

Na dan kada je Europska komisija i službeno potvrdila da će sa bespovratnih 357 milijuna eura finacirati projekt Pelješac, razgovarali smo s ministrom prometa Olegom Butkovićem o projektima koji su pokrenuti ili će biti pokrenuti europskim novcem u njegovom resoru. Butković objašnjava i zašto Sabor što prije mora odobriti aranžman sa Svjetskom bankom za restrukturiranje cestovnog sektora i zašto više nije zagovornik uvođenja vinjeta

● **Konačno je jedna hrvatska Vlada pribavila novac za gradnju Pelješkog mosta i sad je realnije da će biti sagraden.**

- Da, nakon što je prošle godine izrađena prijava tzv. Velikog projekta cestovne povezanosti s južnom Dalmacijom, koja uključuje i gradnju Pelješkog mosta, i predana u postupak odobravanja Europskoj komisiji, ovih dana svjedočimo i toj velikoj odluci. Rekao bih da je to najznačajnija odluka za infrastrukturne projekte u posljednjih desetak godina jer znamo koje je značenje Pelješkog mosta i njegove gradnje. Ukupna vrijednost Pelješkog mosta iznosi 420 milijuna eura, od čega su 357 milijuna ili 85 posto bespovratna sredstva, i ona uključuje gradnju Pelješkog mosta, pristupnih cesta i stonske obilaznice. Hrvatske ceste, koje su investitor, u ovom trenutku provode drugog stupanj natječaja za izvođača radova, koji je otvoren do sredine srpnja, i nakon toga se mo-

NOVAC JE OSIGURAN I NITKO VIŠE NE MOŽE ZAUSTAVITI GRADNJU PELJEŠKOG MOSTA

že ići u odabir izvođača. Očekujemo da će to biti gotovo do jeseni i nakon toga bi trebala početi gradnja najznačajnijeg infrastrukturnog objekta kojim Hrvatska spaja i zaokružuje svoj teritorij.

● **Gradnja mosta je već jednom započeta, ali nikad nije završena. Možete li sada obećati da će gradnja započeti i da će biti završena, odnosno da će most zaista biti sagraden?**

- To su bila vremena kada financijska konstrukcija nije bila zatvorena. Ova odluka Europske komisije potvrđuje da smo osigurali 85 posto sredstava, a preostalih 15 posto osigurat će se iz državnog proračuna. Budući da je Vlada prije dva mjeseca donijela odluku o financiranju ovog projekta, u ovom je trenutku financiranje projekta zatvoreno. Ono što nam je preostalo jest izabrati izvođača i definitivno više nitko ne može zaustaviti gradnju Pelješkog mosta i svih ostalih faza koje će biti kompletno završene do 2022. godine.

● **Kada pogledate prvi i sadašnji projekt Pelješkog mosta, koji vam je ljepši?**

- Onaj prvi bio je reprezentativniji. Imao je obrise velebnog projekta, dvije trake u oba smjera i zaustavnu traku. Ovaj je ipak racionalnija opcija. Ali, dobro, to su bila ona vremena. Odluka da se ide u racionalizaciju projekta bila je razumna i nužna. Međutim, i ovaj most koji je preprojektiran vrlo je reprezentativan i bit će jedan od pet najvećih i najatraktivnijih mostova u Europi.

● **Prigovor je da će se sva sredstva iz Operativnog plana Europske komisije namijenjena za cestogradnju u Hrvatskoj utrošiti na projekt Pelješkog mosta i da se drugi projekti cestogradnje neće moći sufinancirati iz fondova EU.**

- Činjenica je da će sva sredstva namijenjena cestovnom sektoru, ali u dijelu koji se odnosi na poboljšanje dostupnosti cestovne mreže TEN-T i pristupa cestama te mreže, biti utrošena na Pelješki most. Međutim, u istom programu postoje i sredstva osigurana za ulaganje u povećanje sigurnosti cestovnog prometa. Ipak, razgovaramo s Europskom komisijom da u ovom programskom razdoblju budu odobreni i neki drugi projekti u cestovnom sektoru. Budući da u drugim prioritetima operativnog programa nemamo toliko projekata, postoji mogućnost prebacivanja dijela sredstava. Činjenica je da će, primjerice, u željeznici, iako su i tamo krenuli projekti, biti prostora za prenamjenu jer je u tom prioritetu inicijalno odobreno više sredstava. Jedan od projekata, koji je važan i za čije ćemo se financiranje boriti, aglomeracija je Stobreč-Omiš-Split. To je vrlo važan projekt ne samo za Splitsko-dalmatinsku županiju, nego i za Republiku Hrvatsku.

● **S obzirom na realizaciju projekta Pelješkog mosta, ima li smisla nastaviti gradnju autoceste prema Dubrovniku?**

- Apsolutno da. Naš je interes nastavak gradnje Jadransko-jonske autoceste i njezina spajanja s Crnom Gorom. Pelješkim mostom spajamo hrvatski teritorij, ali ostaje potreba i za gradnjom Jadransko-jonske autoceste. Međutim, treba uzeti u obzir činjenicu da je Hrvatska prezađuzena, u ovom trenutku to iznosi oko 5,2 milijarde eura za autoceste. Treba biti racionalan te mogućnost financiranja te dionice, ali i nekih drugih, tražiti isključivo uz pomoć sredstava Europske unije.

● **Razgovara li se o tome?**

- Još ne. Idemo korak po korak. Pričekajmo da krene Pelješki most.

● **Dakle, poslije 2020. godine?**

- Tako je. U novom programskom razdoblju.

● **Sredstvima iz fondova EU financira se i gradnja mosta za Čiovo. No, zbog problema s izvođačem, tvrtkom Viadukt, ugovor je raskinut i radovi su zaustavljeni. Koje je rješenje za taj projekt?**

- Iscrpili smo sve atome snage kako bismo pokušali izvući taj projekt, ali naprosto nije išlo. I onda, da bismo sačuvali financiranje mosta sredstvima EU i završili ga što prije za dobrobit građana Trogira i Čiova, išli smo na raskid ugovora. Od

Originalni Pelješki most s dvije vozne trake i zaustavnom trakom u oba smjera imao je obrise velebnog projekta, no to su bila ona vremena. Ovo je racionalnije rješenje, a most će svejedno biti među pet najvećih u Europi



OLEG BUTKOVIĆ MINISTAR POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

Kredite za autoceste otplatit ćemo do 2037. godine

RAZGOVARAO KREŠIMIR ŽABEC

SNIMIO RONALD GORŠIĆ HANZA MEDIA



U ovih godinu i pol smo, u suradnji s drugim resorima, odradili odličan posao na pripremi projekata, ubrzali procedure i osnovali radne skupine jer smo shvatili da je sinergija u pripremi tako velikih projekata od iznimne važnosti

raskida do danas izvela se temeljna ekspertiza s dokazom kvalitete novog ugovaranja, s obzirom na to da novi izvođač mora garantirati za kompletnu građevinu. Pripremljena je podloga za troškovnik novog postupka u koji se kreće sljedeći tjedan kako bi se izabrao novi izvođač radova. To je bio jedini put da sačuvamo financiranje EU i završimo projekt. Gledajući sve postupke javne nabave dosad, to je jedan veliki rizik zbog žalbi i otezanja postupka, što bi moglo dovesti do toga da ugrozimo sljedeću turističku sezonu.

● Koliko još radova treba završiti?

- Vrijednost preostalih radova iznosi oko 64 milijuna kuna.

● Kolika je vrijednost projekata u Ministarstvu prometa za koje su sredstva povučena ili se planiraju povući, a financira ih Europska unija?

- Na kraju 2016. godine imali smo povučene 0,06 posto sredstava. Sektor prometa bio je na dnu. U posljednja dva mjeseca potpisano je sedam ugovora,

a ukupno je potpisano njih devet ukupne vrijednosti 3,49 milijardi kuna, od čega je čak 2,43 milijarde kuna bespovratnih sredstava. To su, primjerice, nastavak gradnje Zračne luke Dubrovnik, gradnja terminala za pretovar rasutih tereta u luci Osijek te financiranje željezničkih pruga Dugo Selo - Križevci i Gradec - Sv. Ivan Zabno. Raspisan je natječaj za gradnju željezničke pruge Zaprešić - Zabok i počinje rekonstrukcija pruge Vinkovci - Vukovar. Njihova je ukupna vrijednost milijardu kuna. Kada tome dodamo Pelješki most i natječaj od 300 milijuna kuna namijenjenih za devet gradova kojima će se nabavljati autobusi za javni gradski prijevoz, ali i natječaj u vrijednosti od 150 milijuna kuna za povećanje dostupnosti hrvatskih otoka, odnosno gradnju riva i infrastrukture u lukama, mi ćemo do kraja godine ugovoriti projekata za financiranje iz fondova EU u iznosu od oko osam milijardi kuna. Time dolazimo do čak oko 80 posto ugovorenog od ukupnih sredstava predviđenih za pro-

met u Operativnom programu Konkurentnost i kohezija. Tako ovo Ministarstvo, u odnosu na druga, dolazi u sam vrh po apsorpciji sredstava EU. Osim toga, mi smo koordinator za CEF (Instrument za povezivanje Europe) i dosad nam je odobreno 19 projekata u vrijednosti od 346 milijuna eura, a i tu smo na 76,7 posto iskorištenosti dodijeljene nacionalne alokacije. Među tim odobrenim projektima najznačajniji su nastavak pruge Koprivnica - Križevci - mađarska granica, gradnja kontejnerskog terminala Zagrebačko pristanište u luci Rijeka te gradnja mosta Svilaj koji je u tijeku. Na treći poziv CEF-a prijavili smo 22 pro-

MOJE JE MIŠLJENJE DA TREBA GRADITI NOVU NIZINSKU PRUGU PREMA RIJECI I ZALAGAT ČU SE ZA TO

jekta u vrijednosti od 145 milijuna eura, a neki od prijavljenih projekata su D403 i terminal u luci Slavonski Brod. Evaluacija projekata je još u tijeku i čekamo odgovor CEF-a.

● Je li to zato što ste vi i vaši ljudi tako vični pregovaranju, a oni prije su bili nesposobni ili ste vi samo pokupili vrhnje nakon što su vlasti prije vas sve pripremile?

- Ne mogu reći da je to zaslu-ga samo mene i mog tima. Prometni projekti su veliki i kompleksni i njihova je priprema dugotrajna, takoda je priprema i mnogih ovih projekata počela još u vrijeme prijašnjih vlada. Ali, moram istaknuti da smo u ovih godinu i pol, u suradnji s drugim ministarstvima, odradili odličan posao na pripremi projekata, ubrzali procedure i osnovali radne skupine jer smo shvatili da je sinergija u pripremi tako velikih projekata od iznimne važnosti. Na kraju, kruna svega toga je odobrenje zaista velikih bespovratnih sredstava i početak mnogih projekata. Zašto tonije

netko učinio prije nas, ne mogu vam odgovoriti. Ne želim se baviti prošlošću.

● Pitam vas to zato što je vaš prethodnik rekao na odlasku da je projekt Pelješac gotov i samo se čeka odluka Europske komisije. Zašto je onda sve ovo trajalo tako dugo ako je Hajdaš Dončić točno rekao?

- Nije točno rekao. Ministar sam postao u siječnju 2016. godine, a natječaj za Pelješki most je raspisan u lipnju i tada su Hrvatske ceste pripremile i dostavile nam prijavu tzv. Velikog projekta. Dakle, u vrijeme kada je Hajdaš Dončić odlazio iz Ministarstva, nije se mogla čekati odluka Europske komisije jer tada nije bila napravljena ni prijava. Ali, ne umanjujem ničiji doprinos, ničiji angažman. Pelješki most je nadstranački projekt i oko njega ne bi trebalo i neće biti politiziranja.

● Spomenuli ste projekte iz sektora željeznice, ali preskočili ste projekt nizinske pruge od Zagreba do Rijeke, koji je bio jedan od glavnih predizbornih projekata HDZ-a.

- Dvije dionice se projektiraju i pripremaju za financiranje EU. To su Goljak - Skradnik i Hrvatski Leskovac - Karlovac i njihova je priprema u završnoj fazi. Očekujemo da ćemo još u ovom programskom razdoblju, do 2020., ići s kandidaturom tih projekata i osigurati sredstva za te dvije dionice. Međutim, sada je ostala politička odluka hoćemo li ići u rekonstrukciju postojeće trase ili graditi potpuno novu prugu. Vlada još nije donijela odluku, ali moje je osobno mišljenje da treba graditi novu nizinsku prugu. S tom se odlukom treba složiti i Europska komisija, kao i za Pelješki most, uvjeriti da je to jedini mogući i pravi put za povećanje prometa u riječkoj luci i vraćanje tereta s cesta na željeznicu. Osobno ću se zalagati da se takva politička odluka donese, ali pričekajmo da Vlada donese odluku. Otvara se i pitanje premještanja riječke luke, odnosno stvaranja nove luke na otoku Krku, a tu je i LNG. To su strateške odluke i mislim da je to realno, da to ima budućnost.

● Međutim, sve to ide jako sporo. Srbija zajedno s Kinom gradi prugu prema Mađarskoj, kojom će se spojiti s lukom u Grčkoj. Ako je sagradi prije, sav bi promet mogao otići prema Grčkoj, a naša pruga i riječka luka više neće biti zanimljivi.

- Ma, imamo potencijal. Luka Rijeka je najbliže u dubinu europskog kontinenta, prepoznata i svrstana i na koridoru prometne mreže EU, i mi tu imamo budućnost. Ta utakmica nije izgubljena i osobno sam optimist.

● Vlada je prošle godine odlučila da će država graditi optičku mrežu za priključak na širokopojasni internet? U kojoj je fazi taj projekt?

- U utorak je Europska komisija Hrvatskoj odobrila 101,4 milijuna eura za gradnju agregacijske mreže u ruralnim područjima gdje ne postoji komercijalni interes za gradnju infrastrukture. Program je napravljen i plan će obuhvatiti 540 ciljanih nase-

lja koja čine 25 posto stanovništva Hrvatske koji žive u prigradskim i ruralnim područjima. Interes je dovući internet tamo gdje ga nema, a pristupnu mrežu do kuća mogu graditi operateri. To je stvar njihove poslovne odluke. Odašiljači i veze će u suradnji s HAKOM-om i jedinicama lokalne samouprave krenuti u gradnju infrastrukture. To je još jedan od velikih projekata koji je odobren. A još prošle godine je odobreno financiranje projekta uvođenja brzog interneta u iznosu od 250 milijuna eura.

● U tijeku je i projekt restrukturiranja cjelokupnog cestarskog sektora u suradnji sa Svjetskom bankom.

- Da. U tijeku je spajanje Hrvatskih autocesta i HAC-ONC-a. Ove će godine iz cestarskog sektora otići oko 150 ljudi i za to su osigurane otpremnine. Do 2020. godine trebalo bi otići oko 900 ljudi. Troškovi održavanja ove se godine moraju spustiti za oko 7,5 posto, a do 2020. oko 30 posto. Svjetska banka je odobrila prvu tranšu od 350 milijuna eura, što je sada u postupku donošenja u Vladi, a i Sabor to mora odobriti.

SA SVJETSKOM BANKOM MOGLI BISMO SKLOPITI FINANCIJSKI ARANŽMAN VRIJEDAN OKO 2 MILIJARDE EURA

● Ovo je već četvrti ili peti pokušaj restrukturiranja cestarskih tvrtki. Valjda će ovaj uspjeti?

- A znate kako je, treba biti ustrajan.

● Očekujete li novu tranšu sredstava Svjetske banke do kraja godine?

- Da. U rujnu ili listopadu. Ali, prvo moramo usvojiti ovu prvu.

● Koliko ukupno financijski iznosi paket sa Svjetskom bankom?

- U ovom trenutku to još ne znamo. To je još stvar pregovora, ali, u načelu, u dosadašnjim je pregovorima naznačeno da je ukupna vrijednost koja bi se refinancirala oko dvije milijarde eura.

● Prema tom planu, do kada ćemo otplatiti kredite za autoceste?

- Do 2037. godine trebali bismo imati čistu situaciju, odnosno ukupni dug cestovnog sektora bio bi financijski održiv.

● Prije nego što ste došli na mjesto ministra i na početku mandata bili ste žestok zagovornik uvođenja vinjeta kao modela naplate cestarine. Kako danas dišete po tom pitanju?

- Dobro. Mi ćemo do kraja godine imati gotovu studiju novog modela naplate. Ja sam tako razmišljao, ali činjenica je da mi kod financijskog restrukturiranja moramo čuvati prihod tvrtki i ne smijemo dopustiti da prihod pada. I to me, kao i drugima aspektima, ovisi buduću sustav naplate. Hoće li to biti elektroničke vinjete, beskontaktni elektronski sustav naplate, pokazat će studija.