

'NE ODUSTAJEMO OD PELJEŠKOG MOSTA'

## Siniša Hajdaš Dončić: Brzu cestu Solin-Klis otvaramo u siječnju 2014.



- Iako 'Hidroelektra' ima dosta problema s 'Konstruktorom', Split ćemo napokon kvalitetno povezati s autocestom - dodaje ministar /Denis Jerković / CROPIX

Približava se 1. srpnja, dan pristupanja Europskoj uniji, a ključno pitanje povezanosti cijelog hrvatskog teritorija i dalje ostaje otvoreno. Kako zaobići uski pojas teritorija BiH kod Neuma, izgradnjom pelješkog mosta, cestovnim koridorom ili nekom trećom kombinacijom? Ministar prometa Siniša Hajdaš Dončić u razgovoru za "Slobodnu" ističe i dosad rijetko spominjanu varijantu, tunel ispod Neuma.

### Što možemo očekivati? Most ili koridor, ili možda tunel na premoštenju Neuma?

- Upravo se radi studija isplativosti koju s 200 tisuća eura financira Europska komisija, a u kojoj će biti prezentirane četiri ključne opcije projekata povezivanja hrvatskog teritorija. To su cestovni koridor u zaleđu Neuma čija procijenjena vrijednost, sa spojnim cestama, iznosi 240 milijuna eura. Drugo rješenje je projekt tunela ispod teritorija BiH, čija bi cijena bila značajno viša, oko 350 milijuna eura.

U studiji će biti razmatran i novi projekt mosta, primjeren potrebama i mogućnostima, vrijedan 200 milijuna eura, a s pristupnim cestama do 280 milijuna eura, što je najmanje 100 milijuna eura manje od bivšeg projekta koji realno nije ni bilo moguće realizirati. Četvrto se rješenje odnosi na trajektne linije, koje u svakom slučaju mora biti primijenjeno u razdoblju dok se ne realizira jedan od spomenutih projekata koji će biti dugoročno rješenje.

Naime, trajekti su neophodni, jer za svaku od prometnih solucija treba najmanje 18 mjeseci projektiranja i najmanje dvije-tri godine izgradnje, a do tada valja premostiti usko grlo. Ono što mogu jamčiti jest da nećemo graditi ništa što financijski nije pokriveno u cijelosti, kao što je to bila praksa do sada. Nećemo graditi Potemkinova sela niti organizirati predizborna otvaranja.

### Nedavno je objavljeno da nas je više koštao most koji nije građen nego da je građen?

- Gledajte, ugovori kakvi su dosad potpisivani za pelješki most bili su takvi da su i izvođači jedva čekali da ih se raskine. Izgubili smo novac, ali još važnije, izgubili smo jako puno vremena tijekom kojeg nije gotovo ništa

riješeno, a nalazimo se pred vratima EU-a. Mi takve ugovore nećemo potpisivati, niti na bilo koji način za nos vući hrvatsku javnost predizborno im obećavajući čuda. Fokusirani smo na projekte koji će biti kvalitetno i dugoročno prometno rješenje, i koji se mogu u razumnim rokovima isfinancirati.

**Od svih tih rješenja gotovo da nema dvojbe kako je jedina realna opcija - most. Sve drugo je krajnje upitno. Teško je, naime, povjerovati da bi se postigao neki dogovor s BiH za izgradnju koridora ili tunela ispod neumskog područja?**

- Po mnogima most je najbolje i najrealnije rješenje, ali ja vam to zasad ne mogu komentirati. Sve su mogućnosti službeno otvorene i dok belgijski konzultant ne donese svoju preporuku opcije, nećemo se izjašnjavati. Temeljem tehničkih rješenja i svih ostalih ekonomskih i drugih parametara, koja dobivaju i s naše strane, budući da imamo zajednički stručni tim, obvezni su do kraja lipnja prezentirati rješenja i dati preporuku Europskoj komisiji, a temeljem čega ćemo odlučivati što i kako dalje.

**Vi znate da nas u Neumu ovog ljeta očekuje prometna katastrofa, unatoč gradnji primjerenijih i europskijih graničnih prijelaza.**

- Znamo, ali to je stanje koje je ovo ministarstvo zateklo. Zato ćemo već 1. srpnja na liniji između Ploča i Trpnja dodati novi veliki trajekt, prvi koji će se izgraditi u seriji od četiri broda koje je "Uljanik" nedavno ugovorio s "Jadrolinijom". Ponudili smo i rješenje trajektnog povezivanja Komarna-Brijesta koje je zahvaljujući operativnim obalama na lokaciji budućeg mosta trenutno najjednostavnije i najpovoljnije rješenje povezivanja prometa s Dubrovnikom, dok ne dođemo do konačnog prometnog rješenja. Naravno da bi to rješenje bilo privremenog karaktera, ali zbog nerazumijevanja Županije koja nije htjela izmijeniti prostorni plan za uspostavu nove trajektno linije, nismo mogli ništa realizirati. Zašto su to napravili, ne zna nitko, pitajte njih da objasne.

**Nije sigurno što će od 1. srpnja biti nepogodnije, čekati na suncu na prijelaz granice kod Neuma ili prijeći trajektom na Pelješac pa voziti lošom cestom preko poluotoka prema Dubrovniku?**

- Hrvatske ceste već rade na pripremi obnove pelješke ceste, posebice na tri najkritičnije lokacije, kao što je primjerice dionica kod Janjine, kako bi se ta prometnica prilagodila za bolji protok vozila. Na žalost, za ovu sezonu ne možemo ništa više od toga, ali u sljedećih nekoliko godina, zahvaljujući ulaganjima koje planiramo, pelješka će cesta biti puno pogodnija za promet.

**Ipak imate nekih novosti oko povezivanja Dubrovnika, grada na 100 kilometara od autoceste, za što treba skoro dva i pol sata vožnje, plus prijelaz teritorija BiH kod Neuma.**



Siniša Hajdaš Dončić

- Točno, završili smo i konačno usuglasili prostoru studiju povezivanja aerodroma Čilipi s Dubrovnikom, gdje se rješava problem obilaznice grada. Bit će to potpuno nova i brza cesta, na kritičnim mjestima s mogućnošću proširenja u četverotračnu, a omogućit će obilazak najopterećenijeg dijela Dubrovnika i brzu vezu prema zračnoj luci. Znaite, svima nam se sviđaju autoceste, ali Hrvatska je po europskim kriterijima preizgrađena autocestama i ono što sad možemo jest graditi dobre državne ceste po kojima će se građani voziti besplatno. Uostalom, prosječni godišnji promet daleko je od razine koja bi zahtjevala gradnju autoceste. Uz to, mi do 2020. godine ne možemo dobiti nikakvo sufinanciranje za autoceste i zato se orijentiramo na gradnju kvalitetnih brzih cesta koje će dugoročno zadovoljiti potrebe građana i neće ih financijski opterećivati u svakodnevnom prometu i životu.



## Što su prioriteti u gradnji cesta? Koliko uopće ima europskog novca?

- S koliko ćemo točno novca raspolagati za željeznice, s koliko za ceste, znat ćemo do kraja 2013. godine kad se i na razini EU-a definira osnovna prometna mreža. Ono što je sigurno, više neće biti mogućnosti da se prema nekim regionalnim ili političkim ključevima odlučuje gdje će se graditi, kao što se to činilo u nedavnoj prošlosti pa imamo primjere da su građene kvalitetne prometnice na mjestima gdje praktički nema naselja ni ljudi, a samo zato što je neki političar iz tog kraja. Želim tu naglasiti da je naš prioritet splitska obilaznica Trogir-Split-Omiš.

Ta dionica je važna iz opravdanog razloga, jer prosječni dnevni promet kroz Omiš iznosi više od 16 tisuća vozila, a ljeti na nekim od dionica tog pravca prometuje i više od 50 tisuća automobila dnevno, što je apsolutno ključan i prihvatljiv kriterij za financiranje takvih prometnica upravo iz fondova EU-a. Rezultati ulaganja koja radimo u tzv. splitsku obilaznicu osjetit će građani već do početka sezone kada će biti završena dionica do zračne luke u Kaštelima.

"Hidroelektra", koja je ima dosta problema s "Konstruktorom", do siječnja 2014. završit će radove na brznoj cesti Solin-Klis, a pojedine dionice na potezu Split-Omiš aplicirat ćemo prema EU fondovima, u vrijednosti 200 milijuna eura. To je onaj dio prometnice kod Omiša gdje su nam se svi posljednjih tjedana rugali da smo probili tunel u ništa, a zapravo se radi o tunelima koje prema projektu prethodno treba probiti, kako bi se moglo početi s gradnjom mosta preko Cetine. U planu je probijanje i drugog tunela kao preduvjeta za nastavak premošćavanja kanjona Cetine.

**Imate stalne neredne na gradilištima koje "Konstruktor-inženjering" u raspadu ne želi napustiti i prepustiti tvrtkama koje mogu nastaviti radove?**

- Sve se to rješava. Problem kod Rijeke, na gradilištu dionice od Sv. Kuzma do Križišća se rješava, a mislim da možemo reći kako je i problem miciranja "Konstruktora" s gradilišta kod Klisa iza nas.

**A kad će se konačno završiti autocesta između čvorova Vrgorac i Ploče koja kasni dvije godine, a sad su se pojavili i veliki problemi s "Konstruktorom". Gradilište je manje-više pusto, nema govora da bi se bilo što moglo dovršiti prije sezone?**

- Završetak radova na dionici Vrgorac-Ploče očekujemo do kraja ove godine, autocesta će biti spremna za sezonu 2014. godine, a ukupni iznos gradnje i opremanja je 2,18 milijardi kuna. U lipnju ove godine završit ćemo i tunel "Sveti Ilija" kroz Biokovo i spojne ceste prema Zagvozdu i Baškoj Vodi, uz ukupne troškove od 537 milijuna kuna.

**ANTUN MASLE**

---

## Novi Čilipi iz fondova EU-a

•• Dubrovačka zračna luka sigurno ulazi u mrežu EU-a. Uz pomoć Ministarstva prometa i konzultantske kuće "Jaspers", u završnoj je fazi projekt regeneracije zračne luke Dubrovnik koji će biti spreman za apliciranje 2014. godine. Zahvaljujući visokoj kvaliteti, zadovoljenim strogim uvjetima i spremnosti projekta, kad se uspoređujemo s projektima drugih europskih zračnih luka, imamo velike šanse povući novac za financiranje iz fondova. Istodobno, razgovaramo i s hrvatskim Mirovinskim fondom da eventualno uđe u suvlasništvo zračne luke u Čilipima.

---

## 'Nećemo plaćati penale za luku Ploče'

•• Što je s lukom Ploče? Tamo je zapelo, došlo je do zastoja izgradnje terminala, zbog čega postoji mogućnost da se ad hoc izgubi više od 50 milijuna kuna?

- To rješavamo u dogovoru s upravom luke i izvođačem. Imali smo sastanak prošli petak, očekujemo prijedloge izvođača kako ne bi došlo do štete i zastoja. Sve će biti riješeno bez štete za državni proračun, nećemo morati isplaćivati penale.

---

## U lipnju o koncesijama

•• Što je s procesom davanja autocesta u koncesije, dokle se došlo s tim?

- Rok je konac lipnja, kad nam konzultant mora prezentirati modele davanja u koncesiju. Vlada to mora razmotriti, prihvatiti ili odbaciti, ako prihvati, ide natječaj za monetizaciju ili davanje u koncesiju. Ako bude sve prihvaćeno, do konca će godine biti potpisan ugovor s potencijalnim koncesionarom. Ali, ne treba zaboraviti ni mogućnost da Vlada, nezadovoljna pokazateljima, odbaci monetizaciju.