

### Panel 3: Održiva i moderna prometna i mrežna infrastruktura

Panelisti za ovaj prioritet ulaganja bili su: **Igor Radić** (Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture), prof. dr. sc. **Tomislav Josip Mlinarić** (Fakultet prometnih znanosti), prof. dr. sc. **Neven Kuspilić** (Građevinski fakultet), prof.dr.sc. **Davor Brčić** (Fakulteta prometnih znanosti), prof. dr. sc. **Stanislav Pavlin**, (Zavod za zračni promet Fakulteta prometnih znanosti).

Panel rasprava pod nazivom „Održiva i moderna prometna i mrežna infrastruktura“, otvorila je brojna pitanja o ulaganjima u poboljšanje prometnih mreža i infrastrukture u Republici Hrvatskoj. Govorilo se o svih šest prometnih sektora: željezničkom, cestovnom, zračnom, pomorskom, unutarnjoj plovidbi i gradsko-prigradskom prometu kao područjima koja će se moći financirati iz strukturnih fondova u okviru financijskog razdoblja Europske unije 2014. - 2020. Na ovom je panelu nazočilo 109 osoba: predstavnika jedinica lokalne i regionalne samouprave, te poslovnog, znanstvenog i nevladinog sektora.

Panel raspravi prethodilo je predstavljanje trenutačnog stanja u pojedinom prometnom sektoru, njegovim razvojnim potrebama i izazovima, viziji prometa prema kojoj se ide, te aktivnostima koje je potrebno poduzeti kako bi se postigli zadani ciljevi. Tako su u željezničkom sektoru, kao najveći izazovi detektirani zastarjela infrastruktura, neelektrificirane i većinom jednokolosiječne pruge, nedovoljni tehnički standardi na TEN-T mreži, postojanje uskih grla i općenito, nekonkurentnost željezničkog sustava.

**Mlinarić** (FPZ), istaknuo je kako ipak Hrvatsku za deset godina vidi kao logističku platformu Jugoistočne Europe u funkciji željezničkog teretnog prijevoza i logistike, ali i uz kvalitetni prigradski i regionalni putnički promet. O unutarnjim plovnim putovima, gdje se također kao najveći izazov pokazala zastarjela i neobnavljana infrastruktura i nizak promet, govorio je **Kuspilić** sa Građevinskog fakulteta te istaknuo da u unutarnjoj plovidbi stanje nije zadovoljavajuće, budući da se može reći da je promet na unutarnjim putovima nakon rata prestao. Kuspilić smatra da će u tom sektoru doći do porasta prometa, sa sadašnjih 1 posto u narednih deset godina na 3 posto prometa.

**Brčić** (FPZ) kazao je kako je Europska unija 2012. godine donijela Akcijski plan za urbanu mobilnost. Smatra da je to poruka svim lokalnim sredinama da se prilagode uputama Europske unije i krenu u izradu akcijskih planova za gradsko-prigradski promet, te dodao kako im pritom akademska zajednica u potpunosti stoji na raspolaganju. Gradska, prigradska i regionalna mobilnost budućom Strategijom prometnog razvoja RH, uz pet tradicionalnih uvrstit će se kao novi, šesti prometni sektor.

O pomorskom prometu, u kojem je najveći izazov nedostatan kapacitet flote, slaba povezanost među otocima te između kopna i otoka i nedovoljna kvaliteta lučke infrastrukture i logistike, govorio je **Radić** (MPPI). U pomorskom sektoru radi se na obnovi flote u obalno linijskom prijevozu kroz energetska učinkovitost i potrošnju goriva, a do sada je u RH u pomorsku infrastrukturu uloženo 500 milijuna eura.

Kako je Hrvatska, s dvanaest zračnih luka u međunarodnom prometu, relativno bogata zemlja s aspekta zračnog prometa, govorio je **Pavlin** (FPZ) i dodao kako je taj vid prometa uvelike vezan uz turizam koji predstavlja glavni generator potražnje. Istaknuo je sljedeće izazove s kojima se susreće zračni promet: zanemariv udio teretnog naspram putničkog prijevoza, financijsku održivost i konkurentnost manjih zračnih luka, primjerice na otocima. Također je dodao kako je potrebno povećati kapacitete i unaprijediti kvalitetu usluge u zračnim lukama, te unaprijediti sigurnost i poboljšati pristupačnost slabije povezanih područja, poput dubrovačkog područja.

Publiku je zanimalo može li se početi pripremati i predlagati projekte ili se čeka dovršenje "**Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske**". Na pitanje je odgovorila **Čop Bajde** (MPPI) naglasivši da je trenutno u izradi "Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske" i operativni program 2014.-2020., ali da postoji poziv za predlaganje projekata na mrežnoj stranici Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture ([www.mppi.hr](http://www.mppi.hr)) te da korisnici slobodno mogu slati svoje prijedloge.

Postavljeno je pitanje **po kojoj koncepciji treba razvijati održivu željezničku infrastrukturu**, na što je odgovoreno da u prvoj fazi ne treba ići na izuzetno velike projekte nego ciljano na projekte kao što su: uklanjanje uskih grla (čvorišta), obnova voznog parka, izgradnja intermodalnih terminala i logističkih centara, a tek onda pokrenuti velike projekte.

Kao razlozi **niske razine teretnog prometa u zračnim lukama**, što je zanimalo publiku, navedene su nekonkurentne cijene, slaba linijska povezanost s međunarodnim destinacijama te nedostatni infrastrukturni i prijevozni kapaciteti. Također u putničkom zračnom prometu problem predstavlja velika oscilacija u broju putnika tijekom godine.

**O ulozi kanala Dunav – Sava** objašnjeno je (**Kuspilić**) da se radi se o starom projektu koji bi trebao povezati dva sustava Dunav i Savu, te bi to trebao biti višenamjenski projekt u svrhu plovidbe, navodnjavanja i vodoopskrbe, ali se trenutno gradi samo za potrebe navodnjavanja.