

MEMORANDUM O FINANCIRANJU

usuglašen između Europske komisije i Republike Hrvatske

**o dodjeli pomoći iz Instrumenta za strukturnu politiku
u pretpristupnom razdoblju za sljedeću mjeru**

***Rehabilitacija željezničke pruge Vinkovci - Tovarnik – državna granica za
Vukovarsko-srijemsku županiju, Istočna Slavonija, Hrvatska***

MEMORANDUM O FINANCIRANJU

Europska komisija, u daljnjem tekstu „Komisija“, koja djeluje za i u ime Europske zajednice, u daljnjem tekstu „Zajednica“, a koju zastupa vršitelj dužnosti glavnog direktora za regionalnu politiku, g. Graham Meadows, za Komisiju

s jedne strane, i

Vlada Republike Hrvatske, u ime Republike Hrvatske, u daljnjem tekstu „Korisnik“

s druge strane.

SPORAZUMJELE SU SE KAKO SLIJEDI:

Članak 1.

Mjera na koju se odnosi donji članak 2. provodi se i financira iz proračunskih sredstava Zajednice, sukladno odredbama ovog Memoranduma. Mjera iz članka 2. provodi se u skladu s Općim uvjetima priloženim uz Okvirni ugovor koji su potpisale Komisija i Korisnik, a koji je dopunjen uvjetima ovog Memoranduma i odredbama koje su mu priložene.

Članak 2.

Utvrđivanje mjere

Instrument za strukturnu politiku u pretpristupnom razdoblju pridonosi, putem bespovratne pomoći, financiranju sljedeće mjere opisane u Prilogu I.

Broj mjere: 2005/HR/16/P/PT/001

Naziv: Rehabilitacija željezničke pruge Vinkovci - Tovarnik – državna granica

Trajanje: **Datum početka:** Datum potpisa memoranduma o financiranju od strane Komisije

Lokacija: **Datum završetka: 31. prosinca 2009.**
Županija Vukovarsko-Srijemska, Istočna Slavonija

Grupa: prometni koridor X

Članak 3.

Izdvajanja

1. Najviši javni ili ekvivalentan izdatak kojeg se može uzeti u obzir za izračunavanje pomoći iznosi 75.761.000 eura;
2. Iznos pomoći Zajednice dodijeljen mjeri utvrđen je na 38,0 % ukupnog javnog ili ekvivalentnog izdatka, kao što je navedeno u financijskom planu u Prilogu II;
3. Maksimalan iznos pomoći iz Instrumenta za strukturnu politiku u pretpristupnom razdoblju utvrđen je na 28.789.180 eura;
4. Iznos od 12.300.000 eura izdvojen je iz proračuna za 2005. pod proračunskom linijom 13.050101. Izdvajanja za sljedeće rate treba temeljiti na početnom ili revidiranom financijskom planu za mjeru, ovisno o fazi provedbe mjere i raspoloživosti proračuna.

Članak 4.

Plaćanja

1. Pomoć Zajednice pokriva plaćanja pod mjerom za koju je Korisnik učinio pravno obvezujuća izdavanja i za koju su posebno alocirana nužna sredstva. Ta plaćanja moraju se odnositi na usluge opisane u Prilogu I.
2. Plaćanja izvršena prije datuma potpisivanja Memoranduma o financiranju od strane Komisije nisu prihvatljiva za pomoć iz Instrumenta za strukturnu politiku u pretpristupnom razdoblju.
3. Mjera opisana u Prilogu I i plaćanja od strane tijela odgovornog za provedbu mjere završavaju najkasnije na datum propisan u članku 2. gore.

Izvešće potrebno za konačnu isplatu nužno je dostaviti najkasnije 6 mjeseci nakon tog datuma.

4. Avansno plaćanje određeno je na 5.757.836 eura i vrši se na sljedeći način:
 - Iznos od 2.878.918 eura isplaćuje se nakon što Korisnik potpiše memorandum;
 - Ostatak se isplaćuje nakon potpisivanja prvog većeg ugovora o radovima navedenim u planu javne nabave i po ispunjenju uvjeta iz članka 8. stavka 4. ovog Memoranduma.

Članak 5.

Poštivanje zakona i politika Zajednice

Mjera se provodi sukladno relevantnim odredbama iz Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju i pridonosi ostvarivanju politika Zajednice, osobito onih koje se odnose na promet i trans-europske mreže.

Članak 6.

Intelektualno vlasništvo

Korisnik i tijelo odgovorno za provedbu navedeno u Prilogu 1, točka 3, osigurava ishođenje svih potrebnih prava intelektualnog vlasništva na studije, crteže, planove, promidžbeni i drugi materijal pripremljen u svezi s planiranjem, provedbom, praćenjem i evaluacijom projekta. Oni jamče da Komisija, ili bilo koje drugo tijelo ili osoba delegirana od strane Komisije, imaju pristup i pravo na korištenje takvih materijala. Komisija će takve materijale koristiti samo u vlastite svrhe.

Članak 7.

Dozvole i odobrenja

Nadležna tijela Korisnika moraju pravovremeno i sukladno nacionalnom zakonodavstvu osigurati bilo koju vrstu dozvola ili odobrenja koje zahtijeva provedba mjere.

Članak 8.

Posebni uvjeti koji se odnose na mjeru

Ne dovodeći u pitanje opće uvjete određene Prilogom III, pomoć Zajednice za mjeru podliježe sljedećim uvjetima:

1. Uvjet vezan uz pretpostavke i status imovine:

Komisija zadržava pravo revidirati iznos pomoći za program ISPA određen člankom 3. ukoliko se u roku od 5 godina od datuma završetka radova radni uvjeti (pristojbe, prihodi) bitno razlikuju od prvobitnih pretpostavki učinjenih kod određivanja razine pomoći, i/ili ukoliko je došlo do značajne promjene:

- (a) koja utječe na prirodu aktivnosti ili uvjeta za njenu provedbu, ili privatnom ili javnom tijelu daje nedopuštenu prednost; i

- (b) koja proizlazi iz promjene u prirodi vlasništva nad bilo kojim dijelom financirane infrastrukture, ili iz prekida ili materijalnih promjena u radnom dogovoru.

Država korisnica Komisiju izvještava o bilo kojoj takvoj promjeni i traži *ex-ante* odobrenje Komisije na te promjene.

2. Uvjet vezan uz održivost:

Pomoć Zajednice za mjeru ovisi o tome da nadležna tijela stave na raspolaganje dostatne resurse kako bi osigurala učinkovito odvijanje aktivnosti i održavanje imovine.

3. Prva rata avansnog plaćanja ovisi o dodjeli akreditacije za Decentralizirani sustav provedbu Provedbenoj agenciji za program ISPA, navedenoj u Prilogu I.3, od strane Komisije.
4. Druga rata avansnog plaćanja je uvjet za korisnika koji tvrdi da je postupak procjene utjecaja na okoliš u potpunosti u skladu sa zahtjevima Direktive 85/337/EZ koja je izmijenjena i dopunjena Direktivom 97/11/EZ i Direktivom 2003/35/EZ osobito u odnosu na javnu raspravu.

Članak 9.

Provedbene odredbe opisane u prilogima ovog memoranduma o financiranju predstavljaju njegov sastavni dio.

U slučaju nepridržavanja uvjeta i provedbenih odredba Komisija će postupati sukladno postupcima određenim u Prilogu III.1. odjeljku VIII.

Članak 10.

Vjerodostojan tekst Memoranduma o financiranju je ovaj dolje potpisani dokument.

Sastavljeno u

Sastavljeno u Bruxellesu, [...]

Za Primatelja

Za Zajednicu

Marija Pejčinović Burić

G. Meadows

Nacionalni koordinator za ISPA-u

Glavni direktor

Popis priloga

| | |
|--------------|---|
| Prilog I | Opis mjere |
| Prilog II | Financijski plan |
| Prilog III | |
| Prilog III.1 | Provedbeni financijski propisi za program ISPA |
| Prilog III.2 | Odredbe o prihvatljivosti izdataka za mjere koje podupire ISPA |
| Prilog III.3 | Primjer obrasca koji se dostavlja Odboru za praćenje i obrasca zahtjeva za izmjenom |
| Prilog III.4 | Sustavi upravljanja i kontrole pomoći dodijeljene iz programa ISPA i postupci za financijske ispravke |
| Prilog III.5 | Sporazum u vezi nepravilnosti i povrata pogrešno primljenih sredstava iz programa ISPA |
| Prilog III.6 | Zahtjevi za informiranjem i promidžbom |

PRILOG 1.

Opis mjere

Rehabilitacija željezničke pruge Vinkovci - Tovarnik – državna granica

Šifra Komisije br.: 2005/HR/16/P/PT/001

1. IME MJERE

Rehabilitacija željezničke pruge Vinkovci - Tovarnik – državna granica

2. TIJELO KOJE DAJE ZAHTJEV ZA FINANCIRANJEM (Nacionalni ISPA koordinator)

2.1. Ime: Ministarstvo vanjskih poslova i europskih integracija

Gđa. Marija Pejčinović Burić – Nacionalni ISPA koordinator

2.2. Adresa: Petretićev trg 2, 10 000 Zagreb (Hrvatska)

3. TIJELO ODGOVORNO ZA PROVEDBU (definirano u odjeljku II. (2) iz Priloga III.2)

3.1. Ime: Ministarstvo financija, Središnja jedinica za financiranje i ugovaranje,

3.2. Adresa: Katančićeva 5, 10 000 Zagreb (Hrvatska)

4. KRAJNI KORISNIK (kad se razlikuje od tijela navedenog pod točkom 3.)

4.1. Ime: Hrvatske željeznice d.o.o.

4.2. Adresa: Mihanovićeva 12, 10000 Zagreb (Croatia)

5. LOKACIJA

5.1. Zemlja korisnika: Hrvatska

5.2. Regija: Vukovarsko-srijemska, Istočna Slavonija

6. OPIS

Projekt se odnosi na dio TEN X. koridora koji je od velike važnosti za Republiku Hrvatsku i za Europsku zajednicu i to na dionicu željezničke pruge na kojoj uvjeti

prometovanja još uvijek nisu normalni (posebno kad je riječ o signalizaciji), što je posljedica oštećenja nastalih tijekom nedavnog rata. Predmet su projekta dvije susjedne dionice na koridoru od točke 256 km istočno od Zagreba u Vinkovcima te između Vinkovaca i Tovarnika/državna granica sa Srbijom i Crnom Gorom, na trasi dugoj 33,48 km. Na pruži je posljednji remont izvršen 1974. s projektiranom brzinom od 120 km/h. Elektrifikacijska oprema obnovljena je 2000. nakon oštećenja nastalih tijekom rata. Međutim, kao posljedica drugih oštećenja na signalno sigurnosnim uređajima brzina na toj pružnoj dionici smanjena je i danas iznosi samo 40km/h.

Pruga ide relativno ravnom slavonskom ravnicom i na dionici o kojoj je riječ nema mostova, nadvožnjaka i podvožnjaka, osim propusta/pružnih kabela. Dionica je danas opremljena s 12 željezničko-cestovnih prijelaza, od kojih je 6 osigurano automatskim polubranicama, ostali su otvoreni prijelazi bez signalnih svjetala (3 prijelaza) ili sa svjetlosnim signalima (3 prijelaza).

Korisnik projekta je društvo s ograničenom odgovornošću Hrvatske željeznice d.o.o. u 100% vlasništvu države. U Hrvatskim je željeznicama sada u tijeku proces restrukturiranja i osuvremenjivanja; novi Zakon o željeznici stupa na snagu 1. siječnja 2006. Zakon obuhvaća mjere za strukturne promjene željeznice, koje uključuju odvajanje usluga infrastrukture (uključujući održavanje, obnovu i modernizaciju) od usluga prijevoza. Međutim, korisnik ovog projekta ostaje isti i mjere restrukturiranja neće utjecati na projekt.

Projekt obuhvaća sljedećih 6 kategorija radova:

1. pružne radove
2. elektrifikaciju
3. signalizaciju
4. željezničko-cestovne prijelaze
5. telekomunikacije
6. željezničke kolodvore.

Gornji ustroj

Cilj je tih radova povećanje brzine vlakova od izvorno projektiranih 120km/h na 160km/h s iznimkom dvaju ograničenja brzina zbog geometrije trase. Radovi obuhvaćaju obnovu infrastrukture dvostrukog kolosijeka i to:

- novi zastor, tampon i geotekstil.
- betonske pragove i elastični pričvrсни pribor.
- obnovu donjeg ustroja i skretnica te osposobljavanje za specifikacije UIC-a, uključujući i (slobodni profil) UIC C1.
- omogućivanje osovinskog opterećenja 225kN i dopustivog opterećenja po metru od 80kN.

- polaganje tračnica 60-E1 na glavnu prugu dvostrukog kolosijeka.
- skretnice UIC 60-E1-500—1:12 na betonskim pragovima u kolodvoru Jankovci, a 60-E300-6° za glavne pruge.
- osiguranje razmaka kolosijeka na dionicama otvorene pruge od 4 metra, što je u skladu s propisima UIC-a.
- prilagodbu prolaznih kolosijeka za prihvat vlakova duljine od 600m (AGC Sporazum, Ženeva od 31.05.1985.):
- modernizaciju ili zamjenu propusta.
- modernizaciju željezničko-cestovnih prijelaza u razini.
- osiguranje ograda za zaštitu od buke – ako se pokaže potrebnim.
- osiguranje sigurnosne ograde u blizini gradskih i prigradskih područja.
- modernizaciju 10 kolodvora/stajališta, kroz koje prometuju samo lokalni vlakovi, uključujući izgradnju ili modernizaciju perona i osiguranje pješačkih prijelaza (u razini s tračnicama) i susjednih obnovljenih cestovnih prijelaza.

Specifikacija ispunjava uvjete AGC Sporazuma iz Ženeve od 31.05.1985. (Europski sporazum o glavnim međunarodnim željezničkim prugama) i Sporazume AGTC (Europske sporazume o važnim prugama kombiniranog prijevoza i s njima povezanim uređajima), osim kad je riječ o zadržavanju željezničko-cestovnih prijelaza u razini, duljini sporednih kolosijeka i duljini perona u lokalnim postajama.

Elektrifikacija

Repozicioniranje kontaktne mreže duž čitave dionice do državne granice sa Srbijom i Crnom Gorom kako bi bila u skladu s modernizacijom kolosijeka i trasom, uključujući i zamjenu uređaja gdje to zahtijeva promjena geometrije kolosijeka. Dodatna manja tehnička poboljšanja izvršit će se u slučaju kad su moguća.

Signalizacija

Modernizacija i obnova ratom oštećene signalizacije za brzine od 160km/h te obnova i modernizacija postojećih uređaja automatskog pružnog bloka (APB). Uz željezničku prugu treba postići ETCS razinu 1, a sve uređaje treba osposobiti za moguću ERTMS kontrolu. Radovi na signalizaciji obuhvaćaju sve zgrade ili prostorije i ormariće za smještaj opreme uz prugu i uređaje osiguranja.

Željezničko-cestovni prijelazi

Radovi se odnose na modernizaciju i osposobljavanje uređaja na 6 cestovnih prijelaza za brzine od 160km/h.

Telekomunikacije

Obnavljanje infrastrukture pružnih telefonskih uređaja.

Željeznički kolodvori

Na trasi je smješteno 10 željezničkih kolodvora odnosno stajališta, osim kolodvora Vinkovci, i radovi uključuju, gdje je to potrebno: obnovu zgrada, perone i nadstrešnice; rasvjetu i pješačke prijelaze u razini.

U Hrvatskoj je napravljen značajan napredak u razvoju sustava autocesta. Željeznička infrastruktura, međutim, na X. koridoru pogoršala se do te mjere da ne može konkurirati ostalim oblicima prijevoza, posebno u putničkom prometu, ali sve više i za terete osjetljive na brzinu prijevoza. Projekt će pomoći da željeznički prijevoz postane konkurentniji te da se poboljša vrijeme prijevoza i izjednači s vremenom cestovnog prijevoza. To će pridonijeti da se međunarodni cestovni promet preusmjeri na željeznicu što će utjecati i na poboljšanje zaštite okoliša. Dionica pruge predložena za projekt je izvor kašnjenja i na koridoru i na državnoj granici sa Srbijom i Crnom Gorom.

Projekt je obuhvaćen *Nacionalnim programom za prihvaćanje pravne stečevine EU-a* i u skladu je s tim Programom na način da unapređuje kretanje roba, usluga, ljudi i kapitala. To je projekt od "*zajedničkog interesa*" (Direktiva 1692/EZ/96) i ima dobre mogućnosti da koristi i drugim zemljama EU-a, posebno Sloveniji i Grčkoj. Isto tako može koristiti i zemljama koje još nisu članice EU-a, uključujući Srbiju i Crnu Goru i Tursku, posebno kad je riječ o teretnom prometu. Osim toga projekt je označen kao prioritetan u sklopu Hrvatske strategije ISPA za sektor prijevoza.

U sklopu Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju sklopljenog između Europske unije i Hrvatske, Protokol 6. o kopnenom prijevozu zalaže se za aktivnu suradnju između strana uključenih u kopneni prijevoz. To je osobito važno za tranzitni promet kako bi se osigurao učinkovitiji prijevoz između Hrvatske i drugih zemalja putem suradnje i koordinacije. Dionica obuhvaćena projektom iznosi 33,48km na istoku Hrvatske uz granicu. Investicija koja uključuje *European Electronic Train Control System (ETCS)* utire put prekograničnoj harmonizaciji sustava signalizacije u budućnosti, što će omogućiti otklanjanje izmjene lokomotiva i druge uzroke kašnjenja, osobito ako se udruže s promjenom postupka granične kontrole i carine.

Sljedeća tablica prikazuje indikativan popis ključnih pokazatelja i procjenu količine rada potrebnog za dovršenje projekta. Tablica će se ažurirati u skladu sa završnim projektom.

| Indikativni materijalni pokazatelj | Količina | Jedinica |
|--|----------|----------|
| KOLOSIIJEK | | |
| Tračnice 60-E1 | 8,040 | Tone |
| Skretnice 60-E1-1:12 i 60-E1-300-6° | 8+16 | no. |
| Prednapregnuti betonski pragovi s elastičnim pričvršćenjem | 112,000 | no. |
| DONJI USTROJ | | |

| | | |
|---|--------------|----------------|
| Materijal za tampon | 180,000 | m ³ |
| Zastor | 180,000 | m ³ |
| Materijal za drenažu (betonski kanali/cijevi) | 10,000/4,000 | m |
| Geotekstil | 400,000 | m ² |
| Sintetički materijal za popođenje (za željezničko-cestovne prijelaze) | 12 | no. |
| SIGNALIZACIJA | | |
| Glavni signali i predsignali | 74 | no. |
| Željezničko-cestovni prijelazi – osigurani s automatskim polubranicama i signalizacijom | 3 | no. |
| Željezničko-cestovni prijelazi – samo polubranici | 3 | no. |
| Elektropostavne sprave i iskliznice | 39 | no. |
| ELEKTRIFIKACIJA | | |
| Nove konzole | 744 | no. |
| Lokacije za prilagodbu/modificiranje točaka za registriranje | 564 | no.. |
| Novi stupovi i temelji | 48 | no.. |

7. CILJEVI

Ciljevi su ove mjere:

1. povećati brzine s projektiranih 120km/h (kolosijek) i 140km/h (signalizacija) na 160km/h i tako zadovoljiti norme UIC-a u pogledu kolosijeka i profila uključujući prilagodbu elektrifikacije.
2. poboljšati i obnoviti kapacitet pruge,
3. zadovoljiti zahtjeve interoperabilnosti
4. olakšati rast u domaćem i međunarodnom putničkom i teretnom željezničkom prometu na strateškom pravcu – paneuropskom X. koridoru - između Salzburga i Soluna.
5. omogućiti bolju konkurentnost u intermodalnom prijevozu, osobito u cilju učinkovitijeg kretanja roba, odražavajući tržišne snage i potrebu za slobodnim kretanjem te ekološkom učinkovitošću.
6. poboljšati sigurnost željezničkog i cestovnog prometa:
 - željezničkog prometa postavljanjem suvremenog automatskoga pružnog osiguranja;
 - cestovnog prometa s pomoću uklanjanja otvorenih nezaštićenih cestovnih prijelaza bez branika i svjetlosnih signala te poboljšanjem ostalih cestovnih prijelaza ugradnjom automatskih polubranika prikladnih za brzine od 160km/h.

7. olakšati održiv rast hrvatskog gospodarstva osobito putem putničkog i teretnog prometa i prometa vezanog uz turizam koji iznosi 20% hrvatskog bruto domaćeg proizvoda.
8. povećati učinak u prekograničnom putničkom i teretnom prometu između Hrvatske i Srbije i Crne Gore povezujući ih X. koridorom sa zapadnim regijama.
9. planirati porast međunarodnog tereta te njegove znatno veće mogućnosti u budućnosti. Statistički podaci pokazuju da se 46% željezničkog teretnog prometa odnosi na prekogranični izvoz. Velik je udio i teretnog prometa u tranzitu, tj. teretnog prometa koji nema ni polazište ni odredište u Hrvatskoj; u 2003. tranzitni je promet iznosio 34,6% ukupnog teretnog prometa, a 2004. povećao se na 41,5% ukupnog prometa.

8. INDIKATIVNI RASPORED RADOVA

| Kategorija | Početak | Završetak |
|----------------------------|-------------|-------------|
| Planiranje i projektiranje | 31./01./04. | 30./01./06. |
| Natječaji | 01./02./06. | 30./09./06. |
| Izgradnja | 01./08./06. | 15./11./07. |
| Rad | 01./01./08. | - |

9. EKONOMSKA I SOCIJALNA ANALIZA TROŠKOVA I KORISTI

Opseg prihoda i rashoda proizlazi iz projekta koji je kombinacija obnove i osuvremenjivanja u sredini u kojoj je sigurnosni sustav ispod standarda. Pokazatelji analize općenito su očekivani za ulaganja javnog sektora u željeznički prijevoz. Kako je dionica pruge relativno kratka, učinak ušteda i faktor privlačenja prometa na željeznicu valja promatrati u kontekstu cjelokupnog razvoja na X. koridoru, osobito obližnje autoceste za koju se smatra da je djelovala na smanjenje prihoda od putničkog prometa. Za razliku od toga, teretni promet, osobito međunarodni tranzit i izvoz, relativno su uspješni s daljnjim trendom rasta na temelju komparativne prednosti s obzirom na željezničke tarife, a vjeruje se i zbog razine gospodarskog rasta u Hrvatskoj.

Veliko investicijsko opterećenje u 2. godini investicijskog razdoblja zbog kratkih vremenskih rokova za pokretanje projekta donekle smanjuju stopu povrata. Vrijednosti prihoda i rashoda i njihove komponente ocijenjene su i utvrđeno je da su općenito valjane.

Najveći utjecaj na rezultate imale su projekcije ušteda u održavanju kolosijeka i donjeg ustroja na postrojenju koje je prošlo svoj ekonomski vijek te učinci od poboljšanog postrojenja i efikasnosti osoblja kao rezultat povećanja brzine koja je nerazdvojiva od projekta.

Glavni ekonomski pokazatelji projekta su:

- ekonomska stopa povrata - ERR 8,53%
- neto sadašnja vrijednost NPV - 15.1904 milijuna eura
- pokazatelj korist / trošak B/C – 1,2

Operativni troškovi i troškovi održavanja projekta procijenjeni su i uključeni u analizu troškova i koristi. Operativni troškovi i troškovi održavanja smanjit će se kao rezultat investicije. Koristi su pojedinačno procijenjene i pokazuju:

- smanjenje na održavanju kolosijeka = NPV od 38.177 milijuna eura
- smanjenje na održavanju mobilnih kapaciteta = NPV od 2.832 milijuna eura
- smanjenje izvršnih radnih mjesta = NPV od 3.922 milijuna eura

Koristi projekta u prvom redu proizlaze od privlačenja prometa. To je odraz trenda rasta u uvjetima smanjenih vrijednosti ekstrapoliranih i temeljenih na primarnom rastu u sektoru teretnog prijevoza, ali i trenda velikog rasta od baznoga malog volumena prometa u putničkom prijevozu, posebno međunarodnom. Uštede u održavanju kolosijeka vrlo su realne. Kako je ekonomski vijek sredstva prošao prije najmanje 7 godina, troškovi održavanja neprestano rastu i ne samo da će pogoršati nego će i dalje ugrožavati mogućnosti željeznice s obzirom na brzinu i kapacitete ako se u međuvremenu nešto ne poduzme. Velike koristi ovdje pokazane rezultat su mogućnosti smanjenja troškova održavanja koji su sada veliki zbog radno intenzivnog režima održavanja.

10. OSNOVNI ELEMENTI FINACIJSKE ANALIZE

Kao rezultat mjere generirat će se dio prihoda od putničkog i teretnog prometa. Ne postoji proces alokacije prihoda za dionicu pruge uključenu u projekt.

Ta dionica pruge nema posebnih obilježja, trasa je ravna i bez tunela, tako da vjerojatno neće zahtijevati iznadprosječan udio prihoda za troškove poslovanja i održavanje infrastrukture. Broj građevina na dionici manji je od prosječnog; dionica je relativno ravna. Struktura troškova bit će vjerojatno tipična; ni previše niska ni visoka.

Lokalno ostvareni prihod od putničkog prijevoza na dionici bit će najvjerojatnije vrlo malen. Glavni promet na pruzi odnosi se na prometovanje međunarodnih teretnih vlakova te lokalnih i brzih međunarodnih putničkih vlakova. Prosječno dnevno prometuje 40 vlakova; od toga je približno 50% teretnih, 25% lokalnih putničkih i 25% međunarodnih putničkih vlakova. Broj od 40 vlakova dnevno na međunarodnom željezničkom koridoru veoma je nizak.

11. ANALIZA UTJECAJA NA OKOLIŠ

Projekti vezani uz obnovu željezničke pruge planiraju se u petogodišnjim i godišnjim investicijskim planovima HŽ-a. Planove predlaže Uprava HŽ-a uz suglasnost Nadzornog odbora; planove donosi Skupština koja predstavlja Vladu RH. Investicijski plan HŽ-a za razdoblje od 2006. do 2010. još nije donesen. Zbog te činjenice Uprava HŽ-a morala je donijeti odluku da će se dionica o kojoj je riječ obnoviti te da će investicija biti uključena u prijedlog investicijskog plana za razdoblje od 2006. do 2010. Plan će se dati na usvajanje Nadzornom odboru Hrvatskih željeznica i Skupštini, koja obavlja nadzor nad radom Nadzornog odbora. Dana 13. lipnja 2005. Uprava HŽ-a donijela je u tom smislu odluku. Stoga se smatra da je dobivena suglasnost za razvoj.

U postupku donošenja prostornog plana za Vukovarsko-srijemsku županiju godine 2001., provedena je javna rasprava u skladu s Uredbom o javnoj raspravi u postupku donošenja prostornih planova (NN 101/98) i javnost je obaviještena o planiranim radovima na pruzi.”

Unatoč činjenici da daljnje traženje mišljenja nije obvezatno, javnost će u cijelosti i pravodobno biti obaviještena o namjeravanim radovima u suradnji s lokalnom upravom grada Vinkovaca i općina Stari Jankovci, Nijemci i Tovarnik.

Plan obavješćivanja javnosti i konkretni koraci/mjere razradit će se u prvom tromjesečju 2006. Plan obavješćivanja provodit će se putem lokalnih medija, radija, novina i foruma te obavijestima na oglasnim pločama i javnim mjestima kako bi se dobio uvid u projekt.

12. TROŠKOVI I POMOĆ (U EURIMA)

Indikativna analiza troškova različitih vrsta rashoda

| Stavka | Ukupni troškovi (u mln eura) | Neprihvatljivi troškovi (u eurima) | Ukupni prihvatljivi troškovi |
|--|------------------------------|------------------------------------|------------------------------|
| Ukupno (materijal i radovi) | 62.818 | 0 | 62.818 |
| Strojevi i postrojenja | 4.050 | 0 | 4.050 |
| Nadzor nad provedbom radova + Tehnička pomoć | 2.006 | 0 | 2.006 |
| Nepredvidivi izdaci (10%) | 6.887 | 0 | 6.887 |
| Porezi/javni nameti | 15.152 | 15.152 | 0 |
| Sveukupno | 90.913 | 15.152 | 75.761 |

Indikativni prihvatljivi troškovi

| Ukupni troškovi | Doprinos privatnog sektora | Neprihvatljivi izdaci | Ukupni prihvatljivi troškovi | ISPA pomoć | Postotak pomoći % |
|-----------------|----------------------------|-----------------------|------------------------------|------------|-------------------|
| 90.913.000 | - | 15.152.000 | 75.761.000 | 28.789.180 | 38,0 |

Postotak pomoći 38,0%

13. UKLJUČIVANJE MEĐUNARODNIH FINANCIJSKIH ORGANIZACIJA

Nije primjereno.

14. POSEBNI UVJETI VEZANI UZ MJERU

Vidi članak 8. Memoranduma o financiranju

15. PLAN NABAVE

Radovi će se provoditi u skladu s indikativnim planom nabave koji je dodan kao Prilog I.a

ooOOOoo

PRILOG I.a**Indikativni plan nabave**

| Natječaj br. | Opis radova i usluge za koje se raspisuje natječaj | Vrsta ugovora (roba, usluge i ustupanje radova) | Privremeni mjesec za raspisivanje natječaja (mjesec/godina) |
|---------------------|--|--|--|
| 1 | Građevinski radovi, radovi na kolosijeku i elektrifikaciji | radovi | veljača 2006. |
| 2 | Radovi na signalnim i telekomunikacijskim uređajima | radovi | veljača 2006. |
| 3 | Nadzor nad građevinskim radovima | usluge | veljača 2006. |

Posebni uvjeti za dodjelu ugovora objavit će se u Službenom listu Europskih zajednica i/ili na internetu.

FINANCIJSKI PLAN (na temelju izdvajanja iz proračuna EU)

Naziv: Rehabilitacija željezničke pruge Vinkovci-Tovarnik-državna granica

ISPA Br: 2005/HR/16/P/PT/001

Euro

| Proračunska godina EU | Ukupni trošak | Neprihvatljivi trošak | Prihvatljivi trošak | | | | | | | |
|-----------------------|-------------------|-----------------------|---------------------|--------------|-------------------|-----------|--------------------------|-------------------|----------------|--------------|
| | | | Ukupno | | ISPA | | Nacionalna tijela | | | |
| | | | 3 | 4 (%) | 5 | 6 (%) | Središnja državna tijela | Regionalna tijela | Lokalna tijela | Druga tijela |
| 1 | 2 | 3 | 4 (%) | 5 | 6 (%) | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| =2+3 | | =5+7+8+9+10 | =3/1 | | =5/3 | | | | | |
| 2004 | | | | | | | | | | |
| 2005 | 32.368.421 | - | 32.368.421 | 100 | 12.300.000 | 38 | 20.068.421 | - | | - |
| 2006 | 43.392.579 | - | 43.392.579 | 100 | 16.489.180 | 38 | 26.903.399 | - | | |
| neraspoređeno | 15.152.000 | 15.152.000 | | | | | | | | |
| Ukupno | 90.913.000 | 15.152.000 | 75.761.000 | 83,33 | 28.789.180 | 38 | 46.971.820 | | | |

| Zajam MEF | |
|-----------|--------|
| 11 | 12 (%) |
| | =11/1 |
| | |
| - | |
| - | |
| | 0 |

*za specificirati