Žarko Tušek,

državni tajnik u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture:

NIZINSKU PRUGU MOGUĆE JE SAGRADITI U ŠEST GODINA

razgovarao **EDIS FELIĆ**
edis.felic@lidermedia.hr

Gradnju autocesta privodimo kraju. Dva su natječaja aktualna prema Dubrovniku te dva u Primorsko-goranskoj županiji prema Žutoj Lokvi. Do kraja godine očekujemo završetak punog profila autoceste Zagreb – Macelj, na kojoj do 2032. koncesiju ima Strabag. Uvelike se radi i na širokopojasnoj infrastrukturi, no zadnjih godina zahuktava se obnova željeznice, ne samo kad je riječ o glavnim pravcima, nego i o onim regionalnima. O svemu tome razgovaramo s državnim tajnikom u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture Žarkom Tušekom, koji je na toj funkciji od srpnja 2024. Ministarstvo ga u službenim objavama navodi kao svojeg predstavnika za razvoj željezničkih projekata i koridora, ali njegov je djelokrug širi: osim željeznice obuhvaća EU fondove, poštu, telekomunikacije te inspekciju cestovnog prometa. No u šali nam kaže da su te podjele nevažne te da kao državni tajnik radi na svim projektima i poslovima za koje mu ministar Oleg Butković da mandat.

• Da vam Vlada kaže da možete dobiti dodatnu milijardu dolara koju smijete uložiti samo u jedan projekt, koji biste izabrali?

– Strateški prioritet pred nama gradnja je nizinske pruge, njezino povezivanje s Rijekom te gradnja novog terminala na Krku. Nakon projekata na Mediteranskom koridoru prema mađarskoj granici, nakon što smo ovog proljeća ugovorili dionicu Hrvatski Leskovac – Karlovac u iznosu od 280 milijuna eura, novu prugu i koridor treba spojiti s Rijekom te Krkom. Riječ je o generacijskom projektu dosad neviđenih tehničkih izazova, ali i o projektu bez kojeg Hrvatska ne može iskoristiti puni potencijal riječke luke te sebe kao logističkog i prometnog lidera ovog dijela EU-a. Projekt nizinske pruge ima prvorazrednu ekonomsku i sigurnosnu važnost za cijelu Europu. Uostalom, kao takav uvršten je i u završnu Deklaraciju Dubrovačkog foruma ove godine.

• Prije ste u vezi s nizinskom prugom govorili o novom modelu ugovaranja gradnje.

– Golemi projekti su iza nas, mnogo iskustava, boljih i lošijih. Problem je dinamika razvoja projekta, od studijske dokumentacije, lokacijskih dozvola pa do glavnih projekata i građevinskih dozvola, a onda i cijelog procesa javne nabave. Sve to često traje predugo. Jedan takav projekt, takvih dimenzija, jednostavno mora imati drugačiju razvojnu dinamiku, a i rizici od neuspjeha, kako financijski tako i građevinski, preveliki su. Gledajući komparativna iskustva na nekim drugim golemim građevinskim projektima, posebno s osvrtom na Rail Balticu, koja je danas možda i najveći višenacionalni željeznički projekt u EU-u, odlučili smo se za model gradnje Alliance, koji je određena nadogradnja 'žutog FIDIC-a'. Riječ je o suvremenom modelu ugovaranja velikih, složenih projekata koji se temelji na ravnopravnom partnerstvu, zajedničkom upravljanju rizicima i dijeljenju dobiti ili gubitaka između naručitelja te projektantsko-izvođačkoga konzorcija. Ključ je u jasnom postavljanju proračuna, transparentnosti troškova, strogo definiranim rokovima i rješavanju sporova u partnerstvu, bez sudova. Trenutačno smo u fazi izbora konzultanata koji će pratiti HŽ Infrastrukturu u procesu pripreme tog modela. Uslijedit će natječaj, pregovarački postupak i odabir izvođačkoga konzorcija. Očekujemo da će to biti 2028. Struka nas uvjerava da je prugu takvim modelom moguće napraviti u pet-šest godina.

• Nakon nekih nedavno završenih projekata u zagrebačkom prstenu i na sjeveru Hrvatske, osjeti li se napredak u brzini i propusnosti vlakova?

Gledajući komparativna iskustva na nekim drugim golemim građevinskim projektima, posebno s osvrtom na Rail Balticu, koja je danas možda i najveći višenacionalni željeznički projekt u EU-u, odlučili smo se za model gradnje Alliance, koji je određena nadogradnja 'žutog FIDIC-a'. Riječ je o suvremenom modelu ugovaranja velikih, složenih projekata koji se temelji na ravnopravnom partnerstvu, zajedničkom upravljanju rizicima i dijeljenju dobiti ili gubitaka između naručitelja i projektantsko-izvođačkoga konzorcija

foto Ratko Mavar

– Apsolutno. Prije svega, nama kontinuirano raste broj putnika, i to u milijunskim iznosima na godišnjoj razini. To ne bi bilo moguće da željeznica nije modernizirana u prstenu grada Zagreba, ali i na nekim drugim dionicama na podravskoj pruzi, prema Bjelovaru te na dionici Vukovar – Vinkovci. Sada završavamo koridor prema mađarskoj granici. Dionica Dugo Selo – Križevci pred puštanjem je u promet, a radovi prema Koprivnici, odnosno građevinski dio, bit će gotovi do kraja godine.

• Ali prosječne brzine ipak su još uvijek među najnižima u Europi. Ljudi se žale.

– Kada govorimo o brzinama, naš nacionalni prosjek, koji je sada nešto sporije od 50 kilometara na sat, takav je zato što su brzine velikim dijelom smanjene zbog radova na gotovo svim koridorima. Ondje gdje radova nema, a pruga je obnovljena, brzine su na razini prosjeka onih država s kojima se možemo uspoređivati, primjerice sličnih geografskih i urbanih karakteristika. To su Austrija, Slovenija, Češka, Slovačka itd., u kojima su prosjeci oko 100 kilometara na sat. U nekim velikim članicama EU-a prosjeke podiže *high-speed* željeznica koja razvija brzine veće od 250 kilometara na sat. Riječ je o posebnim trasama isključivo za takav tip vlakova na posebnim koridorima. Takve projekte Hrvatska ne razvija, kao što ih ne razvijaju ni druge nama slične države. Za njih nema ekonomske logike i dovoljno putnika. Hrvatska na glavnim koridorima gradi dvokolosiječne elektrificirane pruge pogodne za putnički i teretni promet, s brzinama do 160 kilometara na sat, a na regionalnim koridorima pruge za brzine do 120 kilometara. Cijene gradnje *high-speed* željeznica po kilometru od tri su do četiri puta više od onih konvencionalnih pruga i takve pruge grade samo najveće države. U tim državama takve su pruge u cjelokupnoj željezničkoj mreži zastupljene s udjelom do pet posto, primjerice u Njemačkoj.

• Kolika je aktualna vrijednost infrastrukturnih ulaganja u željeznicu?

– Cijela je naša mreža duga oko 2600 kilometara. Procjenjujemo da bi u idućih 10 godina njezina obnova trebala biti dovršena. Nedavno smo potpisali ugovor za dionicu Hrvatski Leskovac – Karlovac, vrijedan 280 milijuna eura. Nakon toga ugovorili smo dionicu Dugo Selo – Novska, vrijednu gotovo 900 milijuna eura, što je dosad najveći infrastrukturni projekt u modernoj Hrvatskoj. Tu je i obnova podravske pruge prema Varaždinu, vrijedna 200 milijuna eura, zatim 30 milijuna eura za dionicu Osijek – Koška, 80 milijuna eura za prugu Zadar – Knin te 50 milijuna eura za prvu fazu Istarske pruge. Priprema se nastavak obnove zagorske pruge od Zaboka prema Varaždinu, vrijedan 200 milijuna eura. Siguran sam da će se ti proračuni s vremenom morati redefinirati, kako zbog cijena tako i zbog zahtjevnosti projekata.

• U kojoj je fazi sada razvoj dalmatinske pruge?

– U izradi je studijska dokumentacija vrijedna oko pet milijuna eura, koja će biti gotova do kraja 2027. Ona uključuje modele obnove dalmatinske pruge, njezinu elektrifikaciju te odvojak Split – Trogir, koji će prigradskom željeznicom povezati splitsku zračnu luku. Velik je iskorak napravljen 2024. kada je koridor prema Dalmaciji uvršten u europsku mrežu TEN-T. To otvara vrata europskom financiranju u idućih 20 godina. Također, radimo na tome da cijeli jadransko-jonski koridor, uključujući Istru s tunelom Učka pa sve do juga, uključimo u mrežu TEN-T. Povezivanje Zagreba i Splita brzom željeznicom, povezivanje dalmatinskih urbanih centara i cijele Dalmatinske zagore tom željeznicom ključno je za razvoj cijele Dalmacije i ostanak ljudi na tim prostorima.

Radimo na sekundarnoj mreži od magistralnih vodova do urbanih centara. Bez tog projekta nemoguće je da imamo e-škole i e-zdravstvo. To je OIV-ov projekt vrijedan 250 milijuna eura, ugovoren sa Strabagom i Ericssonom Nikolom Teslom, a financijska sredstva predviđena su u proračunu za iduće godine. Usporedno ponovno pokrećemo Program razvoja širokopojasnog interneta, koji je prošle godine imao probleme zbog povlačenja privatnog investitora

• Je li to realno s obzirom na proračune?

– Upravo je nedavno pokrenuta inicijativa prema Europskoj komisiji pismom povjereniku za promet EK-a Apostolosu Cicikostasu, čiji su sadržaj predstavili zastupnica u Europskom parlamentu Nikolina Brnjac te svi hrvatski 'morski' župani. U tom dokumentu, koji potpuno podupire naše ministarstvo, traži se da se cijeli jadransko-jonski koridor uvrsti u TEN-T željezničku mrežu, ne samo do Splita. Budućim financiranjem tog projekta povezala bi se cijela istočna obala Jadrana, sve do Atene. S obzirom na to da je povjerenik za promet iz Grčke, vjerujemo u podršku.

• Susrećete li se s problemom nedostatka kvalificirane radne snage kod izvođača na velikim projektima?

– Istina je da građevinska operativa u prvoj fazi ovoga velikog ciklusa ulaganja u željeznicu nije bila sasvim spremna. Hrvatska tridesetak godina nije imala velika ulaganja u željeznicu, a usporedno smo realizirali goleme projekte u cestogradnji. Zbog toga se osjetio manjak inženjera, projektanata i operative s referencijama na projektima. S druge strane, sve je rezultiralo i time da je u akademskoj zajednici smanjen broj studenata koji pokazuju interes za željeznicu u prometnom, komunikacijskom i građevinskom aspektu. Domaća operativa se konsolidira, tu su, naravno, i velike međunarodne kompanije, naručitelji također uče iz iskustava na završenim projektima.

• U kojem smislu naručitelji uče iz iskustva?

– U smislu pravilnog postavljanja dobrih modela gradnje od HŽ Infrastrukture. Već sada, posljednjih godina, to izgleda mnogo bolje. Naravno, tražimo potporu i iskustvo stručnjaka sa strane operative. Primjetno je da su projektni zadaci bolje postavljeni i da smo se svi zajedno uhodali. Očekujemo bolju kvalitetu i bržu dinamiku u idućim godinama. Svakako pohvaljujem akademsku zajednicu, posebno Sveučilište u Zagrebu, za svako pozitivno poticanje stvaranja nove generacije mladih stručnjaka. Željeznica bez njih ne može. Naše je stajalište kao države kontrolirana otvorenost našeg tržišta prema kompanijama izvan EU-a koje posjeduju najbolje referencije, i zbog dinamike građenja i zbog kontrole troškova i upravljanja proračunima. S druge strane, želimo da ovi projekti budu prilika da se naša građevinska industrija osnaži i stekne referencije. Korištenjem zakonskih i europskih mehanizama uvijek nastojimo mudro štititi svoj

know-how, definirati i sačuvati svoje strateške interese te graditi kapacitete domaće industrije gdje god je to moguće i dopušteno.

• Primjer dobre suradnje s domaćim tvrtkama je onaj države, odnosno HŽ Putničkog prijevoza s Končarom.

– Cijeli sektor željeznice naslonjen je na partnerstvo s Končarom. Tvrtka Končar – Električna vozila (KEV) naš je dominantni i strateški proizvođač vlakova i tramvaja. Putem tog društva Končar sudjeluje i u održavanju željezničkih i tramvajskih vozila. U okviru našeg ministarstva financirali smo razvoj prototipova novih vlakova, konkretno baterijskog i elektrobaterijskog vlaka.

• Koliko je takvih vlakova naručeno?

– Trenutačno je u proizvodnji 25 novih vlakova, među kojima su baterijski, elektrobaterijski modeli i visokokomforni hibridi. U proteklih desetak godina na hrvatske smo pruge stavili 71 novi vlak. Uz ovih 25 koji se trenutačno proizvode, u proljeće planiramo raspisati veliki natječaj za nabavu još 31 vlaka. Proces gradnje novih vlakova i zamjene cijele flote, pa i njezina povećanja u broju vlakova kojima HŽPP raspolaže, razvija se dinamikom koja će omogućiti da sve bude potpuno završeno u idućih pet godina.

• Što se događa s akvizicijom TŽV-a Gredelj, za koju je poslovna javnost jako zainteresirana?

– Naša dva društva, Tehnički servisi željezničkih vozila i Održavanje vagona, također surađuju s Končarom. Preko društva HŽPP trenutačno smo u završnoj fazi akvizicije TŽV-a Gredelj. Budući da su ga dosadašnji slovački vlasnici odlučili prodati, smatrali smo važnim sačuvati tu prvoklasnu lokaciju, kao i ljude te industrijski *know-how*. U taj smo proces ušli zajednički, KEV i HŽPP. Službena ponuda je predana i prihvaćena. Zajedno ćemo je predstaviti prije potpisivanja ugovora. Mogu samo reći da smo iznimno zadovoljni procesom, pa, ako želite, i dogovorenom cijenom, ali i korektnim pristupom dosadašnjih slovačkih vlasnika od prvog dana pregovora. To je povijesna investicija HŽ sektora i temelj za novi model ustroja sektora održavanja, bez kojeg nema sigurne i moderne željeznice.

• Hoće li Končar i HŽPP podijeliti vlasništvo u jednakom omjeru?

– Omjeri su podijeljeni prema specifičnim poslovnim potrebama jednih i drugih. Končar će u jedan dio pogona s Jankomira preseliti svoju kompletnu industriju tramvaja i vlakova. HŽPP će preuzeti drugi, veći dio Gredelja. Ondje planiramo integrirati naša dva društva za održavanje u jedan snažan, centralni logističko-tehnički centar. Time bismo izmjestili radionice HŽPP-a s Glavnoga kolodvora i maknuli taj industrijski dio željeznice iz strogog centra grada. Naravno, i dalje ćemo imati operativne radionice na ključnim čvorištima poput Rijeke, Varaždina, Vinkovaca i Knina kako bismo usluživali svoje, ali i privatne teretne prijevoznike koji prometuju na hrvatskoj mreži.



Opredijelili smo se za to da HP želimo sačuvati u svim malim ruralnim prostorima. Dodatni razvojni potencijal može biti taj da se uvedu neke druge usluge u koordinaciji s drugim institucijama, primjerice izdavanje dokumenata i raznih potvrda. Što se tiče razvojnih projekata, menadžmentu su tu odriješene ruke

• Je li to dio restrukturiranja HŽ-ovih tvrtki?

– Da. Tom investicijom, nakon što smo kao Vlada protekle četiri godine proveli kompletno financijsko restrukturiranje željezničkog sektora, teško oko 700 milijuna eura, sada počinje proces restrukturiranja poslovnih procesa i novi način upravljanja, uzimajući u obzir naše potrebe i specifičnosti.

• To je opet holding? Ali i onda, prije nego je ukinut, situacija nije bila ružičasta...

– Da, ali to razdvajanje 2012. nije bilo kvalitetno pripremljeno i unazadilo je sektor. Druge zemlje u EU-u to nisu radile na takav način, već su sačuvale integrirani model upravljanja željezničkim sektorom, posebno na strateškoj razini i razini upravljanja proračunima. Raščistili smo sudske sporove i međusobna dugovanja. Vidjet ćemo kamo će nas to odvesti, ali planiramo i pripremamo novi model upravljanja, naslonjen na ono što imaju nama usporedive željeznice u EU-u. Jedna krovna organizacija za strateške odluke zasigurno je poželjna. Željeznica mora postati modernija, učinkovitija, mora se okrenuti tržištu, investirati u dohodovne i komercijalne projekte i, gdje god je to moguće, odmaknuti se od isključive ovisnosti o proračunu.

• Što je sa širokopojasnom infrastrukturom?

– Radimo na sekundarnoj mreži od magistralnih vodova do urbanih centara. Bez tog projekta nemoguće je da imamo e-škole i e-zdravstvo. To je OIV-ov projekt vrijedan 250 milijuna eura, ugovoren sa Strabagom i Ericssonom Nikolom Teslom, a financijska sredstva predviđena su u proračunu za iduće godine. Usporedno ponovno pokrećemo Program razvoja širokopojasnog interneta, koji je prošle godine imao probleme zbog povlačenja privatnog investitora.

• Kako pomiriti to da Hrvatska pošta obavlja i javnu funkciju, pogotovo u malim mjestima i na otocima, a da istodobno posluje na tržišnim osnovama?

– Pa nije to nemoguće. Ona je logistička tvrtka s raznim razvojnim projektima. Opredijelili smo se za to da HP želimo sačuvati u svim malim ruralnim prostorima. Dodatni razvojni potencijal može biti taj da se uvedu neke druge usluge u koordinaciji s drugim institucijama, primjerice izdavanje dokumenata i raznih potvrda. Što se tiče razvojnih projekata, menadžmentu su tu odriješene ruke. Sagradili smo veliki logistički centar u Velikoj Gorici, vrijedan 50 milijuna eura, a sada razmišljamo o njegovu proširenju.