



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO-GORANSKA
ŽUPANIJA

Upravni odjel za pomorsko
dobro, promet i veze

Upravni odjel za regionalni razvoj,
infrastrukturu i upravljanje projektima

KLASA: 910-01/11-01/4

URBROJ: 2170/1-07-01/07-16-29

Rijeka, 15. veljače 2016.

**INFORMACIJA O REZULTATIMA REALIZACIJE PROJEKTA
„MULTIMODALNA PLATFORMA JADRAN - DUNAV – CRNO
MORE (ADB MULTPLATFORM)“ ODOBRENOG ZA
SUFINANCIRANJE IZ SREDSTAVA TRANSNACIONALNOG
PROGRAMA JUGOISTOČNA EUROPA**

Procelnica:
Nada Mišević, dipl. iur.

Procelnik:

izv. prof. dr. sc. Ljudevit Krpan

Materijal izradili:

mr.sc. Tomislav Kandžija

Luka Dragojević, dipl.oec

I. PRAVNI OSNOV

Člankom 52. točkom 23. Statuta Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 23/09, 9/13 i 25/13-pročišćeni tekst) propisano je da Župan obavlja izbor i imenovanja, odnosno opoziva i razrješuje u skladu sa zakonom, drugim propisima i općim aktima Skupštine.

Člankom 3. Poslovnika o načinu rada Župana Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 23/14 i 16/15) propisano je da Župan donosi opće akte za izvršavanje zakona, drugih propisa ili općih akata Skupštine, te pojedinačne akte kada rješava o pojedinim pravima, obvezama i pravnim interesima fizičkih i pravnih osoba.

II. OBRAZLOŽENJE

U sklopu Transnacionalnog programa Jugoistočna Europa, Primorsko-goranska županija se u svojstvu finansijskog partnera uključila u projekt Multimodalna platforma Jadran - Dunav - Crno more“ – (ADB Multiplatform) koji je odobren za sufinanciranje iz sredstva trećeg natječaja koji je sufinanciran iz prethodno navedenog programa.

Ideja navedenog projekta jest razviti i promovirati ekološki prihvatljiva, multimodalna prijevozna rješenja iz luka u području jugoistočne Europe (Crno more, Egejsko, Jadransko) u zemlje u unutrašnjosti i regije npr. u Austriji, Mađarskoj i Srbiji. Ovo se planiralo ostvariti razvojem i uspostavom multimodalne platforme za razvoj transporta koja integrira različite regije i zainteresirane subjekte iz transportnog sektora. Glavne aktivnosti uključuju evaluaciju postojećih transportnih standarda i terminala za opskrbu, analizu jaza, razvoj „kvalitetnih mreža na koridorima“, „multimodalnih razvojnih centara“, harmonizaciju postojeće tehnologije za praćenje željezničkog prijevoza i povezivanje s carinom, potpisivanje „ADB Green Transport“ sporazuma i zajednički obrazovni programi.

Glavni ciljevi projekta su:

- a) razvoj mreže multimodalnih čvorišta u jugoistočnom području sa zajedničkim standardima kvalitete i izvođenja povezanih s inovativnim IT i transportnim servisima
- b) razvoj dostupnosti i trgovine unutar jugoistočne Europe i navedenih koridora
- c) razvoj multimodalnog prijevoza kao stvarne alternative cesti za prometovanje unutrašnjošću ali i uključivanje jadranskih/egejskih/crnomorskih luka kroz zajedničke aktivnosti za razvoj multimodalnog prijevoza
- d) razvoj željeznice kao pouzdanog rješenja za gospodarske subjekte u jugoistočnom području, kroz razvoj željezničkog koridora koji povezuje Crno more s kopnenim zemljama, s ograncima prema glavnim lukama na Jadranu;
- e) integracija željezničkog i riječnog prometa kroz jačanje glavnih željezničkih i riječnih čvorišta i promicanje intermodalnosti na relaciji željeznica-unutarnja plovidba;
- f) zaštita okoliša na području jugoistočne Europe kroz izmjenu modaliteta prijevoza sa cesta na željeznicu i unutarnju plovidbu, razvoj internacionalnih sporazuma za razvoj regulativa za internalizaciju eksternih troškova.

Projektno partnerstvo brojilo je ukupno 38 sudionika, od čega 22 finansijska partnera, 12 suradnika i 4 partnera koji su imali status (10% partnera), i to:

- financijski partneri - regija Friuli Venezia Giulia (vodeći partner), regija Veneto, Lučka uprava Levante, Sveučilište Aristotel iz Soluna, Lučka uprava Solun, Komora poduzetnika Solun, Nacionalna tvrtka „Uprava pomorskih luka“ iz Constance, Komora za trgovinu, industriju, špediciju i poljoprivredu iz Constante, Izvršna agencija za pomorsku upravu iz Sofije, Bugarska komora za trgovinu i industriju iz Sofije, Institut za promet i transport iz Ljubljane (Slovenija), Udruga panonska poslovna mreža iz Gyor Gesztenyefa (Mađarska), Nacionalna udruga za radijsko signaliziranje poziva u pomoć i infokomunikacije iz Budimpešte, Slovenske željeznice – transport tereta, Bdz Cargo iz Sofije, Primorsko-goranska županija, Klaster intermodalnog prijevoza iz Rijeke, Komora za trgovinu u industriju iz Tirane, Općina Pirot iz Srbije, Lučka uprava Drač iz Albanije, Opća uprava za željeznice iz Albanije i Luka Bar d.d.
- strateški suradnici: Ministarstvo prometa Republike Italije, Ministarstvo prometa, inovacija i tehnologije Republike Austrije, Ministarstvo prometa, graditeljstva, regionalnog razvoja Republike Slovačke, Luka Koper, Lučka uprava Venecija, Lučka uprava Trst, Regija Puglia (Italija), Talijanska unija komora za trgovinu, industriju, obrte i poljoprivredu iz Rima, Komora za trgovinu i industriju Plovdiv iz Bugarske, Nacionalna tvrtka za željeznički prijevoz tereta „Cfr Marfa“ iz Bukurešta, Tvrta Alpe Adria iz Trsta, Zssk Cargo iz Bratislave, Regionalna uprava Smolyan iz Bugarske
- 10% partneri: Ministarstvo prometa i pomorstva Republike Crne Gore, Lučka uprava Rijeka, Međunarodna udruga institucija za regionalni razvoj „IARDI“ iz Ukrajine, Javna ustanova „Zavod za prostorno uređenje Primorsko-goranske županije“.

Ukupna vrijednost cijelog projekta je 5.149,600,00 eura. Projekt je započeo 24. travnja 2012., a trajao je 32 mjeseca, odnosno do 31. prosinca 2014. godine. Svrha ovog materijala jest dati pregled osnovnih rezultata, aktivnosti kao i sredstva povučenih od strane Primorsko-goranske županije koja je sudjelovala u provedbi projekta ADB Multiplatform.

III. Osnovni rezultati i aktivnosti Primorsko-goranske županije u projektu

Primorsko-goranska županija je temeljem provedenog postupka nabave prema pravilima PRAG-a sklopila ugovora s Institutom IGH d.d. sa svrhom izrade Studije okvirnih mogućnosti povezivanja sustava sjeverno jadranskih luka željezničkom prugom visoke učinkovitosti.

Cilj navedene studije jest izraditi tri varijante trasa željezničkog povezivanja Rijeke i Trsta, te predložiti optimalno rješenje trase. Varijantna rješenja trebala bi sagledati mogućnost povezivanja na postojeću prometnu (željezničku) mrežu u Hrvatskoj, Sloveniji i Italiji te varijantu povezivanja na novoplaniranu mrežu željezničkih pruga (u Hrvatskoj, Sloveniji i Italiji) sukladno nacionalnim razvojnim planovima kao i razvojnim planovima EU. Po izradi varijantnih rješenja željezničke pruge višekriterijskom analizom rangirala bi se rješenja s ciljem nalaženja optimalnog za daljnja istraživanja.

Navedena pruga nalazi se na ključnim pozicijama mediteranskog koridora koji povezuje Pirinejski poluotok s mađarsko-ukrajinskom granicom. Postojeće stanje povezanosti željezničkom prugom je takvo da su Rijeka, Kopar i Trst povezani zaobilaznom pružnom vezom. Ovime se produžava vrijeme putovanja za putničke i teretne vlakove, čime cijeli Mediteranski koridor gubi na konkurentnosti. To bi u

konkretnom slučaju značilo da bi na prometnom planu trebalo poduzeti odgovarajuće aktivnosti da se izgradi nova pruga Rijeka - Trst koja će imati veliku učinkovitost i koja će zadovoljiti međunarodne standarde i norme. Njenom izgradnjom skratilo bi se vrijeme putovanja za oko 2 sata i teretnih vlakova za oko 4 sata. Posebno je važno istaknuti na Mediteranskom koridoru, koji je dugačak 6.500 km jedino Rijeka i Trst nisu povezani izravno željezničkom vezom i ta veza nije navedena kao prioritet izgradnje i modernizacije koridora. Stoga je potrebno voditi brigu za poduzimanje odgovarajućih aktivnosti na razini EU i Republike Hrvatske za uvrštavanje pruge u novi koridor, time i u osnovnu TEN-T mrežu. Predložena studijska rješenja na području PGŽ su u skladu s planskom dokumentacijom.

U Studiji je provedena analiza finansijsko-ekonomskih aspekata povezivanja Rijeke i Trsta i to za sljedeće varijante i faze:

- V1. (FAZA 1): Modernizacija postojeće pruge Jurdani-Šapjane-Pivka-Divača-Opiccina u razdoblju od 2018.- 2021.
- V1. (FAZA 2): Izgradnja nove pruge (jedan kolosjek) Jurdani- Sapjane-Pivka –Divača –Opiccina u razdoblju od 2027.-2031.
- V1. (FAZA 3): Izgradnja nove pruge (drugi kolosjek) Jurdani-Šapjane-Pivka-Divača-Opiccina u razdoblju od 2047.-2051.
- V2. (FAZA 1): Modernizacija postojeće pruge Jurdani -Lupoglav- Prešnica-Divača-Opiccina u razdoblju od 2017.-2020.
- V2. (FAZA 2): Izgradnja nove pruge (jedan kolosjek) Jurdani-Lupoglav-Prešnica-Divača-Opičina u razdoblju od 2026.-2030.
- V2. (FAZA 3): Izgradnja nove pruge (drugi kolosjek) Jurdani-Lupoglav-Prešnica-Divača-Opičina u razdoblju od 2046-2050.
- V3. (FAZA 1) Modernizacija postojeće pruge Jurdani -Lupoglav- Crni Kal-Divača-Opiccina u razdoblju od 2017.-2020.
- V3. (FAZA 2) Izgradnja nove pruge (jedan kolosjek) Jurdani -Lupoglav- Crni Kal- Divača-Opiccina u razdoblju od 2026.-2030.
- V3. (FAZA 3) Izgradnja nove pruge (drugi kolosjek) Jurdani -Lupoglav- Crni Kal- Divača-Opiccina u razdoblju od 2046.-2050

Načelno se radi o životnom vijeku pruge od sto godina, a gledano kroz finansijska ulaganja i povrate ulaganja je minimalno 50 godina. Predviđa se da će vlakovi s prijevozom putnika na pruzi prometovati brzinama od 140-220 km/h, a teretni vlakovi brzinama 80-120 km/h. Rezultati finansijske analize navedene u Studiji izgradnje željezničke pruge visoke učinkovitosti, finansijske stope povrata, kao i finansijske neto sadašnje vrijednosti su negativne za sve varijante, što znači da profitabilnost može biti povoljna ako bi se projekt financirao iz EU sredstava. Temeljem provedene ekonomske analize u Studiji je zaključeno da je izgradnja pruge visoke učinkovitosti: Rijeka - Trst u potpunosti društveno-ekonomski opravdana u slučaju realizacije Faze 1 (varijanta V1) – modernizacija postojeće pruge i Faze 2 – izgradnja nove jednokolosiječne pruge. Realizacija Faze 3 – dogradnja drugog kolosijeka ne predstavlja društveno-ekonomski opravdanu investiciju. Uspoređujući sve varijante, varijanta V1 iz perspektive kriterija definiranih studijom polučuje najbolje društveno-ekonomske rezultate.

Treba naglasiti da su sve navedene varijante analizirane u Studiji pokazale visoku razinu društveno-ekonomske opravdanosti te su kao takve pogodne za realizaciju. Varijante V2 i V3 se pružaju kroz područje Istre te se realizacijom jedne od tih dviju varijanti pridonosi društveno-ekonomskom razvitu Istarskog poluotoka zbog boljeg pristupa modernoj željezničkoj infrastrukturi, posebno sagledavajući činjenicu da će

pruga u predmetnom koridoru biti sagrađena na dionici Jurdani – Lupoglav (Črni kal) koja danas ne postoji, ili biti modernizirana na potezu Lupoglav – Divača. Provedenom analizom osjetljivosti i rizika u Studiji je potvrđena društvena-ekonomska opravdanost realizacije nove pruge od Rijeke do Trsta te opravdanost kandidiranja projekta za sufinanciranje i EU fondova.

Višekriterijskom analizom koja je provedena prednost se daje varijanti 1 kao mogućem rješenju povezivanja Rijeke i Trsta.

U slučaju Rijeke, povezivanje sa Trstom putem željeznice novom prugom, bilo bi od vitalnog značaja za integriranje regionalnog i urbanog gospodarstva i konkurentnosti. Naime, takvo povezivanje Hrvatskoj bi otvorilo vrata prema cijeloj Italiji i dalje EU što bi uvelike doprinijelo cjelokupnom regionalnom razvoju, a što putem postojeće željezničke pruge nije moguće. Ovakvom novom prugom bi se u okviru teritorija RH povezale i istarske pruge što bi neposredno i za Istarsku županiju značilo snažan gospodarski uzlet induciran kvalitetnom željezničkom vezom.

Pored navedenog izrađena je Studija o utjecaju vanjskih troškova prijevoza tereta na odabranim prometnim pravcima duž 2. i 3. ADB koridora i alternativnih koridora.

Prometni koridori koji su analizirani u sklopu projekta ADB Multiplatform su sljedeći:

- ADB koridor: Područje Crnog mora prema državama u zaleđu (od Grčke prema Bugarskoj i Rumunjskoj i koridor X);
- ADB koridor: Područje sjevernog Jadranu prema državama u zaleđu (Austrija, Slovačka, Srbija i Mađarska);
- ADB koridor: Područje južnog Jadranu (koridor VIII);
- ADB koridor: Područje dunavske regije od Slovačke do Crnog mora.

Ova Studija je procijenila eksterne troškove korištenjem prosječnih i graničnih vrijednosti na 2. i 3. ADB koridoru i alternativnim koridorima. Rezultati komparativne analize eksternih troškova dokazuju da multimodalni transport generira manje eksterne troškove nego cestovni transport. Razvoj multimodalnog transporta promjenom modaliteta sa ceste na željeznicu i unutarnje plovne putove (i more) je opravdano jer doprinosi zaštiti okoliša regije jugoistočne Europe

Pored spomenutog nabavljen je sveobuhvatan, fleksibilni softverski sustav za transportno planiranje i modeliranje te upravljanje prometnim podacima. Visum i Ahp/Promethee softver će biti pomoć i jedna od osnova za analizu prometa te za višekriterijsko vrednovanje predloženih koridora pri čemu će kao osnovnu opremu u svom radu koristiti dvije radne stanice/ računala.

IV. Iznos povučenih EU sredstava po osnovi projekta ADB Multiplatform

Troškovi aktivnosti koji su odobreni Primorsko-goranskoj županiji za provođenje gore navedenih aktivnosti u sklopu projekta „ADB Multiplatform“ procijenjeni su na 240.000,00 eura, odnosno 1.788.000,00 kuna (prema tečaju HNB na dan 03.06.2011, 7,45 kn/euro), što predstavlja gornju granicu mogućih troškova za razdoblje od 36 mjeseci, koliko je projekt trajao. Što se tiče izvora financiranja za Primorsko-goransku županiju, od ukupno planiranih troškova svaki korisnik IPA finansijskih sredstava dužan je osigurati minimalno 15% od ukupnih odobrenih troškova aktivnosti projekta, dok će se preostalih 85% osigurati kroz IPA fond.

Prema izdanim deklaracijama o prihvatljivosti troškova Primorsko-goranska županija je po završetku projekta uspjela ukupno povući **227.480, 28 eura** što je **94,78 %** odobrenih sredstava, od čega je **193.358,24 eura** uplaćeno u proračun Primorsko-goranske županije, dok je 15% ili **34.122,042 eura** sufinancirano vlastitim sredstvima, odnosno plaćama djelatnika Županije koji su radili na projektu.

V. Prijedlog Zaključka

Slijedom navedenog, predlaže se Županu Primorsko-goranske županije da doneše zaključak u tekstu kako slijedi:

Na temelju članka 52. točke 23. Statuta Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 23/09, 9/13 i 25/13 – pročišćeni tekst), članka 3. Poslovnika o radu Župana Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 23/14, 16/15), Župan Primorsko-goranske županije dana _____ 2016. godine, donio je

Z a k l j u č a k

1. Prihvata se Informacija o rezultatima realizacije projekta „Multimodalna platforma Jadrana – Dunav – Crne more (ADB Multiplatform)“ odobrenog za sufinanciranje iz sredstava Transnacionalnog programa Jugoistočna Europa.
2. Zadužuje se Upravni odjel za pomorsko dobro, promet i veze da po jedan primjerak Studije okvirnih mogućnosti povezivanja sjevernojadranskih luka željezničkom prugom visoke učinkovitosti koja je izrađena u sklopu projekta ADB Multiplatform dostavi u roku od sedam dana od dana donošenja ovog zaključka Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture te Javnoj ustanovi „Zavod za prostorno uređenje Primorsko-goranske županije“.