabilne. Bez suglasnosti Ministarstva ništa se neće ukidati, samo će se dio linija racionalizirati jer ne možemo i dalje stvarati gubitke. Moramo voditi računa o ekonomskoj situaciji, a fiskalna situacija u Hrvatskoj je dosta dramatična. Nema više novca za sve subvencije, ali željezničke linije prema Zapadu moraju postojati, a to uključuje i Bu-

dimpeštu jer ta linija ima i turistički značaj.

■ **A linija prema Beogradu, koji nije na zapadu?**

- Linija Zagreb-Beograd dio je europskog koridora i sve linije na europskom koridoru će voziti. Pitanje je samo obujma.

■ **Svaki je ministar prometa donosio plan restrukturiranja HŽ-a, ali ni jedan nije proveden jer bi vlade popustile pod prijetnja-**



AUTOCESTE

Ako bismo mogli dobiti 2,5 ili 3 milijarde eura od koncesije i taj novac iskoristiti za vraćanje kredita, onda je monetizacija autocesta dobro rješenje

ma moćnih sindikata u HŽ-u. Vi ćete ustrajati do kraja?

- Da. Ja ću ustrajati na provođenju plana restrukturiranja HŽ-a. Ako ne provedemo taj plan, HŽ neće imati šanse biti lider na našem transportnom tržištu. Nema vremena za zafrkavanja i gluposti, odlučno idemo u restrukturiranje HŽ-a. Koliko su željeznice važne ovoj Vladi pokazuje i osnivanje Povjerenstva za željeznice koje vodi osobno premijer Milanović.

■ **Neki su protumačili da Milanović nema povjerenja u vas, pa zato osobno vodi Povjerenstvo za željeznice?**

- To je jasna politička poruka Vlade. Premijer vodi Povjerenstvo jer time želi pokazati da su željeznice jedan od prioriteta njegove Vlade i da na željeznici postoje projekti koje Vlada priprema, a koji su od strateškog interesa za Hrvatsku.

■ **Vladin investicijski plan temelji se i na ulaganjima u željeznicu. Kada će krenuti te investicije?**

- Projekt unifikacije elektrosustava na pruzi Zagreb-Rijeka, vrijedan 300 milijuna kuna, već je krenuo. Potpisan je ugovor o modernizaciji pruge Okučani-Novska, što će biti sufinancirano iz EU fondova. Za obnovu pruge Dugo Selo-Križevci završena je priprema dokumentacije. To je projekt vrijedan 200 milijuna eura. Taj novac je spreman u fondovima EU, očekujemo da će posao krenuti u drugoj polovici 2013., nakon što Hrvatska uđe u EU.

■ **Počeli ste modernizaciju postojeće pru-** »

» **ge Rijeka-Zagreb. Hoće li se uopće graditi nizinska pruga?**

- To je priča iz naše budućnosti: pronalazak strateškog partnera za gradnju novog terminala na Krku, gradnja željezničkog mosta Krk-kopno, te gradnja dijela nizinske pruge koja bi išla do tog mosta. To je projekt za budućnost, a ja sam sada koncentriran na sadašnjost. Prioritet nam je modernizacija postojeće pruge Rijeka-Zagreb i povećanje kapaciteta riječke luke. Postojeća pruga je sasvim dovoljna za sadašnje kapacitete riječke luke. Tek kada nađemo partnere zainteresirane za koncesiju nove luke na Krku, a o čemu već razgovaramo s Kinezima i Njemcima, u tom trenutku ima smisla početi i gradnju novog željezničkog mosta i dijela nizinske pruge od mosta. Hrvatska nema novca za taj projekt, taj pravac se naslanja na europski koridor i traže se modeli financiranja, a moguća je i koncesija. Dakle, naš je plan: modernizacija postojeće pruge, traženje koncesionara partnera za gradnju nove riječke luke na Krku, pa tek onda razgovor o novoj pruzi. Nizinska pruga se mora vezati isključivo uz novi terminal na Krku.

■ **Kada je onda realno očekivati početak gradnje nizinske pruga Rijeka-Zagreb?**

- Za pet do sedam godina. Nizinska pruga nije projekt za jedan, nego za dva mandata Vlade. I traži nacionalni konsenzus.

■ **Što je s kineskim investitorima koji su već bili u Hrvatskoj zbog interesa za ulaganja u luke i pruge?**

- Na prošloj sjednici Vlade imenovan sam za voditelja povjerenstva za odnose s NR Kinom. Razgovori su otvoreni, još postoji njihov interes. Ali postoji i interes Luke Hamburg. Tijekom jeseni ću obaviti još nekoliko razgovora s potencijalnim investitorima i ukoliko pokažu ozbiljan interes, Vlada će pripremiti međunaradni natječaj na kojemu ćemo tražiti partnera za novu luku na Krku što vežemo uz nizinsku prugu.

■ **Cestogradnja više nije vladin prioritet. Znači li to da više nema gradnje autocesta u Hrvatskoj?**

- Ima gradnje autocesta u Hrvatskoj. Sigurno ćemo završiti gradnju autocesta na europskim koridorima, a to znači da ćemo nastaviti graditi autocestu na koridoru 5C. Do 1. srpnja 2013. cilj nam je spojiti Ploče s granicom BiH, a onda do kraja 2014. završiti most na Dravi, te do kraja 2015. napraviti autocestu do mađarske granice. Time bi Hrvatska završila svoj dio posla na autocesti na koridoru 5C, a nadamo se da će i BiH izgraditi svoj dio autoceste. E sad, nakon što postanemo članica EU, pokušat ćemo još neke pravce uvrstiti u europsku transportnu mrežu, tu mislim prije svega na jadransko-jonski koridor. Ako to uspijemo, onda bi mogli razgovarati i o gradnji autoceste od Rijeke do Žute Lokve, te od Ploča prema Dubrovniku i dalje prema Crnoj Gori i Albaniji.

■ **Hoće li biti promjena u Hrvatskim autocestama?**

- HAC i Autocesta Rijeka-Zagreb izdvojit će



sve ono što nije njihov core biznis. Do 1. siječnja 2013. HAC i ARZ moraju izdvojiti poslove održavanja i naplate, te formirati zajedničko poduzeće za održavanje i naplatu autocesta. Cilj je da HAC i ARZ budu core tvrtke koje će se baviti samo upravljanjem autocesta u svom vlasništvu, dok će održavanje i naplatu prepustiti posebnoj tvrtki. Novac od naplate cestarine ići će naravno HAC-u i ARZ-u, a ta nova tvrtka će biti plaćena samo za izvršene usluge. Ta zajednička tvrtka potpisat će s HAC-om i ARZ-om ugovor na tri godine kako bi joj u startu osigurali posao i prihode, ali nakon što istekne taj rok i HAC i ARZ moći će raspisati natječaj i izabrati najpovoljnijeg ponuđača za te poslove. I ta će se tvrtka moći javiti na natječaj za niz drugih poslova održavanja javnih površina, jer će raditi na komercijalnoj osnovi.

■ **Nije li to početak privatizacije HAC-a i ARZ-a?**

- Nije to privatizacija, nego izdvajanje poslova koji nisu njihov core biznis.

■ **Je li Vlada posve odustala od ideje davanja autocesta u koncesiju?**

- Tijekom rujna Ministarstvo će raspisati natječaj za izbor agenta koji bi ispitao na tržištu postoji li uopće interes za monetizaciju hrvatskih autocesta, dakle za davanje autocesta u koncesiju. Ako bismo mogli odmah dobiti 2,5 ili 3 milijarde eura od koncesije i taj novac iskoristiti za vraćanje kredita, onda je monetizacija dobro rješenje. Hrvatskoj iduće godine stižu veliki anuiteti otplate duga i ako je moguće smanjiti javni dug koncesioniranjem autocesta, osobno nemam ništa protiv toga. Koncesija nije prodaja. No, takvu odluku nećemo donijeti preko noći. Davanje autocesta u koncesiju, odnosno njihova monetizacija nije nam prioritetni cilj. Međutim, ako dođe dobra ponuda koja će riješiti problem refinanciranja HAC-a, ako bi ovih 60 lipa koje sada idu za otplatu autocesta mogli uzeti HAC-u i preusmjeriti u željeznice ili Hrvatske ceste, onda bi to bilo dobro rješenje. Sada se ionako moramo

usmjeriti na ulaganja u državne ceste. Kad bi samo 30 lipa od tih 60 preusmjerili u Hrvatske ceste, to bi bilo 700 milijuna kuna godišnje za gradnju novih državnih cesta. Dakle, monetizacija autocesta dolazi u obzir samo uz dobru cijenu, dobrog partnera i uz preusmjeravanje 60 lipa iz HAC-a u Hrvatske ceste i željeznice.

■ Vlada je odustala od gradnje Pelješkog mosta jer nema novca. Je li time Pelješki most zauvijek otišao u povijest ili mislite da se u budućnosti taj projekt može ostvariti?

- Nismo definitivno odustali od gradnje Pelješkog mosta, njegova gradnja je još uvijek moguća. Vlada intenzivno razgovara s predstavnicima Europske komisije o mogućnostima povezivanja hrvatskog teritorija koji će već iduće godine biti i teritorij EU. I ako dobijemo potporu EU, ne isključujemo mogućnost gradnje redefiniranog, jeftinijeg Pelješkog mosta. Imamo dvije alternative o kojima razgovaramo s EU. Prva je neumski koridor, druga je redefinirani Pelješki most. Pri tome se ne služimo bukačkim metodama, ne plašimo ljude, već radimo. Jedno od ta dva rješenja, koje bude prihvatljivije EU, bit će prihvaćeno.

■ Ako EU ima važnu ulogu u donošenju te odluke, hoće li EU i sufinancirati projekt koji bude prihvaćen?

- Da. Uvijek smo govorili da je dosadašnji model gradnje mosta neprihvatljiv jer je trebao koštati četiri milijarde kuna. U redefiniranim uvjetima, uz međunarodni tender i uz sufinanciranje EU, jasno da je moguća gradnja Pelješkog mosta. Na tome intenzivno radimo, ali ne galamimo.

■ Znači li to da je trajektna veza s Pelješcem, koju ste najavili, samo privremeno rješenje?

- Trajektna linije nisu trajno rješenje, već privremeno do izgradnje bilo neumskog koridora, bilo mosta. Moramo riješiti taj problem jer se po schengenskim pravilima živežne namirnice ne mogu prevoziti kroz Neum. Lokalnoj zajednici smo ponudili tri moguće linije: Komarna-Brijesna koja je najkraća, Ploče-Trpanj koja je najdulja ali i sada funkcionira, te Ploče-Brijesna. Oni su odabrali postojeću, Ploče-Trpanj. I mi to poštujemo, to je odluka regionalne samouprave, nećemo nametati rješenja. Oko Pelješkog mosta, na žalost, ima previše politizacije, previše nerazumijevanja i previše emocija. Vlada Zorana Milanovića među svojim prioritetima ima povezivanje juga zemlje.

■ Kao resorni ministar, čemu biste dali prednost: neumskom koridoru ili redefiniranom Pelješkom mostu?

- Ako mogu dobiti sufinanciranje EU, gradio bi Pelješki most. Ako ne mogu dobiti novac EU, onda neumski koridor jer je puno jeftiniji.

■ Kada će biti donesena odluka: neumski koridor ili most?

- Do kraja ove godine, jer već iduće godine mora početi gradnja bilo neumskog koridora, bilo Pelješkog mosta. Ali, ponavljam, ključno će biti sufinanciranje od strane EU. U slučaju

mosta, to mora biti od 50 do 75 posto vrijednosti.

■ Zbog prekida gradnje planiranog Pelješkog mosta SDP bi mogao trpiti veliku političku štetu na lokalnim izborima. Jeste li vi svojom odlukom unaprijed osudili SDP i HNS na gubitak vlasti u Dubrovniku i cijeloj Dubrovačko-neretvanskoj županiji?

- Lokalni političari huškaju građane protiv Vlade zbog nečega što nikada nije rečeno. Jedino što smo rekli jest da postojeći model gradnje mosta nije održiv. Nikada nismo rekli da zauvijek odustajemo od gradnje Pelješkog mosta i ne vidim zašto bi nas građani kaznili. Više sam puta osobno bio na dubrovačkom području i iz razgovora s ljudima čuo da je većini njih važno da mogu putovati bez pokazivanja putovnice. Hoće li putovati bez putovnice kroz neumski koridor ili preko mosta, njima nije važno. Emotivne reakcije ljudi su posljedica huškanja lokalnih političara koji to rade zbog lokalnih izbora. Ja ne želim razgovarati na taj način. Vlada će naći rješenje za hrvatski jug. I točka.

■ Je li gotov plan restrukturiranja Croatia Airlinesa?

- Vratio sam plan na doradu jer nisam bio zadovoljan. U planu restrukturiranja, koji je naručila dosadašnja uprava, ne vidi se što zapravo želimo od CA. Novi plan očekujem u rujnu i tada će krenuti restrukturiranje.

■ Što želite od Croatia Airlinesa?

- Želim da postane najbolji turistički operater u ovom dijelu Europe, jer je Hrvatska turistička zemlja. Dakle, CA mora razvijati charter turizam uz zadržavanje postojeće uloge nacionalne aviokompanije.

■ Znači li to ukidanje nerentabilnih avionskih linija?

- Da, znači i to. Ali više o tome znat ću u rujnu. No, država će i dalje sufinancirati važne nacionalne linije. Logično je da Croatia Airlines vozi na liniji Zagreb-Dubrovnik neovisno

o profitabilnosti jer ta dva grada zbog udaljenosti moraju biti dobro avionski povezana. I tako će ostati.

■ Koliko je realno povezivanje CA sa zrakoplovnim tvrtkama iz regije, kao što su srpski Jat, slovenski Adria Airways ili Montenegro Airlines?

- Isključivo na marketinškom principu, a o čemu uprave tih kompanija već razgovaraju. Vlasničko povezivanje ne dolazi u obzir.

■ Dok niste bili ministar, družili ste se privatno s Milanovićem. Vidate li se i dalje s njime mimo posla, kao prijatelji?

- Rijetko. Ne stignemo se vidati. Jedini kolega iz Vlade kojeg češće vidam je Mihael Zmajlović, a kako mu je žena iz Zagorja, znaju doći ovdje pa se i podružimo.

■ U Vladi sada već postoji klub mladih SDP-ovih ministara: tu ste vi, Zmajlović, Maras, Bauk. Je li vam lakše s njima surađivati nego s ostalim kolegama?

- Iako su mi generacijski bliži ministri koje spominjete, iskreno ću vam reći da su mi četiri najbolja suradnika u Vladi Slavko Linić, Radimir Čačić, Veljko Ostojić i Branko Grčić.

■ Nakon afere s ministricom Holy, opće je uvjerenje kako je s Čačićem najteže surađivati!

- S Čačićem odlično surađujem. Kao i s Linićem. Čačić je operativan, s njim se sve dogovorim za dvije minute.

■ Nije tražio od vas kadrovske ustupke?

- Ne. Moj resor, moja odgovornost. To znaju i Čačić, i Linić. Suradnja da, ali kadrovanje u mom resoru ne. Ponavljam: moj resor, moja odgovornost. Možda to iznenađuje, ali je istina. Ja imam dobro teorijsko znanje, doktor sam ekonomskih znanosti. Čačić i Linić imaju veliko iskustvo. Imam i ja iskustva, ali daleko manje od njih. Spoj njihova velikog iskustva i mojeg teorijskog znanja je idealno rješenje. A jasno da su mi Maras ili Zmajlović bolji sugovornici za rasprave o sportu ili glazbi.

■ Valjda s njima razgovarate i o politici?

- Ne. Moram se malo opustiti od politike. Najviše razgovaramo o svakodnevnom životu, o glazbi, hrani, vinu. Uglavnom su to opuštajuće teme.

■ Je li premijer Milanović ispravno postupio kad je stao uz Čačića nakon presude?

- Dobro je postupio.

■ Dio SDP-ovaca smatra da je Mirela Holy nepravedno politički žrtvovana zbog Čačića.

- Ne bih to komentirao.

■ Je li vam žao što je morala otići iz Vlade? Je li, po vama, uopće trebala dati ostavku?

- Osobno mi je žao, no dogodilo se što se dogodilo. Dala je ostavku, znači da je zaključila da to treba učiniti. To je njena odluka.

■ Postali ste član Predsjedništva SDP-a. Jeste li time zadovoljili svoje političke ambicije?

- Imam 38 godina, život je preda mnom. Prije sam govorio da sam na privremenom radu u politici. Sada ne znam koliko će trajati taj moj privremeni rad.

**DVA MANDATA
Nizinska pruga
nije projekt za
jedan, nego za dva
mandata Vlade. I
traži nacionalni
konsenzus. Početak
gradnje realno je
očekivati za pet do
sedam godina**