

#PRIORITET ZA RAZVOJ ISTRE I HRVATSKE MORA BITI IZGRADNJA MODERNE ŽELJEZNICE KOJA ĆE NAS POVEZATI S OSTATKOM EUROPE#

Posljednjih dana u medijskom prostoru puno se govori o nedostatku prometne povezanosti pojedinih krajeva Hrvatske te ponajprije o ukidanju pojedinih željezničkih linija. Također, tema je ukidanje pojedinih željezničkih linija u Istri. Istovremeno, resorni ministar Butković na to odgovara kako „ukidanja neće biti, ali kako je potrebno revidirati isplativost pojedinih željezničkih i inih linija, jer su i HŽ Putnički prijevoz i Jadrolinija i svi linijski prijevoznici zbog korona krize "došli u određene poteškoće s poslovanjem". Kontradiktorna izjava u svakom pogledu, koja govori samo jedno – do ukidanja linija će doći, a željeznički promet u pojedinim regijama u lijepoj Našoj će potpuno izumrijeti.

Iako ministar tvrdi jedno, brojke ne lažu, matematika je egzaktna znanost. **Pa tako u samom izvješću o stanju o prostoru Istarske županije izrađenom od strane Zavoda za prostorno uređenje jasno stoji: Sustav infrastrukture željezničkog prometa Istarske Županije fizički je izdvojen od nacionalne željezničke mreže (Hrvatske željeznice), što kao posljedicu ima dugogodišnju stagnaciju i opadanje željezničkog prometa te propadanje postojeće infrastrukture.**

Prugom L213 Lupoglav – Raša odvija se samo teretni promet, koji je trenutno u prekidu. S obzirom na analizirane podatke – duljinu i udio željezničkih pruga prema vrsti te gustoću željezničkih pruga, u četverogodišnjem izvještajnom razdoblju nisu zamijećene nikakve znakovite promjene u odnosu na prethodno razdoblje.

Međutim, kada govorimo i o industriji moramo biti svjesni da ne može cijelo gospodarstvo biti orijentirano na "zimmer frei", što nam je pokazala i ova turistička sezona u novim uvjetima uzrokovana Covid 19 pandemijom, a prometna povezanost je ključ za bilo kakvu industriju i pogotovo je bitan željeznički promet. Nažalost gledajući Pulu kao najveći grad u Istri imamo veliki problem. Postali smo „slijepo crijevo“ neatraktivno za bilo kakva ulaganja, jer nemamo prometnu infrastrukturu poput željeznice za prijevoz većih količina tereta.

Prioritet za razvoj Istre i Hrvatske mora biti izgradnja moderne željeznice koja će nas povezati s ostatkom Europe. Krajnje tragikomična situacija je to da smo praktički u središtu Europe, Istra je k tome statistički svrstavana među najrazvijenije regije u Hrvatskoj, a kad vlakom krenete iz Pule morate nakon par desetaka kilometara presjedati u autobus. Zar nije vrijeme da to promijenimo? Financijska sredstva kroz Instrument za povezivanje Europe su nam na raspolaganju, potrebno je samo malo želje, volje i truda vladajućih u resornom ministarstvu i HŽ-u.

Iz Italije i Slovenije su bili zainteresirani za veliki prekogranični projekt obnove istarske željeznice, jer je i njihov interes razvoj putničkog željezničkog prometa, ali i teretnog. Kada se sjelo za zajednički stol i započeli pregovori o suradnji zapelo je naravno kod predstavnika iz redova Hrvatskih željeznica. Istovremeno su primjerice Trst i Kopar otišli i korak dalje pa se u Italiji razvija hyperloop vlak kojim će za udaljenost između Verone i Trsta od 260 km prosječno trajanje putovanja superbrzim vlakom biti 30 minuta.

Usporedbe radi **putovanje između Pule i Zagreba od 270 km vlakom traje 12 sati i kad**

krenete vlakom iz Pule silazite u Lupoglavu odakle se ukrcavate u autobus za Rijeku i onda opet se ukrcavate na vlak za Zagreb. Ništa bolje situacija nije ni u ostalim regijama pa željeznička udaljenost između Zagreba i Splita je 423 km, a trenutna brzina vlakova Hrvatskih željeznica omogućava da se ista prijeđe za 12 sati.

Ne moram niti spominjati kako svaki Istrijan godišnje uplati u državni proračun uplati višak od 4.000 kn što je preko 800 mil kn viška iz Istarske županije na godišnjoj razini i kako bi se samo s tim novcem mogla revitalizirati cijela istarska željeznica. Međutim, solidarni smo s ostalim građanima, što će pokazati i skoro glasanje o Zakonu o obnovi Grada Zagreba te podržavamo razvoj cijele Hrvatske i svih njenih regija, unatoč činjenici da je sam ministar Butković izjavio kako „sljedeći tjedan potpisuje ugovor o nabavi nova 22 vlaka, što je projekt vrijedan milijardu kuna“, a od toga u Istru nažalost neće niti jedan vlak kao što se neće izgraditi ili renovirati niti jedan kilometar trase pa je za zaključiti pametnome dosta!

Odlučujuća pretpostavka i nužnost za svaki daljnji planirani razvoj željezničkog prometa u Istarskoj županiji je izgradnja željezničkog tunela kroz Ćićariju te povezivanje pruga Istarske županije s ostatkom Republike Hrvatske i Europom (Kopar, Trst). Bez izgradnje nove spojne pruge i tunela kojim bi se županijske pruge povezale sa željezničkom mrežom Republike Hrvatske te Europom, postojeće željezničke pruge na području Istarske županije nemaju perspektivu čime će dugoročno biti u stagnaciji ne samo istarsko gospodarstvo, već i hrvatsko, gubeći priliku za razvoj industrije i turizma kroz putnički i teretni željeznički promet. Potrebno je inzistirati na obnovi željeznice što će donijeti višestruke koristi za svakodnevnu kvalitetu života stanovnika iz tih regija, ali i za razvoj industrije i turizma, navodi u priopćenju Sanja Radolović, predsjednica GO SDP Pula i zastupnica u Saboru RH. (iPress)

