

Snježana Krznarić, mag. ing. aedif.

EU-ovi FONDOVI – INSTRUMENT ZA POVEZIVANJE EUROPE (CEF) – INFRASTRUKTURNI PROJEKTI HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

1. Općenito

Europska unija jest regionalna organizacija europskih država kroz koju njezine članice ostvaruju zajedničke ciljeve kao što su uravnotežen gospodarski i društveni razvoj, visoka razina zaposlenosti te zaštita prava i interesa građana.

Osim za uspostavu i regulaciju unutarnjeg tržišta nadograđenog monetarnom unijom s eurom kao zajedničkom valutom, Europska unija nadležna je i za brojne druge politike, uključujući gospodarstvo, kulturu, obrazovanje i zaštitu zdravlja. Uz to danas države članice u institucionalnome okviru Europske unije surađuju i u područjima koja se smatraju važnim dijelom nacionalnog suvereniteta kao što su vanjska politika, unutarnji poslovi i pitanja pravosuđa.

Europski fondovi jesu financijski instrumenti za provedbu pojedine javne politike Europske unije u zemljama članicama kako bi se provodili strateški ciljevi Europske unije. Javne politike Europske unije, država članica i država kandidatkinja temelj su za određivanje ciljeva čije će se provedba poticati financiranjem kroz EU-ove fondove. EU-ovi fondovi su novac europskih građana koji se, u skladu s određenim pravilima i procedurama, dodjeljuje raznim korisnicima za provedbu projekata koji trebaju pridonijeti postizanju ključnih javnih politika EU-a. Europska komisija dodjeljuje novac u obliku bespovratnih sredstava, zajmova i jamstava u cilju provedbe projekata ili aktivnosti u odnosu na politike Europske unije.

Republici Hrvatskoj, kao državi članici, na raspolaganju su razni fondovi i programi Europske unije koji financijski podupiru provedbu zajedničkih politika zajednice. Programi Unije jesu integrirani niz aktivnosti koje usvaja Europska unija u cilju promicanja suradnje između država članica u različitim područjima povezanima sa zajedničkim politikama EU-a. Europski fondovi zamišljeni su kao financijski instrumenti koji podupiru provedbu pojedine politike Europske unije u zemljama članicama, a jedna od važnijih jest kohezijska politika. Osnovna svrha kohezijske politike jest smanjiti znatne

gospodarske, socijalne i teritorijalne razlike koje postoje između regija Europske unije, ali i jačati globalnu konkurentnost europskoga gospodarstva. EU-ovi fondovi za svaki natječaj imaju definirane posebne uvjete te se oni razlikuju od natječaja do natječaja. Isto tako definirano je tko može biti prijavitelj.

Sredstva EU-a jesu javna sredstva poreznih obveznika EU-a pa prema tome sporazumi/ugovori o dodjeli bespovratnih sredstava, koji se sklapaju u skladu s objavljenim pravilima i procedurama, imaju za namjenu opće dobro. Njihova namjena nikako nije ostvarivanje profita, ali iz tih se sredstava treba pridonijeti postizanju ključnih politika EU-a te se, na primjer, mogu razvijati kapaciteti željezničkoga putničkoga i teretnog prijevoza u cilju njihove veće konkurentnosti na tržištu. Također, sporazumi/ugovori o dodjeli bespovratnih sredstava nekumulativni su (za jedan projekt moguće je dobiti sredstva samo iz jednog izvora bespovratnih sredstava) te transparentni s jednakim tretmanom (ocjenjivanje projekata na temelju unaprijed postavljenih kriterija jednakih za sve prijavitelje na poziv).

Europske javne politike donose se za razdoblje od sedam godina te se nazivaju financijskom perspektivom. Trenutačno se nalazimo u financijskoj perspektivi 2014. – 2020. kojoj je prethodila financijska perspektiva 2007. – 2013., a sljedeća je financijska perspektiva predviđena za razdoblje 2021. – 2027.

Godine 2013. osnovan je novi financijski instrument naziva Instrument za povezivanje Europe. Njegova je namjena ulaganje u infrastrukturne prioritete Europske unije u područjima prometa, energetike i digitalne tehnologije. Osmišljen je u svrhu jačanja i modernizacije trenutačne infrastrukturne mreže na području Europske unije. Također utvrđuje uvjete, načine i postupke pružanja europske financijske potpore za transeuropske mreže kako bi potporu dobili projekti od zajedničkog interesa. S obzirom na to da su sredstva usmjerena na devet glavnih prometnih koridora u Europi, Republici Hrvatskoj otvorile su se mogućnosti provođenja projekata modernizacije i izgradnje željezničke infrastrukture.

Jedan od preuvjeta za korištenje EU-ovih fondova za programsko razdoblje 2014. – 2020. bila je izrada strateškog planskog dokumenta za sve prometne sektore i zato je Vlada Republike Hrvatske na sjednici održanoj 24. kolovoza 2017. donijela Odluku o donošenju Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine i stavila van snage Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine (NN 131/14).

U skladu s metodologijom Europske komisije Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske izrađi-

vala se u tri faze. Prvu fazu činila je izrada Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine, koju je Vlada Republike Hrvatske donijela na sjednici 30. listopada 2014. (NN 131/14). To što je Vlada Republike Hrvatske usvojila Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine omogućilo je uvjetno korištenje sredstava iz Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“. Drugu fazu izrade Strategije činila je izrada Nacionalnog prometnog modela, koja je uspješno završena u lipnju 2016., dok treću fazu izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine čini usklađivanje Nacionalnog prometnog modela i prve faze Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine. Prikazi iz Nacionalnog prometnog modela u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine prikazuju stanje na temelju 2013. kao bazne godine.

Cilj Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske bio je odrediti smjernice (postavljanjem ciljeva i mjera za njihovo ostvarenje) zahvaljujući kojima će željeznički promet biti jednako konkurentan drugim vrstama prometa. Zbog posebne morfologije hrvatskog teritorija, visokog stupnja dovršenosti mreže autocesta te postojanja nekoliko međunarodnih zračnih luka, željeznički prometni sustav teško može konkurirati drugim vrstama prometa kao što su cestovni i zračni. Jednako tako, složene geomorfološke karakteristike obale tehnički otežavaju i čine neisplativim povezivanje Jadrana s unutrašnjošću. Hrvatska željeznička mreža obuhvaća 2604 kilometra pruga i primjetan je dobar omjer kilometara pruga i broja stanovnika zemlje (1556 stanovnika po kilometru), u čemu je Republika Hrvatska u rangu sa zemljama poput Švicarske, a naprednija je od, na primjer, Češke ili Mađarske. (1) Međutim, 90 posto željezničke mreže čine jednokolosiječne pruge, a samo 37 posto ih je elektrificirano. Gotovo 55 posto mreže odnosi se na željezničke linije važne za međunarodni prijevoz. Od ukupno 2604 km na njih samo 5,4 posto postižu se brzine između 141 i 160 km/h, na 17 posto postiže se maksimalna brzina veća od 100 km/h, a na 37,5 posto maksimalna brzina manja od 60 km/h. Niske brzine, problem udaljenosti između stajališta te zastarjela prometna kontrola i signalizacijski sustav imaju izravan utjecaj na prometni kapacitet linija te na konkurentnost željeznice kao prometnog podsustava. Brzinama kakvima se trenutačno prometuje na željezničkoj mreži željeznicom se do Zagreba može stići tijekom jednodnevnoga povratnog putovanja iz samo manjeg dijela zemlje, što ukazuje na to da željeznički promet nije konkurentan drugim vrstama prometa, osobito za takva putovanja. Moguć-

nost rasta opsega prometa na regionalnim i lokalnim linijama jasno je ograničena njihovim kapacitetom. Teretni prijevoz ima jasnu međunarodnu komponentu jer povezuje jadranske luke s kontinentom. Sve luke povezane su željezničkom mrežom koja je u lošem infrastrukturnom stanju. Luka Ploče nije izravno povezana sa željezničkom mrežom Republike Hrvatske, već je s njome povezana preko Bosne i Hercegovine. Željeznički teretni prijevoz uglavnom je tranzitni jer luke na Jadranskome moru služe kao ulazna točka za međunarodni teretni prijevoz prema srednjoeuropskim tržištima. Kako bi se povećao opseg intermodalnoga pomorsko-željezničkog prijevoza, potrebno je razviti mrežu logističkih intermodalnih platformi, s time da te platforme treba izgraditi u lukama i u glavnim potrošačkim središtima. To je potrebno i radi uključivanja ishodišta opskrbnih lanaca u hrvatske luke koje konkuriraju drugim lukama na ovome području. Iako je dobro razvijena mreža autocesta svakako prednost prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, kada se govori o željezničkome sektoru, ona se mora smatrati slabošću zbog dodatne otežane konkurentnosti između tih dviju vrsta prometa. (2)

Na temeljima Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske planiraju se dugoročni razvoj i buduća ulaganja u prometni sektor, koja će odgovarati stvarnim potrebama za novom prometnom infrastrukturom i omogućavati učinkovito i realno planiranje i definiranje prioriteta, u cilju da prometne usluge i infrastruktura budu funkcionalni i raspoloživi za korisnike.

Prilike za željeznički sektor u Hrvatskoj povezane su s mogućim rastom njegova udjela u sveukupnome poslovanju unutarnjeg prijevoza, što se može postići poboljšanjem ili gradnjom infrastrukture, uključujući intermodalne terminale i industrijske kolosijeke, nabavom ili osuvremenjivanjem voznog parka, integracijom s ostalim vrstama prometa i fokusom na korisnike usluga. Prelazak na željeznički promet također će povećati učinak intermodalnog prijevoza koji će rezultirati smanjenjem buke i emisije stakleničkih plinova, racionalnijom potrošnjom energije te povećanjem učinkovitosti. Prema tome, potrebno je povećati napore koji se ulažu u modernizaciju cjelokupne željezničke mreže.

2. Instrument za povezivanje Europe (CEF)

Uredbom (EU) broj 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe, izmjeni Uredbe (EU) br. 913/2010 i stavljanju van snage uredaba (EZ) br. 680/2007 i (EZ) br. 67/2010 osnovan je Instrument za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – u

daljnjem tekstu CEF). Dana 8. srpnja 2016. donesena je Delegirana uredba Komisije (EU) 2016/1649 kao dopuna Uredbe (EU) br. 1316/2013.

Komisija je dodatno propisala specifikacije prioriteta politika za ulaganja koristeći CEF u Delegiranoj uredbi Komisije (EU) 2016/1649 od 8. srpnja 2016. o dopuni Uredbe (EU) br. 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe, a procjene financijske potpore predviđene za svaki prioritet u Priopćenju Komisije br. COM(2013) 940 final (Communication from the Commission – Building the Transport Core Network: Core Network Corridors and Connecting Europe Facility). (3)

S obzirom na to da je CEF financijski instrument osnovan za dodatna ulaganja u izgradnju nove te unaprijeđenje postojeće prometne, energetske i telekomunikacijske infrastrukture, iz kojeg države članice, osim iz postojećih strukturnih i Kohezijskog fonda, mogu financirati projekte na devet koridora osnovne mreže transeuropske prometne mreže (TEN-T), na njega se nadovezuju Uredbe (EU) o prometnim TEN-T koridorima. Među njima jest Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013 o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU te njena izmjena, odnosno Delegirana uredba Komisije (EU) 2016/758 od 4. veljače 2016. o izmjeni Uredbe (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu prilagodbe njezina Priloga III. Transeuropsku prometnu mrežu u velikoj mjeri čini postojeća infrastruktura. Kako bi se u cijelosti ispunili ciljevi nove politike transeuropske prometne mreže, u Uredbi uspostavljaju se jedinstveni zahtjevi koji su većinom vezani uz izgradnju nove prometne infrastrukture te obnovu i nadogradnju postojeće prometne infrastrukture. (4)

Prometna mreža podijeljena je na osnovnu i sveobuhvatnu mrežu, pri čemu je osnovna mreža podskup sveobuhvatne mreže. Sveobuhvatna mreža utvrđena je u poglavlju II. Uredbe (EU) br. 1315/2013. Čini je sva postojeća i planirana prometna infrastruktura koja pokriva cijelu Europu, omogućujući dostupnost i povezanost u svim regijama Unije.

Osnovna mreža uključuje samo one dijelove sveobuhvatne mreže koji su od najveće strateške važnosti za postizanje ciljeva razvoja transeuropske prometne mreže. Ona posebno pomaže u suočavanju s povećanom mobilnošću i osiguravanju visokoga sigurnosnog standarda te doprinosi razvijanju prometnog sustava s niskom razinom emisije ugljikova dioksida.

Odlukom Europske komisije 18. listopada 2013. definirano je devet koridora osnovne prometne mreže EU-a kao okosnica za povezivanje 94 glavne europske

luke i 38 ključnih zračnih luka sa željeznicom i cestama u glavnim gradovima europskih zemalja (luka Rijeka i zračna luka „Franjo Tuđman“ su među njima) te za razvoj 15 tisuća kilometara željezničke infrastrukture kapacitirane za postizanje zadovoljavajućih brzina putničkih i teretnih vlakova kao i 35 graničnih prijelaza. Koridori osnovne mreže trebali bi pomoći u razvijanju infrastrukture osnovne mreže tako da otklanjaju tzv. uska grla, unapređuju prekograničnu povezanost i poboljšavaju djelotvornost i održivost.

Devet koridora jesu Baltičko-jadranski, Sjeverno more – Baltik, Mediteranski, Bliski istok – istočni Mediteran, Skandinavsko-mediteranski, Rajnsko-alpski, Atlantski, Sjeverno more – Mediteran i Rajna – Dunav. Svaki od njih mora uključivati tri vrste prometne infrastrukture, prolaziti kroz tri države članice i dva granična prijelaza. (4)

Unaprjeđivanje osnovne prometne mreže Europska unija planira do 2030., a sveobuhvatne do 2050. u cilju potpune pokrivenosti EU-a i dostupnosti svih regija.

Glavna snaga prometnog sektora u Republici Hrvatskoj za razvoj transeuropske prometne mreže proizlazi iz njezina geostrateškog položaja kao prirodnog pristupa Balkanu te područja prirodnog izlaza Europe prema istoku. Kroz Hrvatsku prolaze dva koridora TEN-T osnovne mreže: Mediteranski koridor i koridor Rajna – Dunav. Prema inicijativi Europske komisije, stabilnom transeuropskom prometnom mrežom želi se uspostaviti učinkovit, siguran, pametan i održiv promet, koji će se dalje razvijati digitalizacijom i koji pridonosi borbi protiv klimatskih promjena.

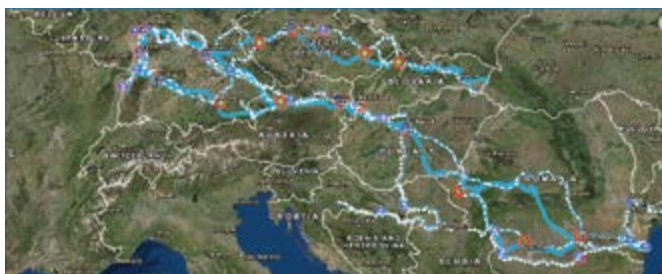
Mediteranski koridor jest koridor koji povezuje pirinejske luke Algeciras, Cartagenu, Valenciju, Tarragonu i Barcelonu preko južne Francuske s vezom prema Marseilleu i Lyonu do sjeverne Italije, Slovenije i preko Hrvatske do Mađarske i ukrajinske granice. Uključuje željeznicu i ceste, zračne luke, željezničko-cestovne terminale, a u sjevernoj Italiji i unutarnje vodne putove rijeke Po. Riječ je o cestovnome i željezničkome koridoru, a njegov je sastavni dio i željeznički pravac Rijeka – Zagreb – Budimpešta, odnosno riječki prometni pravac koji također predstavlja koridor RH2 koji se sastoji od pruga na dionici državna granica – Botovo – Koprivnica – Dugo Selo – Zagreb – Karlovac – Rijeka – Šapjane – državna granica. Glavna je značajka riječkoga prometnog pravca mogućnost intermodalnog pristupa, odnosno povezivanja luke Rijeka željeznicom i dunavskim plovnim kanalom, što je najkraći put od Jadrana do Podunavlja. Nastavak Mediteranskog koridora i njegov sastavni dio također je cestovni i željeznički koridor od Zagreba do Slovenije (dio koridora RH1 koji čini pruga (Dobova) – državna granica – Savski Marof – Zagreb Glavni kolodvor).

Tim koridorom Republika Hrvatska povezana je s Baltičko-jadranskim koridorom koji se pruža od Baltičkog mora kroz Poljsku preko Beča i Bratislave do sjeverne Italije.



Slika 1. Mediteranski koridor (izvor: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>)

Koridor Rajna – Dunav jest koridor koji povezuje Strasbourg i Mannheim dvama paralelnim pravcima u južnoj Njemačkoj, jedan uz Majnu i Dunav, a drugi preko Stuttgarta i Münchena sa skretanjem prema Pragu i Žilinu do slovačko-ukrajinske granice preko Austrije, Slovačke i Mađarske do rumunjskih luka Constanta i Galati. Uključuje željeznicu, ceste, zračne luke, luke, željezničko-cestovne terminale i unutarnje vodne putove Majne, kanal Majna – Dunav, cijeli donji tok Dunava u Kelheimu i rijeku Savu.



Slika 2. Koridor Rajna – Dunav (izvor: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>)

Republika Hrvatska koristi priliku za modernizaciju svih pruga koje su sastavni dio osnovne mreže s težištem na modernizaciji pruga na Mediteranskome koridoru. Prema Odluci o razvrstavanju željezničkih pruga (NN 3/14, NN 72/17), Mediteranski koridor čine glavne koridorske pruge za međunarodni prijevoz, a to su pruge M101 (Dobova) – državna granica – Savski Marof – Zagreb Glavni kolodvor, M201 (Gyekenyes) – državna granica – Botovo – Koprivnica – Dugo Selo, M102 Zagreb Glavni kolodvor – Dugo Selo, M202 Zagreb Glavni kolodvor – Karlovac – Rijeka te M203 Rijeka – Šapjane – državna granica – (Ilirska Bistrica).

Dio osnovne mreže u Republici Hrvatskoj jest željeznički pravac od kolodvora Rijeka koji se preko čvorišta Zagreb dijeli na pravac koji se preko kolodvora Dugo Selo proteže prema kolodvoru Koprivnica i Mađarskoj te na pravac prema kolodvoru Dobova i Republici Sloveniji.

Prometna infrastruktura uključena u sveobuhvatnu mrežu ima prednost u sufinanciranju iz fondova EU-a, međutim nižeg je prioriteta od projekata na osnovnoj mreži i na koridorima osnovne mreže. Mogućnosti sufinanciranja sveobuhvatne mreže odnose se ponajprije na sredstva iz strukturnih fondova.



Slika 3. Osnovna i sveobuhvatna mreža u RH (izvor: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>)

Projekti koji su na osnovnoj mreži prioritet su za sufinanciranje iz EU-ovih fondova, i to ponajprije iz Kohezijskog fonda. Međutim, projekti na koridorima osnovne mreže imaju najveći prioritet za sufinanciranje iz sredstava CEF-a za financijsko razdoblje od 2014. do 2020. godine.

Osnovni ciljevi CEF-a jesu ulaganja u izgradnju nove prometne, energetske i telekomunikacijske infrastrukture te unaprjeđenje postojeće. CEF bi u cijelosti trebao aktivirati sinergije unutar sektora prometa, telekomunikacija i energetike te na taj način omogućiti bolje slobodno kretanje osoba, robe, kapitala i usluga. Posljedično, transeuropske mreže trebale bi biti ekološki održive, poticati veću gospodarsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju te pridonijeti konkurentnijemu socijalnom tržišnom gospodarstvu i borbi protiv klimatskih promjena. Cilj je i omogućiti Uniji da do 2020. postigne ciljano smanjenje emisije stakleničkih plinova za 20 posto, da podigne energetske učinkovitost za 20 posto i da poveća udio obnovljivih izvora energije za 20 posto.

Projekti od zajedničkog interesa u prometnome sektoru utvrđeni su prema Uredbi (EU) br. 1315/2013, u energetske sektoru prema Uredbi (EU) br. 347/2013, a u telekomunikacijske sektoru prema Uredbi (EU) br. 283/2014.

U sklopu CEF-a financijska sredstva dodjeljuju se u obliku bespovratnih sredstava. Za razdoblje od 2014.

do 2020. bespovratna sredstva iz CEF-a iznose 27,4 milijarde eura, od čega du prometnome sektoru namijenjene 22,4 milijarde eura, telekomunikacijskome sektoru 0,3 milijarde eura, a energetske sektoru 4,7 milijardi eura. (4)

Programom CEF-a upravlja Europska komisija (DG MOVE – Directorate-General MOVE – Opća uprava za mobilnost i promet, u daljnjem tekstu DG MOVE) u suradnji s Izvršnom agencijom za inovacije i mreže (u daljnjem tekstu INEA). DG MOVE razvija i provodi politiku EK-a u području prometa te osigurava sredstva za transeuropske mreže u sklopu CEF-a, dok INEA osigurava tehničko i financijsko upravljanje sredstvima CEF-a. INEA jest nasljednik Transeuropske izvršne agencije za prometne mreže (TEN-T EA), koja je bila mjerodavna za tehničko i financijsko upravljanje provedbom programa TEN-T. INEA je uspostavljena na temelju Provedbene odluke Komisije od 23. prosinca 2013. o osnivanju Izvršne agencije za inovacije i mreže te o stavljanju izvan snage Odluke 2007/60/EZ koja je izmijenjena Odlukom 2008/593/EZ (2013/801/EU), a s radom je službeno započela 1. siječnja 2014. godine. Glavni je cilj INEA-e povećati učinkovitost tehničkog i financijskog upravljanja programima koji su u njezinoj nadležnosti. INEA prati projekte tijekom cijelog trajanja, daje povratne informacije i pruža potporu kako bi osigurala dodanu vrijednost za ulaganja Europske unije.

U skladu s člankom 9. i 22. Uredbe (EU) br. 1316/2013 Republika Hrvatska (kao država članica) daje suglasnost za projektne prijedloge, provodi tehnički i financijski nadzor mjera, potvrđuje da su izdaci nastali u sklopu projekata ili njihovih dijelova plaćeni i da je plaćanje izvršeno u skladu s relevantnim pravilima te svake godine obavještava EK o napretku koji je ostvaren tijekom provedbe projekata od zajedničkog interesa i ulaganja u tu svrhu, uključujući iznos potpore koja se koristila za postizanje ciljeva u vezi s klimatskim promjenama.

Tijelo koje je na nacionalnoj razini odgovorno za koordinaciju CEF-a za prometni sektor jest Uprava za EU fondove i strateško planiranje Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. To je definirano Uredbom o unutarnjemu ustrojstvu MMPI-a (NN 27/12, 36/12, 79/13, 65/15, 76/17, 116/17).

U projektima sufinanciranima iz CEF-a HŽ Infrastruktura jest krajnji korisnik te vodi i upravlja cijelim projektom. Kao korisnik HŽ Infrastruktura samostalno potpisuje sporazum o dodjeli bespovratnih sredstava s INEA-om, na koju je ovlasti prenio EK, te prima i raspolaže s odobrenom financijskom potporom. S druge strane HŽ Infrastruktura ima obvezu podnošenja

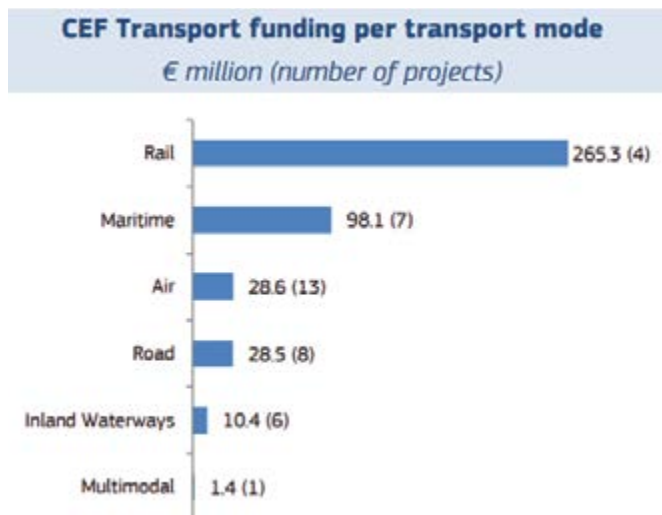
godišnjeg izvješća o provedenim aktivnostima INEA-i (*Action Status Report*) te odgovara za sve svoje aktivnosti. MMPI provodi nadzor nad provođenjem projekata tako da odobrava prijave na najavljene pozive te ovjerava pripremljena godišnja izvješća korisnika.

U prometnome sektoru projekti od zajedničkog interesa usmjereni su na uklanjanje tzv. uskih grla na glavnim koridorima, na podupiranje interoperabilnosti prometnih usluga, osiguranje dostupnosti prometnih infrastrukture, poboljšanje prekograničnih dionica uz povećanje razine sigurnosti te na optimiziranje uključivanja i povezivanja vrsta prijevoza.

3. Infrastrukturni projekti HŽ Infrastrukture d.o.o.

Većinski dio financijske alokacije u razdoblju 2014. – 2020. za prometni sektor u sklopu CEF-a dodijeljen je u obliku bespovratnih sredstava kroz pozive za dostavu projektnih prijedloga. Bespovratna sredstva za prometni sektor dodjeljuju se kroz jednogodišnje ili višegodišnje radne programe. U sklopu godišnjih i višegodišnjih radnih programa objavljuju se opći pozivi koji su namijenjeni svim državama članicama te kohezijski poziv koji je namijenjen državama članicama prema Odluci o odabiru od 18. veljače 2014. o utvrđivanju popisa regija prihvatljivih za financiranje u sklopu Europskog fonda za regionalni razvoj i Europskog socijalnog fonda te država članica prihvatljivih za financiranje u sklopu Kohezijskog fonda za razdoblje od 2014. do 2020. godine. Republika Hrvatska je među prihvatljivim državama članicama za prijavu na kohezijske pozive, a stopa sufinanciranja iznosi do maksimalno 85 posto prihvatljivih troškova. U razdoblju od 2014. do prosinca 2018. objavljena su ukupno 34 poziva, od čega je pet poziva relevantnih za sufinanciranje projekata samo u sektoru željezničkog prometa (četiri su poziva zatvorena, dok su prijave za zadnji poziv otvorene do 24. travnja 2019. godine). Informacije o svim pozivima mogu se vidjeti na službenoj stranici INEA-e.

Republika Hrvatska sudjeluje u 39 odobrenih projekata s 432,4 milijuna eura ukupno odobrenih sredstava u području prometa. Na grafičkome prikazu na slici 3., kojim je prikazana podjela vrijednosti odobrenih sredstava prema vrsti prometa, vidljivo je to da najviše sredstava koristi HŽ Infrastruktura. Sa četiri samostalna projekta HŽ Infrastruktura koristi prihvatljiva sredstva (85 posto) u vrijednosti od 265,3 milijuna eura, a s dva projekta u kojima sudjeluje zajedno s Lučkom upravom Rijeka koristi prihvatljiva sredstva u vrijednosti od 57,1 milijuna eura. (5)



Slika 4. Odobrena CEF-ova sredstva – RH, Sektor prometa
(izvor: https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/eu_investment_in_transport_in_croatia.pdf)

Prvi CEF-ov poziv Promet 2014. objavljen je 11. rujna 2014. s osiguranim sredstvima u vrijednosti od 11,93 milijarde eura, od čega je čak 11,8 milijardi eura osigurano za projekte iz Kohezijske omotnice. Osnovni je cilj poziva unaprjeđenje i razvoj osnovne željezničke mreže TEN-T-a u cilju razvoja koridora do 2030. godine. Drugi CEF-ov poziv Promet objavljen je 5. studenoga 2015. s osiguranim sredstvima u vrijednosti od 7,6 milijardi eura, od čega je čak 6,5 milijardi eura osigurano za Kohezijsku omotnicu. Osnovni je cilj tog poziva također bio unaprjeđenje i razvoj osnovne željezničke mreže TEN-T-a u cilju razvoja koridora do 2030. te razvoj sveobuhvatne mreže koja treba biti uspostavljena najkasnije do 31. prosinca 2050. godine. Sljedeći je poziv bio prvi zajednički poziv naziva CEF Synergy Promet i Energija koji podupire projekte koji zajednički pridonose ciljevima u sektorima prometa i energije kao što su pametne energetske mreže, električna mobilnost, pametni i održivi prometni sustavi te spajanje infrastrukture. Bila su osigurana sredstva u iznosu od 40 milijuna eura. Treći CEF-ov poziv Promet 2016. objavljen je 13. listopada 2016. s osiguranim sredstvima u vrijednosti od 1,9 milijardi eura, od čega se čak 1,8 milijardi eura odnosilo na projekte iz Kohezijske omotnice. Bio je to poziv za nastavak modernizacije osnovnoga koridora u cilju uklanjanja tzv. uskih grla, za provođenje interoperabilnosti svih podsustava te za povezivanje Europe na međudržavnim koridorima sveobuhvatne mreže. Četvrti CEF-ov poziv Promet 2017. bio je objavljen 6. listopada 2017. s osiguranim sredstvima u vrijednosti od 290 milijuna eura za SESAR projekte. Bio je objavljen i poziv Blending za koji su bila osigurana sredstva u iznosu od 1,35 milijardi eura. Poziv SESAR bio je namijenjen za modernizaciju i harmonizaciju zračnog prometa, a poziv Blending bio

je usmjeren na projekte za otklanjanje tzv. uskih grla, jačanje interoperabilnosti željeznice, premošćivanje veza koje nedostaju, poboljšanje prekograničnih dionica kao i za osiguranje dugoročno održivih i učinkovitih sustava, dekarbonizaciju te optimiziranje uključivanja i povezivanja načina prijevoza, osiguranje dostupnosti prometnih infrastruktura. CEF-ov poziv Blending bio je namijenjen za projektne prijedloge koji predviđaju kombinirano financiranje bespovratnim sredstvima i financijskim instrumentima, kreditima EIB-a, kreditima nacionalnih razvojnih banaka ili sredstvima privatnih investitora. Peti CEF-ov poziv Promet 2018. objavljen je 17. svibnja 2018. Sredstva u iznosu od 450 milijuna eura imala su zajedničku namjenu za prometni sektor, energetiku i digitalnu tehnologiju. Zadnji CEF-ov poziv Promet 2019., koji je još uvijek otvoren, objavljen je 5. prosinca 2018., i to u iznosu od 100 milijuna eura namijenjenih razvoju sveobuhvatne mreže i teretnoga željezničkog prijevoza. Pozivi se primaju do 24. travnja 2019. Za razvoj sveobuhvatne mreže u cilju bolje povezanosti i interoperabilnosti željezničkih pruga određeno je 65 milijuna eura, dok je 35 milijuna eura osigurano za razvoj pametnog prijevoza u smislu njegova utjecaja na okoliš, odnosno rješavanja problema koje donose klimatske promjene.

U pozivu za prometni sektor navedeni su ciljevi transeuropske prometne mreže te prioritetne skupine aktivnosti kojima se oni planiraju ostvariti, a koji se namjeravaju sufinancirati. Navedene su vrste aktivnosti prihvatljive za sufinanciranje. Najčešće se sufinanciraju pripreme aktivnosti (izrada dokumentacija) i radovi. Pozivom se određuju vrsta i iznos sufinanciranja projekata za koje će se predati prijava. To znači da su za svaki pojedinačni poziv propisane detaljne upute za prijavitelje u kojima su točno definirani kriteriji koje treba zadovoljiti predloženi projekt, a naveden je i popis dokumentacije koju treba pribaviti za prijavu. Da bi projekt zadovoljio kriterije za dodjelu bespovratnih sredstava, ocjenjuju se projektne prijave, a vrednuju se cilj projekta u odnosu na uvjete poziva, odnosno skupine predloženih aktivnosti, zrelost projekta kojim se dokazuje njegova održivost, utjecaj projekta na ukupnu željezničku mrežu te kvaliteta pripreme i predviđeni način provedbe projekta.

S obzirom na to da su osigurana sredstva navedenih poziva s programima namijenjenima unaprjeđenju infrastrukture u željezničkome prometu, HŽ Infrastruktura pristupila je izradi prijava za projekte u fazi izradi dokumentacije (studijske i tehničke dokumentacije) te prijavi za projekte u fazi radova, koji obuhvaćaju rekonstrukciju postojećih pruga te izgradnju novih na osnovnoj mreži. Na temelju odobrenih prijava za svaki projekt potpisan je pojedinačni sporazum za dodjelu bespovratnih sredstava.

Na prvome pozivu odobreni su projekt HŽ Infrastrukture u svojstvu samostalnog korisnika te projekt u kojemu je HŽ Infrastruktura u partnerstvu s Lučkom upravom Rijeka. U cilju otklanjanja tzv. uskog grla na Mediteranskome koridoru za projekt „Izrada projektne i ostale dokumentacije za izgradnju drugog kolosijeka, modernizaciju i obnovu na dionici željezničke pruge Škrlevo – Rijeka – Jurdani“ 23. studenoga 2015. potpisan je Sporazum o dodjeli bespovratnih sredstava br. INEA/CEF/TRAN/M2014/1044654 u vrijednosti od 10 milijuna eura, a razdoblje provedbe akcije je od 1. listopada 2015. do 31. prosinca 2019. godine. Projekt obuhvaća aktivnosti projektnog menadžmenta te aktivnosti izrade studijske projektne dokumentacije s ishodaženjem svih dozvola potrebnih za izvođenje radova te dijela iznosa potrebnog za rješavanje imovinskopravnih pitanja. Izrada tehničke dokumentacije obuhvaća rekonstrukciju i obnovu postojeće pružne dionice te izgradnju drugog kolosijeka uz postojeći na dionici Škrlevo – Rijeka – Opatija-Matulji uz rekonstrukciju postojećeg kolosijeka na dionici Opatija-Matulji – Jurdani, rekonstrukciju kolodvora Šapjane i stajališta Permani te rekonstrukciju SS-uređaja na dionici Jurdani – Šapjane. Također 23. studenoga 2015. potpisan je Sporazum o dodjeli bespovratnih sredstava broj INEA/CEF/TRAN/M2014/1044613 za radove na „Razvoju multimodalne platforme u Luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata – (PORE-2CORE-AGCT)“. Ukupna procijenjena vrijednost na koju je potpisan Sporazum iznosi 35,6 milijuna eura i obuhvaća aktivnosti upravljanja projektom i stručnog nadzora te radove na izgradnji i rekonstrukciji teretnog terminala i rekonstrukciji željezničkog kolodvora Rijeka Brajdica. Predviđeno je trajanje od 16. srpnja 2015. do 31. prosinca 2019. godine.

Državama članicama odnosno upraviteljima željezničke infrastrukture bila su osigurana sredstva namijenjena za pružanje tehničke pomoći i s tom je svrhom za projekt „Tehnička pomoć za poboljšanje izgradnje kapaciteta upravitelja željezničke infrastrukture u Hrvatskoj“ 14. prosinca 2015. potpisan Sporazum o dodjeli bespovratnih sredstava br. MOVE/B4/SUB/2014-705/CEF/PSA2/2/SI2.714460. Vrijednost projekta je 459,4 tisuće eura i u cijelosti se financira EU-ovim bespovratnim sredstvima iz CEF-a. Opći je cilj priprema upravitelja željezničke infrastrukture u Hrvatskoj (HŽI) za učinkovito upravljanje i korištenje mogućnosti u sklopu CEF-a te pružanje tehničke potpore za pripremu i provedbu projekata.

Nakon drugog poziva potpisani su sporazumi za dodjelu bespovratnih sredstava za radove. Za radove na projektu „Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica“ 6. listopada 2016. HŽ Infrastruktura potpisala je Sporazum broj br. INEA/CEF/TRAN/M2015/112693

u iznosu procijenjene vrijednosti od 283,9 milijuna eura. Prema iznosu, to je najveći projekt u Republici Hrvatskoj sufinanciran putem Instrumenta za povezivanje Europe. Sporazum obuhvaća aktivnosti upravljanja projektom i nadzora, radove te dio rješavanja imovinskopravnih pitanja, a predviđeno je trajanje od 1. srpnja 2016. do 31. prosinca 2020. godine. Projektom se planira izgradnja drugoga kolosijeka i rekonstrukcija postojećeg kolosijeka na cijeloj pružnoj dionici duljine 41,5 km, koja uključuje rekonstrukciju odnosno modernizaciju i izgradnju svih željezničkih infrastrukturnih podsustava. Sljedeći je potpisan Sporazum broj INEA/CEF/TRAN/M2015/1138367 od 18. studenoga 2016. za radove na projektu „Unapređenje infrastrukture u Luci Rijeka – kontejnerski terminal Zagrebačko pristanište (POR2CORE-ZCT)“. U projektu vrijednom 31,6 milijuna eura zajednički sudjeluju HŽ Infrastruktura i Lučka uprava Rijeka. Sporazum obuhvaća aktivnosti projektnog menadžmenta i stručnog nadzora te radove na izgradnji terminala za željeznički intermodalni prijevoz na kontejnerskome terminalu Zagrebačka obala i na rekonstrukciji teretnog dijela kolodvora Rijeka, a njegovo je predviđeno trajanje od 1. listopada 2016. do 31. prosinca 2020. godine.

Zadnja dva sporazuma potpisana su nakon trećeg poziva, i to za izradu studijske i projektne dokumentacije u cilju modernizacije pružnih dionica u skladu sa zahtjevima za osnovnu mrežu TEN-T, odnosno u skladu s tehničkim specifikacijama za interoperabilnost. Za projekt „Izrada tehničke dokumentacije za modernizaciju željezničke dionice Oštarije – Škrlevo“ 27. listopada 2017. potpisan je Sporazum o dodjeli bespovratnih sredstava br. INEA/CEF/TRAN/M2016/1366913 u vrijednosti od sedam milijuna eura. Predviđeno je trajanje od 14. veljače 2017. do 31. prosinca 2020. godine. Sporazum obuhvaća aktivnosti upravljanja projektom te izrade studijske i projektne dokumentacije do razine idejnog projekta te ishodaženja lokacijske dozvole. Istoga dana 27. listopada 2017. potpisan je Sporazum o dodjeli bespovratnih sredstava br. INEA/CEF/TRAN/M2016/1365734 za projekt „Izrada projektne dokumentacije za modernizaciju željezničke dionice Okučani – Vinkovci“ u vrijednosti od 11,2 milijuna eura i predviđenog trajanja od 14. veljače 2017. do 31. prosinca 2020. godine. Sporazum obuhvaća aktivnosti upravljanja projektom te izrade studijske i projektne dokumentacije do razine glavnog projekta te ishodaženja građevinske dozvole. (5) (6)

Sve željezničke pruge koje su obuhvaćene navedenim sporazumima će kao sastavni dio transeuropskih koridora morati udovoljavati propisanim uvjetima EU-a te će sav ugrađeni materijal, oprema i uređaji morati biti u skladu s europskim normama i tehničkim specifikacijama za interoperabilnost EU-a te imati propisane certifikate o sukladnosti.

Zato se na svim dijelovima željezničkih prometnih koridora koji prolaze kroz Hrvatsku planiraju provesti vrlo opsežni zahvati čija je zajednička svrha povećati prijevozne kapacitete, skratiti vozna vremena te uskladiti tehničko stanje i tehnička svojstva željezničke infrastrukture s uvjetima propisanim prema važećoj europskoj regulativi za željeznice (Direktiva o sigurnosti željeznica, Direktiva o interoperabilnosti željeznica, Tehničke specifikacije za interoperabilnost transeuropskoga željezničkog sustava).

Da bi se ostvarili svi tehničko-tehnološki i funkcionalni uvjeti te tehničko-tehnološki kapaciteti potrebni za prognozirani prijevoz prema projektiranim uvjetima na koridoru, na pojedinim sektorima predviđena je izgradnja novih željezničkih pruga, a negdje se planira nadogradnja drugog kolosijeka uz postojeću prugu, uz povećanje kolodvorskih kapaciteta i modernizaciju opreme te obnovu postojeće željezničke pruge.

4. Zaključak

Kako bi se omogućili održivi i učinkoviti prometni sustavi, u svrhu pripreme za protoke prometa u budućnosti kao i omogućavanja toga da sve vrste prijevoza budu dekarbonizirane prelaskom na inovativne i energetske učinkovite prometne tehnologije s niskom razinom emisija ugljikova dioksida, ujedno povećavajući razinu sigurnosti u Europskoj uniji, uspostavljen je Instrument za povezivanje Europe (CEF). Njime se dodatno žele potaknuti ulaganja u izgradnju nove prometne, energetske i telekomunikacijske infrastrukture te unapređenje postojeće, a u cilju povezivanja europskih regija i aktiviranja sinergije između navedenih sektora. U prometnome sektoru težište je na izgradnji pojačanih kapaciteta za glavne prometne koridore te na jačanju interoperabilnosti željezničke infrastrukture uz osiguravanje dostupnosti prometnih infrastrukturnih projekata (projektiranje i radovi) na osnovnoj mreži, s time da je HŽ Infrastruktura samostalni korisnik za četiri projekta, a za dva je projekta u partnerstvu s Lučkom upravom Rijeka.

Literatura:

- [1] Službena mrežna stranica MMPI-a, veljača 2019. (<http://promet-eufondovi.hr/>)
- [2] Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske na službenoj mrežnoj stranici MMPI-a (<http://www.mppi.hr/>)
- [3] Uredba (EU) br. 1316/2013
- [4] Uredba (EU) br. 1315/2013
- [5] Službene mrežne stranice INEA-e, veljača 2019. (<http://ec.europa.eu/inea/en>)
- [6] Službene mrežne stranice HŽ Infrastrukture d.o.o., veljača 2019. (<http://www.hznet.hr>)

UDK: 625.1

Adresa autora:

Snježana Krznarić, mag. ing. aedif.
HŽ Infrastruktura d.o.o.
Mihanovićeve 12, Zagreb
snjezana.krznaric@hzinfra.hr

SAŽETAK:

U cilju modernizacije mreže transeuropskoga željezničkog sustava s jačanjem interoperabilnosti osnovan je novi instrument naziva Instrument za povezivanje Europe (CEF – Connecting Europe Facility), koji je osim za ulaganje u području prometa namijenjen i za ulaganje u području energetike i digitalne tehnologije. Za razdoblje od 2014. do 2020. bespovratna sredstva za CEF iznose 27,4 milijarde eura, od čega je za sektor prometa namijenjeno 22,4 milijarde eura, za telekomunikacijski sektor 0,3 milijarde eura, a za energetske sektor 4,7 milijardi eura. U tome financijskom razdoblju Republika Hrvatska sudjeluje u 39 projekata iz područja prometa, s ukupno odobrenim sredstvima u iznosu od 432,4 milijuna eura. Od toga je HŽ Infrastruktura samostalno potpisala četiri Sporazuma o dodjeli bespovratnih sredstava u iznosu od 265,3 milijuna eura te dodatni Sporazum za korištenje tehničke pomoći u odobrenom iznosu od 459,4 tisuće eura te time zauzima vodeću poziciju u korištenju bespovratnih sredstava iz CEF-a. Također, u partnerstvu s Lučkom upravom Rijeka HŽ Infrastruktura sudjeluje u još dva sporazuma u ukupnoj vrijednosti od 57,1 milijun eura. Sva sredstva namijenjena su za modernizaciju pruga na osnovnoj mreži kako bi se omogućila bolja povezanost odnosno povećanje propusne moći i kapaciteta pruga te povećanje kvalitete usluga u željezničkome teretnom i putničkom prijevozu.

Ključne riječi: Instrument za povezivanje Europe (CEF – Connecting Europe Facility), infrastrukturni projekti HŽ Infrastrukture sufinancirani putem CEF-a, Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske, osnovna prometna mreža i sveobuhvatna prometna mreža

Kategorizacija: stručni rad

SUMMARY:

EU FUNDS– CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) – INFRASTRUCTURE PROJECTS OF HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.

Aimed at modernizing the Trans-European railway system network by strengthening interoperability, a new instrument was set up, called CEF – Connecting Europe Facility, which was also intended for energy and digital technology investment, besides investment in transport. For the 2014-2020 period, CEF grant funds amount to EUR 27.4 billion, of which EUR 22.4 billion are intended for the transport sector, EUR 0.3 billion for the telecommunication sector, and EUR 4.7 billion for the energy sector. During this financial period, the Republic of Croatia has participated in 39 transport projects, with total approved funding in the amount of EUR 432.4 million. Out of this, HŽ Infrastruktura has independently signed four grant agreements in the amount of EUR 265.3 and an additional Agreement for the use of technical assistance in the approved amount of EUR 459.4 thousand and by doing so, it has assumed a leading role in the use of CER grant funds. In partnership with the Port of Rijeka Authority, HŽ Infrastruktura has also participated in two more agreements in total value of EUR 57.1 million. All funds are intended for the modernization of core network lines in order to enable a better connection, i.e. increase of line throughput and capacity and to raise service quality in railway freight and passenger traffic.

Key words: CEF – Connecting Europe Facility, CEF co-financed infrastructure projects of HŽ Infrastruktura, Transport Development Strategy of the Republic of Croatia, core and comprehensive transport network

Categorization: professional paper



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe