

# Vrednovanje učinka Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.

Prioritetna os 7: Povezanost i mobilnost (Grupa 6)

Završno izvješće u okviru ugovora br. 05-C-U-0779/21-17

lipanj 2023.



REPUBLIKA HRVATSKA  
Ministarstvo regionalnoga razvoja  
i fondova Europske unije



Operativni program  
**KONKURENTNOST  
I KOHEZIJA**



Europska unija  
Zajedno do fondova EU

Sufinancirano sredstvima tehničke pomoći Operativnog programa „Konkurenost i kohezija“, iz Europskog fonda za regionalni razvoj.

**EQUINOX**  
CONSULTING

**URBANEX**

Izrada ovog izvješća financira se u okviru Operativnog programa „Konkurenost i kohezija 2014. - 2020.“. Stavovi izneseni u ovom izvješću predstavljaju stavove nezavisnih stručnjaka i ne nužno službeno mišljenje Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova Europske unije.

## Sadržaj

Sadržaj .....	2
Popis slika .....	4
Popis tablica.....	4
Informacije o dokumentu.....	7
Podaci o dokumentu.....	7
Povijest dokumenta .....	7
Izvršni sažetak.....	8
Executive Summary .....	11
1 Uvod .....	14
1.1 Kontekst vrednovanja.....	14
1.2 Ciljevi vrednovanja .....	15
1.3 Ciljevi Završnog izvješća.....	15
1.4 Opseg vrednovanja.....	15
1.4.1 Analiza sektora .....	15
1.4.2 Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014.-2020.....	16
1.4.3 Uvod u operativni program i relevantnu prioritetu os.....	17
1.4.4 Evaluacijska pitanja i kriteriji vrednovanja .....	18
2 Metodološki pristup .....	19
2.1 Izvori podataka i korištene baze podataka.....	19
2.2 Uvod u metodologiju.....	20
2.2.1 Pristup zasnovan na teoriji .....	21
2.2.2 Pristup zasnovan na podacima .....	25
3 Analiza, nalazi i zaključci provedenog vrednovanja .....	27
3.1 Teorija promjene .....	27
3.1.1 Specifični cilj 7a1: Unapređenje cestovne mreže TEN-T i pristupa cestovnoj mreži TEN–T	27
3.1.2 Specifični cilj 7b1: Poboljšanje cestovne sigurnosti u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa .....	31
3.1.3 Specifični cilj 7i1: Povećanje teretnog prometa na unutarnjim vodnim putovima.....	34
3.1.4 Specifični cilj 7ii1: Poboljšanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike ...	37
3.1.5 Specifični cilj 7ii2: Povećanje broja putnika u javnom prijevozu.....	40
3.1.6 Specifični cilj 7ii3: Poboljšanje dostupnosti Dubrovnika zrakom .....	45

3.1.7	Specifični cilj 7iii1: Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže .....	48
3.2	Evaluacijsko pitanje 1 .....	52
3.2.1	Korišteni alati i metode .....	52
3.2.2	Analiza .....	54
3.2.3	Sažetak nalaza i zaključaka vezanih uz evaluacijsko pitanje 1.....	99
3.3	Evaluacijsko pitanje 2 .....	101
3.3.1	Korišteni alati i metode .....	101
3.3.2	Analiza .....	101
3.3.3	Sažetak nalaza i zaključaka povezanih s Evaluacijskim pitanjem 2 .....	104
3.4	Evaluacijsko pitanje 3 .....	105
3.4.1	Korišteni alati i metode .....	106
3.4.2	Analiza .....	106
3.4.3	Sažetak nalaza i zaključaka povezanih s Evaluacijskim pitanjem 3 .....	108
3.5	Evaluacijsko pitanje 4 .....	108
3.5.1	Korišteni alati i metode .....	108
3.5.2	Analiza .....	108
3.5.3	Sažetak nalaza i zaključaka povezanih s Evaluacijskim pitanjem 4 .....	109
3.6	Evaluacijsko pitanje 5 .....	109
3.6.1	Korišteni alati i metode .....	109
3.6.2	Analiza .....	110
3.6.3	Sažetak nalaza i zaključaka povezanih s Evaluacijskim pitanjem 5 .....	115
3.7	Evaluacijsko pitanje 6 .....	116
3.7.1	Korišteni alati i metode .....	116
3.7.2	Analiza .....	116
3.7.3	Sažetak nalaza i zaključaka povezanih s Evaluacijskim pitanjem 6 .....	117
3.8	Evaluacijsko pitanje 7 .....	117
3.8.1	Korišteni alati i metode .....	118
3.8.2	Analiza .....	118
3.8.3	Sažetak nalaza i zaključaka povezanih s Evaluacijskim pitanjem 7 .....	123
3.9	Studija slučaja .....	125
3.9.1	Uvod u projekt i kontekst .....	125
3.9.2	Primijenjena metodologija .....	127
3.9.3	Rezultati.....	128
3.9.4	Nalazi i implikacije .....	130
4	Sažetak nalaza, zaključaka i preporuka .....	133

5 Dodatak .....	137
5.1 Dodatak 1: Popis literature.....	137
5.2 Dodatak 2: Popis poziva .....	140
5.3 Dodatak 3: Popis provedenih intervjeta.....	143
5.4 Dodatak 4: Pitanja postavljena na intervjuima .....	143

## Popis slika

Slika 1 – Logički okvir intervencije .....	22
Slika 2 – Konceptualna struktura Teorije promjene i poveznice kriterija vrednovanja .....	23
Slika 3 – Shematski prikaz koraka evaluacije učinka zasnovane na teoriji .....	23
Slika 4 – Shematski prikaz Teorije promjene za Specifični cilj 7a1 .....	30
Slika 5 – Shematski prikaz Teorije promjene za specifični cilj 7b1 .....	33
Slika 6 – Shematski prikaz Teorije promjene za Specifični cilj 7i1 .....	36
Slika 7 – Shematski prikaz Teorije promjene za Specifični cilj 7ii1 .....	39
Slika 8 – Shematski prikaz Teorije promjene za Specifični cilj 7ii2 .....	44
Slika 9 – Shematski prikaz Teorije promjene za Specifični cilj 7ii3 .....	47
Slika 10 – Shematski prikaz Teorije promjene za Specifični cilj 7iii1 .....	51
Slika 11 – Sistemski pogled na inicijativu .....	53
Slika 12 – Pregled finansijskog napretka Prioritetne osi 7 .....	56
Slika 13 – Financijski napredak Specifičnog cilja 7a1.....	56
Slika 14 – Financijski napredak Specifičnog cilja 7b1 .....	63
Slika 15 – Financijski napredak Specifičnog cilja 7i1.....	69
Slika 16 – Financijski napredak Specifičnog cilja 7ii1.....	74
Slika 17 – Financijski napredak Specifičnog cilja 7ii2.....	78
Slika 18 – Financijski napredak Specifičnog cilja 7ii3.....	86
Slika 19 – Financijski napredak za Specifični cilj 7iii1 .....	90
Slika 20 – Novi autobusi u Rijeci .....	126

## Popis tablica

Tablica 1 – Kriterij vrednovanja, pristupi i metode prema evaluacijskom pitanju.....	20
Tablica 2 – Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program za Investicijski prioritet 7a .....	29
Tablica 3 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7a1 .....	29
Tablica 4 – Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program za Investicijski prioritet 7b .....	32
Tablica 5 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7b1 .....	32
Tablica 6 – Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program za Investicijski prioritet 7i.....	35

Tablica 7 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7i1 .....	35
Tablica 8 – Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program za Investicijski prioritet 7ii (Specifični cilj 7ii1) .....	38
Tablica 9 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7ii1 .....	38
Tablica 10 – Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program za Investicijski prioritet 7ii (Specifični cilj 7ii2) .....	43
Tablica 11 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7ii2 .....	43
Tablica 12 – Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program za Investicijski prioritet 7ii (Specifični cilj 7ii3) .....	46
Tablica 13 – Pokazatelj rezultata za Specifični cilj 7ii3 .....	46
Tablica 14 – Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program za Investicijski prioritet 7iii.....	50
Tablica 15 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7iii1 .....	50
Tablica 16 – Pregled poziva u okviru Prioritetne osi 7 .....	55
Tablica 17 – Pokazatelji koji se odnose na Specifični cilj 7a1 .....	57
Tablica 18 – Napredak pokazatelja neposrednih rezultata za Specifični cilj 7a1 .....	58
Tablica 19 – Sažetak dodatnih pokazatelja za Specifični cilj 7a1.....	59
Tablica 20 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7a1 .....	60
Tablica 21 – Završeni projekti u sklopu kojih su provedene aktivnosti izgradnje cesta (Specifični cilj 7a1).....	60
Tablica 22 – Doprinos projekata za razvoj cesta financiranih iz Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. (Specifični cilj 7a1).....	62
Tablica 23 – Pokazatelji koji se odnose na Specifični cilj 7b1 .....	63
Tablica 24 – Napredak pokazatelja neposrednih rezultata za Specifični cilj 7b1 .....	65
Tablica 25 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7b1 .....	66
Tablica 26 – Promjena u broju smrtnih slučajeva na cestama (ukupno) .....	67
Tablica 27 – Promjena u broju smrtnih slučajeva na cestama (pješaci).....	67
Tablica 28 – Promjena u smrtnim slučajevima na cestama (biciklisti) .....	68
Tablica 29 – Pokazatelji koji se odnose na Specifični cilj 7i1 .....	70
Tablica 30 – Napredak pokazatelja neposrednih rezultata za Specifični cilj 7i1 .....	71
Tablica 31 – Sažetak dodatnih pokazatelja za Specifični cilj 7i1.....	72
Tablica 32 – Promjene u prijevozu robe na unutarnjim vodnim putovima.....	73
Tablica 33 – Pokazatelji koji se odnose na Specifični cilj 7ii1 .....	74
Tablica 34 – Napredak pokazatelja neposrednih rezultata za Specifični cilj 7ii1 .....	76
Tablica 35 – Sažetak dodatnih pokazatelja za Specifični cilj 7ii1.....	77
Tablica 36 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7ii1 .....	78
Tablica 37 – Pokazatelji koji se odnose na Specifični cilj 7ii2 .....	79
Tablica 38 – Napredak pokazatelja neposrednih rezultata za Specifični cilj 7ii2 .....	81
Tablica 39 – Sažetak dodatnih pokazatelja za Specifični cilj 7ii2.....	82
Tablica 40 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7ii2 .....	85
Tablica 41 – Promjena u broju putnika u gradskom prijevozu.....	85
Tablica 42 – Pokazatelji koji se odnose na Specifični cilj 7ii3 .....	87
Tablica 43 – Napredak pokazatelja neposrednih rezultata za Specifični cilj 7ii3 .....	88
Tablica 44 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7ii3 .....	89
Tablica 45 – Zračna Luka Dubrovnik - Broj putnika .....	89
Tablica 46 – Pokazatelji koji se odnose na Specifični cilj 7iii1 .....	91
Tablica 47 – Napredak pokazatelja neposrednih rezultata za Specifični cilj 7iii1 .....	93

Tablica 48 – Sažetak dodatnih pokazatelja za Specifični cilj 7iii1 .....	95
Tablica 49 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7iii1 .....	96
Tablica 50 – Završeni projekti u kojima su provedene aktivnosti razvoja željezničke pruge (Specifični cilj 7iii1).....	97
Tablica 51 – Doprinos EU financiranih projekata razvoju željezničkih pruga (specifični cilj 7iii1) .....	97
Tablica 52 – Udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu tereta.....	97
Tablica 53 – Udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu putnika.....	98
Tablica 54 – Analiza jediničnog troška za Specifični cilj 7a1.....	110
Tablica 55 – Analiza jediničnog troška za Specifični cilj 7b1.....	111
Tablica 56 – Analiza jediničnog troška za Specifični cilj 7i1.....	112
Tablica 57 – Analiza jediničnog troška za Specifični cilj 7ii1 – nove luke .....	112
Tablica 58 – Analiza jediničnog troška za Specifični cilj 7ii1 – nadograđene luke.....	112
Tablica 59 – Analiza jediničnog troška za Specifični cilj 7ii2 .....	113
Tablica 60 – Ugovoreni i ovjereni iznosi (EUR) .....	127
Tablica 61 – Pokazatelji projekta.....	129
Tablica 62 – Ciljevi i rezultati projekta KK.07.4.2.03.0008 .....	129
Tablica 63 – Sažetak nalaza, zaključaka i preporuka .....	133

## Informacije o dokumentu

### Podaci o dokumentu

Projekt	Vrednovanje učinka Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.
Grupa	Prioritetna os 7: Povezanost i mobilnost (Grupa 6)
Naziv	Završno izvješće
Klijent	Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije
Voditelj tima	Zsolt Benedek
Verzija	3.2
Broj stranica	144
Status	Finalna verzija

### Povijest dokumenta

#	Datum	Potpisnik	Komentar
1.0	15.9.2022.	Zsolt Benedek	Prvi nacrt
2.0	22.12.2022.	Zsolt Benedek	Drugi nacrt
3.0	14.3.2023.	Zsolt Benedek	Treći nacrt
3.1	18.5.2023.	Zsolt Benedek	Četvrti nacrt
3.2	16.6.2023.	Zsolt Benedek	Finalna verzija

## Izvršni sažetak

Ovaj dokument predstavlja Završno izvješće srednjoročnog (engl. *mid-term*) vrednovanja učinka finansijske podrške pružene unutar Prioritetne osi 7 „Povezanost i mobilnost“ u sklopu Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. - 2020.

Svrha aktivnosti u okviru vrednovanja jest provjeriti jesu li sredstva utrošena na provedbu Prioritetne osi 7 učinkovito iskorištena te hoće li se ostvariti, odnosno, jesu li ostvareni dugoročni i kratkoročni ciljevi planirani u okviru spomenute osi do kraja provedbenog razdoblja u 2023. godini.

Cilj ovog izvješća je prikazati pozadinu vrednovanja, predstaviti metodološki pristup, te metode i tehnike vrednovanja. Nadalje, sažeti sve nalaze, zaključke i preporuke koji su formulirani kao rezultat aktivnosti vrednovanja temeljem evaluacijskih pitanja za sve specifične ciljeve Prioritetne osi 7.

Kao *cut-off* datum za vrednovanje određen je 15. studenoga 2021. godine. Baze podataka koje je dostavilo Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije te većina ostalih informacija koje su korištene kao osnova za vrednovanje prikazuju stanje na navedeni datum. Isto tako se sve izjave, nalazi, zaključci i prijedlozi odnose na napredak i rezultate postignute do navedenog *cut-off* datuma te ih je potrebno tumačiti uzimajući u obzir navedeni *cut-off* datum. Evaluacijski projekt morao se temeljiti na ograničenim kapacitetima zbog specifičnosti Ugovora o vrednovanju. Stoga se sadržaj Završnog izvješća temelji na kvantitativnim i kvalitativnim informacijama koje su se mogle prikupiti i analizirati u finansijskom okviru i vremenskom planu definiranom ugovorom o provedbi vrednovanja.

Za potrebe ovog vrednovanja korištena je kombinacija metoda koja uključuje kvalitativne i kvantitativne metode vrednovanja provedene istraživačkim tehnikama koje se primjenjuju za odgovaranje na evaluacijska pitanja. Osnova metodologije bila je evaluacija učinka zasnovana na teoriji. Njezina primjena započela je izradom Teorije promjene za svaki specifični cilj, (uglavnom na temelju desk istraživanja) istražujući teorijski model o tome kako bi intervencijska logika planiranih radnji trebala funkcionirati i dovesti do ispunjavanja ciljeva. Validacija teorije prvenstveno intervjuiма i analizom podataka imala je za cilj otkriti kako je planirana logika intervencije djelovala u stvarnosti, tj. jesu li željeni učinci ostvareni. Dodatne informacije prikupljene su i obrađene s pomoću intervjua i deskriptivne analize podataka kako bi se odgovorilo na svako evaluacijsko pitanje. Pripremljena je i jedna studija slučaja kako bi se dobio dublji uvid u projekt (KK.07.4.2.03.0008: Nabava novih autobusa za Komunalno društvo Autotrolej d.o.o.) i istražile dobre i loše prakse za planiranje budućih intervencija. Analiza jediničnih troškova i evaluacija učinka zasnovana na protučinjeničnom pristupu poslužili su kvantificiranju učinaka i drugih aspekata projekata.

Ukupna alokacija na razini Prioritetne osi 7 iznosila je 1.506,3 milijuna eura te je do *cut-off* datuma 15. studenoga 2021. godine ugovoreno 139 % tog iznosa (tj. 2.090,3 milijuna eura), završeno je 36 od ukupno 119 ugovorenih projekata, a devet ugovora je raskinuto. Do *cut-off* datuma Posredničko tijelo razine 2 je odobrilo korisnicima 36 % ukupno ugovorenog iznosa odnosno 756,3 milijuna eura. U okviru dva (7b1 i 7i1) od sedam specifičnih ciljeva, nije bilo završenih projekata do utvrđenog *cut-off* datuma, dok je udio završenih projekata unutar svih ugovorenih projekata bio ispod 40 % u slučaju daljnja dva specifična cilja. Stoga se u ovom trenutku ne mogu očekivati opipljivi učinci intervencija u slučaju više specifičnih ciljeva, a procjena učinaka moguća je isto tako samo uz određena ograničenja.

Međutim, povezani pokazatelji neposrednih rezultata već upućuju na određeni postignuti napredak. Do *cut-off* datuma izgrađeno je 9,02 km obilaznih cesta i sveukupno 11,89 km novoizgrađenih cesta; uklonjene su dvije crne točke, nadograđena je jedna luka kojom se pružaju usluge otocima; izgrađeno

je ili poboljšano 8,19 km tramvajskih linija; nabavljeno je 257 novih jedinica putničkog vozog parka; izgrađeno je ili nadograđeno 35,12 km biciklističkih staza, rekonstruirano je 3.300 metara uzletno-sletne staze i izgrađeno je 2956 metara sustava za odvodnju vode u zračnoj luci Dubrovnik; izgrađeno je 12,2 km novih željezničkih pruga; rekonstruirano je ili nadograđeno 20 km TEN-T željezničkih pruga i izgrađene su ili rekonstruirane četiri željezničke stanice.

Nadalje, analiza podataka pokazala je da projekti koje financira Europska unija značajno pridonose razvoju željezničkih pruga: npr. u 2019. godini, 94 % ukupnog povećanja duljina željezničkih pruga izgrađeno je kao rezultat takvih zahvata. Što se tiče udjela željeznicu u modalnoj podjeli u prijevozu tereta (pokazatelj 7cc11-R), uočen je pozitivan neposredni rezultat ulaganja: ciljna vrijednost navedena u Operativnom programu Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. već je ostvarena 2017. godine. U slučaju putničkog prijevoza ciljna vrijednost pokazatelja u promatranom razdoblju još nije bila ostvarena, a udio željeznicu u modalnoj podjeli u prijevozu putnika (pokazatelj 7cc12-R) umjesto da se povećao s 3,50 % na 4,00 %, u 2018. se smanjio na 2,50 %. S tim u vezi važno je napomenuti da većina povezanih projekata još nije bila završena na *cut-off* datum i da je pandemija bolesti COVID-19 imala značajan negativan učinak na spremnost putnika na odabir opcije javnog prijevoza.

Iako pokazatelji u većini slučajeva na odgovarajući način mjere napredak i učinke intervencija, određeni nedostaci sustava pokazatelja otežavaju tumačenje, ažurirano praćenje i vrednovanje postignutih rezultata na temelju pokazatelja. Stoga se preporučuje preispitati metodologiju definiranja pokazatelja kako bi se osigurala veća usklađenost pokazatelja s intervencijskom logikom, a prije svega s obzirom na buduće intervencije.

Dok je razina koherentnosti između intervencija te lokalnih i sektorskih strategija u većini slučajeva zadovoljavajuća, ponekad je nejasno uklapaju li se neke intervencije (na primjer, projekti razvoja luka i javnog prijevoza pod Specifičnim ciljevima 7ii1 i 7ii2) u složeni pristup razvoju te služe li dugoročnim sveobuhvatnim namjerama donositelja politika. Iako su povezani pozivi bili interesantni brojnim korisnicima, poveznice između provedenih projekata i povezanih ulaganja nisu bile osigurane, pa stoga sinergije nisu doprinijele ispunjavanju složenijih razvojnih ciljeva. S obzirom na navedeno predlaže se provođenje složenijeg pristupa planiranju u fazi pripreme programske dokumentacije.

Dobra suradnja i aktivna komunikacija između korisnika i relevantnih tijela Sustava upravljanja i kontrole (uglavnom Posredničkog tijela razine 2) bile su važan čimbenik učinkovitog institucionalnog djelovanja kojim je snažno podržana priprema projekata i upravljanje dnevnim zadacima te rješavanje problema u fazi provedbe. Slično tome, suradnja među različitim razinama sustava za upravljanje i kontrolu (primjerice između Upravljačkog tijela i Posredničkog tijela razine 1) bila je učinkovita i neometana te su uz redovne službene sastanke dobro iskorišteni i oni koji su održavani po potrebi, kao i neslužbeni sastanci.

Kvaliteta pripreme projekta i primjereno planiranje pokazali su se odlučujućim faktorima uspjeha. Kroz prioritetnu os financira se nekoliko visokovrijednih i složenih projekata ulaganja za koje je bila potrebna temeljita priprema projekta kako bi se izbjegle značajne izmjene i maksimizirao učinak. Razina pripremljenosti planova za provedbu projekata i dokumentacije (npr. tehnička dokumentacija, strateška procjena utjecaja na okoliš, planovi izvlaštenja zemljišta, građevinske dozvole i druga dozvole, itd.) često još uvijek nije bila dostatna u vrijeme početka provedbe aktivnosti ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava. Da bi se to izbjeglo, korisnici moraju osigurati vremena, stručnosti, kapaciteta i finansijskih sredstava za provedbu procesa planiranja potrebnog za učinkovitu i uspješnu provedbu projekata. K tome, Posrednička tijela korisnicima trebaju osigurati kontinuiranu dostupnost stručne kontakt osobe za pojedini projekt, kako bi im pružili podršku u svim fazama projekta.

Dugotrajni postupci javne nabave dovodili su do značajnih kašnjenja s početkom provedbe aktivnosti ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava što je često zahtijevalo i izmjenu prvotnog plana provedbe. U okviru prioritetne osi finansirali su se složeni i veliki investicijski projekti koji su obuhvaćali složene postupke javne nabave. Korisnici često nisu imali dovoljno iskustva i znanja za provođenje tih postupaka, a *ex-post* kontrole postupaka javnih nabava bile su vrlo dugotrajne i zahtijevale značajne kapacitete odgovarajuće jedinice Posredničkog tijela razine 2 zadužene za kontrolu javne nabave. Stoga se daje preporuka da se korisnicima do utvrđivanja prihvatljivosti potraživanih troškova povezanih s *ex-post* kontrolom nabave isplati 75 % potraživanog iznosa.

Neke izvanredne okolnosti negativno su utjecale na gotovo sve intervencije i uzrokovale odstupanja od prvotnih planova. Tijekom provedbenog razdoblja izbila je pandemija bolesti COVID-19, međutim projekti u sklopu Prioritetne osi 7 relativno su uspješno izbjegli negativne učinke pandemije, pa je tako došlo do tek manjih kašnjenja u provedbi. Ulaganja u infrastrukturu posebno su teško bila pogodjena sve lošijim gospodarskim uvjetima i najnovijim tržišnim trendovima kao npr. povećanje cijena (posebice cijene energenata), nedostatak kapaciteta u nekim sektorima (npr. građevinski sektor) i uska grla u opskrbnim lancima više ključnih proizvoda, uključujući nedostatak sirovina, smanjenje proizvodnih kapaciteta ili blokade u transportu potrebnih proizvoda.

Kako su prijavitelji kao dio projektne prijave bili dužni izraditi detaljne planove za osiguranje izvedivosti i finansijske održivosti projekata, osigurani su osnovni uvjeti održivosti. Unatoč tome, rizici povećanja troškova održavanja zbog nepovoljnih gospodarskih kretanja diljem Europe mogu ugroziti stabilnu održivost ulaganja, što zahtijeva revidiranje proračuna projekata, odnosno analize troškova i koristi te planova održivosti. Tijela sustava za upravljanje i kontrolu uključeni u provedbu i praćenje Prioritetne osi 7, ne raspolažu sveobuhvatnim, pouzdanim i aktualnim informacijama o posljedicama povećanja cijena na planove provedbe projekata. Sustav upravljanja i kontrole trebao bi pokrenuti sustavni pregled proračuna svakog projekta, te zaključiti jesu li potrebne izmjene i jesu li potrebna dodatna sredstva. Sustav upravljanja i kontrole trebao bi odrediti najprikladnije tijelo za ovaj zadatak. Potrebno je procijeniti i osigurati potrebe za kapacitetom ovih zadataka u imenovanom tijelu te razraditi metodologiju stalnog praćenja projektnih proračuna i planova održivosti. Sustav upravljanja i kontrole bi trebao podržati korisnike u ovom procesu poduzimanjem povezanih mjera primjerice pokretanjem procesa sustavnog pregleda projektnih proračuna, pojednostavljenjem postupaka izmjene ugovora, pružanjem savjeta o ekonomskim kretanjima.

Broj projekata koji se namjeravaju fazirati već je visok, a još uvjek nije jasno koji će sve projekti u fazama biti uključeni i u finansijsko razdoblje 2021. – 2027. Predlaže se primjena transparentnijeg zaključivanja i procesa odlučivanja za faziranje kako bi administrativni zadaci bili lakše predvidljivi i kako bi se olakšala procjena rizika s obzirom na apsorpciju do kraja razdoblja provedbe. Potrebno je izbjegići rizike u vezi s apsorpcijom izazvane kasnim odlukama o faziranju tako da se osigura financiranje projektnih prijedloga s dostatnom agregiranom vrijednosti u svim relevantnim specifičnim ciljevima u slučaju novih odluka o faziranju.

## Executive Summary

This document presents the final report of the Impact evaluation of the financial support provided within Priority axis 7: Connectivity and Mobility of the Operational Program Competitiveness and Cohesion 2014-2020. The purpose of the evaluation is to verify whether the resources spent on the implementation of Priority axis 7 were effectively used and whether the short-term and long-term objectives planned within the Priority axis have been or will be achieved by the end of the implementation period in 2023.

The aim of this report is to present the background of the evaluation, introduce the methodological approach, the evaluation methods and techniques. Furthermore, it summarises all findings, conclusions and recommendations that were formulated as a result of the evaluation activities regarding the evaluation questions in terms of each specific objective of Priority axis 7.

The cut-off date of the evaluation is 15 November 2021. Databases provided by the Ministry of Regional Development and EU Funds and the majority of other information used as a basis for the evaluation reflect the situation on this date. Consequently, all statements, findings, conclusions and proposals refer to the progress and results achieved up to the cut-off date and should be interpreted in view of this. The evaluation project had to build on limited capacities due to the specificities of the evaluation contract. Thus, the content of the final report is based on quantitative and qualitative information that could be collected and analysed within the financial frame and time plan defined by the contract.

The evaluation used a methodology mix including qualitative and quantitative evaluation methods, implemented by a wide range of research techniques applied to answer the evaluation questions. The basis of the methodology was the Theory-Based Impact Evaluation. The application of this started with the design of the Theory of Change for each specific objective (mainly based on desk research) exploring the theoretical model of how the intervention logic of the planned actions was supposed to work and led to the fulfilment of the objectives. The validation of the theory primarily by interviews and data analysis aimed at discovering how the planned intervention logic worked in reality, i.e., whether the intended effects were realised. Further information was collected and processed through interviews and descriptive data analysis to answer each evaluation question. One case study was prepared to get a deeper insight in a characteristic project (KK.07.4.2.03.0008: Procurement of new buses for the Municipal company Autotrolej d.o.o.), and explore good and bad practices for the planning of future interventions. Unit cost analysis served the quantification of effects and other aspects of the projects.

The total allocation of Priority axis 7 was 1,506.3 MEUR. 139 % of that (2,090.3 MEUR) had been contracted by the cut-off date. 36 out of the 119 contracted projects had been completed, and 9 projects were terminated before completion. 36% of the contracted amount, 756,3 MEUR had been requested by beneficiaries and verified by the Level 2 Intermediary body. 2 out of the 7 specific objectives did not have any completed project on the cut-off date, and the ratio of completed projects within all contracted projects is under 40% in the case of further 3 specific objectives. Consequently, tangible effects of the interventions cannot be expected at this point in time in case of more specific objectives, and the evaluation of effects is possible only with limitations. However, related output indicators already point to some progress made. By the cut-off date, 9.02 km of bypass roads, and a total of 11.89 km of newly built roads were constructed; 2 black spots were eliminated; one port providing travel services to islands was upgraded; 8.19 km of tram lines were constructed or improved;

257 new passenger rolling stock was procured; 35.12 km of bicycle routs were constructed or upgraded; 3,300 meter of runaway was reconstructed and 2,956 meters of sewage connection was constructed at Dubrovnik Airport; 12.2 km of new railway line was construced; 20 km of TEN-T railway lines were reconstrurcted or upgraded, and 4 railway stations were constructed or reconstructed.

Furthermore, the analysis of statistical data showed that EU-funded projects significantly contributed to railway development. In 2019, 94% of the total increase in the length of railway lines was built as a result of such interventions. Regarding the modal split ratio of railways in cargo traffic (indicator 7cc11-R), positive developments could be detected: the target value listed in the Operational Programme was already reached by 2017. In the case of passenger traffic, the indicator targets have not yet been reached, and the ratio of passengers in railways (indicator 7cc12-R) decreased instead of increasing. However, it is important to note that most of the related projects were not yet completed on the cut-off date and the COVID-19 pandemic had a significant negative effect on the willingness of passengers to choose public transport options.

Although indicators in most cases appropriately measure the progress and effects of interventions, some deficiencies of the indicator system make the interpretation, the up-to-date monitoring and the evaluation of achieved result difficult based on the indicators. E.g., aggregated target value of completed and ongoing projects does not reach the target value defined in the Operational Programme (Specific objective 7a1). The methodology of indicators is proposed to be reviewed to ensure an even more coherence of indicators with the intervention logic, particularly with actions in the future.

While the coherence of interventions with local and sectoral strategies and policy goals is satisfactory in most cases, it is sometimes ambiguous whether some investments (e.g., port and public transport development projects under Specific objectives 7ii1 and 7ii2) fit to a complex development approach and serve the long-term comprehensive intentions of policy makers. Although, related calls were popular, the links of implemented projects with related investments were not ensured, thus, synergies could not contribute to the fulfilment of more complex development objectives. Therefore, A more complex approach to planning is proposed to be enforced during the preparatory phase of programming documents.

Good cooperation and active communication between beneficiaries and the relevant actors of the management and control system (mainly the Level 2 Intermediary body) was an important factor of effective institutional operation, and strongly supported the preparation of projects and the management of daily tasks and problem-solving during the implementation phase. Similarly, the cooperation between different levels of the management and control system (e.g., between the Managing authority and the Level 1 Intermediary body) was effective and smooth, making use also of ad-hoc and informal meetings beyond formal ones.

The quality of project preparation and appropriate planning proved to be a decisive success factor. The Priority axis finances several high-value complex investment projects that needs thorough project preparation to avoid substantial modification and also to maximise the impacts. The readiness of project plans and documentation was often not appropriate still at the launch of the activities of the grant contract. The management and control system should provide all the necessary conditions to beneficiaries for this process. Sufficient time, expertise, capacities and financial resources needs to be ensured to perform a planning process necessary for the effective and successful implementation of projects. The Level 2 Intermediary body should ensure constant availability to beneficiaries through a designated and competent contact person, and necessary resources needs to be allocated for rigorously checking the readiness of project plans at the evaluation of proposals.

Long public procurement procedures caused significant delays in the launch of the activities of the grant agreement and often necessitated the modification of the original implementation schedule. The Priority axis financed complex, large-scale investment projects with complicated public procurements. Beneficiaries often did not have sufficient experience and expertise to conduct the procedures, and the ex-post controls of public procurement was very time-consuming and require considerable capacity from the designated unit of the Level 2 Intermediary body responsible for controls. The proposed method to pay 75% of the requested amount to beneficiaries before verification and settle possible cuts on eligible costs after the closure of ex-post controls are urged to be elaborated and introduced as soon as possible.

Some general external factors and events universally affected almost all interventions negatively and caused deviations from the original plans. The COVID-19 pandemic started during the implementation period, which has clearly had negative effects on the timely implementation through obstructing the smooth cooperation of stakeholders and the physical works as well as through the postponement of public procurements for several months. The projects of Priority axis 7 were relatively successful in mitigating negative effects of the pandemic, thus, it caused only minor delays in the implementation. Infrastructure investments were hit particularly hard by the deteriorating economic environment and the latest market trends through e.g., the increase of prices, particularly that of energy costs, the lack of capacities in some sectors and the bottlenecks of the supply chain of several products, including the scarcity of raw materials, the narrowing manufacturing capacities or the blockages in the transportation of necessary products.

Since applicants were required to prepare detailed plans, as part of their application, for ensuring feasibility and financial sustainability of the projects, basic conditions for sustainability have been ensured. Nevertheless, the risks of increasing maintenance costs due to the unfavourable economic trends across Europe may endanger the stable sustainability of investments and should urge beneficiaries to update the cost-benefit analysis and review their plans on sustainability. The actors of the management and control system involved in the implementation and monitoring of Priority axis 7 do not have comprehensive, reliable and up-to-date information about the consequences of price increase on project plans.

The management and control system needs to initiate a systematic review of each project budget case by case, and conclude whether a modification is necessary, and whether additional resources are available. The management and control system should designate the most suitable body for this task. The significant capacity needs of these tasks should be calculated and ensured at the designated body, and the methodology of a constant follow-up of project budgets and sustainability plans is necessary to be elaborated. The management and control system should support beneficiaries in this process by taking related arrangements (e.g., initiating the systematic review process, simplification of administrative procedures of possible contract modifications, providing economic forecasts etc.).

The number of projects that are intended to be phased is already high, and it is still not evident which projects will be phased to the next financial period. A more transparent logic and process of decisions on phasing is proposed to be applied to make administration tasks more predictable and to help the estimation of absorption risks up to the end of the implementation period. Absorption risks caused by last minute decisions on phasing should be mitigated by ensuring that project proposals with sufficient aggregated value are available for funding in all relevant specific objectives in case of new decisions on phasing ('over-contracting').

# 1 Uvod

## 1.1 Kontekst vrednovanja

Vrednovanje (evaluacija) je sustavni proces kojim se ocjenjuje kvaliteta i vrijednost javnih programa dok su u fazi pripreme, provedbe ili po njihovom završetku. Vrednovanje se provodi s ciljevima poboljšanja kvalitete izrade i provedbe programa te radi vrednovanja njihove djelotvornosti i učinka. Osim toga, jedan od ciljeva je i uspostava snažnijih veza između procesa vrednovanja i donošenja odluka o upravljanju Operativnim programima temeljenih upravo na rezultatima provedenih vrednovanja. Također, važnost vrednovanja očituje se u povećanju transparentnosti kohezijske politike pružajući korisnicima programa i javnosti pouzdane informacije o stvarnom učinku aktivnosti financiranih iz Europskih strukturnih i investicijskih fondova. Sukladno Uredbi (EU) br. 1303/2013 kao i Strategiji vrednovanja provedbe Europskih strukturnih i investicijskih fondova predviđeno je:

- prethodno (*engl. ex-ante*) vrednovanje - provodi se na početku programskog ciklusa,
- srednjoročno vrednovanje (*engl. mid-term*) - provodi se tijekom njegove provedbe te
- naknadno (*engl. ex-post*) vrednovanje - provodi se nakon završetka provedbe operativnog programa.

Sukladno članku 56. Uredbe (EU) br. 1303/2013 i njezinim izmjenama države članice trebaju osigurati potrebna sredstva za provođenje vrednovanja i prikupljanje podataka koji su potrebni za provedbu vrednovanja. Kako bi se utvrdili mjerljivi rezultati intervencija koje se podupiru iz Europskih strukturnih i investicijskih fondova u programskom razdoblju 2014. - 2020. stavljen je veći naglasak na vrednovanje u odnosu na prethodna programska razdoblja. Učinak programa vrednuje se u kontekstu ciljeva svakog Europskog strukturnog i investicijskog fonda i u odnosu na ciljeve Europske strategije za pametan, održiv i uključiv rast. Vrednovanje učinka Prioritetne osi 7 Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. predstavlja srednjoročno vrednovanje.

Sukladno Strategiji vrednovanja provedbe Europskih strukturnih i investicijskih fondova finansijske perspektive 2014.-2020. u Republici Hrvatskoj, Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije zaduženo je za provođenje vrednovanja učinka Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020., kao i za predstavljanje rezultata vrednovanja pred dionicima i članovima Odbora za praćenje (OzP-om) Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.“. Sukladno Zakonu o uspostavi institucionalnog okvira za provedbu Europskih strukturnih i investicijskih fondova u Republici Hrvatskoj u finansijskom razdoblju 2014.-2020. (Narodne novine, broj 92/14) i Uredbi o tijelima u sustavima upravljanja i kontrole Europskog socijalnog fonda, Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda, u vezi s ciljem „Ulaganje za rast i radna mjesta“ (Narodne novine, broj NN 107/14, 23/15, 129/15 i 15/17, 18/17 – ispravak, 46/21 i 49/21- ispravak), Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije obavlja funkciju Upravljačkog tijela Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.“ te izrađuje i provodi Plan vrednovanja Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. tijekom programskog razdoblja 2014. - 2020. Plan vrednovanja Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. predstavlja temelj za planiranje, upravljanje i koordiniranje procesom vrednovanja.

Ugovaratelj/Izvršitelj konzorcij Equinox Consulting Ltd. i Urbanex d.o.o. izabrani su za provedbu vrednovanja učinka Prioritetne osi 7 Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. od strane Naručitelja Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova Europske unije te ugovoreni temeljem

ugovora 05-C-U-779/21-17. Završno izvješće predstavlja treću isporučevinu sukladno ugovoru o provedbi vrednovanja.

## 1.2 Ciljevi vrednovanja

Cilj ovog vrednovanja je procjena učinaka finansijske podrške pružene unutar Prioritetne osi 7 Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. u odnosu na ciljeve postavljene za razdoblje do kraja 2023. godine.

Svrha vrednovanja jest provjeriti jesu li sredstva utrošena na provedbu aktivnosti u sklopu Prioritetne osi 7 učinkovito iskorištena. Fokus je usmjeren na provjeru učinkovitosti, djelotvornosti i učinka aktivnosti usmјerenih na smanjenje emisije stakleničkih plinova u skladu sa Strategijom Europa 2020 i preporukama Europske komisije, ulaganja u željeznice, pomorske luke, regionalne ceste uključujući crne točke, čist javni i gradski promet.

Rezultati vrednovanja doprinijeli su dodatnim spoznajama o svim čimbenicima koji su, uz finansijsku podršku, imali utjecaj na provedbu aktivnosti unutar ove osi i na taj način će omogućiti kvalitetnije planiranje aktivnosti vezanih uz povezanost i mobilnost u finansijskom razdoblju 2021. – 2027. kao i unaprjeđenju sustava provedbe Prioritetne osi 7 Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

## 1.3 Ciljevi Završnog izvješća

Ovaj dokument predstavlja Završno izvješće vrednovanja učinkovitosti Prioritetne osi 7 Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. Cilj izvješća je dati detaljan prikaz svih rezultata aktivnosti vrednovanja koje su proveli evaluatori u okviru projekta vrednovanja. Cilj je ujedno i predstaviti i prikazati, u skladu s Početnim izvješćem, opći metodološki pristup primijenjen u provođenju vrednovanja, specifične metode i tehnike vrednovanja korištene za provedbu evaluacijskih aktivnosti, kao i baze podataka i druge izvore koji su poslužili kao osnova za prikupljanje informacija. Izvješće predstavlja analizu provedenu kako bi se odgovorilo na evaluacijska pitanja i detaljno opisali nalazi, zaključci i preporuke evaluacijskih pitanja.

## 1.4 Opseg vrednovanja

### 1.4.1 Analiza sektora

Na razini Europske unije do 2050. godine želi se postići smanjenje stakleničkih plinova iz prometnog sektora u odnosu na razine iz 1990. godine. Ciljevi koji se žele postići su:

- potpuno iz gradova izbaciti vozila na tradicionalna goriva
- 40 % održivih goriva s niskim udjelom ugljika u zračnom prometu
- smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz brodskih pogonskih goriva za 40 %
- 50 % teretnih putovanja koja su jednaka ili dulja od 300 km trebalo bi se umjesto cestom odvijati željeznicom i unutarnjim plovnim putovima
- većina putovanja na srednje udaljenosti trebala bi se odvijati željeznicom

- dovršetak europske mreže brzih vlakova
- dovršetak transeuropske prometne mreže i smanjenje broja žrtava u cestovnom prometu.

Prema Nacionalnoj razvojnoj strategiji Republike Hrvatske do 2030. godine razvoj prometa i mobilnosti obuhvaćen je razvojnim smjerovima: „Zelena i digitalna tranzicija“ te „Ravnomjeren regionalni razvoj“. Razvojnom smjeru „Zelena i digitalna tranzicija“ pridonosit će politike usmjerene prema ostvarivanju cilja: „Održiva mobilnost“. U kontekstu strateškog cilja „Održiva mobilnost“ potrebno je istaknuti sljedeća prioritetna područja javnih politika:

- modernizacija i izgradnja željezničkih pruga, promicanje integriranog urbanog prijevoza i prijevoza tereta željeznicom
- uspostava novih prometnih procesa u svim vidovima prometa i autonomnih sustava za mobilnost
- razvoj pomorskog prometa i prometa unutarnjim vodnim putovima te
- razvoj zračnog prometa.

Razvojnom smjeru „Ravnomjeren regionalni razvoj“ pridonosit će politike usmjerene prema ostvarivanju cilja: „Razvoj potpomognutih područja i područja s razvojnim posebnostima“. U kontekstu ovog strateškog cilja, potrebno je istaknuti sljedeća prioritetna područja javnih politika:

- razvoj potpomognutih i brdsko-planinskih područja i
- razvoj pametnih i održivih otoka.

Povezanost i mobilnost je navedena kao prioritet provedbe politike na području razvoja potpomognutih i brdsko-planinskih područja, kao i na području razvoja pametnih i održivih otoka.

U sektoru prometa udio korištenja energije iz obnovljivih izvora relativno je nizak, tj. znatno manji od planiranih 10 %, što je bio cilj za 2020. godinu te ga je isto tako potrebno povećati korištenjem većeg udjela naprednih biogoriva i obnovljive električne energije i obnovljivog vodika u sektoru prometa. Veliki izazov predstavlja i prometna povezanost hrvatskog otočja. Hrvatsko otočje ima 78 otoka i 524 otočića, dok se u 2020. godini na temelju sklopljenih 47 ugovora o javnoj usluzi održavala 51 državna linija te je nužno zadovoljiti potrebe stanovništva za prometnom povezanošću. Nadalje, trenutno najveći broj brodova obalnog linijskog pomorskog prometa koristi motore s unutrašnjim sagorijevanjem pogonjene dizel gorivom. Prometna mreža je neujednačena s vrlo nerazvijenom željezničkom infrastrukturom te nema odgovarajuće infrastrukture za javni gradski, prigradski i međugradski promet. U Republici Hrvatskoj je izgrađeno tek 7 % osnovne željezničke mreže TEN-T što je znatno niže od prosjeka Europske unije koji iznosi preko 60 %.

#### 1.4.2 Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014.-2020.

Temeljem analiza socioekonomskog stanja te utvrđenih prepreka za rast i razvojnih potreba u Republici Hrvatskoj tijekom procesa programiranja utvrđeni su glavni ciljevi Operativnog programa „Konkurenčnost i kohezija“ 2014. – 2020. Glavne izazove predstavljali su niska konkurenčnost gospodarstva, visoka nezaposlenost, raskorak između obrazovnog sustava i ekonomskih potreba te nedostatna gospodarska i javna infrastruktura i usluge. Strategija Operativnog programa „Konkurenčnost i kohezija“ temelji se na koncentraciji ulaganja u 10 tematskih ciljeva zajedničkog Strateškog okvira i njihovim specifičnim investicijskim prioritetima, s daljnijim fokusom na specifične ciljeve koje je potrebno ostvariti. Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.“ sadrži

12 prioritetnih osi, koje se sufinanciraju iz Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda, temeljenih na spomenutim tematskim ciljevima:

- Prioritetna os 1 Jačanje gospodarstva primjenom istraživanja i inovacija,
- Prioritetna os 2 Korištenje informacijske i komunikacijske tehnologije,
- Prioritetna os 3 Poslovna konkurentnost,
- Prioritetna os 4 Promicanje energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije,
- Prioritetna os 5 Klimatske promjene i upravljanje rizicima,
- Prioritetna os 6 Zaštita okoliša i održivost resursa,
- **Prioritetna os 7 Povezanost i mobilnost,**
- Prioritetna os 8 Socijalno uključivanje i zdravlje,
- Prioritetna os 9 Obrazovanje, vještine i cjeloživotno učenje,
- Prioritetna os 10 Tehnička pomoć,
- Prioritetna os 11 Jačanje oporavka od krize u kontekstu pandemije COVID-19 i priprema za zeleni, digitalni i otporni oporavak gospodarstva te
- Prioritetna os 12 Sanacija šteta od potresa.

#### 1.4.3 Uvod u operativni program i relevantnu prioritetu os

U okviru Prioritetne osi 7, 8,5 % sredstava iz Europskog fonda za regionalni razvoj te 41,3 % sredstava iz Kohezijskog fonda dodijeljenih Republici Hrvatskoj alocirano je za ulaganja u okviru investicijskih prioriteta: 7a, 7b, 7i, 7ii i 7iii. Finansijska raspodjela odraz je prioriteta smanjenja emisija stakleničkih plinova u skladu sa Strategijom Europa 2020 i preporuka Europske Komisije. Većina finansijskih sredstava na temelju ove Prioritetne osi alocirana je za ulaganja u željeznice, regionalne ceste i čist javni i gradski prijevoz.

U okviru Prioritetne osi 7 „Povezanost i mobilnost“ definirani su sljedeći investicijski prioriteti:

- 7a – Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T;
- 7b – Poboljšavanje regionalne mobilnosti povezivanjem sekundarnih i tercijarnih čvorista s infrastrukturom TEN-T-a, uključujući multimodalna čvorista;
- 7i – Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T;
- 7ii – Razvoj i unaprjeđenje prometnih sustava prihvatljivih za okoliš, i prometni sustavi sa niskim emisijama CO<sub>2</sub>, uključujući unutarnje plovne putove i pomorski prijevoz, luke, multimodalne veze i aerodromsku infrastrukturu, radi promicanja održive regionalne i lokalne mobilnosti;
- 7iii – Razvoj i obnova sveobuhvatnih, visokokvalitetnih i interoperabilnih željezničkih sustava te promicanje mjera za smanjenje buke.

U okviru Prioritetne osi 7 „Povezanost i mobilnost“, definirano je sedam specifičnih ciljeva. Specifični ciljevi koji proizlaze iz navedenih investicijskih prioriteta su:

- 7a1 – Unaprjeđenje cestovne mreže TEN-T i pristupa cestovnoj mreži TEN-T;
- 7b1 – Poboljšanje cestovne sigurnosti u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa;
- 7i1 – Povećanje teretnog prometa na unutarnjim vodnim putovima;
- 7ii1 – Poboljšanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike;

- 7ii2 – Povećanje broja putnika u javnom prijevozu;
- 7ii3 – Poboljšanje dostupnosti Dubrovnika zrakom te
- 7iii1 – Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže.

Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije bilo je u funkciji Upravljačkog tijela za cijeli Operativni program konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. tijekom cijelog danog razdoblja.

Prema Uredbi o izmjenama Uredbe o tijelima u sustavima upravljanja i kontrole korištenja Europskog socijalnog fonda, Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda, u vezi s ciljem »Ulaganje za rast i radna mjesta« iz travnja 2021., u kontekstu Prioritetne osi 7, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture imalo je funkciju Posredničkog tijela razine 1 i to tijekom cijelog razdoblja provedbe. Isto je ministarstvo 2014. godine inicijalno bilo imenovano i kao Posredničko tijelo razine 2 za cijelu prioritetnu os 7, no spomenutu je ulogu 2017. godine preuzeila i do kraja promatranog razdoblja zadržala Središnja agencija za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije.

S obzirom da se specifični cilj 7ii2 dijelom provodi i putem ITU mehanizma, 2017. godine imenovana su Posrednička tijela integriranih teritorijalnih ulaganja, tj. Gradovi središta urbanih područja/aglomeracija u kojima se provodi ITU mehanizam.

Iz navedenog proizlazi kako je provedbena struktura Prioritetne osi 7 u provedbenom razdoblju do *cut-off* datuma ovog vrednovanja bila razmjerno jednostavna, s relativno ograničenim brojem dionika na razini sustava upravljanja i kontrole.

#### 1.4.4 Evaluacijska pitanja i kriteriji vrednovanja

Vrednovanje odgovara na sedam evaluacijskih pitanja:

1. Evaluacijsko pitanje 1: Koji su opaženi učinci i promjene na razini pojedinog specifičnog cilja, koliko su opaženi učinci rezultat intervencija, a koliko drugih faktora?
2. Evaluacijsko pitanje 2: Jesu li intervencijska logika i provedbeni instrumenti osigurali očekivanu promjenu u pogledu identificiranih ciljeva/rezultata i rješavanja identificiranih nedostataka/problema? Ako ne, koji su razlozi?
3. Evaluacijsko pitanje 3: Koje su lekcije naučene po svakom specifičnom cilju za budući razvoj javnih politika i za provedbu budućih intervencija (u pogledu osiguravanja svih potrebnih preduvjeta za provedbu, preispitivanja unutarnjih kapaciteta, itd.)?
4. Evaluacijsko pitanje 4: Jesu li učinci intervencija prepoznati od strane ciljnih skupina (korisnici, donosioci odluka) i na koji način?
5. Evaluacijsko pitanje 5: U kojoj mjeri su troškovi opravdani u odnosu na postignute učinke?
6. Evaluacijsko pitanje 6: Jesu li očekivani/opaženi učinci za svaki specifični cilj održivi, jesu li u širem okuženju potrebne promjene koje će podržati učinke intervencija i učiniti ih održivima?
7. Evaluacijsko pitanje 7: Postoje li određene nedosljednosti/odstupanja od početnih prepostavki i očekivanih ciljeva, koja su to i koji su čimbenici utjecali na pojavu istih?

Vrednovanje Prioritetne osi 7 ima za cilj zadovoljiti pet kriterija vrednovanja utvrđenih prema Planu vrednovanja. Za svaki kriterij identificirana su najrelevantnija evaluacijska pitanja kojima su ispitani zadani kriteriji. Kriteriji i obrađena evaluacijska pitanja su sljedeći:

- Učinkovitost: Analizom učinkovitosti procjenjuju se korištena sredstva i promjene nastale intervencijom ili troškovi i koristi od nje. Evaluacijsko pitanje 5 se primarno odnosi na ovaj kriterij.
- Djelotvornost: Analiza djelotvornosti razmatra koliko su vrednovane radnje uspješne u postizanju svojih ciljeva, a također pokriva druge (nenamjerne) učinke koji su se mogli pojaviti. Primarno, evaluacijsko pitanje 2 ima za cilj odgovoriti na ovaj kriterij. Također, evaluacijska pitanja 1, 4 i 7 nastoje odgovoriti na ovaj kriterij.
- Relevantnost: Analiza relevantnosti uzima u obzir dizajn intervencije i sagledava koliko dobro intervencije rješavaju potrebe i probleme koje namjeravaju ublažiti. Razmatra se kako ciljevi intervencije odgovaraju širim ciljevima politike Europske unije. Primarno, evaluacijsko pitanje 7 bavi se ovim kriterijem. Također, pitanja 2 i 4 nastoje odgovoriti na ovaj kriterij.
- Učinak: U okviru ovog kriterija ispitujemo jesu li intervencije i subjekti odgovorni za njihovu provedbu uspjeli ostvariti očekivane učinke i u pogledu rezultata i u pogledu institucionalnog učinka. Primarno, evaluacijsko pitanje 1 odgovara na ovaj kriterij. Također, evaluacijsko pitanje 3 nastoji odgovoriti na ovaj kriterij.
- Održivost: Analizom ovog kriterija procjenjuju se vjerojatnosti, jamstva i dokazi povezani s pitanjem jesu li učinci, rezultati i utjecaji relevantnih intervencija održivi, odnosno bi li postignuća programa bila funkcionalna i korisna za ciljnu skupinu u održivom razdoblju i izvan njega. Evaluacijska pitanja 3, 4 i 6 se bave ovim kriterijem.

## 2 Metodološki pristup

### 2.1 Izvori podataka i korištene baze podataka

Kao *cut-off* datum za provođenje vrednovanja učinka Prioritetne osi 7 Operativnog programa Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020. dogovoren je 15. studenoga 2021. godine. Tijekom vrednovanja analizirani su dokumenti do trenutka *cut-off* datuma predmetnog vrednovanja odnosno do 15.11.2021. godine te su u obzir uzeti objavljeni pozivi i do tada ugovoreni projekti. Pod završenim projektima podrazumijevaju se samo oni koji su završeni do gore navedenog *cut-off* datuma i čiji je završni zahtjev za nadoknadom sredstava odobren i evidentiran u sustavu .

U analizi, pod inputima intervencija u obzir su uzet ukupno alocirana sredstva odnosno zbroj bespovratnih sredstava (EU sredstva, nacionalna proračunska i nacionalna vanproračunska sredstva) i doprinosa korisnika (javna i privatna sredstva).

Glavni izvori podataka za ovo vrednovanje su relevantni strateški dokumenti, prije svega verzija 10.0 Operativnog programa Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020. i drugi strateški dokumenti navedeni pod naslovima Strateška pozadina (poglavlje 3.1.1.3.), Teorija promjene (poglavlje 3.1), dokumentacija poziva i projekata<sup>1</sup>, specifične baze podataka na razini specifičnih ciljeva u pogledu alokacija<sup>2</sup> i baze

---

<sup>1</sup> Dokumenti objavljeni na <https://strukturnifondovi.hr/> i dokument 'Ažurirani izvještaj o projektima\_Cut-off1511\_PA7&8'.

<sup>2</sup> Dokument 'National cofinancing Specific objective level.xlsx'

podataka na razini projekta izvedene iz sustava ESIF MIS i eFondovi.<sup>3</sup> Ostali izvori podataka su statističke tablice Državnog zavoda za statistiku i EUROSTAT-a<sup>4</sup>, drugi javno dostupni izvori podataka, te dodatni podaci dobiveni od Upravljačkog tijela i korisnika.

Daljnji izvori podataka su nalazi intervjua provedenih s institucionalnim akterima i drugim dionicima te nalazi studije slučaja.

S obzirom na to da je dio podataka korištenih za analizu prikazan u eurima, a dio u kunama, kako bi se podaci mogli usporediti u svakoj analizi prilikom preračunavanja iznosa korišten je tečaj: 1 euro = 7,6 kuna, koji koristi Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije. U većini slučajeva izvještava se o podacima nalaza u milijunima eura, iznimno se daje puni iznos kada je isti od posebne važnosti.

## 2.2 Uvod u metodologiju

Vrednovanje je provedeno kombinacijom metoda, koja uključuje evaluacijske pristupe implementirane uz pomoć kvalitativnih i kvantitativnih metoda istraživanja. Ovo potpoglavlje daje opći uvod u metodološki pristup koji je korišten za odgovaranje na evaluacijska pitanja. Točna primjena metodologije u slučaju svakog evaluacijskog pitanja detaljno je opisana u pregledu pitanja u poglavlju 3.

U slučaju Prioritetne osi 7, kako bi se odgovorilo na evaluacijska pitanja i kako bi se steklo razumijevanje ostvarenog učinka (što se promijenilo) kao i razloga koji su doveli do promjene (zašto se i kako promjena dogodila) primjenjeni su i pristup koji se temelji na podacima i pristup koji se temelji na teoriji.

Dok se pristup temeljen na teoriji uglavnom, ali ne isključivo, koristio kvalitativnim alatima (desk istraživanje i intervju), pristup temeljen na podacima u osnovi se oslanjao na metode kvantitativnog istraživanja (analiza podataka o relevantnim intervencijama, osobito deskriptivna statistika i evaluacija finansijskih i fizičkih pokazatelja).

Primjena različitih metoda i tehnika u slučaju svakog evaluacijskog pitanja sažeta je u tablici u nastavku.

Tablica 1 – Kriterij vrednovanja, pristupi i metode prema evaluacijskom pitanju

Br	Kriterij vrednovanja	Evaluacijsko pitanje	Pristup	Izabrane metodologije i metode
1	Učinak	Koji su opaženi učinci i promjene na razini pojedinog specifičnog cilja, koliko su opaženi učinci rezultat intervencija, a koliko drugih faktora?	Zasnovan na teoriji	Evaluacija učinka zasnovana na teoriji, desk istraživanje, intervju, studija slučaja

<sup>3</sup> Dokumenti ('Ažurirani izvještaj o projektima\_Cut-off1511\_PA7&8' i 'Objedinjeni izvještaj – KK pokazatelji – CUT OFF 15.11.2021.xlsx')

<sup>4</sup> Alat za vizualizaciju podataka – podaci i pokazatelji, Digital Scoreboard – podaci i pokazatelji

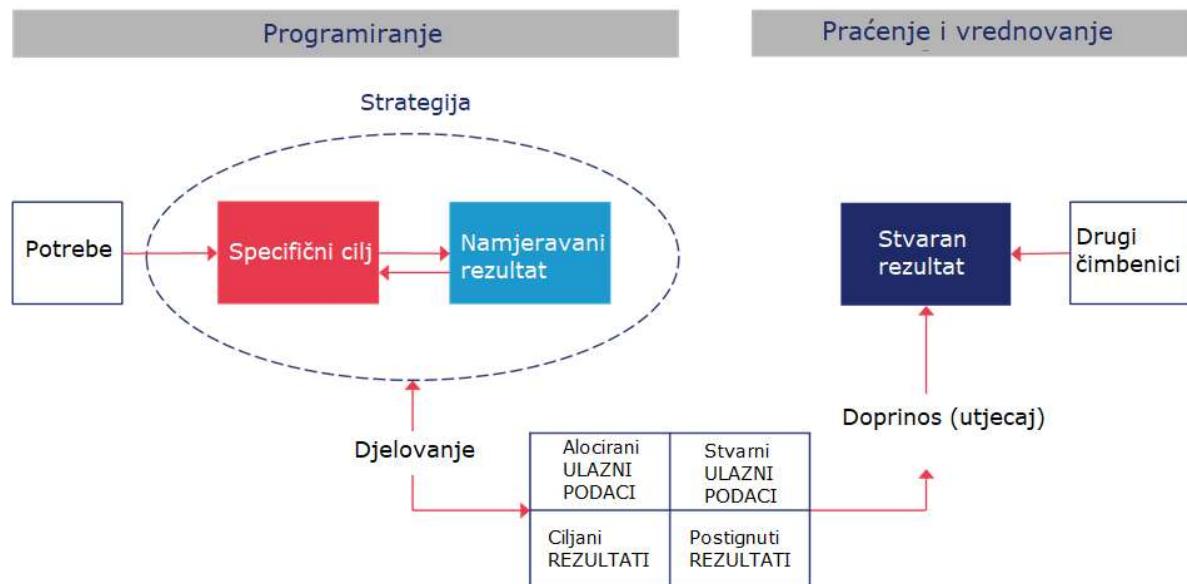
Br	Kriterij vrednovanja	Evaluacijsko pitanje	Pristup	Izabrane metodologije i metode
			Zasnovan na podacima	Analiza podataka (statistike, pokazatelji), protučinjenična analiza podataka
2	Djelotvornost	Jesu li intervencijska logika i provedbeni instrumenti osigurali očekivanu promjenu u pogledu identificiranih ciljeva/rezultata i rješavanja identificiranih nedostataka/problema? Ako ne, koji su razlozi?	Zasnovan na teoriji	Evaluacija učinka zasnovana na teoriji: desk istraživanje, intervju, deskriptivna statistička analiza
3	Održivost	Koje su lekcije naučene po svakom specifičnom cilju za budući razvoj javnih politika i za provedbu budućih intervencija (u pogledu osiguravanja svih potrebnih preduvjeta za provedbu, preispitivanja unutarnjih kapaciteta, itd.)?	Zasnovan na teoriji	Intervju, studija slučaja
4	Održivost	Jesu li učinci intervencija prepoznati od strane ciljnih skupina (korisnici, donosioci odluka) i na koji način?	Zasnovan na teoriji	Intervju
5	Učinkovitost	U kojoj mjeri su troškovi opravdani u odnosu na postignute učinke?	Zasnovan na podacima	Analiza podataka (npr. baze podataka, analiza jediničnih troškova)
6	Održivost	Jesu li očekivani/opaženi učinci za svaki specifični cilj održivi, jesu li u širem okuženju potrebne promjene koje će podržati učinke intervencija i učiniti ih održivima?	Zasnovan na teoriji	Intervju, studija slučaja, deskriptivna statistička analiza podataka
7	Relevantnost	Postoje li određene nedosljednosti/odstupanja od početnih pretpostavki i očekivanih ciljeva, koja su to i koji su čimbenici utjecali na pojavu istih?	Zasnovan na teoriji	Desk istraživanje, intervju, studija slučaja

## 2.2.1 Pristup zasnovan na teoriji

### 2.2.1.1 Evaluacija učinka zasnovana na teoriji

Glavni pristup predstavlja primjenu evaluacije učinka zasnovane na teoriji koja omogućuje da se odgovori na pitanje zašto i pod kojim okolnostima intervencija dovodi do određenog rezultata. Kako bi se odgovorilo na ta pitanja, najprije je izrađena Teorija promjene koja stoji iza intervencije, odnosno logički model kako je intervencija trebala funkcionirati, do kakve je promjene trebala dovesti i na koji način (vidi shematski prikaz u nastavku).

Slika 1 – Logički okvir intervencije



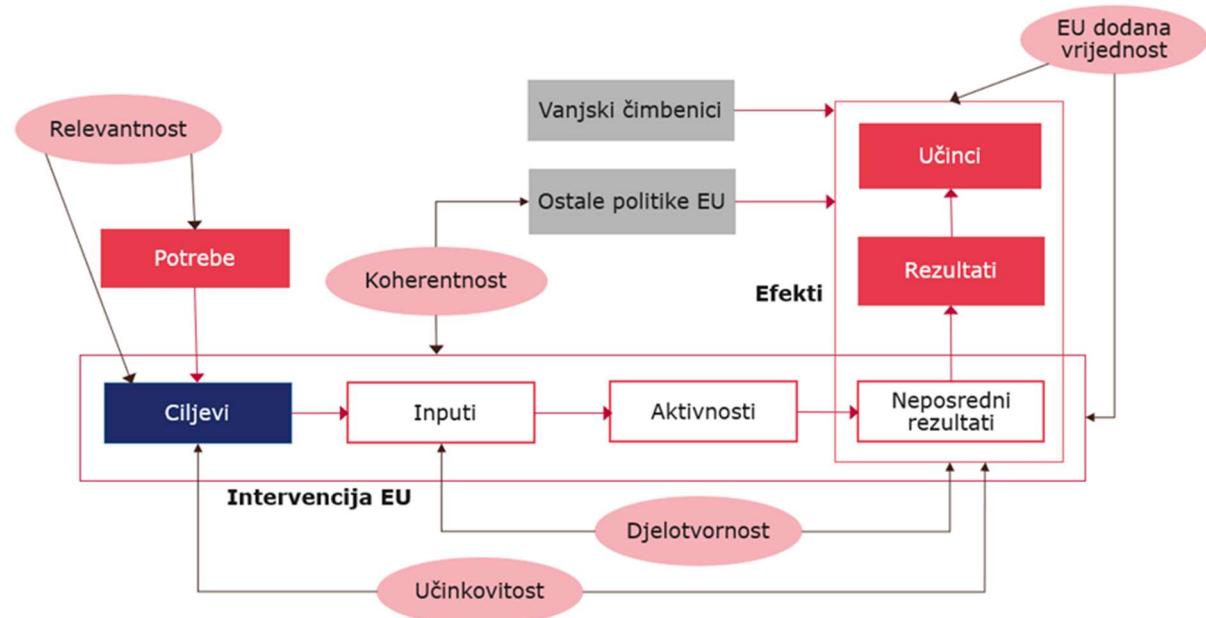
Izvor: Evropska komisija, (2014b).

Koraci dizajniranja sastavnih dijelova Teorije promjene mogu se sažeti u sljedeće točke:

- Model počinje utvrđivanjem *potreba*, npr. problem politike koji intervencija nastoji adresirati.
- Stratešku pozadinu potrebno je pomno analizirati kako bi se otkrilo okruženje i kontekst namjeravanih intervencija. U okviru ovog istraživanja potrebno je analizirati koje su relevantne pozadinske politike, strategije i drugi dokumenti, kao i širi ciljevi Politike EU-a kojima naši ciljevi i intervencije trebaju odgovarati.
- Utvrđene potrebe i kontekst politika određuju *ciljeve* koji predstavljaju željenu situaciju, tj. očekivane promjene koje intervencije namjeravaju postići provedbom.
- Na temelju definiranih ciljeva, potrebno je identificirati potrebne *inpute*. U ovom slučaju oni predstavljaju finansijska sredstva alocirana za ublažavanje problema politike i ispunjavanje ciljeva.
- Aktivnosti se odnose na radnje ili intervencije koje se provode alociranim sredstvima za ispunjenje ciljeva.
- Neposredni rezultati, rezultati i učinci odnose se na kratkoročne, srednjoročne i dugoročne (očekivane i neočekivane) učinke aktivnosti.

Slika 2 prikazuje logički lanac elemenata Teorije promjene te ukazuje na povezanost kriterija vrednovanja s oblikovanjem Teorije promjene.

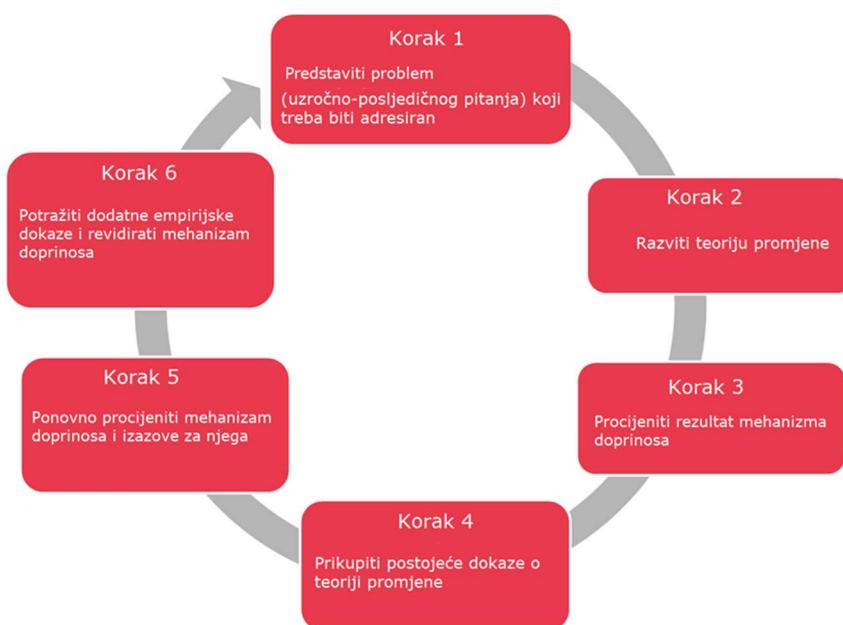
Slika 2 – Konceptualna struktura Teorije promjene i poveznice kriterija vrednovanja



Izvor: Europska komisija, (2021a).

Teorija promjene izgrađena je na temelju desk istraživanja (uglavnom Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. i teksta relevantnih poziva) i drugih dostupnih kvalitativnih informacija, prikupljenih prvenstveno putem intervjuja. Nakon toga, testirano je je li i u kojoj je mjeri intervencija funkcionalala kako je predviđeno (npr. je li provedena prema planovima, je li postigla svoje ciljeve, jesu li ostvareni očekivani ili neočekivani učinci, itd.), koristeći sve dostupne kvalitativne i kvantitativne dokaze (vidjeti sljedeće potpoglavlje).

Slika 3 – Shematski prikaz koraka evaluacije učinka zasnovane na teoriji



Izvor: Intense, (2021).

#### 2.2.1.2 Desk istraživanje

Desk istraživanja usredotočuju se na prikupljanje uglavnom kvalitativnih pisanih informacija relevantnih za evaluaciju, uključujući pravnu i stratešku pozadinu intervencija koje se proučavaju, programske dokumente koji se na njih odnose, kao i na pregled relevantne znanstvene i evaluacijske literature. Desk istraživanje (kao i intervju – vidi u nastavku) imalo je ključnu ulogu u izgradnji Teorije promjene intervencija.

Najvažniji analizirani dokumenti su:

- sve razine programskih dokumenata
- pozivi na dostavu projektnih prijedloga
- izvješća o provedbi intervencija
- strategije i drugi dokumenti sektorske politike koji se odnose na temu prometa
- dosadašnje evaluacije i analize sličnih intervencija.

#### 2.2.1.3 Intervju

Tijekom vrednovanja provedeni su polustrukturirani intervju za prikupljanje informacija od kompetentnih dionika o njihovom iskustvu u provedbi i njihovom mišljenju o radu tijela u sustavu upravljanja i kontrole, kao i o procesu odlučivanja. Dionici intervju uključivali su voditelja odjela i voditeljicu službe Upravljačkog tijela (Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije), voditeljicu službe Posredničkog tijela razine 1 (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture), višeg stručnog savjetnika i voditeljicu odjela Posredničkog tijela razine 2 (Središnja Agencija za Financiranje i Ugovaranje programa i projekata Europske unije). Popis intervju naveden je u Prilogu 3, poglavljia 5.3. Popis institucija s čijim djelatnicima je proveden intervju definiran je u Početnom izvješću. Od navedenih institucija zatraženo je da predlože najkompetentnije osobe za intervju, tj. one koje su bile uključene u provedbu navedenih projekata.

Ovaj tip intervjua omogućio je evaluatorima postavljanje otvorenih pitanja i prilagodbu pitanja prema specifičnim kompetencijama i iskustvu ispitanika. Nakon izrade, Teorija promjene djelomično je potvrđena intervjuima. Indikativni popis pitanja za intervju nalazi se u Prilogu pod poglavljem 5.4. Struktura i sadržaj intervjua prilagođavani su tijekom samih intervjua ovisno o području odgovornosti i stručnosti dionika.

#### 2.2.1.4 Studija slučaja

Studija slučaja je istraživačka metoda čija svrha je prikazati učinak intervencije na temelju stvarnog primjera. Ova kvalitativna metoda uključuje kombinaciju kvantitativnih dokaza da su se određeni rezultati i ishodi dogodili, kao i narativnu raspravu i daljnje dokaze o doprinosima u različitim točkama u lancu rezultata, a sve opisano u određenom kontekstu.<sup>15</sup> Općenito, studija slučaja sastoji se od pet dijelova:

- programski kontekst: opis pozadine (engl. *background*) programa ili projekta,
- metodologija evaluacije: kratki pregled procesa primijenjenog u provođenju vrednovanja,
- rezultati: popis najrelevantnijih rezultata,
- nalazi i implikacije: formulacija kako studija ilustrira utjecaj programa,

<sup>5</sup> Vanclay, (2012).

- indeks: popis svih izvora dokaza koji se razmatraju u evaluaciji.

Studije slučaja mogu pružiti dodatne informacije i dokaze o rezultatima, ishodu programa ili identificirati slabe ili nedostajuće elemente programa. Radi se o vrlo korisnoj metodi u slučaju kad ne postoji dovoljan broj završenih projekata.

U sklopu ove evaluacije provedena je analiza studije slučaja o projektu referentne oznake: KK.07.4.2.03.0008: „Nabava novih autobusa za Komunalno društvo Autotrolej d.o.o.“

## 2.2.2 Pristup zasnovan na podacima

### 2.2.2.1 *Deskriptiva analiza statističkih podataka*

Prvi korak u sklopu analize podataka bilo je prikupljanje svih dostupnih podataka<sup>6</sup> vezanih uz provedbu, učinkovitost ili djelotvornost intervencija u okviru Prioritetne osi 7. Prikupljeni su i drugi relevantni kvantitativni podaci, poput baza podataka relevantnih ministarstava i drugih javnih tijela te Državnog zavoda za statistiku. Nakon ove faze sastavljane su baze podataka kako bi bila omogućena formalizirana analiza informacija pomoću deskriptivnih statističkih metoda i softvera za statističku obradu (Stata).

Prvi korak analize podataka predstavlja napredak ostvarene vrijednosti zajedničkih pokazatelja neposrednih rezultata i pokazatelja neposrednih rezultata specifičnih za program, dodatnih pokazatelja neposrednih rezultata te pokazatelja rezultata.

### 2.2.2.2 *Evaluacija učinka zasnovana na protučinjeničnom pristupu*

Drugi korak bila je analiza doprinosu neposrednih rezultata intervencije na uočenu promjenu u ostvarenoj vrijednosti pokazatelja rezultata. Protučinjenično vrednovanje usmjereno je na kvantitativne učinke koji se mogu pripisati intervenciji a pristup se temelji na ideji da, ako je moguće modelirati hipotetsku situaciju (hipotetska situacija u kojoj nije provedena intervencija), mogu se izmjeriti učinci koji se mogu pripisati intervenciji.

U okviru Specifičnog cilja 7a1, završni cilj intervencije bio je smanjiti vrijeme cestovnog putovanja u područjima identificiranim kao uska grla sa 101 minuta u 2014. godini na 35 minuta u 2023. godini. Službeni podaci o vremenu putovanja nakon intervencije nisu dostupni, stoga se računa trenutačno vrijeme putovanja na temelju aplikacija za planiranje ruta i uspoređuje s osnovnom vrijednosti, a razlika između ovih vrijednosti pripisuje se intervenciji.<sup>7</sup>

U slučaju Specifičnih ciljeva 7b1 i 7i1, niti jedan projekt nije završen do *cut-off* datuma, a zabilježen je tek minimalan napredak u ostvarivanju neposrednih ciljeva. Stoga se prepostavlja da intervencije još uvijek nemaju učinak, pa se predstavlja samo napredak u ostvarivanju pokazatelja neposrednih rezultata i pokazatelja rezultata.

U slučaju Specifičnog cilja 7ii1, završni cilj intervencije bio je povećati učestalost putovanja kojima se povezuju otoci izvan turističke sezone. Predstavlja se statistička analiza napretka pokazatelja neposrednih rezultata i pokazatelja rezultata, na temelju čega se donosi zaključak da su za sad

<sup>6</sup>Baze podataka izvučene iz sustava ESIF MIS/eFondovi, uključujući podatke o napretku ugovorenih projekata i napretku pokazatelja, podaci predstavljeni u verziji 2021.1 Izvješća o provedbi

<sup>7</sup> Analiza u tijeku.

zabilježeni minimalni neposredni rezultati, ali već je postignuta potrebna učestalost putovanja (ciljna vrijednost pokazatelja rezultata).

U slučaju Specifičnog cilja 7ii2, završni je cilj bio povećati broj putnika u gradskom prijevozu. Nakon statističke analize napretka pokazatelja neposrednih rezultata i pokazatelja rezultata, namjera je bila koristiti regresijski model za procjenu učinka intervencije na promjenu broja putnika uz korištenje vanjskih čimbenika kao kontrolnih varijabli, međutim procjenitelji nisu mogli nabaviti dovoljno detaljne podatke za takvu analizu (tj. podatke na razini gradova ili županija).<sup>8</sup>

U slučaju Specifičnog cilja 7ii3, završni cilj intervencije bio je povećati kapacitet TEN-T čvora zračne luke Dubrovnik. Nakon statističke analize napretka pokazatelja neposrednih rezultata i pokazatelja rezultata, zaključak je da, iako se kapacitet povećao, učinak intervencije na broj putnika nije moguće procijeniti jer je pandemija bolesti COVID-19 u 2020. i 2021. godini uzrokovala nastanak neobične situacije s negativnim učinkom na broj putnika diljem svijeta i bez presedana.

U slučaju Specifičnog cilja 7iii1, završni je cilj bio povećati omjer modalne podjele željeznica u teretnom i putničkom prometu. Statistička analiza podataka pokazatelja korištena je kako bi se odredio učinak programa.

#### *2.2.2.3 Analiza troškova i koristi*

Kako bi se analizirala učinkovitost intervencije, izračunati su jedinični troškovi za neposredne rezultate svakog specifičnog cilja.

---

<sup>8</sup> Analiza u tijeku.

### 3 Analiza, nalazi i zaključci provedenog vrednovanja

Analiza učinaka intervencije provodi se metodom vrednovanja učinka zasnovanog na teoriji u skladu s gore navedenim metodološkim pristupom. Primjena evaluacije učinka zasnovane na teoriji započinje izgradnjom Teorije promjene, odnosno teorijskog okvira intervencija analiziranog specifičnog cilja (poglavlje 3.1). U poglavlju 3.2 istražuje se kako se teorija pretvorila u stvarnost na način da se analiziraju opaženi učinci intervencija i ispituju vanjski čimbenici koji su utjecali na rezultate postignute u okviru pojedinog specifičnog cilja, no koji nisu izravno povezani s intervencijama.

#### 3.1 Teorija promjene

Kao što je opisano u poglavlju 2.2., teorija promjene odnosi se na logički model kako je intervencija trebala funkcionirati, a započinje utvrđivanjem potreba i ciljeva koji se žele postići.

##### 3.1.1 Specifični cilj 7a1: Unapređenje cestovne mreže TEN-T i pristupa cestovnoj mreži TEN-T

Specifični cilj 7a1 obuhvaća unaprjeđenje dostupnosti cestovne mreže TEN-T i pristupa cestama mreže TEN-T.<sup>9</sup>

###### 3.1.1.1 Potrebe, problem politike<sup>10</sup>

Potrebe, tj. problemi koje bi politike trebale rješavati u okviru ovog specifičnog cilja su slijedeći:

- Nedostatak udobnih načina prijevoza i pouzdanih prometnih veza između regija i unutar njih: cestovna mreža TEN-T uglavnom je razvijena, ali pati od uskih grla u povezivanju regionalnih centara i nedostajućih prometnih veza.
- Nedostatak mogućnosti multimodalnog prijevoza, a time i ekološki prihvatljivijih i sigurnijih prijevoznih sredstava.

###### 3.1.1.2 Ciljevi<sup>11</sup>

Glavni ciljevi su:

1. Zaobilazak i uklanjanje uskih grla na razini funkcionalnih regija (uključujući mrežu TEN-T i njezine sekundarne i tercijarne čvorove, posebnu pozornost treba usmjeriti na cestovno usko grlo na cestovnoj povezanosti s južnom Dalmacijom).
2. Poboljšanje međunarodnih veza s cestama mreže TEN-T.
3. Provođenje zaštite okoliša na cestovnoj mreži TEN-T tamo gdje je najpotrebija.

<sup>9</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>10</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>11</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

### 3.1.1.3 Strateška pozadina<sup>12</sup>

Sljedeće strategije i dokumenti ocrtavaju okruženje i kontekst namjeravanih intervencija:

- Nacionalna prometna strategija, šira prometna i kohezijska politika Europske unije: uključuje ekološku održivost, dostupnost i socijalnu uključenost, promjenu modaliteta, i poboljšanu interoperabilnost.
- Integrirane smjernice: ovi dokumenti potiču države članice na razvoj potrebne fizičke infrastrukture za poboljšanje poslovnog i potrošačkog okruženja.
- Zelena knjiga o teritorijalnoj koheziji: prepoznaje ulogu prometne politike u poboljšanju teritorijalne kohezije kroz poboljšanje povezanosti s i unutar slabije razvijenih regija i osiguravanje da urbana i ruralna područja imaju koristi od prometne mreže.
- Stajalište Komisije: podupire ulaganja u stvaranje integriranog prometnog sustava izgradnjom cestovnih veza s TEN-T-om kako bi se osigurala regionalna povezanost s osnovnom mrežom i multimodalnim čvorovima, naglašava potrebu za uklanjanjem uskih grla i dovršetkom nepostojećih prometnih veza i poboljšanom sigurnošću na cestama.

### 3.1.1.4 Planirani inputi

U sklopu planiranog specifičnog cilja namjerava se iskoristiti ukupno 382 milijuna eura bespovratnih sredstava Europske unije<sup>13</sup>. Planirani nacionalni doprinos je 67,4 milijuna eura (15 %)<sup>14</sup>, dok je ukupna planirana alokacija 449,4 milijuna eura.

### 3.1.1.5 Planirane aktivnosti

Prema Operativnom programu Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020., planirane aktivnosti usmjerenе su na poboljšanje cestovne mreže TEN-T i pristup cestovnoj mreži TEN-T.

U okviru Specifičnog cilja 7a1 objavljeno je ukupno osam poziva, od kojih svaki ima jedan ugovoren projekt. Dva projekta imaju za cilj izradu studije izvodljivosti za razvoj trase, a šest projekata namijenjeno je izgradnji trase. Dva od osam ugovorenih projekata (pod pozivima referentne oznake: KK.07.1.1.01 i KK.07.1.1.07) nisu završena do *cut-off* datuma.

1. KK.07.1.1.01: Cestovna povezanost s Južnom Dalmacijom
2. KK.07.1.1.02: Poziv za sufinanciranje izgradnje zaobilaznice grada Vodica - 2. faza
3. KK.07.1.1.03: Poziv za sufinanciranje izrade analize izvedivosti na prometnom pravcu Čvor Sveta Helena - Vrbovec 2 – Bjelovar – Virovitica – granica Republike Mađarske.
4. KK.07.1.1.04: Poziv za sufinanciranje izrade studije izvodljivosti za projekt Prilagodba infrastrukture na relaciji Zagreb-Karlovac.
5. KK.07.1.1.05: Poziv za sufinanciranje izgradnje mosta kopno - Otok Čiovo u Trogiru sa spojnim cestama - 2. projektna faza.
6. KK.07.1.1.06: Poziv za sufinanciranje izgradnje obilaznice Petrijevaca.
7. KK.07.1.1.07: Poziv za sufinanciranje izgradnje državne ceste DC403 od čvora Škurinje do luke Rijeka.

<sup>12</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>13</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>14</sup> Dokument 'National cofinancing SO level.xlsx'

8. KK.07.1.1.08: Poziv za sufinanciranje rekonstrukcije raskrižja Jadranske avenije i Avenije Dubrovnik – rotor Remetinec (Zagreb)

### 3.1.1.6 Ishodi i učinci

Očekivani učinci mogu se uglavnom prikazati pokazateljima i statističkim podacima Državnog zavoda za statistiku. U okviru evaluacijskog pitanja 1 vrednovanje se temelji na analizi različitih razina pokazatelja.

Ovo poglavlje obuhvaća zajedničke i programske specifične pokazatelje rezultata te programske specifične pokazatelje rezultata koji su navedeni u Operativnom programu Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020.

Tablica 2 prikazuje zajedničke pokazatelje neposrednih rezultata i pokazatelje neposrednih rezultata specifične za program za Investicijski prioritet 7a definirane u Operativnom programu Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020., a Tablica 3 prikazuje pokazatelje rezultata za Specifični cilj 7a1.

Tablica 2 – Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program za Investicijski prioritet 7a

Oznaka pokazatelja	Naziv pokazatelja	Mjerna jedinica	Ciljna vrijednost (2023.)
7a12-N	Duljina novih obilaznih cesta	km	25
CO13-N	Cestovna infrastruktura: Ukupna dužina novoizgrađenih cesta	km	72

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

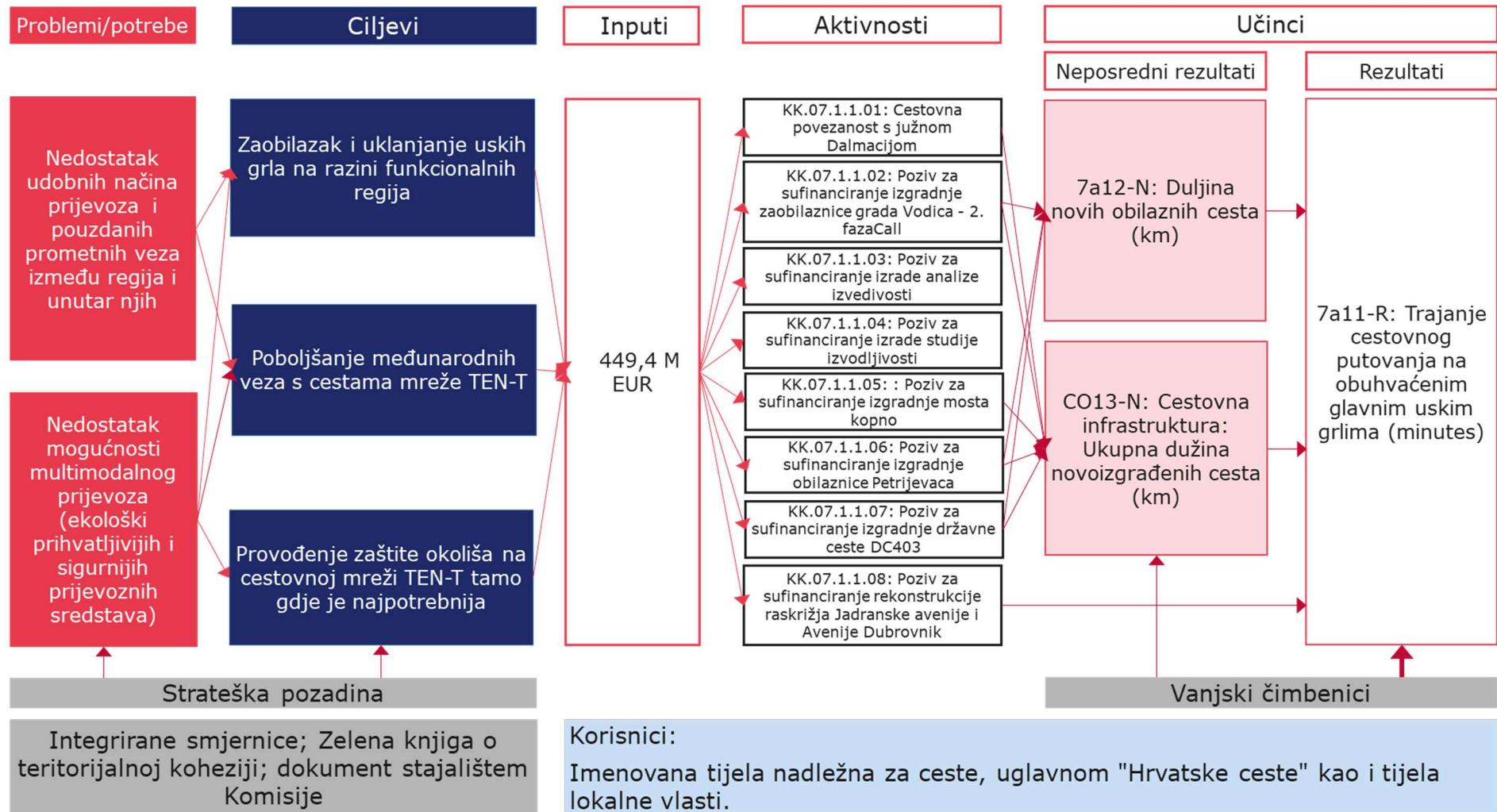
Tablica 3 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7a1

Oznaka pokazatelja	Naziv pokazatelja	Mjerna jedinica	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Očekivana promjena
7a11-R	Trajanje cestovnog putovanja na obuhvaćenim glavnim uskim grlima	minuta	101	35	66

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

Slika 4 prikazuje Teoriju promjene za Specifični cilj 7a1.

Slika 4 – Shematski prikaz Teorije promjene za Specifični cilj 7a1



Izvor: Vlastita obrada temeljena na relevantnim strateškim dokumentima

### 3.1.2 Specifični cilj 7b1: Poboljšanje cestovne sigurnosti u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa

Specifični cilj 7b1 ima za cilj povećanje razine sigurnosti na cestama.<sup>15</sup>

#### 3.1.2.1 *Potrebe, problem politike*<sup>16</sup>

Potrebe tj. problem koji bi politike trebale rješavati u okviru ovog specifičnog cilja je visoki broj smrtno stradalih na cestama.

#### 3.1.2.2 *Ciljevi*<sup>17</sup>

Glavni ciljevi su:

- Uklanjanje glavnih crnih točaka s ciljem povećanja sigurnosti cestovnog prometa na dionicama s velikim volumenom mješovitog prometa.

#### 3.1.2.3 *Strateška pozadina*<sup>18</sup>

Sljedeće strategije i dokumenti ocrtavaju okruženje i kontekst namjeravanih intervencija:

- 4. akcijski program Europske unije za sigurnost na cestama 2010. – 2020.
- Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa 2011. – 2020.

#### 3.1.2.4 *Planirani inputi*

Alokacija sredstava za Specifični cilj 7b1 iznosi 18 milijuna eura bespovratnih sredstava Europske unije.<sup>19</sup> Planirani nacionalni doprinos je 3,2 milijuna eura.<sup>20</sup> Dakle, ukupna planirana alokacija je 21,2 milijun eura.

#### 3.1.2.5 *Planirane aktivnosti*

Prema Operativnom programu Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020., planirane aktivnosti usmjerenе su na povećanje razine sigurnosti na cestama.

Objavljena su dva poziva, oba s po jednim ugovorenim projektom, koji nisu završeni do *cut off* datuma:

1. KK.07.2.1.01: Poziv za sufinanciranje Sanacije opasnih mjesta (Uklanjanje crnih točaka) na državnim cestama.
2. KK.07.2.1.02: Poziv za sufinanciranje izgradnje obilaznice Apševaca i Lipovca – Sanacija opasnog mjesta na državnoj cesti D57.

---

<sup>15</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>16</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>17</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>18</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>19</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>20</sup> Datoteka 'National cofinancing SO level.xlsx'

### 3.1.2.6 Ishodi i učinci

Planirano je da se opaženi učinci mjeru uglavnom pokazateljima. U 1. evaluacijskom pitanju vrednovanje se temelji na analizi različitih razina pokazatelja.

Ovo poglavlje pokriva planirane vrijednosti zajedničkih pokazatelja neposrednih rezultata, pokazatelja neposrednih rezultata specifični za program te pokazatelja rezultata koji su navedeni u Operativnom programu Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020.

Tablica 4 prikazuje zajedničke pokazatelje i pokazatelje neposrednih rezultata specifične za program za Investicijski prioritet 7b koji su navedeni u Operativnom programu Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020., a Tablica 5 prikazuje pokazatelje rezultata za Specifični cilj 7b1.

Tablica 4 – Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program za Investicijski prioritet 7b

Oznaka pokazatelja	Naziv pokazatelja	Mjerna jedinica	Ciljna vrijednost (2023.)
7b15-N	Broj uklonjenih crnih točaka	broj	20

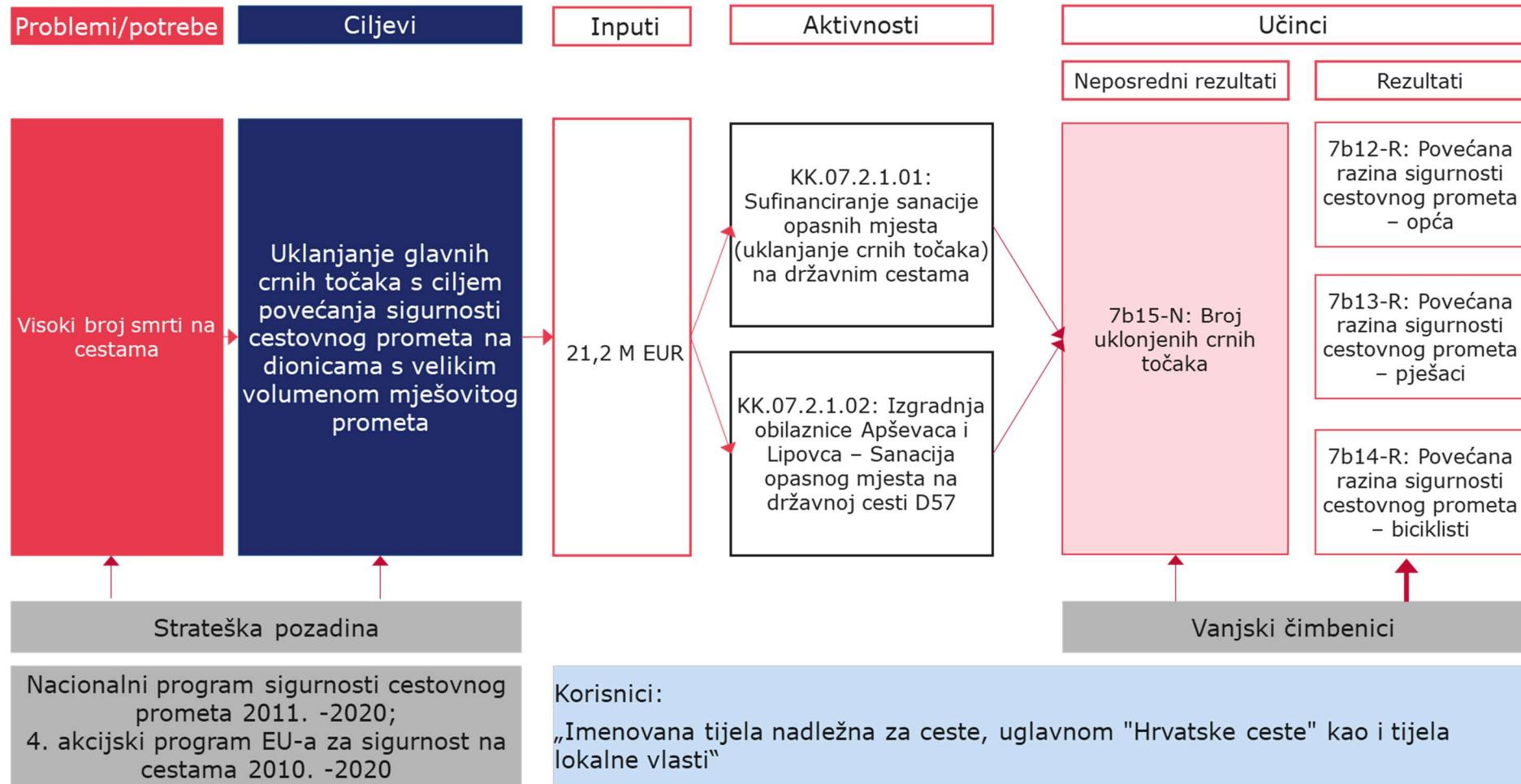
Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

Tablica 5 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7b1

Oznaka pokazatelja	Naziv pokazatelja	Mjerna jedinica	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Očekivana promjena
7b12-R	Povećana razina sigurnosti cestovnog prometa – opća	Broj smrtno stradalih na milijun stanovnika	86	45	- 48 %
7b13-R	Povećana razina sigurnosti cestovnog prometa – pješaci	Broj smrtno stradalih – pješaci / milijun stanovnika	16	8	- 50 %
7b14-R	Povećana razina sigurnosti cestovnog prometa – biciklisti	Broj smrtno stradalih – biciklisti / milijun stanovnika	5	3	- 40 %

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

Slika 5 – Shematski prikaz Teorije promjene za specifični cilj 7b1



Izvor: Vlastita obrada temeljena na relevantnim strateškim dokumentima

### 3.1.3 Specifični cilj 7i1: Povećanje teretnog prometa na unutarnjim vodnim putovima

Ovaj specifični cilj usmjeren je na uklanjanje uskih grla u osnovnoj mreži TEN-T unutarnjih plovnih putova (što uključuje koridor Rajna – Dunav osnovne mreže) kako bi se povećala mobilnost i održivost međunarodnog teretnog tranzita kroz Republiku Hrvatsku. Također je cilj modernizacija luka na mreži TEN-T, a poboljšanjem koridora i čvorova unutarnjih plovnih putova mreže TEN-T povećati će se dostupnost i mobilnost tereta kroz Republiku Hrvatsku<sup>21</sup>.

#### 3.1.3.1 Potrebe, problem politike<sup>22</sup>

Potrebe tj. problemi koje bi politike trebale rješavati unutar Specifičnog cilja 7i1 su sljedeći:

1. Manjak integracije i promjenjiva tržišna potražnja u cijelom mrežnom sustavu TEN-T na unutarnjim vodnim putovima.
2. Niska razina plovnosti unutarnjih plovnih putova mreže TEN-T.

#### 3.1.3.2 Ciljevi<sup>23</sup>

Glavni ciljevi su:

1. Unaprijeđena međunarodna povezanost hrvatskih unutarnjih plovnih putova mreže TEN-T.
2. Povećana sposobnost obavljanja nacionalne i međunarodne trgovine ključnih luka unutarnjih plovnih putova mreže TEN-T.

#### 3.1.3.3 Strateška pozadina<sup>24</sup>

Sljedeće strategije i dokumenti ocrtavaju okruženje i kontekst namjeravanih intervencija:

- Nacionalni prometni model i Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine

#### 3.1.3.4 Planirani inputi

Specifični cilj 7i1 namijenjen je korištenju 37,4 milijuna eura bespovratnih sredstava Europske unije<sup>25</sup>. Planirani nacionalni doprinos je 6,6 milijuna eura (15 %)<sup>26</sup>, a ukupna planirana alokacija je 44 milijuna eura.

#### 3.1.3.5 Planirane aktivnosti

Prema Operativnom programu Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020., planirane aktivnosti u sklopu 7i1 usmjerene su na uklanjanje uskih grla u osnovnoj mreži unutarnjih plovnih putova TEN-T.

<sup>21</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>22</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>23</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>24</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>25</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>26</sup> Datoteka 'National cofinancing SO level.xlsx'

Objavljeno je pet poziva, od kojih svaki ima po jedan ugovoren projekt koji nije završen do krajnjeg roka za vrednovanje. Dva projekta su namijenjena izradi potrebne strateške dokumentacije i sustava označavanja vodnih putova, a ostala tri namijenjena su razvoju infrastrukture.

1. KK.07.3.1.01: Poziv za sufinanciranje Izgradnje terminala za pretovar rasutih tereta u luci Osijek
2. KK.07.3.1.02: Poziv za sufinanciranje izrade Strateške dokumentacije razvoja vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske za razdoblje 2018. -2028.
3. KK.07.3.1.03: Poziv za sufinanciranje razvoja sustava obilježavanja vodnih putova Republike Hrvatske
4. KK.07.3.1.04: Poziv za sufinanciranje uređenja vodnog puta na rijeci Dunav kod Sotina od 1321 rkm do 1325 rkm
5. KK.07.3.1.05: Poziv za sufinanciranje izgradnje međunarodnog zimovnika na Dunavu u Opatovcu na 1314 rkm.

### 3.1.3.6 Ishodi i učinci

Očekivani učinci mogu se uglavnom prikazati pokazateljima. U okviru evaluacijskog pitanja 1 vrednovanje se temelji na analizi različitih razina pokazatelja. Ovo poglavlje pokriva zajedničke pokazatelje neposrednih rezultata i pokazatelje neposrednih rezultata specifične za program te pokazatelje rezultata koji su navedeni u Operativnom programu „Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.“. Tablica 6 prikazani su zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program, tj. samo jedan takav pokazatelj koji se odnosi na Investicijski prioritet 7i koji je naveden u Operativnom programu „Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.“, a Tablica 7 prikazuje pokazatelje rezultata za Specifični cilj 7i1.

Tablica 6 – Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program za Investicijski prioritet 7i

Oznaka pokazatelja	Naziv pokazatelja	Mjerna jedinica	Ciljna vrijednost (2023.)
7ca12-N	Duljina novih i nadograđenih obala luke	m (metar)	240

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

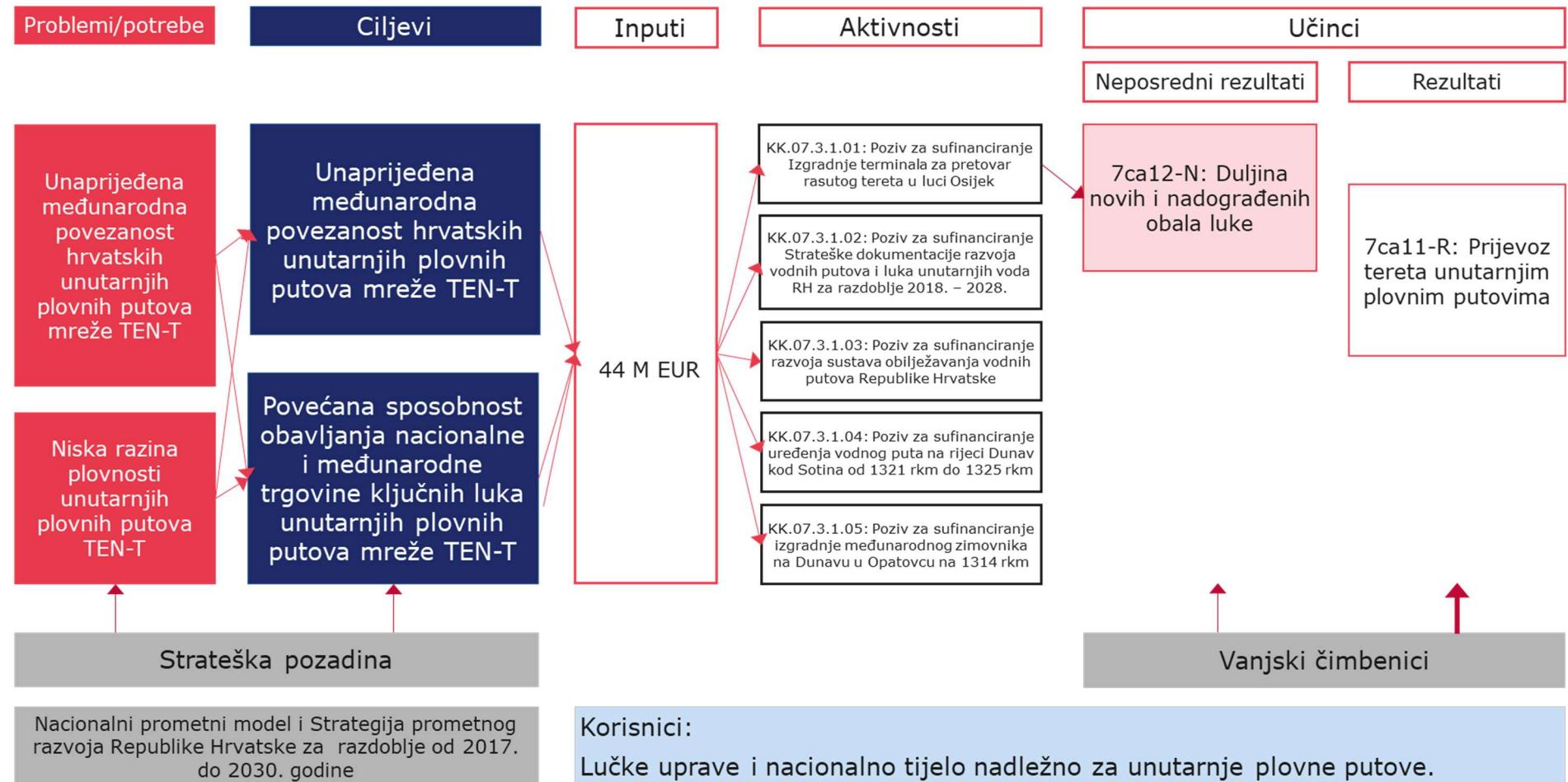
Tablica 7 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7i1

Oznaka pokazatelja	Naziv pokazatelja	Mjerna jedinica	Početna vrijednost (2013.)	Ciljna vrijednost (2023.)	Očekivana promjena
7ca11-R	Prijevoz tereta unutarnjim plovnim putovima	mil. tonskih km	47	50	3

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

Slika 6 prikazuje Teoriju promjene za Specifični cilj 7i1.

Slika 6 – Shematski prikaz Teorije promjene za Specifični cilj 7i1



Izvor: Vlastita obrada temeljena na relevantnim strateškim dokumentima

### 3.1.4 Specifični cilj 7ii1: Poboljšanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike

Kod Specifičnog cilja 7ii1 ulaganja imaju za cilj integrirati otoke Republike Hrvatske u šиру prometnu mrežu i prevladati ključnu prepreku lokalnom gospodarskom rastu.<sup>27</sup>

#### 3.1.4.1 Potrebe, problem politike<sup>28</sup>

Potrebe tj. problemi koje bi politike trebale rješavati unutar ovog specifičnog cilja su sljedeći:

Hrvatska obala jedna je od najrazvedenijih regija u Europi, s gotovo 50 nastanjenih otoka, od kojih su mnogi izolirani, a problem je i općeniti nedostatak povezanosti. Većina usluga javnog prijevoza neprofitabilna je i održava se državnim subvencijama. Čak 95 luka ima problem s ograničenim kapacitetima za suočavanje s rastućim brojem putnika.

#### 3.1.4.2 Ciljevi<sup>29</sup>

Glavni ciljevi su:

- Integrirani planovi za razvoj javnog prijevoza u vezi s povezanošću i dostupnošću otoka u kontekstu prometnih potreba i potencijala funkcionalnih regija,
- Povećana dostupnost otoka s poboljšanim uslugama za putnike,
- Poboljšana ekološka održivost povezanog prometa.

#### 3.1.4.3 Strateška pozadina<sup>30</sup>

Sljedeće strategije i dokumenti ocrtavaju okruženje i kontekst namjeravanih intervencija:

- Ugovori o koncesiji
- Ugovor o pružanju javnih usluga

#### 3.1.4.4 Planirani inputi

Planirani Specifični cilj 7ii1 trebao bi se postići ulaganjima u vrijednosti od 120 milijuna eura bespovratnih sredstava Europske unije, pri čemu planirani nacionalni doprinos iznosi 21,2 milijun eura (15 %)<sup>31</sup>, a ukupna planirana alokacija je 141,2 milijun eura.

#### 3.1.4.5 Planirane aktivnosti

Prema Operativnom programu Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020., planirane aktivnosti u okviru Specifičnog cilja 7ii1 usmjerene su na integraciju otoka Republike Hrvatske u šиру prometnu mrežu.

U promatranom razdoblju objavljena su tri poziva:

1. KK.07.4.1.01: Poziv za sufinanciranje izrade Nacionalnog plana razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa
  - Ugovoren je jedan projekt, koji je završen do cut-off datuma.

<sup>27</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>28</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>29</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>30</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>31</sup> Datoteka 'National cofinancing SO level.xlsx'

2. KK.07.4.1.02: Poziv za sufinanciranje unaprjeđenja lučke infrastrukture u funkciji obalnog linijskog pomorskog prometa
  - Ugovoreno je sedam projekata, od kojih su dva raskinuta, a pet je još uvijek bilo u tijeku u vrijeme krajnjeg roka za ovo vrednovanje.
3. KK.07.4.1.04: Drugi poziv za sufinanciranje unaprjeđenja lučke infrastrukture u funkciji obalnog linijskog pomorskog prometa.
  - Ugovoreno je 20 projekata, od kojih su dva raskinuta, a 18 ih je još uvijek bilo u provedbi na *cut-off* datum.

### 3.1.4.6 Ishodi i učinci

Očekivani učinci uglavnom se mogu prikazati pokazateljima. U okviru evaluacijskog pitanja 1 vrednovanje se temelji na analizi različitih razina pokazatelja. Ovo poglavlje pokriva zajedničke pokazatelje neposrednih rezultata i pokazatelje neposrednih rezultata specifične za program te pokazatelje rezultata koji su navedeni u Operativnom programu Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020.

Tablica 8 prikazuje zajednički i pokazatelje neposrednih rezultata specifične za program za Investicijski prioritet 7ii (Specifični cilj 7ii1) definirane u Operativnom programu Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020., a Tablica 9 prikazuje pokazatelje rezultata za Specifični cilj 7ii1.

Tablica 8 – Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program za Investicijski prioritet 7ii (Specifični cilj 7ii1)

Oznaka pokazatelja	Naziv pokazatelja	Mjerna jedinica	Ciljna vrijednost (2023.)
7cb14-N	Nabavljeni nova plovila	broj	5
7cb15-N	Nove ili premještene luke	broj	2
7cb16-N	Nadograđene luke koje pružaju usluge vezane za otoke	broj	10

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

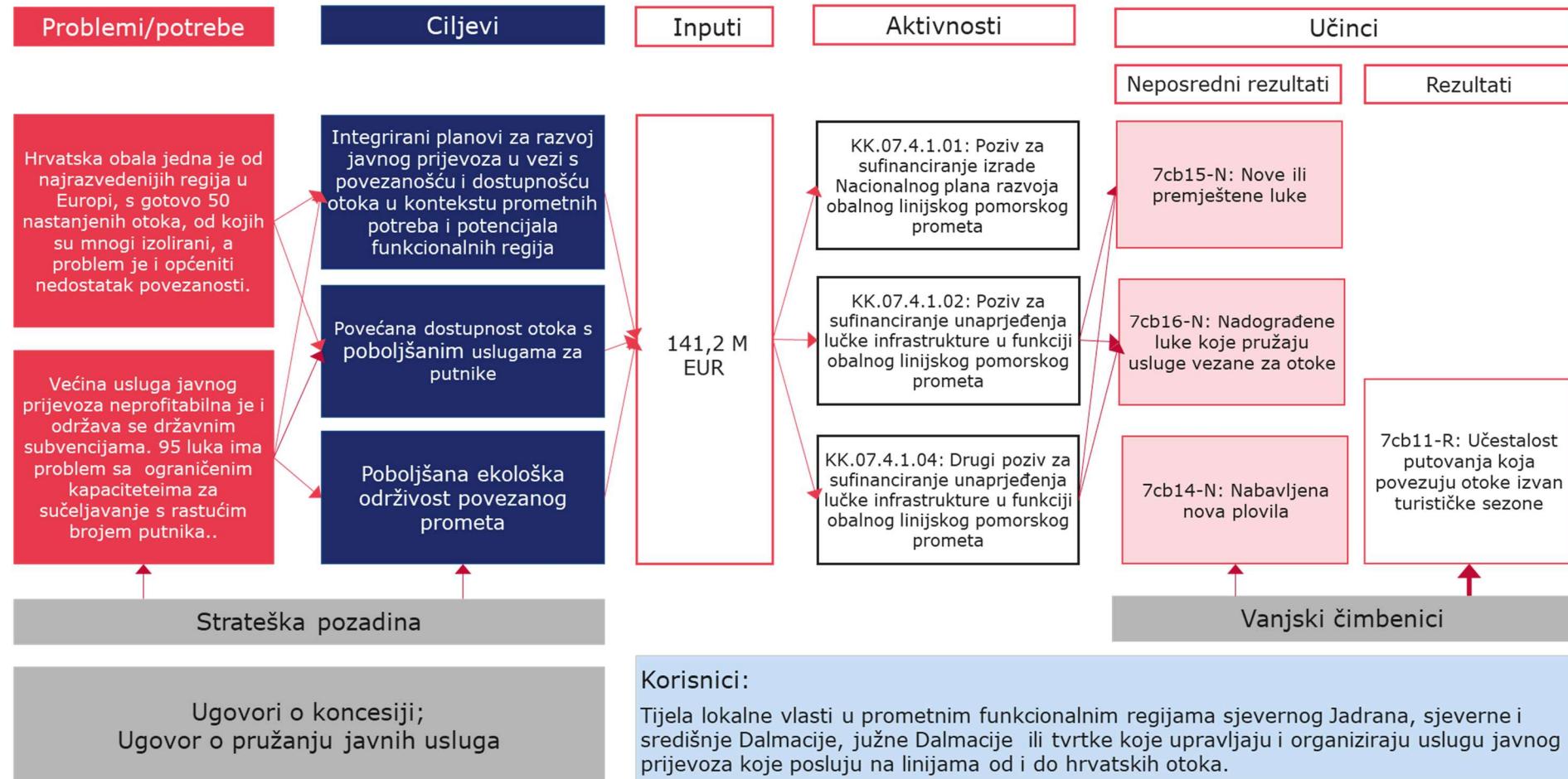
Tablica 9 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7ii1

Oznaka pokazatelja	Naziv pokazatelja	Mjerna jedinica	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Očekivana promjena
7cb11-R	Učestalost putovanja koja povezuju otoke izvan turističke sezone	Broj/tjedan	1279	1400	121

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

Slika 7 prikazuje Teoriju promjene za Specifični cilj 7ii1.

Slika 7 – Shematski prikaz Teorije promjene za Specifični cilj 7ii1



Izvor: Vlastita obrada temeljena na relevantnim strateškim dokumentima

### 3.1.5 Specifični cilj 7ii2: Povećanje broja putnika u javnom prijevozu

Specifični cilj 7ii2 ima za cilj poboljšanje javnog gradskog prometa, posebno održivim/niskougljičnim mogućnostima.<sup>32</sup>

#### 3.1.5.1 Potrebe, problem politike<sup>33</sup>

Potrebe tj. problemi koje bi politike trebale rješavati unutar ovog specifičnog cilja su sljedeći:

1. Hrvatska bilježi smanjenje broja prevezenih putnika u svim oblicima prijevoza, dok je porast zabilježen u prometu osobnih automobila. Javni prijevoz odvija se samo na područjima velikih gradova.
2. Javni prijevoz nije integriran jer ne postoji zajednički raspored ili karte za različite oblike prijevoza.

#### 3.1.5.2 Ciljevi<sup>34</sup>

Glavni ciljevi su:

1. Povećani kapacitet i korištenje gradskog javnog prijevoza i promicanje promjene oblika prijevoza.
2. Uklanjanje uskih grla koja sprečavaju razvoj i funkcioniranje sustava gradskog javnog prijevoza.
3. Povećati upotrebu vrste prijevoza s nultom razinom emisija u gradskim i prigradskim područjima.

#### 3.1.5.3 Strateška pozadina<sup>35</sup>

Sljedeće strategije i dokumenti reguliraju okoliš i kontekst namjeravanih intervencija:

- Nacionalni prometni model i Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine
- Planovi održive urbane mobilnosti.

#### 3.1.5.4 Planirani inputi

Specifičnim ciljem 7ii2 planira se iskoristiti 200 milijuna eura bespovratnih sredstava Europske unije.<sup>36</sup> Planirani nacionalni doprinos je 35,3 milijuna eura (15 %)<sup>37</sup>, a ukupna planirana alokacija iznosi 235,3 milijuna eura.

#### 3.1.5.5 Planirane aktivnosti

Prema Operativnom programu Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020., planirane aktivnosti usmjerenе su na poboljšanje javnog gradskog prijevoza, posebno održivih/niskougljičnih opcija.

<sup>32</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>33</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>34</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>35</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>36</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>37</sup> Datoteka 'National cofinancing SO level.xlsx'

U promatranom razdoblju objavljeno je 28 poziva, 6 s ciljem planiranja i pripreme strateških dokumenata , 4 za nabavu autobusa i 18 u izgradnji infrastrukture.

Pozivi s ciljem planiranja i pripreme strateških dokumenata:

1. KK.07.4.2.01: Poziv za izradu Studije razvoja gradskog prometa na području grada Osijeka
  - Ugovoren je jedan projekt i završen do *cut-off* datuma.
2. KK.07.4.2.02: Poziv za sufinanciranje izrade prometnih master-planova funkcionalnih regija Sjeverni Jadran, Srednja Dalmacija i Sjeverna Dalmacija
  - Ugovorena su četiri projekta od kojih su dva raskinuta , a dva su završena do *cut-off* datuma.
3. KK.07.4.2.04: Poziv za sufinanciranje izrade regionalnih prometnih master-planova Krapinsko – zagorske županije, Zagrebačke županije, Grada Zagreba (faza I i II), Sisačko – moslavačke županije i Bjelovarsko-bilogorske županije
  - Ugovorena su tri projekta, od kojih su dva završena do *cut-off* datuma, a jedan je u tijeku provedbe.
4. KK.07.4.2.07: Poziv za sufinanciranje izrade stručne podloge za uvođenje integriranog javnog prijevoza putnika na području Republike Hrvatske
  - Kroz ovaj poziv nije bilo sklopljenih ugovora.
5. KK.07.4.2.09: ITU - Plan održive urbane mobilnosti Urbanog područja Slavonski Brod
  - Ugovoren je jedan projekt i završen do *cut-off* datuma.
6. KK.07.4.2.15: Poziv za sufinanciranje regionalnih prometnih master-planova funkcionalnih regija Srednja Dalmacija i Istočna Hrvatska
  - Ugovorena su dva projekta koji su još bili u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.

Pozivi usmjereni na nabavu prijevoznih sredstava:

1. KK.07.4.2.03: Poziv na dostavu projektnih prijedloga za nabavu autobusa za pružanje usluge javnog gradskog prijevoza
  - Ugovoreno je 10 projekata od kojih je osam završeno do *cut-off* datuma.
2. KK.07.4.2.08: ITU - Nabava SPP autobusa i izgradnja SPP punionice
  - Ugovoren je jedan projekt i završen do *cut-off* datuma.
3. KK.07.4.2.12: ITU - Nabava autobusa za Promet d.o.o. Split iz ITU mehanizma
  - Ugovoren je jedan projekt i završen do *cut-off* datuma.
4. KK.07.4.2.29: Drugi poziv za sufinanciranje nabave autobusa za pružanje usluga javnog gradskog prijevoza
  - Ugovoreno je osam projekata koji su još bili u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.

Pozivi usmjereni na razvoj prometne infrastrukture:

1. KK.07.4.2.06: Poziv za sufinanciranje modernizacije tramvajske infrastrukture na području grada Osijeka
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
2. KK.07.4.2.10: ITU – Sustav biciklističkih staza Urbane aglomeracije Split
  - Ugovorena su dva projekta i završena su do *cut-off* datuma.
3. KK.07.4.2.11: ITU – Implementacija sustava e-ticketing u Promet d.o.o. Split putem ITU mehanizma
  - Jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
4. KK.07.4.2.13: ITU – Jačanje sustava javnog prijevoza
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.

5. KK.07.4.2.14: Poziv za sufinanciranje povećanja sigurnosti prometa i uklanjanje uskih grla koja sprečavaju razvoj i funkcioniranje sustava gradskog javnog prijevoza Izgradnja nadvožnjaka Duga ulica - Borinačka ulica i prilazne prometnice u gradu Vinkovcima
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
6. KK.07.4.2.16: ITU – Biciklističke staze urbane aglomeracije Osijek
  - Ugovoreno je devet projekata od kojih je sedam završeno do *cut-off* datuma.
7. KK.07.4.2.18: ITU – Sustav biciklističkih staza Urbane aglomeracije Zagreb
  - Ugovoreno je 11 projekata od kojih je jedan završen do *cut-off* datuma.
8. KK.07.4.2.19: ITU- E-mobilnost
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
9. KK.07.4.2.21: ITU – Biciklističke staze urbanog područja Slavonski Brod
  - Ugovorena su tri projekta koji su bili još u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
10. KK.07.4.2.22: ITU – URBANA MOBILNOST – Razvoj sustava javnih bicikala na području Urbane aglomeracije Split
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
11. KK.07.4.2.23: ITU – Razvoj i implementacija inteligentnog prometnog sustava i rekonstrukcija prometnice sa prioritizacijom vozila javnog prijevoza i biciklističkom stazom u gradu Zadru
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
12. KK.07.4.2.24: ITU – Implementacija pametnih prometnih rješenja upotrebom novih tehnologija te IKT- Zadar Urban Mobility 4.0 (ZUM 4.0)
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
13. KK.07.4.2.25: ITU – Modernizacija pješačkih pothodnika povezanih s javnim prijevozom na području Grada Zagreba
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
14. KK.07.4.2.26: ITU – Pilot projekt Greenway – državna biciklistička ruta br. 2
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
15. KK.07.4.2.27: Poziv za sufinanciranje modernizacije tramvajske infrastrukture na području Grada Zagreba
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
16. KK.07.4.2.28: Poziv za sufinanciranje pilot projekata rješavanja problema uskih grla i javnog prometa u urbanim središtima uslijed povećanja opsega prometa zbog turističke sezone
  - Ugovorena su dva projekta koji su još bili u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
17. KK.07.4.2.30: Poziv za sufinanciranje uvođenja inteligentnih transportnih sustava na funkcionalnom prometnom području Grada Splita
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
18. KK.07.4.2.31: Poziv za sufinanciranje izgradnje podvožnjaka u Ulici sv. L. B. Mandića u Osijeku
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.

### 3.1.5.6 Ishodi i učinci

Očekivani učinci uglavnom se mogu prikazati pokazateljima. U okviru evaluacijskog pitanja 1 vrednovanje se temelji na analizi različitih razina pokazatelja. Ovaj odjeljak pokriva zajedničke pokazatelje neposrednih rezultata i pokazatelje neposrednih rezultata specifične za program te pokazatelje rezultata koji su navedeni u Operativnom programu Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020.

Tablica 10 prikazuje zajedničke i pokazatelje neposrednih rezultata specifične za program za Investicijski prioritet 7ii (Specifični cilj 7ii2) definirane u Operativnom programu Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020., a Tablica 11 prikazuje pokazatelje rezultata za Specifični cilj 7ii2.

*Tablica 10 – Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program za Investicijski prioritet 7ii (Specifični cilj 7ii2)*

Oznaka pokazatelja	Naziv pokazatelja	Mjerna jedinica	Ciljna vrijednost (2023.)
7cb17-N	Ukupna dužina novih i poboljšanih tramvajskih linija	km	17
7cb18-N	Nov putnički vozni park	broj	238
7cb19-N	ITS proveden	broj	2
7cb20-N	Nove i nadograđene biciklističke trake	km	50
7cb21-N	Stanice za punjenje električnih vozila	broj	4

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

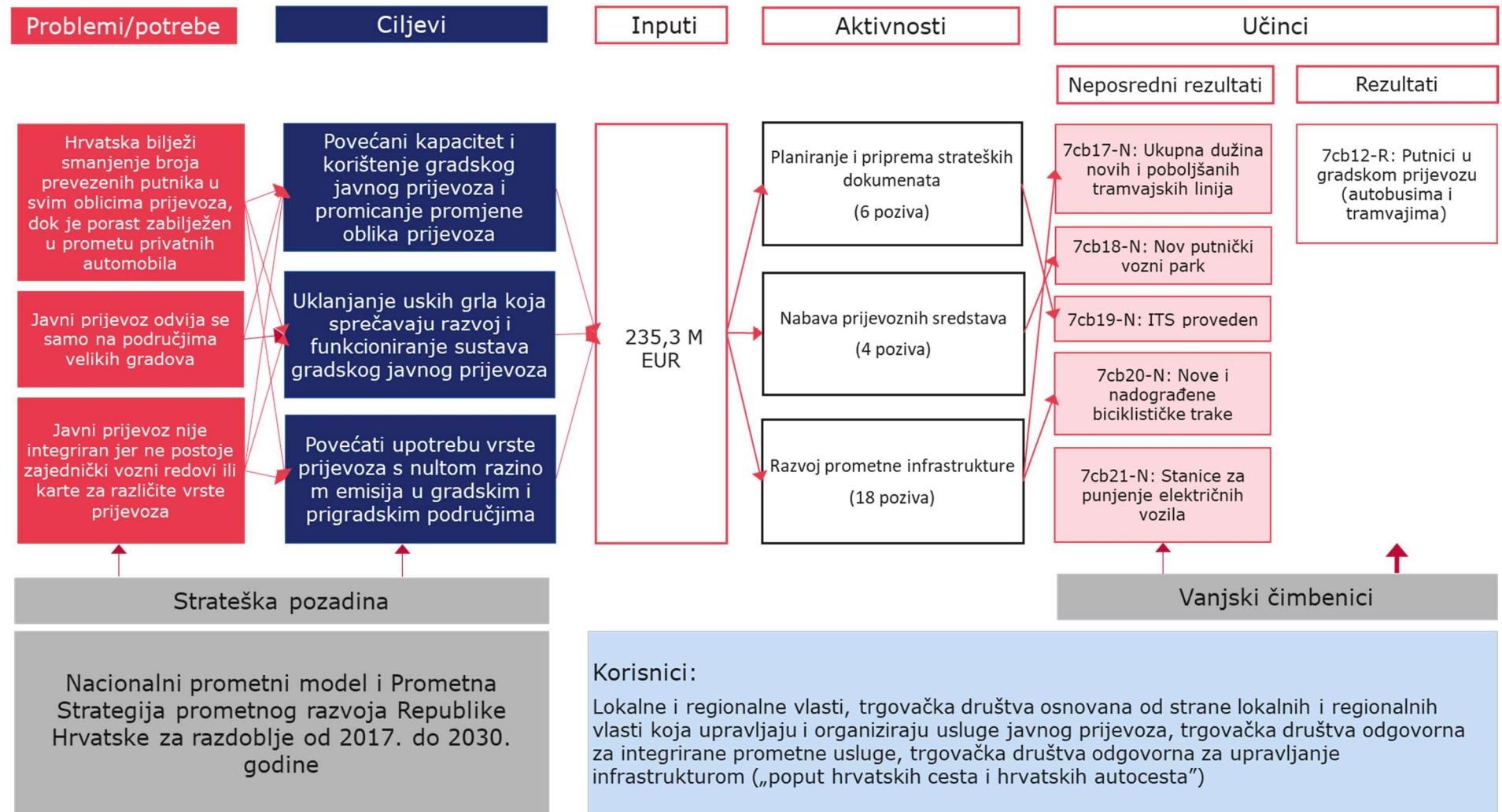
*Tablica 11 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7ii2*

Oznaka pokazatelja	Naziv pokazatelja	Mjerna jedinica	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Očekivana promjena
7cb12-R	Putnici u gradskom prijevozu (autobusima i tramvajima)	Broj/ godina	371.840.000	390.432.000	5 %

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

Slika 8 prikazuje Teoriju promjene za Specifični cilj 7ii2.

Slika 8 – Shematski prikaz Teorije promjene za Specifični cilj 7ii2



Izvor: Vlastita obrada temeljena na relevantnim strateškim dokumentima

### 3.1.6 Specifični cilj 7ii3: Poboljšanje dostupnosti Dubrovnika zrakom

Specifični cilj 7ii3 obuhvaća unaprjeđenje Zračne luke Dubrovnik<sup>38</sup>.

#### 3.1.6.1 Potrebe i problemi politike<sup>39</sup>

Potrebe tj. problemi koje bi politike trebale rješavati unutar Specifičnog cilja 7ii3 su sljedeći:

1. Dubrovačko-neretvanska županija fizički je odvojena od glavnog državnog teritorija, pati od nedostatka dostupnosti ostatku zemlje i učinkovitog integriranja u mrežu TEN-T.
2. Pristup zračnom prostoru Dubrovnika ograničen je kvalitetom objekata i značajnom razlikom putnika tijekom sezone i izvan sezone.
3. Potreba za osiguranjem usklađenosti sa šengenskim zahtjevima u pogledu graničnog statusa.

#### 3.1.6.2 Ciljevi<sup>40</sup>

Glavni cilj je:

1. Održavanje i povećanje dostupnosti dubrovačkog područja zadovoljavanjem rasta potražnje i smanjenjem zagušenja.

#### 3.1.6.3 Strateška pozadina<sup>41</sup>

Sljedeće strategije i dokumenti ocrtavaju okruženje i kontekst namjeravanih intervencija:

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine

#### 3.1.6.4 Planirani inputi

Specifični cilj 7ii3 namijenjen je ulaganjima u vrijednosti od 85,5 milijuna eura bespovratnih sredstava Europske unije.<sup>42</sup> Planirani nacionalni doprinos je 15,1 milijun eura (15 %)<sup>43</sup>, a ukupna planirana alokacija je 100,6 milijuna eura.

#### 3.1.6.5 Planirane aktivnosti

Prema Operativnom programu Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020., planirane aktivnosti u sklopu Specifičnog cilja 7ii3 usmjerene su na modernizaciju zračne luke Dubrovnik.

Objavljen je jedan poziv, referentne oznake: KK.07.4.3.01: Poziv za sufinanciranje projekta razvoja zračne luke Dubrovnik - II faza, s jednim velikim ugovorenim prioritetskim projektom, koji je završen do cut-off datuma.

<sup>38</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>39</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>40</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>41</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>42</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>43</sup> Datoteka 'National cofinancing SO level.xlsx'.

### 3.1.6.6 Ishodi i učinci

Očekivani učinci uglavnom se mogu prikazati pokazateljima. U okviru evaluacijskog pitanja 1 vrednovanje se temelji na analizi različitih razina pokazatelja. Ovo poglavlje pokriva zajedničke pokazatelje neposrednih rezultata i pokazatelje neposrednih rezultata specifične za program te pokazatelje rezultata koji su navedeni u Operativnom programu Konkurenčnost i kohezija 2014.–2020.

Tablica 12 prikazuje zajedničke i pokazatelje neposrednih rezultata specifične za program za Investicijski prioritet 7ii (Specifični cilj 7ii3) definirane u Operativnom programu Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020., a Tablica 13 prikazuje pokazatelje rezultata specifične programu za Specifični cilj 7ii3.

Tablica 12 – Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program za Investicijski prioritet 7ii (Specifični cilj 7ii3)

Oznaka pokazatelja	Naziv pokazatelja	Mjerna jedinica	Ciljna vrijednost (2023.)
7cb22-N	Rekonstrukcija uzletno–sletne staze (zračna luka Dubrovnik)	m (metar)	3300
7cb23-N	Izgradnja kanalizacijskog priključka na kanalizacijski sustav u Cavatu (zračna luka Dubrovnik)	m (metar)	3300

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

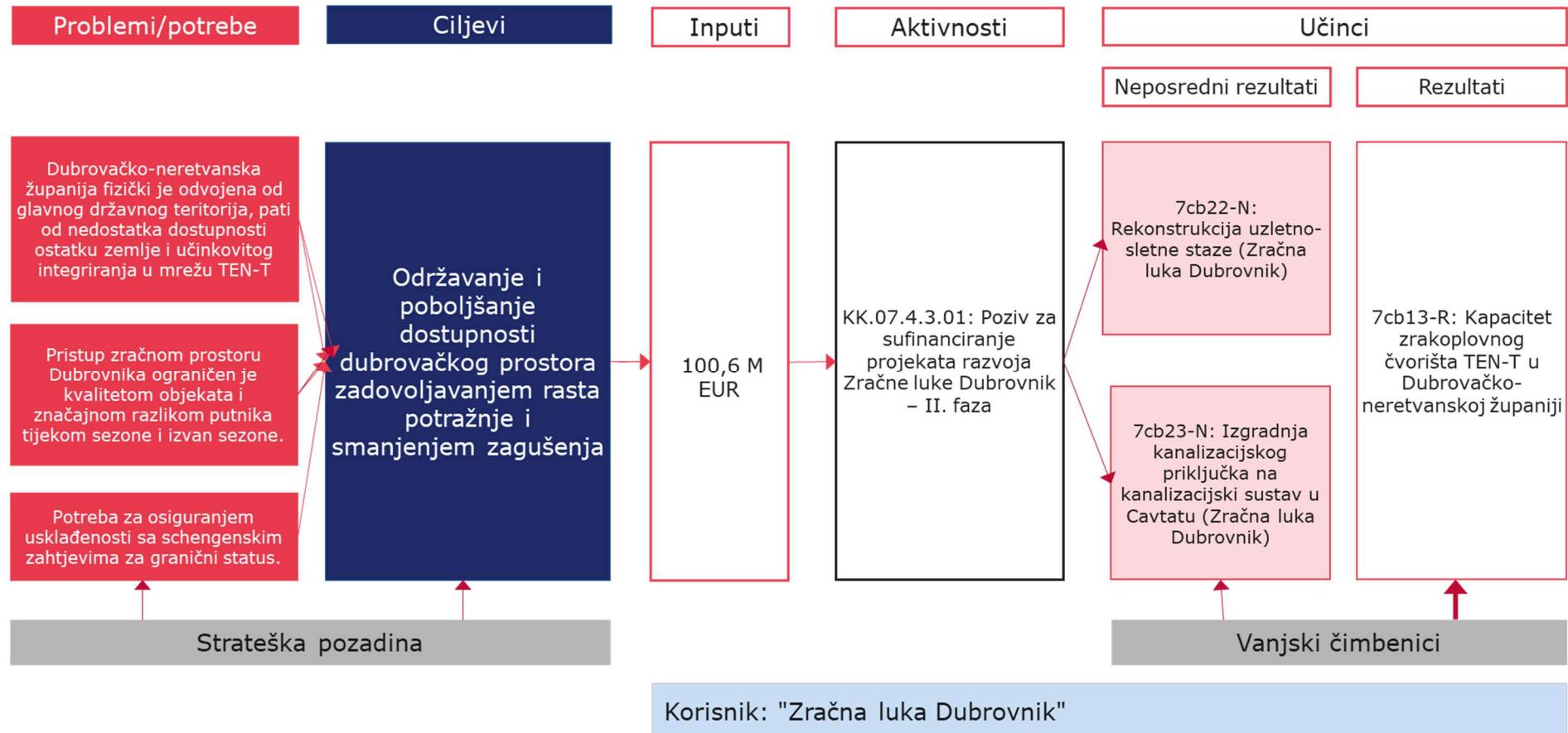
Tablica 13 – Pokazatelj rezultata za Specifični cilj 7ii3

Oznaka pokazatelja	Naziv pokazatelja	Mjerna jedinica	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Očekivana promjena
7cb13-R	Kapacitet zrakoplovnog čvorišta TEN-T u Dubrovačko-neretvanskoj županiji	mil. putnika/godišnje	1,5	2,8	1,3

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

Slika 9 prikazuje Teoriju promjene za Specifični cilj 7ii3.

Slika 9 – Shematski prikaz Teorije promjene za Specifični cilj 7ii3



### 3.1.7 Specifični cilj 7iii1: Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže

Svrha ovog Specifičnog cilja je poboljšati i nadograditi željezničku infrastrukturu u Republici Hrvatskoj, čime bi se potaklo da željeznica preuzme značajno veći udio prometa u odnosu na ceste, kao održivije/niskougljične opcije, povećanjem kapaciteta i usluga regionalne željezničke infrastrukture i TEN-T željezničke infrastrukture.<sup>44</sup>

#### 3.1.7.1 Potrebe, problem politike<sup>45</sup>

Potrebe tj. problemi koje bi politike trebale rješavati unutar Specifičnog cilja 7iii1 su sljedeći:

1. Iako je ukupna duljina željezničkih pruga u Hrvatskoj otprilike jednaka prosjeku drugih država članica Europske unije, mreža nije modernizirana i općenito je u lošem stanju zbog dugog razdoblja nedovoljnih finansijskih ulaganja
2. Sustav upravljanja prometom, signalizacije i povezivanja zastario je
3. Negativan trend smanjenja korištenja željeznica.

#### 3.1.7.2 Ciljevi<sup>46</sup>

Glavni očekivani rezultati su:

1. pokretanje srednjoročnog do dugoročnog procesa modalnog prijelaza s cestovnog na željeznički
2. bolja integracija željezničkih pruga s drugim oblicima prijevoza
3. povećana sigurnost i pouzdanost sustava
4. unaprijeđena međunarodna povezanost.

#### 3.1.7.3 Strateška pozadina<sup>47</sup>

Sljedeće strategije i dokumenti ocrtavaju okruženje i kontekst namjeravanih intervencija:

- Nacionalni prometni model i Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine.

#### 3.1.7.4 Planirani inputi

Specifični cilj 7iii1 namijenjen je korištenju 437,5 milijuna eura bespovratnih sredstava Europske unije.<sup>48</sup> Planirani nacionalni doprinos je 77,2 milijuna eura (15 %)<sup>49</sup>, a ukupna planirana alokacija je 514,7 milijuna eura.

#### 3.1.7.5 Planirane aktivnosti

Prema Operativnom programu Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020., planirane aktivnosti u sklopu Specifičnog cilja 7iii1 poboljšanje i nadogradnju željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj.

<sup>44</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>45</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>46</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>47</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>48</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

<sup>49</sup> Datoteka 'National cofinancing SO level.xlsx'

Planirano je i objavljeno 11 poziva. Četiri od navedenih 11 poziva bila su namijenjena izradi strateške dokumentacije, šest razvoju željezničke infrastrukture i jedan nabavi novih vozila (vlakova).

Pozivi namijenjeni pripremi i izradi strateških dokumenata bili su sljedeći:

1. KK.07.5.1.04: Poziv za sufinanciranje izrade Studije izvedivosti s analizom troškova i koristi za nabavu novih putničkih vlakova u željezničkom prometu
  - Ugovoren je jedan projekt koji je završen do *cut-off* datuma.
2. KK.07.5.1.06: Poziv za sufinanciranje izrade studije analize i mogućnost osiguranja pristupačnosti službenih mjesta pod upravljanjem HŽ Infrastrukture.
  - Kroz ovaj poziv nije bilo sklopljenih ugovora.
3. KK.07.5.1.07: Poziv za sufinanciranje izrade studijske i projektne dokumentacije za četiri projekta HŽ Infrastrukture.
  - Ugovorena su četiri projekta, od kojih su tri raskinuta, a jedan je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
4. KK.07.5.1.08: Poziv za sufinanciranje izrade studijske i projektne dokumentacije za modernizaciju željezničke pruge M202 Zagreb Glavni kolodvor – Rijeka, dionica Karlovac – Oštarije
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.

Pozivi namijenjeni razvoju željezničke infrastrukture bili su sljedeći:

1. KK.07.5.1.01: Izgradnja nove pruge za prigradski promet na dionici Gradec – Sveti Ivan Žabno
  - Ugovoren je jedan projekt koji je završen do *cut-off* datuma.
2. KK.07.5.1.02: Poziv za sufinanciranje rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
3. KK.07.5.1.03: Modernizacija i elektrifikacija željezničke pruge Zaprešić – Čakovec (R201) na dionici Zaprešić (isključivo) – Zabok (uključivo)
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
4. KK.07.5.1.05: Poziv za sufinanciranje Nadogradnje i elektrifikacije postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci – Vukovar
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
5. KK.07.5.1.09: Poziv za sufinanciranje rekonstrukcije postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac-Karlovac na željezničkoj pruzi M202 Zagreb GK – Rijeka
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.
6. KK.07.5.1.11: Poziv za sufinanciranje osiguranja i modernizacije željezničko-cestovnih prijelaza.
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.

Poziv namijenjen nabavi vozila bio je sljedeći:

1. KK.07.5.1.10: Poziv za sufinanciranje Obnove voznog parka HŽ putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima
  - Ugovoren je jedan projekt koji je još bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma.

### 3.1.7.6 Ishodi i učinci

Očekivani učinci uglavnom se mogu prikazati pokazateljima. U okviru evaluacijskog pitanja 1 vrednovanje se temelji na analizi različitih vrsta pokazatelja. Ovaj odjeljak pokriva zajedničke pokazatelje neposrednih rezultata i pokazatelje neposrednih rezultata specifične za program te

pokazatelje rezultata koji su navedeni u Operativnom programu Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020..

Tablica 14 prikazuje zajedničke i pokazatelje neposrednih rezultata specifične za program za Investicijski prioritet 7iii definirane u Operativnom programu Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020., a Tablica 15 prikazuje pokazatelje rezultata za Specifični cilj 7iii1.

*Tablica 14 – Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program za Investicijski prioritet 7iii*

Oznaka pokazatelja	Naziv pokazatelja	Mjerna jedinica	Ciljna vrijednost (2023.)
7cc13-N	Ukupna duljina novih željezničkih pruga	km	12,2
7cc14-N	Izrađene i rekonstruirane postaje na željezničkim prugama	broj	19
7cc16-N	Kupljeno novih putničkih vozila	broj	10
7cc17-N	Željeznički prijelazi s poboljšanom sigurnošću	broj	20
CO12a-N	Željeznička infrastruktura: Ukupna dužina obnovljenih ili nadograđenih željezničkih linija od toga: TEN-T	km	78,4

*Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.*

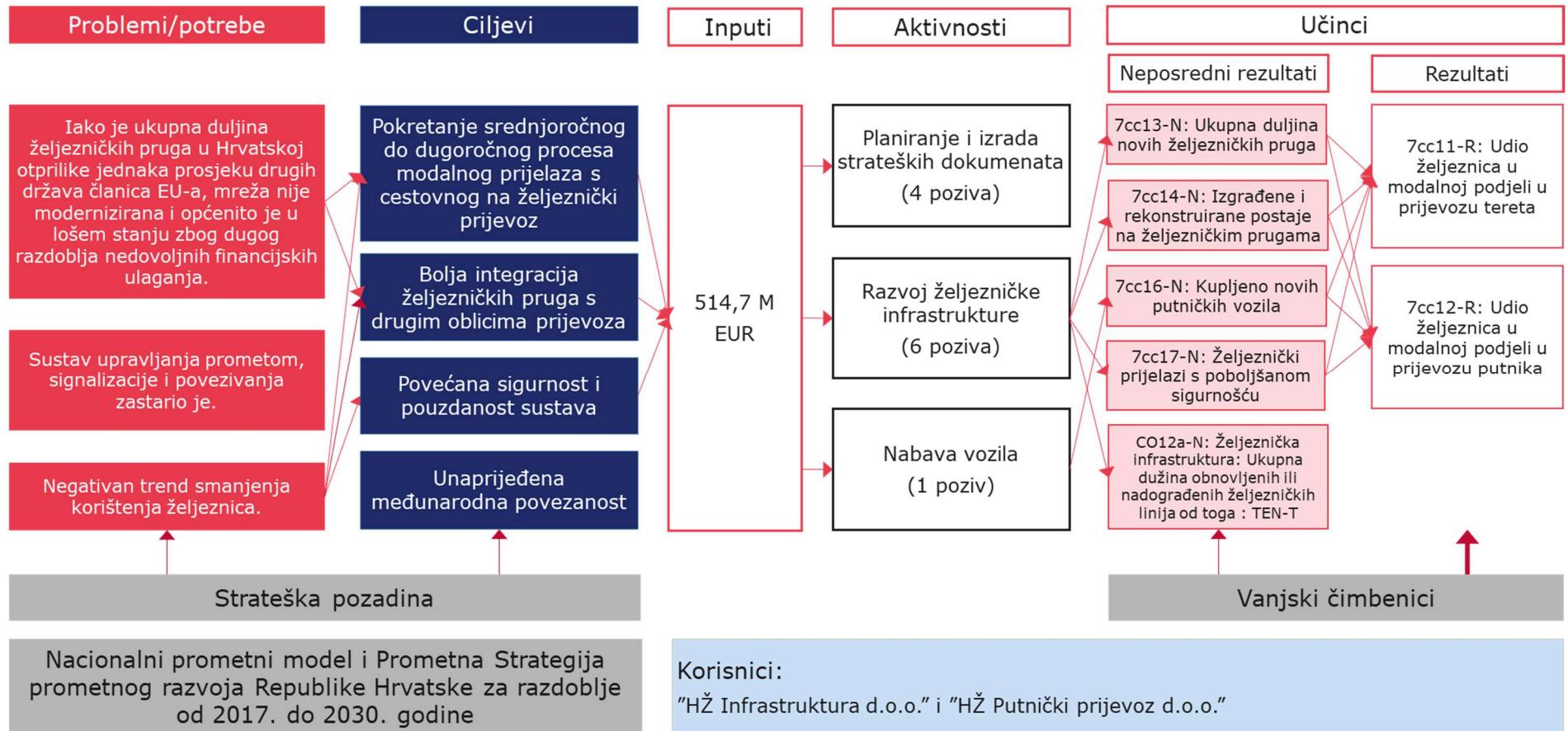
*Tablica 15 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7iii1*

Oznaka pokazatelja	Naziv pokazatelja	Mjerna jedinica	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Očekivana promjena
7cc11-R	Udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu tereta	%	19,8	20	0,2
7cc12-R	Udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu putnika	%	3,5	4	0,5

*Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.*

Slika 10 prikazuje Teoriju promjene za specifični cilj 7iii1.

Slika 10 – Shematski prikaz Teorije promjene za Specifični cilj 7iii1



Izvor: Vlastita obrada temeljena na relevantnim strateškim dokumentima

## 3.2 Evaluacijsko pitanje 1

Koji su opaženi učinci i promjene na razini pojedinog specifičnog cilja, koliko su opaženi učinci rezultat intervencija, a koliko drugih faktora?

### 3.2.1 Korišteni alati i metode

Analiza učinaka intervencije prvenstveno se provodi evaluacijom učinka zasnovanoj na teoriji u skladu s gore navedenim metodološkim pristupom. Za provođenje ovog metodološkog pristupa primjenjeni su alati za kvalitativnu evaluaciju, odnosno analiza dokumentacije nad relevantnim dokumentima (operativni program, poziv na dostavu projektnog prijedloga) i intervjuji s dionicima iz sustava upravljanja i kontrole. Primjena ove metode započinje izgradnjom Teorije promjene, odnosno teorijskog i planiranog okvira intervencija analizirane Prioritetne osi i specifičnih ciljeva (Poglavlje 3.1.).

Nakon što je Teorija promjene izgrađena, kao drugi korak evaluacije učinka zasnovane na teoriji, Poglavlje 3.3.2 istražuje kako se teorija pretvorila u stvarnost za svaki specifični cilj, odnosno analizira opažene učinke intervencija, a također ispituje vanjske čimbenike koji su utjecali na rezultate specifičnog cilja, ali nisu izravno povezani s intervencijama.

Evaluacijskim pitanjem 1 želi se procijeniti uočene učinke specifičnih ciljeva u okviru Prioritetne osi 7 i u kojoj se mjeri ti učinci mogu pripisati projektima u okviru povezanih specifičnih ciljeva.

Prvi korak analize je procijeniti fizički i financijski napredak provedbe. U ovom poglavlju predstavlja se koliko je projekata ugovorenog i završeno do *cut-off* datuma 15. studenog 2021. godine, zatim financijski napredak (dodijeljena sredstva za specifične ciljeve, ugovoreni i isplaćeni iznos potpore) te moguća odstupanja u napretku projekta (detaljnije objašnjeno u Evaluacijskom pitanju 7 poglavlje 3.8).

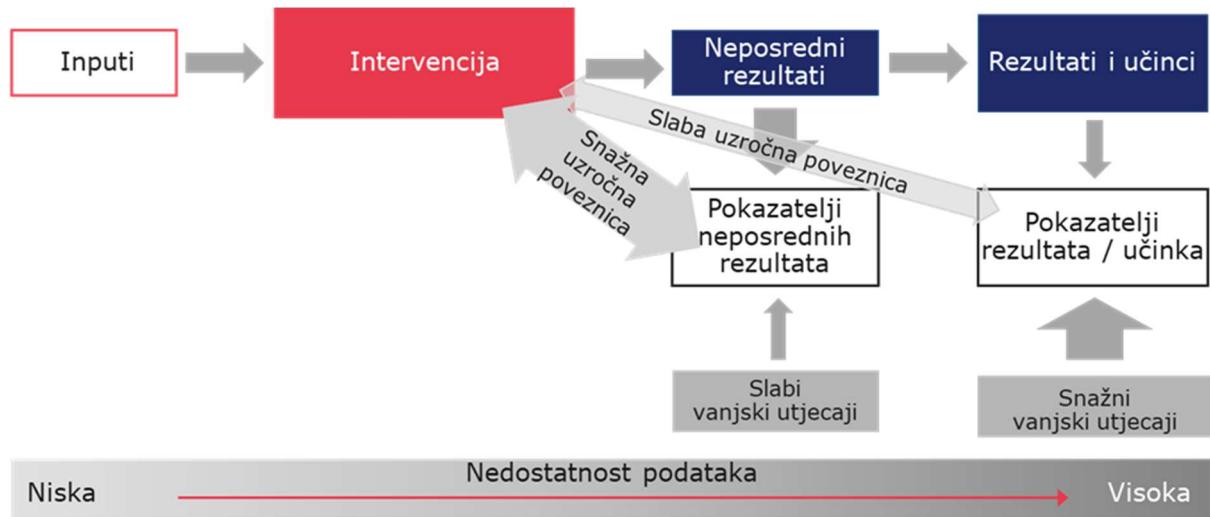
Drugi korak je analiza pokazatelja. U ovom poglavlju analiziraju se pokazatelji i dostupni podaci o njihovom napretku, te se zatim predstavlja napredak pokazatelja neposrednih rezultata i pokazatelja rezultata.

Pokazateljima neposrednih rezultata mjere se „neposredni opipljivi i mjerljivi proizvodi/usluge kao rezultat provedbe intervencije“<sup>50</sup>, dok se pokazateljima rezultata mjere „neposredni izravni učinci intervencije“<sup>51</sup>. Dok promjena vrijednosti pokazatelja neposrednih rezultata često ovisi samo o tome je li projekt završen ili ne, promjena vrijednosti pokazatelja rezultata obično se ne može pripisati samo povezanim intervencijama već i drugim (vanjskim) čimbenicima (vidi Sliku 11).

<sup>50</sup> Evropska Komisija. (2021c).

<sup>51</sup> Evropska Komisija. (2021c).

Slika 11 – Sistemski pogled na inicijativu



Izvor: Evropska Komisija, (2021c).

U prvom koraku analize pokazatelja opisani su definirani pokazatelji neposrednih rezultata i pokazatelji rezultata, te se i daje kratki kritički osvrt na sustav pokazatelja.

Drugi korak je analiza napretka pokazatelja neposrednih rezultata. Cilj je bio zbrojiti neposredne pokazatelje intervencija (detaljniji osvrt na pokazatelje nalazi se pod Evaluacijskim pitanjem 2, a analiza odstupanja pod Evaluacijskim pitanjem 7).

Dvije su vrste pokazatelja neposrednih rezultata: zajednički pokazatelji neposrednih rezultata i programske specifični pokazatelji neposrednih rezultata – definirani su na razini u Operativnog programa te drugi pokazatelji definirani na razini projekata. Za svaki projekt neophodno je mjeriti napredak zajedničkih pokazatelja neposrednih rezultata i programske specifičnih pokazatelja neposrednih rezultata. Za početne i ciljne vrijednosti postoje tri izvora podataka: tekst Operativnog Programa Konkurenčnost i Kohezija 2014. – 2020., Godišnje izvješće o provedbi za 2021. i baza podataka na projektnoj razini preuzeta iz sustava ESIF MIS/eFondovi, dok posljednja dva izvora sadrže i podatke o ostvarenim vrijednostima pokazatelja.

Prilikom procjene napretka pokazatelja neposrednih rezultata, kratko se predstavljaju razlike među izvorima podataka do one mjere kojom je omogućeno ispravno razumijevanje napretka tih pokazatelja. Detaljna analiza sustava pokazatelja nalazi se pod Evaluacijskim pitanjem 2. Također je bilo potrebno zabilježiti je li bilo moguće otkriti odstupanja koja su utjecala na ostvarivanje neposrednih rezultata. Detaljna kritika sustava pokazatelja nalazi se pod Evaluacijskim pitanjem 2. Prilikom analize neposrednih rezultata promatrati smo postoje li bitni neposredni rezultati prouzročeni intervencijom i koji su to neposredni rezultati.

Ako intervencija nije imala prijavljene neposredne rezultate do cut-off datuma 15. studenog 2021. godine (kao što je slučaj sa Specifičnim ciljevima 7b1 i 7i1), ili ako su neposredni rezultati bili minimalni (na primjer, Specifični cilj 7ii1), analiza time završava, jer bez neposrednih rezultata nije moguće prepostaviti je li intervencija doprinijela promjeni vrijednosti pokazatelja rezultata. Ako postoje značajni neposredni rezultati koji se mogu izmjeriti a koje je prouzročila intervencija, analizira se napredak pokazatelja rezultata. U slučaju Specifičnih ciljeva 7a1 i 7iii1, statistička analiza dostupnih podataka koristi se kako bi se odredio učinak intervencije. U slučaju Specifičnog cilja 7ii2, namjera je

bila koristiti regresijski model za utvrđivanje učinka intervencije na broj putnika u gradskom prijevozu. Međutim, nije bilo moguće nabaviti dovoljno detaljne podatke za takvu analizu (npr. podatke o broju putnika na razini gradova ili županija). Nadalje, većina projekata završena je neposredno prije pandemije bolesti COVID-19, koja je uzrokovala masovno smanjenje korištenja javnog prijevoza. Ova neuobičajena situacija bi učinila rezultate takve analize manje pouzdanim, čak i ako bi bili dostupni detaljniji podaci za analizu. Stoga se učinak intervencije ne može procijeniti te su dostupne samo opisne statistike. U slučaju Specifičnog cilja 7ii3, pandemija bolesti COVID-19 imala je snažan negativan utjecaj na broj putnika diljem svijeta (podaci o hrvatskim zračnim lukama to potvrđuju). Stoga se učinci intervencije ne mogu procijeniti te su navedene samo opisne statistike. Specifične metode koje su korištene detaljnije su predstavljene kod svakog od specifičnih ciljeva.

### 3.2.2 Analiza

Tablica 16 prikazuje napredak Prioritetne osi 7 prema postizanju specifičnih ciljeva u kontekstu objavljenih poziva i ugovorenih projekata. Između ostalog, prikazan je broj raskinutih, završenih i projekata koji su na *cut-off* datum još uvijek bili u tijeku provedbe. Do *cut-off* datuma 15.11.2021. raskinuto je ukupno je 9 projekata, završeno je 36 projekata, a provedba za 83 projekta bila je u tijeku.

Tablica 16 – Pregled poziva u okviru Prioritetne osi 7

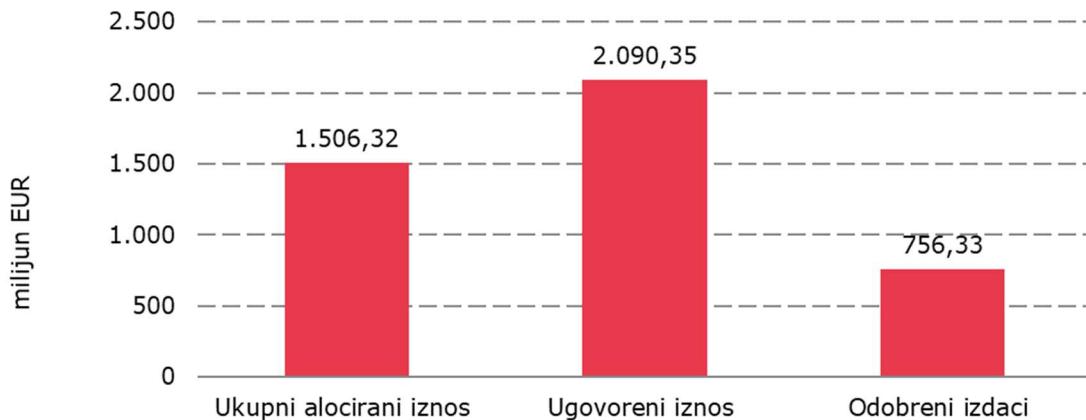
Investicijski prioritet	7a. Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T	7b. Poboljšavanje regionalne mobilnosti povezivanjem sekundarnih i tercijarnih čvorišta s infrastrukturom TEN-T-a, uključujući multimodalna čvorišta	7i. Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T	7ii. Razvoj i unapređenje prometnih sustava prihvatljivih za okoliš, i prometni sustavi sa niskim emisijama CO <sub>2</sub> , uključujući unutarnje plovne puteve i pomorski prijevoz, luke, multimodalne veze i aerodromsku infrastrukturu, radi promicanja održive regionalne i lokalne mobilnosti			7iii. Razvoj i obnova sveobuhvatnih, visokokvalitetnih i interoperabilnih željezničkih sustava te promicanje mjera za smanjenje buke
Specifični cilj	7a1: Unaprjeđenje cestovne mreže TEN-T i pristupa cestovnoj mreži TEN-T	7b1: Poboljšanje cestovne sigurnosti u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa	7i1: Povećanje teretnog prometa na unutarnjim vodnim putovima	7ii1: Poboljšanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike	7ii2: Povećanje broja putnika u javnom prijevozu	7ii3: Poboljšanje dostupnosti Dubrovnika zrakom	7iii1: Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže
Broj poziva sa završenim projektima	6	0	0	1	10	1	2
Broj poziva bez završenih projekata	2	2	5	2	18	0	9 <sup>52</sup>
Broj završenih projekata	6	0	0	1	26	1	2
Broj projekata u tijeku	2	2	5	23	43	0	8
Broj raskinutih projekata	0	0	0	4	2	0	3

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020., ESIF MIS, eFondovi, i dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

<sup>52</sup> Za Poziv za sufinanciranje izrade Studije analize i mogućnost osiguranja pristupačnosti službenih mjesa pod upravljanjem HŽI-a projekt nije ugovoren

Slika 12 prikazuje finansijski napredak Prioritetne osi 7. Ukupna alokacija za Prioritetnu os 7 iznosi 1.506,3 milijun eura. Do *cut-off* datuma ugovoren je 139 % tog iznosa, tj. 2.090,3 milijuna eura. Do *cut-off* datuma Posredničko tijelo razine 2 odobrilo je 36 % ugovorenog iznosa, odnosno 756,3 milijuna eura.

Slika 12 – Pregled finansijskog napretka Prioritetne osi 7



Izvor Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020., ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

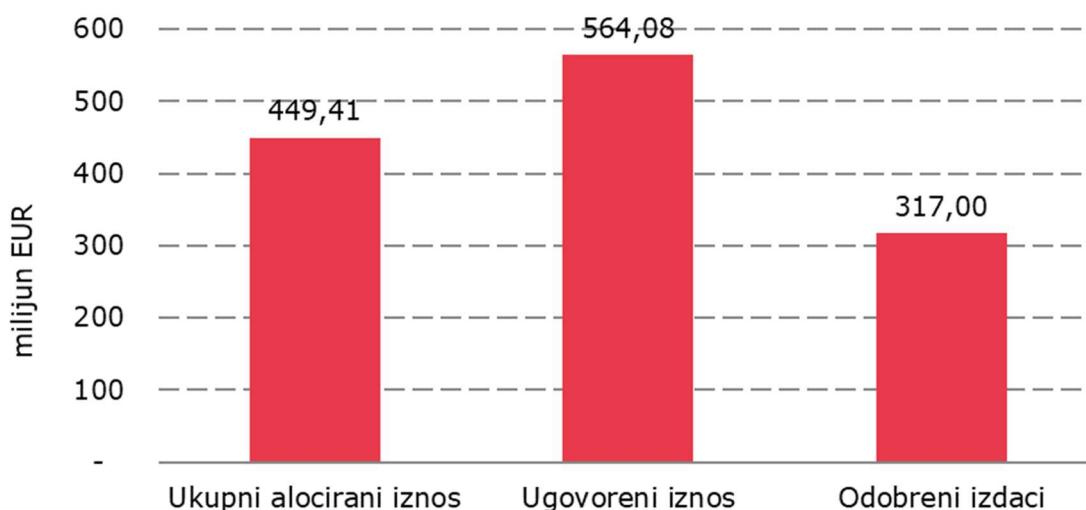
### 3.2.2.1 Opaženi učinci za Specifični cilj 7a1: Unapređenje cestovne mreže TEN-T i pristupa cestovnoj mreži TEN-T

#### 3.2.2.1.1 Fizički i finansijski napredak Specifičnog cilja 7a1

Do *cut-off* datuma 15. studenog 2021. godine, šest od osam ugovorenih projekata je završeno.

Slika 13 prikazuje finansijski napredak Specifičnog cilja 7a1 u promatranom razdoblju.

Slika 13 – Finansijski napredak Specifičnog cilja 7a1



Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.; ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx' i "National cofinancing SO level.xlsx")

Ukupna alokacija sredstava Europske unije bila je 449,4 milijuna eura.<sup>53</sup> Do cut-off datuma ugovorenog je ukupno 126 % od tog iznosa, točnije 564,1 milijun eura<sup>54</sup>. Posredničko tijelo razine 2 odobrilo je 56,2 % ugovorenog iznosa, tj. 317 milijuna eura<sup>55</sup>.

### 3.2.2.1.2 Analiza pokazatelja za Specifični cilj 7a1

Tablica 17 prikazuje zajedničke pokazatelje neposrednih rezultata, programski specifične pokazatelje neposrednih rezultata te programski specifične pokazatelje rezultata navedene u Operativnom programu „Konkurenčnost i kohezija“ za Specifični cilj 7a1.

Tablica 17 – Pokazatelji koji se odnose na Specifični cilj 7a1

Broj i naziv pokazatelja	Vrsta pokazatelja	Izvor podataka	Učestalost izvještavanja
7a12-N: Duljina novih obilaznih cesta [km]	Zajednički i programski specifični pokazatelji ostvarenja	Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
CO13-N: Cestovna infrastruktura: Ukupna dužina novoizgrađenih cesta [km]		Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7a11-R: Trajanje cestovnog putovanja na obuhvaćenim glavnim uskim grlima [minute]	Programski specifični pokazatelji rezultata	Hrvatske ceste d.o.o., Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture	Jednom godišnje

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

Cilj intervencije bio je izgradnja novih obilaznih cesta kako bi se povećala dužina novoizgrađenih cesta i smanjilo trajanje cestovnog putovanja na obuhvaćenim glavnim uskim grlima.

### Analiza napretka pokazatelja ostvarenja

Tablica 18 prikazuje napredak zajedničkih pokazatelja neposrednih rezultata i neposrednih rezultata specifičnih za program za Specifični cilj 7a1.

<sup>53</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. i dokument 'National cofinancing SO level.xlsx'. Ukupna sredstva označavaju alocirana sredstva ESIF-a uvećana za planirani dio nacionalnog sufinanciranja.

<sup>54</sup> ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

<sup>55</sup> ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

Tablica 18 – Napredak pokazatelja neposrednih rezultata za Specifični cilj 7a1

Pokazatelj	Vrsta pokazatelja	Broj povezanih projekata - ugovoreni	Broj povezanih projekata - završeni	Ciljna vrijednost na temelju Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.)	Ugovoreni projekti agregirane ciljne vrijednost	Ugovoreni projekti agregirane ostvarene vrijednosti	Napredak u usporedbi s ciljnom vrijednosti Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. (%)	Napredak u usporedbi s agregiranim ciljnim vrijednostima na razini projekata (%)
7a12-N Duljina novih obilaznih cesta [km]	Zajednički i programske specifične pokazatelje ostvarenja	3	2	25	11,96 <sup>56</sup>	9,02 <sup>57</sup>	36 %	75 %
CO13-N: Cestovna infrastruktura: Ukupna dužina novoizgrađenih cesta [km]		5	3	72	47,36 <sup>58</sup>	11,89 <sup>59</sup>	17 %	26 %

Izvor: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Evropske unije, e-Fondovi, ESIF MIS

<sup>56</sup> Temeljeno na podacima na razini projekata. Prema podacima iz Izvješća o provedbi, ciljna vrijednost za 2021. godinu iznosi 11,99.

<sup>57</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi

<sup>58</sup> Temeljeno na podacima na razini projekata. Prema podacima iz Izvješća o provedbi, ciljna vrijednost za 2021. godinu iznosi 47,39.

<sup>59</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi

Sveukupno su tri projekta trebala doprinijeti napretku pokazatelja „7a12-N“, od kojih su dva projekta završena do *cut-off* datuma. Ciljna vrijednost definirana u Operativnom programu bila je izgraditi 25 kilometara obilaznih cesta, no prema podacima iz Izvješća o provedbi agregirana ciljna vrijednost ugovorenih projekata iznosila je 11,99 km u 2021. godini, a prema podacima iz baze podataka na razini projekta iznosila je 11,96. Ostvarena vrijednost bila je 9,02 km te je ostvarenje pokazatelja u 2021. iznosilo 75 % u odnosu na ciljnu vrijednost zabilježenu u Godišnjem izvješću o provedbi / bazi podataka na razini projekta, odnosno 36 % u odnosu na ciljnu vrijednost Operativnog programa. Do 2022. godine shvaćeno je da se prvotno utvrđeni cilj postavljen za 2023. neće ostvariti, jer projekti ugovoreni do tog trenutka nisu imali potencijala za ispunjenje prvotno utvrđenih ciljeva. Izmjenom Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. u prosincu 2022. ciljna vrijednost pokazatelja smanjena je sa 25 na 12 kilometara. Taj je cilj već ostvaren do kraja 2021. godine.

Sveukupno pet projekata je trebalo doprinijeti pokazatelju „CO13-N“, od kojih su tri projekta završena do *cut-off* datuma. Ciljna vrijednost definirana u Operativnom programu bila je 72 kilometra novoizgrađenih cesta, dok je prema podacima iz Izvješća o provedbi agregirana ciljna vrijednost ugovorenih projekata iznosila 47,39 km, a prema podacima iz baze podataka na razini projekta iznosila je 45,35 km. Ostvarena vrijednost bila je 11,89 km te je ostvarenje pokazatelja u 2021. iznosilo 25 % u odnosu na agregiranu ciljnu vrijednost ugovorenih projekata i 17 % u odnosu na cilj Operativnog programa. Do 2022. godine procijenjeno je da se prvotno utvrđeni cilj postavljen za 2023. neće ostvariti, jer projekti ugovoreni do tog trenutka nisu imali potencijala za ispunjenje prvotno utvrđenih ciljeva. Izmjenom Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. u prosincu 2022. ciljna vrijednost pokazatelja smanjena je sa 72 na 47 kilometara. Taj je cilj već ostvaren do kraja 2021. godine te je ostvarenje pokazatelja prema ovom cilju iznosilo 25%.

Tablica 19 prikazuje napredak za ciljne vrijednosti dodatnih pokazatelja na razini projekata.

Tablica 19 – Sažetak dodatnih pokazatelja za Specifični cilj 7a1

Oznaka pokazatelja	Broj projekata	Broj završenih projekata	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Ostvarena vrijednost	Napredak (Postignuto/ciljno)
KK.07.1.1.03.0001: Izrađena projektna studija (kom)	1	1	0	1	1	100 %
KK.07.1.1.08.0001: Duljina rekonstruiranih i poboljšanih cesta koje služe za povezivanje sa TEN-T mrežom	1	1	0	5,04	5,23	103,8 %
KK.07.1.1.04.0001: Izrađeni projektni dokumenti	1	1	0	1	1	100 %

Izvori: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020., ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Consolidated report - KK indicators - CUT OFF 15.11.2021.xlsx')

- Dodatni pokazatelji vezani su uz završene projekte: svi su uspješno ostvarili ciljne vrijednosti.

### Analiza napretka pokazatelja rezultata

Tablica 20 prikazuje napredak pokazatelja rezultata Specifičnog cilja 7a1.

Tablica 20 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7a1

Pokazatelj	Početna vrijednost (2014)	Ciljna vrijednost (2023)	Ostvarena vrijednost (2021)
7a11-R: Trajanje cestovnog putovanja na obuhvaćenim glavnim uskim grlima [minute]	101	35	No data

Izvor: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, e-Fondovi, ESIF MIS, Izvješće o provedbi Verzija 2021.1

U trenutku evaluacije nije bilo dostupnih službenih podataka o napretku pokazatelja rezultata „7a11-R“. Prema Izvješću o provedbi (Verzija 2021.1.), pokazatelje se definira kao izravnu posljedicu aktivnosti Operativnog programa, a promjena u vrijednosti pokazatelja bit će vidljiva kroz provedbu predmetnih operacija. I dok je činjenica da intervencije pod Specifičnim ciljem 7a1 (izgradnja novih obilaznih cesta) izravno utječu na smanjenje trajanja cestovnog putovanja na glavnim uskim grlima, isto je potrebno mjeriti kako bi se dobili kvantificirani podaci o napretku pokazatelja rezultata.

#### 3.2.2.1.3 Daljnja analiza podataka

U nastavku se analiziraju pokazatelji za koje je kao izvor podataka navedena statistika za područje prometa Državnog zavoda za statistiku<sup>60</sup>.

Tablica 21 prikazuje završene projekte u okviru Specifičnog cilja 7a1, u okviru kojeg su se provodile aktivnosti izgradnje cesta. Mogu se identificirati četiri takva projekta, u čijoj je provedbi utrošeno ukupno 61.980.666,65 eura i izgrađeno je 17,12 kilometara cesta.

Tablica 21 – Završeni projekti u sklopu kojih su provedene aktivnosti izgradnje cesta (Specifični cilj 7a1)

Referentna oznaka i naziv poziva	Datum početka projekta	Datum završetka projekta	Ovjereni iznos [EUR]	Sagrađeno cesta [km] <sup>61</sup>
KK.07.1.1.02: Poziv za sufinanciranje izgradnje zaobilaznice grada Vodica - 2. faza	01.01.2015.	31.12.2017.	3.300.114,12	5,14
KK.07.1.1.05: Poziv za sufinanciranje izgradnje mosta kopno – Otok Čiovo u Trogiru sa spojnim cestama – 2. projektna faza	01.03.2015	30.06.2020.	11.884.341,68	2,87

<sup>60</sup> Državni zavod za statistiku, Tablica „Promet“.

<sup>61</sup> U slučaju Poziva KK.07.1.1.08. radi se o duljini rekonstruiranih i poboljšanih cesta koje služe za povezivanje sa TEN-T mrežom.

Referentna oznaka i naziv poziva	Datum početka projekta	Datum završetka projekta	Ovjereni iznos [EUR]	Sagrađeno cesta [km] <sup>61</sup>
KK.07.1.1.06: Poziv za sufinanciranje izgradnje obilaznice Petrijevaca	01.11.2015	30.04.2021.	7.431.120,68	3,88
KK.07.1.1.08: Poziv za sufinanciranje rekonstrukcije raskrižja Jadranske avenije i Avenije Dubrovnik	01.04.2017	30.12.2020.	39.365.090,17	5,23
Ukupno	-	-	61.980.666,65	17,12

Izvori: ESIF MIS, eFondovi, dokumenti ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xls' i 'Consolidated report - KK indicators - CUT OFF 15.11.2021.xlsx').

Tablica 22 prikazuje doprinos projekata u sklopu Specifičnog cilja 7a1 financiranih iz Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. za cestovni razvoj u Republici Hrvatskoj. Promatrane su godine u kojima su završeni odgovarajući projekti, odnosno 2017., 2018. i 2020. Za ove godine izračunata je ukupna promjena duljine ceste (km) u odnosu na prethodne godine na temelju podataka Državnog zavoda za statistiku. Također, promatrana je duljina cesta izgrađenih kroz provedbu projekata financiranih iz Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. te je izračunat postotak povećanja duljine novoizgrađenih cesta potpomognute sredstvima Operativnog programa u usporedbi s ukupnom promjenom.

Tablica 22 – Doprinos projekata za razvoj cesta financiranih iz Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. (Specifični cilj 7a1)

Godina	Povećanje duljine prometnica u usporedbi s prethodnom godinom za cijelu Republiku Hrvatsku [km]	Duljina novoizgrađenih cesta uz potporu iz Operativnog programa (km)	Postotak duljine cesta izgrađenih uz pomoć potpore iz Operativnog programa (%)
2017.	67	5,14	8 %
2018.	-131	0	*
2019.	22	0	0
2020.	37	2,87	8 %
2021.	-337	3,88	*

Izvor: Državni zavod za statistiku (Tablica: Transport); ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Consolidated report - KK indicators - CUT OFF 15.11.2021.xlsx')

U 2017. izgrađeno je 67 km cesta, od čega je za 5,14 km (8 %) korištena potpora Europske unije. U 2018. ukupna duljina cesta smanjena je za 131 km<sup>62</sup>. U 2018. godini ukupna duljina cesta smanjena je za 131 km, u 2019. godini povećana je za 22 km, a u 2020. godini za 37 km. U 2020. godini, 2,8 km ceste (8%) izgrađeno je uz podršku sredstava iz Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014.-2020. U 2021. godini primjećen je značajan pad od 337 km u ukupnoj duljini cesta; ipak, 3,88 km ceste izgrađeno je uz europsku podršku. Kao što je vidljivo iz navedenog, ne mogu se svi porasti u duljini cesta pripisati intervencijama podržanim u okviru specifičnog cilja 7a1, već su javne intervencije financirane iz drugih izvora također doprinijele promjeni koja je uočena, iako treba napomenuti da ukupni porast nije vrlo značajan u 2017., 2019. i 2020. godini, dok se u 2018. i 2021. čak bilježi smanjenje ukupne duljine cesta iz razloga što su razvrstane ceste u datom trenutku Odlukom ministra prebačene u nerazvrstane ceste.

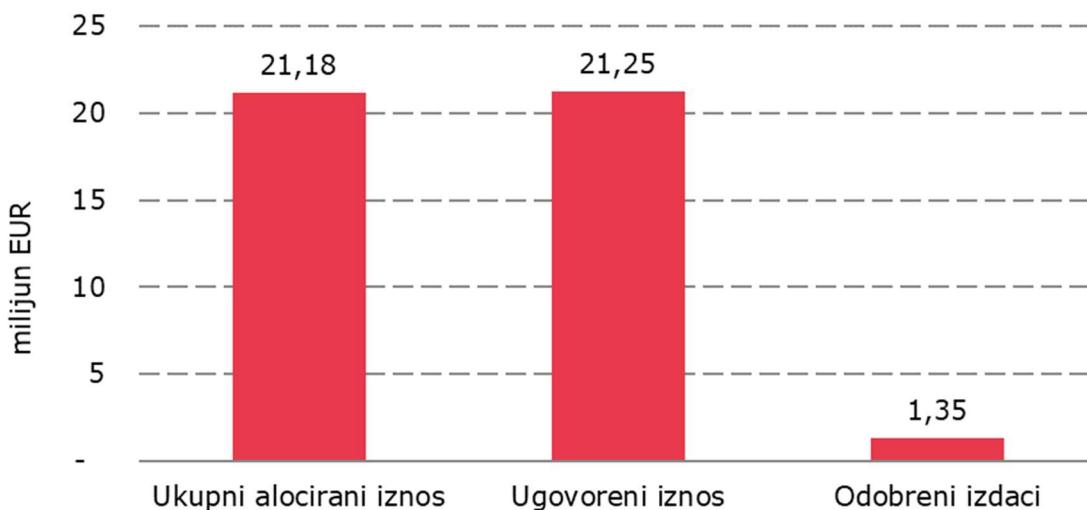
### 3.2.2.2 Opaženi učinci za Specifični cilj 7b1: Poboljšanje cestovne sigurnosti u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa

#### 3.2.2.2.1 Fizički i finansijski napredak Specifičnog cilja 7b1

U okviru Specifičnog cilja 7b1, ugovorena su dva projekta od kojih niti jedan nije završen do cut-off datuma. Slika 14 prikazuje finansijski napredak Specifičnog cilja 7b1 u promatranom razdoblju.

<sup>62</sup> Temeljem članka 7. stavka 2. Zakona o cestama (NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19 i 144/21) i Uredbe o mjerilima za razvrstavanje javnih cesta (NN 34/12), Ministar mora, prometa i infrastrukture donosi Odluku o razvrstavanju javnih cesta, kojom se javne ceste razvrstavaju u četiri skupine: autoseste, državne, županijske i lokalne ceste, također javne ceste koje gore navedenom Odlukom prestaju biti razvrstane te postaju nerazvrstane ceste.

Slika 14 – Financijski napredak Specifičnog cilja 7b1



Izvori: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.; ESIF MIS, eFondovi, dokumenti ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx' i 'National cofinancing SO level.xlsx')

Ukupna alokacija sredstava Europske unije iznosila je 21,2 milijuna eura<sup>63</sup>. Do *cut-off* datuma ugovoreno je 100,3 % tog iznosa, odnosno 21,3 milijuna eura<sup>64</sup>. Posredničko tijelo razine 2 odobrilo je 6,3 % ugovorenog iznosa, tj. 1,3 milijuna eura<sup>65</sup>.

### 3.2.2.2.2 Analiza pokazatelja za Specifični cilj 7b1

Tablica 23 predstavlja zajedničke pokazatelje neposrednih rezultata, programske specifične pokazatelje neposrednih rezultata te programske specifične pokazatelje rezultata predstavljene u Operativnom programu za Specifični cilj 7b1.

Tablica 23 – Pokazatelji koji se odnose na Specifični cilj 7b1

Pokazatelj	Vrsta pokazatelja	Izvor podataka	učestalost izvještavanja
7b15-N: Broj uklonjenih crnih točaka [broj]	Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program	Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7b12-R: Povećana razina sigurnosti cestovnog prometa – opća [broj smrtno stradalih na milijun stanovnika]	Pokazatelji rezultata specifični programu	Državni zavod za statistiku, Ministarstvo unutarnjih poslova	Jednom godišnje

<sup>63</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. i 'National cofinancing SO level.xlsx'. Ukupna alokacija se odnosi na alocirana sredstva ESIF-a uvećana za planirani dio nacionalnog sufinanciranja.

<sup>64</sup> ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

<sup>65</sup> ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

Pokazatelj	Vrsta pokazatelja	Izvor podataka	Učestalost izvještavanja
7b13-R: Povećana razina sigurnosti cestovnog prometa – pješaci [broj smrtno stradalih pješaka na milijun stanovnika]		Državni zavod za statistiku, Ministarstvo unutarnjih poslova	Jednom godišnje
7b14-R: Povećana razina sigurnosti cestovnog prometa – biciklisti [broj smrtno stradalih biciklista na milijun stanovnika]		Državni zavod za statistiku, Ministarstvo unutarnjih poslova	Jednom godišnje

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

Cilj intervencije je ukloniti crne točke i time povećati razinu opće sigurnosti cestovnog prometa i sigurnosti cestovnog prometa za pješake i bicikliste.

#### *Analiza napretka pokazatelja ostvarenja*

Tablica 24 prikazuje napredak zajedničkih pokazatelja neposrednih rezultata i neposrednih rezultata specifičnih za program za Specifični cilj 7b1.

Tablica 24 – Napredak pokazatelja neposrednih rezultata za Specifični cilj 7b1

Pokazatelj	Vrsta pokazatelja	Broj povezanih projekata - ugovoreni	Broj povezanih projekata - završeni	Ciljna vrijednost (na temelju Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.)	Ugovoreni projekti agregirane ciljne vrijednost	Ugovoreni projekti agregirane ostvarene vrijednosti	Napredak u usporedbi s ciljnom vrijednosti Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.(%)	Napredak u usporedbi s agregiranim ciljnim vrijednostima na razini projekata (%)
7b15-N: Broj uklonjenih crnih točaka [broj]	Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program	2	0	20	24 <sup>66</sup>	2 <sup>67</sup>	10 %	8 %

Izvor: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Evropske unije, e-Fondovi, ESIF MIS

<sup>66</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>67</sup> Temeljeno na podacima na razini projekata. Prema podacima iz Izvješća o provedbi, ostvarena vrijednost za 2021. godinu iznosi 2.

Jedan projekt doprinio je uklanjanju crnih točaka (pokazatelj „7b15-N“), a u vrijeme *cut-off* datuma još uvijek je bio u tijeku. Ciljna vrijednost navedena u tekstu Operativnog programa bila je uklanjanje 20 crnih točki, dok je ciljna vrijednost dva ugovorena projekta bila nešto viša – 24. Do *cut-off* datuma uklonjene su dvije crne točke.

#### *Analiza napretka pokazatelja rezultata*

Tablica 25 predstavlja napredak pokazatelja rezultata Specifičnog cilja 7b1.

Tablica 25 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7b1

Pokazatelj	Početna vrijednost (2013)	Ciljna vrijednost (2023)	Postignuta vrijednost (2021.)
7b12-R: Povećana razina sigurnosti cestovnog prometa – opća [broj smrtno stradalih na milijun stanovnika]	86	45	75,1
7b13-R: Povećana razina sigurnosti cestovnog prometa – pješaci [broj smrtno stradalih pješaka na milijun stanovnika]	16	8	9,5
7b14-R: Povećana razina sigurnosti cestovnog prometa – biciklisti [broj smrtno stradalih biciklista na milijun stanovnika]	5	3	7,2

Izvor: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, e-Fondovi, ESIF MIS, Izvješće o provedbi, Verzija 2021.1

U 2013. godini bilo je 86 smrtno stradalih na cestama na milijun stanovnika u Republici Hrvatskoj. Cilj za 2023. godinu bio je smanjiti broj smrtno stradalih na milijun stanovnika na 45. U 2021. godini broj smrtno stradalih iznosio je 75,1 na milijun stanovnika, što označava blagi pad u usporedbi s početnom vrijednosti. No kako povezani projekt još nije završen, a uklonjene su samo dvije od planiranih 20 crnih točaka, vidljive promjene vjerojatno još uvijek nisu rezultat intervencije. Slično tome, u 2013. godini broj smrtno stradalih pješaka na milijun stanovnika iznosio je 16, a ta se brojka smanjila na 9,5 na milijun stanovnika do 2021. godine. Stoga je vidljivo da je postignut značajan napredak u postizanju cilja smanjenja broja smrtno stradalih pješaka na osam na milijun stanovnika. No to vjerojatno nije rezultat intervencije. Početna vrijednost smrtno stradalih biciklista na milijun stanovnika u 2013. godini iznosila je pet. Cilj za 2023. godinu bio je smanjiti taj broj na tri na milijun stanovnika. U 2021. godini bilo je 7,2 smrtno stradalih biciklista na milijun stanovnika, pa je ovdje vidljivo povećanje u usporedbi s početnom vrijednosti. Razlog povećanja može biti povećani broj biciklista na cesti.

#### *3.2.2.2.3 Daljnja obrada podataka*

U nastavku prikazujemo analizu napretka za pokazatelje 7b12, 7b13 i 7b14 (Tablica 5), na temelju statističkih podataka Državnog zavoda za statistiku<sup>68</sup> koji je za spomenute pokazatelje naveden kao izvor podataka za praćenje njihovog napretka. Međutim, treba napomenuti da niti jedan od dvaju

<sup>68</sup> Državni zavod za statistiku, Procjene stanovništva; Državni zavod za statistiku, Poginuli i ozlijedjeni u nesrećama na cestama.

povezanih projekata za Specifični cilj 7b1 nije završen do *cut-off* datuma, tako da nije vjerojatno da će bilo kakav mjerljiv napredak biti učinak intervencija u okviru spomenutog specifičnog cilja tako da je malo vjerojatno da će bilo kakav mjerljiv napredak biti učinak tih intervencija.

Tablica 26 pokazuje godišnje kretanje broja poginulih na milijun stanovnika, Tablica 27 pokazuje iste podatke za pješake, a Tablica 28 za bicikliste.

Tablica 26 – Promjena u broju smrtnih slučajeva na cestama (ukupno)

Godina	Broj osoba poginulih u nesrećama na cestama	Broj poginulih na milijun stanovnika	Promjena u usporedbi s 2013.
2013.	368	86,65	0 %
2014.	308	72,89	-16 %
2015.	348	83,04	-4 %
2016.	307	73,90	-15 %
2017.	331	80,62	-7 %
2018.	317	77,77	-10 %
2019.	297	73,19	-16 %
2020.	237	58,72	-32 %
2021.	292	75,28	-21%

Izvor: Državni zavod za statistiku, tablice „Procjene stanovništva“ i „Poginuli i ozljeđeni u nesrećama na cestama“.

Što se tiče svih žrtava prometnih nesreća, ciljna vrijednost pokazatelja od 45 smrtnih slučajeva na milijun stanovnika naveden u Operativnom programu Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. do *cut-off* datuma još nije postignut, ali je zabilježen znatan napredak od -21 % u odnosu na cilj od -48 % i u odnosu na početnu vrijednost za 2013.

Tablica 27 – Promjena u broju smrtnih slučajeva na cestama (pješaci)

Godina	Broj osoba poginulih u nesrećama na cestama	Broj poginulih na milijun stanovnika	Promjena u usporedbi s 2013.
2013.	69	16,25	0 %
2014.	73	17,28	6 %
2015.	61	14,56	-10 %
2016.	67	16,13	-1 %

Godina	Broj osoba poginulih u nesrećama na cestama	Broj poginulih na milijun stanovnika	Promjena u usporedbi s 2013.
2017.	56	13,64	-16 %
2018.	65	15,95	-2 %
2019.	61	15,03	-7 %
2020.	38	9,41	-42 %
2021.	37	9,54	-41%

Izvor: Državni zavod za statistiku, tablice „Procjene stanovništva“ i „Poginuli i ozljeđeni u nesrećama na cestama“

Što se tiče broja smrtno stradalih pješaka, žrtava prometnih nesreća, cilj pokazatelja od osam smrtnih slučajeva na milijun stanovnika još nije postignut, ali je zabilježen znatan napredak od -41 % u odnosu na cilj od – 50 % i u odnosu na početnu vrijednost za 2013.

Tablica 28 – Promjena u smrtnim slučajevima na cestama (biciklisti)

Godina	Broj osoba poginulih u nesrećama na cestama	Broj poginulih na milijun stanovnika	Promjena u usporedbi s 2013.
2013.	23	5,42	0 %
2014.	19	4,50	-17 %
2015.	34	8,11	50 %
2016.	27	6,50	20 %
2017.	23	5,60	3 %
2018.	22	5,40	0 %
2019.	16	3,94	-27 %
2020.	9	2,23	-59 %
2021.	28	7,22	-33 %

Izvor: Državni zavod za statistiku, tablice „Procjene stanovništva“ i „Poginuli i ozljeđeni u nesrećama na cestama“

Kada je riječ o biciklistima žrtvama prometnih nesreća, do 2020. godine ostvaren je cilj pokazatelja od tri smrtna slučaja na milijun stanovnika. U usporedbi s 2013. godinom, postignuta je promjena od -59 % u 2020. godini u odnosu na ciljano smanjenje od -40 %. Međutim, važno je napomenuti da je 2020. bila neuobičajena godina zbog manjeg broja vozača na cestama kao posljedica pandemije bolesti COVID-19. U slučaju sva tri pokazatelja navedena gore (ukupan broj smrtnih slučajeva, pješaka i biciklista), broj smrtnih slučajeva na milijun stanovnika značajno se smanjio u 2020. Međutim, u 2021.

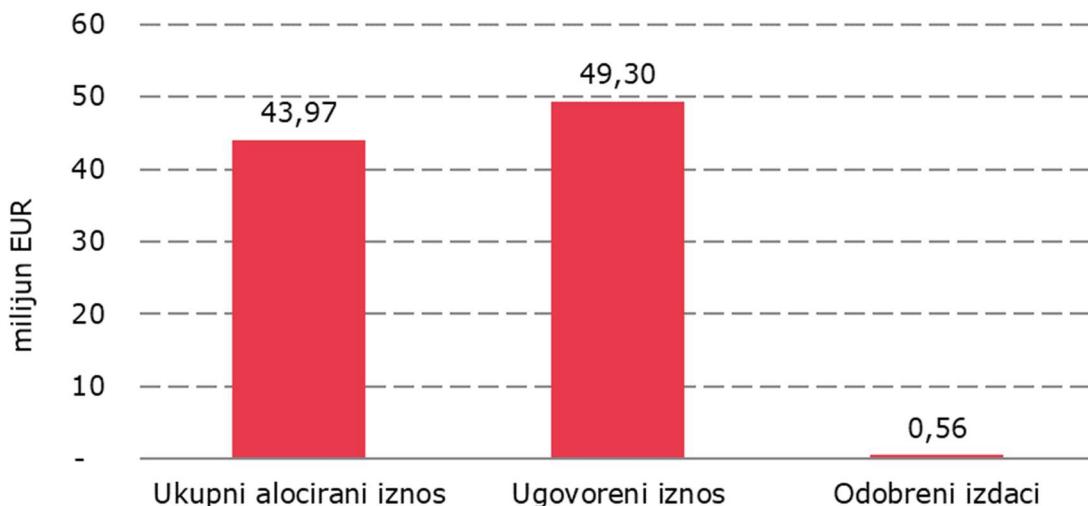
godini broj smrtnih slučajeva ponovno se povećao, vjerojatno kao rezultat povećanog broja vozača na cestama. Taj se porast najviše odrazio u slučaju biciklista: broj smrtnih slučajeva na milijun stanovnika povećao se s 2,23 u 2020. na 7,22 u 2021. godini, što je najviši broj od 2015. Jedan mogući razlog za taj korak unatrag može biti povećani broj biciklista na cestama, što dovodi do više smrtnih slučajeva, posebno na područjima gdje infrastruktura za bicikliste još nije dobro razvijena. Stoga će u budućnosti trebati posvetiti više pažnje poboljšanju infrastrukture za bicikliste, posebno elementima koji pružaju veću sigurnost biciklistima.

### 3.2.2.3 Opaženi učinci za Specifični cilj 7i1: Povećanje teretnog prometa na unutarnjim vodnim putovima

#### 3.2.2.3.1 Fizički i finansijski napredak Specifičnog cilja 7i1

Do *cut-off* datuma, nije završen nijedan od pet ugovorenih projekata. Slika 15 prikazuje finansijski napredak specifičnog cilja 7i1 u promatranom razdoblju.

Slika 15 – Finansijski napredak Specifičnog cilja 7i1



Izvori: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.; ESIF MIS, eFondovi, dokumenti ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx' i 'National cofinancing SO level.xlsx')

Ukupna alokacija sredstava Europske unije za Specifični cilj 7i1 bila je 44 milijuna eura<sup>69</sup>. Do *cut-off* datuma ugovoreno je ukupno 112 % iznosa, tj. 49,3 milijuna eura<sup>70</sup>. Posredničko tijelo razine 2 odobrilo je 1,1 % ugovorenog iznosa, tj. 0,6 MEUR<sup>71</sup>.

#### 3.2.2.3.2 Analiza pokazatelja za Specifični cilj 7i1

Tablica 29 predstavlja zajedničke pokazatelje neposrednih rezultata, programske specifične pokazatelje neposrednih rezultata te programske specifične pokazatelje rezultata predstavljene u Operativnom programu za Specifični cilj 7i1.

<sup>69</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. i 'National cofinancing SO level.xlsx'. Ukupna alokacija odnosi se na alocirana sredstva ESIF-a uvećana za planirani dio nacionalnog sufinanciranja.

<sup>70</sup> ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

<sup>71</sup> ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

Tablica 29 – Pokazatelji koji se odnose na Specifični cilj 7i1

Pokazatelj	Vrsta pokazatelja	Izvor podataka	Učestalost izvještavanja
7ca12-N: Duljina novih i nadograđenih obala luke [metar]	Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program	Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7ca11-R: Prijevoz tereta unutarnjim plovnim putovima [mil. tonskih kilometara]	Pokazatelji rezultata specifični programu	Državni zavod za statistiku	Jednom godišnje

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

Cilj intervencije bio je izgraditi nove i nadograditi postojeće obale luke (pokazatelj „7ca12-N“) kako bi se povećao prijevoz tereta unutarnjim plovnim putovima (pokazatelj „7ca11-R“).

#### *Analiza napretka pokazatelja neposrednih rezultata*

Tablica 30 prikazuje napredak zajedničkih pokazatelja neposrednih rezultata i neposrednih rezultata specifičnih za program za Specifični cilj 7i1.

Tablica 30 – Napredak pokazatelja neposrednih rezultata za Specifični cilj 7i1

Pokazatelj	Vrsta pokazatelja	Broj povezanih projekata - ugovoreni	Broj povezanih projekata - završeni	Ciljna vrijednost (na temelju Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.)	Ugovoreni projekti aggregirane ciljne vrijednosti	Ugovoreni projekti aggregirane ostvarene vrijednosti	Napredak u usporedbi s cilnjom vrijednosti Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. (%)	Napredak u usporedbi s agregiranim cilnjim vrijednostima na razini projekata (%)
7ca12-N: Duljina novih i nadograđenih obala luke [metar]	Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program	1	0	240	240	0 <sup>72</sup>	0 %	0 %

Izvori: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, e-Fondovi, ESIF MIS

<sup>72</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

Cilj jednog ugovorenog projekta bio je doprinijeti izgradnji i nadogradnji obala luka, a koji je bio u tijeku provedbe do *cut-off* datuma. Ciljna vrijednost za 2023. godinu bila je 240 metara novih ili nadograđenih obala luka, a do *cut-off* datuma nije zabilježen napredak. Stoga je vidljivo da intervencija još nema učinak.

Tablica 31 prikazuje napredak za ciljne vrijednosti dodatnih pokazatelja na razini projekata.

Tablica 31 – Sažetak dodatnih pokazatelja za Specifični cilj 7i1

Naziv pokazatelja	Broj projekata	Broj završenih projekata	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Ostvarena vrijednost	Napredak (Ostvareno/ciljno)
KK.07.3.1.02.-01: Izrađeni strateški dokumenti	1	0	0	6	0	0 %
KK.07.3.1.05.-01: Izgrađeni objekti za povećanje sigurnosti plovnih putova	1	0	0	1	0	0 %
KK.07.3.1.05.-01: Izgrađeni privezi za brodove	1	0	0	23	0	0 %
KK.07.3.1.03.-01: Nabavljeni plutače za obilježavanje	1	0	0	80	0	0 %
KK.07.3.1.03.-01: Nabavljeni brodovi za obilježavanje i praćenje stanja na vodnim putovima	1	0	0	2	0	0 %
KK.07.3.1.04.-01: Unutarnji plovni putovi: ukupna duljina novih ili poboljšanih unutarnjih plovnih putova	1	0	0	4	0	0 %

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020., ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Consolidated report – KK indicators – CUT OFF 15.11.2021.xlsx')

Do *cut-off* datuma ciljne vrijednosti dodatnih pokazatelja na razini projekata navedenih u Tablica 31 nisu postignute, s obzirom da su projekti još bili u tijeku provedbe.

### 3.2.2.3.3 Daljnja obrada podataka

U nastavku je analiziran napredak s obzirom na ciljne vrijednosti pokazatelja rezultata 7ca11-R na temelju statističkih podataka Državnog zavoda za statistiku koji se navode kao izvor podataka za ovaj

pokazatelj. Međutim, treba napomenuti da niti jedan od pet povezanih projekata u okviru Prioritetne osi 7 i Specifičnog cilja 7ii1 nije završen do *cut-off* datuma, tako da je malo vjerojatno da će bilo kakav mjerljiv napredak biti učinak tih intervencija.

Tablica 32 prikazuje godišnje promjene u prijevozu robe na unutarnjim vodnim putovima.

*Tablica 32 – Promjene u prijevozu robe na unutarnjim vodnim putovima*

Godina	Prijevoz dobara (mil. Tonskih - kilometara)	Promjena
2013.	47,41	0 %
2014.	41,82	-12 %
2015.	40,34	-15 %
2016.	45,32	-4 %
2017.	33,91	-28 %
2018.	44,03	-7 %
2019.	51,28	8 %
2020.	57,49	21 %

Izvor: Državni zavod za statistiku, tablica: Transport

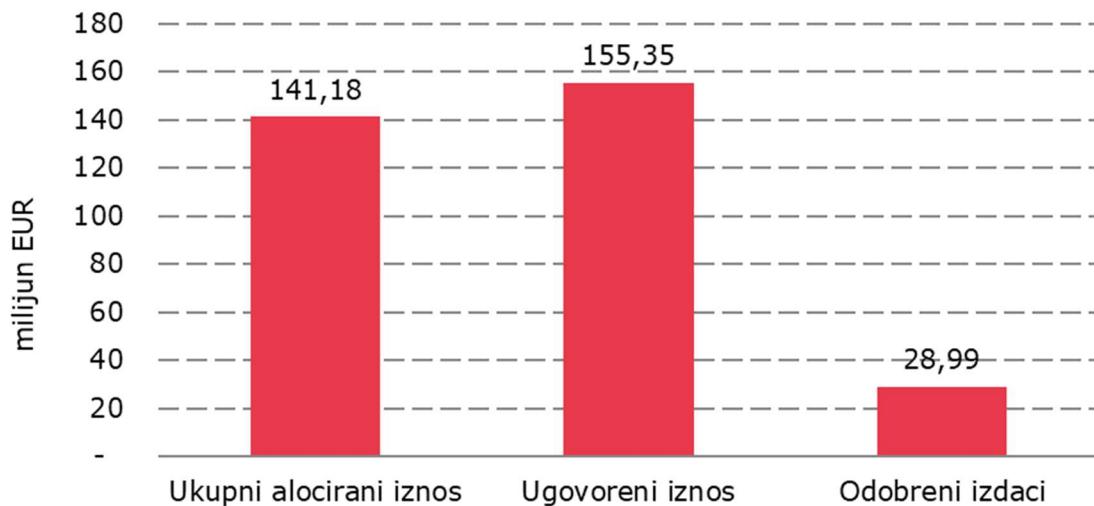
Prijevoz robe na unutarnjim vodnim putovima povećao se za 22 % između 2013. i 2020.

### 3.2.2.4 Opaženi učinci za Specifični cilj 7ii1: Poboljšanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike

#### 3.2.2.4.1 Fizički i finansijski napredak Specifičnog cilja 7ii1

Do *cut-off* datuma završen je tek jedan od 28 projekata, dok su četiri projekta raskinuta. Slika 16 prikazuje finansijski napredak Specifičnog cilja 7ii1.

Slika 16 – Financijski napredak Specifičnog cilja 7ii1



Izvori: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.; ESIF MIS, eFondovi, dokumenti ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx' i 'National cofinancing SO level.xlsx')

Ukupna alokacija sredstava Europske unije bila je 141,2 milijuna eura.<sup>73</sup> Do cut-off datuma ugovorenog je 110 % tog iznosa, tj. 155,3 milijuna eura.<sup>74</sup> Posredničko tijelo razine 2 odobrilo je 18,7 % ugovorenog iznosa, tj. 29 milijuna eura<sup>75</sup>.

#### 3.2.2.4.2 Analiza pokazatelja za Specifični cilj 7ii1

Tablica 33 predstavlja zajedničke pokazatelje neposrednih rezultata, programske specifične pokazatelje neposrednih rezultata te programske specifične pokazatelje rezultata predstavljene u Operativnom programu za Specifični cilj 7ii1.

Tablica 33 – Pokazatelji koji se odnose na Specifični cilj 7ii1

Pokazatelj	Vrsta pokazatelja	Izvor podataka	Učestalost izvještavanja
7cb14-N: Nabavljeni nova plovila [broj]	Zajednički I pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program	Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7cb15-N: Nove ili premještene luke [broj]		Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7cb16-N: Nadograđene luke koje pružaju usluge vezane za otoke [broj]		Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7cb11-R: Učestalost putovanja koja povezuju otoke izvan turističke sezone [broj/tjedan]	Pokazatelji rezultata specifični programu	Agencija za obalni linijski pomorski promet	Jednom godišnje

<sup>73</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. i 'National cofinancing SO level.xlsx'. Ukupna alokacija odnosi se na alocirana sredstva iz ESIF-a i planirani nacionalni udio sufinanciranja.

<sup>74</sup> ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

<sup>75</sup> Prema: ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

Cilj intervencije bio je nabaviti nova plovila (pokazatelj „7cb14-N“), stvoriti nove luke ili premjestiti postojeće (pokazatelj „7cb15-N“) te nadograditi luke koje pružaju usluge vezane za otoke (pokazatelj „7cb16-N“) kako bi se povećala učestalost putovanja koja povezuju otoke izvan turističke sezone (pokazatelj „7cb11-R“).

#### *Analiza napretka pokazatelja ostvarenja*

Tablica 34 predstavlja napredak zajedničkih pokazatelja neposrednih rezultata i neposrednih rezultata specifičnih za program za Specifični cilj 7ii1.

Tablica 34 – Napredak pokazatelja neposrednih rezultata za Specifični cilj 7ii1

Pokazatelj	Vrsta pokazatelja	Broj povezanih projekata - ugovoreni	Broj povezanih projekata - završeni	Ciljna vrijednost (na temelju Operativnog programa Konkurenčnosti i kohezija 2014. – 2020.)	Ugovoreni projekti agregirane ciljne vrijednosti	Ugovoreni projekti agregirane ostvarene vrijednosti	Napredak u usporedbi s cilnjom vrijednosti Operativnog programa Konkurenčnosti i kohezija 2014. – 2020. (%)	Napredak u usporedbi s agregiranim ciljanim vrijednostima na razini projekata (%)
7cb14-N: Nabavljena nova plovila [broj]	Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program	0	0	5	0	0	0 %	0 %
7cb15-N: Nove ili premještene luke [broj]		3	0	2	3	0	0 %	0 %
7cb16-N: Nadograđene luke koje pružaju usluge vezane za otoke [broj]		18	0	10	18	1	10 %	6 %

Izvor: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, e-Fondovi, ESIF MIS

U tekstu Operativnog programa naveden je jedan pokazatelj („7cb14-N<sup>76</sup>“) koji nema odgovarajući projekt u bazi podataka na razini projekata.

Cilj tri projekta bio je stvaranje novih luka i premještaj postojećih, a niti jedan od tih projekata nije završen do *cut-off* datuma. Ciljna vrijednost prema Operativnom programu bila je stvoriti dvije nove luke, odnosno premjestiti dvije luke, dok je agregirana ciljna vrijednost ugovorenih projekata bila tri. Do *cut-off* datuma nije zabilježen napredak.

Cilj 18 projekata bio je doprinijeti nadogradnji luka koje pružaju usluge vezane za otoke. Niti jedan projekt nije završen do *cut-off* datuma. Ciljna vrijednost prema Operativnom programu bila je nadograditi 10 luka, dok je agregirana ciljna vrijednost ugovorenih projekata bila nešto viša i iznosila je 18. Do *cut-off* datuma, jedna luka je nadograđena. Tablica 35 prikazuje napredak za ciljne vrijednosti dodatnih pokazatelja na razini projekata.

Tablica 35 – Sažetak dodatnih pokazatelja za Specifični cilj 7ii1

Naziv pokazatelja	Broj projekata	Broj završenih projekata	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Ostvarena vrijednost	Napredak (Ostvareno/ciljno)
KK.07.4.1.01.-01: Izrađeni strateški dokumenti	1	1	0	1	1	100 %
KK.07.4.1.04.-02 i KK.07.4.1.04.-24  Izgrađene ili unaprijeđene cestovne prometnice koje služe kao pristup lukama koje pružaju usluge vezane za otoke	2	0	0	5,64	0	0 %

Izvori: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020., ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Consolidated report - KK indicators - CUT OFF 15.11.2021.xlsx')

Jedan od dodatnih pokazatelja, KK.07.4.1.01.-01: Pripremljeni strateški dokumenti povezan je sa završenim projektom te je u tom slučaju ostvarena ciljna vrijednost. Drugi dodatni pokazatelj, izgrađene ili poboljšane ceste koje služe kao pristup lukama koje pružaju usluge povezane s otocima, odnosile su se na projekte u tijeku, i u tom slučaju nije zabilježen napredak.

#### Analiza napretka pokazatelja rezultata

Tablica 36 predstavlja napredak pokazatelja rezultata Specifičnog cilja 7ii1.

<sup>76</sup> To je vjerojatno i jedan od razloga zašto je ovaj pokazatelj izbrisani iz verzije 13 Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. koja je odobren nakon *cut-off* datuma.

Tablica 36 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7ii1

Pokazatelj	Početna vrijednost (2014)	Ciljna vrijednost (2023)	Postignuta vrijednost (2021)
7cb11-R Učestalost putovanja koja povezuju otoke izvan turističke sezone [broj/tjedan]	1.279	1.400	1.400 <sup>77</sup>

Izvori: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, e-Fondovi, ESIF MIS, Izvješće o provedbi, Verzija 2021.1

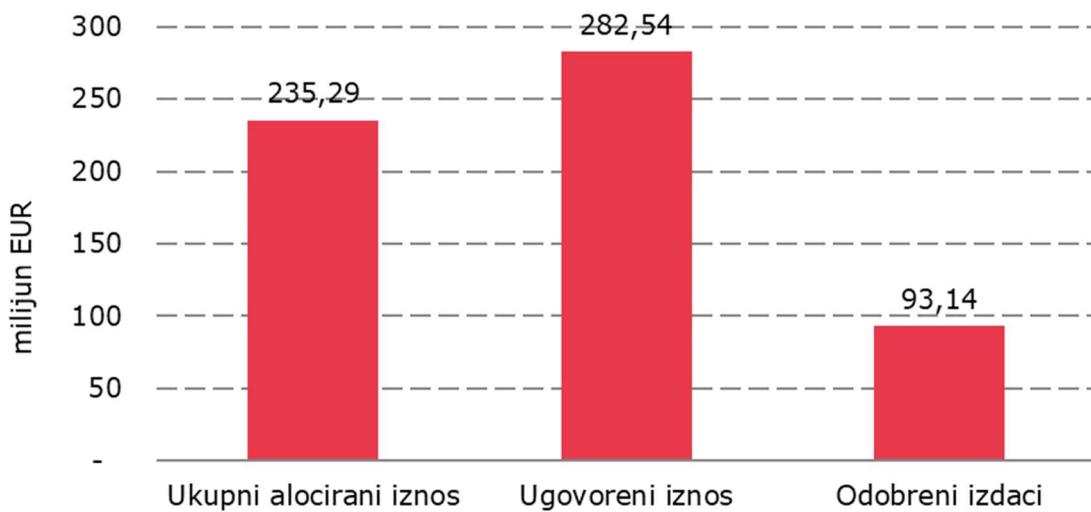
Cilj intervencije bio je povećati učestalost putovanja koja povezuju otoke izvan turističke sezone s 1.279 tjedno u 2014. godini na 1.400 tjedno u 2023. godini. Do 2021. godine broj tjednih putovanja dosegnuo je ciljnu vrijednost od 1.400 putovanja. Kako su povezani projekti ostvarili tek minimalne neposredne rezultate do *cut-off* datuma, ne može se prepostaviti da se ovo povećanje može pripisati intervenciji.

### 3.2.2.5 Opaženi učinci za Specifični cilj 7ii2: Povećanje broja putnika u javnom prijevozu

#### 3.2.2.5.1 Fizički i finansijski napredak Specifičnog cilja 7ii2

Do *cut-off* datuma, 26 od 71 ugovorenog projekta bilo je završeno, a dva su raskinuta. Slika 17 prikazuje finansijski napredak Specifičnog cilja 7ii2.

Slika 17 – Finansijski napredak Specifičnog cilja 7ii2



Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.; ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx' i 'National cofinancing SO level.xlsx')

<sup>77</sup> Temeljeno na Izvješću o provedbi.

Ukupna alokacija sredstava Europske unije za Specifični cilj 7ii2 iznosila je 235,3 milijuna eura.<sup>78</sup> Do cut-off datuma ugovorenog iznosa, tj. 282,5 milijuna eura.<sup>79</sup> Posredničko tijelo razine 2 odobrilo je 33 % ugovorenog iznosa, tj. 93,1 milijun eura<sup>80</sup>.

### 3.2.2.5.2 Analiza pokazatelja za Specifični cilj 7ii2

Tablica 37 prikazuje zajedničke pokazatelje neposrednih rezultata, programske specifične pokazatelje neposrednih rezultata te programske specifične pokazatelje rezultata predstavljene u Operativnom programu za Specifični cilj 7ii2.

Tablica 37 – Pokazatelji koji se odnose na Specifični cilj 7ii2

Pokazatelj	Vrsta pokazatelja	Izvor podataka	Učestalost izvještavanja
7cb17-N: Ukupna dužina novih i poboljšanih tramvajskih linija [km]	Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program	Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7cb18-N: Novi putnički vozni park [broj]		Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7cb19-N: ITS proveden [broj]		Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7cb20-N: Nove i nadograđene biciklističke trake [km]		Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7cb21-N: Stanice za punjenje električnih vozila [broj]		Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7cb12-R: Putnici u gradskom prijevozu (autobusima i tramvajima) [broj/godina]	Pokazatelji rezultata specifični programu	Državni zavod za statistiku	Jednom godišnje

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

Cilj intervencije bio je provesti Inteligentne transportne sustave (ITS, pokazatelj „7cb19-N“), povećati dužinu novih i poboljšanih tramvajskih linija (pokazatelj „7cb18-N“), izgraditi nove i nadograđene biciklističke trake (pokazatelj „7cb20-N“) te stvoriti nove stanice za punjenje električnih vozila (pokazatelj „7cb21-N“) kako bi se povećao broj putnika u gradskom prijevozu (pokazatelj „7cb12-R“). Pokazatelj 7cb21-N obrisan je iz Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020., njegovom izmjenom u prosincu 2022. godine (verzija 13.0).

<sup>78</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. i 'National cofinancing SO level.xlsx'. Ukupna alokacija se odnosi na alocirana ESIF sredstva uvećana za planirani nacionalni udio sufinanciranja.

<sup>79</sup> ESIF MIS, eFondovi ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx').

<sup>80</sup> ESIF MIS, eFondovi ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx').

*Analiza napretka pokazatelja ostvarenja*

Tablica 38 predstavlja napredak zajedničkih pokazatelja neposrednih rezultata i neposrednih rezultata specifičnih za program za Specifični cilj 7ii2.

Tablica 38 – Napredak pokazatelja neposrednih rezultata za Specifični cilj 7ii2

Pokazatelj	Vrsta pokazatelja	Broj povezanih projekata - ugovoreni	Broj povezanih projekata - završeni	Ciljna vrijednost (na temelju Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.)	Ugovoreni projekti agregirane ciljne vrijednost	Ugovoreni projekti aggregirane ostvarene vrijednosti	Napredak u usporedbi s ciljnom vrijednostti Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. (%)	Napredak u usporedbi s agregiranim ciljnim vrijednostima na razini projekata (%)
7cb17-N: Ukupna dužina novih i poboljšanih tramvajskih linija [km]	Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program	2	0	17	17,69 <sup>81</sup>	8,19 <sup>82</sup>	48 %	46 %
7cb18-N: Nov putnički vozni park [broj]		22	10	238	482 <sup>83</sup>	257 <sup>84</sup>	107 %	53 %
7cb19-N: ITS proveden [broj]		3	0	2	3 <sup>85</sup>	0 <sup>86</sup>	0 %	0 %
7cb20-N: Nove i nadograđene biciklističke trake [km]		31	5	50	117,55 <sup>87</sup>	35,12 <sup>88</sup>	70 %	30 %
7cb21-N: Stanice za punjenje električnih vozila [broj]		0	0	4	0 <sup>89</sup>	-	-	-

Izvor: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, e-Fondovi, ESIF MIS

<sup>81</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi

<sup>82</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi

<sup>83</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi

<sup>84</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>85</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>86</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>87</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>88</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>89</sup> Temeljeno na izvješću o provedbi.

U Operativnom programu naveden je jedan pokazatelj („7cb21-N Stanice za punjenje električnih vozila“<sup>90</sup>) koji nema odgovarajući projekt u bazi podataka na razini projekata.

Tri su projekta bila vezana uz provođenje Inteligentnih transportnih sustava („7cb19-N ITS proveden“), a niti jedan projekt nije završen. Ciljna vrijednost prema Operativnom programu bila je provođenje dva Inteligentna transportna sustava, dok je ciljna vrijednost na razini projekta bila tri. Nije zabilježen napredak do *cut-off* datuma.

Dva projekata su bila vezana uz pokazatelj „7cb17-N Ukupna dužina novih i poboljšanih tramvajskih linija“, od kojih do *cut-off* datuma niti jedan nije završen. Ciljna vrijednost prema Operativnom programu bila je povećati dužinu novih i poboljšanih tramvajskih linija za 17 kilometara; agregirana ciljna vrijednost ugovorenih projekata bila je nešto viša i iznosila je 17,69 kilometara. Ostvarena vrijednost u 2021. godini bila je 8,19 kilometara, što znači da je ostvaren određeni napredak, iako ciljna vrijednost nije postignuta. Uz pokazatelj „7cb18-N“ bila su vezana 22 projekta, od kojih je njih 10 završeno do *cut-off* datuma. Ciljna vrijednost prema Operativnom programu bila je nabaviti 238 novih jedinica putničkog vozognog parka, dok je prema agregiranoj vrijednosti ugovorenih projekata ciljna vrijednost bila značajno viša i iznosila je 482. Ostvarena vrijednost do 2021. godine bila je 257 jedinica putničkog vozognog parka, stoga je ciljna vrijednost prema Operativnom programu ostvarena, iako je napredak u odnosu na ciljne vrijednosti na razini projekta iznosio tek 53 %.

Uz pokazatelj „7cb20-N Nove i nadograđene biciklističke trake“, vezan je 31 projekt od kojih je njih pet završeno do *cut-off* datuma. Ciljna vrijednost prema Operativnom programu bila je izgraditi 50 kilometara novih i nadograđenih biciklističkih traka. Prema agregiranoj vrijednosti ugovorenih projekata, ciljna vrijednost bila je značajno viša i iznosila je 117,55 kilometara. Do *cut-off* datuma, izgrađeno/nadograđeno je 35,12 kilometara biciklističkih traka, što predstavlja napredak od 70 % u odnosu na ciljne vrijednosti Operativnog programa i 30 % u odnosu na ciljne vrijednosti na razini projekta.

Tablica 39 prikazuje napredak za ciljne vrijednosti dodatnih pokazatelja<sup>91</sup> na razini projekata.

Tablica 39 – Sažetak dodatnih pokazatelja za Specifični cilj 7ii2

Naziv pokazatelja	Broj projekata	Broj završenih projekata	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Ostvarena vrijednost	Napredak (Ostvareno/ciljno)
KK.07.4.2.01-01: Broj pripremljenih projekata	1	1	0	1	1	100 %
KK.07.4.2.02-01, KK.07.4.2.02.-02, KK.07.4.2.04.-01, KK.07.4.2.04.-03, KK.07.4.2.04.-02, KK.07.4.2.15.-01, KK.07.4.2.15.-02: Broj županija obuhvaćenih	7	4	0	16	8	50 %

<sup>90</sup> To je vjerojatno i jedan od razloga zašto je ovaj pokazatelj izbrisani iz verzije 13 Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. koji je odobren nakon *cut-off* datuma.

<sup>91</sup> Dodatni pokazatelji jesu proizvoljni pokazatelji na razini ugovora koje razlikujemo od pokazatelja Programa i Poziva.

Naziv pokazatelja	Broj projekata	Broj završenih projekata	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Ostvarena vrijednost	Napredak (Ostvareno/ciljno)
regionalnim prometnim masterplanom						
Broj najmova	1	0	0	25.000	0	0 %
Broj novoregistriranih korisnika	1	0	0	3.000	0	0 %
KK.07.4.2.06.-01, KK.07.4.2.27.-01: Broj obnovljenih i izgrađenih ispravljačkih stanica	2	0	0	6	0	0 %
KK.07.4.2.06.-01: Broj obnovljenih i izgrađenih stajališta	1	0	0	23	0	0 %
Info prikazi na autobusnim stanicama najavljuju dolazak autobusa	1	0	0	40	0	0 %
Izrađena je i stavljena u pogon punionica na SPP.	1	1	0	1	1	100 %
KK.07.4.2.28.-01: Izgrađeni ili obnovljeni /modernizirani centar integrirane mobilnosti	1	0	0	1	1	100 %
Pripremljen je strateški dokument održive gradske mobilnosti urbanog prostora Slavonskog broda	1	1	0	1	1	100 %
Izrađena projektna i tehnička dokumentacija za radove na obnovi/modernizaciji tunela	1	0	0	11	0	0 %
KK.07.4.2.27.-01, KK.07.4.2.28.-01:Izrađeni projektni dokumenti	2	0	0	2	1	50 %
Masterplan prometnog sustava Bjelovarsko-bilogorske županije s prometnim modelom	1	0	0	1	0	0 %
Mobilna i WEB aplikacija za obavijesti o dolasku autobusa	1	0	0	1	0	0 %

Naziv pokazatelja	Broj projekata	Broj završenih projekata	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Ostvarena vrijednost	Napredak (Ostvareno/ciljno)
Instalacija „pametnih semafora”	1	0	0	6	6	100 %
Registrirani korisnici sustava pružanja jedinstvenih usluga	1	0	0	200	0	0 %
Obnovljeni/modernizirani koridori	1	0	0	8	1	12,5 %
KK.07.4.2.14.-01, KK.07.4.2.28.-02, KK.07.4.2.31.-01: Skraćenje trajanja cestovnog putovanja na obuhvaćenim uskim grlima	3	0	0	19,5	0	0 %
Strateška procjena utjecaja na okoliš	1	0	0	1	0	0 %
Sustav e-ticketing uspostavljen je i funkcionalan	1	0	0	1	0	0 %
Uspostavljen i funkcionalan elektronički sustav naplate	1	0	0	1	0	0 %
Uspostavljen i funkcionalan sustav praćenja i obavješćivanja u javnom prijevozu	1	0	0	1	0	0 %
Uspostavljen i funkcionalan prometni sustav u praznom hodu	1	0	0	1	0	0 %
KK.07.4.2.14.-01, KK.07.4.2.28.-02, KK.07.4.2.31.-01: Uklonjena uska grla koja sprečavaju razvoj i funkcioniranje sustava gradskog prijevoza	3	0	0	5	0	0 %

Izvori: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020., ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Consolidated report - KK indicators - CUT OFF 15.11.2021.xlsx')

- Dva dodatna pokazatelja vezana su uz završene projekte te su povezane ciljne vrijednosti ostvarene. Druga dva pokazatelja također su već dosegla ciljne vrijednosti, iako su odgovarajući projekti još bili u tijeku. Prema četiri ostala pokazatelja postignut je određeni napredak, iako su neki od povezanih projekata još bili u tijeku provedbe na cut-off datum.

### Analiza napretka pokazatelja rezultata

Tablica 40 prikazuje napredak pokazatelja rezultata Specifičnog cilja 7ii2.

Tablica 40 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7ii2

Pokazatelj	Početna vrijednost (2013.)	Ciljna vrijednost (2023.)	Ostvarena vrijednost (2021.)
7cb12-R: Putnici u gradskom prijevozu (autobusima i tramvajima) [broj/godina]	371.840.000	390.432.000	242.744 <sup>92</sup>

Izvor: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, e-Fondovi, ESIF MIS, Implementation Report Version 2021.1

Cilj intervencije bio je povećati broj putnika u gradskom prijevozu godišnje s 371,840 milijuna u 2013. godini na 390,432 milijuna u 2023. godini. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u 2021. godini zabilježeno je 242.744 milijuna putnika. Zabilježen je pad u odnosu na početnu vrijednosti.

#### 3.2.2.5.3 Daljnja obrada podataka

U nastavku je analiziran napredak u pogledu ciljne vrijednosti pokazatelja 7cb12-R Putnici u gradskom prijevozu (autobusima i tramvajima) na temelju statističkih podataka Državnog zavoda za statistiku.

Tablica 41 pokazuje promjenu broja putnika u gradskom prijevozu u odnosu na završene projekte u okviru Specifičnog cilja 7ii1.

Tablica 41 – Promjena u broju putnika u gradskom prijevozu

Godina	Broj putnika (gradski cestovni prijevoz)	Promjena	Promjena u populaciji	Završeni projekti
2013.	371.840.000	-	-	-
2014.	388.295.000	4 %	- 0,4 %	-
2015.	398.160.000	7 %	- 0,8 %	-
2016.	404.704.000	9 %	- 0,7 %	-
2017.	402.482.000	8 %	- 1,2 %	-
2018.	382.468.000	3 %	- 0,9 %	3
2019.	368.507.000	- 1 %	- 0,6 %	2

<sup>92</sup> Temeljeno na Izvješću o provedbi i podacima Državnog zavoda za statistiku.

Godina	Broj putnika (gradski cestovni prijevoz)	Promjena	Promjena u populaciji	Završeni projekti
2020.	257.148.000	- 31 %	- 0,4 %	12
2021.	242.744.000	- 35 %	- 4,2	9

Izvori: Državni zavod za statistiku, tablica 'Transport', ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

Kako je prikazano u tablici, broj putnika u gradskom prijevozu povećao se u određenoj mjeri između 2013. i 2016., a zatim se od 2017. počeo smanjivati, što se nije uspjelo značajno promijeniti provedbom i završetkom projekata u razdoblju od 2018. do 2021. U 2020. godini utvrđeno je znatno smanjenje, što je posljedica pandemije COVID-19, jer je u tom razdoblju manje ljudi odabiralo koristiti opciju javnog prijevoza kako bi bili u kontaktu sa što manje drugih ljudi.

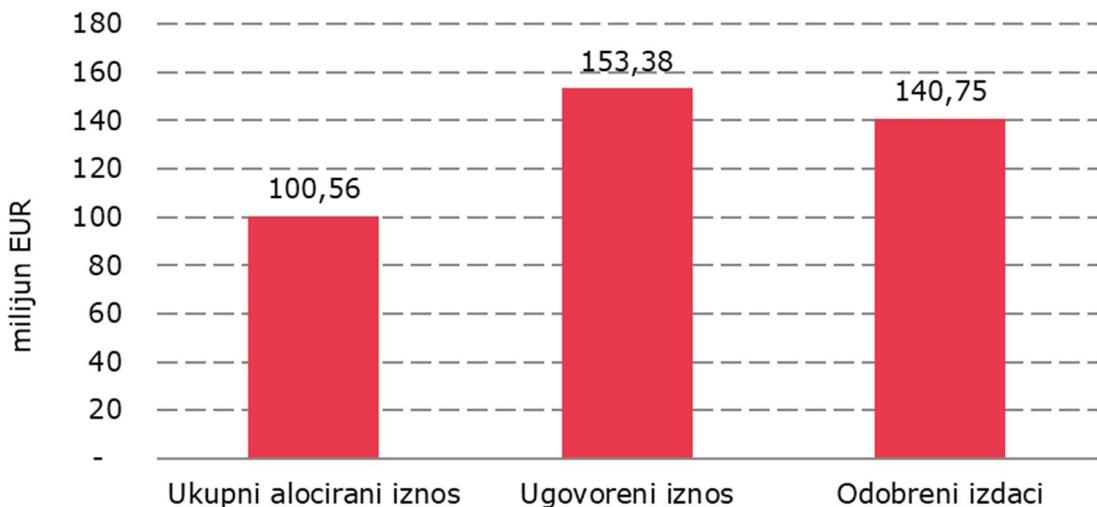
Kao jedno moguće objašnjenje, istražili smo da li negativni trend korištenja javnog prijevoza korelira s padom populacije (vidi tablicu iznad). Prema toj usporedbi, može se primijetiti da se broj putnika u javnom prijevozu povećao između 2013. i 2018. godine, unatoč smanjenju populacije. Oštar pad broja korisnika javnog prijevoza u 2020. i 2021. godini je značajan i jasno povezan s COVID pandemijom. Međutim, depopulacija dodatno jača ovaj negativni trend, a s obzirom na oštar porast gubitka populacije u 2021. godini, očekuje se daljnji negativni utjecaj na broj korisnika javnog prijevoza.

### 3.2.2.6 Opaženi učinci za Specifični cilj 7ii3 Poboljšanje dostupnosti Dubrovnika zrakom

#### 3.2.2.6.1 Fizički i financijski napredak Specifičnog cilja 7ii3

Jedan projekt ugovoren pod Specifičnim ciljem 7ii3 završen je do *cut-off* datuma. Slika 18 prikazuje financijski napredak Specifičnog cilja 7ii3.

Slika 18 – Financijski napredak Specifičnog cilja 7ii3



Izvori: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.; ESIF MIS, eFondovi, dokumenti ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx' i "National cofinancing SO level.xlsx")

Ukupna alokacija sredstava Europske unije za Specifični cilj 7ii3 iznosila je 100,6 milijuna eura<sup>93</sup>. Do cut-off datuma ugovorenog iznosa, tj. 153 % tog iznosa, tj. 153,4 milijuna eura.<sup>94</sup> Posredničko tijelo razine 2 odobrilo je 92 % ugovorenog iznosa, tj. 140,7 milijuna eura<sup>95</sup>.

### 3.2.2.6.2 Analiza pokazatelja za Specifični cilj 7ii3

Tablica 42 predstavlja zajedničke pokazatelje neposrednih rezultata, programske specifične pokazatelje neposrednih rezultata te programske specifične pokazatelje rezultata predstavljene u Operativnom programu za Specifični cilj 7ii3.

Tablica 42 – Pokazatelji koji se odnose na Specifični cilj 7ii3

Pokazatelji	Vrsta pokazatelja	Izvor podataka	Učestalost izvještavanja
7cb22-N: Rekonstrukcija uzletno-sletne staze (zračna luka Dubrovnik) [metar]	Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program	Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7cb23-N: Izgradnja kanalizacijskog priključka na kanalizacijski sustav u Cavtatu (zračna luka Dubrovnik) [metar]		Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7cb13-R: Kapacitet zrakoplovnog čvorišta TEN-T u Dubrovačko-neretvanskoj županiji [mil. putnika / godišnje]	Pokazatelji rezultata specifični programu	Nadležna tijela zračne luke Dubrovnik	Jednom godišnje

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

Cilj intervencije bio je rekonstrukcija uzletno-sletne staze zračne luke Dubrovnik, te izgradnja kanalizacijskog priključka na kanalizacijski sustav u Cavtatu kako bi se povećao broj putnika godišnje.

### Analiza napretka pokazatelja ostvarenja

Tablica 43 predstavlja napredak zajedničkih pokazatelja neposrednih rezultata i neposrednih rezultata specifičnih za program za Specifični cilj 7ii3.

<sup>93</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. i „National cofinancing SO level.xlsx“. Ukupna alokacija odnosi se na alocirana ESIF sredstva uvećana za planirani nacionalni udio sufinanciranja.

<sup>94</sup> ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

<sup>95</sup> ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

Tablica 43 – Napredak pokazatelja neposrednih rezultata za Specifični cilj 7ii3

Pokazatelj	Vrsta pokazatelja	Broj povezanih projekata - ugovoreni	Broj povezanih projekata - završeni	Ciljna vrijednost (na temelju Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.)	Ugovoreni projekti agregirane ciljne vrijednost	Ugovoreni projekti agregirane ostvarene vrijednosti	Napredak u usporedbi s ciljnom vrijednosti Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. (%)	Napredak u usporedbi s agregiranim ciljnim vrijednostima na razini projekata (%)
7cb22-N: Rekonstrukcija uzletno-sletne staze (zračna luka Dubrovnik) [metar]	Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program	1	1	3.300	3.300 <sup>96</sup>	3.300 <sup>97</sup>	100 %	100 %
7cb23-N: Izgradnja kanalizacijskog priključka na kanalizacijski sustav u Cavtatu (zračna luka Dubrovnik) [metar]		1	1	3.300	3.300 <sup>98</sup>	2.956,14 <sup>99</sup>	90 %	90 %

Izvori: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, e-Fondovi, ESIF MIS

<sup>96</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>97</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>98</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>99</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

Ugovoren projekt doprinio je dvama pokazateljima neposrednih rezultata: pokazatelju „7cb22-N“ čiji cilj je bio rekonstrukcija 3.300 metara uzletno-sletne staze zračne luke Dubrovnik, te pokazatelju „7cb23-N“ čiji cilj je bio izgradnja 3.300 metara kanalskog priključka. I dok je rekonstruirano 3300 metara uzletno-sletne staze, samo 2.956 metara kanalizacijskog priključka je izgrađeno. No prema intervjuima, planirani razvoj uspješno je završen.

#### *Analiza napretka pokazatelja rezultata*

Tablica 44 predstavlja napredak pokazatelja rezultata Specifičnog cilja 7ii3.

Tablica 44 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7ii3

Pokazatelj	Početna vrijednost (2013.)	Ciljna vrijednost (2023.)	Ostvarena vrijednost (2021.)
7cb13-R: Kapacitet zrakoplovnog čvorišta TEN-T u Dubrovačko-neretvanskoj županiji [mil. putnika/godišnje]	1,5	2,8	0,93 <sup>100</sup>

Izvori: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, e-Fondovi, ESIF MIS, Izvješće o provedbi, Verzija 2021.1

Cilj intervencije bio je povećati kapacitet zračne luke Dubrovnik koji se mjeri u milijunima putnika godišnje. Početna vrijednost u 2013. godini iznosila je 1,5 milijuna putnika a cilj je bio povećati broj putnika godišnje na 2,8 milijuna. Projekt je završen 2020. godine, pa su učinci trebali biti vidljivi u 2021. godini. No pandemija bolesti COVID-19 je u 2020. i 2021. godini imala vrlo nepovoljan učinak na putovanja, a posljedično i na broj putnika, čime je procjena učinka intervencije nemoguća. Može se zaključiti da se intervencijom povećao kapacitet zračne luke Dubrovnik, no potražnja njenih usluga (odnosno broj putnika) značajno se smanjila zbog vanjskih čimbenika (odnosno pandemije bolesti COVID-19). Može se pretpostaviti da će zračna luka zbog povećanog kapaciteta moći podnijeti veći broj putnika kad potražnja ponovno naraste.

Tablica 45 – Zračna Luka Dubrovnik - Broj putnika

Godina	Zračna Luka Dubrovnik - Broj putnika
2013.	1.522.629
2014.	1.584.471
2015.	1.693.934
2016.	1.993.243
2017.	2.323.065

<sup>100</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

Godina	Zračna Luka Dubrovnik - Broj putnika
2018.	2.539.412
2019.	2.896.227
2020.	330.147
2021.	923.213
2022.	2.149.181

Izvori: Statistika Zračne luke Dubrovnik (<https://www.airport-dubrovnik.hr/poslovni/statistika-s36>)

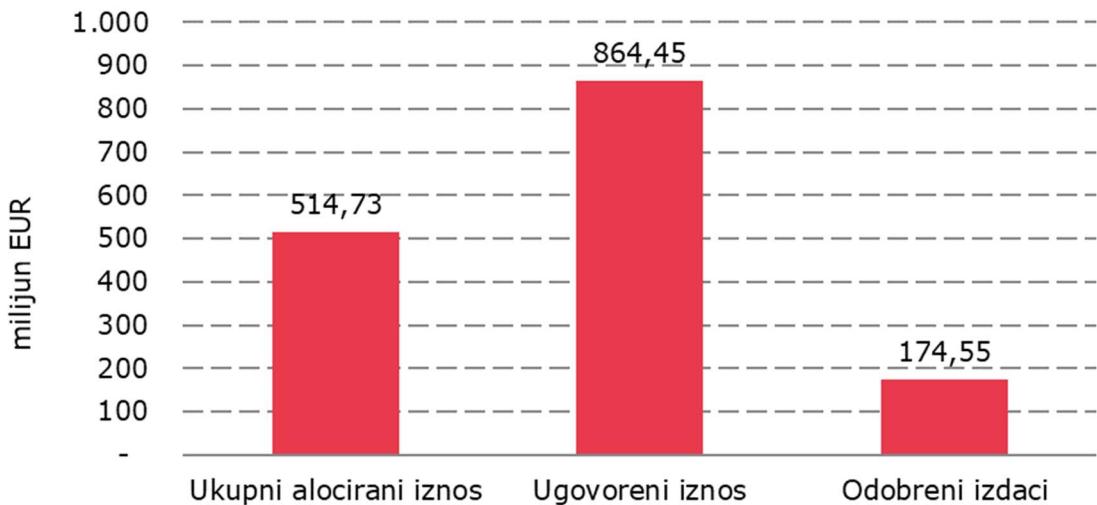
Kao što prikazuje prethodna tablica, broj putnika rastao je između 2013. i 2019. godine, nakon čega je COVID-19 uzrokovao oštar pad u 2020. i 2021. godini. U 2022. godini broj putnika bio je ponovno veći, ali još uvijek nije dosegnuo najviši broj iz 2019. godine. Međutim, ovi podaci potvrđuju da se očekuje daljnji rast broja putnika u budućnosti kada se poboljšani kapacitet zračne luke iskoristi u potpunosti.

### 3.2.2.7 Opaženi učinci za Specifični cilj 7iii1 Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže

#### 3.2.2.7.1 Fizički i finansijski napredak Specifičnog cilja 7iii1

Do cut-off datuma završena su dva od deset ugovorenih projekata, a tri su raskinuta. Slika 19 prikazuje finansijski napredak za specifični cilj 7iii1.

Slika 19 – Finansijski napredak za Specifični cilj 7iii1



Izvori: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.; ESIF MIS, eFondovi, dokumenti ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx' i "National cofinancing SO level.xlsx")

Ukupna alokacija sredstava Europske unije za Specifični cilj 7iii1 iznosila je 514,7 milijuna eura<sup>101</sup>. Do *cut-off* datuma ugovoreno je 168 % tog iznosa, odnosno 864,5 milijuna eura.<sup>102</sup> Posredničko tijelo razine 2 odobrilo je 20 % ugovorenog iznosa, tj. 174,5 milijuna eura<sup>103</sup>.

### 3.2.2.7.2 Analiza pokazatelja za Specifični cilj 7iii1

Tablica 46 prikazuje zajedničke pokazatelje neposrednih rezultata, programske specifične pokazatelje neposrednih rezultata te programske specifične pokazatelje rezultata predstavljene u Operativnom programu za Specifični cilj 7iii1.

Tablica 46 – Pokazatelji koji se odnose na Specifični cilj 7iii1

Pokazatelj	Vrsta pokazatelja	Izvor podataka	Učestalost izvještavanja
7cc13-N: Ukupna duljina novih željezničkih pruga [km]	Zajednički I pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program	Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7cc14-N: Izrađene i rekonstruirane postaje na željezničkim prugama [broj]		Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7cc16-N: Kupljeno novih putničkih vozila [broj]		Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7cc17-N: Željeznički prijelazi s poboljšanom sigurnošću [broj]		Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
CO12a-N: Željeznička infrastruktura: Ukupna dužina obnovljenih ili nadograđenih željezničkih linija od toga: TEN - T [broj]		Izvješća o provedbi projekta, MIS	Jednom godišnje
7cc11-R: Udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu tereta [%]	Pokazatelji rezultata specifični programu	EUROSTAT	Jednom godišnje
7cc12-R: Udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu putnika [%]		EUROSTAT	Jednom godišnje

Izvor: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

Cilj intervencije bio je povećati duljinu željezničkih pruga (pokazatelji „7cc13-N“, „CO12a-N“), izraditi i rekonstruirati postaje na željezničkim prugama (pokazatelj „7cc14-N“), kupiti nova putnička vozila (pokazatelj „7cc16-N“), poboljšati sigurnost na željezničkim prijelazima (pokazatelj „7cc17-N“) kako bi

<sup>101</sup> Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. i 'National cofinancing SO level.xlsx'. Ukupna alokacija odnosi se na alocirana ESIF sredstva uvećana za planirani nacionalni udio sufinciranja.

<sup>102</sup> ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

<sup>103</sup> ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

se povećao udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu tereta i putnika (pokazatelji „7cc11-R“, „7cc12-R“).

*Analiza napretka pokazatelja ostvarenja*

Tablica 47 prikazuje napredak zajedničkih pokazatelja neposrednih rezultata i neposrednih rezultata specifičnih za program za Specifični cilj 7iii1.

Tablica 47 – Napredak pokazatelja neposrednih rezultata za Specifični cilj 7iii1

Pokazatelj	Vrsta pokazatelja	Broj povezanih projekata - ugovorenih	Broj povezanih projekata - završenih	Ciljna vrijednost (na temelju Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.)	Ugovoreni projekti agregirane ciljne vrijednosti	Ugovoreni projekti agregirane ostvarene vrijednosti	Napredak u usporedbi s ciljnom vrijednosti Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.(%)	Napredak u usporedbi s agregiranim ciljnim vrijednostima na razini projekata (%)
7cc13-N: Ukupna duljina novih željezničkih pruga [km]	Zajednički i pokazatelji neposrednih rezultata specifični za program	1	1	12,2	12,2 <sup>104</sup>	12,2 <sup>105</sup>	100 %	100 %
7cc14-N: Izrađene i rekonstruirane postaje na željezničkim prugama [broj]		5	1	19	29 <sup>106</sup>	4 <sup>107</sup>	21 %	14 %
7cc16-N: Kupljeno novih putničkih vozila [broj]		1	0	10	21 <sup>108</sup>	0 <sup>109</sup>	0 %	0 %

<sup>104</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi

<sup>105</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>106</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>107</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>108</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>109</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

Pokazatelj	Vrsta pokazatelja	Broj povezanih projekata - ugovoreni	Broj povezanih projekata - završeni	Ciljna vrijednost (na temelju Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.)	Ugovoreni projekti agregirane ciljne vrijednost	Ugovoreni projekti agregirane ostvarene vrijednosti	Napredak u usporedbi s ciljnom vrijednosti Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.(%)	Napredak u usporedbi s agregiranim ciljnim vrijednostima na razini projekata (%)
7cc17-N: Željeznički prijelazi s poboljšanom sigurnošću [broj]		1	0	20	95 <sup>110</sup>	0 <sup>111</sup>	0 %	0 %
CO12a-N: Željeznička infrastruktura: Uкупna dužina obnovljenih ili nadograđenih željezničkih linija od toga: TEN - T [broj]		4	0	78,4	124,82 <sup>112</sup>	20 <sup>113</sup>	26 %	16 %

Izvori: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, e-Fondovi, ESIF MIS

<sup>110</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>111</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>112</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

<sup>113</sup> Temeljeno na podacima na razini projekta koji su isti kao i podaci iz Izvješća o provedbi.

Napretku pokazatelja „7cc13-N“ pridonio je jedan projekt završen je do *cut-off* datuma. Ciljna vrijednost bila je stvoriti 12,2 km novih željezničkih pruga i ostvarena je.

Pet projekata doprinijeli su napretku pokazatelja „7cc14-N“, a jedan od njih završen je do *cut-off* datuma. Ciljna vrijednost prema Operativnom programu bila je izraditi/rekonstruirati 19 postaja na željezničkim prugama, dok je agregirana vrijednost ugovorenih projekata bila nešto viša i iznosila je 29. Do *cut-off* datuma izrađene/rekonstruirane su četiri postaje, čime je ostvaren napredak od 21% u odnosu na ciljnu vrijednost predstavljenu u Operativnom programu te napredak od 14% u odnosu na ciljne vrijednosti na razini projekta.

Jedan projekt doprinosi napretku pokazatelja „7cc16-N“, a projekt je još bio u tijeku u vrijeme *cut-off* datuma. Ciljna vrijednost prema Operativnom programu bila je nabaviti 10 novih putničkih vozila, dok je agregirana ciljna vrijednost ugovorenog projekta bila više nego dvostruka: 21 putničko vozilo. Nije zabilježen napredak do *cut-off* datuma.

Jedan projekt doprinosi napretku pokazatelja „7cc17-N“, a projekt je još bio u tijeku u vrijeme *cut-off* datuma. Ciljna vrijednost prema tekstu Operativnog programa bila je poboljšati sigurnost 20 željezničkih prijelaza, dok je agregirana ciljna vrijednost ugovorenog projekta bila mnogo viša i iznosila je 95 željezničkih prijelaza. Nije zabilježen napredak do *cut-off* datuma.

Četiri projekta doprinose napretku pokazatelja „CO12a-N“, a svi su još bili u tijeku u vrijeme *cut-off* datuma. Ciljna vrijednost prema Operativnom programu bila je rekonstruirati/nadograditi 78,4 km željezničkih pruga Transeuropske prometne mreže, no agregirana ciljna vrijednost ugovorenih projekata bila je znatno viša i iznosila je 124,82 km. Iako niti jedan projekt nije završen, rekonstruirano/nadograđeno je 20 km pruge. Time je ostvaren napredak od 26 % u odnosu na ciljnu vrijednost Operativnog programa i 16 % u odnosu na ciljne vrijednosti na razini projekta.

Tablica 48 prikazuje napredak za ciljne vrijednosti dodatnih pokazatelja na razini projekata

Tablica 48 – Sažetak dodatnih pokazatelja za Specifični cilj 7iii1

Naziv pokazatelja	Broj projekata	Broj završenih projekata	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Ostvarena vrijednost	Napredak (Ostvareno/ciljno)
KK.07.5.1.04.-01: Broj izrađenih projektnih studija	1	1	0	1	1	100 %
KK.07.5.1.08.-01, KK.07.5.1.07.-01: Izrađeni projektni dokumenti	2	0	0	10	0	0 %

Izvori: Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020., ESIF MIS, eFondov, dokumente ('Consolidated report - KK indicators - CUT OFF 15.11.2021.xlsx')

Jedan od dva dodatna pokazatelja, KK.07.5.1.04.-01: Broj izrađenih projektnih studija, bio je vezan uz jedan završeni projekt te je dosegnuta ciljna vrijednost. U slučaju drugog dodatnog pokazatelja, vezanog uz dva projekta koji su još bili u tijeku, na *cut-off* datum još nije zabilježen napredak.

### *Analiza napretka pokazatelja rezultata*

Tablica 49 prikazuje napredak pokazatelja rezultata Specifičnog cilja 7iii1.

*Tablica 49 – Pokazatelji rezultata za Specifični cilj 7iii1*

Pokazatelj	Početna vrijednost (2012.)	Ciljna vrijednost (2023.)	Ostvarena vrijednost (2020.)
7cc11-R: Udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu tereta [%]	19,8	20,0	24,4 <sup>114</sup>
7cc12-R: Udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu putnika [%]	3,5	4,0	2 <sup>115</sup>

Izvori: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, e-Fondovi, ESIF MIS, Izvješće o provedbi, Verzija 2021.1

Cilj intervencije bio je povećati udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu tereta (pokazatelj „7cc11-R“) i putnika (pokazatelj „7cc12-R“). Početna vrijednost u 2012. godini iznosila je 19,8 % teretnog prometa, a ciljna vrijednost bila je povećati ga na 20 % u 2023. godini. U 2020. godini udio željezničkog teretnog prometa iznosio je 24,4 %, što znači da je ciljna vrijednost dosegnuta. Kod putničkog prometa, udio željeznica u modalnoj podjeli iznosio je 3,5 % u 2012. godini, a cilj je bio povećati ga na 4 % u 2023. godini. U 2020. godini udio željezničkog putničkog prometa iznosio je 2 %, pa je tako vidljiv pad u usporedbi s početnom vrijednosti.

#### *3.2.2.7.3 Daljnja obrada podataka*

U nastavku se analizira statistika prometa Državnog zavoda za statistiku u odnosu na ulaganja koja se financiraju iz fondova Europske unije.

Tablica 50 prikazuje završeni projekt u okviru Specifičnog cilja 7iii1, u sklopu kojeg su provedene aktivnosti razvoja željezničke pruge. Identificiran je jedan takav projekt, na čiju je provedbu utrošeno ukupno 17,6 milijuna eura i u sklopu kojeg je izgrađeno 12,20 kilometara željezničke pruge.

<sup>114</sup> Na temelju podataka EUROSTAT-a koji su isti kao i u Izvješću o provedbi.

<sup>115</sup> Temeljeno na podacima EUROSTAT-a. Prema Izvješću o provedbi za 2020. godinu nema iskazane vrijednosti, obzirom da ista nije bila dostupna na EUROSTAT-u u trenutku izrade Izvješća o provedbi za 2021.

Tablica 50 – Završeni projekti u kojima su provedene aktivnosti razvoja željezničke pruge (Specifični cilj 7iii1)

Referentna oznaka poziva	Završni datum projekta	Odobreni iznos [EUR]	Izgrađene željezničke pruge [km]
KK.07.5.1.01	31.12.2018.	17.557.597,75	12,20

Izvori: ESIF MIS, eFondovi, dokumenti ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx' i 'Consolidated report - KK indicators - CUT OFF 15.11.2021.xlsx')

Tablica 51 prikazuje doprinos projekata iz Specifičnog cilja 7iii1 koje financira Europske unije za razvoj željeznice u Republici Hrvatskoj. Promatrane su godine u kojima su završeni odgovarajući projekti te je u kontekstu dotičnog projekta promatrana 2019. godina jer je povezani projekt završen krajem 2018. godine. Za 2019. izračunata je ukupna promjena duljine željezničke pruge (km) u odnosu na prethodnu godinu na temelju podataka Državnog zavoda za statistiku. Zatim je promatrana duljina željezničkih pruga izgrađenih projekata koje financira Europska unija te izračunat postotak izgrađenih željezničkih pruga izgrađenih u okviru Prioritetne osi 7, u usporedbi s ukupnom promjenom.

Tablica 51 – Doprinos EU financiranih projekata razvoju željezničkih pruga (specifični cilj 7iii1)

Godina	Povećanje duljine željezničkih pruga u usporedbi s prethodnom godinom [km]	Duljina novoizgrađenih željezničkih pruga uz potporu ESI fondova (km)	Postotak željezničkih pruga izgrađenih uz pomoć potpore (%)
2019.	13	12,2	94 %

Izvori: Prometna statistika Državnog zavoda za statistiku; ESIF MIS, eFondovi, dokumenti ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx' i 'Consolidated report - KK indicators - CUT OFF 15.11.2021.xlsx')

U 2019. godini izgrađeno je 13 km željezničkih pruga, od čega je za izgradnju 12,2 km, tj. 94 % korištena potpora Europske unije, odnosno radi se ulaganjima u sklopu Prioritetne osi 7, Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.

U sljedećem dijelu analiziran je napredak praćen pokazateljima rezultata 7cc11-R i 7cc12-R.

Tablica 52 prikazuje udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu tereta (7cc11-R) kroz godine, od 2012. do 2020., a u Tablica 53 udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu putnika (7cc12-R) od 2012. do 2020. te s obzirom na završetak provedbe projekata financiranih u sklopu Specifičnog cilja 7iii1.

Tablica 52 – Udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu tereta

Godina	Modalna podjela teretnog prometa (željeznice)	Promjena u usporedbi sa 2012. (postotni poeni)	Završeni projekti Specifični cilj 7iii1
2012.	19,8 %	-	-
2014.	20,4 %	0,60	-

Godina	Modalna podjela teretnog prometa (željeznice)	Promjena u usporedbi sa 2012. (postotni poeni)	Završeni projekti Specifični cilj 7iii1
2015.	19,4 %	- 0,40	-
2016.	19,2 %	- 0,60	-
2017.	20,1 %	0,30	1
2018.	21,2 %	1,40	1
2019.	22,8 %	3,00	-
2020.	24,4 %	4,60	-

Izvori: Državni zavod za statistiku (Tablica: 'Transport'), ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

U slučaju željezničkog teretnog prometa ciljna vrijednost je ostvarena 2017. godine, kada je završen prvi projekt u sklopu Specifičnog cilja 7iii1, te je u 2020. godini premašena.

Tablica 53 – Udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu putnika

Godina	Modalna podjela putnika (željeznice)	Promjena u usporedbi sa 2012. (postotni poeni)	Završeni projekti Specifični cilj 7iii1
2012.	3,5 %	-	-
2014.	3,0 %	- 0,50	-
2015.	3,1 %	-0,40	-
2016.	2,7 %	- 0,840	-
2017.	2,4 %	- 1,10	1
2018.	2,5 %	- 1.00	1
2019.	2,4 %	- 1,10	-
2020.	2,0 %	- 1,50	-

Izvori: EUROSTAT, ESIF MIS, eFondovi, dokument ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

U slučaju željezničkog putničkog prometa na *cut-off* datum nije ostvarena ciljna vrijednost pokazatelja, a umjesto da se povećao, udio putnika u željezničkom putničkom prometu se smanjio. Taj trend je uočen od 2012. godine, dok je 2020. godine zabilježeno i znatno veće smanjenje, nedvojbeno kao posljedica pandemije COVID-19, kao i negativnih demografskih trendova, točnije, izrazitog pada broja

stanovnika. Također treba napomenuti kako većina povezanih projekata, njih četiri, još uvijek nije završena na *cut-off* datum.

### 3.2.3 Sažetak nalaza i zaključaka vezanih uz evaluacijsko pitanje 1

Do *cut-off* datuma 15. studenog 2021. godine, završeno je 36 od 128 ugovorenih projekata Prioritetne osi 7, devet projekata je raskinuto, a 83 su još bili u tijeku. Ukupni dodijeljeni iznos Prioritetne osi 7 iznosi 1.506,3 milijuna eura. Do *cut-off* datuma, 139 % tog iznosa ugovoreno je, što iznosi 2.090,3 milijuna eura. Isto tako do *cut-off* datuma Posredničko tijelo razine 2 odobrilo je 36 % ugovorenog iznosa, odnosno 756,3 milijuna eura.

#### 3.2.3.1 Specifični cilj 7a1: Unaprjeđenje cestovne mreže TEN-T i pristupa cestovnoj mreži TEN-T

Od osam ugovorenih projekata šest projekata je završeno do *cut-off* datuma, a Posredničko tijelo razine 2 odobrilo je 56 % ugovorenog iznosa.

Završeni projekti dostigli su ciljne vrijednosti u slučaju pokazatelja 7a12-N i CO13-N. Međutim, do kraja 2022. godine postalo je očito da u slučaju oba pokazatelja ciljne vrijednosti iz operativnog programa neće biti ostvarene do kraja 2023. godine stoga su izmjenom Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. u prosincu 2022. godine (OPKK, verzija 13.0) ciljne vrijednosti smanjene kako bi se približile stvarnom stanju.

Projektima je do sad ostvarena izgradnja 9,02 kilometara obilaznih cesta i sveukupno 11,89 kilometara novoizgrađenih cesta. Završeni projekti značajno su doprinijeli cilju izgradnje cesta; u 2017. godini 8 %, u 2020. godini izgrađeno je 24 % novih cesta kao rezultat projekata financiranih iz EU.

#### 3.2.3.2 Specifični cilj 7b1: Poboljšanje cestovne sigurnosti u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa

Od dva ugovorena projekta niti jedan nije završen do *cut-off* datuma, a Posredničko tijelo razine 2 odobrilo je 6 %. Stoga se u ovom trenutku ne mogu očekivati značajni učinci intervencija, iako je prema povezanim pokazateljima neposrednih rezultata već zabilježen određeni napredak.

Analiza statističkih podataka pokazala je da se broj smrtnih slučajeva na cestama po broju stanovnika smanjio između 2013. i 2021., unatoč povećanju cestovnog prometa. Međutim, to se ne može smatrati isključivim učinkom intervencija u okviru Specifičnog cilja 7b1 jer one na *cut-off* datum još nisu završene.

#### 3.2.3.3 Specifični cilj 7i1: Povećanje teretnog prometa na unutarnjim vodnim putovima

Od pet ugovorenih projekata niti jedan nije završen do *cut-off* datuma, a Posredničko tijelo razine 2 odobrilo je 1 % ugovorenog iznosa. Stoga u ovom trenutku nije zabilježen napredak pokazatelja i ne mogu se očekivati značajni učinci intervencija.

Analiza statističkih podataka pokazala je da se prijevoz robe na unutarnjim vodnim putovima povećao za 21 % između 2013. i 2020. Međutim, to se ne može smatrati učinkom intervencija jer one još nisu završene.

### *3.2.3.4 Specifični cilj 7ii1: Poboljšanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike*

Od 28 ugovorenih projekata 1 projekt je završen do *cut-off* datuma, a Posredničko tijelo razine 2 odobrilo je u odnosu na sve ugovorene projekte samo 19 % ugovorenog iznosa. Završeni projekt je namijenjen izradi strateških dokumenata, i taj cilj je ostvaren. Nadogradnja dviju luka je završena do *cut-off* datuma iako se ta dva projekta ne vode kao „završena“ do *cut-off* datuma jer završni zahtjevi za nadoknadom sredstava nisu do tada odobreni i evidentirani u sustavu.

### *3.2.3.5 Specifični cilj 7ii2: Povećanje broja putnika u javnom prijevozu*

Od 71 ugovorenog projekta 26 projekata je završeno do *cut-off* datuma, a 2 projekta su raskinuta. Posredničko tijelo razine 2 je odobrilo 33 % ugovorenog iznosa.

Kao neposredni cilj intervencije izgrađeno je ili nadograđeno 8,19 kilometara tramvajskih linija, nabavljeni je 257 jedinica putničkog vozog parka i izgrađeno/nadograđeno je 35,12 kilometara biciklističkih traka.

Analiza statističkih podataka pokazala je da se broj putnika u javnom prijevozu unatoč intervencijama smanjio. Pandemija bolesti COVID-19 neupitno je jedan od razloga koji je uzrok smanjenom korištenju javnog prijevoza zbog prorijeđenog rasporeda vožnji te strožih pravila korištenja javnog prijevoza uslijed lockdown-a. Međutim, smanjenje korisnika javnog prijevoza bilo je prisutno prije pandemije, jer je u direktnoj vezi s negativnim demografskim trendovima, odnosno kontinuiranim smanjenjem broja stanovnika. Nadalje, povećanje broja putnika u javnom prijevozu uvjetovano je nizom čimbenika koji utječu na zadovoljstvo putnika uslugom javnog prijevoza. U tom smislu, integriranost različitih usluga javnog prijevoza, pametna rješenja za korištenje usluga mobilnosti, pristupačnost i dostupnost predstavljaju, osim infrastrukture, preduvjete za porast broja korisnika javnog prijevoza i željene promjene navika ponašanja u smislu izbora prometnog sredstva. Zaključno, povećanje broja putnika u javnom prijevozu ne može se jednoznačno odrediti i povezati s pojedinačnim infrastrukturnim intervencijama niti se ukupan broj putnika može promatrati kao apsolutan broj već kao povećanje udjela broja putnika koji koriste usluge javnog prijevoza u odnosu na korisnike osobnih automobila.

### *3.2.3.6 Specifični cilj 7ii3: Poboljšanje dostupnosti Dubrovnika zrakom*

Specifični cilj 7ii3 ima jedan ugovoren projekt, koji je završen do *cut-off* datuma. Jedan od pokazatelja ostvarenja („7cb23-N“) ostvaren je nešto ispod ciljne vrijednosti. Kao neposredni cilj intervencije rekonstruirano je 3.300 metara uzletno-sletnih staza i izgrađeno je 2.956 metara kanalizacijskog priključka kako bi se povećao kapacitet zračne luke Dubrovnik.

Intervencijom se povećao kapacitet zračne luke Dubrovnik, no potražnja njenih usluga (odnosno broj putnika) značajno se smanjila zbog vanjskih čimbenika (odnosno pandemije bolesti COVID-19). Može se prepostaviti da će zračna luka zbog povećanog kapaciteta moći podnijeti veći broj putnika kad potražnja ponovno naraste.

### *3.2.3.7 7iii1: Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže*

Od deset ugovorenih projekata dva projekta su završena (tri raskinuta) do *cut-off* datuma, Posredničko tijelo razine 2 odobrilo je 20 % ugovorenog iznosa.

Završeni projekti dosegli su ciljne vrijednosti, a u slučaju svih osim jednog pokazatelja ('7cc17-N') utvrđeni ciljevi Operativnog programa već su postignuti ili premašeni. Tako je kao neposredni rezultat

intervencije izgrađeno 12,2 km novih željezničkih pruga, izgrađene/rekonstruirane četiri postaje na željezničkim prugama, te rekonstruirano/nadograđeno 20 kilometara željezničkih pruga Transeuropske prometne mreže.

Analiza statističkih podataka pokazala je da projekti financirani iz Europske unije značajno pridonose razvoju željezničke pruge: u 2019. godini, 94 % ukupnog povećanja željezničkih pruga izgrađeno je kao rezultat takvih zahvata. Što se tiče omjera željezničkog prometa u teretnom prometu, moglo bi se uočiti pozitivno kretanje: ciljna vrijednost navedena u Operativnom programu već je dosegnuta do 2017. godine. U slučaju putničkog prijevoza nije ostvaren cilj pokazatelja, a umjesto povećanja udio putnika u željezničkom prometu se smanjio. U tom je slučaju važno napomenuti da većina povezanih projekata još nije završena i da je pandemija bolesti COVID-19 imala značajan negativan učinak na spremnost putnika da odaberu opcije javnog prijevoza.

### 3.3 Evaluacijsko pitanje 2

Jesu li intervencijska logika i provedbeni instrumenti osigurali očekivanu promjenu u pogledu identificiranih ciljeva/rezultata i rješavanja identificiranih nedostataka/problema? Ako ne, koji su razlozi?

#### 3.3.1 Korišteni alati i metode

Evaluacijsko pitanje 2 usmjereno je na kritičku analizu Teorija promjene specifičnih ciljeva prioritetne osi uporabom pristupa temeljenog na teoriji, odnosno procjeni utjecaja temeljenoj na teoriji. Istražuje se je li intervencijska logika predstavljena kroz Teoriju promjene koherentno osmišljena, odnosno jesu li definicije ciljeva osnovane, jesu li planirane intervencije i finansijski resursi odgovarajući i dostatni za ostvarivanje ciljeva. Kao dio Teorije promjene analizira se sustav pokazatelja, odnosno jesu li povezani zajednički pokazatelji neposrednih rezultata i pokazatelji rezultata specifični za program te pokazatelji rezultata ispravno definirani, te jesu li i u kojoj mjeri sustavi prikupljanja podataka i izvještavanja služili svrsi evaluacije rezultata i utjecaja intervencija. Alati za procjenu i tehnike za pronalaženje odgovora na ovo pitanje uključuju analizu dokumentacije relevantnih dokumenata i nalaza analize provedene unutar Evaluacijskog pitanja 1. U analizu također ulaze i informacije prikupljene kroz intervjue.

#### 3.3.2 Analiza

Tokom analize istražuju se sljedeći čimbenici:

- Je li logika intervencije jasno objašnjena u Operativnom programu,
- Odražavaju li objavljeni pozivi i projekti logiku intervencije;
- Jesu li određeni pokazatelji uspjeli obuhvatiti prave neposredne rezultate i rezultate intervencije te je li sustav prikupljanja podataka, održavanja i objavljivanja vrijednosti pokazatelja bio primjeren.

### 3.3.2.1 Specifični cilj 7a1: Unaprjeđenje cestovne mreže TEN-T i pristupa cestovnoj mreži TEN-T

Teorija promjene za Specifični cilj 7a1 bila je općenito govoreći dosljedna, a doprinos projekata očekivanim ciljevima bio je jasan, no prepoznati su određeni problemi:

- Potrebe/problemi u pogledu razvoja sektora: Jedna od identificiranih problema je odsustvo opcija multimodalnog prijevoza. Niti jedan specifični cilj se izravno ne odnosi na ovaj problem i nema poziva koji se izravno bave ovim pitanjem pod Specifični ciljem 7a1.
- Ciljevi: Postizanje jednog od tri glavna rezultata, točnije „Provođenje zaštite okoliša na cestovnoj mreži TEN-T tamo gdje je najpotrebni“ nije jasno obuhvaćeno pozivima i nijedan pokazatelj ne mjeri napredak u tom smislu. Stoga nije jasno kako se planira procijeniti ostvarenje tog rezultata.
- Pokazatelji su općenito bili dobro određeni i mogli su obuhvatiti učinke (neposredne rezultate i rezultate) intervencije, no prepoznati su određeni problemi: Za pokazatelje neposrednih rezultata „7a12-N Duljina novih obilaznih cesta“ i „CO13-N Cestovna infrastruktura: Ukupna dužina novoizgrađenih cesta“ krajem 2021. godine, agregirana ciljna vrijednost ugovorenih projekata bila je manja od ciljnih vrijednosti navedenih u Operativnom programu. Stoga se ciljna vrijednost iz Operativnog programa nije mogla postići uz pomoć ugovorenih projekata do 2023. godine. Izmjenom Operativnog programa u prosincu 2022. godine, ciljne vrijednosti su smanjene kako bi se približile stvarnom stanju.
- Za pokazatelj 7a11-R Trajanje cestovnog putovanja na obuhvaćenim glavnim uskim grlima u promatranom razdoblju nisu zabilježeni nikakvi podaci o napretku. Prema Operativnom programu Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020., izvor ovih podataka su Hrvatske ceste d.o.o. i Ministarstvo mra, prometa i infrastrukture te je pokazatelj definiran kao izravna posljedica operacija u okviru Operativnog programa, pri čemu će promjena u vrijednosti pokazatelja biti vidljiva provedbom predmetnih operacija.

### 3.3.2.2 Specifični cilj 7b1: Poboljšanje cestovne sigurnosti u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa

Teorija promjene za Specifični cilj 7b1 iz teksta Operativnog programa bila je općenito govoreći dosljedna, a doprinos projekta očekivanim ciljevima bio je jasan, nisu prepoznati nikakvi problemi.

Pokazatelji su općenito bili dobro određeni i mogli su obuhvatiti učinke (neposredne rezultate i rezultate) intervencije, no prepoznati su određeni problemi:

Za pokazatelj neposrednih rezultata „7b15-N Broj uklonjenih crnih točaka“ agregirana ciljna vrijednost ugovorenog projekta bila je viša od ciljne vrijednosti iz Operativnog programa. To samo po sebi ne predstavlja problem jer se na taj način može osigurati dosezanje početnih ciljnih vrijednosti, međutim treba imati na umu realistično planiranje ciljnih vrijednosti.

### 3.3.2.3 Specifični cilj 7i1: Povećanje teretnog prometa na unutarnjim vodnim putovima

Teorija promjene za Specifični cilj 7i1 iz teksta Operativnog programa bila je općenito govoreći dosljedna, doprinos projekata očekivanim ciljevima bio je jasan, pokazatelji su općenito bili dobro određeni i mogli su obuhvatiti učinke (neposredne rezultate i rezultate) intervencije te nisu prepoznati nikakvi problemi.

### 3.3.2.4 Specifični cilj 7ii1: Poboljšanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike

Teorija promjene za Specifični cilj 7ii1 iz teksta Operativnog programa bila je općenito govoreći dosljedna, a doprinos projekata očekivanim ciljevima bio je jasan, no prepoznati su određeni problemi:

- Iako su neposredni rezultati doprinijeli stvaranju uvjeta za javni prijevoz između otoka izvan turističke sezone, učestalost takvih putovanja ne ovisi izravno o postojanju tih uvjeta. Izgleda da je teorija promjene jasna: trebalo bi biti određenih razvoja u pomorskom prijevozu koji navodno imaju pozitivan učinak na učestalost putovanja (pokazatelj rezultata). Međutim, temeljem podataka čini se da ta logična povezanost ne postoji, odnosno rezultat je postignut čak i prije nego što bi intervencija mogla imati bilo kakav pozitivan učinak. Prema informacijama prikupljenim putem desk istraživanja, glavni faktor koji doprinosi učestalosti putovanja izvan turističke sezone je potreba i interes lokalne zajednice za održavanjem sustava prijevoza, čak i kada to nije finansijski profitabilno.
- Ciljevi: Postizanje jednog od tri cilja, točnije „Poboljšana ekološka održivost povezanog prometa“ nije ciljano obuhvaćeno pozivima i niti jedan pokazatelj ne mjeri napredak u tome. Stoga nije jasno kako se planira procijeniti ostvarenje cilja.
- Pokazatelji su općenito bili dobro određeni i mogli su obuhvatiti učinke (neposredne rezultate i rezultate) intervencije, no prepoznati su određeni problemi: Pokazatelji na razini Investicijskog prioriteta: Pokazatelji 7cb14 Nabavljeni nova plovila i 7cb21 Stanice za punjenje električnih vozila nisu bili vezani niti za jedan projekt u okviru specifičnih ciljeva 7ii1, 7ii2 ili 7ii3, na temelju podataka na razini projekata<sup>116</sup>.

### 3.3.2.5 Specifični cilj 7ii2: Povećanje broja putnika u javnom prijevozu

- Teorija promjene za Specifični cilj 7ii2 iz teksta Operativnog programa bila je općenito govoreći dosljedna, a doprinos projekta očekivanim ciljevima bio je jasan, nisu prepoznati nikakvi problemi. Pokazatelji su općenito bili dobro određeni i mogli su obuhvatiti učinke (neposredne rezultate i rezultate) intervencije, no prepoznati su određeni problemi: U Operativnom programu navedena su dva pokazatelja („7cb14-N Nabavljeni nova plovila“ i „7cb21-N Stanice za punjenje električnih vozila“) koji prema bazi podataka na razini projekta ne doprinose nijednom projektu.<sup>117</sup>
- Agregirana ciljna vrijednost ugovorenih projekata viša je od ciljne vrijednosti iz Operativnog programa: pokazatelji „7cb17-N Ukupna dužina novih i poboljšanih tramvajskih linija“, „7cb18-N Nov putnički vozni park“, „7cb19-N ITS proveden“ i „7cb20-N Nove i nadograđene biciklističke trake“. To samo po sebi ne predstavlja problem jer se na taj način može osigurati dosezanje početnih ciljnih vrijednosti, međutim treba imati na umu realistično planiranje ciljnih vrijednosti.<sup>118</sup>
- U slučaju pokazatelja 7cb12-R Putnici u gradskom prijevozu (autobusima i tramvajima) uočeno je više problema. Prema podacima iz Godišnjeg izvješća o provedbi za 2020. u gradskom prijevozu je evidentirano 257.148.000,00 putnika dok ih je u 2021. godini evidentirano 242.744.000,00. Analiza podataka, potvrđuje da vrijednost pokazatelja nije dosegnuta do 2021. godine, štoviše čak je zabilježeno i smanjenje u odnosu na baznu 2013. godinu kada je u gradskom prometu bilo evidentirano 371.840.000,00 putnika.

<sup>116</sup> ESIF MIS, eFondovi, dokument: ('Consolidated report - KK indicators - CUT OFF 15.11.2021.xlsx')

<sup>117</sup> To je vjerojatno i jedan od razloga zašto su ova dva pokazatelja izbrisana iz verzije 13 Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. koja je odobrena nakon cut-off datuma.

<sup>118</sup> Za pokazatelj 7cb18-N Nov putnički vozni park je povećana ciljna vrijednost za 2023., izmjenom OPKK v. 13,0 te ona sada iznosi 460.

U okviru OPKK do cut-off datuma (30.12.2021.) zabilježen je završetak jednog projekta (KK.07.4.2.08.0001) međutim o ostvarenju pokazatelja 7cb12-R Putnici u gradskom prijevozu (autobusima i tramvajima) se izvještava godinu dana nakon završetka operacije, odnosno tijekom 2022. godine tj. nakon definiranog cut-off datuma zbog čega se doprinos operacija financiranih iz OPKK ne može pripisati do sada ostvarenim vrijednostima.

### 3.3.2.6 Specifični cilj 7ii3: Poboljšanje dostupnosti Dubrovnika zrakom

Teorija promjene za Specifični cilj 7ii3 iz teksta Operativnog programa bila je općenito govoreći dosljedna, doprinos projekta očekivanim ciljevima bio je jasan, pokazatelji su općenito bili dobro postavljeni i mogli su obuhvatiti učinke (neposredne rezultate i rezultate) intervencije, nisu prepoznati nikakvi problemi.

### 3.3.2.7 Specifični cilj 7iii1: Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže

Teorija promjene za Specifični cilj 7iii1 iz teksta Operativnog programa bila je općenito govoreći dosljedna, a doprinos projekta očekivanim ciljevima bio je jasan, no prepoznati su određeni problemi:

- Potrebe/problemi u pogledu razvoja sektora: Jedna od identificiranih problema je da je sustav upravljanja prometom, signalizacijom i priključivanjima zastario. Nema ciljnih vrijednosti koje se izravno odnose na ovaj problem i nema poziva koji se izravno bave ovim pitanjem u okviru Specifičnog cilja 7iii1, iako se povezani problemi mogu adresirati projektima koji npr. imaju za cilj modernizaciju željezničkih pruga.
- Ciljevi: Željeni rezultati su donekle općeniti i niti pozivi niti pokazatelji ne osiguravaju njihovo postizanje, osobito za rezultate „Pokretanje srednjoročnog do dugoročnog procesa modalnog prijelaza s cestovnog na željeznički“ i „Bolja integracija željezničkih pruga s drugim oblicima prijevoza“.

Pokazatelji su općenito bili dobro određeni i mogli su obuhvatiti učinke (neposredne rezultate i rezultate) intervencije; no prepoznati su određeni problemi: Agregirana ciljna vrijednosti ugovorenih projekata viša je od ciljne vrijednosti iz Operativnog programa: pokazatelji „7cc14-N Izrađene i rekonstruirane postaje na željezničkim prugama“, „7cc16-N Kupljeno novih putničkih vozila“, „7cc17-N“ Željeznički prijelazi s poboljšanom sigurnošću, „CO12a-N Željeznička infrastruktura: Ukupna dužina obnovljenih ili nadograđenih željezničkih linija od toga: TEN - T“. To samo po sebi ne predstavlja problem jer se na taj način može osigurati dosezanje početnih ciljnih vrijednosti, međutim treba imati na umu realistično planiranje ciljnih vrijednosti.

### 3.3.3 Sažetak nalaza i zaključaka povezanih s Evaluacijskim pitanjem 2

Općenito se može zaključiti da izrađena Teorija promjene predstavlja koherentnu logiku u smislu definiranih ciljeva i planiranih intervencija. Međutim, identificirani su pojedini opći i specifični problemi povezani s intervencijskom logikom.

Nalazi:

- Općenito, ciljevi navedeni u Operativnom programu Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. odgovaraju navedenim potrebama. Međutim, u nekim je slučajevima veza između to dvoje nejasna (npr., Specifični cilj 7a1 – odsustvo opcija multimodalnog prijevoza; Specifični cilj 7iii1 – zastarjeli sustav upravljanja prometom, signalizacijom i priključivanjima).
- Općenito, pozivi i podržani projekti odgovaraju ciljevima navedenim u Operativnom programu Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. Međutim, u nekim su slučajevima ciljevi nejasni, ili

postoji slaba izravna veza između njih i/ili mjerjenje postizanja cilja nije jasno (npr. 7a1 – „Provođenje zaštite okoliša na cestovnoj mreži TEN-T tamo gdje je najpotrebnija“; 7ii1 – „Poboljšana ekološka održivost povezanog prometa„; 7iii1 – „Pokretanje srednjoročnog do dugoročnog procesa modalnog prijelaza s cestovnog na željeznički“ i „Bolja integracija željezničkih pruga s drugim oblicima prijevoza“).

- Utvrđena su odstupanja povezana s pokazateljima.
  - U nekim slučajevima, ciljne vrijednosti pokazatelja rezultata na razini projekta ne mogu se usporediti s njihovim odgovarajućim pokazateljem u Operativnom programu Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. U slučaju Specifičnog cilja 7ii2, vrijednosti pokazatelja rezultata 7cb12-R Putnici u gradskom prijevozu (autobusima i tramvajima) navedene u Operativnom programu Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. ne mogu se usporediti s ciljevima na razini projekta jer se Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. odnosi na cijelu Hrvatsku, dok se na razini projekta u obzir uzimaju samo podržane intervencije. Stoga se napredak ovog pokazatelja ne može mjeriti korištenjem podataka na razini projekta. Nadalje, iako je projekt (KK.07.4.2.08.0001) završen tijekom 2020. godine, sukladno odredbama ugovora, o napretku pokazatelja 7cb12-R se izvještava godinu dana nakon završetka operacije, odnosno tijekom 2022. godine tj. nakon definiranog *cut-off* datuma.
  - U nekim su slučajevima ciljne vrijednosti pokazatelja navedene u Operativnom programu više od zbroja ciljnih vrijednosti na razini projekta, stoga nije jasno kako će se ciljevi postići bez ugovaranja dodatnih projekata (npr. Specifični cilj 7a1 – '7a12-N', 'CO13-N'). Kako bi se prilagodili stvarnosti, ciljne vrijednosti za indikatore 7a12-N i CO13-N su izmijenjene krajem 2022. godine u verziji 13 Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija.
  - U nekim slučajevima završeni projekti nisu dosegli ciljne vrijednosti na projektnoj razini (npr. Specifični cilj 7ii2 - '7cb12-R Putnici u gradskom prijevozu (autobusima i tramvajima)'; Specifični cilj 7ii3 - '7cb23-N Izgradnja kanalizacijskog priključka na kanalizacijski sustav u Cavtatu (zračna luka Dubrovnik)'). U slučaju Specifičnog cilja 7ii2, razlog je taj što se napredak procjenjuje korištenjem nacionalnih statističkih podataka, a u slučaju Specifičnog cilja 7ii3 projekt i planirana ulaganja su uspješno završeni, a ostvarena vrijednost pokazatelja 7cb23-N je manja od planirane, iako je napredak gotovo 90 %.
  - Neki pokazatelji neposrednih rezultata na razini investicijskog prioriteta nisu imali odgovarajuće projekte (npr. Investicijski prioritet 7ii - '7cb14 Nabavljeni nova plovila', '7cb21 Stanice za punjenje električnih vozila'). Ovi pokazatelji su izbrisani iz verzije 13 Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. koja je odobrena nakon *cut-off* datuma.

### 3.4 Evaluacijsko pitanje 3

Koje su lekcije naučene po svakom specifičnom cilju za budući razvoj javnih politika i za provedbu budućih intervencija (u pogledu osiguravanja svih potrebnih preduvjeta za provedbu, preispitivanja unutarnjih kapaciteta, itd.)?

### 3.4.1 Korišteni alati i metode

Evaluacijsko pitanje 3 bavi se na institucionalnim i proceduralnim aspektima provedbe programa i naučenim lekcijama koje bi mogle biti korisne za programsко razdoblje 2021. – 2027. Budući da se ovo pitanje odnosi na kvalitativne čimbenike procjene učinka operativnog programa, analiza se temelji na primjeni pristupa temeljenog na teoriji, s pomoću nalaza prikupljenih u fazi provođenja intervjua s relevantnim dionicima iz sustava upravljanja i kontrole. Prikupljene su i iskorištene i korisne dodatne informacije tijekom izrade studije slučaja za Prioritetnu os 7 i u vezi s projektom označenim KK.07.4.2.03.0008 – „Nabava novih autobusa za Komunalno društvo Autotrolej d.o.o.“ (više pojedinosti u poglavljiju 3.9 Studija slučaja).

### 3.4.2 Analiza

#### 3.4.2.1 Suradnja dionika

Glavna opća iskustva stečena provedbom Prioritetne osi 7 vezana su uz suradnju među različitim razinama sustava za upravljanje i kontrolu te suradnju s korisnicima. Upravljačko tijelo i Posredničko tijelo razine 1 održavali su aktivni kontakt te je suradnja bila učinkovita. Osim službenih sastanaka održavanih na zahtjev, održavali su se i redoviti, *ad-hoc* i neslužbeni sastanci kojima se pomoglo održati uravnoteženu razinu informacija na obije strane o stanju provedbe i o najvažnijim neriješenim problemima i zadacima. Time se značajno doprinijelo pravilnom upravljanju. Administrativni postupci unutar sustava za upravljanje i kontrolu odvijali su se neometano. Uska grla i kašnjenja u provedbi projekata nisu se mogli pripisati proceduralnim problemima ili administraciji. Dobra praksa otkrivena studijom slučaja (vidjeti poglavje 3.9) bila je bliska suradnja korisnika s Posredničkim tijelima. Vrlo je korisno i što je projekt imao kontakt osobu s temeljitim poznавanjem projekta u svakom od posredničkih tijela. Ta je osoba mogla pružiti ažurne informacije i značajnu pomoć u svakom problemu koji se pojavio u fazama planiranja i provedbe projekta. Broj redovitih provjera dokumentacije koje provode posrednička tijela, razine rizika, broj problema u provedbi te nepravilnosti na taj se način značajno smanjuju.

#### 3.4.2.2 Priprema projekta

Nekoliko velikih kompleksnih investicijskih projekata dobilo je potporu pod Prioritetnom osi 7. Za ova ulaganja potrebna temeljita priprema koncepta projekta i potrebne dokumentacije. Ova priprema također zahtijeva i razmatranje svih važnih čimbenika i uključivanje širokog spektra dionika. To je neophodno kako bi se izbjegle značajne ili česte promjene ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava ili čak raskidanja projekta, ali i za maksimiziranje učinka intervencija i njihove sinergije sa svim povezanim ulaganjima.

Mišljenje je ispitanika od strane i korisnika i tijela u sustavu upravljanja i kontrole, da je kvalitetna priprema i zrelost projekta važan faktor u uspjehu projekta. Ciljevi i sadržaj moraju biti dobro osmišljeni, projektna dokumentacija mora biti kvalitetno izrađena (studija izvedivosti, analiza troškova i koristi, proračun projekta, plan nabave, tehnička dokumentacija, procjena utjecaja na okoliš, dozvole, i suglasnosti, planovi izvlaštenja, itd.).

Za projekte s problemima u provedbi ili s nejasnim učincima, u većini je slučajeva odvojeno manje vremena i resursa na planiranje i pripremu. Čak i ako je projekt odobren za financiranje temeljem prijave na Poziv za dodjelu bespovratnih sredstava, ukoliko njegova priprema nije bila na dostatnoj

razini prilikom pokretanja projekta, u provedbi je to rezultiralo kašnjenjem. To je, uz provedbu javne nabave, najčešći uzrok u kašnjenju provedbe projekta.

Sustav za upravljanje i kontrolu pruža sve potrebne uvjete i pomoć za dostatnu pripremu projekta na različitim razinama. Gdje je to moguće financirati bespovratnim sredstvima, korisnici koji nemaju dovoljno internih kapaciteta za pripremu i provedbu projekta trebaju uzeti u obzir mogućnost već uspostavljene prakse angažiranja vanjske pomoći.

#### *3.4.2.3 Nedostatak složenog pristupa razvoju*

Kvalitativnim informacijama upravljačkog tijela potvrđuje se da planiranje nekih investicija nije slijedilo kompleksan pristup razvoju, pa posljedično integracija nekih od podržanih projekata u dugoročni kompleksni strateški okvir nije bila savršena čak ni kod uspešnih poziva i poziva na koji se prijavljuje veliki broj prijavitelja.

Pozivi pod Specifičnim ciljem 7ii1 čiji cilj je bio poboljšanje lučke infrastrukture obalnog linijskog pomorskog prometa značajno su bili prepoznati od strane korisnika. Dok su ti projekti službeno bili uspješni, prema stajalištima upravljačkog tijela uporaba integriranijeg pristupa planiranju povećala bi učinke ovih projekata. Glavna kritika tiče se nedostatka sinergije i komplementarnosti s drugim projektima i povezanim ulaganjima. Intervencije su se odnosile samo na razvoj lučke infrastrukture, dok povezani razvojni projekti, na primjer podrška operaterima prijevozničkih usluga za kupnju plovila ili izgradnju prometnica do luka i slično, većinom nisu bili uključeni, iako bi pomogli pri ostvarenju relevantnih pokazatelja rezultata čiji cilj je bio povećati učestalost putovanja koja povezuju otoke izvan turističke sezone (pokazatelj 7cb11-R). Predlaže se da se za buduća razdoblja financiranja provoditi cjelovitiji i temeljitiji proces planiranja (ovo, zajedno s drugim problemima provedbe, je bilo tema rasprave u suradnji upravljačkog tijela i Posredničkog tijela razine 1 u nekim slučajevima). Slična problematika izražena je u slučaju projekata gradskog javnog prijevoza u okviru Specifičnog cilja 7ii2. Nabava autobusa bila je uspješna i ti su pozivi postigli dobre rezultate što se tiče apsorpcije. No njihova integracija u kompleksan koncept urbanog razvoja i komplementarnost s drugim ulaganjima nisu nužno osigurani, kako je izneseno u razgovoru s ispitanicima upravljačkog tijela. Time se postavlja pitanje dugoročnog učinka. Namjera resornog ministarstva bila je dati prioritet tramvajskoj infrastrukturi, no, pokazalo se kao bolje ulaganje u vozni park autobusa, s obzirom na broj gradova (samo Zagreb i Osijek) koji imaju tramvajsку mrežu (za više detalja o odstupanju od cilja politike, vidjeti analizu Evaluacijskog pitanja 7, poglavlje 3.8.2). Konačni cilj bio je povećati broj ljudi koji se koriste uslugama javnog prijevoza. Za to bi bio potreban sveobuhvatniji i integriraniji pristup planiranju i razvoju od ulaganja prvenstveno u nove autobuse. No, vremenski pritisak za početak projekata bio je jako velik, pa se nije moglo posvetiti više vremena planiranju.

Ubuduće se predlaže provođenje složenijeg pristupa planiranju u fazi pripreme programske dokumentacije (operativni program, razvojne strategije za Integrirana teritorijalna ulaganja itd.) i poziva. Treba osigurati koherentnost s relevantnim sektorskim i lokalnim strategijama kako bi se iskoristile sinergije. Predlaže se da sustav upravljanja i kontrole podupire ovaj pristup započinjanjem i podupiranjem opsežnijih procesa planiranja koji uključuju širi krug dionika (na primjer, lokalni akteri, tijela zadužena za izradu razvojnih planova itd.) te pružanjem neophodnih okvira i procesa planiranja (na primjer, dostačno vrijeme, metodološki alati itd.).

### 3.4.3 Sažetak nalaza i zaključaka povezanih s Evaluacijskim pitanjem 3

Suradnja među različitim razinama dionika identificirana je kao jedno od najvažnijih preuvjeta uspješne provedbe Prioritetne osi 7. Komunikacija između tijela u sustavu općenito govoreći bila je konstruktivna i učinkovita. Protok informacija bio je neometan i brz, što je ujedno bila i osnova brzog i učinkovitog upravljanja i rješavanja izazova. Određivanje kontakt osoba za određeni projekt u Posredničkim tijelima pokazalo se kao vrlo korisna podrška korisnicima prilikom pripreme i provedbe projekata.

Pokazalo se da je kvalitetna priprema projekata važan čimbenik uspjeha. Složeni projekti velike vrijednosti zahtijevali su detaljno i temeljito planiranje uz uključenost svih povezanih dionika i razmatranje šireg političkog konteksta i strateških ciljeva. Potrebno je osigurati dovoljno vremena, stručnosti i kapaciteta za pripremu projektne dokumentacije odgovarajuće kvalitete kako bi se osigurala zrelost projekta. Tijela u Sustavu upravljanja i kontrole moraju imati neophodne alate i kapacitete za podršku ovog procesa i treba nuditi odgovarajuću podršku korisnicima.

Proces planiranja nekih specifičnih ciljeva i poziva na dostavu prijedloga ne osigurava nužno u svim slučajevima odraz političkih ciljeva i koherenciju ulaganja u složenom razvojnem pristupu. Ovo se može odnositi na nedostatke u procesu planiranja, na primjer ako ciljevi politike nisu odraženi u dokumentaciji i pozivima programa. Predlaže se da sustav za upravljanje i kontrolu osigura kompleksniji pristup planiranju i usklađenost s relevantnim strategijama. Trebao bi pružiti sve uvjete za sveobuhvatniji i inkluzivni proces planiranja kako bi se iskoristile sinergije povezanih ulaganja.

## 3.5 Evaluacijsko pitanje 4

Jesu li učinci intervencija prepoznati od strane ciljnih skupina (korisnici, donosioci odluka) i na koji način?

### 3.5.1 Korišteni alati i metode

Budući da ne postoji praksa sustavnog prikupljanja podataka za mjerjenje percepcije ciljnih skupina o učincima intervencija, analiza odgovora na Evaluacijsko pitanje 4 može polaziti isključivo od kvalitativnih informacija. Najvažniji izvor informacija bili su intervju s predstvincima sustava upravljanja i kontrole na različitim razinama (Upravljačko tijelo, resorno ministarstvo, Posrednička tijela). Prikupljene su i korisne informacije iz studije slučaja o projektu KK.07.4.2.03.0008 – Nabava novih autobusa za Komunalno društvo Autotrolej d.o.o. (vidjeti poglavlje 3.9).

### 3.5.2 Analiza

U slučaju ulaganja financiranih iz sredstava Europske unije, korisnici moraju ispuniti obaveze vezane uz informiranje, komunikaciju i vidljivost projekata. Ispunjavanje ovih obaveza prati sustav za upravljanje i kontrolu.

Prioritetna os 7 vrlo je vidljiva jer se kroz nju podupire nekoliko velikih investicijskih projekata dobre vidljivosti koje koristi veliki broj građana, a i dobro su poznati široj javnosti. Usprkos vidljivosti

projekata, zbog velikih ciljnih skupina i velikog broja korisnika teško je skupiti izravne povratne informacije o njihovim mišljenjima o učincima intervencija. Nadalje, takvo prikupljanje informacija imalo bi manju dodanu vrijednost jer bi bilo moguće prikupiti samo vrlo općenite informacije o tome jesu li učinci ili kvaliteta izgrađenih cesta ili rekonstruiranih luka dostatni.

Ovo je i glavni razlog zašto sustav za upravljanje i kontrolu ne prikuplja informacije o mišljenjima korisnika sistematski. Kod nekih projekata korisnici namjeravaju prikupiti podatke izravno od ciljnih skupina njihovih ulaganja, no rezultati takvog prikupljanja podataka još nisu dostupni.

Ispitanici su spomenuli vidljivost velikih investicijskih projekata kao primjer dobre prakse. To je vrlo korisno ne samo za ugled Operativnog programa nego i za popularnost i vidljivost učinaka Europskih strukturnih i investicijskih fondova općenito. U tom smislu jedan od glavnih projekata Prioritetne osi bio je izgradnja Pelješkog mosta s pristupnim cestama (poziv referentne oznake: KK.07.1.1.01 Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom). To bi mogao biti i najpoznatiji projekt cijelog operativnog programa, a poznato je i da se financira iz fondova Europske unije. Razvoj zračne luke Dubrovnik (KK.07.4.3.01) je još jedan primjer javnosti dobro poznatog projekta.

Ipak, manji projekti često su ispunjavali samo obvezne zahtjeve vidljivosti, pa kod njih postoji prostor za poboljšanje. Osim klasičnih tehnika poput reklamnih ploča, inovativniji i popularniji alati komunikacije (npr. društvene mreže) mogli bi se uspješnije primijeniti za promicanje rezultata intervencija i učinaka europskih resursa.

### 3.5.3 Sažetak nalaza i zaključaka povezanih s Evaluacijskim pitanjem 4

Sistematsko prikupljanje povratnih informacija o percepcijama ciljnih skupina velikih razvojnih projekata Prioritetne osi 7 bilo bi teško i ne bi pružilo veliku dodanu vrijednost. No vidljivost rezultata projekata je izuzetna zbog činjenice da se kroz Prioritetnu os financira nekoliko poznatih i vrijednih investicijskih projekata koje koristi veliki broj korisnika ili šire javnosti. Pelješki most jedno je od najpoznatijih europskih ulaganja u državi. Manje poznati ili manji projekti imali bi koristi od uporabe inovativnih alata za komunikaciju poput audio-vizualnih ili društvenih medija.

## 3.6 Evaluacijsko pitanje 5

U kojoj mjeri su troškovi opravdani u odnosu na postignute učinke?

### 3.6.1 Korišteni alati i metode

Za procjenu troškova i učinaka intervencija izrađena je analiza jediničnih troškova. Pri tome se izračunao prosječni trošak postizanja jedne jedinice neposrednog rezultata.

### 3.6.2 Analiza

#### 3.6.2.1 Specifični cilj 7a1: Unaprjeđenje cestovne mreže TEN-T i pristupa cestovnoj mreži TEN-T

Tablica 54 prikazuje analizu jediničnog troška za Specifični cilj 7a1. Ovom analizom razmatrani su završeni projekti koji su imali za cilj izgradnju cesta. U prosjeku je izgradnja 1 km ceste iznosila 3.667.495 eura, unatoč tome, treba napomenuti da je postojala značajna razlika između projekata: jedinična cijena se kretala između 642 tisuće i 7,8 milijuna eura.

Tablica 54 – Analiza jediničnog troška za Specifični cilj 7a1

Poziv (referentna oznaka i naziv)	Ovjereni iznos (EUR)	Izgrađena cesta [km]	Jedinični trošak [EUR/km]
KK.07.1.1.02: Poziv za sufinanciranje izgradnje zaobilaznice grada Vodica - 2. faza	3.300.114,12	5,14	642.045,55
KK.07.1.1.05: Poziv za sufinanciranje izgradnje mosta kopno - otok Čiovo u Trogiru sa spojnim cestama - 2. faza projekta	11.884.341,68	2,87	4.140.885,60
KK.07.1.1.06: Poziv za sufinanciranje izgradnje obilaznice Petrijevaca	7.431.120,68	3,85	1.930.161,22
KK.07.1.1.08: Poziv za sufinanciranje rekonstrukcije raskrižja Jadranske avenije i Avenije Dubrovnik – rotor Remetinec (Zagreb)	39.365.090,17	5,04	7.810.533,76
Ukupno	61.980.666,65	16,90	3.667.495,07

Izvori: ESIF MIS, eFondovi, dokumenti ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx' i 'Ažurirani izvještaj – pokazatelji – cut off 15.11.2021.xlsx')

U Mađarskoj je 2021. godine proveden projekt sličnog cilja, a to je renovacija obilaznice duljine 5,47 km s približnom cijenom od 4,1 milijuna eura. Taj je projekt imao jediničnu cijenu od 751 tisuće eura po kilometru, no važna je razlika što su u ovom slučaju renovirane već postojeće ceste, a ne izgrađene potpuno nove ceste.<sup>119</sup> Još jedan mađarski projekt proveden između 2016. i 2018. godine imao je za cilj izgradnju obilaznice Csorna, duljine 5,9 km. Ukupni trošak intervencije očekivao se da će iznositi 47,6 milijuna eura, pa bi se jedinična cijena kretala oko 8,1 milijuna eura.<sup>120</sup>.

Promatrajući ova dva primjera, vidljivo je da troškovi projekata provedenih u okviru specifičnog cilja 7a1 nisu izvan okvira u usporedbi s projektima drugih zemalja u regiji.

119

[http://www.komloonk.hu/userfiles/fajlok/Belf%C3%B6ldi%20p%C3%A1ly%C3%A1zatok/TamogatoiOkirat\\_B%C3%A9tai%20elker%C3%BCl%C5%91\\_507770\\_997\\_1.pdf](http://www.komloonk.hu/userfiles/fajlok/Belf%C3%B6ldi%20p%C3%A1ly%C3%A1zatok/TamogatoiOkirat_B%C3%A9tai%20elker%C3%BCl%C5%91_507770_997_1.pdf)

120 [https://transport.danube-region.eu/wp-content/uploads/sites/2/sites/2/2019/09/Project\\_full6.pdf](https://transport.danube-region.eu/wp-content/uploads/sites/2/sites/2/2019/09/Project_full6.pdf)

### 3.6.2.2 Specifični cilj 7b1: Poboljšanje cestovne sigurnosti u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa

Do *cut-off* datuma nije završen niti jedan od ugovorenih projekata, stoga *ex-post* analiza jediničnog troška nije moguća.

Međutim, prosječna cijena uklanjanja jedne crne točke prikazana je u nastavku po ugovorenim projektima Tablica 55. Prema tome, uklanjanje jedne crne točke iznosiće u prosjeku 885,4 tisuće eura. Međutim, treba napomenuti značajnu razliku između projekata: dok je jedan projekt imao za cilj ukloniti 23 crne točke s ukupnom cijenom od 7,3 milijuna eura (jedinična cijena od 317 tisuća eura), drugi projekt je imao cijenu od 14 milijuna eura za uklanjanje jedne crne točke. Važno je istaknuti da različite vrste crnih točaka zahtijevaju različita ulaganja i kao što je vidljivo mogu imati vrlo različite troškove.

Tablica 55 – Analiza jediničnog troška za Specifični cilj 7b1

Poziv (referentna oznaka i naziv)	Ugovoreni iznos (EUR)	Crne točke planirane za uklanjanje	Jedinični trošak [EUR/pc]
KK.07.2.1.01: Poziv za sufinanciranje sanacije opasnih mjesta (uklanjanje crnih točaka) na državnim cestama	7.293.945,11	23	317.128,05
KK.07.2.1.02: Poziv za sufinanciranje izgradnje obilaznice Apševaca i Lipovca – sanacija opasnog mjesta na državnoj cesti D57	13.956.535,16	1	13.956.535,16
Ukupno	21.250.480,26	24	885.436,68

Izvori: ESIF MIS, eFondovi, dokumenti ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx' i "Ažurirani izvještaj – pokazatelji - cut off 15.11.2021.xlsx')

### 3.6.2.3 Specifični cilj 7i1: Povećanje teretnog prometa na unutarnjim vodnim putovima

Do *cut-off* datuma niti jedan projekt nije završen, stoga *ex-post* analiza jediničnog troška nije moguća.

Međutim, izračunati su jedinični troškovi za jedan od ugovorenih projekata (koji bio još u tijeku provedbe do *cut-off* datuma), kojim se namjeravalo izgraditi nove ili poboljšati obale luke. Jedinični trošak odnosi se na trošak izgradnje jednog kilometra nove ili modernizirane lučke obale, na temelju ukupnog ugovorenog prihvatljivog iznosa (Tablica 56). Prema tome, jedan kilometar nove/uređene obale luke iznosiće u prosjeku 134 tisuće eura.

Tablica 56 – Analiza jediničnog troška za Specifični cilj 7i1

Poziv (referentna oznaka i naziv)	Ugovoren i znos (EUR)	Nova/nadograđen a obala luke [km]	Jedinični trošak [EUR/km]
KK.07.3.1.01: Poziv za sufinanciranje Izgradnje terminala za pretovar rasutog tereta u luci Osijek	32.148.811,19	240	133.953,38

Izvor: ESIF MIS, eFondovi, dokumenti ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx' i 'Ažurirani izvještaj - pokazatelji - cut off 15.11.2021.xlsx')

### 3.6.2.4 Specifični cilj 7ii1: Poboljšanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike

Pod Specifičnim ciljem 7ii1 objavljena su četiri poziva. Poziv 'KK.07.4.1.01' imao je samo jedan ugovoren projekt do *cut-off* datuma, a za cilj je imao izradu Nacionalnog plana razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa. Ovaj projekt je završen do *cut-off* datuma te je ukupno odobren iznos od 460.378,70 EUR.

Tri projekta pod pozivom referentne oznake: 'KK.07.4.1.04' imala su za cilj izgradnju nove ili premještanje luke. Prosječni trošak izgradnje jedne luke po planovima bi trebao iznositi 13 milijuna eura (Tablica 57).

Pet projekata pod pozivom referentne oznake: 'KK.07.4.1.02' i 13 projekata pod pozivom referentne oznake: 'KK.07.4.1.04' imali su na poboljšanje postojećih luka s ukupnim troškom od 1,2 milijuna eura (Tablica 58).

Tablica 57 – Analiza jediničnog troška za Specifični cilj 7ii1 – nove luke

Poziv (referentna oznaka i naziv)	Ugovoren i znos (EUR)	Nove ili premještene luke [broj]	Jedinični trošak [EUR/pc]
KK.07.4.1.04: Drugi poziv za sufinanciranje unaprjeđenja lučke infrastrukture u funkciji obalnog linijskog pomorskog prometa (3 projekata)	39.146.015,77	3	13.048.671,92

Izvori: ESIF MIS, eFondovi, dokumenti ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx' i 'Consolidated report – KK indicators – CUT OFF 15.11.2021.xlsx')

Tablica 58 – Analiza jediničnog troška za Specifični cilj 7ii1 – nadograđene luke

Poziv (referentna oznaka i naziv)	Ugovoren i znos (EUR)	Nadograđene luke (broj)	Jedinični trošak [EUR/km]
KK.07.4.1.02: Poziv za sufinanciranje unaprjeđenja lučke infrastrukture u funkciji obalnog linijskog pomorskog prometa (5 projekata)	20.486.924,16	5	4.097.384,83
KK.07.4.1.04: Drugi poziv za sufinanciranje unaprjeđenja lučke infrastrukture u funkciji	6.392.779,68	13	491.752,28

Poziv (referentna oznaka i naziv)	Ugovoren i znos (EUR)	Nadograđene luke (broj)	Jedinični trošak [EUR/km]
obalnog linjskog pomorskog prometa (13 projekata)			
Ukupno	21.250.480,26	18	1.180.582,24

Izvori: ESIF MIS, eFondovi, dokumenti ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx' i 'Consolidated report - KK indicators - CUT OFF 15.11.2021.xlsx')

U Filyisu, Turska gradi se nova luka s troškom od cca. 5,8 milijardi eura i datumom završetka do kraja 2023. godine. Ovom lukom namjerava se povećati kapacitet tereta Turske za 25 milijuna tona godišnje.<sup>121</sup>

Izješće o glavnim infrastrukturnim radovima u Genovi predstavlja sedam projekata povezanih s lukama. Prema ovom dokumentu, projekti povezani s razvojem luka koštaju između 2,7 milijuna eura i 1,3 milijarde eura, s prosječnom cijenom od 200,1 milijuna eura<sup>122</sup>.

### 3.6.2.5 Specifični cilj 7ii2: Povećanje broja putnika u javnom prijevozu

Do cut-off datuma završeno je 26 ugovorenih projekata. Projekti su razvrstani u kategorije, a zatim su izračunati jedinični troškovi (Tablica 59).

Tablica 59 – Analiza jediničnog troška za Specifični cilj 7ii2

Kategorija	Broj završenih projekata	Relevantni Pozivi referentne oznake	Troškovi <sup>123</sup>	Mjerna jedinica	Rezultat	Jedinični trošak
Planovi, strateški dokumenti	5	KK.07.4.2.01 KK.07.4.2.02 KK.07.4.2.04 KK.07.4.2.09	2.300.185,21	broj planova	4	575.046,30
Nabava prijevoznih sredstava	11	KK.07.4.2.03 KK.07.4.2.08 KK.07.4.2.12	44.997.496,10	nova putnička flota	219	205.468,02

<sup>121</sup> <http://www.unido.or.jp/files/BAKKA-Mehmet-CETINKAYA-FINAL.pdf>

<sup>122</sup>

[https://www.portsofgenoa.com/components/com\\_publiccompetitions/includes/download.php?id=4284:report-genoa-mega-infr-investment-programme-february-2023.pdf](https://www.portsofgenoa.com/components/com_publiccompetitions/includes/download.php?id=4284:report-genoa-mega-infr-investment-programme-february-2023.pdf)

<sup>123</sup> Odobrilo Posredničko tijelo razine 2 prema dokumentu ('Ažurirani izvještaj o projektima\_Cut-off1511\_PA7&8.xlsx')

Kategorija	Broj završenih projekata	Relevantni Pozivi referentne oznake	Troškovi <sup>123</sup>	Mjerna jedinica	Rezultat	Jedinični trošak
Biciklističke staze	10	KK.07.4.2.10 KK.07.4.2.16 KK.07.4.2.18 <sup>124</sup>	7.480.719,37	km biciklističke staze	15,93	469.599,46

Izvori: ESIF MIS, eFondovi, dokumenti ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx' i 'Consolidated report - KK indicators - CUT OFF 15.11.2021.xlsx')

Prema analizi, prosječna cijena jednog strateškog plana iznosi 575.046 eura, nabava jedne putničke flote (autobus) 205.468 eura, a izgradnja jednog kilometra biciklističke staze 469.599 eura.

Godine 2020. mađarska prijevozna tvrtka Volanbusz Zrt. dobila je potporu od otprilike 18 milijuna eura za nabavu 30 autobusa za javni prijevoz; stoga je ovaj projekt imao jediničnu cijenu od 601,2 tisuća eura po autobusu.<sup>125</sup>

U Mađarskoj je 2020. godine projekt usmjeren na izgradnju 1,63 km biciklističke staze dodijeljen s 413 tisuća eura; stoga je jedinična cijena izgradnje jednog km biciklističke staze iznosila 253,4 tisuća eura.<sup>126</sup>

### 3.6.2.6 Specifični cilj 7ii3: Poboljšanje dostupnosti Dubrovnika zrakom

U okviru jednog završenog projekta pod specifičnim ciljem 7ii3 izgrađeno je je 3.300 metara piste i 2.956,14 metara kanalizacijskog priključka<sup>127</sup>. Odobreni iznos ukupno prihvatljivih troškova za ovaj projekt iznosi 140.747.442,12<sup>128</sup>. Dakle, izgradnja jednog metra piste iznosi 42.650,7 eura, a izgradnja jednog metra kanalizacijskog priključka iznosi 47.611,9 eura.

U 2022. godini u Genovi je dovršena obnova 3 km duge piste na gradskom aerodromu Genova City<sup>129</sup>. Troškovi projekta iznosili su 3,8 milijuna eura i obnovljena je pista duljine od 3 km, stoga je cijena obnove 1 km piste iznosila 1,27 milijuna eura. Vidljivo je da je obnova talijanske zračne luke koštala mnogo više od hrvatske, iako treba imati na umu i razlike.

### 3.6.2.7 Specifični cilj 7iii1: Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže

Za jedan završeni projekt izrađena je studija izvodljivosti s analizom troškova i koristi nabave novih putničkih vlakova. Trošak ovog projekta iznosi 99.342,11 eura. Drugim završenim projektom izgrađena su ili rekonstruirana četiri željeznička kolodvora i 12,2 km cesta u iznosu od 17.557.597,75 eura. Jedinični trošak nije moguće izračunati jer iz odobrenih iznosa potraživanih troškova ne može se zaključiti koliko je utrošeno u izgradnju pruge i (re)konstrukciju kolodvora. Međutim, dokument koji je

<sup>124</sup> KK.07.4.2.18 nema pokazatelja na razini projekata.

<sup>125</sup> <https://ekr.gov.hu/portal/kozbeszerzes/eljarasok/EKR000836722019/reszletek>

<sup>126</sup> <https://www.zala.hu/hu/onkormanyzat/oldalmenuk/onkorm/eu-p%C3%A1ly%C3%A1zatok/top-3.1.1-15-za2-2019-0002>

<sup>127</sup> ESIF MIS, eFondovi ('Consolidated report - KK indicators - CUT OFF 15.11.2021.xlsx')

<sup>128</sup> ESIF MIS, eFondovi ('Ažurirani izvještaj o projektima 15.11. cut off-s odobrenim.xlsx')

<sup>129</sup>

[https://www.portsofgenoa.com/components/com\\_publiccompetitions/includes/download.php?id=4284:report-genoa-mega-infr-investment-programme-february-2023.pdf](https://www.portsofgenoa.com/components/com_publiccompetitions/includes/download.php?id=4284:report-genoa-mega-infr-investment-programme-february-2023.pdf)

naručila Europska komisija<sup>130</sup> sadrži detaljnu analizu jediničnih troškova projekata razvoja željezničkih prometnica diljem Europe. U usporedbi s ovdje prikazanim referentnim vrijednostima, čini se da se projekti pod posebnim ciljem 7iii1 kreću unutar normalnog raspona troškova.

### 3.6.3 Sažetak nalaza i zaključaka povezanih s Evaluacijskim pitanjem 5

Kao što je detaljno opisano gore, projekti pod prioritetsnim ulaganjem 7 imaju troškove koji su usporedivi s međunarodnim referentnim vrijednostima.

U Specifičnom cilju 7a1, prema odobrenom iznosu završenih projekata, izgradnja jednog kilometra ceste u prosjeku košta 3,7 milijuna eura, unatoč tome, postoji značajna razlika između različitih projekata (između 642 tisuće i 7,8 milijuna eura). Kao usporedba, dva slična mađarska projekta imaju jediničnu cijenu od 751 tisuću i 8,1 milijuna eura. Stoga su troškovi hrvatskih projekata usporedivi s troškovima sličnih projekata u drugim zemljama u regiji.

Što se tiče Specifičnog cilja 7b1, procjena jedinične cijene troška je napravljena na temelju ugovorenog iznosa prihvatljivih troškova projekata koji su bili u tijeku provedbe do *cut-off* datuma. U slučaju jednog (velikog) projekta, uklanjanje jedne crne točke koštati će 14 milijuna eura, dok će u slučaju drugog projekta koji ima za cilj uklanjanje 23 crne točke, prosječna cijena biti 317 tisuća eura po uklonjenoj crnoj točki. Iako cijena uklanjanja jedne crne točke može značajno varirati ovisno o više čimbenika (lokacija, vrsta i broj infrastrukturnih poboljšanja/potrebnih gradnji, gustoća prometa itd.), općenito je fokusiranje na ove opasne zone dobra praksa u poboljšanju sigurnosti u prometu, što može imati značajan učinak na smanjenje broja smrtnih slučajeva na cestama.

U Specifičnom cilju 7i1, na temelju ugovorenog iznosa prihvatljivih troškova projekata koji su još bili u tijeku do *cut-off* datuma, izgradnja jednog kilometra nove/uređene obale luke iznosit će u prosjeku 134 tisuće eura.

U Specifičnom cilju 7ii1, analiza se temelji na odobrenom iznosu potraživanih troškova za jedan projekt „Nacionalni plan razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa“ koji je završen do *cut-off* datuma. Za ovaj projekt odobreni iznos ukupno potraživanih prihvatljivih troškova iznosi 460.378,70 eura. Na temelju ugovorenog iznosa prihvatljivih troškova projekata koji su još bili u tijeku provedbe do *cut-off* datuma, izgradnja jedne nove/premještanje luke iznosit će u prosjeku 13 milijuna eura. Na temelju ugovorenog iznosa prihvatljivih troškova projekata koji su još bili u tijeku provedbe do *cut-off* datuma, nadogradnja jedne luke u prosjeku će iznositi 885 tisuća eura.

U Specifičnom cilju 7ii2, na temelju odobrenog iznosa potraživanih prihvatljivih troškova projekata koji su završeni do *cut-off* datuma, prosječni trošak jednog strateškog plana iznosi 575.046 eura, nabava jedne putničke flote (autobusa) 205.468 eura, a izgradnja jednog kilometra biciklističke staze 469.599 eura. U slučaju mađarskih projekata koji su korišteni kao referentna vrijednost, nabava jednog autobusa prosječno je koštala 601,2 tisuća eura, što je puno više od troškova projekata pod posebnim ciljem 7ii2. Međutim, u slučaju biciklističkih staza, referentni projekt imao je prosječnu cijenu od 253,4 tisuće eura po kilometru, dok je hrvatski projekt imao prosječnu cijenu od 470 tisuća eura po kilometru.

U Specifičnom cilju 7ii3, na temelju odobrenog iznosa potraživanih prihvatljivih troškova za jedan projekt završen do *cut-off* datuma, izgradnja jednog metra piste koštala je 42.650,7 eura, a izgradnja jednog metra priključka za kanalizaciju 47.611,9 eura. Projekt sličan onome u Dubrovniku u Genovi,

<sup>130</sup> Assessment of unit costs (standard prices) of rail projects (CAPital EXPenditure), 2018

Italija, obnovio je 3 km dugu poletno-sletnu stazu na gradskom aerodromu Genova, s jediničnom cijenom od 1,27 milijuna eura po kilometru poletno-sletne staze. Ovo je puno veća cijena od one u Dubrovniku, čak i uzimajući u obzir razlike (viša cijena u Italiji, itd.).

U Specifičnom cilju 7iii1, izgradnja četiri nova/rekonstruirana željeznička kolodvora i 12,2 km željezničkih pruga iznosi 17,6 milijuna eura. Ovi troškovi su u skladu s očekivanim troškovima za razvoj željeznice.

### 3.7 Evaluacijsko pitanje 6

Jesu li očekivani/opaženi učinci za svaki specifični cilj održivi?

#### 3.7.1 Korišteni alati i metode

Analiza i odgovor na evaluacijsko pitanje 6 bili su temeljeni na kvalitativnim evaluacijskim metodama. Informacije o održivosti projekata prikupljene su uglavnom kroz intervjuje s nadležnim akterima sustava upravljanja i kontrole na različitim razinama. Nalazi studije slučaja također su ponudili neke dodatne informacije o aspektima održivosti.

#### 3.7.2 Analiza

U Prioritetnoj osi 7 financiraju se većinom visoko vrijedni infrastrukturni investicijski projekti. Financijska održivost i održivost u pogledu zaštite okoliša ključna su pitanja kod ovih projekata.

Osiguranje održavanja izgrađene infrastrukture i njezine finansijske održivosti, koje zahtjeva i prati sustav za upravljanje i kontrolu, propisano je odgovarajućim uredbama. Korisnici i operateri trebaju profitabilno voditi svoje projekte ne samo u fazi provedbe, već i u operativnoj fazi. Od korisnika se zahtijevalo da pripreme detaljne i opsežne planove kako bi osigurali finansijsku održivost svojih projekata nakon završetka razdoblja provedbe.

Zahtjev za potporu i projektna dokumentacija trebaju sadržavati točne planove o finansijskoj održivosti za svaki projekt. Prema odredbama iz EU regulative za ESI fondove, rok održivosti je pet godina. Unutar ovog vremena, održavanje razvijene infrastrukture i njen rad u funkciji identičnoj izvornoj funkciji investicije pomno nadzire sustav upravljanja i kontrole. Studije izvedivosti i planovi održivosti trebaju sadržavati točne aranžmane i resurse za osiguravanje održivosti. Kod većine projekata troškovi održavanja osiguravaju se iz državnog proračuna ili iz prihoda ostvarenih rezultatima projekta. Ako su projektni planovi bili primjereni i provedba ne odstupa od izvornih planova, korištenje infrastrukture stvara vlastite troškove održavanja.

Pogoršanje gospodarskih kretanja diljem Europske unije može ugroziti finansijsku izvedivost tekućih ulaganja i stabilnu održivost ulaganja već operativne infrastrukture završenih projekata. Povećanje cijena energije i negativni učinci inflacije zajedno s dalnjim nepovoljnim čimbenicima zahtijevaju posebnu pozornost u budućnosti, posebice u slučaju Prioritetne osi 7 gdje je uspostavljena infrastruktura visoko izložena rastućim cijenama. Potrebno je pomno pratiti trendove troškova održavanja, a korisnicima se predlaže da redovito ažuriraju proračune svojih projekata i planove

održivosti na temelju stvarnog stanja, kao i procjena i predviđanja. Sustav upravljanja i kontrole trebao bi igrati poticajnu i potpornu ulogu u ovom procesu osiguravanjem finansijskih sredstava za te aktivnosti (npr. pokretanje procesa sustavnog pregleda svakog projekta), pružanje ekonomskih predviđanja, itd.) i pružanjem metodološke i znanstvene podrške za gospodarske prognoze. Relevantni akteri javne uprave i sustava institucija za upravljanje fondovima trebali bi razraditi „Finansijski plan za hitne slučajeve“ kako bi se ublažili negativni učinci gospodarskih kretanja osiguravanjem dodatnih sredstava za projekte koji su u opasnosti od neuspjeha, bilo iz europskih fondova ili iz nacionalnog proračuna.

Utjecaj investicija na okoliš ključan je aspekt u slučaju velikih investicijskih projekata koji se financiraju u okviru Prioritetne osi 7. Održivost okoliša razvijene infrastrukture jedno je od horizontalnih načela postupka zahtjeva za potporu i provedbe projekata. Korisnici bi trebali razraditi složeni plan za rješavanje horizontalnih aspekata kao dio procesa prijave. Sustav upravljanja i kontrole odgovoran je za provjeru planiranih sporazuma i mjera od strane korisnika kako bi se ispoštovala horizontalna načela. Prema povratnim informacijama stručnjaka Posredničkog tijela razine 1, nisu imali dovoljno metodoloških alata za provedbu nepristrane procjene korisnika o razini utjecaja na okoliš. Najmanja razina utjecaja na okoliš po zakonu je „neutralna“. Zato korisnici obično postavljaju neutralan utjecaj kroz svoje investicije. Neutralni utjecaj lako se ostvaruje i sustav upravljanja i kontrole lako ga može provjeriti uz aranžmane s korisnicima koji su ionako obavezni, poput uporabe ekološki prihvatljive (odnosno elektroničke) metode javne nabave.

No kod „pozitivnog“ utjecaja na okoliš, Posredničkom tijelu razine 2 vrlo je teško pouzdano provjeriti je li takav cilj realističan i ostvariv. Korisnici moraju predati opširnu dokumentaciju o tome kako treba primijeniti horizontalna načela kako bi se ostvario pozitivan utjecaj. Djelatnici Posredničkog tijela razine 2 nemaju niti stručnost, niti vrijeme i kapacitet za davanje subjektivne ocjene i odgovorno odlučivanje o provjeri pozitivnih učinaka temeljenih na ovim vrlo općenitim planovima. Iako su utjecaji na okoliš i održivost važni aspekti investicija Prioritetne osi 7, može se zaključiti da planovi održivosti u svojem trenutačnom obliku imaju malu dodanu vrijednost i smatraju se manje korisnim alatom za procjenu stvarnih učinaka na održivost okoliša financiranih ulaganja. Predlaže se značajno poboljšanje metodologije izrade i provjere ovih planova, zajedno s razumnim aranžmanima za povećanje kapaciteta ako je potrebno.

### 3.7.3 Sažetak nalaza i zaključaka povezanih s Evaluacijskim pitanjem 6

Podnositelji su kao dio prijave dužni pripremiti detaljne planove za osiguranje finansijske održivosti projekata. Kako su privatni operateri bili motivirani da dugoročno jamče isplativost svojih ulaganja, ti su planovi bili valjani i realni. Rizici povećanja troškova održavanja zbog nepovoljnih gospodarskih trendova diljem Europe mogu ugroziti stabilnu održivost ulaganja i potaknuti korisnike da ažuriraju analizu troškova i koristi te preispitaju svoje planove o održivosti.

## 3.8 Evaluacijsko pitanje 7

Postoje li određene nedosljednosti/odstupanja od početnih prepostavki i očekivanih ciljeva, koja su to i koji su čimbenici utjecali na pojavu istih?

### 3.8.1 Korišteni alati i metode

Analiza i odgovaranje na Evaluacijsko pitanje 7 temelje se na kvalitativnim i kvantitativnim evaluacijskim metodama. Analiza odstupanja od početnih pretpostavki i originalnih planova započela je desk istraživanjem i analizom podataka kako bi se identificirali događaji koji se odnose na ta odstupanja, npr. obustavljeni pozivi. Razlozi iza ovih događaja zajedno s dalnjim odstupanjima istraženi su uglavnom kroz razgovore s nadležnim akterima sustava upravljanja i kontrole. Detaljna analiza rasvijetlila je moguća kašnjenja ili blokade u tijeku provedbe projekata (npr. raskid projekata, projekti u tijeku nakon planiranog zatvaranja razdoblja provedbe, fazirani projekti itd.). Analizom vrijednosti fizičkih pokazatelja otkriveni su slučajevi kada završeni projekti ne ispunjavaju ciljne vrijednosti ni na razini projekta ni na razini Operativnog programa, na temelju izračuna agregiranih vrijednosti pokazatelja na razini projekta.

### 3.8.2 Analiza

Odstupanja od početnih planova i prvotnih namjera pripisana su više čimbenika i događaja. Neki od njih univerzalno su utjecali na provedbu gotovo svih investicijskih i razvojnih aktivnosti, uključujući i većinu intervencija cijelog Operativnog programa. To su uglavnom bili vanjski čimbenici na koje su relevantni dionici imali ograničen utjecaj, ali su zahtijevali mjere kako bi se ublažili negativni učinci i kako bi se provedba što je više moguće zadržala u planiranim rokovima.

- Pandemija COVID-19 i s njom povezana ograničenja započela su tijekom razdoblja provedbe, što očito ima negativne učinke na pravovremenu provedbu Operativnog programa u slučaju gotovo svih specifičnih ciljeva. Zbog ograničenja ozbiljno je ometana ne samo komunikacija i suradnja uključenih aktera, već i napredak fizičkih radova na projektima. Također, višemjesečno odgađanje postupaka javne nabave bilo je dodatno opterećenje koje je negativno utjecalo na napredak brojnih projekata. Na sreću, dionici uključeni u provedbu Prioritetne osi 7 uspješno su izbjegli rizike povezane s pandemijom koja je tako imala manje negativnih učinaka na provedbu nego što je to bio slučaj kod drugih prioritetnih osi.
- Potresi u Hrvatskoj koïncidirali su točno s izbijanjem pandemije i prouzročili štete na zgradama i drugoj infrastrukturi na projektним lokacijama, što je, ovisno razvoju događaja, zahtijevalo reviziju projektnih aktivnosti i izmjene proračuna projekta u nekim slučajevima.
- Ulaganja u infrastrukturu posebno su pogodena zbog nepovoljnog gospodarskog okruženja i najnovijih tržišnih trendova.
  - Porast cijena i rastuća inflacija značajno su opteretili izvedivost nekih investicija te su u velikoj većini slučajeva zahtijevali reviziju i dopunu proračuna projekta kroz Operativni program. Povećanje cijena energije izravno ili neizravno (npr. kroz troškove transporta) utječe na svaku investiciju. Učinci su se osjetili već prije *cut-off* datuma vrednovanja, a mogu dodatno ugroziti izvedivost projekata koji su u tijeku i održivost završenih projekata u slučaju da se nepovoljni trendovi nastave. Kod Prioritetne osi 7 posljedice povećanja cijena još nisu vidljive kod većine projekata. Prema kvalitativnim informacijama dobivenim kroz intervjuje, sustav za upravljanje i kontrolu nema ažurne informacije o rasponu problema. Korisnici velikih infrastrukturnih ulaganja (na primjer pod Specifičnim ciljem 7iii1) već su poslali neke signale i zahtjeve za povećanjem proračuna projekta, no upravljačko tijelo još uvijek nije dobilo točne zahtjeve. U

pripremi su smjernice za korisnike o tome kako upravljati izmjenom proračuna projekta izazvanom povećanjem cijena.

- Ograničeni kapaciteti i nedostatak radne snage u nekim povezanim sektorima (npr. građevinski) rezultirali su kašnjenjem ili prekidom i odgodama provedbe aktivnosti mnogih projekata, dok su isto tako potaknuli rast cijena na tržištu dodatno povisujući troškove rada.
- Uska grla u opskrbnom lancu kod nekoliko skupina proizvoda, uključujući nedostatak potrebnih sirovina, sužavanje proizvodnih kapaciteta, zastoj i blokade u logistici i transportu proizvoda itd.

Primijenjene su dvije prakse za projekte koji su kasnili i za koje se nije očekivalo da će nadoknaditi kašnjenje:

1. Raskidanje:

- Ako je kašnjenje projekta bilo značajno ili ako je bilo očito da su projektne aktivnosti zapele, te ako je zbog toga rizik nemogućnosti završetka projekta bio previšan, ili ako bi se mogao završiti samo uporabom vlastitih resursa korisnika, projekt bi se raskinuo. Ako je korisnik na početku projekta bio svjestan da je rizik neuspjeha bio visok zbog, primjerice, sporog provođenja javne nabave, radije su zaustavili projekt čim je bilo moguće kako bi izbjegli daljnje probleme, dodatne troškove ili sankcije. Devet projekata raskinuto je u Prioritetnoj osi 7 do *cut-off* datuma. Specifični cilj 7ii1 – tri raskinuta projekta: Predmetnim projektima financirana je izrada projektne dokumentacije (studije izvodljivosti i analize isplativosti razvoja željezničke mreže), a ne građevinski radovi.
- Specifični cilj 7ii2 – dva raskinuta projekta: kao dio projekata bila je uključena izrada master planova koji su naknadno ponovno ugovarani. Jedan je od tada već završen, a očekuje se i završetak drugog.
- Specifični cilj 7ii1 – četiri raskinuta projekta: tri projekta rekonstrukcije koja su ponovno ugovorena. Ti su projekti bili suočeni s problemima s javnom nabavom. Kroz četvrti trebala se financirati izgradnja cesta i ne očekuje se da će biti ugovoren ponovno u ovom razdoblju.

2. Faziranje:

Ako se očekuje da će projekt biti završen, ali ne prije kraja programskog razdoblja, primjenjuje se „faziranje“ projekta, odnosno podjela projekta na dva dijela, gdje će se drugi dio financirati kroz sljedeće finansijsko razdoblje. Tijekom provedbe, često nije bilo sigurno hoće li se primijeniti faziranje projekta. Čak i u vrijeme intervjuja, stručni tim Ministarstva mora, prometa i infrastrukture nije imao potvrđene informacije koji će se točno projekti fazirati. Upravljačko tijelo planira faziranje 11 do 20 projekata.<sup>131</sup>

Jedan od najčešćih razloga za kašnjenje složeni su i dugotrajni postupci javne nabave koji, u većini slučajeva, traju mnogo dulje nego što je bilo procijenjeno u izvornim planovima projekta, što dovodi do značajnih kašnjenja u provedbi aktivnosti ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava. Zbog složenih ulaganja visoke vrijednosti na razini Prioritetne osi, postupci javne nabave često su bili kompleksni i dugotrajni uz visoke rizike finalizacije s obzirom na tržišne poremećaje u slučaju kompleksnih projekata visoke vrijednosti. Posredničko tijelo razine 2 odgovorno je za pregled projektnih planova nabave, razradu metodologije uzorkovanja nabava za *ex-post* provjere te za provođenje *ex-post* kontrola

<sup>131</sup> Treba napomenuti da je nakon *cut-off* datuma vrednovanja donesena Uredba o faziranju za razdoblje 2021.–2027. u okviru smjernica za zatvaranje, što je više dopušteno u pogledu preduvjeta za postupno uvođenje nego u prethodnim programskim razdobljima. Projekti koji iznose više od 1 milijun eura mogu se fazirati i od Europske komisije nije potreban postupak za odobrenje faze II.

postupaka javnih nabava i povezanih troškova. Posredničko tijelo razine 2 obzirom na obim posla nema dovoljne kapacitete za eventualno skraćenje vremenskog perioda potrebnog za *ex-post* kontrole postupaka javne nabave za koje nema definiranog roka za pregled. Ipak, *ex-post* kontrole svejedno predstavljaju važan razlog za kasnije isplate korisnicima od planiranog. Uz to, korisnici često ne posjeduju potrebna iskustva i znanja za pripremu i provođenje postupaka javne nabave u skladu s pravilima javne nabave, što je ključan preduvjet za izbjegavanje nepravilnosti i financijskih korekcija povezanih s postupcima javne nabave. Prema mišljenju predstavnika Posredničkog tijela razine 2, očekuje se da će značajne potrebe za dodatnim vremenom i kapacitetima kao i usko grlo javne nabave ostati rizici u zadnjoj fazi razdoblja provedbe.

Već su u pripremi inicijative za potrebne aranžmane kojima bi se ublažili negativni učinci dugotrajnih *ex-post* provjera postupaka javnih nabava. Prema prijedlogu o kojem se trenutno raspravlja, daje se preporuka da se korisnicima do utvrđivanja prihvatljivosti (završetka *ex-post* kontrole) potraživanih troškova povezanih s *ex-post* kontrolom nabave, isplati 75 % potraživanog iznosa. Tek po završenoj *ex-post* provjeri, a ovisno o utvrđenoj/neutvrđenoj nepravilnosti i eventualnoj financijskoj korekciji, korisnicima bi se izvršio povrat sredstava ili dodatno umanjenje sredstava ovisno o visini financijske korekcije. Potrebno je provesti analizu posljedica i mogućih rizika primjene ove metode. U slučaju pozitivnih zaključaka i pronalaska načina za ublažavanje mogućih rizika, predlaže se da se odluka o ovakovom postupanju što prije donese, a detaljna pravila njene primjene potrebno je razraditi s Posredničkim tijelom razine 2.

Ostali kapaciteti sustava za upravljanje i kontrolu ocijenjeni su kao zadovoljavajući za ispunjavanje zadataka vezanih uz provedbu Prioritetne osi 7.

Odstupanja i njihovi mogući razlozi za svaki pojedinačni cilj detaljno su navedeni u nastavku.

### *3.8.2.1 Specifični cilj 7a1: Unaprjeđenje cestovne mreže TEN-T i pristupa cestovnoj mreži TEN-T*

Kroz Specifični cilj 7a1 financirala su se složena ulaganja velike vrijednosti kod kojih je rizik od neočekivanih događaja i s time povezanih problema (nepredviđeni uvjeti na gradilištima, ograničenja izmjene sadržaja projekta, potrebe za suradnjom velike skupine dionika, velik broj administrativnih postupaka) bio relativno visok po prirodi samih projekata. Pored navedenih neočekivanih događaja postoje i drugi čimbenici (pandemija, rat, porast cijena, studija slučaja...) koji su utjecali na promjene početnih planova projekata kod mnogih specifičnih ciljeva prioritetne osi 7. Najčešći uzrok kašnjenja bila je javna nabava. Postupci su trajali dulje od očekivanog vremena navedenog u izvornim planovima projekata korisnika koji nisu bili dovoljno pripremljeni za provođenje zadataka vezanih uz javnu nabavu. Nisu posjedovali dostatna iskustva i kapacitete u vidu kvantitativnih (na primjer dostan broj ljudi na određenom zadatku) i kvalitativnih aspekata (na primjer odgovarajuća razina stručnosti i iskustva).

U kontekstu ovog specifičnog cilja, od osam ugovorenih projekata završeno je šest projekata do *cut-off* datuma. Za preostala dva projekta planiran je datum završetka nakon *cut-off* datuma, stoga nema vidljivog kašnjenja u provedbi u slučaju ugovorenih projekata. Međutim, dva projekta (Izgradnja zaobilaznice grada Vodica – 2. faza i Izgradnja mosta kopno – Otok Čiovo u Trogiru sa spojnim cestama – 2. projektna faza) su bila fazirani iz OP Promet 2007. – 2013. zbog sporog napretka. Faziranje je alat koji se koristi kada je provedba projekta spora.

Što se tiče napretka pokazatelja, 7a12-N: Duljina novih obilaznih cesta' i CO13-N: Cestovna infrastruktura: Ukupna duljina novoizgrađenih cesta, oni imaju ciljnu vrijednost na razini projekta nižu od one prikazane u Operativnom programu Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. Institucionalni akteri u fazi intervjua potvrdili su da su svjesni ovog problema i da će se to adresirati kroz izmjenu operativnog programa<sup>132</sup>.

### *3.8.2.2 Specifični cilj 7b1: Poboljšanje cestovne sigurnosti u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa*

Do *cut-off* datuma nije bilo završenih projekata, što je u skladu s planovima budući da je završetak projekata planiran u 2023. godini. Oba projekta cestovne sigurnosti započela su kasno zbog kašnjenja pripremnih poslova korisnika, Hrvatskih cesta. Ipak, prema stajalištima resornog ministarstva i Upravljačkog tijela, projekti dobro napreduju, bit će završeni na vrijeme, a pokazatelji će postići ciljne vrijednosti.

### *3.8.2.3 Specifični cilj 7i1: Povećanje teretnog prometa na unutarnjim vodnim putovima*

Do *cut-off* datuma niti jedan od ugovorenih projekata nije bio završen. To je u skladu s planovima u slučaju četiri projekta od njih pet, budući da je njihov završetak planiran u 2023. godini. Predstavnici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i Upravljačkog tijela potvrdili su da ova četiri projekta napreduju prema planiranom rasporedu i očekuje se da će završiti na vrijeme. No, projekt razvoja terminala za pretovar rasutih tereta u luci Osijek pod pozivom referentne oznake KK.07.3.1.01 bio je planiran za završetak još u travnju 2020. godine, što znači da je došlo do značajnih kašnjenja. Ujedno je bio i jedan od prvih potpisanih ugovora (2017. godina) no zbog značajnog povećanja tržišnih cijena u razdoblju između sklapanja ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava i pokretanja postupaka javne nabave, sve su ponude bile znatno više od dostupnog iznosa. Iz tog razloga, i bez obzira na rano ugovaranje projekta, javna nabava još uvijek nije zaključena do *cut-off* datuma.<sup>133</sup> Zbog navedenog je izmijenjen ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava 17.12.2020. godine kojim se povećala vrijednost ugovora i produljilo vrijeme razdoblja provedbe projekta. Institucionalni akteri potvrdili su da će se ovaj projekt fazirati.

### *3.8.2.4 Specifični cilj 7ii1: Poboljšanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike*

Temeljem intervjuja, akteri odgovorni za provedbu ocijenili su napredak projekata zadovoljavajućim (Upravljačko tijelo i Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture). Projekt Nacionalni plan razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa, ugovoren kroz poziv KK.07.4.1.01 završen je na vrijeme. Kroz dva poziva (KK.07.4.1.02 i KK.07.4.1.04) za unapređenje lučke infrastrukture obalnog linijskog prometa ugovorilo se 27 projekata, do *cut off* datuma su raskinuta 4. Jedino odstupanje bilo je da su se ovi pozivi pokazali interesantni mnogim korisnicima, pa se alokacija morala povećati. Očekuje se da će se samo jedan projekt morati fazirati, ali to neće ugroziti ostvarenje pokazatelja.

<sup>132</sup> Izmjenom OPKK iz prosinca 2022 (v.13), ciljne vrijednosti pokazatelja 7a12-N i CO13-N su izmjenjane tj. prilagođene su stvarnoj situaciji.

<sup>133</sup> Prema kvalitativnim informacijama dobivenim iz sustava upravljanja i kontrole, odluka o odabiru donesena je nakon *cut-off* datuma, 3.6.2022. te je potписан ugovor o javnoj nabavi radova

### 3.8.2.5 Specifični cilj 7ii2: Povećanje broja putnika u javnom prijevozu

Odstupanja otkrivena putem analize podataka tiču se otkazivanja poziva, raskidanja projekata i kašnjenja završetka nekih projekata. Jedan objavljeni poziv pod Specifičnim ciljem 7ii2 je obustavljen. Od 71 ugovorenog projekta završeno je 26 projekata do *cut-off* datuma, dva projekta su raskinuta, a u tijeku provedbe bila su još 43 projekta. Sedam od njih imalo je planirani završetak provedbe na *cut-off* datum 15.11.2021. godine ili ranije tj. ti su projekti trebali biti gotovi do *cut-off* datuma, ali prema podacima na razini projekta još uvijek su bili u tijeku, tj. došlo je do kašnjenja u provedbi.

Prema Upravljačkom tijelu i resornom ministarstvu bez obzira na raskidanja i kašnjenja, tekući projekti dobro napreduju, a u većini slučajeva bit će završeni na vrijeme i gotovo svi pokazatelji već su ostvarili ili će ostvariti ciljne vrijednosti. U mnogim slučajevima ciljne vrijednosti su već ispunjene u projektima u tijeku. Moguća kašnjenja mogu se nadoknaditi ili će se riješiti manjim izmjenama ugovora. Očekuje se da će se jedan projekt fazirati.

Osim navedenih odstupanja, Upravljačko tijelo identificiralo je i odstupanja od izvornih ciljeva politika. No njih je teško otkriti temeljem službenih informacija. Iako nije precizirano u Operativnom programu ili u pozivima, prema intervjuiima s Upravljačkim tijelom izvorna je namjera bila provesti mnogo više razvojnih projekata na tramvajskoj infrastrukturi. No potreba za razvojem autobusne mreže bila je mnogo veća. Mogući razlozi za ovo su da ulaganja u tramvaje zahtijevaju znatno više izmjena kako u organizaciji mreže javnog prijevoza tako i u području fizičke infrastrukture. Istovremeno, vozni park lokalnih autobusa zastario je. Zato su operateri usluga javnog prijevoza preferirali ulaganja u vozni park autobusa. To su ulaganja koja su ostvarila najbrže rezultate, a razvoji vezani uz tramvaje (prvenstveno u Zagrebu) bili su značajno manji od predviđenog.

Pokazatelj na razini projekta 7cb12-R: Putnici u gradskom prijevozu (autobusi i tramvaji) nije postignut, iako je odgovarajući projekt završen. Napredak ovog pokazatelja mjeri se nacionalnim statističkim podacima (Statistika prometa Državnog zavoda za statistiku). Analiza podataka, međutim, potvrđuje da vrijednost pokazatelja nije dosegnuta do 2020. godine, a čak je zabilježeno i smanjenje u odnosu na 2013. godinu. Stoga je vrlo vjerojatno da ovaj pokazatelj neće dostići svoju ciljanu vrijednost do 2023. godine.

### 3.8.2.6 Specifični cilj 7ii3: Poboljšanje dostupnosti Dubrovnika zrakom

Ugovoren je samo jedan projekt u ovom Specifičnom cilju i on je završen u planiranom roku. U slučaju pokazatelja 7cb23-N, ciljna vrijednost nije postignuta, ali prema intervjuiima, potrebna ulaganja su završena i ostvareni su željeni rezultati. Pri izračunu i definiranju ciljane vrijednosti pokazatelja pojavili su se samo tehnički problemi. Nema prijavljenih odstupanja od prvobitnih planova.

### 3.8.2.7 Specifični cilj 7iii1: Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže

Specifični cilj 7iii1 imao je 13 ugovorenih projekata, od kojih su 2 završena, a 3 su raskinuta. Prema informacijama Upravljačkog tijela, raskinuti projekti bit će ponovno ugovoreni u ovom ili sljedećem programskom razdoblju. Šest (od osam) projekata imali su planirani datum završetka prije *cut-off* datuma, no još uvijek su bili u tijeku prema podacima iz baze podataka na razini projekata koji se odnose na kašnjenja u aktivnostima projekata. Stručni tim Ministarstva mora, prometa i infrastrukture potvrđio je kašnjenja, ali je i istaknuo da se kašnjenja pravilno rješavaju u gotovo svim slučajevima. Neki projekti su već završeni nakon *cut-off* datuma (na primjer, KK.07.5.1.01), za neke se očekuje

završetak prije kraja razdoblja financiranja (na primjer, KK.07.5.1.10), a neki će se, prema trenutačnim planovima i dostupnim informacijama, fazirati (na primjer, KK.07.5.1.09, KK.07.5.11).

Druga faza rekonstrukcije dionice pruge Dugo Selo – Križevci (KK.07.5.1.02) jedini je projekt s izraženo visokim rizikom značajnih kašnjenja ili potpunog neuspjeha (raskidanje). Projekt je već faziran finansijskog razdoblja 2007. – 2013. Postupak javne nabave je trajao dulje od dvije godine. Prema Upravljačkom tijelu, trenutačno nema napretka u projektu zbog finansijskih problema korisnika i ne očekuje se da će biti završen do kraja finansijskog razdoblja u 2023. godini. Još nije donesena odluka kako će se postupiti u ovoj situaciji, no zbog opsega projekta (ukupni prihvatljivi trošak: 168 milijuna eura) može značajno utjecati na apsorpciju i ispunjavanje ciljeva. Moguće je da će biti potrebna sredstva iz državnog proračuna kako bi se završio projekt.

Putem Specifičnog cilja 7iii1 financiraju se uglavnom veliki i složeni investicijski projekti koji uključuju niz faktora rizika koji mogu ozbiljno utjecati na provedbu. Glavi faktor koji uzrokuje odstupanja od početnih planova je javna nabava, ali navedeni su i izvlaštenje zemljišta i izrada projektne dokumentacije (građevinske i radne dozvole) kao razlozi za kašnjenja i otkazivanja.

### 3.8.3 Sažetak nalaza i zaključaka povezanih s Evaluacijskim pitanjem 7

Opći vanjski čimbenici (pandemija bolesti COVID-19, potresi) koji su izazvali značajna odstupanja od početnih planova, kao što je to bilo i kod drugih ulaganja, utjecali su i na provedbu projekata u sklopu Prioritetne osi 7, no u ograničenoj mjeri. Učinci su bili vidljivi u vidu manjih kašnjenja projektnih aktivnosti. Povećanje cijena će dovesti do promjene proračuna mnogih projekata no Upravljačko tijelo još uvijek nema dosta informacije za procjenu opsega problema. Ipak, nastavak negativnih gospodarskih trendova zahtijevat će suradnju sustava za upravljanje i kontrolu te korisnika koji od sustava za upravljanje i kontrolu trebaju dobiti podršku i alate kojima mogu ažurirati planove provedbe i proračune projekata te osigurati dodatna sredstva za projekte kojima su potrebna.

Projekti koji kasne u provedbi i za koje se ne očekuje da će nadoknaditi kašnjenje u ovom finansijskom razdoblju (odnosno prije kraja 2023. godine) su ili raskinuti (devet projekata do *cut-off* datuma) ili se faziraju, odnosno očekuje se njihov završetak u sljedećem finansijskom razdoblju. Još uvijek se ne zna koliko će se projekata fazirati. Faziranje je koristan alat za izbjegavanje raskida projekata koji jako kasne, a za koje se ipak očekuje uspješan završetak. Faziranje također ukazuje na nedostatke u planiranju ili značajna odstupanja od projektnih planova koja je potrebno sustavno istražiti i rješavati u budućnosti.

Općenito, glavni razlog kašnjenja projekata u nekoliko specifičnih ciljeva bila je javna nabava. Postupci javne nabave su trajali značajno dulje od očekivanog. Prioritetna os 7 obuhvaća velike i složene investicijske projekte koji su zahtijevali provođenje složenijih postupaka javne nabave. Ovi veliki postupci po svojoj prirodi impliciraju veći rizik, prvenstveno zbog detaljnih kriterija odabira i njihove složenosti, kao i zahtjeva u odnosu na dokumentaciju o nabavi i natječajnu dokumentaciju koju je potrebno dostaviti. Ovo je pogoršano nedostatkom dovoljnog iskustva u postupcima javne nabave i kapaciteta korisnika. *Ex-post* kontrole postupaka javne nabave koje je provodilo Posredničko tijelo razine 2 u svrhu ocjene prihvatljivosti potraživanih troškova bile su dugotrajne jer je Posredničkom tijelu često nedostajalo kapaciteta za upravljanje zadacima koji trebaju biti provedeni u određenom vremenskom okviru kako od trenutka potraživanih troškova u Zahtjevu za nadoknadom sredstava do isplate sredstava korisniku ne bi prošlo više vremena od predviđenog za isplatu po Zahtjevu. Stoga se

daje preporuka da se korisnicima do utvrđivanja prihvatljivosti potraživanih troškova povezanih s *ex-post* kontrolom nabave isplati 75 % potraživanog iznosa.

Ulaganja u ceste pod Specifičnim ciljem 7a1 također su odgođena zbog dugotrajne javne nabave.

Iako su projekti cestovne sigurnosti Specifičnog cilja 7b1 započeli s velikim kašnjenjima, aktivnosti napreduju dobro i očekuje se da će projekti biti gotovi prije planiranog roka u 2023. godini, uz ispunjenje ciljnih vrijednosti pokazatelja.

Kod Specifičnog cilja 7i1 projekt Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta u luci Osijek značajno kasni. Zbog značajnog povećanja tržišnih cijena u razdoblju između sklapanja ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava i pokretanja postupaka javne nabave, sve su ponude bile znatno više od dostupnog iznosa. To dovodi do povećanja dostupnog iznosa i posljedičnog faziranja projekta.

U projektima Specifičnog cilja 7ii2 utvrđena su određena odstupanja od izvorno planiranog rasporeda, no projekti u tijeku dobro napreduju i očekuje se da će se završiti u roku uz male izmjene. Ciljne vrijednosti pokazatelja će se vjerojatno doseći u većini slučajeva. No Upravljačko tijelo primijetilo je određena odstupanja u vidu izvornih ciljeva politike. Dok je namjera resornog ministarstva bila prvenstveno ulaganje u infrastrukturu tramvaja, razvoj zastarjelog vozog parka autobusa bio je važniji problem operatorima usluga javnog prijevoza, pa su se tako odlučili za ulaganja u autobuse umjesto u tramvaje.

Jedini projekt Specifičnog cilja 7ii3, Faza 2 razvoja zračne luke Dubrovnik, završen je na vrijeme bez većih odstupanja. Razlog neostvarivanja jednog pokazatelja bio je tehničke prirode (pokazatelj 7cb23-N Izgradnja kanalizacijskog priključka na kanalizacijski sustav u Cavatu (zračna luka Dubrovnik), od planiranih 3.300 m projektom je izgrađeno 2956,14 m).

Očekuje se ponovno ugovaranje triju raskinutih projekata Specifičnog cilja 7iii1 u programskom razdoblju 2014. – 2020. ili 2021. – 2027. Manja kašnjenja projekata u tijeku dobro se rješavaju, a projekti mogu završiti prije kraja razdoblja financiranja. Za neke se projekte planira faziranje, ali točan broj još je nepoznat. Zbog ozbiljnih nedostataka unutar konzorcija izvođača ugovorenog od strane korisnika, projekt razvoja željeznice Dugo Selo – Križevci (KK.07.5.1.02) značajno kasni i to se kašnjenje neće moći nadoknaditi. Iako još ne postoji rješenje ovog problema, neuspjeh projekta mogao bi značajno utjecati na apsorpciju Prioritetne osi i ostvarivanje ciljeva. Osim javne nabave, postupci izvlaštenja zemljišta i izrada projektne dokumentacije (građevinske i radne dozvole) također su bili razlozi kašnjenja.

## 3.9 Studija slučaja

- Kod i naziv projekta: KK.07.4.2.03.0008 – Nabava novih autobusa za Komunalno društvo Autotrolej d.o.o.
- Korisnik: Komunalno društvo Autotrolej d.o.o.

### 3.9.1 Uvod u projekt i kontekst

Cilj studije slučaja bio je prikazati različite elemente funkcioniranja programa potpore kroz konkretan primjer. Kroz studiju su korištene različite metodologije kako bi se predstavili svi aspekti projekta. Korisnik odabranog projekta KK.07.4.2.03.0008 je Komunalno društvo Autotrolej d.o.o. Komunalno društvo Autotrolej je društvo s ograničenom odgovornošću koje se bavi prijevozom putnika i pruža usluge prijevoza na više od 50 linija, povezujući 13 gradova i općina s centrom županije (gradom Rijekom). Prevozi oko 45.000.000 putnika godišnje i prelazi preko 10.000.000 kilometara. Autotrolej d.o.o. društvo je u vlasništvu grada Rijeke, koji je većinski vlasnik, i devet susjednih gradova i općina: grad Rijeka 82,81 %, grad Bakar 2,73 %, općina Čavle 3,25 %, općina Jelenje 1,79 %, grad Kastav 1,67 %, općina Klana 1,27 %, općina Viškovo 2,25 %, općina Kostrena 2,65 %, grad Kraljevica 0,83 % i općina Matulji 0,75 %.

Projekt je pokrenut pod Specifičnim ciljem 7ii2, čiji cilj je bio „povećati broj putnika u javnom prijevozu“. Radi se o pozivu referentne oznake: KK.07.4.2.03: „Poziv na dostavu projektnih prijedloga za nabavu autobusa za pružanje usluge javnog gradskog prijevoza“. Odabrani projekt uključuje nabavu novih autobusa za Komunalno društvo Autotrolej iz Rijeke.

Vozni park društva Autotrolej d.o.o. trenutačno se sastoji od 171 vozila, od toga 97 solo vozila, 51 zglobno vozilo, 23 minibusa (10 SSP), 3 kombi vozila (dva za prijevoz osoba s invaliditetom) i 1 turistički autobus na kat za razgledavanje grada. Na stlačeni prirodni plin (SPP) je ukupno 49 vozila, dok ostala vozila kao pogonsko gorivo koriste dizel.

Glavni cilj tvrtke uvijek je bila modernizacija voznog parka kako bi se dugoročno osigurala zadovoljavajuća i održiva razina usluge putnicima. Modernizacija voznog parka obilježena je većom ekološkom osvještenosti. Proces je započeo 2013. godine, a financirala ga je tvrtka samostalno iz vlastitih ili državnih izvora. Tvrka se pridružila Sporazumu gradonačelnika i obvezala se na smanjenje emisija. Unutar okvira Sporazuma gradonačelnika postavljene su ciljne vrijednosti vezane, među ostalim, uz klimu.

Od 2013. godine društvo Autotrolej uspješno je nabavilo 40 vozila na stlačeni prirodni plin (SPP) a mnoga od tih vozila opremljena su motorima u skladu s najnovijim standardima i direktivama Europske unije – Euro 6/EEV motori (engl. Enhanced environmentally friendly vehicle – Poboljšano ekološki prihvatljivo vozilo). Očekuje se da će nova vozila dodatno poboljšati kvalitetu javnog prijevoza. Nabavljena vozila su niskopodna i klimatizirana. Po prvi put nabavljena su midi vozila za takozvane kraće gradske linije.

Ranije su se ovakvi projekti financirali putem bankovnih zajmova i državne pomoći, no ti su se resursi pokazali kao nedovoljni za održavanje modernog voznog parka. Stoga je tvrtka podnijela zahtjev za financiranje sredstvima EU-a. Podnošenje zahtjeva dovelo je do tri projekta sufinancirana sredstvima EU-a.

To su sljedeći projekti:

1. Nabava novih autobusa za Komunalno društvo Autotrolej d.o.o. Projekt je sufinancirao Kohezijski fond prema Operativnom programu „Konkurenčnost i kohezija“ 2014. – 2020. Provođenje projekta započelo je u lipnju 2021. godine, a planirani završetak je u prosincu 2023. godine. Cilj projekta je promocija novih načina prijevoza, povećanje kvalitete i sigurnosti javnog prijevoza i smanjenje negativnih učinaka na okoliš, kao i smanjenje operativnih troškova i vremena putovanja pomoću modernizacije voznog parka za linije utvrđene ugovorom o javnim uslugama sklopljenim između jedinica lokalne (regionalne) samouprave i prijevoznika KD Autotrolej d.o.o. Projekt uključuje nabavu i puštanje u promet 37 novih EURO 6 autobusa.
2. Jačanje sustava javnog prijevoza

Projekt predstavlja modernizaciju postojećeg voznog parka kojom će se kupiti i staviti u promet 32 nova autobusa. Provedba projekta započela je u studenom 2019. godine a planirani završetak je u rujnu 2023. godine. U sklopu projekta bit će postavljeni informativni ekrani na autobusnim stajalištima, pametni semafori na raskrižjima, a za putnike će biti izrađena mobilna i web aplikacija za najavu dolaska autobusa.

Slika 20 – Novi autobusi u Rijeci



Izvor: [https://www.autotrolej.hr/autotrolej/eu-projekti/#p1\\_nabavka](https://www.autotrolej.hr/autotrolej/eu-projekti/#p1_nabavka)

3. Nabava 22 nova autobusa za Komunalno društvo Autotrolej d.o.o. (predmet ove studije slučaja)

Modernizacija voznog parka dio je novog ciklusa jačanja sustava javnog prijevoza u području Rijeke i u riječkom prstenu. Društvo Autotrolej, sa sjedištem u Rijeci, kao komunalno društvo za javni prijevoz napravilo je pozitivan pomak prema smanjenju zagađenja. Kako objašnjava Robert Mrvčić, voditelj odjela optimizacije i podrške društva Autotrolej, do prije pet godina svi

autobusi društva Autotrolej kao pogonsko gorivo koristili su dizel, dok ih danas 55 (od sveukupno 175) koristi plin ili kombinaciju dizela i plina.

Komunalno društvo Autotrolej d.o.o. 23. srpnja 2018. godine potpisalo je ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za projekt „Nabava novih autobusa za Komunalno društvo Autotrolej d.o.o.“. Projekt je financiran putem Operativnog programa „Konkurenčnost i kohezija“ 2014. – 2020., u okviru Poziva na dostavu ponuda za nabavu autobusa za obavljanje usluga javnog gradskog prijevoza. Glavni detalji projekta nalaze se u tablici u nastavku. Tablica 60 prikazuje iznos bespovratnih sredstava i isplaćeni iznos. Prikazuje da je korisnik koristio i proračunska sredstva koja nisu dodijeljena od strane fondova EU-a.

Tablica 60 – Ugovoreni i ovjereni iznosi (EUR)

	Sredstva Europskih strukturnih i investicijskih fondova	Drugi izvori	Ukupni iznos
Ugovoreni iznos	4.250.000,0	750.000,0	5.000.000,0
Ovjereni iznos	4.042.844,7	713.443,2	4.756.287,9

Izvor: baza podataka Europskih strukturnih i investicijskih fondova i MIS-a ('Ažurirani izvještaj o projektima\_Cutoff1511\_PA7&8')

Ugovoreno je 4.250.000 eura bespovratnih sredstava iz Kohezijskog fonda i državnog proračuna Republike Hrvatske (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture).

Što se tiče institucionalne pozadine, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (MMPI) imalo je ulogu Posredničkog tijela razine 1 dok je Središnja agencija za financiranje i ugovaranje (SAFU) imala ulogu Posredničkog tijela razine 2. Voditelj projekta blisko je surađivao s koordinatorom Posredničkog tijela razine 2 u fazi provedbe. Koordinator se nije mijenjao za vrijeme trajanja projekta.

U sljedećim će se poglavljima objasniti specifičnosti programa potpore kroz ovaj projekt.

### 3.9.2 Primjenjena metodologija

#### 3.9.2.1 Korištene metode i tehnike

Studija slučaja istraživačka je metoda kojom se nastoji pokazati učinak intervencije kroz primjer iz stvarnosti. Različite metodologije korištene su kako bi se predstavili svi aspekti projekta. Ova kvalitativna metoda uključuje kombinaciju kvalitativnih dokaza kojima se prikazuje da je došlo do određenih rezultata i ishoda, kao i raspravu i daljne dokaze o doprinosu kroz različite točke lanca rezultata, a sve je opisano uz kontekst. Uz pomoć studija slučaja moguće je pružiti dodatne informacije i dokaze o neposrednim rezultatima programa ili otkriti slabe ili nedostajuće karike unutar programa. Korištene su sljedeće metode:

1. Analiza dokumentacije: analiza svih dokumenata, internetskih stranica, dostupnih članaka o projektu koji pružaju detaljnije informacije o njegovoj provedbi, uključujući informacije s internetske stranice tvrtke Autotrolej d.o.o.

2. Intervju: intervju s osobom koja je imala ključnu ulogu u provedbi projekta bitan je dio studije slučaja. Proveden je intervju s voditeljem odjela optimizacije i podrške društva Autotrolej. Na intervjuu je predstavio kako je tekla provedba projekta, pozitivne i negativne aspekte provedbe te općenito svoja iskustva.
3. Analiza podataka: kao dio studije slučaja, analizirani su mjerljivi podaci za projekt, na primjer pokazatelji praćenja, kao izravan učinak projekta na radno okruženje, ciljnu populaciju i održivost.

#### 3.9.2.2 *Kriterij odabira za studiju slučaja*

Ovaj projekt odabran je prema sljedećim kriterijima:

- Opseg projekta: projekt je odabran na temelju prijedloga naručitelja. Kako je ranije opisano, Korisnik Autotrolej ima tri projekta financirana sredstvima EU-a provedena u relativno kratkom vremenskom razdoblju. Tokom intervjuia zaključeno je da je projekt Nabava novih autobusa za komunalno društvo Autotrolej d.o.o. najprimijereniji za studiju slučaja jer je korisnik već dobio iskustvo u području prijave za bespovratna sredstva na temelju čega je moguća usporedba. Na primjer, zabilježeno je da je priprema prvog projekta trajala mjesecima, dok je priprema trećeg projekta trajala znatno kraće. Korisnik je već imao značajan uvid u program potpore i mogao je izvući korisne zaključke.
- Početak provedbe projekta i status projekta: Kao kriteriji odabira završeni projekt ili projekt koji je ostvario dobar napredak odabran je radi vidljivosti rezultata i iskustava cijelog procesa provedbe projekta.
- Dostupnost korisnika: i kada projekt zadovoljava većinu kriterija za provedbu studije slučaja, korisnik mora biti voljan i dostupan za sudjelovanje u studiji slučaja. Osoba na ključnoj poziciji relevantnoj za projekt bila je voljna detaljno opisati provedbu projekta.

#### 3.9.3 Rezultati

Rezultati projekta mogu se podijeliti u dvije skupine. S jedne strane tu su mjerljive obveze (pokazatelji) koji su zadani pozivom, a s druge strane tu su ciljevi koje postavlja korisnik na temelju poziva na dostavu projektnih prijedloga. Projekt je započet u srpnju 2018. godine a prvotno planirani završetak projekta bio je siječanj 2020. godine. Cilj projekta koji je trajao 20 mjeseci bio je pružiti održivu i kvalitetnu uslugu prijevoza putnicima nabavkom 22 nova autobusa. Očekivalo se da će autobusi pružiti bolju udobnost putnicima jer imaju većinom sjedeća mjesta i konstruktivno su dizajnirani za dulja putovanja. Sva nabavljenia vozila zadovoljavala su stroge standarde Euro 6 norme o ispušnim plinovima.

U vrijeme potpisivanja ugovora, upravitelj tvrtke Autotrolej izjavio je da će do 2020. godine biti nabavljena 54 nova autobusa za javni promet grada Rijeke, čime se zadovoljavaju uvjeti otpisa 60 starih vozila, a prosječna dob voznog parka smanjila bi se s 11 na 6 godina. „*Ovakav projekt nabave novih autobusa omogućit će nam podizanje kvalitete usluge, smanjenje negativnog utjecaja na okoliš i, naravno, zamjenu voznog parka, od čega će svakako imati koristi naši građani Rijeke i ostalih gradova Hrvatske*“ – izjavio je.

Rezultate se može mjeriti pomoću pokazatelja definiranih na početku provedbe projekta. Ispitan je napredak rezultata i Tablica 61 pokazuje početne i ostvarene vrijednosti pokazatelja na temelju podataka iz sustava ESIF MIS te iz faze intervjuia. Svi pokazatelji postigli su ciljne vrijednosti, čime je vidljivo da su glavni ciljevi postignuti.

Tablica 61 – Pokazatelji projekta

Naziv pokazatelja	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Ostvarena vrijednost
Novi putnički vozni park (7cb18-N)	0	22	22

Izvor: Baza podataka ESIF MIS (Objedinjeni izvještaj –pokazatelji KK – CUT OFF 15.11.2021')

Ciljevi projekta u skladu su s ciljevima poziva. Opći cilj poziva je razvoj i poboljšanje ekološki prihvatljivih sustava prometa (uključujući i nisku razinu buke), i sustava prometa s niskom razinom CO<sub>2</sub>.

Cilj projekta bio je postići sljedeće specifične ciljeve.

Tablica 62 – Ciljevi i rezultati projekta KK.07.4.2.03.0008

Cilj	Rezultat
<ul style="list-style-type: none"> <li>Povećanje kapaciteta kroz povećanje brzine putovanja</li> <li>Poboljšanje pouzdanosti i sigurnosti prometa</li> <li>Dugoročno održavanje usluge</li> <li>Smanjenje emisija štetnih plinova i onečišćenja zraka, prilagodba standardima EU-a</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Povećani kapaciteti i broj putnika</li> <li>Smanjenje operativnih troškova</li> <li>Predvidljiva, pouzdana usluga</li> <li>Održiva usluga</li> </ul>

Izvor: Poziv na dostavu prijedloga KK.07.4.2.03

- Kako bi se procijenili uočeni utjecaji, rezultati su predstavljeni po ciljevima. Povećanje kapaciteta kroz povećanje brzine putovanja: dizajn kupljenih autobusa povećao je kapacitete, a autobusi su dizajnirani za brže završavanje rute vožnje. Ovaj dio cilja ostvaren je ali povećan broj putnika nije bilo moguće ostvariti zbog bolesti COVID-19 koja je značajno utjecala na navike putnika vezane uz javni prijevoz. No sigurna usluga visoke kvalitete može povećati broj putnika dugoročno. Poboljšanje pouzdanosti i sigurnosti prometa: kupljeni autobusi su novi i visokokvalitetni, pa je usluga koju pružaju pouzdana. To ne samo da dovodi do nižih troškova održavanja, već i povećava broj putnika. Ovim ciljem je stvoreno bolje operativno okruženje, s nižim operativnim troškovima koji omogućuju daljnja poboljšanja.
- Dugoročno održavanje usluge: novi autobusi imat će niže troškove održavanja, što ih čini komercijalno održivom uslugom. Stagnirajući broj putnika ne bi trebao biti problem jer tvrtka ima ugovor o pružanju javne usluge. Kao komunalno društvo, mora nastaviti pružati usluge bez obzira na okolnosti. Ako broj putnika nije dovoljan za stabilnost poslovanja, grad subvencionira pružanje usluge.
- Smanjenje emisija štetnih plinova i onečišćenja zraka: kupljeni autobusi imaju najbolje razine emisija moguće, opremljeni su s Euro 6 motorima i zadovoljavaju najviše standarde EU-a. Dugoročno pružaju održivu uslugu.

Projekt je uspješno završen. Ciljevi su ispunjeni jer je projekt u potpunosti proveden po planu. Detaljna priprema dovela je do provedbe bez ikakvih izmjena. Uočenim učincima nisu bile potrebne intervencije. Zahvaljujući tome, rezultati projekta su podizanje i poboljšanje kvalitete i sigurnosti

javnog prijevoza, smanjenje negativnog učinka na okoliš, kao i smanjenje operativnih troškova modernizacijom voznog parka primjerenim i sigurnim vozilima.

### 3.9.4 Nalazi i implikacije

Prema nalazima intervjua identificirano je da su sljedeći čimbenici doprinijeli uspješnoj provedbi projekta.

1. Detaljno planiranje projekta: zahvaljujući činjenici da su potencijalni korisnici određeni unaprijed, očekivali su raspisivanje poziva i imali su dovoljno vremena za pripremu. Uz to, ostvarena je i bliska suradnja s posredničkim tijelima iz razdoblja pripreme: preliminarne analize troškova i koristi, studije izvodljivosti i prezentacije projektnih ideja pripremljene su uz pomoć Ministarstva mera prometa i infrastrukture. Ovom bliskom suradnjom stvoren je jasniji okvir, pa je predloženi projekt pravilno razrađen, a zbog temeljite pripreme mogao je biti proveden bez velikih izmjena

*Implikacija:*

Detaljno planiranje projekta unaprijed ključan je element uspjeha. Čak i ako zbog neočekivanih čimbenika bude neophodno pregledati plan i promijeniti ga s obzirom na okolnosti, plan projekta i dalje prikazuje osnovnu ideju. Stoga se predlaže provođenje detaljnih pripremnih radnji i primjena strogih kriterija za prijavu u budućnosti.

2. Suradnja s koordinatorima: Projekt je imao kontakt osobu u Središnjoj agenciji za financiranje i ugovaranje s temeljitim poznavanjem projekta. Kontakt osoba mogla je pružiti značajnu pomoć kod svakog problema do kojeg bi došlo. Trebalo bi zadržati dobru praksu imenovanja jedne kontakt osobe za svaki projekt. Obje strane kontaktirale bi drugu stranu u slučaju bilo kakvih problema. Uz pomoć Središnje agencije za financiranje i ugovaranje, provodile su se redovne *ex ante* i *ex post* provjere dokumentacije. Zahvaljujući ovoj suradnji, u većini slučajeva primjedbe bi se mogle prihvati i projekt se mogao na vrijeme prilagoditi. Za vrijeme suradnje s posredničkim tijelima, nije uvijek bilo jasno koji komentar i primjedba su bili obavezni za pripremu i provedbu projekta a koji su predloženi za razmatranje. U tim su slučajevima davane različite upute, što je dovodilo do nepotrebnih rasprava.

*Implikacije:*

- učinkovita komunikacija i stalna suradnja između različitih dionika pomaže u rješavanju problema, otkrivanju potencijalnih neuskladenosti i u pravovremenom raspravljanju o problemima. Rezultat toga je moguće izbjegavanje kašnjenja i grešaka temeljenih na manjku znanja ili iskustva, čime se podupire postupak provedbe projekta. Predlaže se primjena različitih alata u svim fazama procesa prijave i provedbe kojima se potiče uspostavljanje takvih radnih odnosa. Kako voditelj projekta surađuje s Posredničkim tijelom razine 1 i Posredničkim tijelom razine 2 na strani institucija, potrebno je podupirati ovaku vrstu suradnje. Na primjer, moglo bi se od koordinatora i voditelja projekata u Posredničkom tijelu razine 1 i 2 tražiti da se osobno ili online sastanu barem jednom na početku provedbe projekta. Takav sastanak mogao bi potaknuti sve strane na uzajamno kontaktiranje ako iskrsnu pitanja tijekom procesa provedbe.
- Vezano uz prethodnu točku, kako su ljudski kapaciteti ograničeni, predlaže se pregled dužnosti i odgovornosti koje treba imati Posredničko tijelo razine 2, ili koji se zadaci mogu delegirati ili prepustiti vanjskim izvođačima. Prema rezultatima takve analize,

također se preporuča revidirati potrebne ljudske resurse, te uzeti u obzir raspoložive kapacitete, te usporediti te dvije strane.

- Za neke zadatke ili pitanja mogu se osmisliti učinkovitija rješenja, poput organiziranja redovitih (online) foruma na kojima moraju sudjelovati korisnici kao i djelatnici Središnje agencije za financiranje i ugovaranje. Ovakvim događajima pruža se redovita prilika za postavljanje pitanja i dijeljenje i rješenja iz prakse u širem krugu dionika. U nekim slučajevima povremeni događaji mogu biti zadovoljavajući za porebe prenošenja znanja, a u drugim slučajevima mogli bi biti neophodni i korisni redoviti forumi. To se treba odrediti pomoću specifikacije poziva ili specifičnog cilja.
3. Organizirani interni tim sposoban je identificirati zadatke za koje nije dostupno pravo znanje i potrebna je pomoć vanjskih stručnjaka. Kako bi se popunile rupe u internom znanju, potrebna je podrška vanjskih stručnjaka, posebno u savjetodavnoj administraciji. Na primjer, zahvaljujući bliskoj suradnji s posredničkim tijelima i gradskom organizacijom za upravljanje projektima, uspostavljeni su odnosi koji doprinose uspješnoj provedbi. *Razmjena iskustava:* Uspostavljeni su odnosi ne samo sa stručnjacima, već i sa suradnicima, korisnicima sličnih projekata i drugim tvrtkama sličnih profila. Korist od razmjene dobre prakse vidljiva je ne samo u provedbi projekata već i u općem funkcioniranju tvrtke.
4. *Administrativno opterećenje:* Stručnost i kapaciteti za provođenje administrativne strane provedbe projekta nisu bili dostatni na strani korisnika. Trebali su biti dodijeljeni ljudski resursi ciljano i isključivo za provedbu projekta, što je zahtjevalo internu reorganizaciju unutar tvrtke. Također je bilo neophodno pozvati vanjske stručnjake što se pokazalo kao značajan dodatni trošak za korisnika. Odgovarajuća znanja nisu bila dostupna interno no zato je bilo dovoljno iskustva za treći projekt. Pomoć u provedbi administrativnih poslova bila je neophodna za provedbu prvih projekata.

*Implikacija:*

Korisnicima su administrativni ljudski kapaciteti prijeko potrebni. U ovom slučaju voditelj projekta radio je na administrativnim zadacima i kao stručnjak. Kako bi se voditelj u većoj mjeri mogao uključiti u stručnu stranu pripreme projekata, potreban je zaposlenik čija bi glavna odgovornost bili administrativni poslovi u vezi s pripremom i provedbom projekta. Predlaže se uvođenje internog administratora kao jedan od zahtjeva u sklopu poziva, čiju plaću do određene razine (primjerice 60%) može pokriti financiranje projekta. Preostali iznos trebao bi se financirati od strane korisnika radi njegove stimulacije u provedbi.

5. *Nedostatak vlastitih finansijskih izvora:* U slučaju komunalnih društava i općina u čijem su vlasništvu, vlastiti finansijski doprinos nameće korisniku teret koji on možda neće moći podnijeti. Neophodna su poboljšanja za ovu vrstu tvrtki jer su usluge koje pružaju neizostavne. No ove tvrtke nisu usmjerene na dobit, čime se otežava osiguranje vlastitih finansijskih doprinosa.

*Implikacija:*

Javna poduzeća imaju finansijske poteškoće. Ako pozivi za ove vrste korisnika ne dopuštaju intenzitet potpore blizu 100 %, komunalna poduzeća mogu biti isključena. Stoga se potrebna poboljšanja neće provesti zbog nedostatka projekata potpomognutih potporama. Predlaže se da se preispita koji pozivi trebaju veći intenzitet potpore,

odnosno na koji način se gospodarski subjekti mogu zainteresirati za poslovanje takvih tvrtki

## 4 Sažetak nalaza, zaključaka i preporuka

Tablica 63 – Sažetak nalaza, zaključaka i preporuka

	Nalazi	Zaključci	Preporuke
1.	<p>Teorije promjene za specifične ciljeve Operativnog programa bile su koherentne. Planirane aktivnosti i objavljeni pozivi uglavnom su bili u skladu s potrebama, ciljevima i intervencijama. Većina planiranih aktivnosti i dodijeljenih sredstava adekvatno su pridonijeli ostvarenju ciljeva. Manji nedostaci mogu se primijetiti u Teoriji promjene kod nekih specifičnih ciljeva, na primjer poveznica između otkrivenih potreba i postavljenih ciljeva ponekad je slaba (Specifični ciljevi 7a1 i 7iii1) ili ne postoje odgovarajući projekti za neke od pokazatelja (7cb14 i 7cb21).</p>	<p>Osmisljene teorije promjena pokazale su koherentnu logiku u smislu potreba, definiranih ciljeva i planiranih intervencija Prioritetne osi 7 u većini slučajeva. Može se zaključiti da je metodologija planiranja intervencija bila primjerena osim nekoliko manjih pitanja. Postupci i operativne prakse učinkovito su služili primjeni metodologije u sustavu upravljanja i kontrole. U nekim slučajevima uspostava jače veze između intervencija i pokazatelja poslužila bi još dosljednijoj intervencijskoj logici.</p>	<p>Metodologiju planiranja i povezanu operativnu praksu trebalo bi održavati u budućim programskim razdobljima. Potrebno je riješiti i izbjegići utvrđene manje logičke nedosljednosti. Kapaciteti se moraju prilagoditi iznosu raspoloživih resursa europskih fondova i opsegu područja politike koja će se rješavati budućim programima. Potrebno je ojačati poveznicu između intervencija i pokazatelja pregledom metodologije sustava za planiranje pokazatelja te poboljšanjem koherentnosti pokazatelja s cijelom logikom intervencije, posebice s intervencijama.</p>
2.	<p>Iako pokazatelji u većini slučajeva mogu na odgovarajući način mjeriti napredak i učinke intervencija, a o napretku se izvještava sustavno, uočeni su određeni nedostaci u sustavu pokazatelja. Određeni pokazatelji pokazali su se nevezanim za projekte, stoga su uklonjeni iz Operativnog programa Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020. (verzija 13.0. iz prosinca 2022.). U nekim slučajevima ciljna vrijednost operativnog programa viša je od agregirane ciljne vrijednosti na razini ugovorenih projekata, stoga su ciljevi morali biti smanjeni kako bi se održala realistična priroda pokazatelja (7a12-N, CO13-N). U drugim slučajevima, planiranje ciljnih</p>	<p>Nedosljednosti između ciljnih vrijednosti na razini OP-a i projekta te dvosmisленo izvješćivanje o postignutim vrijednostima odnose se na nedostatke u planiranju, mjerenu i izvješćivanju o pokazateljima te otežavaju tumačenje, praćenje i vrednovanje postignutih rezultata na temelju pokazatelja.</p> <p>Kod nekih projekata u provedbi, uočene su nedosljednosti između ciljnih vrijednosti na razini Operativnog programa i projekata te dvoznačno prikazivanje postignutih ostvarenih vrijednosti</p>	<p>Potrebno je provesti sustavni sveobuhvatni pregled ciljnih i ostvarenih vrijednosti pokazatelja, što će pomoći procesima praćenja i evaluacije. Na temelju zaključaka, potrebno je provesti mjere kojima bi se osigurala koherentnost ciljnih vrijednosti na razini Operativnog programa i projekata. U sklopu tog procesa potrebno je poboljšati metodologiju praćenja i metode određivanja ciljnih vrijednosti kako bi bolje odražavale napredak i postignute rezultate Ispravno definiranje pokazatelja, detaljni opis poveznice između pokazatelja i logike intervencije, što se njima mjeri i na koji način, kao i pravilno prikupljanje podataka, provjera podataka i njihovo</p>

	Nalazi	Zaključci	Preporuke
	vrijednosti pokazatelja neposrednih rezultata nije realistično (odnosno agregirana ciljna vrijednost ugovorenih projekata mnogo je viša od ciljne vrijednosti Operativnog programa, na primjer Specifični cilj 7ii2).		održavanje mogu poboljšati kvalitetu informacija o učincima programa. Planiranjem bi se trebalo osigurati da su podaci potrebni za procjenu utjecaja dostupni u odgovarajućem obliku.
3.	Dionici (Upravljačko tijelo, Posrednička tijela razine 2) su izrazili zabrinutost u slučaju projekata razvoja lučke infrastrukture (Specifični cilj 7ii1) i ulaganja u gradski prijevoz (Specifični cilj 7ii2), da izvorni ciljevi politike nisu dobro odraženi u dokumentima programa te da kriterijima odabira nije na odgovarajući način osiguran odabir projekata koji omogućuju realizaciju sveobuhvatnih ciljeva politike u širem strateškom kontekstu.	Prema prikupljenim kvalitativnim informacijama, ponekad je nejasno odgovaraju li ulaganja, posebice pod Specifičnim ciljevima 7ii1 i 7ii2, kompleksnom razvojnom pristupu i služe li dugoročnim sveobuhvatnim namjerama kreatora politika. Pozivi ne osiguravaju nužno u svim slučajevima odraz političkih ciljeva u odabranim projektima. To se može odnositi na nedostatke u procesu planiranja (nedostatak jamstva za realizaciju ciljeva politike u dokumentima i pozivima u sklopu programa). Time se sprječava maksimiziranje učinaka intervencija i korištenje sinergija među povezanim investicijama.	Predlaže se provođenje složenijeg pristupa planiranju tokom faze pripreme dokumenata programa (operativni program, razvojne strategije za Integrirana teritorijalna ulaganja itd.) i poziva. Koherentnost s relevantnim sektorskim i lokalnim strategijama treba biti osigurana kako bi se iskoristila sinergija. Sustav upravljanja i kontrole trebao bi podupirati ovaj pristupiniciranjem i podržavanjem sveobuhvatnijeg procesa planiranja koji uključuje širi krug dionika (na primjer lokalne aktere, tijela zadužena za izradu planova razvoja itd.) te pružanjem neophodnih planskih okvira i procesa (na primjer, osiguravanjem dovoljno vremena za pojedine procese, metodoloških alata itd.)
4.	Suradnja između Upravljačkog tijela i Posredničkog tijela razine 1 bila je neometana, čime je osiguran učinkovit protok i uravnotežena razina informacija o stanju i stvarnim aktivnostima provedbe na obije strane. Korisnici su smatrali da je stalni kontakt s djelatnikom Posredničkog tijela razine 2 prednost koja je značajno doprinijela visokoj kvaliteti pripreme projekata i uspješnom rješavanju problema prilikom provedbe.	Komunikacija i suradnja među različitim razinama sustava za upravljanje i kontrolu, kao i među korisnicima identificirana je kao jedna od primjera dobre prakse provedbe Prioritetne osi 7.	Treba ulagati u održavanje dobre suradnje i učinkovite komunikacije među institucionalnim akterima (Upravljačko tijelo, resorno ministarstvo, Posrednička tijela razine 1 i 2) gdje god je to relevantno. Osim službenih sastanaka i postupaka, potrebno je podupirati i neslužbene načine komunikacije. Praksa određivanja jedne kompetentne kontakt osobe za svaki projekt velike vrijednosti primjer je dobre prakse i treba ju primijeniti na sve projekte.

	Nalazi	Zaključci	Preporuke
5.	Uspješno provedenim projektima često je prethodila detaljna i stručna priprema. Posvetilo se dovoljno vremena i kapaciteta za razradu ciljeva i sadržaja ulaganja, kao i za pripremu projektne dokumentacije. Istovremeno, u slučaju projekata kod kojih nije prethodila kvalitetna priprema, nedostajalo je vremena i stručnosti ili je izostao sveobuhvatni pristup planiranju, dolazilo je do problema tijekom provedbe ili su rezultati bili dvosmisleni. Razina spremnosti planova za provedbu ovih projekata nije bila dovoljna na početku njihove provedbe i njihove sinergije s drugim ulaganjima ponekad nisu bile osigurane.	Kvaliteta pripreme projekata i dostačno planiranje pokazali su se odlučujućim čimbenicima uspjeha. U Prioritetnoj osi 7 financira se nekoliko složenih investicijskih projekata visoke vrijednosti koji iziskuju temeljitu pripremu projekata, uz uzimanje u obzir svih bitnih aspekata i uz uključenost širokog kruga dionika. To je ključno za izbjegavanje znatnih ili čestih izmjena ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava ili u konačnici i raskida ugovora, kao i za maksimiziranje učinaka intervencija i njihovih sinergija sa svim povezanim ulaganjima.	Sustav upravljanja i kontrole trebao bi korisnicima osigurati dovoljno vremena, potrebnu stručnost, kapacitete i finansijska sredstva za provedbu procesa planiranja potrebnog za učinkovitu i uspješnu provedbu projekata. Isto tako, sve navedeno potrebno je osigurati na relevantnim razinama sustava upravljanja i kontrole (osobito u Posredničkom tijelu razine 1) kako bi bila omogućena stroga provjera razine pripremljenosti i kvalitete planova provedbe projekata i potrebne dokumentacije prilikom ocjenjivanja projektnih prijava.
6.	Dugotrajnost postupaka javne nabave uzrokovala je značajna kašnjenja u odnosu na planirani raspored provedbe aktivnosti. <i>Ex-post</i> kontrole javnih nabava su dugotrajne i zahtijevaju značajne kapacitete imenovane jedinice Posredničkog tijela razine 2 odgovorne za te kontrole.	Većina planiranih ulaganja u slučaju prioritetne osi 7 bili su složeni projekti visoke vrijednosti koji su otežali pravovremenu provedbu projekata radi otežanih i dugotrajnih postupaka javne nabave koji su u konačnici doveli do kašnjenja.. Mnogi korisnici nemaju dovoljno iskustva i stručnosti za provedbu postupaka javne nabave u skladu s pravilima javne nabave i Zakonom o javnoj nabavi, a kako bi se izbjeglo eventualno utvrđivanje nepravilnosti povezanih finansijskih korekcija. Kapaciteti jedinica odgovornih za <i>ex-post</i> kontrole postupaka javnih nabava nisu dovoljni za pravovremeno provođenje kontrola, što je rezultiralo dugim procesom provjere prihvatljivosti troškova.	Korisnici moraju osigurati resurse i dostačnu stručnost za provedbu postupaka javne nabave u skladu s pravilima javne nabave. Predlaže se uz obvezne edukacije iz javne nabave omogućiti im i održavanje dodatnih edukacija vezanih uz praksu i saznanja o najčešćim pogreškama u javnoj nabavi kao i korištenje vanjske ekspertize. Ključno je značajno poboljšati kapacitete jedinica nadležnih za <i>ex-post</i> kontrole postupaka javne nabave. Daje se preporuka da se korisnicima do utvrđivanja prihvatljivosti (završetka <i>ex-post</i> kontrole) potraživanih troškova povezanih s <i>ex-post</i> kontrolom nabave isplati 75 % potraživanog iznosa. Tek po završenoj <i>ex-post</i> provjeri, a ovisno o utvrđenoj/neutvrđenoj nepravilnosti i eventualnoj finansijskoj korekciji , korisnicima bi se izvršio povrat sredstava ili dodatno umanjenje sredstava ovisno o visini finansijske korekcije (ukoliko je utvrđena nepravilnost).

	Nalazi	Zaključci	Preporuke
7.	Iako je izvedivost i održivost ulaganja pažljivo analizirana i planirana u pripremnoj i početnoj fazi projekata, gospodarsko se okruženje od tada znatno pogoršalo diljem Europske unije, a prognoze također ukazuju na rizik od nastavka negativnih trendova u budućnosti. Dionici sustava za upravljanje i kontrolu uključeni u provedbu i praćenje Prioritetne osi 7 nemaju sveobuhvatne, pouzdane i ažurne informacije o posljedicama povećanja cijena na planove za provedbu projekata. Dobivali su tek sporadične i povremene obavijesti o mogućim potrebama i zahtjeve za izmjenu proračuna projekata.	Kao što je vidljivo iz postojećih podataka sustava za upravljanje i kontrolu, povećanje cijena i nepovoljni tržišni trendovi nužno će utjecati na finansijsku izvedivost tekućih ulaganja i mogu ugroziti održivost već operativne infrastrukture završenih projekata kroz rastuće troškove održavanja. To zahtijeva sustavnu reviziju proračuna kao i planova održivosti korisnika projekata u tijeku provedbe.	Korisnici projekata u tijeku projekata trebali bi redovito pregledavati i ažurirati svoje projektne proračune i planove održivosti. Sustav upravljanja i kontrole treba pružiti podršku i pružiti povezane usluge u tom procesu (npr. pokretanje procesa sustavnog pregleda svakog projekta, pružanje ekonomskih predviđanja, itd.). Kao prvi korak, predlaže se sustavni pregled proračuna svakog projekta zasebno i donošenje zaključka o tome da li je potrebna promjena i jesu li dostupni dodatni resursi, a na sustavu upravljanja i kontrole je odluka kojem tijelu u sustavu će dodijeliti navedeni proces. Po donošenju odluke o tome koje tijelo će provoditi navedene procese, potrebno je provesti procjenu stanja stručnih kapaciteta tog tijela, s obzirom da dodatni zadaci uzrokuju potrebu za povećanjem kapaciteta koje je potrebno osigurati sukladno navedenoj procjeni stanja. Potrebno je razraditi metodologiju stalnog praćenja proračuna projekata i planova održivosti.
8.	Značajan broj projekata će se fazirati Nije otkrivena nikakva sustavna logika iza odluka o faziranju osim izbjegavanja raskidanja ugovora za odgođene aktivnosti u provedbi projekata. Približavajući se zadnjoj godini provedbenog razdoblja, još uvijek nije vidljivo koji će se projekti fazirati kroz sljedeće finansijsko razdoblje.	Dok faziranje može biti koristan alat u izbjegavanju raskidanja ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava za projekte, velik broj projekata koji će se fazirati ukazuje na probleme u planiranju ili značajna kašnjenja u provedbi projekata u usporedbi s originalnim rasporedom provedbe. Nepredvidive i kasne odluke o faziranju otežavaju točno planiranje završetka Operativnog programa te povećavaju rizik od problema s apsorcijom dodijeljenih sredstava.	Predlaže se primjena jasnije logike i procesa donošenja odluka o faziranju. Time bi administrativni zadaci povezanih projekata bili lakše predvidivi, a omogućila bi se točnija procjena apsorpkcije sredstava na razini operativnog programa do kraja razdoblja provedbe. Rizici u pogledu apsorpkcije uzrokovani kasnim odlukama o faziranju mogli bi se izbjegići osiguravanjem liste rezervnih (zrelih) projekata u svim relevantnim specifičnim ciljevima kako višak sredstava od faziranja ipak uspješno iskoristio.

## 5 Dodatak

### 5.1 Dodatak 1: Popis literature

Baškarada, S.(2014). Qualitative case studies guidelines. *The Qualitative Report*, 19(40), 1-25.

Data Visualisation Tool – Data & Indicators. Digital Scoreboard – Data & Indicators. (n.d.). Preuzeto 13. lipnja 2022. s poveznice: <https://digital-agenda-data.eu/>

Europski okvir za interoperabilnost. Joinup. (2017.), preuzeto 11. svibnja 2022. s poveznice: <https://joinup.ec.europa.eu/collection/nifo-national-interoperability-framework-observatory/european-interoperability-framework>

Europska komisija. (2010.). *EUROPA 2020 - Europska strategija za pametan, održiv i uključiv rast*, preuzeto 13. siječnja 2022. s poveznice: <https://ec.europa.eu/eu2020/pdf/COMPLET%20EN%20BARROSO%20%20%20007%20-%20Europe%202020%20-%20EN%20version.pdf>

Europska Komisija. (2011.), Glavna uprava za mobilnost i promet, *White paper on transport : roadmap to a single European transport area : towards a competitive and resource efficient transport system*, Ured za publikacije, preuzeto 12. siječnja 2022. s poveznice <https://data.europa.eu/doi/10.2832/30955>

Europska Komisija. (2021a) *Designing and Evaluation - Tool #46.*, preuzeto 13. prosinca 2021. s poveznice: [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/file\\_import/better-regulation-toolbox-46\\_en\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/file_import/better-regulation-toolbox-46_en_0.pdf)

Europska komisija. (2021b). *Evalsed Sourcebook: Method and Techniques*, preuzeto 13. prosinca 2021. s poveznice: [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/evaluation/guide/evaluation\\_sourcebook.pdf#page=172](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/guide/evaluation_sourcebook.pdf#page=172)

Europska Komisija. (2021c). *Better Regulation Toolbox*. preuzeto u svibnju 2022. s poveznice: [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/br\\_toolbox-nov\\_2021\\_en\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/br_toolbox-nov_2021_en_0.pdf)

Europska komisija. (2021d). *Promet*. preuzeto 2. veljače 2022. s poveznice: [https://ec.europa.eu/info/topics/transport\\_hr](https://ec.europa.eu/info/topics/transport_hr)

Godišnje izvješće o provedbi za cilj "Ulaganje za rast i radna mjesta". (2021.). preuzeto 11. svibnja 2022. s poveznice: <https://strukturnifondovi.hr/wp-content/uploads/2022/01/Godisnje-izvjesce-o-provedbi-Operativnog-programa-Konkurentnost-i-kohezija-za-2020.-godinu.pdf>

INTENSE. (2021.). *Online course for transition coaches – english*. Preuzeto 13. prosinca 2021. s poveznice: <https://intense-eu.info/courses/preparation-course-for-transition-coaches/lessons/basic-concepts/>

Internetska stranica društva Autotrolej d.o.o. Rijeka (<https://www.autotrolej.hr/autotrolej>)

Komisija europskih zajednica. (2008.). *COM(2008) 616 final - Green Paper on Territorial Cohesion Turning territorial diversity into strength*, preuzeto 11. svibnja 2022. s poveznice: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0616:FIN:EN:PDF>

Poziv na dostavu prijedloga za projekt KK.07.4.2.03 – (<https://www.eu-projekti.info/competition/poziv-na-dostavu-projektnih-prijedloga-za-nabavu-autobusa-za-pruzanje-usluge-javnog-gradskog-prijevoza-kk-07-4-2-03-ograniceni-poziv/#>)

Opisi projekta KK.07.4.2.03.0008 na stranici Autotrolej d.o.o. Rijeka (<https://www.autotrolej.hr/en/about-us/eu-projects/>)

Osnovni pregled projekta KK.07.4.2.03.0008 (<https://strukturnifondovi.hr/en/sredstvima-eu-doboljeg-javnog-prijevoza-rijeci-dodijeljeno-bespovratnih-38-milijuna-kuna-za-nabavu-22-nova-autobusa-a-cresu-392-milijuna-kuna-za-obnovu-luke/>; <https://www.poslovni.hr/hrvatska/rijeci-38-milijuna-bespovratnih-kuna-za-22-nova-autobusa-343135>)

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (n.d.). *Organizacijska struktura*, preuzeto 27. siječnja 2022. s poveznice : <https://mmpi.gov.hr/djelokrug-9/ustrojstvo/22368>

*Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021-2026.* (2021.), preuzeto 13. prosinca 2021. s poveznice: <https://planoporavka.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/Plan%20oporavka%20i%20otpornosti%2C%20srpanj%202021..pdf?vel=13435491>

*Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030. godine.* (NN 13/2021.), preuzeto 13. prosinca 2021. s poveznice: [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2021\\_02\\_13\\_230.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2021_02_13_230.html)

*Zakon o uspostavi institucionalnog okvira za provedbu europskih strukturnih i investicijskih fondova u Republici Hrvatskoj u razdoblju 2014-2020* (NN 92/2014), preuzeto 13. prosinca 2021. s poveznice: [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2014\\_07\\_92\\_1838.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2014_07_92_1838.html)

*Uredba o unutarnjem ustrojstvu Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova Europske unije.* (NN 97/2020), preuzeto 15. siječnja 2022. s poveznice: [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2020\\_08\\_97\\_1821.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2020_08_97_1821.html)

Uredba o tijelima u sustavima upravljanja i kontrole korištenja Europskog socijalnog fonda, Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda, u vezi s ciljem "Ulaganje za rast i radna mjesta". NN 107/2014, 23/2015, 129/2015 i 15/2017, 18/2017 – ispravak, 46/2021, 49/2021 – ispravak, 2014.

*Operativni program Konkurenčnost i kohezija 2014. – 2020.*

*Plan Vrednovanja Operativnog programa 'Konkurenčnost I kohezija'.* (2020.), preuzeto 13. prosinca 2021. s poveznice: <https://strukturnifondovi.hr/wp-content/uploads/2020/04/Plan-vrednovanja-OPKK-2020.pdf>

Scarpa, R. (2012.). *Guidance for the design of quantitative survey-based evaluation*, preuzeto 13. prosinca 2021. s poveznice: [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/evaluation/doc/performance/scarpa.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/doc/performance/scarpa.pdf)

Središnja agencija za financiranje i ugovaranje (n.d.). *Organizacijska struktura*, preuzeto 13. siječnja 2022. s poveznice: <https://www.safu.hr/hr/o-safu/organizacijska-struktura>

*Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030.). (2017.), preuzeto 11. svibnja 2022. s poveznice:  
<https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf>*

*Strategije vrednovanja - provedbe europskih strukturnih i investicijskih fondova financijske perspektive 2014.-2020. u Republici Hrvatskoj. (2018.), preuzeto 13. prosinca 2021. s poveznice:  
[https://strukturnifondovi.hr/wp-content/uploads/2018/06/Strategija-vrednovanja-provedbe-ESI-fondova\\_1-6-2018-pro%C4%8Di%C5%A1%C4%87ena-verzija.pdf](https://strukturnifondovi.hr/wp-content/uploads/2018/06/Strategija-vrednovanja-provedbe-ESI-fondova_1-6-2018-pro%C4%8Di%C5%A1%C4%87ena-verzija.pdf)*

*The programming period 2014-2020: Guidance document on monitoring and Evaluation - European Regional Development Fund and Cohesion Fund. Regionalna politika – Europska komisija. (2013.), preuzeto 13. prosinca 2021. s poveznice  
[https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/information/publications/evaluations-guidance-documents/2013/the-programming-period-2014-2020-guidance-document-on-monitoring-and-evaluation-european-regional-development-fund-and-cohesion-fund](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/evaluations-guidance-documents/2013/the-programming-period-2014-2020-guidance-document-on-monitoring-and-evaluation-european-regional-development-fund-and-cohesion-fund)*

UREDBA (EU) br. 1303/2013 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 17. prosinca 2013. o utvrđivanju zajedničkih odredbi o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu, Kohezijskom fondu, Europskom poljoprivrednom fondu za ruralni razvoj i Europskom fondu za pomorstvo i ribarstvo i o utvrđivanju općih odredbi o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu, Kohezijskom fondu i Europskom fondu za pomorstvo i ribarstvo te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 1083/2006, STRATEŠKI PRISTUP, POGLAVLJE I., Tematski ciljevi ESI fondova i Zajedničkog strateškog okvira, Članak 9., Tematski ciljevi, dostupna na poveznici:  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1303&from=DA>

Vanclay, F. (2012, February). Guidance for the design of qualitative case study evaluation – A short report to DG Regio. Preuzeto 13. prosinca 2021. s poveznice:  
[https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/evaluation/doc/performance/Vanclay.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/doc/performance/Vanclay.pdf)

## 5.2 Dodatak 2: Popis poziva

Referentna oznaka poziva	Naziv poziva
KK.07.1.1.01	Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom
KK.07.1.1.02	Poziv za sufinanciranje Izgradnje zaobilaznice grada Vodica - 2. faza
KK.07.1.1.03	Poziv za sufinanciranje izrade analize izvedivosti na prometnom pravcu Čvor Sveta Helena - Vrbovec 2 - Bjelovar - Virovitica - granica Republike Mađarske
KK.07.1.1.04	Poziv za sufinanciranje izrade studije izvodljivosti za projekt Prilagodba infrastrukture na relaciji Zagreb-Karlovac
KK.07.1.1.05	Poziv za sufinanciranje izgradnje mosta kopno - Otok Čiovo u Trogiru sa spojnim cestama – 2. projektna faza
KK.07.1.1.06	Poziv za sufinanciranje izgradnje obilaznice Petrijevaca
KK.07.1.1.07	Poziv za sufinanciranje izgradnje državne ceste DC403 od čvora Škurinje do luke Rijeka
KK.07.1.1.08	Poziv za sufinanciranje rekonstrukcije raskrižja Jadranske avenije i Avenije Dubrovnik – rotor Remetinec (Zagreb)
KK.07.2.1.01	Poziv za sufinanciranje Sanacije opasnih mjesta (Uklanjanje crnih točaka) na državnim cestama
KK.07.2.1.02	Izgradnja obilaznice Apševaca i Lipovca - Sanacija opasnog mjesta na državnoj cesti D57
KK.07.3.1.01	Poziv za sufinanciranje Izgradnje terminala za pretovar rasutih tereta u luci Osijek
KK.07.3.1.02	Poziv za sufinanciranje Strateške dokumentacije razvoja vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske za razdoblje 2018.-2028.
KK.07.3.1.03	Poziv za sufinanciranje razvoja sustava obilježavanja vodnih putova Republike Hrvatske
KK.07.3.1.04	Poziv za sufinanciranje uređenja vodnog puta na rijeci Dunav kod Sotina od 1321 rkm do 1325 rkm
KK.07.3.1.05	Poziv za sufinanciranje izgradnje međunarodnog zimovnika na Dunavu u Opatovcu na 1314 rkm
KK.07.4.1.01	Poziv za sufinanciranje izrade Nacionalnog plana razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa
KK.07.4.1.02	Poziv za sufinanciranje unaprjeđenja lučke infrastrukture u funkciji obalnog linijskog pomorskog prometa
KK.07.4.1.04	Drugi poziv za sufinanciranje unaprjeđenja lučke infrastrukture u funkciji obalnog linijskog pomorskog prometa
KK.07.4.2.01	Poziv za izradu studije razvoja gradskog prometa na području grada Osijeka

Referentna oznaka poziva	Naziv poziva
KK.07.4.2.02	Poziv za sufinanciranje izrade regionalnih prometnih masterplanova funkcionalnih regija Srednja Dalmacija, Sjeverna Dalmacija, Sjeverni Jadran i Istočna Hrvatska
KK.07.4.2.03	Poziv na dostavu projektnih prijedloga za nabavu autobusa za pružanje usluge javnog gradskog prijevoza
KK.07.4.2.04	Poziv na dostavu projektnih prijedloga za nabavu autobusa za pružanje usluge javnog gradskog prijevoza
KK.07.4.2.06	Poziv za sufinanciranje modernizacije tramvajske infrastrukture na području grada Osijeka
KK.07.4.2.07	Poziv za sufinanciranje izrade stručne podloge za uvođenje integriranog javnog prijevoza putnika na području Republike Hrvatske
KK.07.4.2.08	ITU - Nabava SPP autobusa i izgradnja SPP punionice
KK.07.4.2.09	ITU- Plan održive urbane mobilnosti UP Slavonski Brod
KK.07.4.2.10	ITU- Sustav biciklističkih staza Urbane aglomeracije Split
KK.07.4.2.11	ITU- Implementacija sustava e-ticketing u Promet d.o.o. putem ITU mehanizma
KK.07.4.2.12	ITU- Nabava autobusa za Promet d.o.o. Split iz ITU mehanizma
KK.07.4.2.13	ITU- Jačanje sustava javnog prijevoza
KK.07.4.2.14	Poziv za sufinanciranje povećanja sigurnosti prometa i uklanjanje uskih grla koja sprečavaju razvoj i funkcioniranje sustava gradskog javnog prijevoza Izgradnja nadvožnjaka Duga ulica - Borinačka ulica i prilazne prometnice u gradu Vinkovcima
KK.07.4.2.15	Poziv za sufinanciranje izrade regionalnih prometnih masterplanova funkcionalnih regija Srednja Dalmacija i Istočna Hrvatska
KK.07.4.2.16	ITU- Biciklističke staze urbane aglomeracije Osijek
KK.07.4.2.18	ITU - Sustav biciklističkih staza Urbane aglomeracije Zagreb
KK.07.4.2.19	ITU- E-mobilnost
KK.07.4.2.21	ITU - Biciklističke staze Urbanog područja Slavonski Brod
KK.07.4.2.22	ITU - URBANA MOBILNOST Razvoj sustava javnih bicikala na području Urbane aglomeracije Split
KK.07.4.2.23	ITU - Razvoj i implementacija inteligentnog prometnog sustava i rekonstrukcija prometnice sa prioritizacijom vozila javnog prijevoza i biciklističkom stazom u gradu Zadru
KK.07.4.2.24	ITU - Implementacija pametnih prometnih rješenja upotrebom novih tehnologija te IKT- Zadar Urban Mobility 4.0 (ZUM 4.0)

Referentna oznaka poziva	Naziv poziva
KK.07.4.2.25	ITU - Modernizacija pješačkih pothodnika povezanih s javnim prijevozom na području Grada Zagreba s ugradnjom vertikalnih platformi u zatvorenom oknu i sustava sigurnosti
KK.07.4.2.26	ITU- "Pilot projekt Greenway-državna biciklistička ruta br. 2"
KK.07.4.2.27	Poziv za sufinanciranje modernizacije tramvajske infrastrukture u gradu Zagrebu
KK.07.4.2.28	Poziv za sufinanciranje pilot projekata rješavanja problema uskih grla i javnog prometa u urbanim središtima uslijed povećanja opsega prometa zbog turističke sezone
KK.07.4.2.29	Drugi poziv za sufinanciranje nabave autobusa za pružanje usluga javnog gradskog prijevoza
KK.07.4.2.30	Poziv za sufinanciranje uvođenja inteligentnih transportnih sustava na funkcionalnom prometnom području Grada Splita
KK.07.4.2.31	Poziv za sufinanciranje izgradnje podvožnjaka u Ulici sv. L. B. Mandića u Osijeku
KK.07.4.3.01	Call for co-financing of the project Dubrovnik Airport Development - Phase II
KK.07.5.1.01	Izgradnja nove željezničke pruge za prigradski promet na dionici Gradec – Sv. Ivan Žabno – II Faza
KK.07.5.1.02	Poziv za sufinanciranje izgradnje drugog kolosijeka i rekonstrukcija pruge na dionici Dugo Selo-Križevci - Faza II
KK.07.5.1.03	Modernizacija i elektrifikacija željezničke pruge Zaprešić – Čakovec (R201) na dionici Zaprešić (isključivo) – Zabok (uključivo)
KK.07.5.1.04	Poziv za sufinanciranje izrade Studije izvedivosti s analizom troškova i koristi za nabavu novih putničkih vlakova u željezničkom prometu
KK.07.5.1.05	Poziv za sufinanciranje Nadogradnje i elektrifikacije postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci-Vukovar
KK.07.5.1.06	Poziv za sufinanciranje izrade Studije analize i mogućnost osiguranja pristupačnosti službenih mjeseta pod upravljanjem HŽ Infrastrukture
KK.07.5.1.07	Poziv za sufinanciranje izrade studijske dokumentacije za četiri projekta HŽ Infrastrukture
KK.07.5.1.08	Poziv za sufinanciranje izrade studijske i projektne dokumentacije za modernizaciju željezničke pruge M202 Zagreb Glavni kolodvor – Rijeka, dionica Karlovac – Oštarije
KK.07.5.1.09	Poziv za sufinanciranje rekonstrukcije postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac-Karlovac na željezničkoj pruzi M202 Zagreb Gk-Rijeka
KK.07.5.1.10	Poziv za sufinanciranje Obnove vozognog parka HŽ putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima
KK.07.5.1.11	Poziv za sufinanciranje osiguranja i modernizacije željezničko-cestovnih prijelaza

### 5.3 Dodatak 3: Popis provedenih intervjuja

Institucija	Datum intervjeta
Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije (UT)	21. 06. 2022.
Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (Posredničko tijelo razine 1)	07. 06. 2022.
Središnja agencija za financiranje i ugovaranje (Posredničko tijelo razine 2)	15. 06. 2022.
Odjel za optimizaciju i podršku, Autotrolej d.o.o.	11. 10. 2022.

### 5.4 Dodatak 4: Pitanja postavljena na intervjuima

#### 4. Općenita pitanja

- Molimo opišite točnu ulogu, nadležnosti i zadaće vaše organizacije s obzirom na prioritetnu os 7!
- Koje su vaše osobne odgovornosti i zadaće? Imate li pregled cijele prioritetne osi ili se bavite samo nekim određenim područjem ili aktivnostima?

#### 5. Napredak i odstupanje

- Koja je vaša cijelokupna ocjena napretka provedbe prioritetne osi 7?
- Koji su najvažniji problemi i uska grla s kojima ste se susreli tijekom provedbe i zbog kojih je razloga došlo do njih?
- Postoje li i određeni vanjski čimbenici (na koje ne možete utjecati, izvan samih intervencija) koji su utjecali na provedbu ili na očekivane ishode programa?
- Primjećujete li ikakve dodatne rizike koji bi ubuduće mogli ugroziti pravovremenu provedbu poziva ili postizanje ciljnih vrijednosti pokazatelja?
- Koje ste sve korake poduzeli dosad i koje sve još planirate poduzeti kako biste riješili te ili probleme uklonili rizike?

#### 6. Institucionalna i operativna pitanja

- Koje su lekcije naučene u ovom programskom razdoblju? Možete li navesti primjere dobre/loše prakse u vezi s radom vaše ustrojstvene jedinice/organizacije i s obzirom na njezinu suradnju i komunikaciju s drugim dionicima, kao i u vezi s pravilima za provedbu?
- Molimo opišite suradnju svoje organizacije s drugim dionicima uključenima u provedbu (upravljačko tijelo, posredničko tijelo razine 1/2, linijska ministarstva, korisnici itd.)!
- Jesu li kapaciteti vaše organizacije dostatni (podjednako s obzirom na kvalitetu i kvantitetu) za obavljanje poslova i učinkovitu provedbu prioritetne osi?
- Planirate li poduzimanje određenih koraka kako biste riješili probleme s kapacitetima ili imate li kakvih prijedloga?

7. Percepcije ciljnih skupina

- Dobivate li kakve povratne informacije od korisnika u vezi s učincima projekata ili rada sustava upravljanja i kontrole? Imate li kakvih prijedloga za ubuduće u vezi s procesom provedbe, internim pravilima i procedurama, i radom i suradnjom dionika na različitim razinama u institucionalnom dijelu sustava provedbe?