Republika Hrvatska

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture

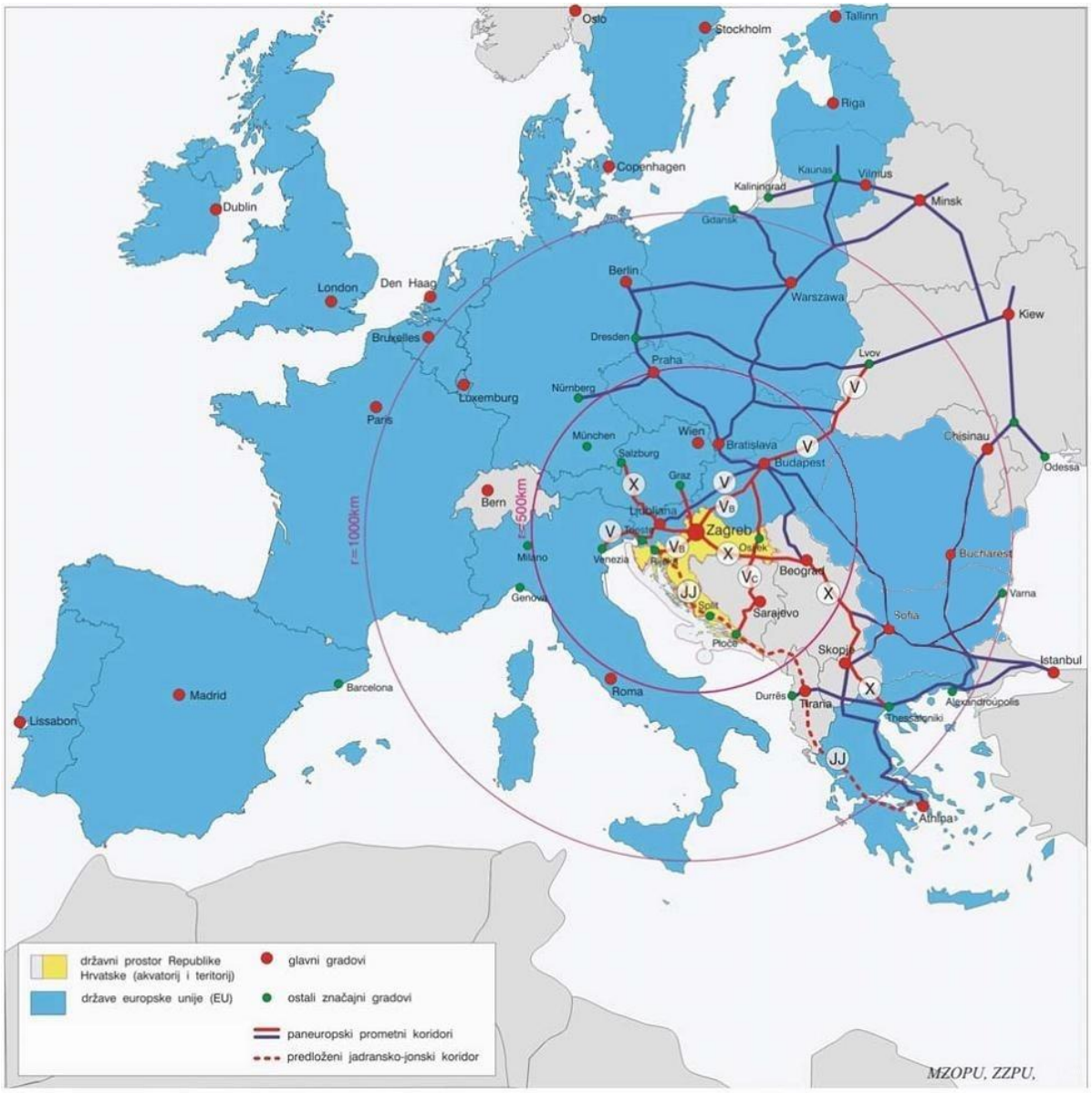
OPERATIVNI PROGRAM PROMET

2007.-2013.

Verzija 2.0 – izmjene i dopune

Srpanj 2015.

Republika Hrvatska – sastavni dio veće europske prometne mreže



Sadržaj

POPIS KRATICA 4
UVOD 6
SAŽETAK 8
IPA POZADINA 10
POGLAVLJE 1: ANALIZA 11
1.1 Osnovna analiza 11
1.2 Naučeno iz prethodno provedenih intervencija EU-a 34
1.3 SWOT analiza (analiza prednosti, slabosti, mogućnosti i prijetnje) 36
POGLAVLJE 2: STRATEGIJA 44
2.1 Opći cilj Operativnog programa i njegov doprinos ciljevima Nacionalnog Strateškog Referentnog Okvira (NSRO) 44
2.2 Posebni ciljevi 45
2.3 Prioritetne osi 56
2.4 Ex-ante evaluacija 57
2.5 Strateška procjena utjecaja na okoliš 58
2.6 Proces partnerstva 61
2.7 Horizontalna pitanja 62
POGLAVLJE 3: PRIORITETNE OSI 65
3.1 Prioritetna os 1 - Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekata u sektoru prometa (sufinancirano EFRR-om) 65
3.2 Prioritetna os 2 - Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe (sufinancirano EFRR-om) 68
3.3 Prioritetna os 3 - Tehnička pomoć (sufinancirano EFRR-om) 70
3.4 Prioritetna os 4 – Razvoj cesta i zračne luke (sufinancirano EFRR-om) 71
3.5 Razgraničavanje s sličnim intervencija u okviru drugih OP-ova i programa koje financira EU 73
3.6 Usklađenost s drugim izvorima financiranja 75
POGLAVLJE 4: PROVEDBA 76
4.1 Upravljanje 76
4.2 Praćenje i evaluacija 80
4.3 Potvrda izdataka (Tijelo za ovjeravanje) 81
4.4 Provjere izdataka i funkcioniranje sustava (Tijelo za reviziju) 81
4.5 Financijski tokovi 82
4.6 Informiranje i vidljivost 83
4.7 Integrirani informatički sustav za upravljanje strukturnim fondovima i Kohezijskim fondom (SF MIS) 85
POGLAVLJE 5: FINANCIJSKE TABLICE 86
5.1 Godišnje obveze 86
5.2 Ukupna predviđena sredstva 86
5.3 Indikativna raščlamba kategorizacije izdataka i ispunjavanje Lisabonskih zahtjeva u vezi izdvajanja sredstava 88
PRILOZI 89
Prilog 1: Sastav Radne skupine za izradu nacrta OPP 90
Prilog 2: Dodatni statistički podaci korištenjem standardnih pokazatelja 91
Prilog 3: Izvješće o *ex-ante* evaluaciji 95
Prilog 4: Izvješće o strateškoj procjeni utjecaja na okoliš 96
Prilog 5: Indikativni popis velikih projekata 97
Prilog 6: Indikativna podjela izdataka prema kategoriji intervencije 98
Prilog 7: Upute o državnim potporama za OPP 2007.-2013. 99
Prilog 8: Financijski tokovi 100

Popis kratica

AGC	*European Agreement on Main International Railway Lines* (Europski sporazum o glavnim međunarodnim željezničkim prugama)
AGN	*European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance* (Europski ugovor o glavnim unutarnjim putovima od međunarodnog značaja)
AGTC	*European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations* (Europski sporazum o važnim međunarodnim pravcima kombiniranog prijevoza i sličnim instalacijama)
AP	*Accession Partnership* (Pristupno partnerstvo)
BDP	Bruto domaći proizvod
BRT	Bruto tonaža
CARDS	*Community Assistance for Reconstruction, Development and Stabilisation* (Pomoć Zajednice za obnovu, razvoj i stabilizaciju)
CSG	*Community Strategic Guidelines* (Strateške smjernice Zajednice)
DG	Directorate-General (Opća uprava)
DG ENV	*EC Directorate General for Environment* (Opća uprava za okoliš EK)
DG REGIO	*EC Directorate General for Regional Policy* (Opća uprava za regionalnu politiku EK)
DG TREN	*EC Directorate-General for Transport and Energy* (Opća uprava za promet i energetiku EK)
DTI	*Directorate of Transport Infrastructure* (Uprava za prometnu infrastrukturu)
DZS	Državni zavod za statistiku
EBRD	*European Bank for Reconstruction and Development* (Europska banka za obnovu i razvoj)
EFRR	Europski fond za regionalni razvoj
EIB	Europska investicijska banka
EK	Europska komisija
ESF	Europski socijalni fond
EU	Europska unija
EUR	Euro
GTC	*Gross Tonnage Containers* (Kontejnerski brodovi)
HŽ	HŽ Infrastruktura d.o.o.
IPA	*Instrument for Pre-Accession Assistance* (Instrument za pomoć u pretpristupnom razdoblju)
IWG	*Inter-ministerial working group* (Međuministarska radna skupina)
MAP	*Multi-annual plan* (Višegodišnji plan)
MFI	Međunarodna financijska institucija
MPPI	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
MRDEUF	Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije
MSTI	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (danas Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture)
MSP	Mala i srednja poduzeća
NN	Narodne novine
NSRO	Nacionalni strateški referentni okvir
NUTS	francuski - *nomenclature des unités territoriales statistiques* - (Nomenklatura statističkih teritorijalnih jedinica)
NVU	Nevladina udruga

OP	Operativni program
OPP	Operativni program Promet
PEP	*Pre-accession Economic Programme* (Pretpristupni ekonomski program)
PGDP	Prosječni godišnji dnevni promet
PUO	Procjena utjecaja na okoliš
RCOP	*Regional Competitiveness Operational Programme* (Operativni program za regionalnu konkurentnost)
REBIS	*Regional Balkans Infrastructure Study* (Studija regionalne infrastrukture na Balkanu)
RH	Republika Hrvatska
SAFU	Središnja agencija za financiranje i ugovaranje
SCF	*Strategic Coherence Framework* (Okvir za usklađenost strategija)
SDF	*Strategic Development Framework for 2006-2013* (Strateški okvir za razvoj za 2006. - 2013.)
SDURF	Središnji državni ured za razvojnu strategiju i koordinaciju fondova Europske unije
SEETIS	*South East Europe Transport Information System* (Prometni informacijski sustav za Jugoistočnu Europu)
SEETO	*South East Europe Transport Observatory* (Prometni opservatorij za Jugoistočnu Europu)
SPUO	Strateška procjena utjecaja na okoliš
SSP	Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju
SWOT	*Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats* (Prednosti, slabosti, mogućnosti i prijetnje)
TEN-T	*Trans-European Network for Transport* (Transeuropska prometna mreža)
TER	*Trans-European Railway Project* (Transeuropski željeznički projekt)
TINA	*Transport Infrastructure Needs Assessment* (Procjena potreba prometne infrastrukture)
TIRS	*Transport Infrastructure Regional Study for Balkans* (Regionalna studija prometne infrastrukture Balkana)
TP	Tehnička pomoć
UN	Ujedinjeni narodi
UNECE	*United Nations Economic Commission for Europe* (Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu)
UT	Upravljačko tijelo

UVOD

Operativni program Promet (OPP) je dokument koji definira i usmjerava korištenje fondova Europske unije za razvoj prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2007. do 2013. godine. Opći strateški cilj OPP-a razvoj je modernih prometnih mreža i povećanje dostupnosti regija, poticanje bolje integracije hrvatskih prometnih mreža unutar europske prometne mreže i to, poboljšanjem prometne infrastrukture u željezničkom i riječnom sektoru kroz razvoj prometnih mreža na TEN-T koridorima te kroz poboljšanje regionalnih veza.

Zbog poteškoća u provedbi nekoliko ključnih projekata predviđenih za OPP (verzija 1.0), pojavila se potreba da se OPP izmjeni i dopuni u smislu izbjegavanja neočekivanih negativnih utjecaja na razvoj prometnog sektora.

Europska komisija, u skladu s člankom 33. Uredbe 1083/2006, koji propisuje da se Operativni program (OP) može preispitati i revidirati kako bi se u obzir uzeli problemi provedbe, a zbog gore navedenih razloga, odobrava izmjene i dopune OPP-a (verzija 2.0).

Prijedlozi izmjena i dopuna OPP-a odnose se na uključivanje aktivnosti i projekata iz cestovnog i zračnog sektora unutar nove Prioritetne osi 4, na uvođenje dodatnih prihvatljivih aktivnosti za pripremu projekata unutar Prioritetne osi 1 te na povećanje vrijednosti Prioritetne osi 3 – Tehnička pomoć, a vezano na dopuštenih 4% ukupne alokacije. Predložene izmjene i dopune odražavaju potrebu za uključivanjem dodatnih investicijskih prioriteta u program kako bi se poboljšala stopa provedbe. Financijska alokacija, indikatori i ciljne vrijednosti bit će revidirani i prilagođeni u odnosu na predložene promjene.

Ovaj zahtjev za izmjenama i dopunama odgovor je na poteškoće nastale u provedbi unutar željezničkog sektora i sektora unutarnjih plovnih putova, a time i na njihovu nemogućnost da potpuno iskoriste predviđena sredstva, kao i na nastanak potrebe za investiranjem u cestovnom i zračnom sektoru.

Tijekom 2011. i 2012. godine izrađena je strateška studija utjecaja na okoliš OPP-a (Strateška studija utjecaja na okoliš za OPP 2007.-2013., Dvokut Ecro, svibanj 2012. godine) te je proveden postupak strateške procjene koji je uključivao i provedbu javne rasprave o Strateškoj studiji i Operativnom programu Promet 2007.-2013. (verzija 1.0) u razdoblju svibanj – lipanj 2012. godine prema tada važećem Zakonu o zaštiti okoliša (Narodne novine, br. 110/07) te Uredbi o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (NN br. 64/08).

S obzirom da su tom strateškom procjenom utjecaja na okoliš procjenjivani projekti predviđeni kroz Prioritetne osi 1, 2 i 3, pojavila se potreba da se dodatno procijene i aktivnosti i projekti predviđeni unutar nove Prioritetne osi 4 te je Ministarstvo pomorstva prometa i infrastrukture (MPPI) u studenome 2014. godine započelo novi postupak Strateške procjene utjecaja na okoliš sukladno Zakonu o zaštiti okoliša (NN br. 80/13 i 153/13), Uredbe o strateškoj procjeni planova i programa na okoliš (NN br. 64/08) i Uredbi o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (NN br. 64/08). Na zahtjev MPPI-a, Ministarstvo zaštite okoliša i prirode provelo je postupak prethodne ocjene prihvatljivosti Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007.-2013. za Ekološku mrežu kojom je isključena mogućnost značajnih negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja Ekološke mreže te je Ministarstvo

donijelo Rješenje(a) o prihvatljivosti Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007.-2013. za Ekološku mrežu.

Projekti koje obuhvaća OPP (verzija 2.0), osim projekta „Razvoj zračne luke Dubrovnik“, nisu „veliki projekti“ (iznad 50 milijuna eura) stoga oni nisu poimence navedeni.

SAŽETAK

Republika Hrvatska predlaže korištenje strukturnih instrumenata Europske unije, odnosno Europskog fonda za regionalni razvoj (EFRR-a) za sufinanciranje OPP-a. OPP predstavlja programski dokument za korištenje financijskih sredstava EU koja su dodijeljena za provedbu kohezijske politike EU u sektoru prometa u Republici Hrvatskoj, a koja pokriva sedmogodišnje razdoblje od 2007. do 2013. godine. OPP se temelji na prethodnim inicijativama za ulaganje i izgradnju kapaciteta koje je u svojim ranijim programima financirala EU, a od njih su najznačajniji Instrument za strukturne politike u pretpristupnom razdoblju (ISPA) i Instrument pretpristupne pomoći (IPA). Štoviše, IPA OPP je pretvoren u trenutni OPP i njime je zamijenjen.

Opći cilj OP-a je razvoj suvremenih prometnih mreža i povećana dostupnost regija koji odgovara tematskom prioritetu 1 Nacionalnog strateškog referentnog okvira.

OPP pridonosi općem cilju fokusirajući se na sljedeća načelna područja:

a) osiguravanjem bolje integracije hrvatskih prometnih mreža unutar europske prometne mreže poboljšavanjem prometne infrastrukture primarno na TEN-T mreži ali također i poboljšavanjem regionalnih veza. Ove će radnje omogućiti razvoj nacionalnog gospodarstva omogućavanjem boljih veza s ostatkom EU. Integracija i modernizacija u sektorima željeznice i unutarnjih plovnih putova su osnovni prioriteti u razvoju hrvatske prometne infrastrukture.

b) poticanjem uravnoteženijeg razvoja hrvatskih prometnih mreža i regija provedbom radnji koje osiguravaju ravnomjerniji omjer ulaganja vezano za različite prometne sektore i uravnoteženija infrastruktura duž regija Hrvatske.

OP dokument navodi sljedeća ključna pitanja i prateće informacije: analizu konteksta, analizu sektora i SWOT analizu, cilj i strateški razvoj. Nadalje, osim opisa prioritetnih osi, područja operacija i predloženih aktivnosti, on također navodi pokazatelje za praćenje i ocjenjivanje uspješnosti i predstavlja glavne značajke sustava za provedbu i upravljanje koji će osigurati ostvarivanje ciljeva.

OPP 2007.-2013. temelji se na Uredbi Vijeća (EZ-a) br. 1083/2006, koja obuhvaća opće odredbe o korištenju Kohezijskog fonda i EFRR-a. Nadalje, aktivnosti koje su planirane u sklopu ovog OP-a su u skladu s Uredbom (EZ) br. 1084/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2006. i Uredbom (EZ) br. 1080/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. srpnja 2006. o Kohezijskom fondu i EFRR-u, o pravilima prihvatljivosti troškova izdanih od strane Kohezijskog fonda i EFRR-a, i kako je kasnije mijenjana. Osim toga, OPP je potpuno u skladu sa Strateškim smjernicama Zajednice za koheziju. OPP se oslanja na postojeće EU i nacionalne politike i strategije. Primarno, OPP je blisko povezan s ciljevima i prioritetima Nacionalnog strateškog referentnog okvira (NSRO-a) koji je osnovni referentni instrument za programiranje u EU fondovima u području kohezije i regionalnih politika. Operativni program pripremljen je u okviru Nacionalnog strateškog referentnog okvira, ključnog strateškog dokumenta za korištenje instrumenata kohezijske politike Europske unije, koji osigurava da je pomoć iz fondova istovremeno u skladu s EU i nacionalnim ciljevima i smjernicama. NSRO definira prioritetna područja koja će biti financirana iz ovog OP-a i opisuje način na koji se očekuje da će provedba OP-a pridonijeti ostvarenju strateških ciljeva i tematskih prioriteta NSRO-a. OPP je također blisko povezan s Privremenom prometnom strategijom iz 2010. godine, koja određuje strateške prioritete

za sektor prometa, od kojih je primarni prioritet osuvremenjivanje TEN-T-a i njegovih veza s regionalnim mrežama.

Postoji hitna potreba za osiguravanjem uravnoteženijeg razvoja hrvatske prometne mreže kojom je donedavno dominirao sektor cestovnog prometa te nadogradnjom dijelova prometne mreže smještenih na TEN-T mreži kako bi se ubrzala integracija Hrvatske u EU i na taj način potaknuo razvoj nacionalnog gospodarstva. Stoga je središte pozornosti na razvoju onih dijelova željezničke mreže i mreže unutarnjih plovnih putova koji su dio TEN-T mreže u Hrvatskoj. Ova dva sektora također su relativno najnerazvijenija, ali imaju značajan potencijal rasta. Istovremeno poboljšanje ova dva oblika prometa podržat će razvoj ekološki više održive perspektive prometnog sektora u cjelini. Zbog prethodno navedenih razloga ova dva sektora su podržana kroz njihove vlastite prioritetne osi pod ovim OPP-om. Dva ostala prometna sektora (razvoj cesta i zračne luke) su ukomponirana u program u studenome 2014. nakon odobrenja od strane Odbora za praćenje i podnošenje zahtjeva za izmjenu programa Europskoj komisiji.

U skladu s prethodno navedenim, OPP predviđa četiri prioritetne osi u okviru dodijeljenih 236,98 milijuna eura iz EFRR-a. Te osi su:

Prioritetna os 1: Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekta u sektoru prometa

Prioritetna os 2: Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe

Prioritetna os 3: Tehnička pomoć

Prioritetna os 4: Razvoj cesta i zračne luke

IPA POZADINA

Od 2007. godine, Hrvatska je koristila sredstva IPA-e (Instrumenta pretpristupne pomoći) kao nastavak korištenja sredstava programa ISPA (Instrumenta za strukturne politike u pretpristupnom razdoblju) koji je bio orijentiran na željeznički TEN-T koridor X. Kako bi se osigurao kontinuirani proces strukturalne prilagodbe u prometnom sektoru i korištenje financijskih sredstava u sklopu IPA komponente III- Regionalni razvoj, Hrvatska je izradila IPA Operativni program Promet (OPP), koji je izvorno pokrivao razdoblje od tri godine, od 2007. do 2009. godine. Prioriteti programa bili su nastavak ISPA-e, tj. željeznička pruga uzduž TEN-T koridora X kao glavni cilj i sektor unutarnje plovidbe koji je hitno trebao rehabilitaciju.

IPA OPP je od tada u dva navrata izmijenjen i dopunjen kako bi se produžio prvo do 2011. godine, a zatim do 2013. godine zbog pomicanja datuma pristupanja Hrvatske Europskoj uniji. Izmjenama i dopunama, povrh novih godišnjih predviđenih sredstava, donesena je i nova stopa sufinanciranja EU-a (85% umjesto ranijih 75%) i uključeni su neki novi projekti uzduž TEN-T koridora Vb kao prioriteti željezničkog sektora.

Pri kraju 2008. godine započelo se s radom na novom OPP-u SF. Tada se pretpostavljalo da će njima biti pokrivene 2012. i 2013. godina kao prve godine članstva Hrvatske u EU-u. U tom kontekstu OPP SF predviđao je goleme intervencije u gotovo svim prometnim sektorima: željezničkom, unutarnje plovidbe, cestovnom, zračnim lukama, pomorskim lukama i u gradskom prometu, na nacionalnoj/TEN-T i regionalnoj razini.

S obzirom na konačni datum pristupanja 1. srpnja 2013. godine, a koji odgovara razdoblju od pola godine dodijeljenih sredstava iz strukturnih instrumenata, OPP SF 2012.-2013. bio je disproporcionalan i neprimjenjiv. Istovremeno, kroz provedbu IPA OPP i pripreme za strukturne instrumente, složenost upravljanja EU fondovima, dugotrajno jačanje kapaciteta institucija i korisnika, stvarni status projekata i opseg potrebnih reformi za korištenje strukturnih instrumenata postali su očiti. Uzimajući u obzir iskustvo s IPA OPP-om i stvarno zatečeno stanje, u suradnji s Europskom komisijom odlučeno je da se uvede novi OPP kojim će biti obuhvaćena financijska perspektiva 2007.-2013. i kojim će se zamijeniti IPA, ali će se obuhvatiti isti prioriteti i nastaviti isti projekti.

U studenome 2014. i svibnju 2015. godine kao rezultat implementacije poteškoća i promjena nacionalne politike prioriteta pod razvojem prometne strategije, zahtjev za revizijom programa je usvojen na Odboru za praćenje i dostavljen Europskoj komisiji u skladu s člankom 33. Uredbe (EK) br. 1083/2006. Prethodni troškovi ostalih prometnih sektora, osim željeznica i unutarnjih plovnih putova, omogućavali su aktivnosti pripreme projekata, a revizija će dopustiti i provedbu projekta u cestovnom i zračnom sektoru.

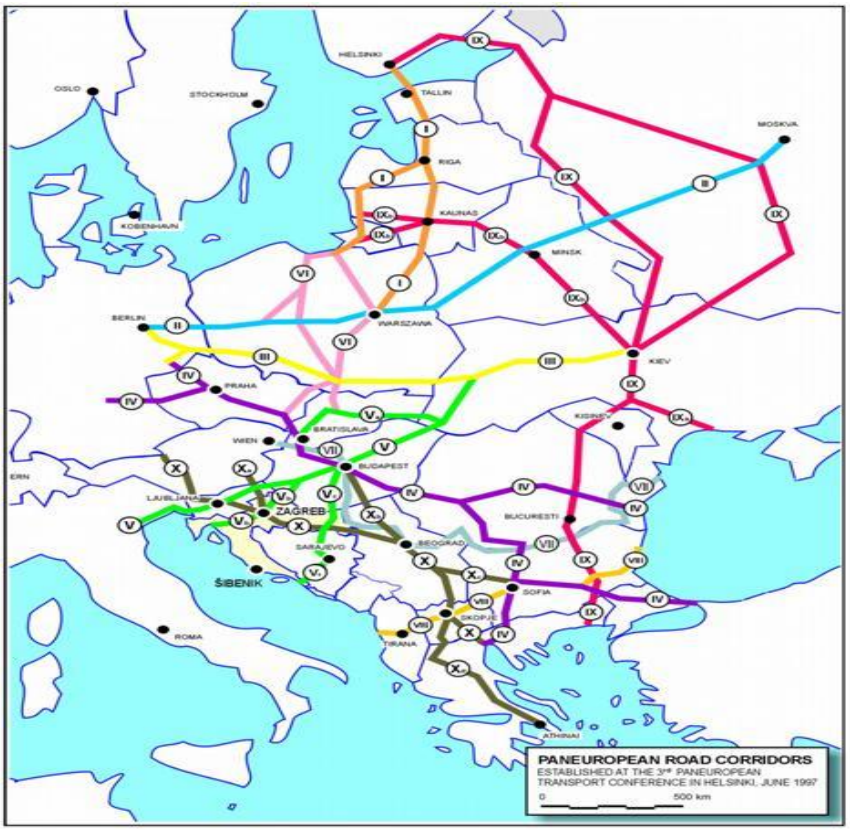
POGLAVLJE 1: ANALIZA

1.1 Osnovna analiza

Stanje opće infrastrukture i prometa

Zbog osebujnog geografskog oblika Republike Hrvatske, odgovarajuća infrastruktura i razvijeni prometni sustav od posebnog su značaja za uravnoteženi gospodarski razvoj države. Osim što je ključan za razvoj, sektor prometa, zbog geografskog položaja države, može postati pokretač njenog gospodarskog rasta i, s obzirom da se Hrvatska nalazi na važnim paneuropskim prometnim koridorima i uz Jadransko more, ona je na povoljnom položaju za razvoj prometne mreže i povezanih aktivnosti. Kako bi iskoristila prednosti svog geografskog položaja, za Hrvatsku je važno da razvije sektor prometa koji nije samo u skladu s njenim vlastitim razvojnim potrebama, nego i s međunarodnim potrebama, i da integrira svoj prometni sektor u transeuropsku prometnu mrežu.

Karta br. 1. - Paneuropski prometni koridori



Izvor: Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (MPPI)

Kroz Hrvatsku prolaze sljedeći glavni prometni koridori i njihovi ogranci:

- **koridor X** Salzburg – Villach – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Skopje - Solun. U Hrvatskoj željeznička i cestovna dionica ovog glavnog koridora dugačke su 317 km, odnosno 306 km.
- **koridor VII** rijeka Dunav sa svojim pritocima / rijeka Sava.

- **ogranak koridora Xa** Graz – Maribor – Zagreb.
- **ogranak koridora Vb** Rijeka – Zagreb – Budimpešta.
- **ogranak koridora Vc** Ploče – Sarajevo – Osijek – Budimpešta.

Prometna mreža Hrvatske ukratko se može opisati sljedećim podacima:

- ukupna dužina mreže cesta i autocesta je 29,333 km,
- ukupna dužina željezničke mreže je 2,604 km,
- ukupna dužina mreže unutarnjih plovnih putova je 805.2 km, uključujući četiri luke (Sisak, Slavonski Brod, Vukovar i Osijek),
- infrastruktura pomorskog prometa uključuje šest glavnih morskih luka (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik),
- sustav zračnog prometa – devet zračnih luka, od kojih je 7 međunarodnih zračnih luka (Zagreb, Rijeka, Split, Dubrovnik, Osijek, Pula i Zadar), a 2 su zračna pristaništa (Brač i Mali Lošinj).

Od 2001. godine, u prometnu infrastrukturu uložena su velika financijska sredstva iz javnog sektora, koja su u prosjeku iznosila 1,150 milijuna eura godišnje. Ulaganja u ceste činila su najveći udio u sveukupnim ulaganjima između 2001. i 2007. godine (85%, u prosjeku), pri čemu su se nakon 2005. godine ulaganja javnog sektora u ceste smanjila i u relativnom i u apsolutnom smislu. Ovo ulaganje u razvoj prometne infrastrukture temelji se na Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske koju je usvojio Hrvatski Sabor u studenom 1999. godine. Ta strategija je djelomično ažurirana za neke sektore prometa. Međutim, i dalje postoji hitna potreba za ažuriranjem cijele Strategije prometnog razvoja Hrvatske. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture to smatra prioritetom te je započelo postupak njene izrade osnivanjem sektorskih pododbora čiji zadatak je izraditi sektorske razvojne strategije koji će biti spojene u cjelovitu Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske. Promjene u prioritetima prometne strategije se reflektiraju na poduzetu reviziju OPP-a u studenome 2014. godine. Startegija identificira nedostatke u pristupačnosti za teret i putnike na lokalnoj i regionalnoj cestovnoj mreži, uključujući ostale prometne čvorove kao što su luke i otoci. Također uzima u obzir da se istakne teritorijalna i prometna izoliranost dubrovačkog područja i potreba da se zračne luke prilagode standardima europske sigurnosti i upravljanja prometom kako bi se omogućilo ispunjavanje sezonskih potreba i potreba Schengena.

Još daleke 2000. godine, zajedno s procesom stabilizacije i pristupanja, Hrvatska je započela s međunarodnim i regionalnim aktivnostima s ciljem poboljšanja prometa i prometnih veza sa svim državama. Uz pomoć EU sredstava , izrađene su studije prometa jugoistočne Europe TIRS (2000.) i REBIS (2003.). REBIS-om je utvrđena osnovna prometna mreža jugoistočne Europu. Sedam država jugoistočne Europe i EU potpisali su Memorandum o razumijevanju kojim su utvrdili temelje za zajednički razvoj mreže putem višegodišnjih razvojnih planova. U skladu s ovim Memorandumom, Hrvatska je intenzivno surađivala s regijom i EU-om putem SEETO-a. Suradnja je primijenjena kroz provedbu Strateškog okvira za razvoj 2006.-2013., krovni dokument koji je usvojila Vlada Republike Hrvatske kojim se utvrđuje srednjoročna razvojna politika države. Što se tiče razvoja prometne infrastrukture, dokument se temelji na sljedećim načelima:

- primjena načela tržišnog gospodarstva u sektoru prometa;
- upravljanje prometnom infrastrukturom;

- održivo financiranje i održavanje.

Aktivnosti koje je potrebno provesti u sljedećem razdoblju bit će zemljopisno povezane s paneuropskim koridorima i osnovnom prometnom mrežom jugoistočne Europe i bit će i dalje u skladu s istim parametrima:

- poboljšanje putničkog i robnog prometa kroz primjenu suvremenih tehnoloških rješenja;
- poboljšanje sigurnosti prometa;
- stvaranje uvjeta za ulaganja u nove kapacitete u područjima prometnih pravaca;
- smanjenje negativnih utjecaja na okoliš.

Karta br. 2. – Prometna mreža 2009. - 2020.

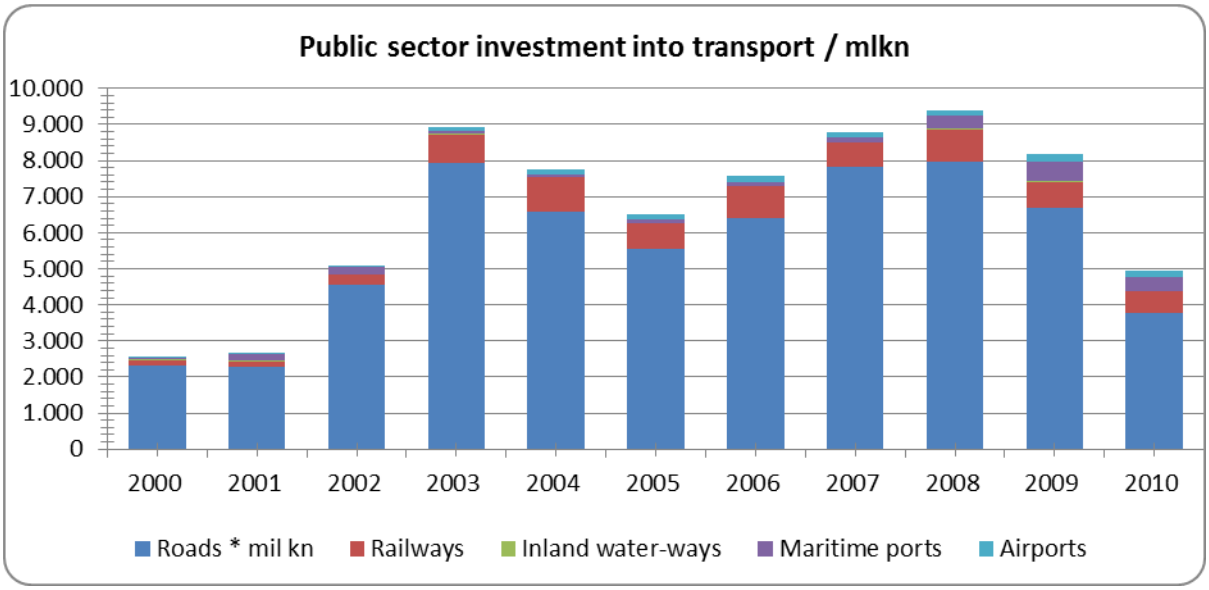
Izvor: Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (MPPI) i Prometni opservatorij za jugoistočnu Europu (SEETO)

Promet robe i putnika

Od 2000. godine, promet robe i putnika svim oblicima prometa bio je proporcionalno dinamičan. U usporedbi s kretanjima gospodarskih aktivnosti, može se napomenuti da je promet robe, prema očekivanjima, slijedilo dinamiku BDP-a u promatranom razdoblju, dok

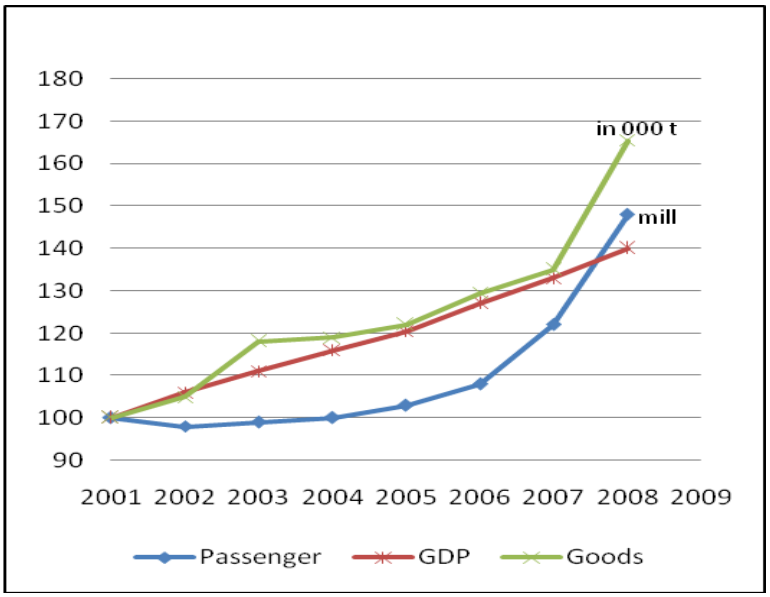
je promet putnika bio malo manje intenzivan, ali njegov rast se ubrzao u posljednjih nekoliko godina (vidi sliku 2).

Slika 1. Investicije javnog sektora u promet



Izvor: Državni zavod za statistiku

Slika 2. Kretanja prometa robe i putnika i BDP, 2001=100



Izvor: Državni zavod za statistiku

Ako se detaljno razmotre pojedini oblici prometa robe, cestovni i željeznički promet rasli su intenzivno, dok nije bilo značajnog rasta drugih oblika prometa robe. Količina prevezene robe osjetno se smanjila u prometu unutarnjim plovnim putovima od 2001. godine (vidi Prilog 2, Tablica 1: Promet robe).

U 2011. godini, cestovni promet činio je 64% ukupnog prometa robe i 44% ukupnog prometa putnika.

U istoj godini željeznički promet činio je 10% ukupnog prometa robe i 43% ukupnog prometa putnika.

Drugi najznačajniji način prometa robe je bio pomorski prijevoz s 26% od ukupne količine, a pomorski promet putnika činio je 11%.

1.1.1 Željeznički promet

Hrvatska željeznička mreža sveukupno obuhvaća 2,604 km željezničke pruge, od čega je 254 km (9.3%) dvokolosječno i 2,468 (90.7%) km jednokolosječno; 985 km je elektrificirano.

Hrvatska ima drugi najveći udio (26%) osnovne željezničke mreže jugoistočne Europe, koja je sveukupno dugačka 4,264 km. Željeznički koridor X na toj osnovnoj mreži je dugačak 1,058 km i čini oko 50% ukupne dužine koridora X. Hrvatski dio željezničkog koridora X na osnovnoj željezničkoj mreži jugoistočne Europe od Savskog Marofa na zapadnoj granici preko Zagreba i Vinkovaca do Tovarnika na istočnoj granici dugačak je 317 km.

Što se tiče gustoće željezničke mreže, Hrvatska premašuje prosjek EU-a s 62 km na 100,000 stanovnika, u usporedbi s 42 km na 100,000 u EU 27. Tijekom rata, željeznička infrastruktura pretrpjela je velike štete što je pridonijelo padu željezničkog prometa. Premalo javnog financiranja tijekom prošlog desetljeća dovelo je do zaostatka u ulaganjima i održavanju (vidi Prilog 2, Tablicu 3: Željeznice: Glavni pokazatelji, 2010.)

Institucionalni okvir

Kao unutarnja jedinica Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, Sektor željezničkog prometa dio je Uprave cestovnog i željezničkog prometa. Ima općenitu ulogu u aktivnostima vezanim uz koordinaciju i nadzor željeznica te predlaže politike razvoja željezničkog prometa, osigurava provedbu određenih politika i provodi zakone i uredbe vezane uz željezničku infrastrukturu, prijevoz i sigurnost. Također, prati stanje redoslijeda pozitivnih propisa Europske Unije iz područja željezničkog prometa te predlaže i provodi postupke za prilagođavanje pozitivnih propisa s propisima EU-a.

HŽ Infrastruktura d.o.o. djeluje u skladu sa Zakonom o željeznici (NN br. 94/13 i 148/13)

Željeznička infrastruktura u Republici Hrvatskoj je javno dobro u općoj uporabi, u vlasništvu je Republike Hrvatske i mogu je koristiti pod jednakim uvjetima svi zainteresirani željeznički prijevoznici, prema uvjetima propisanim u Zakonu o željeznici.

Upravljanje željezničkom infrastrukturom je aktivnost od javnog interesa. Temeljne funkcije upravitelja infrastrukture su sljedeće: izgradnja željezničke infrastrukture i ulaganje u željezničku infrastrukturu, održavanje i modernizacija željezničke infrastrukture, upravljanje sustavom sigurnosti željezničke infrastrukture, pružanje pristupa infrastrukturnim kapacitetima svim željezničkim prijevoznicima koji udovoljavaju zahtjevima propisanim u Zakonu o željeznici, određivanje pristojbi za korištenje infrastrukturnih kapaciteta, sastavljanje i objavljivanje voznih redova i organiziranje i reguliranje željezničkog prijevoza.

Prema Zakonu o željeznici, željezničkom infrastrukturom upravlja upravitelj infrastrukture, pravna osoba koju odabire vlasnik željezničke infrastrukture, tj. Republika Hrvatska.

HŽ Infrastruktura d.o.o. je upravitelj željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj.

Prema Zakonu o željeznici, izvora financiranja željezničke infrastrukture su sljedeći:

1. sredstva ostvarena naplatom naknada za korištenje željezničke infrastrukture,

2. sredstva ostvarena naknadom po litri naplaćene trošarine na energente,
3. sredstva državnog proračuna za održavanje željezničke infrastrukture i upravljanje željezničkim prometom,
4. sredstva državnog proračuna za građenje, modernizaciju obnovu i održavanje,
5. sredstva iz proračuna jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave,
6. sredstva od ulaganja domaćih i stranih pravnih osoba,
7. sredstva iz drugih izvora.

Naknada za pristup pruzi

Prema članku 23. Zakona o željeznici, upravitelj željezničke infrastrukture, HŽ Infrastruktura d.o.o., određuje iznos i naplaćuje naknadu za korištenje željezničke infrastrukture.

S ciljem obavljanja prijevoza na željezničkoj infrastrukturi, željeznički prijevoznici plaćaju naknadu za:

- minimalni pristupni paket;

- pristup uslužnim objektima na pruzi;

- korištenje uslužnih objekata;

- dopunske usluge;

- prateće usluge.

Temeljem Zakona o podjeli trgovačkog društva HŽ - Hrvatske željeznice d.o.o. (NN br. 153/05), na dan njihovog unosa u sudski registar, u 2006. godini osnovano je jedno holding društvo i četiri društva s ograničenom odgovornošću koja su počela s poslovanjem od 1. siječnja 2007. godine. Društva unutar holding poduzeća HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. su HŽ Infrastruktura d.o.o., HŽ Putnički prijevoz d.o.o. , HŽ Cargo d.o.o. i HŽ Vuča vlakova d.o.o. HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. u vlasništvu su Republike Hrvatske.

U studenom 2012. godine pravni položaj tih društava izmijenjen je podjelom društva HŽ Vuča vlakova d.o.o. i spajanjem njegovih dijelova s HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o. te spajanjem holding društva s upraviteljem infrastrukture (HŽ Infrastruktura d.o.o.).

Nakon tih promjena, ta tri željeznička društva su u potpunosti razdvojena i još uvijek su u 100% državnom vlasništvu.

Prema Programu restrukturiranja HŽ-a iz 2012. godine planirano je da će ta tri nova društva nastojati provesti značajnu unutarnju reorganizaciju kako bi postala više održiva i konkurentna. HŽ Cargo d.o.o. planira prosječno povećati svoje prihode za 2,2% godišnje do 2016. godine smanjenjem svojih unutarnjih izdataka za prosječno 3,6% godišnje, što uključuje smanjenje broja zaposlenih za 2000 i povećanje produktivnosti.

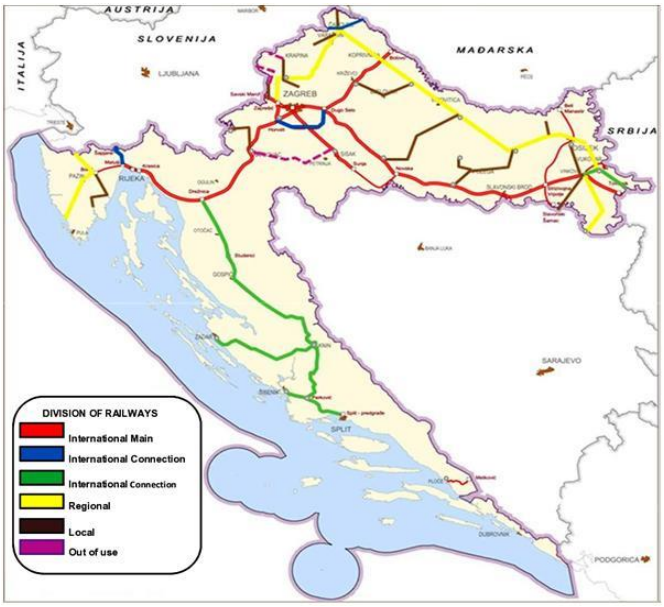
Slično tomu, HŽ Putnički prijevoz d.o.o. do 2016. godine treba povećati broj putnika za 22% i povećati prihode za 23% pritom smanjujući razinu državnih potpora u strukturi prihoda ispod 45%. Cilj je povećati produktivnost za 20%. To treba postići rezanjem troškova racionalizacijom i modernizacijom voznog parka, smanjenjem broja zaposlenih za

500 i poboljšanjem i razvojem novih usluga, posebice u području gradskog i prigradskog prijevoza.

Strateški ciljevi HŽ Infrastrukture d.o.o. do 2016. godine su poboljšati stanje infrastrukture, ali i smanjenje ovisnosti o državnim potporama smanjenjem broja zaposlenih za 1000 i povećanjem prihoda od djelatnosti koje nisu osnovne za 34%.

Nakon pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji 1. srpnja 2013. godine tržište željezničkih usluga će se otvoriti i prema raspoloživim informacijama pretpostavlja se da će strani prijevoznici robe biti zainteresirani za hrvatsko tržište željezničkih usluga. Što se tiče prijevoza putnika, za sada nema takvih pretpostavki.

Slika br. 3. – Prikaz pružnih kolosijeka po vrstama



Izvor: Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (MPPI) i HŽ Infrastruktura d.o.o.

Ulaganja u željezničku infrastrukturu

Sveukupna ulaganja u željezničku infrastrukturu od 2002. godine prosječno su iznosila 129 milijuna eura godišnje, od čega se u prosjeku 4/5 odnosilo na modernizaciju i izgradnju novih željezničkih pruga, a ostatak se odnosio na održavanje (vidi Prilog 2, Tablicu 4: Ulaganja i ulaganja u održavanje željezničke infrastrukture 2002.-2009.).

Ulaganja u željezničke pruge od regionalne važnosti bila su skromna pa se funkcionalni kapacitet tih pruga neprestano smanjivao. Najkritičnije i potpuno derutne dionice željezničkih pruga od lokalne važnosti samo su popravljene, pretežito pomoću ponovo upotrijebljenih materijala. Razina ulaganja nije bila dovoljna s obzirom na starost i derutno stanje željezničke infrastrukture.

Ulaganja u održavanje željezničkih infrastrukturnih podsustava bila su usmjerena na nabavu materijala i rezervnih dijelova, kao i na radove i usluge vezane uz održavanje funkcionalnosti i potrebnih uvjeta za sigurni tijek prometa. Najveći udio ulaganja odnosio se na održavanje instalacija i opreme željezničkih pruga na otvorenom i željezničkih kolodvora od važnosti za međunarodni promet, dok su se preostala ulaganja, koja su bila vrlo mala, koristila za obnovu derutne opreme na željezničkim prugama od regionalne

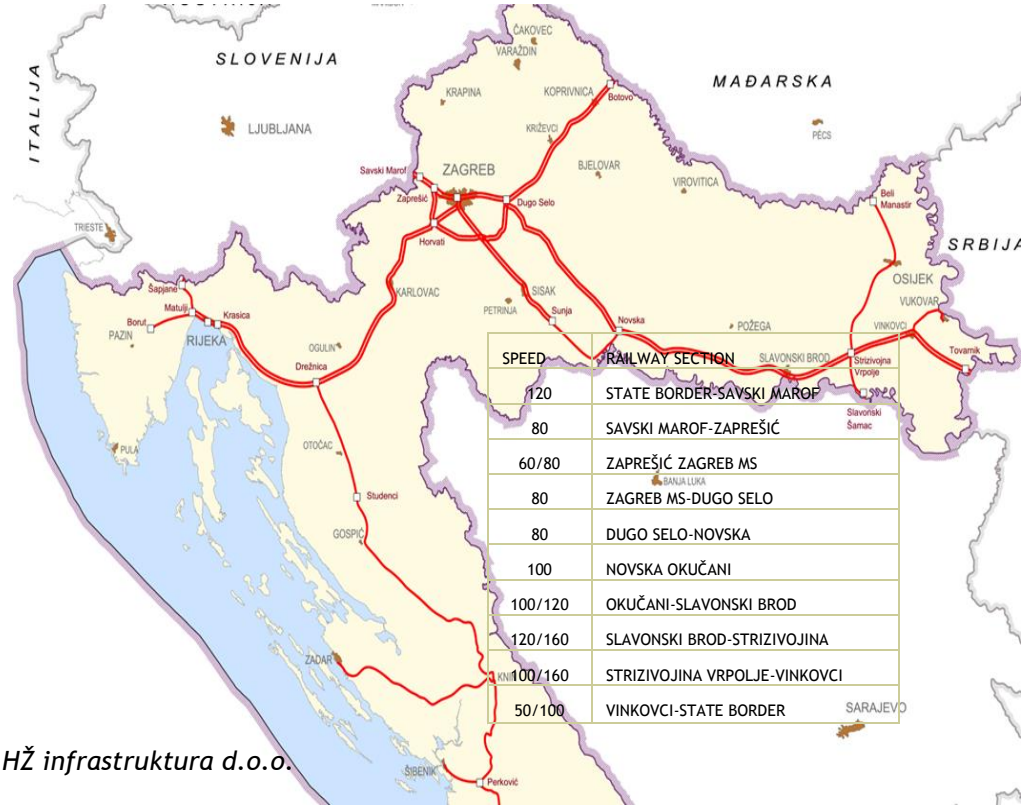
važnosti i željezničkim prugama od lokalne važnosti. Opseg svih radova bio je premalen da bi spriječio pad razine korištenja i funkcionalnosti cjelokupne željezničke mreže.

Željezničkoj mreži potrebna su mnoga poboljšanja: u 2010. godini samo 9,3% hrvatskih željezničkih pruga bilo je dvokolosječno, a samo 36,1% ukupne mreže je bilo elektrificirano. Zbog lošeg stanja infrastrukture, učinkovitost željeznice je znatno smanjena, što se vidi po dosta malim brzinama na određenim dionicama i čestim otkazivanjima i kašnjenjima vlakova.

Ilustrativni pokazatelj lošeg stanja željezničke mreže je stalno ograničenje brzine. Kao što se može vidjeti na karti u nastavku, problem smanjenih brzina je dosta ozbiljan:

- Brzine vožnje po hrvatskim dionicama koridora X, trenutno se kreću od 60 km/h do 120 km/h, i niže su od standarda od 160 km/h predviđenog Sporazumima AGC i AGTC;
- Brzina je najniža na sljedećim dionicama: Savski Marof - Zaprešić - Zagreb i Dugo Selo - Novska;
- Duža vremena putovanja zbog brzinskih ograničenja dodatno su pogoršana podužim vremenima čekanja na granicama.

Karta br. 4. – Brzine prometa uzduž koridora X



SPEED	RAILWAY SECTION
120	STATE BORDER-SAVSKI MAROF
80	SAVSKI MAROF-ZAPREŠIĆ
60/80	ZAPREŠIĆ ZAGREB MS
80	ZAGREB MS-DUGO SELO
80	DUGO SELO-NOVSKA
100	NOVSKA OKUČANI
100/120	OKUČANI-SLAVONSKI BROD
120/160	SLAVONSKI BROD-STRIZIVOJINA
100/160	STRIZIVOJINA VRPOLJE-VINKOVCI
50/100	VINKOVCI-STATE BORDER

Izvor: HŽ infrastruktura d.o.o.

Stoga, prioritetni projekti sanacije uključeni u IPA Operativni program Promet (OPP) sadrže indikativni popis mjera čiji cilj je obnova pruga, popravak strukture, signalizacije i komunikacije, s konačnim ciljem povećanja brzine i smanjenja vremena vožnje, povećanje kakvoće usluga i obnove potražnje za ovaj ključni međunarodni prometni pravac. Treba napomenuti da su u program obnove mreže uključene sve navedene problematične dionice: obnova dionice Vinkovci – Tovarnik dovršena je u 2011. godini u okviru programa

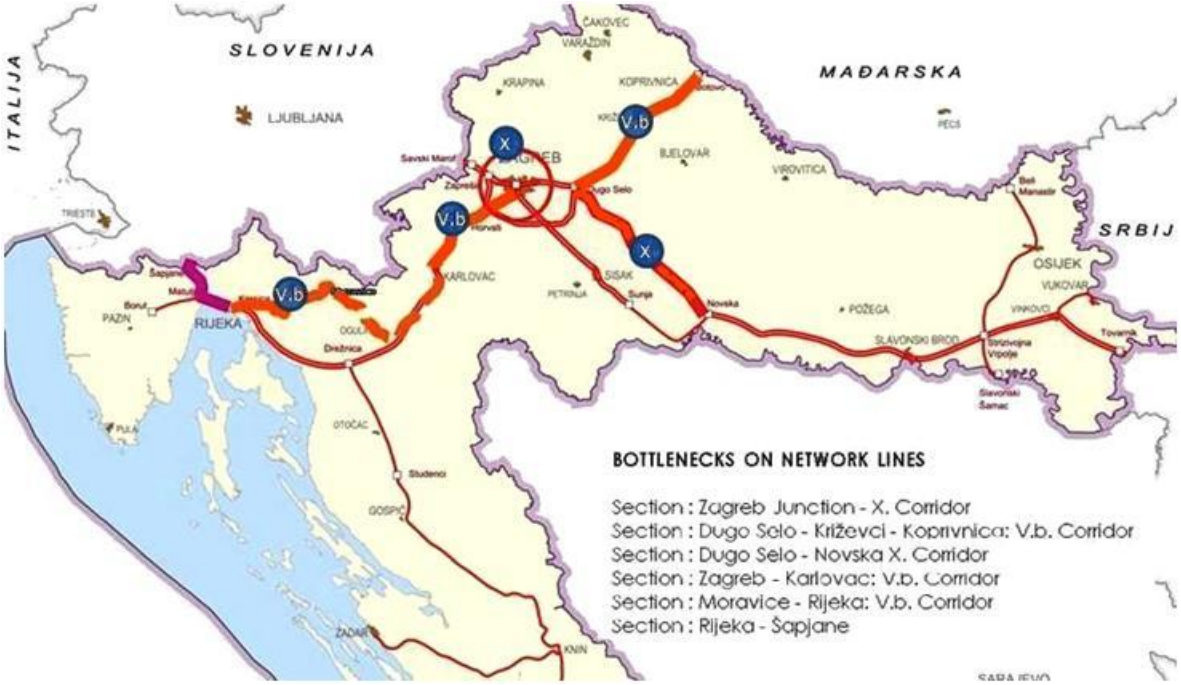
ISPA 2005, ali ostale dionice dio su ovog OPP-a. Dionica Vinkovci – Tovarnik – državna granica obnovljena je i njene geometrijske osobine omogućuju najveću moguću brzinu vlakova od 160 km/h.

Uzimajući stvarne brzine kao pokazatelj za kakvoću mreže i stanje pruga, na dionici od 392 km koridora X stvarne brzine ne premašuju 50% brzine predviđene MAP-om 2007-2011.

Zbog stanja željezničke infrastrukture, prosječna komercijalna brzina teretnih vlakova je oko 26 km/h i prosječno kašnjenje je 1 sat na svakih 100 kilometara.

Otkad je provedena studija REBIS u Hrvatskoj i u osnovnoj mreži došlo je samo do blagih poboljšanja, kao što se vidi u MAP-u 2007.-2011. 26% osnovne željezničke mreže jugoistočne Europe još uvijek je klasificirano kao loše, a 1% kao vrlo loše, dok se samo 8% smatra da je u dobrom stanju. Prema istom izvoru, ograničenja brzine se još uvijek nalazi na 70% mreže.

Karta br. 5. – Uska grla na željezničkoj mreži



Izvor: HŽ Infrastruktura d.o.o.

Prije rata, prihodi od željeznice su uglavnom dolazili od prometa na koridoru X. Željeznički prometi smanjio se drastično tijekom 1990-ih godina na dionicama osnovne mreže, ali se sada postupno i postojano oporavlja, na što ukazuju nedavne brojke povećanja prometa na koridoru X. Kao što je potvrđeno u MAP-u 2007.-2011., "na većini osnovne mreže zabilježen je značajni prometni tok u smislu broja vlakova na dan".

Koridor Vb u Hrvatskoj obuhvaća važnu željezničku prugu Botovo – Zagreb – Rijeka. Ovaj pravac spaja najveću i najznačajniju hrvatsku luku Rijeka na Jadranskom moru s unutrašnjosti Hrvatske i srednjoeuropskim državama. Dužina pruge je 328,7 km od hrvatske luke Rijeka do Botova na granici s Mađarskom. Pruga je sagrađena kasnih 1880-ih godina i, iako je održavana, na njoj su mnoga ograničenja brzine i težine te je skupa za

održavanje. Trenutni OPP predviđa ulaganja na nekoliko dionica pruge uzduž ovog koridora.

Veliko usko grlo je zagrebačko čvorište koje spaja koridore X i Vb. Ovo čvorište je također glavna postaja za svakodnevne migracije u glavni grad Hrvatske. Područje dnevnih migracija obuhvaća šire područje oko Grada Zagreba i u osnovi uključuje cijeli sjeverozapadni dio Hrvatske sa stanovništvom od preko 1,8 milijuna od ukupno 4,3 milijuna stanovnika Hrvatske[1]. Kroz zagrebački glavni kolodvor dnevno prođe 400 vlakova i oko 80.000 do 100.000 putnika. Signalizacijska i sigurnosna oprema na zagrebačkom glavnom kolodvoru postavljena je između 1939. i 1941. godine, a kasnije je izvršena samo djelomična rekonstrukcija sustava. Posljedice zastarjelog sustava su velike potrebe za održavanjem i visoka stopa zakazivanja sustava. S obzirom da ovo čvorište služi za većinu željezničkog prometa ključno je ukloniti ovo usko grlo na koridorima Vb i X, posebno u putničkom željezničkom prometu i povećati interoperabilnost pruge i nadograditi njene tehničke standarde kako bi bili u skladu sa standardima TEN željezničkog koridora koji je u skladu sa zahtjevima EU-a.

Što se tiče željezničkog voznog parka, teretni vozni park sastoji se uglavnom od konvencionalnih pokrivenih ili otvorenih vagona, od kojih su neki prikladni za kombinirani promet. Veliki broj lokomotiva je potrebno zamijeniti, a za oko 70% se procjenjuje da će se morati zamijeniti unutar sljedećih 10 godina. Planira se ugradnja ETCS-a na željezničke mrežu, ali to zahtijeva i da lokomotive također budu opremljene tim sustavom.

Željeznička tvrtka počela je modernizirati svoj vozni park putničkih vagona. Kako bi prijevoz putnika bio privlačniji, HŽ je nabavio prvu seriju suvremenih vlakova s nagibnom tehnikom kako bi putnicima ponudio ugodnije i brže putovanje. Prema međunarodnom iskustvu, vlakovi s nagibnom tehnikom mogu voziti 25% do 40% brže u zavojima od konvencionalnih vlakova bez da inkomodiraju putnike pa mogu značajno povećati prosječne brzine i smanjiti vrijeme vožnje bez potrebe za mijenjanjem geometrije pružnih kolosijeka.

HŽ je poduzeo prve korake u modernizaciji voznog parka.

Što se tiče usluga prijevoza tereta, izgrađeno je 50 novih vagona za RoLa radi promoviranja korištenja RoLa terminala u Spačvi, za koji se planira pripadajući RoLa terminal u području Zagreba.

Modernizacija željezničkog voznog parka, skupa s planiranom obnovom pruga, bit će ključna za jačanje konkurentnosti željezničkog prometa u usporedbi s drugim oblicima prometa.

1.1.2 Unutarnji plovni putovi i luke unutarnje plovidbe

Ukupna dužina unutarnjih plovnih putova unutar granica Hrvatske je 805,2 km, od čega je:

- Dunav 137,5 km;
- Sava 448,2 km;
- Drava 198,06 km;

[1] Izvor: Državni zavod za statistiku, Popis stanovništva iz 2011.

- Kupa 5,9 km;
- Una 15 km

539,7 km unutarnjih plovnih putova klasificirano je kao međunarodni unutarnji plovni putovi, a nacionalni i regionalni unutarnji plovni putovi su dugački 265,5 km. Ukupno samo 287,4 km Dunava, Save i Drave udovoljava zahtjevima međunarodne klase plovnih putova (klasa IV: minimalna dubina od 2,5 m u ne manje od 300 dana na godinu).

Glavne riječne luke na unutarnjim plovnim putovima su: Osijek, Sisak, Slavonski Brod i Vukovar. Sve četiri luke klasificirane su kao TEN-T luke i međunarodne luke.

Hrvatska mreža unutarnjih plovnih putova također uključuje jezera Visovac i Kozjak, koja se nalaze u nacionalnim parkovima Krka i Plitvička jezera i koja su otvorena za turističku plovidbu.

Institucionalni okvir

Kao unutarnja jedinica Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, Sektor unutarnje plovidbe dio je Uprave pomorske i unutarnje plovidbe, brodarstva, luka i pomorskog dobra. Ima općenitu ulogu u aktivnostima vezanim uz koordinaciju i nadzor rada lučkih uprava i Agencije za vodne putove, predlaže politiku razvoja unutarnjeg plovnog prometa, osigurava provedbu određenih politika, zakona i propisa vezanih uz unutarnji plovni promet, brodarstvo, luke i unutarnje plovne putove. Također, nadzire stanje pozitivnih propisa Europske unije u sklopu nadležnosti unutarnje plovidbe te predlože i provodi postupke za usklađivanje pozitivnog zakonodavstva s propisima EU-a.

Lučke kapetanije su teritorijalne jedinice Ministarstva odgovorne za inspekciju sigurnosti plovidbe koje provode istrage plovidbenih nesreća, inspekcijske poslove, određivanje ispravnosti plovila za plovidbu, profesionalnu stručnost članova posade za stjecanje potvrda u unutarnjoj plovidbi. Također, lučke kapetanije su odgovorne za provedbu administrativnih poslova registracije i deregistracije plovila, izdavanje propisanih potvrda i dozvola i knjiga, svjedodžbi članova posade i donošenje odluka u prekršajnim postupcima.

Središnji ured nacionalnog riječnog informacijskog sustava (RIS) je odgovoran za usklađenost sustava RIS, i aktivnosti regionalnih RIS centara, pristup RIS-u, međunarodnu razmjenu podataka kako bi se osigurala interoperabilnost.

Također, u nadležnosti Ministarstva – Sektora za unutarnju plovidbu, osnovane su sljedeće javne ustanove kao zasebne administrativne jedinice;

- Lučka uprava Vukovar
- Lučka uprava Osijek
- Lučka uprava Slavonski Brod
- Lučka uprava Sisak
- Agencija za vodne putove

Lučke uprave na unutarnjim plovnim putovima odgovorne su za upravljanje lukama na unutarnjim plovnim putovima u područjima nadležnosti lučkih kapetanija. Njihove primarne aktivnosti su organizacija i nadzor sidrenja plovila i manevriranja u luci, kontrola prometa u luci, održavanje zajedničkih lučkih postrojenja, održavanje reda u luci, visoki stupanj sigurnosti i zaštite okoliša u luci, izgradnja i osuvremenjivanje luka, upravljanje imovinom u području luke u kojem pravo građenja ima lučka uprava, nadzor rada lučkih operatera i korisnika luke koji vrše lučke djelatnosti, promicanje luke na tržištu

prijevoznih usluga i izrada prijedloga planskih dokumenata za razvoj lučkog sustava na unutarnjim plovnim putovima.

Agencija za vodne putove je odgovorna za izgradnju, tehničku obnovu i modernizaciju unutarnjih plovnih putova po pitanju tehnologije prijevoza, tehničkog održavanja unutarnjih plovnih putova, rehabilitaciju unutarnjih plovnih putova i objekte za sigurnost plovidbe kada su onemogućeni zbog prirodnih nepogoda, inspekciju i nadzor unutarnjih plovnih putova i osiguravanje funkcionalnosti riječnih informacijskih servisa.

Karta br. 6. – Mreža unutarnjih plovnih putova Hrvatske – buduće stanje

Izvor: MPPI, Sektor unutarnje plovidbe

Trenutno, ukupna dužina unutarnjih plovnih putova u Hrvatskoj je 805,2 kilometara, a od toga je 601.2 kilometara uključeno u Europsku mrežu unutarnjih plovnih putova od međunarodnog značaja. Prema AGN ugovorima, sljedeći vodni putovi uključeni su u Europsku mrežu unutarnjih plovnih putova:

Oznaka plovnog puta	Plovni put - dionica	Zatražena klasa prema AGN-u	Dužina u km
E 80	Dunav od Batine do Iloka	VI c	137.5
E 80-08	Drava do Osijeka	IV	22.0
E 80-10	Budući multifunkcionalni kanal Dunav-Sava od Vukovara do Šamca	V b	61.5
E 80-12	Sava od Račinovaca do Siska	IV	380.2
Ukupna dužina plovnih putova prema AGN-u:			**601.2**

Izvor: AGN (Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja)

Rijeke u Hrvatskoj su relativno nedovoljno korištene kao prometni koridori. Najznačajniji unutarnji plovni putovi u Hrvatskoj su rijeke Dunav i Sava, ali su nedovoljno korištene za promet. Riječne luke su pretrpile velike štete tijekom rata; njihova infrastruktura je u lošem stanju i ne može pružiti usluge dobre kakvoće. Kada se plovidbeni uvjeti vrate na predratne razine, postoji mogućnost da se unutarnji plovni putovi koriste u kombinaciji sa

željezničkim prometom kao alternativa trenutno dominantnom cestovnom prometu, kao i s ostalim oblicima multimodalnog prometa.

Postojeće stanje u klasifikaciji unutarnjih plovnih putova u Republici Hrvatskoj je sljedeće:

Rijeka	Dionica	Dužina (km)	Klasa plovnog puta
DUNAV	1295+501 (Ilok) - 1433+000 (Batina)	137.5	**VIc**
SAVA	203+300 (Račinovci) – 305+700 (Sl. Šamac)	102.9	**IV**
	305+700 (Sl. Šamac)– 330+200 (Oprisavci)	24.5	**III**
	330+200 (Oprisavci)– 363+200 (Sl. Brod)	33.0	**IV**
	363+200 (Sl. Brod)- 583+000 (Sisak)	219.8	**III**
	583+000 (Sisak) – 651+000 (Rugvica)	68.0	**II**
DRAVA	0+000(ušće u Dunav) – 14+050 (Osijek luka Nemetin)	14.0	**IV**
	14+050 (Osijek luka Nemetin) –55+450 (Belišće)	41.4	**III**
	55+450 (Belišće) – 198+600	143.2	**II**
KUPA	0+000 – 5+900	5.9	**I**
UNA	0+000 – 4+000	4.0	**II**
	4+000 – 15+000	11.0	**I**
Ukupna dužina postojećih plovnih putova		**805.2 km**	
Ukupna dužina postojećih plovnih putova međunarodne klase		**287.4 km**	

Izvor: MPPI, Sektor unutarnje plovidbe

Ukupna gustoća mreže je 14 km na 1.000 km2, što je relativno gusto u usporedbi s prosječnom gustoćom mreže unutarnjih plovnih putova EU-a od 9.4 km na 1.000 km2. Nadalje, promet na Savi ograničen je zbog niske razine sigurnosti plovidbe uzrokovane ostacima od rata i visokim lokalnim razinama sedimenta.

Plovni put Dunava dio je paneuropskog koridora VII koji povezuje Sjeverno more (Luka Rotterdam) i Crno more (Luka Constance) i jedan je od glavnih europskih pravaca prometa tereta s velikim potencijalom rasta.

Plovidba na Savi bila je razvijena u devedesetima godinama. Komercijalni plovni put bio je dugačak 586 km i protezao se od Siska (Hrvatska), 50 km od Zagreba, do Beograda (Srbija). Od ušća Save u Dunav, rijeka je bila klase IV (što je jednako gazu od 2.5 m) do Brčkog, a od Brčkog do Siska je bila je klase III. Povijesno, mogućnost plovidbe cijelim putem do Zagreba je bila ograničena. Nadalje, plovnost na mnogim dionicama rijeke ovisi o sezonskim uvjetima.

Ukupna dužina rijeke Drave je 330 km unutar Republike Hrvatske, a rijeka je plovna na 198.6 kilometara. Od ušća u Dunav, rijeka Drava je klasificirana kao međunarodni plovni put do 70.0 km, na kojem se vrši komercijalni promet do međunarodne luke Osijek. Od ušća u Dunav do 14.0 km trenutno stanje plovnog puta udovoljava uvjetima klase IV, ali

postoje povremeni problemi tijekom niskih vodostaja, koji zahtijevaju intenzivne mjere jaružanja[2].

Luke unutarnjih plovnih putova

Prema AGN-u (Europskom ugovoru o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja) Hrvatska ima dvije međunarodne luke unutarnjih plovnih putova (Osijek i Vukovar) i nekoliko pristaništa. Međutim, zbog različitih plovidbenih uvjeta, tehničke i tehnološke zastarjelosti i potkapacitiranosti, tržišna potražnja za prijevozom tereta na Savi i Dunavu je neujednačena. Trenutno, najvažnije međunarodne luke unutarnjih plovnih putova su Luka Vukovar na koridoru VII i Luka Slavonski Brod, koji je smješten na raskrižju dva paneuropska koridora (X i Vc).

Republika Hrvatska je osnovala lučke uprave za upravljanje lukama, koje su javne neprofitne ustanove u stopostotnom vlasništvu Republike Hrvatske.

Aktivnosti lučkih uprava, između ostalog, uključuju[3]:

- organizaciju i nadziranje pristajanja i manevriranja plovila unutar luka;
- kontrolu prometa u luci;
- održavanje reda i visokog stupnja sigurnosti i zaštite okoliša u lukama;
- izgradnju i modernizaciju luka u ime Republike Hrvatske.

Komercijalna flota

Hrvatska komercijalna flota sastoji se od 45 plovila, koja su u prosjeku stara 40 godina, i čiji ukupni kapacitet je nešto preko 50.000 tona. Ta plovila sudjeluju u međunarodnom prijevozu tereta; međutim, njihov kapacitet ne ispunjava potražnju za prijevozom u hrvatske luke unutarnje plovidbe i iz njih. Domaće brodarske tvrtke stoga sudjeluju s 39% u ovoj vrsti prijevoza.

Promet robe na unutarnjim plovnim putovima

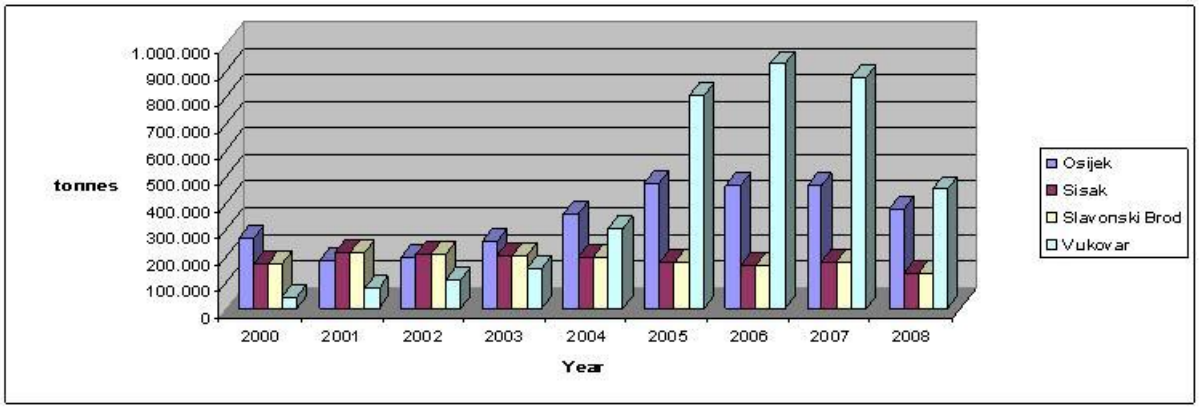
Promet robe na unutarnjim plovnim putovima smanjio se tijekom godina (vidi Prilog 2, Tablica 2: promet robe u lukama unutarnjih plovnih putova). U 2011. godini ovaj način prometa činio je 0.4% ukupnog prijevoza robe, što je znatno manje nego u 2005. godini, kada je činio 1.3%. Promet robe na Dunavu je u porastu, ali zbog vrlo loših sigurnosnih uvjeta nakon Domovinskog rata, promet robe na Savi se smanjio dramatično. Prije 1990-ih godina, oko 7.5 milijuna tona robe se prevozilo po Savi godišnje, a ta brojka se sada smanjila na samo 268,000 tona.

Što se tiče pojedinih luka, promet se povećao u lukama u Podunavlju i na Dravi (Slika 4). Luke Vukovar i Osijek bilježe neprekidni rast prekrcanog tereta između 2000. i 2008. godine; ali zbog manjka infrastrukture nije dosegnuta predratna razina. Luke Slavonski Brod i Sisak isključivo ovise o prijevozu sirove nafte između Slavonskog Broda i Siska, koji je jedini teret u ovim lukama.

[2] Vidi Srednjoročni plan razvitka unutarnjih vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske

[3] Vidi čl. 137. i 138. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda

Slika 3. Promet robe u lukama unutarnjih plovnih putova



Izvor: MPPI, Sektor unutarnje plovidbe

1.1.3. Cestovni promet

U 2013. godini, mreža javnih cesta u Republici Hrvatskoj sastojala se od sveukupno 26,964 km cesta, od čega županijske i lokalne ceste čine 9,703 km, odnosno 8,980 km, državne ceste 6,868 km, a autoceste i poluautoceste 1.416,5 km. U razdoblju između 2005. i 2010. godine, uložene su velike investicije u izgradnju autoceste, što je povećalo njihovu dužinu 1.4 puta. U 2009. godini, gustoća autocesta u Hrvatskoj iznosila je 25 km na 100,000 stanovnika, a u EU 27 ona iznosi 14.

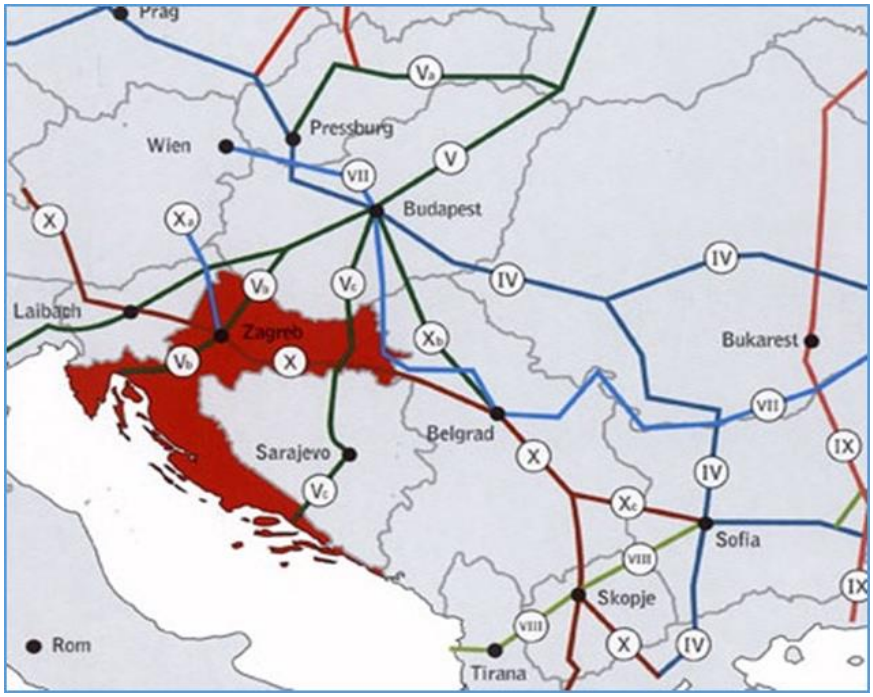
Pan-europski prometni koridori Vb, Vc, X i Xa međunarodno povezuju Hrvatsku i dijelove TEN-T mreže kao što slijedi:Vb (TEN-T Mediteranski koridor), Vc (TEN-T sveobuhvatna mreža), X (TEN-T osnovna mreža) i Xa (TEN-T sveobuhvatna mreža).

Zagreb je smješten na križanju Pan–europskih koridora X, Xa i Vb, dok koridor Vc povezuje Ploče s Budimpeštom i istočnom Europom. Ogranci hrvatske cestovne mreže koji pripadaju gore spomenutim mrežama su:

- autocesta A2 – Pan-europski koridor Xa,
- autoceste A4, A1 (Zagreb - čvor Bosiljevo 2), A6 (čvor Bosiljevo 2 – Rijeka) – Pan-europski koridor Vb,
- autoceste A5, A10 – Pan–europski koridor Vc,
- autocesta A3 – Pan-europski koridor X.

Jadransko–jonski cestovni prometni koridor povezuje 7 država (Italija, Slovenija, Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Albanija i Grčka) i glavne morske luke tog područja s ostalim Pan-europskim koridorima (V, Vb, Vc i VIII).

Karta br. 7. – Karta međunarodnih cestovnih koridora



Izvor: HRLog projekt za uspostavljanje Hrvatske kao regionalnog logističkog centra/ Cestovni promet

Međupovezanost i interoperabilnost nacionalnih mreža s trans-europskim mrežama ostaje prioritetna politika, zajedno s povezivanjem između TEN-T-a i državnih cesta te sekunadarnih i tercijarnih čvorišta. Samo 40.8% državnih cesta je u dobrom ili jako dobrom stanju, dok je 36.6% u lošem i vrlo lošem stanju, a 22.6% je u prihvatljivom stanju. Identificirane crne točke trebaju biti istaknute sa ciljem poboljšanja sigurnosti i smanjenja njihovog utjecaja na prirodni i gradski okoliš te hrvatski krajolik i baštinu. Konkretno, izgradnja obilaznica oko gradskih središta i spojnih/pristupnih cesta do lučke infrastrukture i poslovnih zona, smanjila bi razinu prometa i zagušenja s pripadajućim problemima onečišćenja zraka i buke te smanjenje istog u kvaliteti života.

1.1.4 Zračni promet i zračne luke

Republika Hrvatska ima sedam međunarodnih zračnih luka (Zagreb, Dubrovnik, Split, Zadar, Pula, Rijeka i Osijek) i dva zračna pristaništa (Brač i Mali Lošinj), kroz koje se odvija domaći i međunarodni javni zračni prijevoz (redoviti i čarter letovi). Sedam međunarodnih zračnih luka je kategorije 4E ICAO i klasificirano je kao TEN-T zračne luke. Opremljene su uređajima i opremom koji udovoljavaju važećim međunarodnim standardima sigurnosti i zaštite.

Od 2001. godine, zračni promet putnika konstantno je narastao s oko 1.2 milijuna putnika na 5,6 milijuna u 2011. godini; 86.67% od tog broja čine tri najveće zračne luke (Zagreb, Split i Dubrovnik). Važno je napomenuti da postoji velika razlika u obujmu prometa između ljetne sezone i ostatka godine. Zračni promet robe nije slijedio kretanja putničkog prometa i pogođen je globalnom recesijom; počevši s 9,8 tisuća tona u 2001. godini

dosegao je vrhunac u 2009. godini s gotovo 15 tisuća tona i zatim pao na 10,5 tisuća tona u 2011. godini.

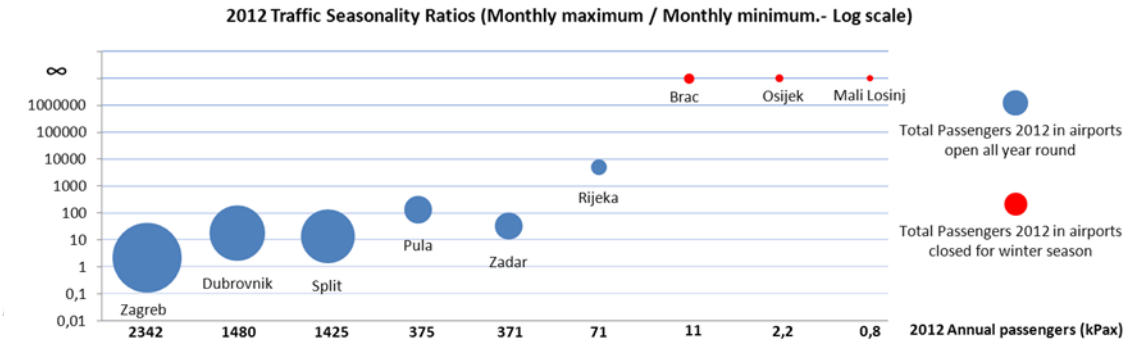
Slika 4. Glavni prometni pokazatelji u zračnim lukama

Zračna luka		Zagreb	Dubrovnik	Split	Pula	Zadar	Rijeka	Osijek
2008.	Putnici	2.192.453	1.191.474	1.203.778	397.226	157.978	/	/
	Teret (tone)	10.849	997	1.070	11	3.963	/	/
	Operacije (slijetanje i uzlijetanje)	44.542	14.822	17.186	9.406	3.100	/	/
2009.	Putnici	2.062.242	1.122.355	1.115.099	315.168	215.868	/	/
	Teret (tone)	10.065	516	813	13	337.919	/	/
	Operacije (slijetanje i uzlijetanje)	40.684	14.342	15.568	9.126	3.249	/	/
2010.	Putnici	2.071.561	1.270.062	1.219.741	330.582	275.272	/	/
	Teret (tone)	8.156	406	710	9	15.975	/	/
	Operacije (slijetanje i uzlijetanje)	39.812	15.539	16.970	6.834	3.328	/	/
2011.	Putnici	2.319.098	1.349.501	1.300.381	356.073	284.980	79.316	21.903
	Teret (tone)	8.111	420	700	9	19.457	/	/
	Operacije (slijetanje i uzlijetanje)	42.360	16.050	17.480	6.984	3.399	/	/
2012.	Putnici	2.342.309	1.480.470	1.425.749	375.080	371.256	71.558	2.164
	Teret (tone)	8.133	357	650	11	10.516	/	/
	Operacije (slijetanje i uzlijetanje)	39.054	16.216	17.444	7.192	3.968	/	/

Izvor: Državni zavod za statistiku

Zračne luke sa izraženom sezonalnosti zbog turističke industrije, imaju određene zahtjeve zbog postojećih uskih grla u infrastrukturi i nedostatka potrebnih kapaciteta. Strategija prometnog razvoja poziva na ublažavanje rizika navodeći da nedostatak infrastrukturnih kapaciteta u hrvatskim zračnim lukama prijeti da postane ograničavajući faktor na turističku industriju države.

Slika 5. Sezonsko ponašanje zračnih luka



Izvor: Državni zavod za statistiku

Dodatno, povećanje kapaciteta zračnih luka može igrati važnu ulogu u održavanju pristupačnosti i mobilnosti regija Hrvatske, posebno područja kao što je Dubrovnik, gdje uska grla i zagušenje u prometnoj mreži i izolacija područja, ograničava regionalni razvoj i turizam. Fokusiranjem na ostale vidove prometa, zračna luka može dati dodatnu povezanost kapaciteta te se uhvatiti u koštac s potrebnim kapacitetima, u slučaju da ceste, željeznica ili plovni putovi podbace.

1.1.5 Ostali prometni sektori

Pomorski promet i morske luke

Dvije glavne teretne morske luke su luka Rijeka i luka Ploče, a glavne putničke luke su luka Split, luka Zadar, luka Dubrovnik i luka Šibenik. Svih 6 luka su klasificirane kao TEN-T luke. Luka Rijeka je smještena na izlazu ogranka koridora Vb i važna je za promet roba ne samo za hrvatski teritoriji, nego i za odredišta u srednjoj i istočnoj Europi. Luka Ploče s druge strane smještena je na izlazu ogranka koridora Vc i posebno je važna za gospodarstvo južne Dalmacije, Bosne i Hercegovine i Mađarske. Usprkos oscilacijama u pomorskom prometu robe, promet robe između morskih luka doživljava konstantni rast. U 2011. godini ukupni promet roba u morskim lukama je bio 30.348.000,00 t dok je u 2005. godini bio 29.975.000,00 t.

Multi-modalne operacije su još u početnoj fazi razvoja, jedino luka Rijeka i luka Ploče registriraju značajan promet kontejnerima. Obujam prometa kontejnerima u luci Rijeka, zabilježio je značajan rast tijekom posljednih godina, ali još uvijek zaostaje za konkurentskim lukama u regiji, lukama Trst i Koper.

Gradski i prigradski promet

Suočene s velikim rastom gradskog prometa u gradovima Republike Hrvatske, gradske uprave poduzimale su i poduzimaju brojne planske, tehničke i pravne mjere kako bi smanjile neželjene učinke gradskog prometa na život gradskog stanovništva i time povećale njihovu mobilnost. Udruga gradova Republike Hrvatske sa svojih 101 članova bavi se ovim pitanjem putem svojih redovitih programskih aktivnosti s brojnim gradovima koji rade na svojim gradskim/prigradskim prijevoznim aktivnostima (Osijek, Rijeka, Zadar). Nadalje, nova Strategija prometnog razvoja koja se trenutno priprema uključivat će dio o razvoju gradskog i prigradskog prometa robe s posebnim naglaskom na korištenje čistih goriva i općenito zaštiti okoliša.

Osvrnut ćemo se na Grad Zagreb, glavni grad Hrvatske, budući da on predvodi u provedbi mjera vezanih za čisti i sigurni gradski prijevoz i zato što 3/4 njegovih putnika koristi gradski prijevoz. U 2010. godini, na 1,000 stanovnika bilo je 490 vozila, što stvara zakrčenost prometa i probleme s parkiranjem.

Strateški dokumenti, prostorni plan Grada Zagreba i opći urbanistički plan za Grad Zagreb promiču koncept javnog gradskog prometa i imaju restriktivni stav prema automobilskom prometu. Značajna sredstva su usmjerena u javni prijevoz. Primjerice, od 2005. do 2010. godine kupljeno je 142 nova tramvaja.

U 2011. godini Zagreb je posjedovao 214 niskopodnih zglobnih autobusa i standardnih autobusa. S obzirom da je jasno da je javni prijevoz najbolje rješenje za gradove i njihovu okolinu, gradski autobusi se adaptiraju za korištenje bio-goriva. Prema razvojnim planovima, autobusi u Zagrebu koristit će isključivo bio-goriva u sljedećih nekoliko godina. U suradnji sa znanstvenim ustanovama, provedena su terenska istraživanja kako bi se

pronašla najbolja rješenja za promidžbu javnog prijevoza u skladu s visokim ekološkim standardima.

Multimodalni promet

Multimodalni promet u Hrvatskoj je tek u povojima. Postoje tri kontejnerska terminala u državi, kojima upravljaju Hrvatske željeznice. Njihove karakteristike su sljedeće:

Vrapče (Zagreb) – opremljen za postupanje s kontejnerima, razmjenu kamionskih priključnih vozila i cestovnih zglobnih kamiona do 40 tona;

Brajdica (Rijeka) – opremljen za rukovanje i skladištenje kontejnera, priključnih vozila Ro-Ro brodova (Roll on – Roll off) i ostalih vozila, kao i za rukovanje teškim paletama i agregatima. Može prihvatiti 250,000 TEU godišnje;

Spačva – nalazi se na području Spačvanskog željezničkog kolodvora, blizu autoceste Zagreb – Lipovac (X. paneuropski koridor.). Terminal je primarno namijenjen za Ro-La operacije. Nalazi se 20 km od granice sa Srbijom prema zapadu (koridor X) i 22 km od granice s Bosnom i hercegovinom prema sjeveru (ogranak koridora Vc).

Sveukupni rast željezničkog kontejnerskog prometa je usko povezan s razvojem Luke Rijeka. Nema kontejnerskog prometa na hrvatskim unutarnjim plovnim putovima.

U 2008. godini, izgrađen je drugi Ro-La terminal u području zagrebačkog ranžirnog kolodvora.

1.1.6 Teretni promet

Tijekom petogodišnjeg razdoblja, stanje je kako slijedi:

U 2011. godini, hrvatski prijevoznici prevezli su oko 129.746 milijuna tona robe željezničkim, cestovnim (javnim i privatnim), pomorskim i obalnim, zračnim, cjevovodnim prometom te prometom na unutarnjim plovnim putovima. Oblici prometa prikazani su u nastavku:

	Roba/000 t					
	2006	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Željeznički promet	15.395	15.764	14.851	11.651	12.203	11.794
Cestovni promet	63.840	66.814	110 8123	92.847	74.967	74.645
Cjevovodni promet	8.644	9.688	8.765	9.201	8.936	7.772
Pomorski i obalni promet	31.423	32.420	30.768	31.371	31.948	30.348
Promet na unutarnjim plovnim putovima	1.509	1.468	880	533	515	502
Zračni promet	6	6	5	4	3	3

Izvor: Državni zavod za statistiku

Kretanja u željezničkom prometu: Podaci za željeznički promet za razdoblje između 2000. i 2007. godine pokazivali su rast prevezenih tona robe od 40%, ali u posljednje tri godine ta kretanja su se promijenila (vidi naprijed navedenu tablicu) i postala negativna.

Ako podrobnije promotrimo teretnu djelatnost željeznice, pojavljuje se sljedeća slika:

- 260 vlakova se na dnevnoj osnovi koristilo za željeznički teretni prijevoz. Njihova komercijalna brzina bila je 26 km/h, a uobičajeno (prosječno) kašnjenje bilo je 66 minuta na 100 kilometara. Prosječna težina teretnih vlakova bila je 749 tona, a koeficijent praznog vagona bio je 0,79.

Teretni promet na rijeci Dunav stabilno raste, dok se na rijeci Savi smanjuje, uglavnom zbog vrlo loših uvjeta sigurnosti za plovidbu u donjem dijelu rijeke. U 2010. godini, javni teretni promet iznosio je 515,000 tona, ne računajući tranzitni promet Dunavom.

Godišnji iznosi za riječni promet temelje se na podacima koje pružaju lučke uprave, u tonama prevezene robe. Povećanje aktivnosti u hrvatskim lukama rezultat je povećanja međunarodnog teretnog prometa. Od 2005. do 2010. godine, ukupni riječni robni promet smanjio se s 1.446,000 tona na 515,000 tona u lukama Osijek, Sisak, Slavonski Brod i Vukovar.

1.1.7 Putnički promet

Tijekom prošlog desetljeća, stanje je kako slijedi:

U 2010. godini, hrvatski prijevoznici prevezli su ukupno 117.548 milijuna putnika na različitim međugradskim prometnim pravcima. Prikaz putničkog prometa prema oblicima prometa:

	Putnici / 000					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Željeznički promet	46.212	63.131	70.961	73.545	69.564	49.983
Cestovni promet	63.576	63.144	62.064	58.493	56.419	52.561
Pomorski i obalni promet	12.079	12.723	12.861	12 550	12.506	12.926
Promet na unutarnjim plovnim putovima	0	0	0	0	0	0
Zračni promet	2.148	2.288	2.329	2.053	1.861	2.078

Izvor: Državni zavod za statistiku

U 2010. godini, domaći putnici činili su 95.1% svih putnika i 71.7% svih putničkih kilometara. Međunarodni putnici činili su preostalih 4.9% svih putnika, ali 28.3% putničkih kilometara.

Preko 600 vlakova se koristi svaki dan u domaćem putničkom prometu. Ukupno, 93 vlakova se koristilo za međunarodni putnički promet, a najznačajnije usluge bile su sljedeće:

- Zagreb do sljedećih odredišta (i obratno): Beč, Budimpešta, München, Venecija, Zürich, Ljubljana, Sarajevo, Beograd.
- Rijeka - Budimpešta i Rijeka - Ljubljana.

Kretanja u željezničkom putničkom prometu:

Brojke iz posljednje dvije godine potvrđuju opći trend. Uspješnost željeznice, u smislu broja prevezenih putnika porasla je za gotovo 103,11% u razdoblju između 2000. i 2008. godine. Broj prijeđenih kilometara od strane putnika je narastao s 1,266 milijuna na 1,742 milijuna između 2005. i 2010. godine.

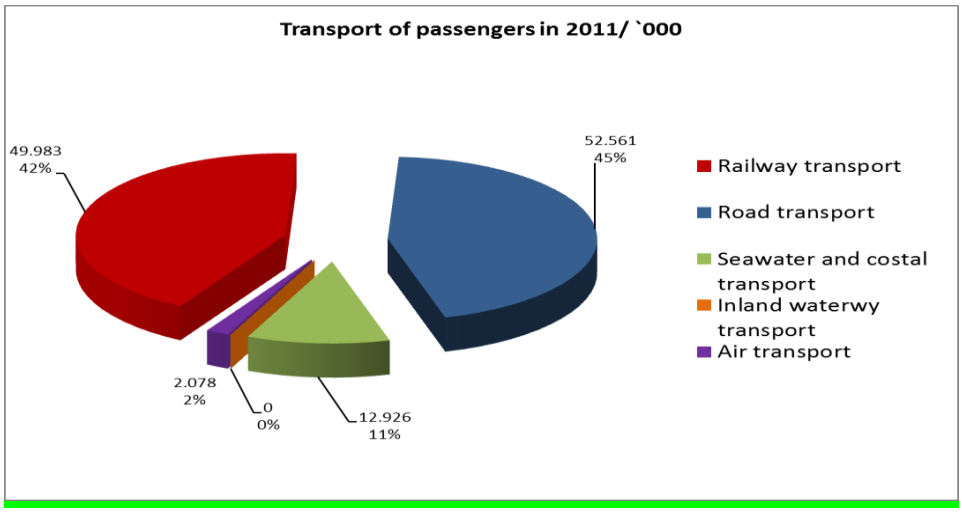
Statistike pokazuju da rast prometa u željezničkom putničkom prometu potječe od kraćih udaljenosti u gradskom i prigradskom prometu, području koje se smatra značajnim potencijalom rasta za željeznicu.

U pogledu kvalitete usluge, komercijalna brzina putničkih vlakova bila je 48km/h, i vlakovi su kasnili obično 5 minuta na svakih prijeđenih 100 km.

1.1.8 Struktura po vrstama prometa

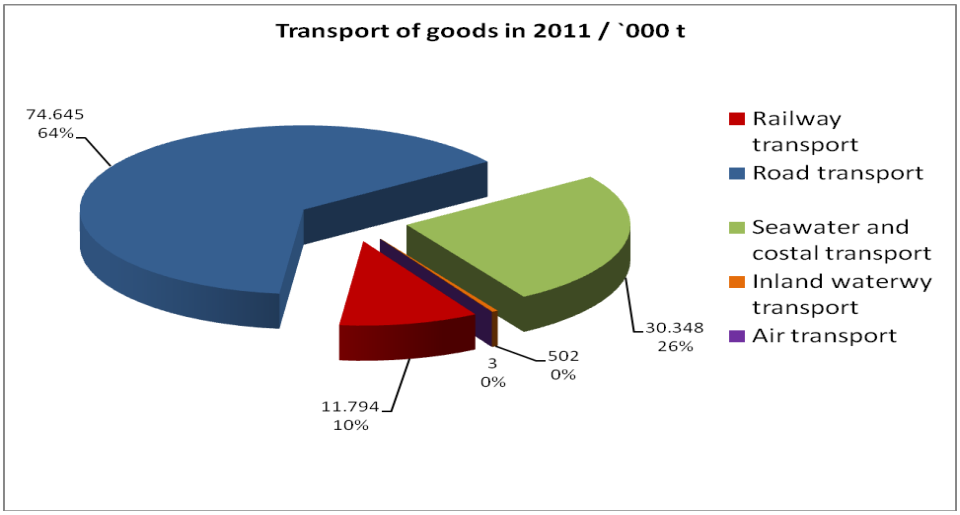
U nastavku dajemo strukturu po vrstama prometa za putnički i teretni promet za 2011. godinu, mjereno u broju prevezenih putnika i tona:

Slika 6. Struktura prometa putnika po vrstama prometa, 2011. godine, u 000 putnika



Izvor: Državni zavod za statistiku

Slika 7. Struktura prometa robe po vrstama prometa, 2011. godine, u 000 tona



Izvor: Državni zavod za statistiku

Slike prikazuju dominaciju cestovnog prometa, kojim se prevozi 58% robe i dominaciju željezničkog prometa, kojim se prevozi 50% putnika.

U ovom kontekstu moramo podsjetiti da je hrvatska željeznička mreža pretrpjela veliku štetu tijekom rata. Njezin vozni park, lokomotive i vagoni, bili su teško oštećeni ili jednostavno opljačkani pa iz tih razloga i zbog pada gospodarske aktivnosti tijekom i nakon rata, željeznički promet još uvijek nije dostigao predratnu razinu.

Isto tako, promet na rijeci Savi gotovo je nestao, većinom zbog opstrukcije plovnih dijelova uzrokovane ratom.

Nadalje, primijetimo sljedeće:

- **Tržišni udio željeznice posebno je nizak u pogledu prometa robe** (8,0%), između ostalog i zbog niske brzine komercijalnih vlakova, dok je tržišni udio unutarnjih plovnih putova trenutno gotovo neznatan;
- **Ogroman udio i u teretnom i u putničkom prometu pripada cestama**. Jaka konkurentska pozicija cestovne vrste prometa odražava se na neki način u činjenici da je godišnji porast broja teretnih vozila manje-više u skladu s rastom BDP-a;
- Unatoč tome, kao što je razvidno iz poboljšanja učinkovitosti u prošlosti, **i u željezničkom i u riječnom prometu vidljivi su pozitivni znakovi revitalizacije, koju je potrebno dodatno jačati kako bi bila u skladu s europskim kretanjima.**

1.1.9 Prekogranični promet

U 2010. godini, U Hrvatsku je cestom ušlo 21,8 milijuna osobnih vozila, što je porast od 8.1% u usporedbi s 2006. godinom (20 milijuna). Od tog broja, 65.48% vozila registrirano je u drugim državama.

Iste je godine ukupno 71,1 milijuna putnika ušlo u Hrvatsku (svim vrstama prometa), što je povećanje od 2.1% u usporedbi s 2006. godinom. Od tog broja, 22,3 milijuna čine hrvatski državljani (povećanje od 1% u usporedbi s 2006. godinom), a 48,8 milijuna su strani državljani (povećanje od 2.6%).

Najzanimljivije je da je 66,7 milijuna ili 95.9% putnika ušlo u državu putničkim vozilima, brojka koja dobro ilustrira efekt generiranja prometa izazvan novom mrežom autocesta.

1.1.10 Utjecaj prometa na okoliš

Prema **Europskoj agenciji za okoliš,** u 2008. godini emisije stakleničkih plinova iz sektora prometa u Hrvatskoj iznose 20.3% ukupnih emisija. Unutar sektora prometa, doprinos cestovnog prometa bio je 91%. Razine emisija stakleničkih plinova uzrokovane prometom robe u 2008. godini premašile su razine emisija iz 1990. godine za 53%. Ovo povećanje je ponešto, iako ne značajno, veće od prosječnog povećanja emisija stakleničkih plinova povezanih s prometom u EU-27, koje je za to razdoblje iznosilo 36% (vidi Prilog 2, Emisije stakleničkih plinova zbog prometa robe, 1990.-2008.).

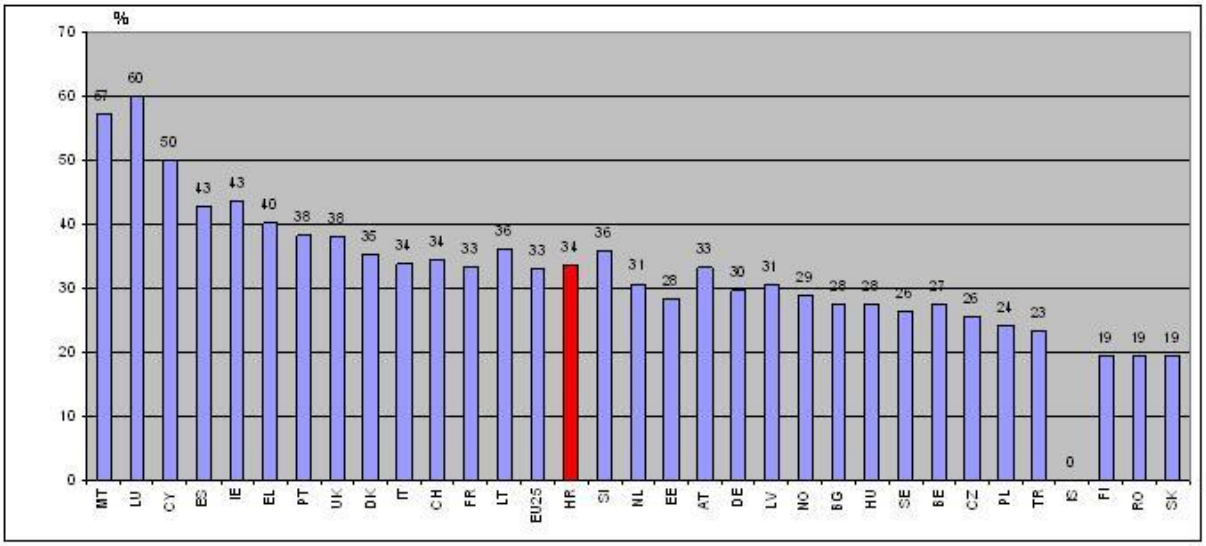
U Hrvatskoj, promet robe čini 34% ukupne krajnje potrošnje energije. To se podudara s prosjekom EU-27, koji iznosi 33% (vidi Sliku 6).

Ulaganja u suvremenu infrastrukturu i kombiniranje infrastrukture s drugim vrstama mjera (posebno u slučaju prometa robe[4]) i potencijalne sinergije između sektora (kao što su

[4] Vidi procjenu utjecaja priloženu Prijedlogu TEN-T smjernica

inteligentni prometni sustavi za ceste) omogućit će smanjenje emisija kao što su onečišćujuće tvari u zraku i buka te ostali negativni utjecaji na hrvatski okoliš, krajolik i baštinu.

Slika 8. Udio prometa u ukupnoj konačnoj potrošnji energije u 2008. godini



Izvor: Eurostat Energy

1.1.11 Regionalne i lokalne razlike

Postoje dvije NUTS II regije U Hrvatskoj: kontinentalna i jadranska Hrvatska.

Kontinentalna NUTS II regija Hrvatske sastoji se od dvije relativno odvojene podregije što se tiče prometa: sjeverozapadne i panonske.

Sjeverozapadno područje ima 60% veću gustoću cestovne mreže u odnosu na nacionalni prosjek i ono je najrazvijenije prema ovom pokazatelju. To je logično jer ova regija uključuje Grad Zagreb koji je čvorište lokalnih prometnih osi i uključuje sjecišta većine grana međunarodnih prometnih koridora koji prolaze kroz Hrvatsku.

Nadalje, željeznički koridor X prolazi kroz ovu podregiju. Međutim, s obzirom na to da je gustoća željezničke mreže 39.18 km željeznice na 100,000 stanovnika, sjeverozapadna Hrvatska je u najlošijem položaju s obzirom na nacionalni prosjek (61.34 km na 100,000 stanovnika) i ispod prosjeka je EU-27, koji iznosi 43 km na 100,000 stanovnika. Jedino je sjeverozapadna Hrvatska održala isti obujam željezničkog prometa.

S druge strane, panonska podregija ima najrazvijeniju željezničku infrastrukturu mjerenu prema gustoći željezničke mreže, na 88% hrvatskog prosjeka. Županije koje imaju najnižu gustoću željezničke mreže su Požeško-slavonska i Osječko-baranjska. Kroz panonsku Hrvatsku prolazi hrvatski dio glavnog paneuropskog željezničkog koridora X i modernizacija željezničke infrastrukture na ovom pravcu kretanja stvorila bi veliki potencijal za gospodarski razvoj regije.

Panonska Hrvatska također ima veliki potencijal za promet unutarnjim plovnim putovima. Rijeke Sava, Drava i Dunav čine europsku mrežu plovnih putova dok luke Vukovar, Slavonski Brod i Sisak čine dio mreže luka koja je otvorena za međunarodni promet.

Glavne riječne luke na mreži unutarnjih plovnih putova su Osijek, Sisak, Slavonski Brod i Vukovar. Najvažniji unutarnji plovni putovi su rijeke Dunav i Sava. Međutim, njihov prometni potencijal je relativno neiskorišten.

Ukupna gustoća mreže je velika u usporedbi s državama članicama EU-a. Promet na Savi (kao i lučka djelatnost) trenutno su ograničeni zbog niske razine sigurnosti plovidbe na nizvodnom dijelu rijeke zbog ratnih ostataka kao i visokih razina sedimenta na nekim mjestima.

Druga NUTS II regija - jadranska Hrvatska, mjereno prema gustoći cestovne mreže, približno je na razini prosjeka Hrvatske. Istarska županija ima najveću gustoću cestovne mreže u jadranskoj Hrvatskoj, a cestovna infrastruktura u Ličko-senjskoj županiji je najrazvijenija. Gotovo 80% ulaganja u izgradnju i rekonstrukciju autocesta u razdoblju između 2005. i 2008. godine odvijalo se u jadranskoj Hrvatskoj. Ulaganja u autoceste u istom razdoblju uglavnom su se odnosila na spajanja s autocestama koja su u potpunosti izvedena u jadranskoj regiji. Ova regija također je primila većinu ulaganja u rekonstrukciju cesta. Ipak nedostaci u cestovnoj mreži zahtjevaju ulaganja, a kako bi se lokalnim i regionalnim središtima omogućila gospodarska pogodnost velikih mreža, sa ciljem poboljšanja mogućnosti za multi-modalne opcije prometa (tj. bolja povezanost cesta s lučkom infrastrukturom) i smanjenje negativnog utjecaja zagušenja na okoliš.

Kroz dio jadranske Hrvatske prolaze ogranci međunarodnog željezničkog koridora Vb (Rijeka-Zagreb-Budimpešta) i koridora Vc (Ploče-Sarajevo-Osijek-Budimpešta), koji ovu regiju spaja sa srednjom Europom. Željeznički promet, u usporedbi s 1997. godinom, zabilježio je pad od čak 33,6%. Veliki problem je taj što je izravna željeznička veza luka s ostatkom države vrlo loša, što djelomično objašnjava pad prometa (promet se prebacio sa željezničkog prometa na ceste i autoceste). Dvije glavne teretne luke su Rijeka (Primorsko-goranska županija) i Ploče (Dubrovačko-neretvanska županija), a glavne putničke luke su Zadar, Split i Dubrovnik. Samo Rijeka i Ploče imaju značajni kontejnerski promet.

Jadranska Hrvatska ima 5 međunarodnih zračnih luka i 2 domaće zračne luke. Ipak rastući turistički promet (zračne luke u jadranskoj Hrvatskoj zabilježile su oko 3.1 milijuna putnika u 2009. godini, što u usporedbi s 1997. godinom predstavlja povećanje od 270%) stvara potrebu za ulaganjima u kakvoću i kapacitet usluga.

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske razvija koncept funkcionalnih regija i naglašava izolaciju južne Dalmacije od ostatka Hrvatske, uz napomenu da sve mogućnosti i mjere treba uzeti u obzir i poboljšati regionalnu prometnu povezanost. Gospodarstvo regije je uglavnom orijentirano na turizam koji generira značajan obujam prometa na tom području i značajna je prijetnja budućim potrebama prometnog sustava.

1.2 Naučeno iz prethodno provedenih intervencija EU-a

Temeljem podataka prikazanih u prethodnom poglavlju, postoji jasna potreba za poticanjem uravnoteženog razvoja diljem različitih prometnih podsektora, koji su prije bili fokusirani na razvoj mreže autocesta. To pitanje rješava se izborom područja za intervencije u sklopu pretpristupnih fondova ISPA i IPA.

Iskustva u sklopu fondova ISPA i IPA

Nakon što je Republika Hrvatska dobila službeni status kandidata u lipnju 2004. godine, pretpristupna pomoć u sklopu Instrumenta za strukturne politike u pretpristupnom

razdoblju (ISPA) postala je dostupna od 2005. godine, a bila je usredotočena na poboljšanje prometne infrastrukture i stvaranje kapaciteta koji će omogućiti da se poštuju europski ekološki standardi. Korištenje ISPA-e provedeno je u skladu s nacionalnim Prometnom strategijom ISPA koju je izradio MPPI i koja uključuje provedbu jednog infrastrukturnog projekta i jednog projekta tehničke pomoći – Rehabilitacija željezničke pruge Vinkovci - Tovarnik – državna granica (28.789.180 eura iz ISPA-e), i Tehnička pomoć za pripremu liste projekata za IPA-u (€482.130 eura iz ISPA-e).

Od 2007. godine nadalje integrirani Instrument pretpristupne pomoći (IPA) zamijenio je sve prethodne instrumente financiranja (PHARE, ISPA, SAPARD) i pruža jedinstveni okvir za potporu EU-a do pristupanja. IPA OPP 2007.-2013. dodijeljena su sredstva od 126.7 mil. eura za sljedeće prioritetne osi:

1) unapređenje željezničkog sustava u Hrvatskoj;
2) unapređenje sustava unutarnjih plovnih putova u Hrvatskoj;
3) tehnička pomoć.

IPA intervencije u željezničkom sektoru oslonile su se na ISPA projekt s ciljem nastavka povećanja standarda Hrvatskih željeznica, posebice što se tiče pruge uzduž TEN koridora X i Vb unutar Hrvatske, tako da sve više udovoljavaju zahtjevima EU-a.

IPA intervencije u sektoru unutarnjih plovnih putova usredotočile su se na pripremu tehničke dokumentacije za vraćanje plovnog puta rijeke Save na kategoriju plovnosti IV i unaprjeđenje luka unutarnje plovidbe. Nakon pristupanja Hrvatske EU-u, IPA OPP pretvoren je u OPP 2007.-2013. SF.

Stečena znanja

Iskustvo i kapacitet razvijeni tijekom provedbe pretpristupnih programa EU-a obuhvaćeni su unutar ovog Operativnog programa, koji zapravo predstavlja "produženi nastavak" prioriteta IPA OPP-a, s dodatkom na dodatnu prioritetnu os koja pokriva ostale prometne sektore. I u ISPA i IPA programu stečeno je iskustvo i naučena su znanja iz pripreme i provedbe EU programa i projekata, iz kojih se mogu donijeti sljedeći zaključci:

- administrativni kapacitet je presudan za efikasno i učinkovito korištenj fondova; kapaciteti se polako razvijaju na svim razinama, i u horizontalnom i vertikalnom smislu. Ključ uspjeha leži u potpunom poravnanju postupaka, sustava i struktura primjenjivih i na EU i na nacionalne programe. Unatoč povećanim kapacitetima koji su očiti na svim razinama, postoji još uvijek velika potreba za tehničkom pomoći i izgradnjom kapaciteta u svim fazama programskog ciklusa – programiranju, provedbi i upravljanju, praćenju i procjeni, itd. i na svim razinama (upravljačka tijela, krajnji korisnici, partneri, itd);
- kvalificirano i motivirano osoblje je ključno za uspjeh i potrebni su dodatni napori kako bi se prepoznalo, obučilo, razvilo i pogotovo zadržalo takvo osoblje;
- neadekvatan i loše pripremljen projektni vremenski redoslijed je kontraproduktivan za korištenje sredstava. Stoga, treba posvetiti posebnu pažnju na pripremu dovoljnog broja dobro osmišljenih i zrelih projekata (posebice vezano uz projekte projektiranja i natječajnu dokumentaciju) i u tom pogledu je vertikalna i horizontalna koordinacija između različitih ustanova od ključne važnosti;

- priprema dobrih projekata traje, posebno za velike projekte, i požurivanje pripreme može samo dovesti do problema u provedbi i opravdavanju izdataka. U tom smislu valja imati na umu da je sufinanciranje ključni problem koji u svakom smislu treba biti riješen prije dostavljanja projekta na odobrenje;
- što se tiče povećavanja kapaciteta na lokalnoj i regionalnoj razini, posebnu pozornost treba posvetiti poticanju, mjerama promidžbe i širenju informacija sa svim ključnim dionicima, ali i sa širom javnosti, s obzirom da će apsorpcija konačno ovisiti o kapacitetu krajnjih korisnika koji moraju biti dobro obaviješteni i sposobni za pripremanje i provedbu dobrih projekata na efikasan i učinkovit način.

1.3 SWOT analiza (analiza prednosti, slabosti, mogućnosti i prijetnje)

Izvršena je SWOT analiza zasebno za svaki podsektor kako bi se stekao široki uvid u svaki prometni sektor kao cjelinu. Rezultati analiza prikazani su u nastavku u obliku tablica.

1.3.1 SWOT tablice

Željeznice			
Snage **(unutarnje i trenutne)**	**Slabosti** **(unutarnje i trenutne)**	**Prilike** **(vanjske i buduće)**	**Prijetnje** **(vanjske i buduće)**
• povoljan geografski položaj mreže za razvoj međunarodnog prometa kao dio paneuropskih prometnih koridora X, V i VII; • Hrvatska i susjedne države imaju istu širinu željezničke pruge; • veliki obujam prijevoza rasutih tereta; • siguran, energetski učinkovit i ekološki prihvatljiv način prijevoza; • manja ovisnost o vremenskim uvjetima od ostalih načina prijevoza.	• nedovoljno razvijeni i nejedinstveni tehnički parametri tj. manjak dvokolosječnih, elektrificiranih pruga, suvremenog željezničkog voznog parka itd; • velika mrežna ograničenja brzine zbog tehničkih parametara i nedovoljnog održavanja; • loše veze s unutarnjim plovnim putovima i pomorskim lukama; • slabo razvijeni multimodalni kapaciteti.	• povećanje kakvoće usluga, željezničke produktivnosti i učinkovitosti s ciljem vraćanja tržišnih udjela u putničkom i teretnom prijevozu, a posebice stvaranje novih tržišta za željeznice za putovanja na velike udaljenosti na TEN-T koridorima X i Vb; • razvoj koncepta intermodalnog prijevoza; • pružanje atraktivnih, brzih i gospodarski konkurentnih alternativa cestovnom prijevozu za teretni i putnički promet; • potpuno iskorištavanje porasta u gradskoj, prigradskoj i međugradskoj prometnoj potražnji i pridonošenje revitalizaciji domaćih pomorskih luka i luka unutarnjih plovnih putova i profitiranje od te revitalizacije; • potencijal smanjenja troškova i sinergije u slučaju koordiniranih	• manjak značajnih ulaganja smanjit će konkurentnu prednost željezničkog prometa u usporedbi s ostalim oblicima prometa i, u međunarodnom prometu, takva situacija pokazat će se korisnom za strana željeznička poduzeća, kao i za druge oblike prometa, posebice cestovni promet; • gubitak Hrvatske u konkurenciji s međunarodnim koridorima; • nedostatna ulaganja u pomorske luke mogla bi smanjiti konkurentnost željezničkog prometa u Hrvatskoj i preusmjeriti prijevoz robe na alternativne željezničke pravce.

		javnih radova s drugim sektorima (npr. ICT, energetika).	
Unutarnji plovni putovi			
Snage **(unutarnje i trenutne)**	**Slabosti** **(unutarnje i trenutne)**	**Prilike** **(vanjske i buduće)**	**Prijetnje** **(vanjske i buduće)**
• način prijevoza velikog obujma za rasute terete; • siguran, energetski učinkovit i ekološki prihvatljiv način prijevoza; • promet se može odvijati 24 sata na dan, 7 dana na tjedan, što omogućuje veliku fleksibilnost u planiranju prijevoza; • mreža unutarnjih plovnih putova pokriva veliki dio Hrvatske.	• fizičke navigacijske zapreke sprječavaju korištenje dugih dionica plovnih putova; • nedovoljno održavanje i zastarjela infrastruktura plovnih putova i riječnih luka; • relativno mala komercijalna brzina i zbog toga dugačko vrijeme putovanja; • loše veze s drugim oblicima prometa; • glavni unutarnji plovni put čini granicu prema Bosni što unaprjeđenje čini teškim i sporim.	• ponovno uvođenje klase IV plovnosti za definirane dionice plovnih putova Hrvatske; • pružanje efikasne, jeftinije i atraktivnije alternative cestovnom prometu za prijevoz rasutih tereta; • revitalizacija gospodarstva Posavine i promicanje industrije i turizma u okolici rijeke Save, uključujući plovne pritoke; • razvoj veza za multimodalni promet radi pružanja konkurentnije alternative cestovnom prometu; • vraćanje tržišnih udjela u teretnom prometu.	• kapaciteti su nedovoljno iskorišteni; • manjak značajnih ulaganja pogoršat će riječne usluge i potpuno ih marginalizirati unutar sektora prometa Hrvatske; • manjak ulaganja rezultirat će stalnom stagnacijom gospodarstva Posavine; • specifični interesi tvrtki koje se bave ekstrakcijom šljunka i prijevozom.
Ceste			
Snage **(unutarnje i trenutne)**	**Slabosti** **(unutarnje i trenutne)**	**Prilike** **(vanjske i buduće)**	**Prijetnje** **(vanjske i buduće)**
• mreža je dobro razvijena iako s	• opće stanje površine državnih	• bolje korištenje državnih cesta	• rizik od povećanja onečišćenja,

praznina; • tehnički ujednačena mreža državnih cesta; • državne ceste spojene su s mrežom autocesta; • i najmanji gradovi povezani su s mrežom državnih cesta putem županijskih i lokalnih cesta; • visoki udio asfaltiranih cesta (državne ceste: 98%, županijske ceste: 89%, lokalne ceste: 70%); • ugovaranje/privatizacija održavanja cesta; • povoljni položaj za uspostavljanje veza između središnje i jugoistočne Europe.	cesta: prihvatljivo 44%, zadovoljavajuće 26%, loše 30%; • nedovoljni kapaciteti državnih cesta u gradskim područjima i posljednično negativni utjecaj na okoliš; • tehnički neadekvatni osobni automobili i kamioni; • nedovoljna ulaganja u održavanje cesta i razvoj mreže državnih cesta; • veze između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i autocesta/ ostale prometne infrastrukture su nedovoljne/nedovršene; • manjak obilaznica oko gradova; • opasne crne točke na cestovnoj mreži; • slaba povezanost između otoka i kopna; • slaba povezanost turističkih područja.	nakon izgradnje mreže autocesta; • kapacitet državnih cesta u gradskim područjima povećat će se nakon dovršetka zaobilaznica za Rijeku, Split i Osijek; • poboljšanje stanja cesta rezultirat će porastom prijevoza robe i komercijalnog tereta; • veći cestovni promet dovest će do revitalizacije hrvatskih luka na Jadranu; • bolje korištenje kombiniranog prijevoza; • cestovni koridori također će akomodirati infrastrukturu za komunalne usluge (električni vodovi, vodovodi, elektroničke komunikacije) koja je ključna za regionalni razvoj; • poboljšanje stanja cesta otvorit će i poboljšati nove poslovne i turističke industrijske zone; • potencijal smanjenja troškova i sinergije u slučaju usklađenih javnih radova s drugim sektorima (npr. ICT, energetika).	iako se stariji automobili progresivno zamjenjuju novim vozilima opremljenim s katalizatorima; • nedovoljna rekonstrukcija prometnih i prijevoznih kapaciteta može biti štetna za sigurnost u prometu i za prirodni okoliš.
Pomorski promet i luke			

Snage (unutarnje i trenutne)	Slabosti (unutarnje i trenutne)	Prilike (vanjske i buduće)	Prijetnje (vanjske i buduće)
• važnost pomorskog prometa i povezanih industrija za gospodarstvo Republike Hrvatske; • važnost sektora pomorskih luka za sveukupnu učinkovitost prometa, posebice u kontekstu postojećih i budućih prometnih koridora, uključujući koridor Daleki Istok – Europa; • usklađenost hrvatskog pravnog sustava s pravnom stečevinom EU-a, posebice u području pomorskog prometa, sigurnosti na moru i pomorske zaštite okoliša; • iskustvo i tradicija na nacionalnom i svjetskom tržištu.	• manjak jakih nacionalnih brodskih linija; • nedostatak zajedničke integrirane strategije razvoja morskih luka, atomizirano tržište; • problem nacionalne brodogradnje; • većina trgovačkih flota plovi pod međunarodnim zastavama pogodnosti; • loša kakvoća lučke infrastrukture i opreme u usporedbi s konkurentskim lukama.	• modernizacija i razvoj pomorskih luka radi osiguranja neprekidnog i održivog razvoja jadranskih otoka i obalnih gradova, posebice putem razvoja i održavanja efikasne mreže javnog pomorskog prijevoza; • izgradnja i modernizacija infrastrukture na kopnu; • povezivanje aktivnosti s obalnom kulturom; • mogućnost razvoja morskog brodarstva kratkog dometa za koji istočna jadranska obala ima iznimne potencijale.	• nedostatak lučkih kapaciteta; • propusni i ograničeni prijevozni kapacitet kopnenih cesta i željeznice koji luke povezuju s unutrašnjošću; • pripreme za pristupanje Hrvatske Europskoj uniji i potreba za prilagođavanjem s pravilima i politikama Europske Unije u kontekstu državne potpore.
Zračni promet i zračne luke			
Snage **(unutarnje i trenutne)**	**Slabosti** **(unutarnje i trenutne)**	**Prilike** **(vanjske i buduće)**	**Prijetnje** **(vanjske i buduće)**
• relativno visoka gustoća postojećih zračnih luka; • rastući trend za prijevoz putnika i tereta; • povoljan geoprometni položaj na križanju zračnih pravaca za južnu,	• mali kapaciteti i loša infrastruktura zračnih luka; • loše veze s drugim oblicima prometa; • izražena sezonalnost obujma prometa, posebice za Split i	• izgradnja i modernizacija infrastrukture na kopnu; • fokus nacionalnog gospodarstva na turizam; • nove mogućnosti ulaskom u EU i	• relativno maleni broj putnika; • ovisnost o turističkom prometu; • mogućnost ograničenja turističke industrije zbog nedostatka postojećih kapaciteta.

istočnu i središnju Europu; • jaka potražnja za turizmom.	Dubrovnik i nastala uska grla; • nedostatak kapaciteta vodi do smanjenja kvalitete i sigurnosti usluga.	Jedinstveno tržište.	
Gradski i prigradski promet			
Snage **(unutarnje i trenutne)**	**Slabosti** **(unutarnje i trenutne)**	**Prilike** **(vanjske i buduće)**	**Prijetnje** **(vanjske i buduće)**
• rastuća svijest o nužnosti za čistim gradskim prometom kao dijelom kakvoće življenja; • korištenje propan-butana, bio-dizelskog goriva i ukapljenog prirodnog plina u vozilima (Zagreb).	• povećanje individualnog prijevoza u gradovima; • nepouzdan, spor, neudoban i skup javni prijevoz; • prometne trake se koriste i za javni i za individualni prijevoz.	• poticanje javnog prijevoza; • povećano korištenje alternativnih goriva/energije za javni prijevoz; • poboljšanje tramvajskog/pružnog gradskog i prigradskog prometa; • inovacije u javnom prometu.	• manjak financiranja za javni prijevoz i vozni park; • poslovno okruženje koje implicitno potiče cestovni promet; • manjak vizije i volje na lokalnoj razini za uvođenje integriranog javnog prijevoza.

1.3.2 Definirani problemi i izazovi u prioritetnim sektorima

Željeznice

Glavni problemi željezničkog prometnog sektora su vezani uz kapacitete postojeće željezničke mreže, neadekvatne tračnice i vozni park uzimajući u obzir potražnju i standarde kakvoće, kao i zastarjelu željezničku signalizaciju i elektroničke komunikacijske sustave.

Zbog njihovog značaja hrvatskom gospodarstvu, osim šireg gospodarstva okolne regije, poboljšanje željezničkih veza sa pomorskim lukama je od najveće važnosti. Cilj je omogućiti isplativu, bržu i ekološki prihvatljivu alternativu otpremanja (uglavnom) robe cestovnim putem te samim time poboljšati konkurentnost luka, otkloniti neravnotežu trenutnog načina prijevoza i smanjiti sveukupne troškove prijevoza za sve prijevoznike.

Postoji očita potreba za kvalitetnijim putničkim željezničkim prugama budući da postojani porast u ovom segmentu prijevoza pruža veliku priliku za razvoj sektora, ali i olakšava točke zastoja u urbanim i periferijskim područjima i pridonosi mobilnosti radne snage.

Od sektora se očekuje da poveća kakvoću usluge, željezničku produktivnost i učinkovitost, poveća sudjelovanje u multimodalnom prometu robe i objedini ga unutar Europske mreže.

Unutarnji plovni putovi

Glavni problemi sektora unutarnjih plovnih putova su: šteta nanijeta riječnim lukama tijekom rata, loše stanje lučke infrastrukture i neadekvatnost pružanja kvalitetne usluge, relativno siromašni navigacijski uvjeti unutarnjih plovnih putova, te zastarjeli i ograničeni kapacitet flote. Osim toga, posljedica raspada bivše države Jugoslavije je rezultirala situacijom gdje glavna hrvatska rijeka, Sava, danas tvori međunarodnu granicu s Bosnom, dok je njena direktna veza s Dunavom u Republici Srbiji. Posljedica ove situacije je da uređenja rijeke Save moraju biti provedena u bliskoj suradnji i biti paralelna s aktivnostima koje provode Bosna i Hercegovina te Republika Srbija.

Neujednačen razvoj i postojanje uskih grla na plovnim putovima su glavni problemi koji utječu na ovaj oblik prometa. Oni bi trebati biti riješeni koordinacijom na razini Zajednice, tako da je važno da je Hrvatska aktivno uključena u uvođenje europskog akcijskog plana i Dunavske strategije. Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske je nacionalni akcijski plan na razini infrastrukture plovnih putova i luka unutarnjih plovnih putova, na temelju Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj koju je Hrvatski Sabor usvojio u lipnju 2008. godine.

U zaključku, hrvatska unutarnja mreža plovnih putova je značajna, ali istovremeno skoro potpuno neiskorišteni dio hrvatskog nacionalnog bogatstva. Stoga je potreban vrlo promišljen i razuman pristup budućem razvoju i gospodarenju vodama.

Ceste

Cestovna mreža u Hrvatskoj je prilično dobro razvijena, posebno mreža autocesta je dobila značajna ulaganja u nekoliko prijašnjih godina. Ipak, tu su identificirane praznine u mreži, gdje državne, regionalne i lokalne ceste nisu adekvatno povezane s glavnim mrežama, a time i lokalna područja ne primaju dovoljno gospodarskih pogodnosti ili mogućnosti od strane razvijenih strateških prometnih veza. Sekundarna povezanost – omogućuje pristupačnost manjih regionalnih središta i ruralnih područja kao i sekundarnih i tercijarnih čvorišta na TEN-T cestovnu mrežu, kroz uklanjanje uskih grla, a i ključni je izazov u ovom vidu prometa.

Dodatno, povezivanja između ostalih prometnih čvorišta te između otoka i kopna su nedovoljna i stoga (re)konstrukcija cestovnih veza i ostale prometne infrastrukture te između kopna i otoka treba se fokusirati na svaku investiciju u ovom prometnom sektoru.

Jasna je potreba za obilaznicama oko glavnih središta u Hrvatskoj da bi se izbjeglo zagušenje i negativni utjecaj na okoliš koji je povezan s tim.

Izazovi za sektor su povećati kvalitetu, učinkovitost i sigurnost cestovne mreže, povećati sudjelovanje sektora u multi-modalnom prometu roba i putnika i osigurati integraciju niže razine cesta u glavnim mrežama i stoga unutar okvira Europe.

Zračni sektor

Ključni problem u ovom sektoru je manjak kapaciteta, u okviru infrastrukture i operabilnost i sezonska potražnja ovog sektora. Ti utjecaji nad kvalitetom i sigurnosti usluge i rizika postajaju ograničavajući faktor u razvoju sektora turizma i gospodarskom rastu. To se posebno odnosi na područje južne Dalmacije, gdje je Dubrovnik fizički izoliran od ostatka države i suočen je s uskim grlima u špici turističke sezone.

Izazov za ovaj sektor je povećanje kapaciteta i stoga sigurnost i kvaliteta usluge, gospodarska i okolišna održivost, kako bi se osigurala poboljšana sposobnost za obradu putnika i tereta. Dodatno, sektor treba biti pripremljen za i usklađen sa zahtjevima EU Schengenske granice, od 2016. godine.

1.3.3 Definicija i hijerarhija obveza u prioritetnim sektorima

Željeznice

Glavni prioriteti potreba u željezničkom sektoru su:

- razviti željezničku infrastrukturu u Hrvatskoj, posebice u pogledu međusobne povezanosti i operativnosti nacionalnih mreža s transeuropskim mrežama;
- povećati i razviti željezničke veze s drugim oblicima prometa s ciljem razvoja multimodalne prometne mreže;
- osigurati veći udio putničkog i teretnog prometa u odnosu na druge oblike prometa.

Unutarnji plovni putovi

Glavni prioriteti potreba u sektoru unutarnjih plovnih putova su:

- uspostaviti, održavati i povećati uvjete za sigurnu i pouzdanu unutarnju plovidbu rijekom Savom. U praksi to znači osigurati status međunarodnog plovnog puta klase IV duž definirane dionice rijeke;
- bolja povezanost mreže unutarnjih plovnih putova s glavnom cestovnim i željezničkim koridorima s ciljem ostvarivanja bolje integracije s gospodarskim zaleđem i stvaranja preduvjeta za razvoj intermodalnog prometa;
- nadogradnja lučke infrastrukture s ciljem pružanja većeg kapaciteta i bolje usluge;
- instaliranje i korištenje riječnog informacijskog sustava.

Ceste

Glavne prioritene potrebe cestovnog sektora su:

- poboljšanje regionalne pristupačnosti i mobilnosti kroz povezivanje sekundarnih i tercijarnih čvorišta s TEN-T cestovnom mrežom;
- poboljšanje povezivanja između cestovne mreže i ostale prometne infrastrukture i stoga buduće potencijalne intermodalnosti;
- osigurati da su uska grla identificirana i adresirana u cilju poboljšanja aspekta sigurnosti i smanjenja negativnog utjecaja na okoliš i hrvatsku baštinu i krajolik;
- izgraditi obilaznice oko glavnih gradskih središta i poboljšati protok prometa te smanjiti vrijeme putovanja ljudi i robe na cestovnoj mreži, kao i smanjiti zagušenost;
- poboljšati povezanost između otoka i kopna.

Zračni sektor

Glavne prioritene potrebe zračnog sektora su:

- poboljšanje kapaciteta infrastrukture za putnike i teret, kako bi se mogli nositi sa sezonskom potražnjom u turističkoj industriji;
- poboljšati sigurnost i kvalitetu usluge omogućenu kroz jačanje kapaciteta;
- poboljšati opću povezanost fizički izoliranih područja Hrvatske tj. područje Dubrovnika;
- osigurati odgovarajuće pripreme za konačnu usklađenost s potrebama EU Schengena;
- gospodarska održivost infrastrukture i sektora;
- smanjenje utjecaja sektora na okoliš vezano za buku i emisiju CO_2.

POGLAVLJE 2: STRATEGIJA

2.1 Opći cilj Operativnog programa i njegov doprinos ciljevima Nacionalnog Strateškog Referentnog Okvira (NSRO)

Opći cilj NSRO-a je podržati približavanje Hrvatske standardima drugih država članica EU ubrzavanjem gospodarskog rasta i promicanjem mogućnosti zapošljavanja.

Kako bi se ubrzalo ostvarenje ovog općeg cilja, utvrđena su **tri strateška cilja**:

- Konkurentno gospodarstvo utemeljeno na integraciji tržišta, institucionalne reforme i održivi razvoj,
- Poboljšanje okruženja za otvaranje radnih mjesta i mogućnosti zapošljavanja,
- Uravnoteženi regionalni razvoj i poboljšanje životnih uvjeta.

Opći cilj NSRO-a, zajedno sa svojim strateškim ciljevima, definira strateški fokus ulaganja planiranih u širem razvojnom kontekstu, dok ih **četiri tematskih prioriteta** NSRO-a usmjeravaju u specifičnom smjeru. Tematski prioriteti NSRO-a su:

- Razvoj suvremenih prometnih mreža i povećana dostupnost regija,

- Poboljšanje ekološke infrastrukture i kakvoća vezanih usluga,
- Veća konkurentnost malih i srednjih poduzeća i potpora gospodarstvu utemeljenom na znanju,
- Poboljšanje efikasnosti tržišta rada, razvoj ljudskog kapitala i jačanje socijalnog uključivanja.

Prvi tematski prioritet NSRO-a, *razvoj suvremenih prometnih mreža i povećane dostupnosti regija*, opći je cilj OPP-a i riješiti će se izravno kroz njegovu provedbu. Rezultati dobiveni iz provedbe OPP-a također će izravno doprinijeti postignuću strateških ciljeva NSRO-a. Kreiranjem suvremene, sigurne i ekološke prometne mreže i prevladavanjem nedostataka u međunarodnoj povezanosti te nacionalnoj pokretljivosti i dostupnosti, OPP će podržati ekološki održivi gospodarski rast i razvoj. Štoviše, razvoj prometne infrastrukture i postrojenja bitnih za unaprjeđenje gospodarskih aktivnosti i životnih uvjeta u regijama bit će korisno za smanjenje postojeće društveno-gospodarske regionalne neravnoteže.

2.2 Posebni ciljevi

OPP će pridonijeti općem cilju koncentrirajući se na sljedeća ključna područja:

a) osiguravanje bolje integracija hrvatskih prometnih mreža unutar europske prometne mreže poboljšavanjem prometne infrastrukture u sektorima željeznice i unutarnjih plovnih putova kroz razvoj prometnih mreža na koridorima Transeuropske prometne mreže (TEN-T), ali i poboljšanjem regionalnih veza. Ove mjere će omogućiti razvoj nacionalnog gospodarstva kroz bolju povezanost s ostatkom EU-a;

b) stimuliranje ravnomjernijeg razvoja prometnih mreža provodeći mjere koje osiguravaju jednak udio ulaganja vezano uz sektor cesta i ostalih prometnih sektora, osobito željezničkog sektora;

c) poboljšanje regionalne dostupnosti TEN-T mrežama u ostalim prometnim sektorima kao što su zračni i cestovni.

Strategijsko obrazloženje

Postoji nužna potreba osigurati ravnomjernij razvoj hrvatske prometne mreže, gdje je donedavno dominirao cestovni sektor, i nadograditi dijelove prometnih mreža smještenih na TEN-T koridorima da bi se ubrzala integracija Hrvatske u EU i na taj način potaknuo razvoj nacionalnog gospodarstva. Stoga je prioritet razvoj tih dijelova željezničke mreže i mreže unutarnjih plovnih putova koji su dio TEN-T koridora u Hrvatskoj. Istovremeno rast ta dva oblika prometa podržat će razvoj ekološki održive perspektive cijelog prometnog sektora. Manja količina ulaganja u cestovni i zračni oblik prometa je također predviđena vezano za doprinos regionalnoj dostupnosti i povezanosti sekundarnih i tercijarnih čvorova na TEN-T mrežu.

Kroz Hrvatsku prolaze dva željeznička TEN-T koridora. Koridor X je važan zbog svoje istočno-zapadne integracijske veze u regiji s potencijalom pripajanja značajnih dijelova budućeg regionalnog prometa dok koridor Vb spaja najveću hrvatsku pomorsku luku Rijeku s gospodarskim središtem Hrvatske - Zagrebom i cijelim područjem srednje Europe. Modernizacija ova dva pravca imat će strateški utjecaj na izmjene modaliteta, privlačnost pravaca za gospodarske subjekte, privlačnost luka i drugih vezanih gospodarskih područja, mobilnost i općenito nacionalno i regionalno gospodarstvo.

Trase pruga koje nisu povezane s TEN-T koridorima su također važne, posebno u javnom prigradskom prometu, s obzirom da u tom dijelu prometa sudjeluju putnici te naročito dnevni migranti u željezničkom prometu. Iako koridori imaju prednost i primarnu funkciju u ovom financijskom periodu Strukturnih fondova, potreba za početkom unaprjeđenja prigradskih trasa pruge je očita. Kada govorimo o modalnom prijelazu u putničkom prometu ove pruge imaju najveći potencijal i izravan utjecaj na regionalno/lokalno gospodarstvo i životni standard.

Spomenuti problemi u sektoru željezničkog prometa uzrokuju njegovu nekonkurentnost zbog nedostatka kapaciteta i korištenja zastarjele tehnologije. U skladu s ovim projekti su usmjereni na dvosmjernost pravaca i povećanje brzine objedinjujući EU interoperabilnost i sigurnosne standarde.

Nedvojbeno najvažniji cilj, s obzirom na korištenje financijskih sredstava EU je priprema sektora za sljedeće programsko razdoblje s nizom pripremljenih projekata uključujući i TEN-T i ne TEN-T trase. Bez toga nema jamstva za ispunjavanje nijednog od konkretnih ciljeva zadanih u ovom OPP-u.

Sektor unutarnjih plovnih putova u Hrvatskoj je praktički u potpunosti smješten na TEN-T koridoru VII i nedovoljno je razvijen u usporedbi s drugim oblicima prometa. S obzirom da je pretežito smješten u Slavoniji ima veliki potencijal za poboljšanje gospodarstva ove poljoprivredno orijentirane i nedovoljno razvijene regije. Zbog svog velikog potencijala Sava je najvažniji plovni put. Spaja šire zagrebačko područje s prometom plovnog puta Dunava. U tom smislu prioritet je poboljšati plovnost Save kako bi ovaj plovni put bio komercijalno izvodljiv, zanimljiv međunarodnim operatorima i naposljetku učiniti ga konkurentnim drugim oblicima prometa. S povećanjem prometa unutarnjih plovnih putova potrebna je bolja regulacija prometa i sigurnosti i sukladno tome moraju se unaprijediti kapaciteti luka.

Sektori prometa, osim željeznica i unutarnjih plovnih putova, bili su općenito u boljem stanju, više komercijalno vidljivi i manje upoznati sa režimom EU financiranja i i originalno nisu uključeni u OPP, ali je povećanje financiranja između IPA-e i strukturnih fondova prepoznato kao jako značajno za punu apsorpciju fondova od samo ta dva sekrtora. Dodano, smatralo se potrebnim osigurati punu usklađenost s razvojem prometne strategije za Hrvatsku i punu pripremljenost za programsko razdoblje 2014.-2020.

Mreži cesta u Hrvatskoj potrebno je povećati kapacitete i servisiranje s ciljem osiguravanja brzog i učinkovitog tijeka roba, usluga i ljudi. (Re)konstrukcija ključnih točaka u mreži državnih cesta, povezanost između glavnih mreža i regionalnih i lokalnih cesta, i poboljšanje veza između otoka i kopna treba biti riješena.Kapacitet zračne luke u Dubrovniku uz fizičku odvojenost regije od ostatka države (zbog bosansko-hercegovačkog pristupnog koridora Jadranskom moru) ograničava turistički i gospodarski rast. U tom smislu, zračna luka igra značajnu ulogu za dugotrajnu (međunarodnu i nacionalnu) dostupnost posebno tijekom ljetne sezone. To pitanje će biti još značajnije kada Hrvatska uđe u Schengensko područje, čime se podrazumijeva veća razina kontrole na granici. Poboljšavanje povezanosti i dostupnosti ostatku EU omogućiti će regionalni gospodarski rast.

Smanjenje utjecaja zračne luke na okolišmože biti učinjeno povećanjem učinkovite energije infrastrukture i operacije, uvođenjem operativnih ograničenja za buku i minimiziranjem otpada i smanjenjem buke, emisije CO2 i ostalih zagađenja, ali također i mjerama povezanim sa zaštitom flore i faune kao što su izbjegavanje poremećaja migracijskih puteva ptica.

2.2.1 Usklađenost s nacionalnim i EU politikama

2.2.1.1 Usklađenost s nacionalnim politikama

Strateški okvir za razvoj 2006.-2013. (SOR)

Strateški okvir za razvoj 2006.-2013. određuje da će aktivnosti vezane uz sektor prometa biti fokusirane na sljedeće:

1. povećanje integracije i povezanosti cjelokupnog prometnog sustava – pomorskog prometa, pomorskih luka, željeznice, cestovne infrastrukture, prometa plovnih putova i riječnih luka u unutrašnjosti s ciljem postizanja sinergijskih učinaka na gospodarski razvoj i konkurentnost;
2. ulaganja u prometnu infrastrukturu trebaju biti organizirana na način koji će omogućiti smanjenje spomenute neravnoteže između pojedinačnih oblika prometa;
3. obnova prometa plovnim putovima;
4. unaprjeđenje službe za putnike i poboljšanje sveopće sigurnosti.

Program gospodarskog oporavka 2010.

Program gospodarskog oporavka 2010. za Republiku Hrvatsku je dokument koji iznosi strateške ciljeve Vlade Republike Hrvatske kako bi joj omogućio rješavanje posljedica tekuće svjetske gospodarske krize. U poglavlju dokumenta pod naslovom "*Doprinos države oživljavanju gospodarstva*" navedene su sljedeće aktivnosti:

- *Poticati investicijske projekte, s naglaskom na "Infrastrukturu (željeznice; morske, riječne i zračne luke, vodoopskrba)";*
- *"Financiranje projekata prvenstveno privatnim kapitalom i sredstvima fondova EU-a,a manjim dijelom iz proračuna i kroz javna poduzeća".*

Prvi cilj pod ovom točkom je obuhvaćen područjima intervencije predviđenima u OPP-u. Drugi cilj je djelomično ostvaren kroz stope sufinanciranja predviđenima u projektima koji će se provesti temeljem OP-a. Međutim, korištenje privatnog kapitala (npr. pomoću javno-privatnih partnerstva) nije predviđeno nikakvim radnjama osmišljenima na temelju OPP-a za taj programski period.

Privremena prometna strategija iz 2010. godine

U studenom 2010. godine Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture predana je Privremena prometna strategija za Republiku Hrvatsku. Dokument je privremene prirode te će biti zamijenjen novim nacionalnim dokumentom o razvoju prometa. Privremena prometna strategija sadrži strateške prioritete za sektor prometa za razdoblje 2012.-2013. godine. To su:

- Unaprijediti i uskladiti prometnu infrastrukturu (u skladu sa EU zahtjevima) na dionicama TEN-T koridora koji se nalaze u Hrvatskoj;
- Modernizirati prometnu infrastrukturu državnih i regionalnih mreža, kao i njihove veze s TEN-T mrežama;
- Razviti multimodalne prometne sustave.

Ti prioriteti bili su definirani u vidu uvjerenja da će Hrvatska postati država članica EU 2012. godine. Stoga se očekivalo da će biti više raspoloživih sredstava iz fondova EU, a i više vremena za njihovu provedbu.

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske

Strategija prometnog razvoja razvijena je 2014. godine te je njen utjecaj na OPP 2007.-2013. prilično ograničen. Ipak s revizijom OPP-a u 2014. godini, usklađivanje sa nastalom strategijom je osigurano. Šest ključnih ciljeva Strategije prometnog razvoja za Hrvatsku su:

1. poboljšanje prometne povezanosti i koordinacije sa susjednim državama
2. poboljšanje putničke pristupačnosti na velike udaljenosti unutar Hrvatske
3. poboljšanje putničke regionalne povezanosti u Hrvatskoj i promicanje teritorijalne kohezije
4. poboljšanje putničke pristupačnosti do i unutar glavnih gradskih aglomeracija
5. poboljšanje teretne pristupačnosti unutar Hrvatske
6. poboljšanje organizacijskih i operacijskih postavki prometnog sustava, sa ciljem povećanja učinkovitosti i održivosti sustava.

Revizija OPP-a odgovara ciljevima vezanim za povezivanje sa susjednim državama, sa regionalnom povezanosti i teritorijalnom kohezijom unutar Hrvatske te sa pristupačnosti putnika i tereta unutar države.

PROMETNI OPSERVATORIJ ZA JUGOISTOČNU EUROPU (eng. SEETO)

Prometni opservatorij za jugoistočnu Europu (SEETO) je regionalna prometna organizacija osnovana Memorandumom o razumijevanju o razvoju osnovne regionalne prometne mreže jugoistočne Europe (MoU) kojeg su potpisale Vlade Albanije, Bosne i Hercegovine, Hrvatske, bivše Jugoslavenske Republike Makedonije, Crne Gore, Srbije, Misije Ujedinjenih Naroda na Kosovu i Europske Komisije 11. lipnja 2004. godine. Cilj SEETO-a je promovirati suradnju na razvoju glavne i pomoćne infrastrukture multimodalne osnovne regionalne prometne mreže jugoistočne Europe te promovirati i unaprijediti lokalne kapacitete za provedbu programa ulaganja, upravljanja i prikupljanja podataka i analiza osnovne regionalne prometne mreže.

Misija SEETO-a je omogućiti planiranje i provedbu odredbi Memoranduma o razumijevanju predviđenih za poboljšanje i modernizaciju osnovne regionalne prometne mreže za društveni i gospodarski razvoj. Mandat SEETO-a također uključuje suradnju i razmjenu podatka s relevantnim međunarodnim agencijama i financijskim institucijama aktivnima u regiji jugoistočne Europe i s relevantnim Tajništvom za paneuropske koridore, s ciljem ostvarivanja maksimalne usklađenosti između strategija razvoja.

Kroz SEETO Višegodišnje planove (eng. MAP) prioritetni projekti regije su definirani i uključuju aktivnosti na TEN-T mreži kao dijelu SEETO osnovne regionalne prometne mreže. U prošlim MAP-ovima svi veliki IPA projekti na koridoru X bili su određeni kao prioriteti dok je u posljednjemMAP-u iz 2012. godine na listi prioritetnih projekata određena modernizacija i rekonstrukcija željezničkih pruga na koridorima X i Vb i projekti

unutarnjih plovnih putova vezani uz nadogradnju plovnog puta rijeke Save i luka, što je također određeno i unutar OPP-a.

Na taj način prioriteti i MAP-a i OPP-a su usklađeni te je osiguran doprinos OPP-a razvoju cijele regije jugoistočne Europe.

2.2.1.2 Usklađenost s politikama EU-a

Strateške smjernice Zajednice

OPP je u skladu s dvije Smjernice Zajednice:

SMJERNICA 4.1: Učiniti Europu i njene regije privlačnijim mjestima za investicije i rad.

4.1.1. Proširenje i poboljšanje prometne infrastrukture

Ova smjernica razvija vezu između moderne i sigurne infrastrukture i gospodarske i socijalne privlačnosti regija i gradova; infrastrukturna ulaganja će se pojačati diljem Europske unije i poboljšati će kvalitetu života. U skladu s ovom smjernicom korištenje sredstava mora slijediti određena načela.

***Prvo**, trebaju se koristiti objektivni kriteriji kako bi se utvrdila razina i namjera budućeg ulaganja u infrastrukturu. Primjerice, potencijalne stope prinosa trebaju se mjeriti razinom gospodarskog razvoja i prirodom gospodarskih aktivnosti regija koje se tiču postojeće gustoće infrastrukture ili stupnja zakrčenosti prometa. Kada se određuju društvene stope prinosa, ekološki i društveni utjecaj budućih infrastrukturnih projekata također se mora uzeti u obzir.*

***Drugo**, načelo ekološke održivosti treba poštovati u najvećoj mogućoj mjeri, u skladu s Bijelom knjigom.* Treba provoditi pomake prema više ekološki prihvatljivim vidovima prometa i optimizirati okoliš i opću izvedbu svakog vida prometa.

***Treće**, posebno se treba obratiti pažnju na modernizaciju sustava željeznica u konvergencijskim regijama tako da se pažljivo odaberu prioritetni dijelovi, osigura njihova interoperabilnost u okviru Sustava upravljanja europskim željezničkim prometom (eng. ERTMS).*

***Četvrto**, ulaganja u prometnu infrastrukturu bi trebala biti popraćena primjerenim upravljanjem prometom, s posebnom pažnjom na sigurnost, u skladu s nacionalnim i EU standardima. Nacionalne ili regionalne strategije trebale bi uvažiti potrebu postizanja uravnotežene (i potpuno) modalne podjele koja zadovoljava i gospodarske i ekološke potrebe. Strategije bi trebale sadržavati, primjerice, inteligentne prometne sustave, multimodalne platforme i, posebice, tehnologiju koja se koristi za ERTMS i SESAR (za više ujednačeni sustav upravljanja zračnim prometom u Europi)*

Navedena četiri načela su objašnjena u OPP-u na sljedeći način:

- Priroda gospodarskih aktivnosti (i kakvoća prometne infrastrukture) u spomenutim regijama je osobito i jasno uzeta u obzir (tj. važnost obnove prometa na unutarnjem plovnom putu rijeke Save za panonsku regiju; gospodarska ovisnost dubrovačkog područja o turizmu i smanjenje kapaciteta dubrovačke zračne luke mora se nositi sa sezonskim tokovima);
- Alternativne vrste prometa u odnosu na cestovni promet su aktivno promovirane u OPP-u – posebice kroz razvoj i modernizaciju željezničke prometne mreže, a ključni fokus je na okolišu i općoj izvedbi različitih vidova prometa;

- U OPP-u je veliki naglasak stavljen na razvoj željezničke mreže, posebice u odnosu na poboljšanje i modernizaciju TEN-T željezničkih koridora. Sva poboljšanja na željeznicama na TEN-T koridorima automatski zahtijevaju uvođenje ERTMS-a i osiguranje tehničkih karakteristika kako bi se osigurala interoperabilnost.

Vezano na gore spomenuta načela i u skladu s navedenim smjernicama za djelovanje, OPP je također fokusiran na sekundarnu povezanost. Naglasak je stavljen na to da regije imaju koristi od mogućnosti koje su stvorile velike mreže kroz smanjenje zagušenja i uslih grla na cestovnoj mreži i osiguranjem adekvatnih veza između lokalne, regionalne i državne cestovne i autocestovne mreže i ostale prometne insrastrukture. Pozornost se stavlja i na poboljšanje povezanosti područja izlaza na more do TEN-T mreže i promicanje regionalnog razvoja.

Smjernice naglašavaju da se ulaganje iz strukturnih fondova treba fokusirati na infrastrukturu koja stimulira gospodarski rast tj. turizam; i na poboljšanje sigurnosti putnika.

SMJERNICA 5: Vođenje računa o teritorijalnoj dimenziji kohezijske politike

Ova smjernica se odnosi na sposobnost prilagodbe kohezijske politike određenim potrebama i obilježjima specifičnih geografskih izazova i mogućnosti. 3 od 6 područja djelovanja navedena pod ovim smjernicama objašnjena su u OPP-u. To su:

5.3. Suradnja

OPP se fokusira na dovršenje i širenje prometnog sustava na TEN-T mreži. Ova operacija zahtijeva blisku suradnju sa susjednim državama zbog međudržavne prirode TEN-T koridora. Ovo je od posebne važnosti za hrvatske prometne mreže, budući da glavni unutarnji plovni putovi (Sava, Dunav) velikim dijelom tvore granice prema Bosni, Srbiji i Mađarskoj. To je također vrlo važno i za željezničke i cestovne operacije na međunarodnim koridorima za potrebe usklađenosti i interoperabilnosti. Stoga su prekogranična i regionalna suradnja unutar EU-a sastavni element OPP-a.

5.4. Prekogranična suradnja

Kako je navedeno u prethodnoj stavci mnoge radnje koje treba provesti u okviru OPP-a zahtijevaju blisku prekograničnu suradnju kako bi bile fizički završene i kako bi se ostvario potreban učinak.

5.5. Transnacionalna suradnja

Mnoge aktivnosti koje će se provoditi u okviru OPP-a bit će transnacionalne prirode, budući da će bliska suradnja na državnoj razini biti potrebna za njihovo dovršenje, ali i za postizanje odgovarajućeg učinka. Dobar primjer je predložena rekonstrukcija i modernizacija unutarnjih plovnih putova u Hrvatskoj. Da bi aktivnosti u tom području imale željeni učinak, potrebno je izvršiti paralelne ili dodatne aktivnosti i na drugim dionicama europskog prometnog toka, koje mogu biti djelomice ili u potpunosti unutar granica drugih zemalja, npr. Bosne, Srbije.

Lisabonska strategija i Strategija Europa 2020

Sveukupni i konkretni ciljevi OPP-a će pridonijeti postignuću zajedničkih političkih ciljeva propisanih u Lisabonskoj strategiji.

Sveukupni politički ciljevi Lisabonske strategije su:

- Uspostaviti uključivo, dinamično gospodarstvo temeljeno na znanju;
- Ostvariti ubrzani i održivi gospodarski rast;
- Riješiti problem nezaposlenosti kao ključni cilj gospodarske i društvene politike, smanjiti nezaposlenost do razine koju su već ostvarile najuspješnije zemlje, te modernizirati sustave socijalne sigurnosti.

Glavni ciljevi Lisabonske strategije su orijentirani na poticanje gospodarskog rasta i stvaranja novih poslovnih prilika:

- Stvaranje boljih uvjeta rada u Europi;
- Potaknuti razvoj znanja i inovacija s ciljem postizanja gospodarskog rasta u EU;
- Bolji uvjeti za poslovanje s ciljem stvaranja novih radnih mjesta.

Europska komisija objavila je 2005. godine "Obnovljenu Lisabonsku strategiju" kako bi se uvažile promjene koje su nastale u Europi od razvoja izvorne Lisabonske strategije te kako bi se europska politika prilagodila tim promjenama. S obzirom na sektor prometa, u Strategiji pod naslovom *"3.2.4. Proširiti i unaprijediti europsku infrastrukturu"* određuje se: *Jedinstveno tržište treba opremiti modernom infrastrukturom kako bi se olakšala trgovina i pokretljivost. Napredak je ovdje bio razočaravajuće spor i to je sada potrebno rješavati. Moderna infrastruktura važan je čimbenik konkurentnosti u mnogim poduzetničkim odlukama, budući da utječe na gospodarsku i društvenu atraktivnost lokacije. Jamči pokretljivost ljudi, roba i usluga diljem EU. Isto tako, ulaganja u infrastrukturu, posebno u novim državama članicama, potaknut će rast i dovesti do jače konvergencije u gospodarskom, društvenom i ekološkom smislu. S obzirom na dugoročne učinke infrastrukture, odluke trebaju značajno pridonijeti održivosti. Na sličan način, pravedni i učinkoviti sustavi formiranja cijena infrastrukture poslužit će ostvarivanju ovoga cilja."*

Ciljevi obnovljene Lisabonske Strategije su implicitno riješeni u OPP-u u obliku poboljšanja prometne infrastrukture, posebice u željezničkom sektoru, zračnom sektoru i sektoru unutarnjih plovnih putova.

Kao odgovor na ozbiljnu gospodarsku krizu koja je stvorila još veći pritisak na rješavanje izazova, u lipnju 2010. godine Europska komisija je usvojila novu strategiju rasta EU-e, u kojoj je predstavljena vizija europskog socijalnog tržišnog gospodarstva za nadolazeće desetljeće - Strategija Europa 2020. Ta se Strategija temelji na tri prioritetna područja: Pametnom rastu, razvijanjem gospodarstva utemeljenom na znanju i inovacijama; Održivom rastu, koji promiče gospodarstvo koje učinkovitije iskorištava resurse, koje je ekološki prihvatljivije i konkurentnije; i Uključivom rastu koje potiče gospodarstvo s visokom stopom zaposlenosti koje donosi društvenu i teritorijalnu povezanost.

Napredak prema ovim ciljevima mjerit će se u odnosu na pet međusobno povezanih i podupirućih ciljeva na razini EU-e, koje će države članice morati preoblikovati u nacionalne ciljeve koji odražavaju polazišne točke:

- 75% populacije starosti 20-64 trebalo bi biti zaposleno;
- 3% BDP-a EU-e treba uložiti u istraživanje i razvoj/inovacije;
- Treba ispuniti klimatsko-energetske ciljeve "20/20/20". Oni uključuju zahtjev za smanjenjem emisije stakleničkih plinova za 20% u odnosu na 1990. godinu, dobivanje 20% energije iz obnovljivih izvora i povećanje energetske učinkovitosti za 20%;

- Smanjenje stope odustajanja od školovanja na manje od 10%, s barem 40% stanovništva u dobi od 30 do 34 sa završenim obrazovanjem trećeg stupnja (ili istovjetnom razinom obrazovanja);
- 20 milijuna manje ljudi bi trebalo biti na rubu siromaštva.

Ovaj OPP uzima u obzir Strategiju Europa 2020 na način da teži stvaranju uravnoteženije modularne podjele prometa, tj. stavljanjem naglaska na razvoj relativno manjih onečišćivača, kao što su željeznice i unutarnji plovni putovi.

Strategija EU za dunavsku regiju

Strategija EU za dunavsku regiju (eng. EUSDR) nastoji stvoriti sinergije i koordinaciju postojećih politika i inicijativa na području dunavske regije. Strategija se ne bavi financiranjem, već bližom suradnjom.

EUSDR potiče suradnju između država članica i država nečlanica provodeći regionalnu suradnju, poboljšavajući postojeće odnose i jačanje dunavskog gospodarstva.

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture je uključeno u aktivnost EUSDR-a unutar prioritetnog područja 1. Spajanja regija: jačanje mobilnosti i inter-modalnosti prometa (obuhvaća ceste, željeznice i zrak kao i unutarnje plovne putove);

- 1a) jačanje mobilnosti i inter-modalnosti prometa - unutarnji plovni putovi
- 1b) jačanje mobilnosti i inter-modalnosti prometa - željeznički, cestovni i zračni promet

Ovo prioritetno područje je dio stupa fokusiranog namobilnost, energetiku i kulturu/zahtjeve turizma, u skladu s Komunikacijom i Akcijskim planom Strategije. Opći cilj je povećati povezanost unutar dunavske regije s ostatkom Europe, u obliku infrastrukture, sustava i ljudi. To se može postići povećanjem koordinacije u radovima na infrastrukturi, poboljšanim upravljanjem prometa i energetskih sustava, razmijenom iskustva o čistoj energiji, i promicanjem dunavske kulture i turizma.

Glavni ciljevi definirani u prioritetnom području 1:

- Povećati promet tereta na rijekama za 20% do 2020. godine, u odnosu na 2010. godinu;
- Uklanjanje postojećih uskih grla na rijeci tijekom plovidbe kako bi se do 2015. godine mogli primati brodovi tipa VIb, tijekom cijele godine;
- Skraćeno vrijeme putovanja konkurentskih željezničkih putničkih veza između glavnih gradova;
- Uvođenje 4 željeznička teretna koridora preko dunavske regije, prema planu, u roku od 3 ili 5 godina;
- Razvoj učinkovitih multimodalnih terminala na dunavskim riječnim lukama s ciljem povezivanja unutarnjih plovnih putova sa željezničkim i cestovnim prometom do 2020. godine.

Projekti predloženi unutar ovog stupa bave se utvrđenim ključnim problemima/potencijalima na sljedeći način:

- Plovnost (plovni putovi, luke, brodovi, posade)
- Ceste i željeznice (karike koje nedostaju, njihova kvaliteta)
- Multimodalnost – nedostatak usklađenosti, ali veliki potencijal

Priopćenje Komisije o regionalnoj politici koja pridonosi održivom rastu u Europi 2020. COM (2011.) 17

S obzirom na trenutnu fiskalnu situaciju u EU, i još uvijek raspoložive značajne fondove u sklopu trenutne kohezijske politike 2007.–2013. programskog perioda, ova Komunikacija traži od dionika regionalne politike da djeluju bez odgode, ulažu više u održivi rast, i efektivnije koriste EU sredstva. Ova Komunikacija predlaže pristup od dva stupa kako bi se povećao doprinos regionalne politike održivom rastu tijekom trenutnog programskog perioda:

(1) **Više ulaganja u održivi rast**: poticanje većeg strateškog fokusa na ulaganja u održivi rast s naglaskom na energetski učinkovito i niskougljično gospodarstvo;

(2) **Kvalitetnije ulaganje u održivi rast**: poboljšati mehanizme donošenja politika tako da se pojača primjena principa održivog razvoja u operativnim programima.

Oba su stupa obuhvaćena u OPP-u s naglaskom na razvoj usporedno više održivih vrsta prometa.

Priopćenje Komisije o Smjernicama za resursno učinkovitu Europu COM (2011.) 571

Smjernice za resursno učinkovitu Europu oslanjaju se i nadopunjuju druge inicijative iz glavne inicijative o "energetski učinkovitoj Europi" Strategije Europa 2020, posebno u politikama postignuća prema niskougljičnom gospodarstvu, a uzimajući u obzir napredakpostignut Tematskom strategijom o održivoj uporabi prirodnih resursa iz 2005. godine i Strategijom održivog razvoja EU-a.

Promet je ovdje naveden kao jedan od tri ključna sektora: osigurava efikasnu pokretljivost čime se dokazuje da suvremeni, energetski učinkovit sustav mobilnosti, služeći i putnicima i teretnom prometu može značajno doprinijeti konkurentnosti i održivosti. OPP je u skladu s gore navedenim te se posebno usmjerava na energetski efikasan način prijevoza.

2.2.1.3 Usklađenost s prometnom politikom EU-a

Glavni ciljevi prometne politike EU-a, definirani su u Bijeloj knjizi: europska prometna politika za 2010. godinu i Bijeloj knjizi iz 2011. godine o jedinstvenom europskom prometnom području i Radni dokument službi Komisije uz Bijelu knjigu

Sadašnja zajednička europska prometna politika stavlja naglasak na sljedeće smjerove djelovanja:

- *Pomicanje ravnoteže između različitih oblika prometa. Neravnoteža između različitih oblika prometa dovodi do neravnomjerne raspoređenosti prometa, povećavanja prometnih zagušenja, posebice na glavnim transeuropskim prometnim koridorima, kao i u gradovima i manjim naseljima.* OPP obuhvaća ovu aktivnost ističući povećanje udjela sudjelovanja željeznice u putničkom i teretnom prometu;
- *Uklanjanje uskih grla u prometnoj infrastrukturi i rješavanje financijskih problema vezanih uz davanje potpore infrastrukturnim projektima putem stvaranja novih izvora financiranja (reosiguranje i uzajamno financiranje od strane privatnih ulagača, veća uključenost proračuna Zajednice, uvođenje dobro prilagođenih načela javno-privatnih partnerstava).* OPP obuhvaća ovu aktivnost ističući

završetak i poboljšanje povezanosti prometne mreže, kao i poboljšanje povezanosti nacionalnih i regionalnih prometnih mreža sa TEN-T mrežom u Hrvatskoj;

- *Uvažavanje potreba korisnika prijevoza (svijest o eksternim troškovima, razvoj multimodalnih putničkih sustava, sastavljanje povelje prava i odgovornosti za korisnike prometa, privlačniji oblici javnog prometa u općinama).* OPP obuhvaća ovu aktivnost ističući važnost razvoja regionalne i prigradske željezničke mreže;
- *Rješavanje globalnih izazova u europskom prometu* (zajedničko stajalište EU o Forumu međunarodnih prometnih organizacija, načela zajedničke politike za pomorsko brodarstvo i razvoj globalnih "inteligentnih mreža" u okviru EU programa Galileo).

Kao što se može vidjeti, sljedeće smjernice uzete su u obzir u planiranju prometnih projekata financiranih iz EFRR-a i Kohezijskog fonda.

- Stvaranje transeuropske prometne mreže (TEN-T);
- Prebacivanje teretnog prometa s cestovnog na željeznički i pomorski promet;
- Razvoj suvremenog javnog prijevoza s perspektivom smanjenja korištenja privatnih automobila i emisije CO_2;
- Uklanjanje uskih grla i poboljšanje sekundarne povezanosti s glavnim mrežama;
- Ulaganje u kapacitete infrastrukture zračne luke u svrhu održavanja tržišnih pozicija prometa putnika i tereta te jačanjei sigurnosti odražava se u TOP-u u uključivanju velikog projekta zračne luke Dubrovnik.

Prometnu politiku treba povezati sa spomenutim ciljevima, gospodarskom politikom (zbog izvora financijskih sredstava potrebnih za provedbu) te s prostornom politikom. Takva usmjerenost znači da projekti predloženi za financiranje iz Kohezijskog fonda i EFRR-a trebaju zadovoljavati sljedeće kriterije:

- *Uspostaviti elemente buduće transeuropske prometne mreže.* Ovim se kriterijem bave sve četiri prioritene osi prometne infrastrukture;
- *Stvarati prilike za povećanje obujma u željezničkom i pomorskom prometu.* OPP obuhvaća ovaj kriterij ističući razvoj željezničke mreže u Hrvatskoj. Ove aktivnosti su uključene u Prioritetnu os 1: Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekata u sekoru prometa za sljedeću financijsku perspektivu;
- *Omogućiti poboljšanje prometnih usluga u gradskim područjima podržavajući razvoj javnog prijevoza.* Ovim se kriterijem bavi Prioritetna os 1: Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekata u sekoru prometa u obliku pripreme studija i ostale dokumentacije za regionalne prometne mreže u Hrvatskoj;
- *Korištenje privatnih sredstava za provođenje mjera koliko god je moguće.* OPP obuhvaća ovaj kriterij potičući korištenje međunarodnih financijskih institucija kako bi se financirali projekti gdje je god moguće.

Tablica koja prikazuje usklađenost OPP-a s nacionalnim politikama i politikama Europske unije

Prioritetna os	Okvir politike Europske unije								Okvir nacionalne politike					
	Lisabonska strategija	Strateške smjernice Zajednice, 2007.-2013. (Smjernice za kohezijsku politiku 2007.-2013.)					Europa 2020.	NSRO	SEETO Višegodišnji razvojni planovi	Privremena prometna strategija 2010	Program gospodarskog oporavka	Strateški okvir za razvoj 2006.-2013.	Okvir za usklađenost strategija 2007.-2013.	Strategija prometnog razvoja 2014.
	3.2.4. Proširiti i unaprijediti europsku infrastrukturu	Smjernica 4.1: Učiniti Europu i njene regije privlačnijim mjestima za investicije i rad (Proširiti i povećati prometnu infrastrukturu)					Smanjenje emisija stakleničkih plinova							
		Prioritet projekata TEN-T	Ulaganje u sekundarne veze	Podrška željezničkoj infrastrukturi	Podrška mrežama ekološki održivog prometa	Poboljšavanje povezanosti s TEN-T mrežama								
Prioritetna os 1: Modernizacija željezničke infrastrukture i Priprema projekta u prometnom sektoru (sufinancira EFRR)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Prioritetna os 2: Unaprjeđenje sustava unutarnjeplovidbe (sufinancira EFRR)	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Prioritetna os 3: Tehnička pomoć (sufinancira EFRR)							X	X	X	X	X	X	X	X
Prioritetna os 4: Razvoj cesta i zračne luke (sufinancira EFRR)	X	X	X			X								X

2.3 Prioritetne osi

Četiri prioritetne osi se provode u okviru OPP-a 2007.-2013. te slijede strateške ciljeve izložene u odjeljku 2.2 ovog dokumenta, a su povezane s pretpristupnim aktivnostima pošto ovaj OPP ima IPA pozadinu:

Prioritetna os 1: **Modernizacija željezničke infrastrukture i Priprema projekta u prometnom sektoru (sufinancira EFRR)**. Os je usmjerena na nadogradnju hrvatske željezničke mreže na TEN-T koridorima, regionalne i prigradske željezničke mreže i razradu temeljnih studija i pripreme infrastrukturnih projekata za sljedeće programsko razdoblje u svim prometnim sektorima osim sektora unutarnjih plovnih putova.

Os nastavlja aktivnosti započete u okviru ISPA i IPA pretpristupnih programa. Aktivnosti započete u okviru programa IPA će biti dovršene unutar ovog OPP-a.

Aktivnosti uključene u ovu prioritetnu os će se fokusirati na nadogradnju dijelova TEN-T koridora Vb i X smještenih unutar Hrvatske i u manjoj mjeri nadogradnju regionalne/prigradske željezničke mreže.

Prioritetna os 2: **Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe (sufinancira EFRR)**

Ova os je usmjerena na unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe do uspostavljanja uvjeta za sigurnu i pouzdanu unutarnju plovidbu i omogućavanje da plovni putovi ispunjavaju minimalne plovidbene zahtjeve i unaprjeđenje luka.

Glavni zadatak unutar ove prioritetne osi je priprema i razvoj budućih projekata za provedbu u sljedećim programskim periodima koji će pridonositi spomenutom cilju. Aktivnosti započete u okviru programa IPA bit će dovršene unutar ovog OPP-a.

Prioritetna os 3: Tehnička pomoć (sufinancira EFRR)

Cilj osi je:

- podrška za upravljanje Operativnim programom;
- jačanje kapaciteta Upravljačkog tijela, ostalih tijela uključenih u provedbu Operativnog programa Promet, kao i potencijalnih korisnika;
- priprema strateških prometnih dokumenata.

Aktivnosti pod ovom prioritetnom osi su namijenjene pružanju nužne razine pomoći za provedbu prioritetnih osi i radnji opisanih u OPP-u. Također uključuju pripremu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske s povezanim Prometnim modelom kao dugoročnim i srednjeročnim investicijskim programiranjem u prometnom sektoru Hrvatske.

Prioritetna os 4: Razvoj cesta i zračne luke (sufinancira EFRR)

Cilj ove osi su prometna ulaganja u cestovni i zračni sektor gdje značajan doprinos može biti napravljen za regionalnu pristupačnost i povezanost; međunarodnu mobilnost i putovanja izvan i unutar Hrvatske, i konačno za projekte od regionalnog značaja koji imaju pozitivni utjecaj na gospodarski razvoj i održivost te zaštitu okoliša, krajolika i baštine Hrvatske.

Indikativna podjela po kategorijama intervencije - izdvajanja

Prioritetne osi uključene u Operativni program Promet pridonijet će kategorijama 16, 17, 21, 22, 23, 25, 29, 30, 32, 85 i 86 ulaganjem iz Strukturnih fondova navedenih u članku 9. Opće uredbe EU 1083/2006. Tablica s indikativnom podjelom izdataka po kategorijama predstavljena je u Prilogu 6.

2.4 Ex-ante evaluacija

Evaluatori su pregledali OPP radnu verziju iz travnja 2012. godine,

Metodologija razvoja izvještaja ex-ante procjene je sljedeća:

- pregled pozadinske literature, tekstovi Programa, ostala dokumentacija, uključujući dokumente politika (dodatak C daje kratak pregled pregledanih glavnih dokumenata);
- analiza podataka o pokazateljima uspješnosti programa, zajedno sa podacima šireg tržišta rada i društveno-gospodarskim podacima;
- strateške konzultacije sa svakim ključnih dionikom i ostalim članovima evaluacijske radne skupine. Konzultacije su provedene sa službenicima Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, i ostalim relevantnim dionicima.

Glavni zaključci ove evaluacije prikazani su u nastavku:

(1) Nacrt OPP-a 2007.-2013. iz travnja 2012. godine može biti kvalificiran kao dokument koji zadovoljava standarde EU-a.

(2) Strategija i intervencije su usklađene s nacionalnom i EU politikama uključujući i komplementarnost s drugim operativnim programima.

(3) Strategija je pretvorena u predloženi skup prioritetnih osi koje će riješiti slabosti hrvatskog prometnog sektora u odnosu na odluku koja obuhvaća samo podsektore koji su već podržani u okviru IPA OPP-a.

(4) Sustav praćenja pokazatelja i pokazatelji trebaju više objašnjenja i sveukupna poboljšanja.

(5) Buduća provedbena tijela Programa već poduzimaju radnje koje bi trebale dovesti do pravovremene pripreme neophodnog Opisa sustava i početka ocjene usklađenosti.

Na temelju gore navedenih zaključaka, evaluacijski tim predložio je sljedeće preporuke:

(1) Vezano uz socio-ekonomsku analizu: analitičko poglavlje (posebno statistika) i status IPA projekata treba ažurirati kako bi se mogli prikazati sadašnji status i budući trendovi.

(2) Vezano uz SWOT analizu: postoji potreba za uključivanje u SWOT analizu rezultata pojedinih vježbi napravljenih putem twinningau 2012. godini, paralelno s ovom ex-ante evaluacijom.

(3) Vezano uz očekivane rezultate i utjecaj: potrebno je realistično procijeniti ishode, rezultate i utjecaje OPP-a SF 2007.-2013.

(4) Vezano uz pripremu organizacijske strukture: trenutne pripremne aktivnosti koje dovode do procjene usklađenosti zahtijevaju posebnu pozornost kako bi se ispunili nužni kriteriji na vrijeme i da se ne bi odgodila provedba OP-a Strukturnih fondova.

(5) Vezano uz buduću provedbu: budući da će svi prometni sektori biti obuhvaćeni u budućnosti, ne samo željeznice, unutarnji plovni putovi i tehnička pomoć, jednako tako bi i održivi kapaciteti u drugim podsektorima trebali biti izgrađen kao dio OPP-a SF koristeći tehničku pomoć. Stoga, puno integriranija strategija treba uzeti u obzir potrebe i pitanja korisnika i dionika od svih prometnih podsektora.

Preporuke su obuhvaćene na sljedeći način:

1) Podaci su ažurirani.
2) SWOT analiza je pregledana s obzirom na programsku vježbu koju su podržali twinneri.
3) Pokazatelji i njihovi ciljevi su nadograđeni u skladu s novim dodanim projektima i jasnije objašnjeni. Pokazatelji učinka nisu uvedeni zbog vrlo ograničenog prostornog i vremenskog opsega OP-a koji neće rezultirati značajnim učincima. Promjene u načinu na koji sektor prometa utječe na ukupni razvoj će biti vidljive samo sa završetkom ukupnih koridora i s većim vremenskim razmakom.
4) Priprema strukture je prepoznata kao presudni element u korištenju fondova i potrebni koraci su poduzeti.
5) Nova Strategija prometnog razvoja je u razvoju od 2012. godine i cilj je da bude završena za sljedeće programsko razdoblje. Također, u prioritetnoj osi 1 predviđeno je podržati pripremu projekta za dodatne prometne podsektore.

2.5 Strateška procjena utjecaja na okoliš

U skladu s hrvatskim zakonodavstvom vezano uz zaštitu okoliša, koje je usklađeno sa zakonodavstvom EU-e, tj. Direktivom 2001/42/EZ o procjeni utjecaja pojedinih planova i programa na okoliš, koja je transponirana u hrvatsko zakonodavstvo, tj. Zakon o zaštiti okoliša (NN br. 80/13 i 153/13), Uredbu o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (NN br. 64/08), Pravilnik o povjerenstvu za stratešku procjenu (NN br. 70/08) i Uredbu o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (NN br. 64/08), Strateška procjena utjecaja na okoliš je obavezna za OPP 2007. - 2013.

MPPI je 13. svibnja 2010. godine donijelo Odluku o pokretanju strateške procjene utjecaja OP-a na okoliš (KLASA: 303-03/10-01/200; URBROJ: 530-13-10-1) te Odluku o sadržaju strateške studije o utjecaju OPP 2007.-2013. na okoliš, 4. listopada 2010. godine (KLASA: 303-03/09-01/356; URBROJ: 530-13-10-78).
Tijekom javne rasprave o sadržaju i obuhvatu Strateške studije utjecaja na okoliš konzultirana su sljedeća tijela:

- Ministarstva odgovorna za zdravlje; kulturu; prostorno uređenje, okoliš i prirodu, regionalni razvoj, šumarstvo i gospodarenje vodama;
- sve jedinice regionalne samouprave (županije i Grad Zagreb).

U skladu s postupkom javne nabave, ministarstvo nadležno za promet odabralo je ovlaštenu stručnu pravnu osobu (Ovlaštenik) za pripremu Strateške studije utjecaja OPP-a na okoliš. Ovlašteniku je po potpisivanju ugovora dostavljena Odluka o sadržaju Strateške studije.

Savjetodavno stručno povjerenstvo za stratešku procjenu utjecaja na okoliš imenovano je 4. listopada 2010. godine Odlukom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (KLASA: 303-03/09-01/356; URBROJ: 530-13-11-99).

Savjetodavno stručno povjerenstvo je radilo kroz tri kruga sastanaka:

- Nakon dostavljanja nacrta Strateške studije, Savjetodavno stručno povjerenstvo se sastalo 3. studenoga 2011. godine. Povjerenstvo je ocijenilo potpunost studije i stručne aspekte studije o strateškom utjecaju s obzirom na utvrđen sadržaj strateške studije i nacrt prijedloga OP-a, i zaključilo da strateška studija ima određene nedostatke; međutim, to nije zapreka za utvrđivanje potpunosti i stručne utemeljenosti studije. Studija treba biti ažurirana i nadopunjena, kao što je Povjerenstvo predložilo (ažurirati studiju u skladu s novom verzijom OPP-a; definirati ciljeve i korigirati podatke kao što je predloženo);
- Povjerenstvo je održalo svoj drugi sastanak 22. veljače 2012. godine. Članovi Povjerenstva su tražili daljnje unaprjeđivanje studije. Opseg OP-a je umanjen zbog kratkog programskog razdoblja od šest mjeseci. Naglašeno je da smanjeni opseg OP-a ne utječe na rezultate studije;
- Treći sastanak je održan 13. ožujka 2013. godine gdje je Povjerenstvo Stratešku studiju ocijenilo kao cjelovitu i stručno utemeljenu. Zaključeno je da smanjeni opseg OP-a ne utječe na rezultate studije za određene prometne sektore i planirane intervencije unutar tih sektora. Povjerenstvo je izdalo mišljenje koje sadržava mjere zaštite okoliša i plan praćenja stanja u okolišu vezan uz planirane intervencije u skladu s OPP-om.

MPPI je 14. svibnja 2012. godine izdao Odluku o pokretanju procesa javne rasprave o strateškoj studiji utjecaja na okoliš nacrta OPP-a (KLASA: 303-03/09-01/356; URBROJ: 530-13-12-105). Početak procesa je objavljen 28. svibnja 2012. godine u dnevnim novinama "Jutarnji list" i na internetskoj stranici MPPI-a (http://www.mppi.hr/default.aspx?id=6964). Proces javne rasprave je trajao od 1. lipnja – 30. lipnja 2012. godine. Netehnički sažetak strateške studije i cjelokupnog nacrta OPP-a (na hrvatskom jeziku) bio je dostupan javnosti na internetskoj stranici MPPI-a. Tiskani primjerci dokumenata bili su dostupni javnosti u prostorijama MPPI-a svaki radni dan tijekom procesa. Javnost je bila pozvana dostaviti svoje pismene primjedbe i mišljenje na poštansku adresu MPPI-a. Nadalje, strateška studija i nacrt OPP poslani su poštom svim županijama i Gradu Zagrebu s namjerom pribavljanja mišljenja i primjedbi za oba dokumenta. Javno predstavljanje strateške Studije i nacrta OPP-a održano je 15. lipnja 2012. godine u prostorima MPPI-a. Pismene primjedbe su primljene od 13 županija i Grada Zagreba, Agencije za vodne putove iz Vukovara, Lučke Uprave Vukovar i Lučke Uprave Osijek. Sve prihvaćene primjedbe i prijedlozi uključeni su u stratešku procjenu utjecaja na okoliš dok su ostale primjedbe odbijene uz opširna objašnjenja.

U skladu s Uredbom o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (NN br. 64/08), sve relevantne informacije objavljene su na internetskoj stranici Ministarstva.

Za revidiranu verziju OPP-a iz studenoga 2014. godine (verzija 2.0), provedena je nova strateška procjena utjecaja na okoliš koja je procijenila utjecaj na okoliš nove Prioritetne osi 4. Strateška procjena utjecaja na okoliš za revidirani OPP provedena je sukladno Zakonu o zaštiti okoliša (NN br. 80/13 i 153/13).

MPPi je 21. studenoga 2014. godine donio Odluku o pokretanju strateške procjene utjecaja OP-a na okoliš (KLASA: 340-03/14-04/43; URBROJ: 530-08-2-3-2-14-4) te 4. listopada 2010. godine Odluku o sadržaju strateške studije o utjecaju OPP 2007.-2013. na okoliš (KLASA: 340-03/14-04/43; URBROJ: 530-08-2-3-2-15-20).
U skladu s postupkom javne nabave, ministarstvo nadležno za promet odabralo je ovlaštenu stručnu pravnu osobu (Ovlaštenik) za pripremu Strateške studije utjecaja OPP na okoliš. Ovlašteniku je po potpisivanju ugovora dostavljena Odluka o sadržaju Strateške studije.

Savjetodavno stručno povjerenstvo za stratešku procjenu utjecaja na okoliš je imenovano 28. siječnja 2015. godine Odlukom Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture (KLASA: 340-03/14-04/43; URBROJ: 530-08-2-3-2-15-21).

Savjetodavno stručno povjerenstvo je radilo kroz dva kruga sastanaka te je na drugom sastanku donijelo Mišljenje da je Strateška studija o utjecaju Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007.-2013. na okoliš, nositelja programa, MPPI-a, cjelovita i stručno utemeljena.

MPPI je 14. svibnja 2015. godine donio Odluku o pokretanju procesa javne rasprave o strateškoj studiji utjecaja na okoliš nacrta OPP-a (KLASA: 340-03/14-04/43; URBROJ: 530-08-2-3-2-15-42) koja je objavljena 18. svibnja 2015. godine u dnevnim novinama "Jutarnji List" i na internetskoj stranici MPPI-a. Proces javne rasprave je trajao od 26. svibnja – 26. lipnja 2015. godine. Strateška studija i Netehnički sažetak strateške studije te nacrt OPP-a bio je dostupan javnosti na internetskoj stranici MPPI-a. Tiskani primjerci dokumenata bili su dostupni javnosti u prostorijama MPPI-a svaki radni dan tijekom procesa. Javnost je bila pozvana dostaviti svoje pismene primjedbe i mišljenje na poštansku adresu MPPI-a. Nadalje, strateška studija i nacrt OPP poslani su poštom tijelima određenim posebnim propisom, s namjerom pribavljanja mišljenja i primjedbi za oba dokumenta. Javno izlaganje Strateške studije i nacrta OPP-a organizirano je 27. svibnja 2015. godine u prostorima MPPI-a. Sve prihvaćene primjedbe i prijedlozi dostavljeni putem web stranice „e-savjetovanja" (https://esavjetovanja.gov.hr/Econ/MainScreen?entityId=1180) i u pisanom obliku, uključeni su u Stratešku studiju utjecaja na okoliš dok su ostale primjedbe odbijene uz objašnjenja. U skladu s Uredbom o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (NN br. 64/08), sve relevantne informacije objavljene su na internetskoj stranici Ministarstva.

Za zahvate obuhvaćene ovim izmjenama i dopunama OPP-a, odnosno za zahvate obuhvaćene Prioritetnom osi 4. prethodno su provedeni postupci procjene utjecaja na okoliš ili su u tijeku (Brza cesta Popovec- Marija Bistrica–Zabok, dionica Kašina-Zlatar Bistrica). U Strateškoj studiji utjecaja na okoliš OPP-a opisani su mogući utjecaji i dane odgovarajuće mjere ublažavanja negativnih utjecaja koje su usklađene s onima utvrđenima za svaki pojedini zahvat, ali uz uvažavanje novih zakonskih propisa i obveza s obzirom da su pojedini postupci provedeni prije njihovog donošenja.

Strateškom studijom nisu razmatrane varijante pojedinih zahvata, jer su iste razmotrene i ocjenjene kroz provedene postupke procjene utjecaja na okoliš na projektnoj razini

U Republici Hrvatskoj uspostavljeni su mehanizmi praćenja stanja okoliša kroz postupke procjene utjecaja zahvata na okoliš te kroz izdavanje vodopravnih akata za pojedine zahvate te slijedom navedenog, ovom strateškom studijom ne predlaže se uspostava posebnog programa praćenja stanje okoliša.

2.6 Proces partnerstva

Jedno od temeljnih načela pripreme OP-a je načelo partnerstva, kako je definirano Uredbom Vijeća br. 1083/2006. od 11. srpnja 2006. godine (Opće pravilo). Prema toj Uredbi, partnersko načelo mora se primjenjivati u pripremi, provedbi, praćenju i ocjenjivanju operativnih programa.

Načelo partnerstva je uvedeno kroz osnivanje Skupine za izradu nacrta za OPP. Članovi skupine su izabrani iz glavnih socijalnih partnera i državnih institucija koje dijele određene odgovornosti u relevantnim sektorima. Prema potrebi, UT (Upravljačko tijelo) je organiziralo određene konzultacijske sastanke i/ili bilateralne sastanke sa članovima skupine za izradu nacrta i ostalim relevantnim dionici s ciljem osiguranja njihove aktivne uključenosti u pripremu OPP-a. Također, svaki član skupine za izradu nacrta OPP-a je poduzeo vlastite "neovisne" konzultacije s relevantnim partnerima kako bi osigurao sinergije stvorene kroz kombinaciju hijerarhijskog i obrnutog pristupa.

Javne konzultacije o Nacionalnom strateškom referentnom okviru organizirao je Središnji državni ured za razvojnu strategiju i koordinaciju fondova EU (eng. CODEF) (sada Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije) 18. lipnja 2010. godine. Popis pozvanih dionika je uključivao predstavnike regionalne i lokalne samouprave kao i predstavnike javnih i znanstvenih ustanova. Tom prilikom predstavljeni su NSRO i OP-i kao i njihovi sastavni dijelovi, uključujući OPP sa svojim strateškim ciljem, svrhom, prioritetnim osima, ključnim područjima i potencijalnim korisnicima. Tijekom sektorske rasprave o OPP-u, predstavljeni su tipovi operacija i projekti koji su bili u pripremnoj fazi. Dionici su imali priliku saznati koje mogućnosti imaju za uključivanje projekatau listu projekata, koji su preduvjeti za uspješnu nominaciju projekata i postoji li mogućnost uvođenja dodatnih prioriteta u OP. Organizacija sljedećeg kruga konzultacija za OPP najavljena je za vrijeme kada će program biti u naprednijoj fazi.

Članovi skupine za izradu nacrta OP-a su predstavljeni u Dodatku 1.

Druge partnerske konzultacije održane su 20. ožujka 2012. godine od strane budućeg Upravljačkog tijela za ovaj OP. Na konzultacijama su sudjelovali predstavnici županija, lokalne samouprave, Agencije za regionalni razvoj, korisnici (HŽ d.o.o. i Lučke uprave), Ministarstvo kulture, Ministarstvo graditeljstva i prostornoga uređenja, sindikati i Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unijekao Koordinacijsko tijelo.

OP je predstavljen uz predviđene projekte, a objašnjen je i razlog IPA prioriteta i mjera. Naglasak je bio na pripremama za sljedeće programsko razdoblje 2014.-2020.

Tijekom rasprave istaknuta je važnost razvoja administrativnih kapaciteta upravljačkih struktura fondova, a i administrativnih kapaciteta potencijalnih korisnika. Prepoznat je rizik dodjele sredstava OP-a samo jednom projektu, željezničkoj pruzi Dugo Selo - Križevci. Predstavnici institucija i lokalne samouprave pokazali su značajan interes za buduće mogućnosti potpore projektima iz fondova EU-a. Oni su predstavili neke svoje projekte i ideje za projekte. Također je raspravljen način predlaganja i odabira projekata i priznanje problema neusklađenog pristupa podsektoru gradskog prometa. Predstavnik nevladine organizacije za zaštitu okoliša bio je zainteresiran za dinamiku razvoja nove Strategije prometnog razvoja i istaknuo je nužnost poštivanja EU procedura i regulativa za zaštitu okoliša za vrijeme pripremanja strategija i projekata. Sindikat Hrvatskih Željeznica je naglasio potrebu za strateškim pristupom i kvalitetnim planiranjem s obzirom na prometni razvoj. Grad Zagreb i predstavnici Ministarstva kulture izrazili su brigu oko

čestog slučaja nepodudarnosti između projektnih planova i postojećih planova prostornog uređenja.

2.7 Horizontalna pitanja

Rodna ravnopravnost i jednake mogućnosti, Održivi razvoj i Informacijske tehnologije su prepoznate kao najrelevantnije stavke za OPP među horizontalnom politikom EU.

2.7.1 Rodna ravnopravnost i jednake mogućnosti

Podrška temeljnim pravima, nediskriminaciji i jednakim mogućnostima među temeljnim su načelima u EU. Načelo jednakih mogućnosti jedan je od stupova europske Strategije zapošljavanja i europske Okvirne strategije o nediskriminaciji i jednakim mogućnostima, iz kojih je izveden horizontalni prioritet. Jednake mogućnosti znače izbjegavanje diskriminacije s obzirom na rod, rasu, etničku pripadnost, vjersku pripadnost, tjelesne i mentalne sposobnosti, dob ili spolnu orijentaciju.

Dostupnost prometne infrastrukture je posebno relevantna u kontekstu OPP-a. Imajući u vidu dva podržana sektora, željeznice su važnije u tom smislu jer igraju veliku ulogu u prometu putnika dok promet unutarnjim plovnim putovima je praktički orijentiran samo na promet tereta. Trenutačno stanje željeznica je loše. Prema "Studiji o pristupačnosti željezničke infrastrukture duž paneuropskog koridora X za putnike s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću" u okviru ISPA programa svi kolodvori i stajališta na navedenom pravcu imaju ozbiljne nedostatke u vidu pristupačnosti za ljude sa smanjenom pokretljivošću. Neadekvatnosti uobičajene za skoro sve lokacije pronađene su u sljedećim kategorijama: širina platforme, prepoznavanje pravca kretanja, sanitarni čvorovi, rampe s prevelikim nagibom, visina platforma, pješački cestovni prijelazi u razini pruge i kraj platformskih oznaka. Iako nikakva slična studija nije napravljena za ostatak željezničke mreže u Hrvatskoj, sa sigurnošću se može reći da je situacija ista kao na koridoru X.

Problem je riješen tako da će svi projekti koji se bave fizičkim poboljšanjem lokacija kroz postupak projekata programiranja i primjena morati uklopiti odredbe dostupnosti u skladu s Uredbom (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu, Članci 10. i 11. To se također odnosi na projekte u drugim sektorima prometa pripremljenih unutar OPP-a.

Naglasak je također stavljen na temelj ravnopravnosti spolova (jednake mogućnosti za muškarce i žene) koji spada pod ključne ciljeve Europske Zajednice kao i ključne ciljeve strukturnih fondova. U skladu sa člankom 2. Ugovora Iz Amsterdama, Zajednica mora osigurati jednak položaj muškaraca i žena u društvu i u skladu s člankom 3., postoji obveza odstranjivanja nejednakosti i promicanja ravnopravnosti spolova u svim aktivnosti kroz metodu strategije spolne ravnopravnosti. U kontekstu EU fondova, to znači potrebu razmatranja doprinosa jednakih mogućnosti i ravnopravnosti spolova kada se provodi programiranje, praćenje i procjena projekata.

U svrhu jamčenja učinkovite primjena načela jednakih mogućnosti, Republika Hrvatska je prenijela pravnu stečevinu EU u vlastito nacionalno i antidiskriminacijsko zakonodavstvo. Nediskriminirajuće odredbe su također uvedene u to zakonodavstvo. Zakon o ravnopravnosti spolova u Hrvatskoj je na snazi od srpnja 2003. godine. Zakon definira i uređuje zaštitu od diskriminacije na temelju spola, kao i mehanizme jednakih mogućnosti. Pravobranitelj/ica za ravnopravnost spolova prati provedbu Zakona o ravnopravnosti spolova. U srpnju 2011. godine, Hrvatski Sabor je usvojio Nacionalnu politiku za

ravnopravnost spolova za razdoblje 2011.-2015. Nacionalna politika za ravnopravnost spolova 2011.–2015. temelji se na prethodnoj Nacionalnoj politici od 2006.–2010. tako da redefinira nacionalne prioritete, načine provedbe i pothvate posebnih mjera u skladu s promijenjenim društvenim i političkim okolnostima, o postignutom napretku, i buduće izazove u uspostavljanju pravne ravnopravnosti spolova. Politika obvezuje Republiku Hrvatska da integrira rodnu dimenziju u sva područja politike tako da primjeni posebne mjere što se tiče sljedećih sedam ključnih polja akcije: 1) promicanje ljudskih prava jednakosti žena i rodova; 2) kreiranje jednakih mogućnosti na tržištu rada; 3) poboljšanje rodno osjetljivog obrazovanja; 4) uravnoteženo sudjelovanje žena i muškaraca u političkim i javnim postupcima donošenja odluka; 5) eliminiranje svih oblika nasilja nad ženama; 6) promicanje međunarodne suradnje i ravnopravnosti spolova van Hrvatske; i 7) daljnje jačanje institucionalnih mehanizama i metoda provedbe.

Načelo jednakih mogućnosti integrirano je u sve OP-e, uključujući i OPP, a uključuje sve mjere i aktivnosti tijekom razdoblja planiranja, provedbe, praćenja i ocjenjivanja, koje izravno utječu ili pridonose promicanju jednakosti između žena i muškaraca, socijalne uključenosti i suzbijanja svih oblika diskriminacije. OPP podupire uspostavu jednakih mogućnosti pristupa prometnoj infrastrukturi, kao jednome od važnih čimbenika koji utječe na uvjete življenja i životni standard stanovništva.

2.7.2 Održivi razvoj

Politika EU o zaštiti okoliša i Strategija održivog razvoja (u kojoj se nalaze opći ciljevi vezani uz klimatske promjene i čistu energiju, održivi prijevoz, održivu proizvodnju i potrošnju, otklanjanje rizika za zdravlje stanovništva, bolje upravljanje prirodnim resursima, socijalnu uključenost, demografiju i migraciju te borbu protiv globalnog siromaštva) korišteni su kao temelj tijekom određivanja ciljeva OPP-a.

Nacionalna politika zaštite okoliša odražava načelo Europske Zajednice za zaštitu i unapređenje okoliša, zaštitu ljudskog zdravlja, uključujući: načela kažnjavanja onečišćivača, informiranja javnosti i preventivnih djelovanja.

Zahtjevi Direktive 2001/42/EZ o procjeni učinaka pojedinih planova i programa na okoliš transponirani su u hrvatsko zakonodavstvo, tj. Zakon o zaštiti okoliša (NN br. 80/13), Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (NN br. 64/08), Pravilnika o povjerenstvu za stratešku procjenu (NN br. 70/08) i Uredbu o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (NN br. 64/08).

Uredba o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (NN br. 64/08) stupila je na snagu 12. lipnja 2008. godine, a Pravilnik o povjerenstvu za stratešku procjenu (NN br. 70/08) stupio je na snagu 26. lipnja 2008. godine.

Općenito, razvoj sektora prometa negativno utječe na okoliš. Jedan od najvećih izazova s kojim su suočene sve države članice EU je pronaći način kako smanjiti učinke povećanja prometa i neželjenih modalnih podjela te kako osigurati održivu izgradnju infrastrukture. Kao država članica, Hrvatska je bila obvezna uskladiti svoju prometnu politiku i zaštitu okoliša s politikom EU te tako pridonijeti rješavanju spomenutih problema.

Glavne mjere rješavanja ekoloških problema uzrokovanih aktivnostima prometa uključuju: *"Osiguravanje važnosti ekoloških čimbenika u planiranju prometne infrastrukture"*

Procjena utjecaja na okoliš, u skladu s Direktivom Vijeća br. 85/337/EZ, s izmjenama i dopunama temeljem Direktive 97/11/EZ te u skladu s Direktivom 2003/35/EZ izvršena je s obzirom na faze planiranja i provedbe svih projekata prometne infrastrukture.

U skladu s odredbama europskog i nacionalnog zakonodavstva o okolišu, OPP podliježe Strateškoj procjeni utjecaja na okoliš (eng. SEA), kako je pojašnjeno u poglavlju 2.5.

Odredbe Direktive br. 79/409/EZ i Direktive br. 92/43/EEZ o Naturi 2000 moraju se strogo poštovati. Rezultati relevantnih procjena u skladu s člankom 6. Direktive br. 92/43/EEZ o zaštiti prirodnih staništa divlje faune i flore trebaju se uvažiti kao jedan od kriterija prilikom odabira projekata, temeljem zahtjeva za mjerama prema Odluci ministra zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, za odobrenje OPP-a/Izjave o procjeni utjecaja na okoliš.

Budući da je sektor prometa glavni onečišćivač bukom, svi zahtjevi vezani uz zaštitu okoliša, uključujući onečišćenje bukom i pojedinačne mjere za smanjenje onečišćenja okoliša prilikom provedbe infrastrukturnih projekata financiranih iz OPP-a moraju se u potpunosti poštovati, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom i standardima EU.

Također koncentracija potpore OPP-a dvjema relativno ekološki prihvatljivim vrstama prometa je značajna pod utjecajem ove horizontalne potrebe.

2.7.3 Informacijske tehnologije

Cilj ovog horizontalnog prioriteta je podrška efikasnijoj implementaciji temeljenoj na kakvoći prioriteta NSRO-a kroz učinkovitu provedbu i korištenje informacijsko-komunikacijske tehnologije (eng. ICT).

U kontekstu OPP-a Europski sustav za upravljanje željezničkim prometom (eng. ERTMS) je posebno značajan. Spomenuti sustav je glavni industrijski projekt kojeg provodi Europa, projekt koji će učiniti željeznički promet sigurnijim i konkurentnijim. Jedna komponenta ERTMS-a, Europski sustav vođenja vlakova (eng. ETCS), jamči zajedničku normu koja omogućuje vlakovima prelazak nacionalnih granica i poboljšava sigurnost. 22. srpnja 2009. godine Komisija je usvojila Europski plan provedbe za ERTMS koji omogućava progresivnu uporabu ERTMS-a uzduž glavnih europskih željezničkih pravaca. ERTMS će smanjiti operativne troškove i povećati učinkovitost sustava kod dugih udaljenosti u prekograničnom prometu. Kao što je navedeno u Poglavlju 3. prioritetna os 1 uvođenje ERTMS ETCS-a prve razine je predviđeno kao prihvatljiva radnja i uključeno je u projekte gdje je to ostvarivo u koordinaciji s pograničnim državama.

Svi infrastrukturni projekti pripremljeni i/ili implementirani u okviru OPP-a omogućavaju suvremene ICT sustave u kontroli prometa i sigurnosti s ciljem da budu održivi i kompatibilni sa standardima EU-a.

2.7.4 Klimatske promjene i otpornost na katastrofe

Utjecaji klimatskih promjena postaju sve očitiji diljem Europe. Gradnja kapaciteta za savladavanje neizbježnih utjecaja klimatskih promjena je neophodna diljem ključnih područja politika EU-a, i imaju posebnu važnost za troškovne programe, kao što su programi financirani kohezijskom politikom.

Otpornost na rizike katastrofa, njihovo sprečavanje i rukovođenje će biti promovirano u pripremi i provedbi programa. Temeljito će se razmotriti i izdržljivost infrastrukture na prirodne i umjetne katastrofe u skladu s bilo kojim propisanim zahtjevom u relevantnom zakonodavstvu EU-e.

Sveukupni cilj je stvoriti uvjete za korisnike projekta da pripreme prijedloge gdje će se adaptacija klimatskim promjena uzeti u obzir[5]. Dok provedbu projekta uglavnom vrše korisnici projekta, čvrsto razmatranje adaptacija klimatskih promjene pri fazama priprema programa i projekta mogu osigurati uvjete potrebne za učinkoviti rezultat. Stoga je također nužno da Upravljačko tijelo nadzire provedbu projekta. To se može ostvariti pružanjem tehničke pomoći i savjeta korisnicima projekta i neprekidnog nadzora projekata tijekom i nakon provedbe uz potporu partnera za zaštitu okoliša/stručnjaka za prilagodbu.

POGLAVLJE 3: PRIORITETNE OSI

Sljedeće 4 prioritetne osi provode se kao dio Operativnog Programa Promet 2007.-2013.:

Prioritetna os 1: Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekata u sektoru prometa (EFRR)

Prioritetna os 2: Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe Hrvatske (EFRR)

Prioritetna os 3: Tehnička pomoć (EFRR)

Prioritetna os 4: Razvoj cesta i zračne luke (EFRR)

3.1 Prioritetna os 1 - Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekata u sektoru prometa (sufinancirano EFRR-om)

3.1.1 Posebni ciljevi

Cilj ove prioritetne osi je, prije svega, postupno razviti i nadograditi hrvatsku TEN-T željezničku mrežu s ciljem sveobuhvatnijeg i učinkovitijeg povezivanja države s europskim prometnim mrežama, uz istovremeno usklađivanje tehničkih standarda i standarda operabilnosti s onima Europske Unije. Drugi cilj je započeti nadogradnju regionalne i prigradske željezničke mreže koja će također biti usklađena sa standardima Europske unije. Posljednji cilj je osigurati pripremu projekata u svim sektorima prometa, osim sektora unutarnjih plovnih putova za sljedeće programsko razdoblje.

Intervencija je potrebna kako bi se željezničkoj mreži omogućilo da ostvari uspjeh u konkurenciji koridora među regijama i unutar regije i da bude u mogućnosti ostvariti značajne dijelove budućeg regionalnog prometnog potencijala. Povećanje tržišnog udjela željeznice u međunarodnom robnom i putničkom prometu na koridoru X i Vb smatra se istovremeno preduvjetom kako bi se vratila ulaganja u prugu te kako bi se poslovanje željeznice učinilo financijski isplativim i komercijalno privlačnim privatnim operaterima.

3.1.2 Očekivani učinci

- bolja integracija hrvatskih prometnih mreža na TEN-T koridorima s onima Europske unije;
- povećana sposobnost interoperabilnosti unutar hrvatske željezničke mreže;

[5] Vidi Tehničke smjernice o integrirajućim prilagodbama klimatskim promjenama u programima i ulaganjima Kohezijske politike COM (2013) 135

- stvaranje mreže efikasnih, fleksibilnih i međusobno povezanih prometnih sustava koji će poticati i omogućavati pojačanu trgovinu s Europskom unijom i ostalim tržištima;
- stvaranje bolje povezanog prometnog sustava unutar države;
- poboljšanje povezanosti regionalnih i nacionalnih prometnih mreža;
- poticanje korištenja ekološki prihvatljivijih prijevoznih sredstava;
- veća mobilnost radne snage i stanovništva prigradskih naselja;
- značajan broj projekata prometne infrastrukture spreman je za provedbu u sljedećem programskom razdoblju.

3.1.3 Indikativna vrsta aktivnosti predviđenih za financiranje

Aktivnosti unutar ove prioritetne osi mogu se podijeliti u dvije skupine:

1) Prioritetna os će podržavati aktivnosti usmjerene na nadogradnju i modernizaciju željezničkih pruga i poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti na TEN-T koridorima, njihovim vezama s regionalnim/prigradskim prugama.

Aktivnosti čija je provedba predviđena u ovom području odabrane su na temelju trenutne tehnološke kakvoće pojedinih krajnjih čvorova dionica pruge, pripremljenosti projekata i njihovog uklapanja u vremenski i financijski okvir OPP-a. Aktivnosti se provode u trima blisko povezanim područjima:

a) Nadogradnja i modernizacija pruge te unapređenje sigurnosti i učinkovitosti na TEN-T koridorima X i Vb. To podrazumijeva:

- izgradnju dvokolosiječne pruge;
- povećanje brzine na 160 km/h i povećanje osovinskog opterećenja na 225 kN;
- instalaciju Europskog željezničkog sustava upravljanja vlakovima ERTMS do ECTS razine 1 i centralizirane opreme za kontrolu prometa;
- instalaciju/nadogradnju telekomunikacijske opreme, sustava za opskrbu električnom energijom, sustava drenaže te automatskih prijelaza u razini;
- izgradnja i modernizacija kolodvora i stajališta.

b) Poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti željezničkog prometa unaprjeđenjem željezničkog čvora Zagreb. To podrazumijeva:

- novu signalnu opremu;
- zamjenu telekomunikacijske opreme;
- obnovu željezničke pruge na kolodvoru;
- adaptaciju/saniranje zgrade za signalizaciju.

c) Izgradnja nove regionalne/prigradske pruge koja će spajati Grad Zagreb s okolnim županijama. To podrazumijeva:

- izgradnju novih pruga kojima će se skratiti vrijeme putovanja i pružanje nove linije gradovima bez željezničkih veza;

- izgradnju novih kolodvora i stajališta.

Zbog manjka zrelih projekata za neposrednu provedbu u željezničkom sektoru i radi dovršenja modernizacije cjelokupne željezničke mreže u Hrvatskoj, značajna sredstva također će biti dodijeljena za pripremu liste projekata za buduću provedbu unutar tri navedena područja.

2) Razrada temeljnih studija i priprema projekata prometne infrastrukture za sljedeće programsko razdoblje

Ova tehnička pomoć je potrebna kao temelj za pripremu budućih projekata. Indikativne aktivnosti u okviru ovoga ključnog područja uključuju izradu nacrta, studija, koncepata, analiza, metodologija i izvješća, prepoznavanje potencijalnih projekata i pripremu liste projekata u svim prometnim sektorima osim sektora unutarnih plovnih putova za sljedeće programsko razdoblje

3.1.4 Indikativni popis korisnika

Korisnici su HŽ Infrastruktura d.o.o. i tijela nadležna za ulaganja u prometnu infrastrukturu u drugim sektorima, npr. Hrvatske ceste d.o.o., Hrvatske autoceste d.o.o., gradovi, lučke uprave, itd.

3.1.5 Kvantificirani ciljevi i pokazatelji

	Definicija	Vrsta	Mjerna jedinica	Polazni podaci	Vremenski podaci	Učestalost revizija	Krajnji cilj (do 2016.)	Izvor podataka
1	Broj putnika koji će koristiti poboljšane usluge željezničkog prometa vezano za razvoj regionalnog / prigradskog željezničkog prometa	Rezultat	tisuća putnika/ u godini	0	2007.	Nakon završetka programa	3.800	Ocjena Upravljačkog tijela
2	Smanjenje vremena putovanja između Zagrebačke županije i Bjelovarsko – bilogorske županije	Rezultat	minute	105	2007.	Nakon završetka programa	76	Ocjena Upravljačkog tijela
3	Km obnovljene pruge (osnovni pokazatelj 19)*	Krajnji rezultat	km	0	2007.	Nakon završetka projekta	40	Konačna izvješća/ izvješća o napretku

4	Km novih pruga (osnovni pokazatelj 17)**	Krajnji rezultat	km	0	2007.	Dvaput godišnje	12	Konačna izvješća/ izvješća o napretku
5	Broj projekata (osnovni pokazatelj 13)***	Krajnji rezultat	broj infrastrukturnih projekata (izgradnja i priprema projekata)	0	2007.	Dvaput godišnje	15	Ocjena Upravljačkog tijela

*Duljina željezničke pruge s unaprijeđenim kapacitetima. To može uključivati elektrifikaciju, pretvaranje jednokolosiječne željeznice u dvokolosiječnu, povećavanje najveće moguće brzine napruzi ili osiguravanje usklađenosti s Europskim sustavom upravljanja željezničkim prometom.
** Duljina željezničkih pruga izgrađenih na mjestima gdje pruga prije nije postojala
***Broj projekata provedenih u okviru ove prioritetne osi (uključujući izgradnju i pripremu projekata)

3.1.6 Indikativni popis velikih projekata

Indikativni popis velikih projekata nalazi se u Prilogu 5.

3.1.7 Pravila o fleksibilnosti između ESF-a i EFRR-a

Nije predviđeno financiranje aktivnosti pomoću pravila o fleksibilnosti između ESF-a i EFRR-a.

3.2 Prioritetna os 2 - Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe (sufinancirano EFRR-om)

3.2.1 Posebni ciljevi

Cilj ovog prioriteta je poboljšati i obnoviti sustav unutarnje plovidbe u Hrvatskoj, čineći ga privlačnijim i konkurentnijim u usporedbi s drugim oblicima prometa.

Cilj je obnoviti plovne putove rijeke Save s ciljem postizanja kategorije IV plovnog statusa, uključujući usklađivanje s Direktivom o riječnom informacijskom sustavu (RIS) te sa sustavom luka u Republici Hrvatskoj. Ova os bit će u skladu s Direktivom 2005/44/EZ koja ima za cilj uspostavu europske platforme za razmjenu podataka za lakšu i ažurnu razmjenu informacija o prometu (kao što su uvjeti na plovnom dijelu itd.) između riječnih nadležnih tijela i operatera i poboljšat će povezivanje podsektora unutarnje plovidbe s drugim vrstama prometa.

Hrvatskim riječnim lukama potrebna je modernizacija u smislu kvalitete i tehnologije kako bi zadovoljile postojeću i očekivanu potražnju. Osim modernizacija osnovne lučke infrastrukture, potrebno je ojačati sustav sigurnosti i nadzora u lučkom području. Luke treba povezati s glavnim cestovnim i željezničkim koridorima kako bi se ostvarila bolja integracija s gospodarskim zaleđem i kako bi se stvorili preduvjeti za razvoj intermodalnog prometa.

3.2.2 Očekivani učinci

- poboljšanje plovnosti i sigurnosti unutarnjih plovnih putova;

- stvaranje liste zrelih projekata za buduću provedbu.

3.2.3 Indikativna vrsta aktivnosti predviđenih za financiranje

Zbog manjka zrelih projekata, prioritet se daje pripremi liste projekata, koja će rezultirati skupinom projekata spremih za provedbu u sljedećem programskom razdoblju. Projekti će biti usmjereni na sljedeće zadatke:

- unaprjeđenje sustava za kontrolu prometa i sigurnosti hrvatske mreže unutarnjih plovnih putova primjenom informacijskog sustava za rijeku Savu (Riječni informacijski sustav);
- priprema projekta s ciljem povećanja kategorije plovnosti međunarodnog plovnog puta rijeke Save, koji je trenutačno u nižoj kategoriji od one koja se zahtijeva;
- priprema projekata s ciljem modernizacije i rekonstrukcije lučke infrastrukture unutarnjih plovnih putova u lukama Vukovar, Osijek, Slavonski Brod i Sisak.

3.2.4 Indikativni popis korisnika

Potencijalni korisnici aktivnosti unutar ove prioritetne osi će biti tijela nadležna za upravljanje unutarnjim plovnim putovima i lukama.

3.2.5 Kvantificirani ciljevi i pokazatelji

	Definicija	Vrsta	Mjerna jedinica	Polazni podaci	Vremenski podaci	Učestalost revizije	Krajnji cilj (do 2016.)	Izvor podataka
1	Broj pripremljenih projekata*	Krajnji rezultat	broj	0	2007.	Dvaput godišnje	5	Konačna izvješća/ izvješća o napretku
2	Km nadzirane mreže unutarnjih plovnih putova**	Krajnji rezultat	km	151,5***	2007.	Nakon završetka projekta	534,5****	Konačna izvješća/ izvješća o napretku

*spremni za prijavu Upravljačkom tijelu i Europskoj komisiji i spremni za natječajni postupak ili pripremljena / revidirana studija izvedivosti
**odnosi se na mrežu unutarnjih plovnih putova Dunava, Drave i Save
***km plovnih putova trenutno pokriveni sustavom RIS na rijekama Dunavu i Dravi
****km plovnih putova pokriveni sustavom RIS na rijekama Dunavu, Dravi i Savi (cilj uvođenje RIS-a na rijeci Savi do kraja 2016. godine)

3.2.6 Indikativni popis velikih projekata

Nisu predviđeni nikakvi veliki projekti.

3.2.7 Pravila o fleksibilnosti između ESF-a i EFRR-a

Nije predviđeno financiranje aktivnosti pomoću pravila o fleksibilnosti između ESF-a i EFRR-a.

3.3 Prioritetna os 3 - Tehnička pomoć (sufinancirano EFRR-om)

3.3.1 Posebni ciljevi

Glavni cilj je osigurati potpuno, efikasno i učinkovito korištenje sredstava dodijeljenih OPP-u u skladu s relevantnim pravilima i postupcima.

Time se općenito podrazumijeva:

- jačanje sustava provedbe OPP-a;
- poboljšanje administrativne sposobnosti ustanova koje sudjeluju u procesu upravljanja operativnim programom;
- povećavanje razine znanja i institucionalnih kapaciteta potencijalnih korisnika programa;
- osiguravanje strateške osnove za razvoj sektora prometa.

3.3.2 Indikativna vrsta aktivnosti predviđenih za financiranje

Aktivnosti unutar ove prioritetne osi pokrivaju tri područja:

a) Potpora upravljanju OP-om

Cilj ovog područja aktivnosti je podržati Upravljačko tijelo i njegove partnere u provedbi aktivnosti vezanih uz odredbe Uredbi Europske unije (specifična i prilagođena podrška u koordinaciji i upravljanju OPP-om: analize, ex-ante i kontinuirane evaluacije, provedba sustava kontrole praćenja, informiranje i promidžba, revizije postojećeg OP-a, pomoć u pripremi sljedećeg OP-a koji se odnosi na promet, identifikacija, ocjenjivanje i odabir projekata, podrška u provedbi, financijsko upravljanje, IT podrška).

b) Jačanje kapaciteta Upravljačkog tijela i potencijalnih korisnika

Razvoj administrativne sposobnosti znači poboljšanje djelotvornosti i učinkovitosti javnih tijela uključenih u provedbu programa. Razvoj ljudskih resursa je vrlo dugotrajan. Ova vrsta aktivnosti uključuje neprekidni postupak obrazovanja i osposobljavanja u svim područjima interesa vezanim uz upravljanje OP-om i projektima. Uzimajući u obzir veliku fluktuaciju kadra unutar javne uprave i složenost poslova upravljanja programa EU u odnosu na standardni posao državnih službenika, sufinanciranje naknada državnih dužnosnika unutar upravne strukture i odbora za odabir projekata će biti moguće u sklopu ove aktivnosti.

c) Priprema strateških dokumenata vezanih uz promet

Indikativne aktivnosti u ovom ključnom području uključuju pripremu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske s povezanim Prometnim modelom kao dugoročnim i srednjoročnim programom investiranja u sektor prometa u Hrvatskoj. Također, aktivnosti u ovom području uključuju pripremu sektorskih strateških dokumenata za cestovni, pomorski, zračni, gradski i multimodalni podsektor.

3.3.3 Indikativna lista korisnika

- Upravljačko tijelo OPP-a,
- Posredničko tijelo razine 2 (SAFU),
- Koordinacijsko tijelo,
- Tijelo za ovjeravanje,
- Tijelo za revizijsko,
- relevantne organizacijske jedinice Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture (MPPI) i
- postojeći i potencijalni korisnici OPP-a.

3.3.4 Kvantificirani ciljevi i pokazatelji

	Definicija	Vrsta	Mjerna jedinica	Polazni podaci	Vremenski podaci	Učestalost revizije	Krajnji cilj (do 2016.)	Izvor podataka
1	Sredstva OP-a apsorbirana u sklopu operativnih prioritetnih osi	Rezultat	%	0	2007.	Dvaput godišnje	100	Ocjena Upravljačkog tijela
2	Broj službenika Upravljačkog tijela koji je prošao izobrazbu*	Krajnji rezultat	broj	0	2007.	Dvaput godišnje	30	Ocjena Upravljačkog tijela
3	Organizirana promidžbena događanja	Krajnji rezultat	broj	0	2007.	Dvaput godišnje	14	Ocjena Upravljačkog tijela
4	Broj pripremljenih strateških dokumenata**	Krajnji rezultat	broj	0	2007.	Nakon završetka projekta	1	Ocjena Upravljačkog tijela

* odnosi se na provedene treninge u okviru Ugovora tehničke pomoći u ovoj prioritetnoj osi
** odnosi se na strateške dokumente vezane uz promet pripremljene u okviru Ugovora tehničke pomoći

3.4 Prioritetna os 4 – Razvoj cesta i zračne luke (sufinancirano EFRR-om)

3.4.1 Posebni ciljevi

Cilj ove prioritetne osi je razvoj i nadogradnja infrastrukture Hrvatske u cestovnom i zračnom prometnom sektoru. Fokusira se na poboljšanje povezanosti s ostalim članicama EU, osiguranjem kompatibilnosti i pune integracije Hrvatske u Europske cestovne mreže i područja Schengenske suradnje. Ulaganja će osigurati da se lokalne veze na TEN-T mrežu poboljšaju, gdje infrastrukturni kapaciteti ograničavaju daljni gospodarski rast i regionalnu korist od međunarodnih mreža, i tražit će smanjenje zagušenja i zagađenje kao negativnog utjecaja na okoliš. U oba sektora naglasak će biti stavljen na poboljšanje mogućnosti povezivanja različitih vidova prometa i time na budući razvoj multimodalnog povezivanja prometnih sadržaja za putnike i teret tj. poboljšanje cestovnih veza do lučke infrastrukture.

U cestovnom sektoru, ulaganja će pomagati pristupačnost od sekundarnih i tercijarnih cesta do TEN-T mreže, osiguravati pristupačnost i kretanje roba i ljudi od regionalnih središta, ruralnih područja i otoka do većih središta i kopna i time jačati zaposlenost i usluge. Izgradnja obilaznica oko velikih gradskih središta i uklanjanje uskih grla će osigurati poboljšanje sigurnosti, vremena putovanja i prometnih tokova, smanjenje negativnog utjecaja na okoliš i kulturnu baštinu Hrvatske; povećanje regionalne pristupačnosti će poboljšati teritorijalnu koheziju i privlačnost lokalnih područja za poslovanje i turizam.

Izgradnjom novog cestovnog raspleta ulaza u lučke komplekse povećati će se prometna povezanost te mobilnost kroz skraćenje putovanja, odnosno povećanja razine usluge te rasteretiti gradska središta i povećati sigurnost prometa.

Ovaj prioritet će također financirati širenje/nadogradnju strateške infrastrukture zračne luke Dubrovnik. Ulaganje će nadograditi kvalitetu i sigurnost infrastrukture, kao i poboljšati kapacitete zračne luke i sposobnost da se nosi sa sezonskim fluktuacijama koje proizlaze iz turizma. Zračna luka igra vitalnu ulogu u pristupačnosti i razvoju dubrovačkog područja; područje je fizički odvojeno od ostatka hrvatskog teritorija i turizam igra jaku ulogu u gospodarskom razvoju Dubrovačko-neretvanske županije. Poboljšanje kapaciteta zračne luke će voditi do smanjenja izolacija i zagušenja i time će poboljšati privlačnost područja za poslovanje i turiste te potaknuti gospodarski rast. Usklađenost sa zahtjevima EU Schengena će biti osigurana u pripremi za status Schengenske granice u 2016. godini.

Javne konzultacije za „Studiju utjecaja na okoliš zračne luke Dubrovnik“ održane su od 7. kolovoza do 5. rujna 2014. godine i zaključeno je da je razvoj zračne luke Dubrovnik prihvatljiv za okoliš. Svrha ove studije bila je analizirati trenutno stanje okoliša i utjecaj planiranog razvoja na okoliš, uključujući značajne utjecaje kao što su buka, zagađenje zraka, utjecaj na zaštićeno područje lova/ribarenja te na kuturnu i povijesnu baštinu.

3.4.2. Očekivani učinci

- smanjenje uskih grla i zagušenja na cestama u Hrvatskoj i poboljšanje cestovne pristupačnosti unutar/duž hrvatskih regija i međunarodno na TEN-T mrežu;
- poboljšana kvaliteta, sigurnost i kapacitet zračne luke Dubrovnik; sposobnost da se zadovolji rast i daljnje povećanje broja putnika;
- bolja zračna povezanost Dubrovnika i Dubrovačko-neretvanske županije.

3.4.3. Indikativna vrsta aktivnosti predviđenih za financiranje

- Izgradnja /nadogradnja sadržaja zračne luke Dubrovnik kao što je pista, rulna staza, zgrade terminala;
- Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU;
- Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš.

3.4.4. Indikativni popis korisnika

Potencijalni korisnici će biti upravitelji/tijela infrastrukture zračnih luka, Hrvatske ceste d.o.o. i Hrvatske autoceste d.o.o.

3.4.5. Kvantificirani ciljevi i pokazatelji

	Definicija	Vrsta	Mjerna jedinica	Polazni podaci	Vremenski podaci	Učestalost revizije	Krajnji cilj (do 2016.)	Izvor podataka
1	Km novih cesta	Krajnjji rezultat	km	0	2007.	Nakon završetka projekta	11	Konačna izvješća/ izvješća o napretku
2	Skraćivanje vremena putovanja	Rezultat	min	27,5	2007.	Nakon završetka projekta	21,4	Konačna izvješća/ izvješća o napretku
3	M^2 rekonstruiranog terminala zračne luke	Krajnjji rezultat	m^2	26000	2007.	Nakon završetka projekta	52000	Konačna izvješća/ izvješća o napretku
4	Poboljšana razina usluga za putnika	Rezultat	terminalno područje po putniku u vršnim opterećenjima (m^2)	21,9	2007.	Nakon završetka projekta	>25	Konačna izvješća/ izvješća o napretku

3.4.6. Indikativni popis velikih projekta

Indikativni popis velikih projekata nalazi se u Prilogu 5.

3.4.7. Pravila o fleksibilnosti između ESF-a i EFRR-a

Nije predviđeno financiranje aktivnosti pomoću pravila o fleksibilnosti između ESF-a i EFRR-a.

3.5 Razgraničavanje s sličnim intervencija u okviru drugih OP-ova i programa koje financira EU

Upravljačko tijelo OPP-a je u suradnji s drugim relevantnim upravnim tijelima riješilo pitanje razgraničenja s drugim operativnim programima.

Razgraničenje s drugim operativnim programima osigurano je putem sudjelovanja predstavnika relevantnih upravljačkih tijela (Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, Ministarstva zaštite okoliša i prirode, Ministarstva graditeljstva i prostornoga uređenja) u Skupini za izradu nacrta OPP-a.

Razgraničenje aktivnosti na razini EU-a bit će osigurano putem suradnje s upravljačkim tijelima susjednih država članica EU-a.

Razgraničenje aktivnosti sa susjednim državama koje nisu članice EU-a bit će osigurano putem bilateralnih kontakata na odgovarajućoj razini.

Sva četiri operativna programa ("Promet", "Okoliš", "Regionalna konkurentnost" i "Razvoj ljudskih potencijala") su međusobno ovisna, budući da je ukupna učinkovitost svih sektora ključni preduvjet za postizanje održivog razvoja. U tom smislu, njihovi doprinosi gospodarskoj i ekološkoj budućnosti hrvatskog društva su integrirani.

Komplementarnost i sinergija između četiriju OP-ova najviše je vidljiva s obzirom na Nacionalni strateški referentni okvir (NSRO), budući da je njegov glavni zadatak osiguravanje usklađenosti prioriteta za pomoć iz strukturnih fondova. Ispod je opisana usklađenost i korelacija OPP-a s drugim OP-ovima.

Okoliš (OPO)

Sektor prometa ima veliki utjecaj na okoliš. U tom smislu, razvoj održivog prometa je blisko povezan sa zaštitom i očuvanjem okoliša. OPP ima dva prioriteta koji su doprinos pitanju zaštite okoliša: željeznice i unutarnji plovni putovi. Ova strateška odluka je također u skladu sa usmjerenošću prema promicanju multimodalnog prometa i prelaskom od cestovnog na željeznički/riječni promet koji manje onečišćuje i energetski je efikasniji. Budući da je OPO usmjeren na odlagališta otpada i pitanja vodoopskrbe, nije izravno povezan ili podudaran s OPP-om, no dugoročno gledano, oba programa zajedno pridonose ključnom strateškom cilju NSRO-a.

Regionalna konkurentnost (OPRK)

Odgovarajuće razvijena prometna infrastruktura preduvjet je za ekonomski razvoj, privlačenje investicija i poboljšanje kvalitete života, tj. jačanje infrastrukture vezane za poslovanje te osnovne komunalne i socijalne infrastrukture. Razvoj osnovne infrastrukture preduvjet je rasta proizvodnih ulaganja i poduzetničkih aktivnosti. Osim toga, ulaganja provedena tijekom OPP-a stvorit će mogućnosti za jačanje razvoja malog i srednjeg poduzetništva, te poboljšati investicijsku klimu i povećati interes domaćih i stranih investitora.

Razvoj ljudskih potencijala (OPRLjP)

Ulaganja u prometnu infrastrukturu trebala bi stimulirati kratkoročno zapošljavanje u građevinarskom sektoru, ali i gospodarsku aktivnosti unutar regija korisnica. U oba slučaja, važno je da potražnji za radnom snagom odgovara ponuda radne snage.

3.5.1 Ruralni razvoj

Program IPARD 2007.–2013. služi kao planski dokument za programski dokument za korištenje sredstava za poljoprivredu i ribolov (poljoprivreda i ruralni razvoj) za cijelo razdoblje. Osim svojom komplementarnošću s drugim OP-ima, OPP će neizravno doprinijeti tom programu osiguravanjem bolje komunikacije.

3.5.2 Programi teritorijalne suradnje

CBC/TC programi teritorijalne suradnje nisu predviđeni da financiraju velika i trajna ulaganja u infrastrukturu (poput onih u okviru programskog područja cilja "Konvergencija") nego uglavnom aktivnosti manjeg opsega koje uključuju niže troškove. U izradi projekata moraju sudjelovati predstavnici s obiju strana granice te mora biti vidljiva integracija

ideja, prioriteta i aktivnosti dionika diljem cijele prekogranične regije koja obuhvaća područje dotičnih susjednih država. Projekti moraju imati vidljivi prekogranični utjecaj koji se ne može obuhvatiti operativnim programima cilja "Konvergencija". Svi projekti u sklopu CBC/TC programa moraju obvezno ispunjavati najmanje dva od sljedećih kriterija: 1) zajednički razvoj, 2) zajednička provedba, 3) zajednički odabir kadrova i 4) zajedničko financiranje.

3.6 Usklađenost s drugim izvorima financiranja

U posljednjim godinama, u Hrvatskoj su aktivne brojne međunarodne financijske institucije (MFI-i), npr. Europska banka za obnovu i razvoj, Europska investicijska banka, Svjetska banka, itd. Posljedično, hrvatska nadležna tijela su već stekla znatno i vrijedno iskustvo u radu s takvim organizacijama. U pogledu sektora prometa, MFI-i su posljednjih godina bili intenzivno uključeni u razvoj hrvatske mreže autocesta. Osim toga, MFI-i su sufinancirali brojne pretpristupne projekte u zemlji.

Osiguravanje komplementarnosti OPP-a s aktivnostima koje financiraju MFI-i je veoma poželjno, budući da omogućuje veću koncentraciju pomoći u financiranju za pojedino područje te osigurava veći učinak. Uz to, iskustvo drugih država članica u radu s MFI-ima pokazalo je da provedba takvih projekata često rezultira boljom kvalitetom, većim opsegom i manjim vremenom provedbe projekata. Razlog tome je znatno iskustvo, tehnička stručnost i komercijalno usmjeren pristup provedbi projekata koje MFI-i obično primjenjuju.

Komplementarnost s drugim izvorima ulaganja bit će osigurana pozivanjem predstavnika onih MFI-a koji su izrazili interes u sudjelovanju u OPP-u da sudjeluju u postupku javnog savjetovanja za razvoj operativnog programa. U kasnijoj fazi, svi MFI-i koji imaju bilo kakvu ulogu u OPP-u sudjelovat će u radu odbora za redovito praćenje programa.

Posljednja analiza strateških prioriteta međunarodnih financijskih institucija koje djeluju u Hrvatskoj pokazuje da bi one na sljedeće načine mogle biti uključene u posebne sektore vezane uz promet:

Europska banka za obnovu i razvoj

Strateški prioritet – *"Privatizacija i restrukturiranje državnih poduzeća - podrška daljnjem širenju i modernizaciji hrvatskih tvrtki u regiji";*

Strateški prioritet – *"Podrška nacionalnim infrastrukturnim projektima energetske učinkovitosti i obnovljive energije".*

Europska investicijska banka

Strateški prioritet – *"Financiranje željeznica i državnih cesta".*

U skladu sa navedenim strateškim prioritetima, zamišljeno je uključivanje MFI-a u provedbu OPP-a prema informacijama izloženim u Prilogu 9.

Zajednička pomoć za podršku projektima u europskim regijama

JASPERS (Zajednička pomoć za podršku projektima u europskim regijama) je instrument koji pomaže 12 novih članica Europske unije u pripremi velikih projekata koji se prijavljuju za financiranje bespovratnim sredstvima iz strukturnih i kohezijskog fonda.
Europska komisija nagovijestila je da će JASPERS biti dostupan Hrvatskoj prije pristupanja Europskoj uniji, u skladu s praksom provedenom u prijašnjim državama pristupnicama.

Stoga je JASPERS još jedan instrument koji se treba uzeti u obzir prilikom usklađivanja fondova s drugim međunarodnim financijskim mehanizmima.

POGLAVLJE 4: PROVEDBA

Ovo poglavlje opisuje sustav provedbe OPP-a u skladu s odredbama Uredbe Vijeća (EZ) br. 1083/2006. Sadržaj ovog poglavlja uključuje osnovne informacije za razumijevanje glavnih obilježja provedbe OP-a.

4.1 Upravljanje

Ukupnu odgovornost za pravilnu i efikasnu provedbu obveza utvrđenih u dokumentima vezanim uz strukturne i kohezijski fond preuzima Vlada Republike Hrvatske, koju predstavlja Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, Ministarstvo financija, Agencija za reviziju sustava provedbe programa Europske unije (ARPA) i upravljačka tijela.

Institucionalni sustav za provedbu strukturnih instrumenata određen je Zakonom o uspostavi institucionalnog okvira za korištenje strukturnih instrumenata EU u RH (NN br. 78/12, 143/13 i 157/13-ispravak) i Uredbom o tijelima u sustavu upravljanja i kontrole korištenja strukturnih instrumenata EU u RH (NN br. 97/12).

Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije vršit će ulogu središnjeg Koordinacijskog tijela za Nacionalni strateški referentni okvir. Ono će osigurati stratešku povezanost politike Europske unije i nacionalne politike te komplementarno korištenje nacionalnih financijskih sredstava i sredstava Unije u provođenju ciljeva vezanih uz nacionalni razvoj. Nadalje, ono će biti odgovorno za izradu programa, usvajanje propisa, uspostavu i razvoj integriranog informatičkog sustava za upravljanje strukturnim fondovima i Kohezijskim fondom, praćenje provedbe na nacionalnoj razini te koordinaciju s Komisijom.

Ministarstvo financija imenovano je za vršenje dužnosti Tijela za ovjeravanje za sve OP-ove, u skladu sa zahtjevima članka 59. Opće uredbe br. 1083/2006.

Agencija za reviziju sustava provedbe programa Europske unije imenovana je za Tijelo za reviziju za sve OP-ove, u skladu sa zahtjevima članka 59. Opće uredbe br. 1083/2006. Tijelo za reviziju djeluje nezavisno od Upravljačkih tijela i Tijela za ovjeravanje.

Sukladno navedenom zakonu i uredbi, institucionalni okvir za upravljanje OPP-om prikazan je u sljedećoj tablici, a detaljni opis zadataka dan je u daljnjem tekstu.

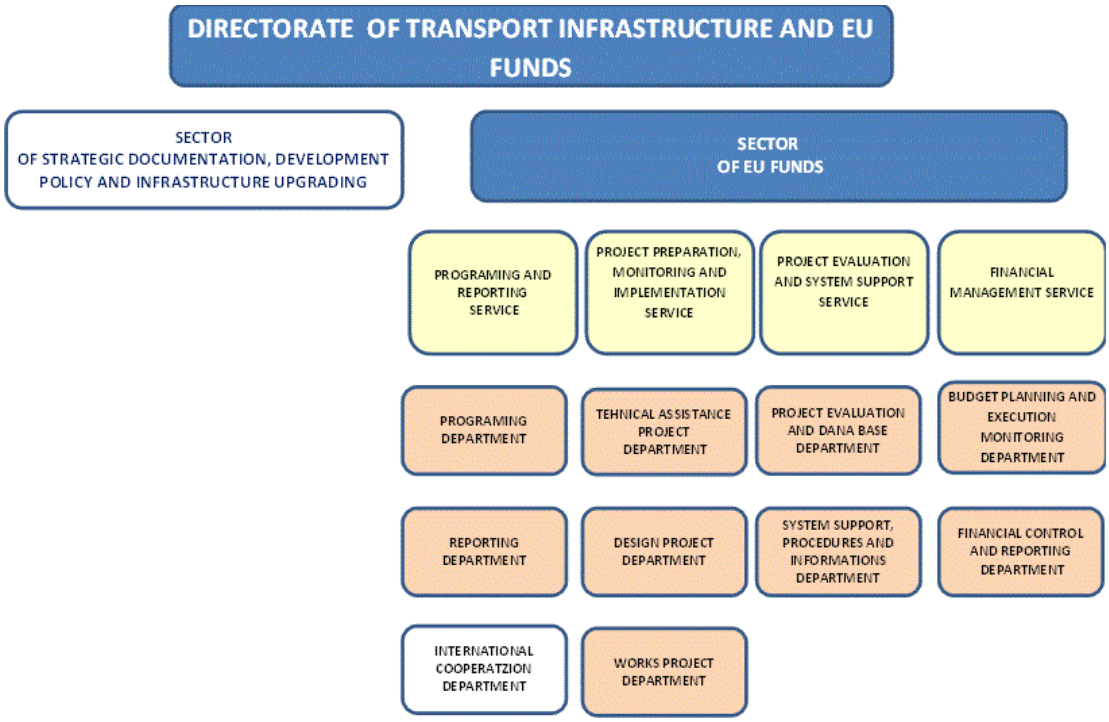
	Upravljačko tijelo	Posredničko tijelo razine 1	Posredničko tijelo razine 2
Prioritetna os 1 (željeznica)	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	-	-
Prioritetna os 2 (unutarnji plovni putovi)		-	Središnja agencija za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije
Prioritetna os 3 (tehnička pomoć)		-	Središnja agencija za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije
Prioritetna os 4 (ceste i zračna luka)		-	-

Upravljačko tijelo za OPP

Upravljanje i provedba OPP-a vrši se u skladu s odredbama Uredbe Vijeća (EZ) br. 1083/2006 i Uredbe Komisije (EZ) br. 1828/2006, koju izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EZ) 846/2009.

Dužnosti Upravljačkog tijela za OPP vrši Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture: Sektor za fondove EU.

U nastavku se nalazi organizacijska shema Upravljačkog tijela s jedinicama unutarnjeg ustrojstva:



U pogledu zahtjeva iz članka 60. Uredbe Vijeća (EZ) br. 1083/2006, Upravljačko tijelo OPP-a je odgovorno za upravljanje i provedbu OPP-a u skladu s načelima razumnog financijskog upravljanja i jasnog razdvajanja dužnosti.

Odgovornosti i dužnosti Upravljačkog tijela su sljedeće:

a) osigurava sukladnost projekata odabranih za financiranje kriterijima primjenjivim na operativne programe te važećim propisima Republike Hrvatske i Europske unije tijekom cijelog razdoblja provedbe projekata;
b) osigurava provjeru isporuke sufinanciranih proizvoda i usluga te provjeru odgovaraju li troškovi projekata koje su prijavili korisnici stvarnom stanju i jesu li u skladu s propisima RH i Europske unije;
c) osigurava primjenu sustava za vođenje i pohranjivanje u elektroničkom obliku računovodstvene evidencije za svaki projekt u sklopu Operativnog programa te prikupljanje podataka o provedbi nužnih za financijsko upravljanje, praćenje, provjere, revizije i evaluaciju;
d) osigurava da se korisnici i ostala tijela uključena u provedbu projekata služe posebnim računovodstvenim sustavom ili odgovarajućim računovodstvenim kodom za sve transakcije vezane uz projekte, ne dovodeći pritom u pitanje nacionalne računovodstvene propise;

e) osigurava provedbu evaluacije OP-ova;
f) određuje postupke kojima se osigurava da se svi dokumenti vezani uz troškove i revizije potrebni za odgovarajući revizijski trag vode u skladu sa zahtjevima;
g) osigurava da Tijelo za ovjeravanje dobije sve potrebne informacije o postupcima i provjerama izvršenim vezano uz troškove ovjeravanja;
h) imenuje Odbor za praćenje za svaki operativni program u dogovoru s Tijelom za koordinaciju i osigurava pravilno funkcioniranje tog odbora;
i) upravlja radom Odbora za praćenje i priskrbljuje mu dokumente potrebne za odobrenje praćenja kakvoće provedbe određenog operativnog programa s obzirom na njegove specifične ciljeve;
j) sastavlja i, uz odobrenje Odbora za praćenje, podnosi Komisiji godišnja i završna izvješća o provedbi operativnih programa;
k) provodi mjere informiranja i vidljivosti definirane komunikacijskim planom koji je izradilo Tijelo za koordinaciju;
l) pruža Komisiji podatke potrebne za evaluaciju velikih projekata;
m) izdaje upute posredničkim tijelima za obavljanje povjerenih im zadataka;
n) nadzire učinkovitost posredničkih tijela na temelju procjene rizika;
o) prati napredak provedbe Operativnog programa i vrši godišnje provjere;
p) prati primjenu pravila n+3 i poduzima sve potrebne mjere kako bi se izbjeglo vraćanje sredstava;
q) koordinira pripremu i usvajanje planova za provedbu prioriteta Operativnog programa te odobrava mjere u skladu s njim (koje se mogu mijenjati prihvaćanjem dopune programu);
r) organizira i predsjeda godišnjim revizijskim sastancima s Komisijom o napretku provedbe Operativnog programa;
s) vrši evaluacije na način određen u planovima evaluacije;
t) pridonosi izradi opisa sustava;
u) donosi pravilnik o unutarnjem poslovanju prema poslovniku koji donosi Tijelo za koordinaciju;
v) unosi relevantne podatke u Upravljački informacijski sustav i osigurava razmjenu podataka s Komisijom kroz sustav SFC2007;
w) pohranjuje dokumente i evidenciju o vršenju dužnosti kako bi se osiguralo postojanje odgovarajućeg revizijskog traga.

Unutar Upravljačkog tijela, u potpunosti će se poštovati zahtjevi za razdvajanje dužnosti odabira i odobrenja postupaka te provjere upravljanja. U unutarnjem ustrojstvu, zadaci provedbe i praćenja postupaka bit će odvojeni od zadataka kontrole.

Posredničko tijelo

Dužnosti Upravljačkog tijela određene člankom 60. Uredbe Vijeća (EZ) br. 1083/2006 pružaju odgovarajući okvir za raspodjelu dužnosti između Upravljačkog i Posredničkih tijela. U skladu sa člancima 2.6 i 59.2 Uredbe Vijeća (EZ) br. 1083/2006 i odredbi Zakona o uspostavi institucionalnog okvira Upravljačko tijelo OPP-a ovlastiti Posredničko tijelo razine 2 za provedbu prioritetnih osi 2 i 3 OPP-a.

Posredničko tijelo razine 2 je državno ili javno tijelo koje, unutar odgovornosti Upravljačkog tijela, vrši dužnosti za koje je ovlašteno vezano uz provjeru isporuke sufinanciranih proizvoda i usluga te provjeru odgovaraju li troškovi projekata koje su

prijavili korisnici stvarnom stanju i jesu li u skladu s propisima RH i Europske unije tijekom cijelog razdoblja provedbe i trajanja projekta.

Tu ulogu vrši Središnja Agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije (SAFU).

Potencijalni korisnici

Potencijalni korisnici aktivnosti planiranih u sklopu OPP-a su tijela koja su se prijavila za podršku u provedbi aktivnosti u skladu s odredbama OP-a. Takvi subjekti su javna tijela i institucije u sektoru prometa.

Korisnici će prvenstveno biti odgovorni za:

a) razvoj aplikacije za pružanje pomoći;

b) primjerenu provedbu aktivnosti/projekta;

c) izvješćivanje Upravljačkom/Provedbenom tijelu o financijskom i materijalnom napretku aktivnosti/projekta;

d) ispunjavanje zahtjeva za informiranjem i promidžbom sukladno propisima Europske unije i Komunikacijskom planu (na razini aktivnosti/projekta).

Korisnici će biti odgovorni za osiguravanje zakonitosti i ispravnosti troškova sufinanciranja koje prijavljuju te njihove sukladnosti svim primjenjivim propisima Zajednice i RH. Kako bi to osigurali, korisnici moraju provoditi vlastite postupke unutarnje kontrole.

U podnošenju zahtjeva za plaćanje troškova prihvatljivih za sufinanciranje, korisnici moraju potkrijepiti nastale troškove i njihovu sukladnost zahtjevima iz odluke o financiranju iz sredstava koja trebaju biti raspoređena unutar programa pomoći. Svi zahtjevi za plaćanjem moraju biti potkrijepljeni potvrđenim računima i drugim dokumentima jednake dokazne vrijednosti.

Korisnici moraju voditi projektne dosjee koji će pružiti adekvatni revizijski trag. Upute za korisnike će uključivati detaljne odredbe o revizijskim tragovima.

Korisnici moraju biti u mogućnosti u bilo koje vrijeme staviti projektnu dokumentaciju na raspolaganje ovlaštenim osobama ili subjektima koji vrše inspekcije. Dokumenti moraju biti pohranjeni u skladu s važećim propisima.

Osnovna načela s obzirom na odabir i odobravanje aktivnosti:

U sveukupnom postupku provedbe OPP-a, Upravljačko tijelo snosi ukupnu odgovornost za odabir projekta i postupke ugovaranja u sklopu programa. Ono razvija kriterije odabira projekta u suradnji s Koordinacijskim tijelom, koje te kriterije potom podnosi na odobrenje Odboru za praćenje (OP). Upravljačko tijelo jamči transparentnost, objektivnost i učinkovitost postupka odabira, te stoga i kakvoće odabranih projekata.

Aktivnosti/projekti unutar OPP-a odabiru se za financiranje sljedećim postupcima:

- poziv za dostavljanje prijedloga projekata, koji provodi Upravljačko tijelo;
- izravni postupak dodjele financijske potpore, u kojem je korisnik eksplicitno naveden pod pojedinom prioritetnom osi i područjem potpore.

4.2 Praćenje i evaluacija

Praćenje

Za praćenje OPP-a odgovorno je Upravljačko tijelo OP-a, kojeg nadzire Odbor za praćenje (OP) OPP-a. Praćenje se provodi prema partnerskom načelu.

Istovjetna načela praćenja će se primjenjivati na svim razinama upravljanja te u praćenju fizičkog i financijskog napretka, a podaci i izvješća će biti predstavljeni u dogovorenom obliku i bit će ograničeni na određene pokazatelje.

Odbor za praćenje će biti osnovan unutar tri mjeseca od odluke o odobrenju OP-a, u skladu s čl. 63. Uredbe Vijeća br. 1083/2006. Glavna dužnost Odbora za praćenje je osigurati učinkovitu i kvalitetnu provedbu OPP-a.

Članstvo Odbora za praćenje OPP-a će se sastojati od predstavnika Upravljačkog tijela i Posredničkog tijela OPP-a, predstavnika Koordinacijskog tijela, Tijela za ovjeravanje, Tijela za reviziju, korisnika, socijalnih partnera i relevantnih NVO-ova, među kojima i predstavnika nacionalnih i regionalnih organizacija zainteresiranih za aktivno sudjelovanje u provedbi OP-a. Predstavnici Europske Komisije će sudjelovati kao savjetnici u radu Odbora za praćenje; po potrebi, biti će pozvani i delegati Europske investicijske banke i Europskog investicijskog fonda ili drugih financijskih institucija.

Naknadne promjene članstva ili sastava OP-a mogu se utvrditi unutar samog Odbora, u ovisnosti od odredbi nacionalnog zakonodavstva, bez potrebe mijenjanja OPP-a.

Odborom za praćenje OPP-a će predsjedati čelnik Upravljačkog tijela.

OP će sastaviti i usvojiti vlastiti poslovnik sukladno nacionalnom institucionalnom, pravnom i financijskom okviru. Članovi Tajništva Odbora za praćenje imenovat će se iz Upravljačkog tijela OPP-a.

Evaluacija

Evaluacija OP-a je važno sredstvo koje je nužno za cjelokupno upravljanje OP-om. Koristi se za ocjenu relevantnosti, učinkovitosti i djelotvornosti raspoređenih sredstava financijske pomoći te utjecaja i održivosti postignutih rezultata.

Sustavna evaluacija OPP-a će se izvršiti u potpunosti sukladno odredbama članaka 47.- 49. Uredbe Vijeća (EZ) br. 1083/2006.

Sljedeće tri vrste evaluacije su relevantne za ovaj OP:

- ex ante evaluacija (vidi Poglavlje 2.4. i Prilog 2);
- privremena evaluacija (tijekom razdoblja provedbe OP-a);
- ex post evaluacija.

Nacionalni institucionalni okvir za evaluaciju obuhvaća 2 razine:

- Koordinacijsko tijelo priprema metodologiju i strategiju evaluacije operativnih programa, koordinira, organizira ili vrši evaluacije vezane uz korištenje i provedbu strukturnih instrumenata, osigurava upoznatost šire javnosti s rezultatima te provedbu aktivnosti;
- Upravljačko tijelo vrši evaluacije definirane u planovima evaluacije.

Evaluacije će se financirati uglavnom iz proračuna tehničke pomoći.

Pod koordinacijom MRRFEU-a, u Priručniku o postupcima evaluacije koji će primjenjivati Upravljačko tijelo OPP-a biti će utvrđen daljnji postupak za preporuke evaluacije.

Rezultati procjene bit će javno dostupni putem lako prepoznatljivog i dostupnog sredstva komunikacije.

4.3 Potvrda izdataka (Tijelo za ovjeravanje)

Ministarstvo financija vršit će dužnosti Tijela za ovjeravanje za sve OP-e, u skladu s odredbama članka 61. Opće Uredbe br. 1083/2006.

Tijelo za ovjeravanje, koje je državno tijelo nadležno za ovjeravanje izvješća o izdacima i zahtjeva za plaćanje prije njihovog podnošenja Komisiji, vrši sljedeće dužnosti:

- sastavlja i podnosi Komisiji ovjerena izvješća o izdacima i zahtjeve za plaćanje;
- ovjerava izdatke;
- osigurava, u svrhu ovjeravanja, primitak odgovarajućih podataka od Upravljačkog tijela o izvršenim postupcima i provjerama vezanim uz izdatke navedene u izvješću o izdacima;
- uzima u obzir, u svrhu ovjeravanja, rezultate svih revizija izvršenih od strane i u nadležnosti Revizijskog tijela;
- vodi računovodstvenu evidenciju u elektroničkom obliku izdataka prijavljenih Komisiji;
- vodi evidenciju o nadoknadivim iznosima i iznosima koji su povučeni nakon otkazivanja cjelokupnog ili dijela doprinosa za projekt;
- daje Komisiji okvirnu prognozu iznosa zahtjeva za plaćanje;
- podnosi izvješće Komisiji o povučenim i naplaćenim iznosima, naplatama koje trebaju biti izvršene i nenaplativim iznosima.

Institucija koja vrši dužnosti Tijela za ovjeravanje može također biti odgovorna za plaćanja, dodatnu provjeru, izvještavanje o nepravilnostima i sastavljanje dijela Poslovnika kojim se reguliraju aktivnosti tijela u sustavu.

Tijelo za ovjeravanje ne namjerava prenijeti svoje dužnosti na druga tijela.

4.4 Provjere izdataka i funkcioniranje sustava (Tijelo za reviziju)

Vlada Republike Hrvatske imenovala je Agenciju za reviziju sustava provedbe programa Europske unije (ARPA) za vršenje dužnosti Tijela za reviziju u skladu sa člankom 62. Uredbe Vijeća br. 1083/2006.

Tijelo za reviziju, koje je državno tijelo funkcionalno neovisno od Upravljačkog tijela i Tijela za ovjeravanje i nadležno za vanjsku reviziju pravilnog i učinkovitog funkcioniranja sustava, vrši sljedeće zadatke:

- osigurava provođenje revizija radi provjere učinkovitog funkcioniranja sustava;
- osigurava obavljanje revizija aktivnosti na temelju primjerenog uzorka s ciljem potvrđivanja iskazanih izdataka;
- priprema revizorsku strategiju i podnosi ju Komisiji;
- priprema i podnosi Komisiji godišnje i konačno izvješće o kontroli;

- donosi mišljenje o ispravnosti i učinkovitosti funkcioniranja sustava s ciljem iskazivanja razumnog uvjerenja da su izvješća o izdacima podnesena Komisiji točna i opravdanog uvjerenja da su odnosne transakcije su zakonite i ispravne;
- po potrebi, podnosi Komisiji izjavu o (djelomičnom) zaključivanju u kojoj se ocjenjuje da su iskazani izdaci zakoniti i točni;
- sastavlja pravilnik o unutarnjem poslovanju za obavljanje svojih dužnosti;
- tijekom revizija uvažava međunarodno priznate revizijske standarde;
- unosi relevantne podatke u Upravljački informacijski sustav i osigurava razmjenu podataka s Komisijom kroz sustav SFC2007;
- pohranjuje dokumente i evidenciju o vršenju dužnosti kako bi osiguralo postojanje odgovarajućeg revizijskog traga;
- ocjenjuje sukladnost sustava svakom pojedinom operativnom programu i priprema izvješće o rezultatima ocjenjivanja i sukladnosti sustava relevantnim uredbama Europske unije.

Tijelo za reviziju ne namjerava prenijeti svoje dužnosti na druga tijela.

4.5 Financijski tokovi

Postupci za mobilizaciju i kruženje financijskih tijekova radi osiguravanja njihove transparentnosti tijekom provedbe ovog operativnog programa su navedeni ispod. Važno je naglasiti da je ovdje opisan sustav zajednički za sva sredstva strukturne pomoći Europske unije dodijeljenih Hrvatskoj u skladu sa ciljem "Konvergencija"; stoga, on će se jednako primjenjivati na sve operativne programe u sklopu navedenog cilja. Moguće je razlikovati dva ključna aspekta sustava financijskih tijekova: a) sufinanciranje aktivnosti iz fondova strukturne pomoći Europske unije i nacionalnih fondova; b) kruženje sredstava Europske unije do korisnika.

Nacionalno sufinanciranje strukturne pomoći Europske unije bit će osigurano iz sredstava državnog proračuna, drugih nacionalnih javnih doprinosa, proračuna općine i vlastitih sredstava korisnika. Uzimajući u obzir mogućnost predviđenu u Uredbi, privatna sredstva će također činiti dio nacionalnog sufinanciranja.

Nacionalno sufinanciranje strukturne pomoći Europske unije osigurat će se integriranim planiranjem sredstava strukturne pomoći unutar državnog proračuna. Izrada državnog proračuna i stavki za strukturnu pomoć Europske unije i nacionalno sufinanciranje osigurana je u skladu s važećim Uputama za izradu državnog proračuna Republike Hrvatske (koje izdaje Državna riznica Ministarstva financija) za odnosno razdoblje, i sačinjava dio sveukupne procedure vezane uz izradu državnog proračuna. U pravilu, sredstva strukturne pomoći Europske unije namijenjena dodjeli određenom gospodarskom sektoru bit će uključena u godišnji proračun relevantnog korisnika proračuna - Posredničkog tijela razine 1 (obično je to resorno ministarstvo), nadležnog za koordinaciju državne politike u tom području, i to tako da će ta sredstva biti obuhvaćena raspodjelom proračunskih sredstava.

Europska Komisija će prenijeti sredstva strukturne pomoći Europske unije na zasebni bankovni račun otvoren posebno za svako sredstvo u Hrvatskoj narodnoj banci, kojim će upravljati Državna riznica Ministarstva financija. Ova sredstva će se prenijeti na jedinstveni račun riznice pri Hrvatskoj narodnoj banci. Sredstva će se doznačivati korisnicima putem državnog financijsko-informacijskog sustava (DFIS). Taj je sustav dizajniran da procesira sve transakcije koje se odnose na sve faze proračunskog ciklusa. Svi proračunski korisnici povezani su u jedinstveni financijsko - informacijski sustav - DFIS

preko kojeg Državna riznica može obavljati transakcije. Za prioritetnu os 2 i 3, korisnici će podnijeti zahtjeve za plaćanjem Posredničkom tijelu razine 2, koje će provjeriti prihvatljivost iskazanih izdataka korisnika koji su određeni za financiranje iz sredstava strukturne pomoći Europske unije, prema proceduri propisanoj jedinstvenim pravilima koje je donijelo Koordinacijsko tijelo (MRRFEU) i prema relevantnim uputama Upravljačkog tijela. U prioritetnoj osi 1, korisnici izravno podnose zahtjeve za plaćanjem Upravljačkom tijelu.

Nakon utvrđivanja da su iznosi navedeni u zahtjevima za plaćanjem prihvatljivi za financiranje iz sredstava strukturne pomoći Europske unije, korisnik proračuna - Posredničko tijelo će pripremiti zahtjeve za isplatu (ZI) iznosa Državnoj riznici, koja će biti izvršena kroz DFIS. Nakon pripreme zahtjeva za isplatu putem DFIS-a, postupak provjere i odobrenja zahtjeva će se odvijati sukladno općem postupku isplate sredstava državnog proračuna. Nakon zaprimanja ispravnog zahtjeva za isplatu za određenu stavku državnog proračuna, u sklopu koje su predviđeni izdaci za sredstva strukturne pomoći Europske unije, Državna riznica Ministarstva financija će prenijeti iznos sredstava strukturne pomoći Europske unije naveden u zahtjevu s jedinstvenog računa riznice izravno korisniku.

Stoga, transparentnost ciklusa kretanja sredstava iz fondova Europske unije do korisnika bit će osigurana sljedećim ključnim mjerama:

- Nakon uključivanja sredstava strukturne pomoći Europske unije u državni proračun, njihovo će isplaćivanje biti podvrgnuto općim mjerama kontrole isplate sredstava iz državnog proračuna;
- sredstva iz fondova Europske unije će pomoću DFIS-a biti prenesena izravno korisnicima, što će poboljšati provedbu načela revizijskog traga te omogućiti primjenu načela utvrđenog u Uredbi, prema kojem sredstva iz fondova Europske unije moraju doći do korisnika što je prije moguće i na najučinkovitiji način;
- sustav će osigurati da se, u svim slučajevima, sredstva iz fondova Europske unije prenose na korisnike tek nakon provjere i potvrde iznosa prihvatljivih za financiranje iz fondova strukturne pomoći Europske unije putem procedure koju je utvrdilo Koordinacijsko tijelo (MRRFEU) i prema uputama Upravljačkog tijela.

DFIS će također osigurati da sve nastale kamate na sredstva strukturne pomoći Europske unije koja su unaprijed prenijeta u Hrvatsku budu namijenjene za provedbu ovog operativnog programa kao javnog nacionalnog sufinanciranja.

Dijagram financijskih tijekova nalazi se u Prilogu 8.

4.6 Informiranje i vidljivost

Informiranje i promidžba vezani uz OPP bit će uključeni u Komunikacijski plan (KP), pripremljen u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 1828/2006, i usmjereni na:

- osvještavanje javnosti o kohezijskoj politici Europske unije i mogućnostima koje Hrvatskoj pružaju strukturni i kohezijski fond;

- isticanje uloge Europske unije u sufinanciranju aktivnosti OPP-a, podupiranju gospodarske konkurentnosti i poticanju gospodarskog razvoja Hrvatske te smanjivanju nerazmjernog razvoja regija;
- osvještavanje javnosti o OPP-u i njegovim ciljevima, prioritetnim osima i mehanizmima;
- obavještavanje potencijalnih korisnika o uvjetima prihvatljivosti za financiranje u sklopu OPP-a, postupcima provjere zahtjeva za financiranje i predviđenom vremenskom okviru za te provjere, kriterijima za odabir aktivnosti za financiranje i kontaktima na državnoj, regionalnoj ili lokalnoj razini koji mogu pružiti informacije o OPP-u;
- širenje informacija o odobrenim i financiranim projektima te o postignutim rezultatima i najboljoj praksi;
- osiguravanje pristupa informacijama svim ciljnim skupinama;
- osiguravanje maksimalne razumljivosti informacija namijenjenih javnosti o raspodjeli i upravljanju sredstvima.

Identificirane su sljedeće ciljne skupine za informativne i komunikacijske aktivnosti vezane uz OPP:

a) šira javnost;

b) (potencijalni) korisnici;

c) tvorci javnoga mišljenja i mediji, posebice: vodeće gospodarske i financijske novine te televizijske i radijske postaje; glavni lokalni mediji;

d) "partneri za komunikaciju", tj., sva tijela koja mogu pomoći Upravljačkom tijelu u što obuhvatnijem širenju informacija.

Korisnici će biti obaviješteni o svojim odgovornostima, kao što su: informiranje javnosti o pomoći iz strukturnih i kohezijskog fonda, isticanje reklamnih panoa i trajno postavljenih informativnih ploča sa simbolom Europske unije navedenih u članku 8. Uredbe Komisije (EZ) br. 1828/2006, sukladno tehničkim karakteristikama mjera informiranja i promidžbe navedenim u čl. 9. Uredbe Komisije (EZ) br. 1828/2006.

Korisnici će također biti obaviješteni da su njihovi projekti dio prioritetne osi operativnog programa sufinanciranog iz Europskog fonda za regionalni razvoj te da će njihova imena, nazivi aktivnosti i iznosi sredstava javnog financiranja dodijeljenih za aktivnosti biti objavljeni.

Zadaci Odbora za praćenje OPP-a s obzirom na pitanja informiranja i promidžbe uključuju usvajanje komunikacijskog plana i praćenje njegove provedbe. Mjere komunikacije i promidžbe bit će podvrgnute evaluaciji koju će vršiti Upravljačko tijelo i Odbor za praćenje OPP-a.

Koordinacijsko tijelo će osigurati koordinaciju komunikacijskih aktivnosti između ustanova uključenih u informiranje i promidžbu, za sve OP-ove u sklopu sustava strukturnih instrumenata.

Upravljačko tijelo osigurava sukladnost zahtjevima propisanim u članku 69. Uredbe 1083/2006 o strukturnim fondovima i provodi mjere informiranja i vidljivosti definirane u komunikacijskom planu kojeg izrađuje Koordinacijsko tijelo.

Upravljačko tijelo i Posredničko tijelo razine 2 zajednički provode mjere informiranja i vidljivosti definirane u komunikacijskom planu kojeg izrađuje Koordinacijsko tijelo, pri čemu se posebna pozornost posvećuje mjerama namijenjenim korisnicima.

Aktivnosti predviđene u sklopu Komunikacijskog akcijskog plana definirane su u prioritetnoj osi OP-a Tehnička pomoć.

4.7 Integrirani informatički sustav za upravljanje strukturnim fondovima i Kohezijskim fondom (SF MIS)

U prikupljanju, sažimanju i predstavljanju podataka Europskog fonda za regionalni razvoj, Europskog socijalnog fonda i Kohezijskog fonda, Hrvatska koristi jedinstveni integrirani informatički sustav za upravljanje strukturnim fondovima i Kohezijskim fondom. Područje primjene upravljačkog informacijskog sustava je dvostruko, odnosno, on služi za upravljanje operativnim programima i projektima te kao mehanizam financijske kontrole koji omogućava nesmetanu obradu plaćanja.

Upravljački informacijski sustav omogućava prikupljanje i osiguravanje svih podataka potrebnih za financijsko upravljanje, praćenje, nadzor, reviziju i evaluaciju, kako je propisano općim i provedbenim uredbama.

Upravljački informacijski sustav pruža mogućnost praćenja operativnih i financijskih podataka o:

- provedbi zasebnih projekata, financiranih iz strukturnih i kohezijskih fondova;
- napretku provedbe pojedinih operativnih programa;
- općem napretku primjene pomoći u sklopu cilja "Konvergencija";
- provjerama rezultata, otkrivenim nepravilnostima i revizijama.

SF MIS olakšava obavljanje sljedećih djelatnosti:

1. Upravljanje: unošenje podataka o financijskim planovima i pokazateljima operativnih programa u računalni sustav, prognoziranje i praćenje financijskih planova i pokazatelja, nadziranje ispunjavanja obveza, provedbe planova plaćanja te primjene pravila N+2/N+3.

2. Administracija: prijava projekata, administracija ugovora, izrada prognoza vezanih uz provedbu projekata i njeno praćenje, evidentiranje rezultata provjera, kontrola prihvatljivosti izdataka i plaćanja. Ova djelatnost također uključuje raspolaganje prikupljenim podacima u svrhu jednostavnog prepoznavanja problema u provedbi projekata i plaćanju.

3. Osiguravanje transparentnosti: pružanje informacija o napretku projekata, razrada sažetaka za izvješća, pružanje informacija o izdacima, prikupljanje podataka potrebnih za obavljanje kontrole, revizije i evaluacije, podnošenje izvješća Komisiji putem elektroničkih medija (u svrhu revizije, prema zahtjevima Uredbe (EZ) br. 1083/2006).

Sustav omogućava višekorisničko grupno okruženje s jasno određenim ulogama i zadacima.

Upravljačko informacijskim sustavom centralizirano upravlja Koordinacijsko tijelo (MRRFEU), a razvijen je u suradnji s drugim ustanovama; Upravljačkim tijelima, nadležnim ministarstvima (Posredničko tijelo razine 1), agencijama (Posredničko tijelo razine 2),

Tijelom za ovjeravanje i Tijelom za reviziju. Putem sustava se izdaju brojna standardna i prilagođena izvješća u skladu sa zahtjevima različitih grupa podataka, na ad hoc i/ili redovnoj osnovi. Planirano je da unos podataka započne u srpnju 2013.

Ovaj sustav osigurava prijenos podataka između Upravljačkog tijela i Europske komisije (kako je propisano u članku 60. točki (c) Uredbe (EZ) br. 1083/2006).

POGLAVLJE 5: FINANCIJSKE TABLICE

5.1 Godišnje obveze

Referentni broj operativnog programa (CCI): 2007HR161PO002

Godina i iznos sredstava za program, iskazano u EUR:

	EFRR
2007.	**17.000.250,00**
2008.	**8.693.425,00**
2009.	**18.500.250,00**
2010.	**21.300.000,00**
2011.	**21.900.000,00**
2012.	**19.000.000,00**
2013.	**130. 589.380,00**
Ukupno	**236.983.305,00**

5.2 Ukupna predviđena sredstva

Donja tablica prikazuje financijski plan OPP-a u kojem je naveden, za cijelo programsko razdoblje, iznos ukupnih predviđenih sredstava iz svakog fonda u operativnom programu, nacionalni udio u financiranju i stopa povrata sredstava po prioritetnoj osi.

	Financiranje iz fondova Zajednice	Nacionalni udio u financiranju	Indikativna raščlamba nacionalnog udjela u financiranju		Ukupni iznos financiranja	Stopa sufinanciranja	Za informaciju	
					(e) = (a)+(b)			
	(a)	(b)=(c)+(d)	Nacionalni javni udio	Nacionalni privatni udio	(e)=(a)+(b)	(f)= (a)/(e)	Doprinosi EIB-a	Ostali izvori financiranja
			(c)	(d)				
Prioritetna os 1: Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekata u sektoru prometa Fond: EFRR	**109.994.970,00**	**19.410.878,00**	**19.410.878,00**	**-**	**129.405.848,00**	**85%**	**-**	**-**
Prioritetna os 2: Unapređenje sustava unutarnje plovidbe u Hrvatskoj Fond: EFRR	**3.206.198,00**	**565.800,00**	**565.800,00**	**-**	**3.771.998,00**	**85%**	**-**	**-**
Prioritetna os 3: Tehnička pomoć Fond: EFRR	**7.886.327,00**	**1.391.705,00**	**1.391.705,00**	**-**	**9.278.032,00**	**85%**	**-**	**-**
Prioritetna os 4: Razvoj cesta i zračne luke Fond: EFRR	**115.895.810,00**	**20.452.202,00**	**20.452.202,00**	**-**	**136.348.012,00**	**85%**		
UKUPNO	**236.983.305,00**	**41.820.585,00**	**41.820.585,00**	**-**	**278.803.890,00**	**-**	**-**	**-**

Projekti koji ostvaruju prihod

Potrebno je napomenuti da se u financijskoj tablici OPP-a navodi procijenjeni maksimalni doprinos Zajednice i nacionalnog sufinanciranja na razini prioritetne osi, no i ne na razini projekta. Treba imati na umu da će na stvarnu stopu financiranja na razini projekta utjecati broj projekata koji će se provoditi, kao i ograničenja koja proizlaze iz propisa o državnoj potpori (Vidi Prilog 7: Upute o državnim potporama za OPP 2007.-2013.) ili iz pravila o projektima koji ostvaruju prihod. Ovi čimbenici su bili uzeti u obzir prilikom pripreme financijskog plana.

Veliki projekti

Projekti čija globalna vrijednost premašuje 50 milijuna eura definirani su kao veliki projekti. Oni su podložni evaluaciji a potom i odluci o financiranju koju donosi Komisija. Odluka Komisije će definirati fizički objekt na koji se odnosi iznos stope sufinanciranja za prioritetnu os i godišnji plan za rashode prema obračunskom načelu za EFRR ili kohezijski fond. Indikativni popis velikih projekata nalazi se u Prilogu 5.

Posebna pozornost će se posvetiti analizi troškova i koristi. U dogovoru s Komisijom, pri ocjenjivanju projekata u sektoru prometa koristiti će se standardne vrijednosti koje se primjenjuju na infrastrukturne projekte.

Tijekom provedbe OPP-a, s velikim projektima mogu biti povezani potencijalni gospodarski, financijski, tehnički i/ili društveni rizici. Na razini projekta, upravljanje rizicima će omogućeno putem analize troškova i koristi.

5.3 Indikativna raščlamba kategorizacije izdataka i ispunjavanje Lisabonskih zahtjeva u vezi izdvajanja sredstava

OPP sadrži indikativnu analizu raspodjele sredstava po kategorijama u skladu s odredbama članka 37, stavka 1. točke (d) Uredbe Vijeća br. 1083/2006 i u skladu s Uredbom Komisije br. 1828/2006. Kategorizacija predstavlja ex-ante procjenu korištenja fondova u okviru OPP-a; kategorije koje se razmatraju su kodovi prema dimenzijama (prioritetni predmet, oblik financiranja i vrsta područja), kako su navedeni u Prilogu II Uredbe Komisije br. 1828/2006. Tablica s indikativnom raspodjelom sredstava po kategorijama intervencije dana je u Prilogu 6.

PRILOZI

Prilog 1: Sastav Radne skupine za izradu nacrta OPP

Prilog 2: Dodatni statistički podaci korištenjem standardnih pokazatelja

Prilog 3: Izvješće o *ex ante* procjeni

Prilog 4: Izvješće o strateškoj procjeni utjecaja na okoliš

Prilog 5: Indikativni popis velikih projekat

Prilog 6: Indikativna raščlamba izdataka prema kategoriji intervencije

Prilog 7: Upute o državnim potporama za OPP 2007. - 2013.

Prilog 8: Financijski tokovi

Prilog 1: Sastav Radne skupine za izradu nacrta OPP[6]

- Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (MPPI)
    - MPPI- Uprava za strateške infrastrukturne objekte (buduće upravljačko tijelo)
    - MPPI– Uprava za željeznice
    - MPPI– Uprava za unutarnju plovidbu
    - MPPI– Uprava za civilno zrakoplovstvo
    - MPPI– Uprava za sigurnost plovidbe, zaštitu mora i unutarnjih voda
    - MPPI- Uprava za pomorsku politiku
    - MPPI– Uprava za otočni i priobalni razvoj
- Hrvatske ceste d.o.o.
- Ministarstvo regionalnog razvoja, šumarstva i vodnog gospodarstva
- Agencija za regionalni razvoj
- Ministarstvo financija – Nacionalni fond
- Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva
- Središnji državni ured za razvojnu strategiju i koordinaciju fondova EU-a (CODEF)

[6] Nazivi ministarstava (uprava) i agencija u trenutku sastavljanja skupine za izradu nacrta OPP

Prilog 2: Dodatni statistički podaci korištenjem standardnih pokazatelja

Tablica 1 Promet robe

	Željeznički promet	Cestovni promet*	Cjevovodni promet	Pomorski i obalni promet [1]	Promet unutarnjim plovnim putovima	Zračni promet
	Prevezena roba 1,000 tona		Prevezeni nafta i plin, 1,000 tona	Prevezena roba 1,000 tona		
2000	10 059	4 872	6 775	32 483	1 045	6,10
2001	10 807	40 801	7 969	32 051	1 123	9,07
2002	10 654	45 957	8 839	30 647	739	9,02
2003	11 723	52 147	9 070	34 223	706	10,18
2004	12 234	55 323	9 879	31 226	897	11,15
2005	14 333	58 886	9 396	29 975	430**	18,16
2006	15 395	63 840	8 644	31 423	400	13,20
2007	15 764	66 814	9 688	32 420	384	15,12
2008	14 851	110 812***	8 765	30 768	268	14,26
2009	14 851	92 847	8 756	30 768	267	13,03
2010	12 203	74 967	8 936	31 948	515	3,00
2011	11 794	74 645	7 772	30 348	502	3,00

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske

[1]- Podaci uključuju brodove s domaćim i stranim zastavama
Napomena: *Od 2001. godine, javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe bio je uključen u cestovni prijevoz robe. **Prekid vremenskog niza. ***Prekid vremenskog niza – od 01. siječnja 2008. istraživanje je korigirano, tako da su podaci u potpunosti usklađeni sa zakonodavstvom EU-a i stoga nisu usporedivi s prethodnim godinama.

Napomena: Iznosi vezani uz promet unutarnjim plovnim putovima ne uključuju provozni prijevoz koji je značajan. U ovom trenutku, nemoguće je mjeriti provozni prijevoz na unutarnjim plovnim putovima. U najskorijoj budućnosti, to bi trebalo biti moguće s provedbom riječnog informacijskog sustava (RIS) koji se provodi.

Tablica 2 Promet robe u lukama unutarnjih plovnih putova (u tonama)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Osijek	184 000	197 000	256 414	355 856	478 000	464 105	466 420	380 000
Sisak	210 000	205 000	201 000	198 000	174 000	162 000	180 000	138 000
Slavonski Brod	210 000	205 000	201 000	198 000	174 000	162 000	180 000	138 000
Vukovar	75 000	110 000	153 245	301 304	803 000	925 530	875 124	451 630
UKUPNO (tona)	679 000	717 000	811 659	1 053 160	1 629 000	1713,635	1 701 544	1 107 630

Izvor: Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Sektor unutarnje plovidbe

Tablica 3 Željeznice: glavni pokazatelji, 2010.

	Željeznice	od toga: elektrificirane		Stanovništvo		Površina	
	km	Km	%	Milijuni	km/100,000 stanovnika	1.000 km²	km/1,000 km²
EU27	**212 345**	**110 954**	**52.3**	**500 556**	**42**	**4324,8**	**49**
EU15	**151 391**	**84 755**	**56.0**	**397 397**	**38**	**3236,9**	**47**
EU12	**60 954**	**26 199**	**43.0**	**103 159**	**59**	**1087,9**	**56**
BE	3 582	3 064	85.5	10 952	**33**	30,5	**117**
BG	4 097	1 785	43.6	7 505	**55**	111,0	**37**
CZ	9 468	3 210	33.9	10 533	**90**	78,9	**120**
DK	2 646	621	23.5	5 561	**48**	43,1	**61**
DE	33 707	19 819	58.8	81 752	**41**	357,1	**94**
EE	787	132	16.8	1 340	**61**	45,2	**17**
IE	1 919	52	2.7	4 481	**44**	70,3	**27**
EL	2 552	368	14.4	11 310	**23**	132,0	**19**
ES	15 837	9 439	59.6	46 153	**34**	506,0	**31**
FR	29 841	15 635	52.4	63 128	**47**	544,0	**55**
IT	17 022	12 028	70.7	60 626	**28**	301,3	**56**
CY	-	-	-	0 804		9,3	
LV	1 897	257	13.5	2 230	**86**	64,6	**29**
LT	1 767	122	6.9	3 245	**55**	65,3	**27**
LU	275	262	95.3	0 512	**55**	2,6	**106**
HU	7 609	2 727	35.8	9 986	**77**	93,0	**82**
MT	-	-	-	0 418		0,3	
NL	2 886	2 195	76.1	16 656	**17**	41,5	**70**
AT	5 039	3 427	68.0	8 404	**60**	83,9	**60**
PL	19 702	11 854	60.2	38 200	**52**	312,7	**63**
PT	2 842	1 487	52.3	10 637	**27**	92,1	**31**
RO	10 777	4 031	37.4	21 414	**50**	238,4	**45**
SI	1 228	503	41.0	2 050	**61**	20,3	**60**
SK	3 622	1 578	43.6	5 435	**67**	49,0	**74**
FI	5 919	3 073	51.9	5 375	**112**	338,4	**17**
SE	11 149	7 965	71.4	9 416	**119**	450,3	**25**
UK	16 175	5 320	32.9	62 436	**26**	243,8	**66**
HR	2 722	984	36.1	4 412	**62**	56,6	**48**
MK	699	234	33.5	2 057	**35**	25,7	**27**
TR	9 594	2 791	29.1	73 723	**13**	785,3	**12**
IS	-	-	-	0 318		103,0	
NO	4 199	2 765	65.8	4 920	**86**	323,8	**13**
CH	3 597	3 573	99.3	7 867	**46**	41,3	**87**

Izvor: Europska komisija, Statistička džepna knjiga, 2012.

Tablica 4 Ulaganja u modernizaciju željeznice i održavanje infrastrukture, 2002.-2011., u milijunima eura

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Modernizacija postojećih željezničkih pruga i izgradnja novih željezničkih pruga	38,01	111,20	135,34	97,78	125,35	95,36	127,90	101,54	85,58	84,37
Održavanje željezničkih pruga (stalno i investicijsko održavanje)	23,32	30,09	34,87	22,62	22,37	18,53	20,18	15,35	12,99	13,58
UKUPNO	**61,33**	**141,29**	**170,21**	**120,40**	**147,72**	**113,89**	**148,08**	**116,89**	**98,56**	**97,94**

Izvor: Nacionalni program željezničke infrastrukture za razdoblje 2008. do 2012. godine

Tablica 5 **Emisije stakleničkih plinova zbog prometa, 1990.-2008., u milijunima tona ekvivalenta CO^2**

	1990	2008	% of change 1990-2008
EU27	**953,8**	**1,271,4**	**33**
BE	36,9	61,1	**66**
BG	12,8	9,3	**-27**
CZ	8,1	19,9	**146**
DK	15,6	19,8	**27**
DE	184,2	189,0	**3**
EE	3,2	3,2	**0**
IE	6,3	17,3	**175**
EL	25,4	35,2	**39**
ES	72,5	142,2	**96**
FR	135,5	156,5	**16**
IT	111,5	142,4	**28**
CY	1,7	3,6	**112**
LV	4,8	4,6	**- 4**
LT	6,5	5,7	**-12**
LU	3,1	8,0	**83**
HU	8,7	13,7	**57**
MT	0,3	3,5	**1066**
NL	65,5	96,2	**47**
AT	14,9	24,8	**66**
PL	27,3	45,1	**65**
PT	13,0	23,9	**84**
RO	8,7	15,8	**82**
SI	2,8	6,5	**132**
SK	5,2	6,9	**33**
FI	15,7	16,8	**7**
SE	22,6	30,2	**34**
UK	141,0	170,4	**21**
HR	4,5	6,6	**47**
MK			
TR	26,3	50,2	**91**
IS	0,9	1,6	**78**
NO	13,4	18,6	**39**
CH	17,7	20,9	**18**

Izvor: Europska komisija, Statistička džepna knjiga za 2011.

Prilog 3: Izvješće o *ex-ante* evaluaciji

Potpuno konačno izvješće bit će umetnuto u tekst konačnog prijedloga OP-a kako bi se olakšalo postupanje s dokumentom u ovoj fazi. Izvješće će se, u ovom trenutku, slati u elektronskom obliku kao zasebni dokument, a ovaj tekst sadrži sažetak zaključaka i preporuka.

Prilog 4: Izvješće o strateškoj procjeni utjecaja na okoliš

Izvješće o strateškoj procjeni utjecaja na okoliš iz 2013. godine i Izvješće o strateškoj procjeni utjecaja na okoliš iz 2015. godine bit će umetnuto u tekst konačnog prijedloga OP-a.

Prilog 5: Indikativni popis velikih projekata

	Major Projects		
	Naziv projekta	**Ukupna vrijednost projekta**	**Prihvatljivi dio**
1.	Sustav signalno-sigurnosnih uređaja na zagrebačkom Glavnom kolodvoru*	11.644.760,00	
2.	Obnova i rekonstrukcija pruge na dionici Okučani - Novska*	35.853.299,98	
3.	Rekonstrukcija i izgradnja drugog kolosijeka na dionici željezničke pruge Dugo Selo-Križevci	247.828.579,00	198.032.853,00
4.	Rekonstrukcija i elektrifikacija željezničke pruge na dionici Zaprešić-Zabok	82.299.465,00	80.605.068,00
5.	Razvoj zračne luke Dubrovnik	239.534.948,00	229.260.948,00

*Ova dva projekta, kada su bila podnesena EK-u, tretirana su kao veliki projekti prema Uredbi IPA-e (granica za velike projekte bila je 10 mil. eura)

Prilog 6: Indikativna podjela izdataka prema kategoriji intervencije

OZNAKE DIMENZIJE PRIORITETNIH TEMA

Oznaka	*Prioritetna tema*	Doprinos EU-a (EUR)
	Prijevoz	
16	Željeznice	**7.705.279,00**
17	Željeznice (TEN-T)	**90.960.599,00**
21	Autoceste (TEN-T)	**2.015.644,00**
22	Državne ceste	**77.496.762,00**
23	Regionalne / lokalne ceste	**109.578,00**
25	Gradski promet	**4.418.631,00**
29	Zračne luke	**41.055.070,00**
30	Luke	**2.129.217,00**
32	Unutarnji plovni putovi (TEN-T)	**3.206.198,00**
	Tehnička pomoć	
85	Priprema, provedba, nadzor i pregled	**5.931.262,00**
86	Evaluacija i studije; informacije i komunikacija	**1.955.065,00**

OZNAKE DIMENZIJE NAČINA FINANCIRANJA

Oznaka	*Način financiranja*	Doprinos EU-a (EUR)
01	Nepovratna pomoć	**236.983.305,00**

OZNAKE TERITORIJALNE DIMENZIJE

Oznaka	*Vrsta teritorija*	Doprinos EU-a (EUR)
00	*Neprimjenjivo*	**236.983.305,00**

Prilog 7: Upute o državnim potporama za OPP 2007.-2013.

Modernizacija ili ulaganja u infrastrukturu javnog željezničkog i prometa unutarnjim plovnim putovima kako su predviđeni ovim operativnim programom uglavnom ne uključuju državne potpore. Međutim, kada se javna sredstva ulažu u aktivnosti koje narušavaju tržišno natjecanje, državna potpora je prisutna. Također, projekti koji stvaraju prihode, tj. operacije koje uključuju ulaganja u infrastrukturu čije korištenje izravno plaćaju korisnici, čine državnu potporu. Ako se pružena infrastruktura nudi otvoreno na jednakim i nediskriminirajućim temeljima (primjerice u natječajnom postupku ili licenciranjem) svim subjektima koji vrše gospodarske aktivnosti, državne potpore nisu uključene.

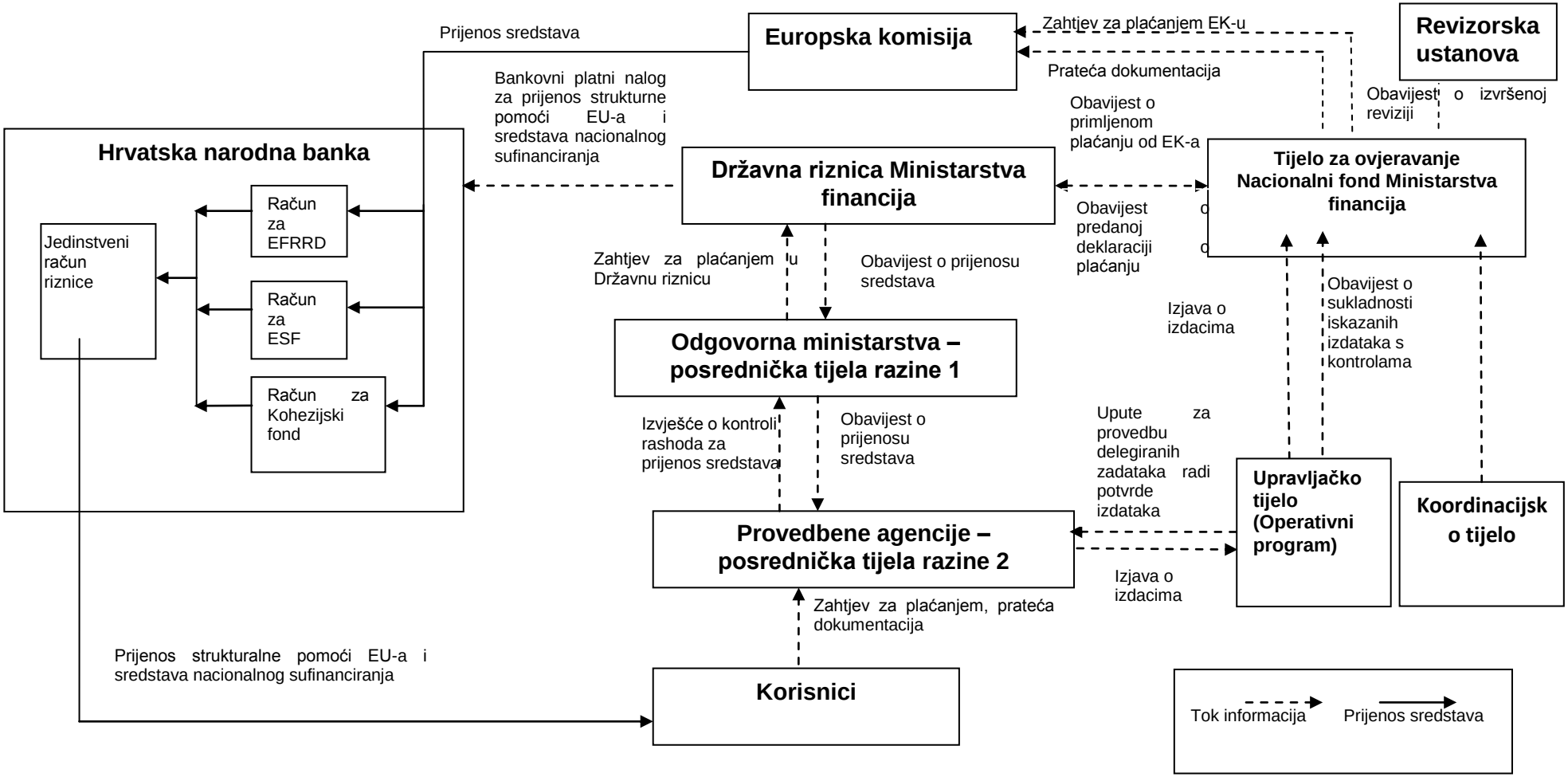
Željezničke pruge i poboljšanje sigurnosti predviđeni OPP-om spadaju u rashode države u okviru njene odgovornosti za planiranje i razvijanje prometnog sustava u interesu šire javnosti (obveza pružanja javne usluge) i kao takvi ne predstavljaju državnu potporu.

Isto vrijedi za aktivnosti unutarnjih plovnih putova poput unaprjeđenja plovnosti, sigurnosti, kontrole prometa i slično. Što se tiče luka unutarnje plovidbe, svaki slučaj potrebno je sagledati zasebno. Aktivnosti vezane uz pristup i održavanje, veze s javnim kopnenim prometnim pravcima unutar područja luka i s vanjskim/nacionalnim mrežama i infrastrukturom komunalija ta mjesta terminala smatraju se državnom potporom.

Pravna osnova za dodjelu potpora je čl. 107.3 i 93. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (TFEU). Sva javna potpora temeljem ovoga Ugovora mora biti u skladu s proceduralnim i materijalnim pravilima o državnim potporama koja vrijede u trenutku kada se javna potpora odobrava. Odgovornost Upravljačkih tijela je da osiguraju da su ti uvjeti ispunjeni.[7]

Prema Državnoj potpori br. SA.38168 (2014/N), ex. SA.37108 (PN/2013) – Hrvatska, Razvoj zračne luke Dubrovnik, Komisija smatrada se stjecanje zemljišta, modernizacija infrastrukture i ostale mjere prijavljene od hrvatskih vlasti mogu finacirati kroz javno finaciranje u iznosu 145 mil.€, što predstavlja kompatibilnu potporu s unutarnjim tržištem na osnovi članka 107. stavak 3 podstavak c Ugovora o funkcioniranju Europske unije i da neće podizati prigovor protiv toga.

Također, potrebno je posavjetovati se sa Smjernicama COCOF – provjera sukladnosti s pravilima o državnim potporama u infrastrukturnim slučajevima (COCOF_12-0059.-01) i Analitičkom tablicom za infrastrukturu (Ref. Ares (2012)989320 - 22/08/2012*)*.

[7] Priručnik: Zakonodavstvo Zajednice o državnim potporama, Opća uprava za tržišno natjecanje, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/studies_reports/studies_reports.cfm

Prilog 8: Financijski tokovi