

Na temelju članka 30. stavka 1. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora (Narodne novine, broj 28/96), Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj _____ 2012. godine donijela

UREDBU

O OBJAVI DVOSTRANOG SPORAZUMA O PROJEKTU IZMEĐU VLADE REPUBLIKE HRVATSKE I EUROPSKE KOMISIJE O SUFINANCIRANJU VELIKOG PROJEKTA OBNOVE I REKONSTRUKCIJE PRUGE NA DIONICI OKUČANI-NOVSKA

Članak 1.

Objavljuje se Dvostrani sporazum o projektu između između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije o sufinanciranju velikog projekta **Obnove i rekonstrukcije pruge na dionici Okučani-Novska**, potpisan u Bruxellesu, dana 5. kolovoza 2011.godine i u Zagrebu dana 8. rujna 2011.godine, u izvorniku na engleskom jeziku.

Članak 2.

Tekst Dvostranog sporazuma iz članka 1. ove Uredbe u izvorniku na engleskom jeziku i u prijevodu na hrvatski jezik, glasi:

DVOSTRANI SPORAZUM O PROJEKTU

IZMEĐU

VLADE REPUBLIKE HRVATSKE

I

EUROPSKE KOMISIJE

O SUFINANCIRANJU

VELIKOG PROJEKTA

OBNOVE I REKONSTRUKCIJE PRUGE NA DIONICI OKUČANI - NOVSKA

Oznaka Komisije: CCI 2010 HR 16 I PR 001

U OKVIRU

INSTRUMENTA PRETPRISTUPNE POMOĆI (IPA)

IPA komponenta III – Regionalni razvoj

Operativni program

"Promet"

Oznaka Komisije: CCI 2007 HR 16 I PO 002

Naziv i broj prioritetne osi: Prioritetna os 1 - Unapređenje željezničkog sustava u Hrvatskoj

Naziv i broj mjere: Mjera 1.1: Nadogradnja i modernizacija pruge

Vlada Republike Hrvatske

i

Europska komisija

U daljnjem tekstu zajednički naslovljene kao "Stranke" te zasebno kao "Korisnik", u slučaju Vlade Republike Hrvatske i "Komisija", u slučaju Europske komisije.

Budući da

- 1) je dana 17. srpnja 2006. godine Vijeće Europske unije usvojilo Uredbu (EZ) br. 1085/2006 kojom se uspostavlja Instrument pretpristupne pomoći¹,
- 2) je dana 12. lipnja 2007. godine Komisija usvojila Uredbu (EZ) br. 718/2007 za provedbu Uredbe Vijeća (EZ) br. 1085/2006 kojom se uspostavlja Instrument pretpristupne pomoći (IPA)², u kojoj se detaljno navode odredbe o upravljanju i kontroli,
- 3) je dana 7. prosinca 2007. Komisija usvojila Odluku br. C(2007)6051 kojom se odobrava višegodišnji operativni program "Promet" za pomoć iz Instrumenta pretpristupne pomoći u sklopu komponente Regionalni razvoj u Republici Hrvatskoj, a dana 22. lipnja 2010. godine je usvojila Odluku C(2010)3775 o izmjenama programa,
- 4) su dana 27. kolovoza 2007. godine Korisnik i Komisija sklopili Okvirni sporazum o utvrđivanju pravila suradnje vezano za na financijsku pomoć Europske unije u okviru Instrumenta pretpristupne pomoći (IPA),
- 5) su dana 10. studenog 2008. godine Korisnik i Komisija sklopili Sporazum o financiranju u kojem se navode posebne odredbe za provedbu višegodišnjeg programa "Promet", a taj Sporazum o financiranju stupio je na snagu 15. prosinca 2008. godine, te da su dana 2. studenog 2010. Korisnik i Komisija sklopili izmijenjeni Sporazum o financiranju koji je stupio na snagu 14. siječnja 2011. godine,
- 6) je u skladu s člankom 54. Sporazuma o financiranju Operativna struktura predala Komisiji veliki projekt "Obnova i rekonstrukcija pruge na dionici Okučani - Novska" u kojem predviđa sufinanciranje iz Instrumenta pretpristupne pomoći u okviru prioritetne osi 1 "Unapređenje željezničkog sustava u Hrvatskoj" višegodišnjeg operativnog programa Promet i na zahtjev Komisije operativna struktura je predala ažuriranu prijavu projekta na dan 2. kolovoza 2010. te je dostavila dodatne podatke 14. listopada 2010. godine,
- 7) je dana 25. srpnja 2011. godine Komisija usvojila Odluku C(2011)5124 kojom se odobrava sufinanciranje velikog projekta "Obnova i rekonstrukcija pruge na dionici Okučani - Novska" iz sredstava programa IPA,
- 8) u skladu s člankom 54. Sporazuma o financiranju odluku Komisije o odobrenju projekta mora slijediti Dvostrani sporazum o projektu s Korisnikom.

¹ SL L210, 31.7.2006, str. 82.

² SL L 170, 29.6.2007, str. 1.

SPORAZUMJELE SU SE KAKO SLIJEDI:

Članak 1.

Predmet

1. Ovaj Dvostrani sporazum o projektu sklopljen je između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije. Odnosi se na projekt "Obnova i rekonstrukcija pruge na dionici Okučani - Novska" koji je usvojen Odlukom Komisije C(2011)5124 kako je opisano u Dodatku. Svi dokumenti i korespondencija koji se odnose na ovaj projekt moraju nositi oznaku CCI 2010HR16IPR001.

Članak 2.

Financiranje projekta

1. Prihvatljivi izdaci, izračunati u skladu s člankom 150. Uredbe (EZ) 718/2007, iznose 40.100.000 eura.
2. Na projekt se primjenjuje stopa sufinanciranja za prioritetnu os 1 "Unapređenje željezničkog sustava u Hrvatskoj" Operativnog programa "Promet". Najveći mogući doprinos IPA projektu iznosi 30.075.000 eura.
3. U pogledu doprinosa programa IPA za sufinanciranje projekta primjenjuju se odredbe ovog Dvostranog sporazuma o projektu i obveze i uvjeti iz Okvirnog sporazuma, Sporazuma o financiranju te zakonodavnog i ugovornog okvira koji se primjenjuju na predpristupnu pomoć.

Članak 3.

Razdoblje prihvatljivosti

1. Razdoblje prihvatljivosti propisano je člankom 11. stavkom 3., člankom 34. i člankom 43. Sporazuma o financiranju.

Članak 4.

Prihvatljivi izdaci

1. Izdaci nastali u provedbi projekta smatraju se prihvatljivim za sufinanciranje iz sredstava IPA ako:
 - a) su stvarno nastali tijekom razdoblja prihvatljivosti iz članka 3. i potkrijepljeni su računima ili računovodstvenim dokumentima jednake dokazne vrijednosti;
 - b) su ugovori zbog kojih su nastali takvi izdaci u skladu s projektom, kako je usvojeno Odlukom Komisije C(2011)5124 od 25. srpnja 2011.;

- c) su nastali u skladu s načelima pravilnog financijskog upravljanja, te posebno, načelima ekonomičnosti i učinkovitosti;
- d) su u skladu s pravilima prihvatljivosti propisanim u Poglavlju VI. Sporazuma o financiranju.

Članak 5.

Sporazum

1. Sporazum iz članka 51. stavka 3. Sporazuma o financiranju mora biti potpisan prije početka bilo kojeg ugovora u okviru projekta. Osim toga, sporazum mora definirati i načine predaje projekta krajnjem primatelju pomoći nakon dovršetka.
2. Potpisana preslika Sporazuma šalje se službama Komisije.
3. Bez obzira na stavak 1. i 2., zahtjevi iz članka 27. Sporazuma o financiranju ostaju na snazi.

Članak 6.

Pravila i postupci javne nabave

1. Pravila i postupci javne nabave po kojima se mora postupati propisani su člancima 44., 46. i 48. Sporazuma o financiranju. Osim toga, ako je moguće, primjenjuju se i pravila iz članka 20. Sporazuma o financiranju kojima se uređuje javna nabava međunarodnih financijskih institucija (MFI-ja).
2. U opravdanim iznimnim slučajevima, Komisija može dopustiti odstupanje od pravila o sudjelovanju i podrijetlu u skladu s odredbom članka 19. stavka 6. Uredbe (EZ) br. 1085/2006.

Članak 7.

Nadzor

1. Nadzor se odnosi na uporabu sustava informiranja radi praćenja napretka u provedbi projekta. U nadzoru će se koristiti financijski i fizički pokazatelji koji omogućuju usporedbu stvarnog napretka prema dovršetku projekta s Okvirnim rasporedom aktivnosti/Planom izdataka koji su prikazani u Dodatku.
2. Provedba projekta nadzire se u skladu s odredbama iz Poglavlja XIII. (Nadzor i evaluacija) Sporazuma o financiranju. To, između ostalog, zahtijeva:
 - a) Operativnu strukturu i, ako je potrebno, Ugovaratelja, koji će voditi aktivnosti nadzora projekta;
 - b) Sektorski nadzorni odbor koji preispituje napredak u provedbi;
 - c) Pripremu evidencija o nadzoru koje osigurava Komisija: te evidencije o nadzoru čine glavni dio sektorskog godišnjeg izvješća o provedbi u skladu s člancima 84. i 85. Sporazuma o financiranju;

- d) posebna ili ad-hoc izvješća o nadzoru, ako operativna struktura ili službe Komisije to smatraju nužnim;
- e) fizičke terenske provjere.

Članak 8.

Evaluacija

1. Ocjenjivanje projekta može se provesti tijekom provedbe na zahtjev Korisnika, ili na inicijativu Komisije, u svrhu donošenja ocjene o napretku projekta u skladu s ciljevima izvorno propisanim u Dodatku ovom Sporazumu i u svrhu predlaganja prilagodbi potrebnih radi rješavanja problema koji se pojave tijekom provedbe.
2. Naknadnu (ex-post) ocjenu učinka projekta može obaviti procjenitelj kojeg imenuju Korisnik ili Komisija po završetku projekta.

Članak 9.

Izmjene projekta

1. Svaka izmjena odobrenog projekta zahtjeva odobrenje Komisije izmjenom odluke ili razmjenom korespondencije između Korisnika i službi Komisije.
2. Izdaci vezani uz fizički objekt koji je izmjenom uveden u projekt postaju prihvatljivi od datuma na koji Komisija odobri izmjenu.
3. Svaka izmjena projekta predstavljenog u Dodatku ovom Sporazumu, a koja utječe na sadržaj Operativnog programa "Promet", zahtjeva ne samo izmjenu odluke Komisije koja se odnosi na projekt već i odluku o izmjeni Operativnog programa. Prema tome, takvi zahtjevi za izmjenom projekta prihvaćaju se samo ako se predaju zajedno s nužnim zahtjevom za izmjenom Operativnog programa.
4. Svaka veća izmjena projekta, kako je opisano u Dodatku, zahtjeva odobrenje Komisije koja se daje putem izmjene odluke. Takve izmjene moraju biti potkrijepljene valjano obrazloženim zahtjevom koji se predaje prije prestanka razdoblja prihvatljivosti iz članka 3.

Izmjena se smatra **većom** ako uključuje:

- a) promjenu bilo kojeg od elemenata opisanih u točkama 5. (Opis projekta) i 6. (Ciljevi) Dodatka; ili
- b) svaku promjenu iznosa doprinosa programa IPA koji je dodijeljen projektu; ili
- c) promjenu prihvatljivih rashoda projekta; ili

- d) značajnu promjenu fizičkih obilježja ili funkcionalne svrhe projekta, kojima se mijenjaju njegovi ciljevi, uključujući dodatak fizičke komponente koja nije obuhvaćena izvornom odlukom; ili
 - e) promjenu uvjeta vlasništva ili upravljanja projektom.
5. Svaka manja izmjena projekta može se odobriti razmjenom korespondencije između Korisnika i službi Komisije, na temelju pravilno obrazloženog prijedloga koji se predaje prije prestanka prihvatljivosti izdataka u skladu s člankom 3.
- Izmjena ili dopuna smatra se **manjom** osim u slučajevima navedenim u stavku 4., a posebno kada se odnosi na:
- a) produljenje razdoblja provedbe koje je izvorno predviđeno u prijavi projekta; ili
 - b) izmjene i dopune Indikativnog rasporeda aktivnosti/Plana izdataka koje nisu obuhvaćene gornjim stavkom 4. točkom c); ili
 - c) promjenu fizičkih obilježja ili funkcionalnih svrha projekta koje ne utječu na njegove opće ciljeve.
6. Sektorski nadzorni odbor mora biti obaviješten o prijedlozima za velikim i manjim izmjenama projekta.
7. Opće je pravilo da broj većih izmjena projekta, koje zahtijevaju odluke Komisije o izmjenama, treba svesti na najmanju moguću mjeru.
8. Svaki zahtjev za izmjenom i dopunom, većom ili manjom, Komisija zasebno ispituje u svakom pojedinačnom slučaju.
9. Komisija zadržava pravo odbiti zahtjeve za izmjenama projekta koji bi doveli do takvih izmjena Operativnog programa koje Komisija smatra neprihvatljivim.

Članak 10.

Posebni uvjeti

Nema posebnih uvjeta vezanih uz ovaj projekt.

Članak 11.

Jezik

Ovaj Dvostrani sporazum o projektu sastavljen je u dva primjerka na engleskom jeziku.

Potpisan, za i u ime Vlade Republike Hrvatske,

u Zagrebu 08.09.2011.

Tomislav Mihotić, čelnik Operativne strukture za Operativni program "Promet"

Potpisan, za i u ime Europske komisije,

u Bruxellesu, 05.08.2011.

Dirk Ahner, glavni direktor Glavne uprave za regionalnu politiku

za glavnog direktora u odsustvu,

Normunds Popens

Zamjenik glavnog direktora

PRILOG

FIZIČKI OBJEKT VELIKOG PROJEKTA

Operativni program

Promet

Oznaka Komisije br.: 2007 HR 16 IPO 002

Naziv projekta: Obnova i rekonstrukcija pruge na dionici Okučani - Novska

Oznaka Komisije br.: 2010 HR 16 I PR 001

Naziv i broj Prioritetne osi: Prioritetna os 1 - Unapređenje željezničkog sustava u Hrvatskoj

Naziv i broj Mjere: Mjera 1.1: Nadogradnja i modernizacija pruge

1. NADLEŽNO TIJELO ODGOVORNO ZA PROVEDBU (OPERATIVNA STRUKTURA)

Naziv: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Adresa: Prisavlie 14, 10 000 Zagreb, Hrvatska
Kontakt: Tomislav Mihotić, državni tajnik
Telefon: + 385 1 3784 543
Telefaks: + 385 1 3784 543
E-pošta: Tomislav.Mihotic@mmpi.hr

2. KRAJNI KORISNIK (ČLANAK 15. SPORAZUMA O FINANCIRANJU)

Naziv: HŽ Infrastruktura
Adresa: A. Mihanovića 12, 10 000 Zagreb, Hrvatska
Kontakt: Zrinka Ivanović Kelemen
Telefon: +385 1 453 4014
E-pošta: zrinka.ivanovic@hznet.hr

3. KRAJNI PRIMATELJ POMOĆI

Naziv: HŽ Infrastruktura
Adresa: A. Mihanovića 12, 10 000 Zagreb, Hrvatska
Kontakt: Zrinka Ivanović Kelemen
Telefon: +385 1 453 4014
Telefaks: +385 1 378 2748
E-pošta: zrinka.ivanovic@hznet.hr

4. LOKACIJA PROJEKTA

4.1. Zemlja korisnica: Republika Hrvatska

4.2. Županije: Sisačko-moslavačka županija i Brodsko-posavska županija

5. OPIS PROJEKTA

5.1. Opći opis fizičkog objekta projekta

Projekt se odnosi na fizičku rekonstrukciju pruge na dionici Okučani - Novska na željezničkoj pruzi M105 Novska - Tovarnik - državna granica, koja je dio X. paneuropskog prometnog željezničkog koridora koji povezuje Salzburg (Austrija) i Thessaloniki (Grčka), preko Slovenije, Hrvatske, Srbije i Bivše Jugoslavenske Republike Makedonije.

Posljednja obnova pruge na dionici Okučani - Novska izvršena je prije tridesetak godina, dok je kontaktna mreža obnovljena 1995. godine kao jedan od prvih popravaka ratnih oštećenja. Ograničenje brzine na kolodvoru Okučani iznosi 95 km/h, a na kolodvoru Novska 50 km/h. Nakon predložene obnove, ograničenje brzine ponovo će se povećati na prvotnih 160 km/h.

Ulaganja u dionicu Okučani - Novska nalaze se unutar okvira cjelovitog plana aktivnosti usmjerenih na povećanje kapaciteta i opće razine usluga na cijelom hrvatskom dijelu željezničkog Koridora X. Projekt je dio multinacionalnog paketa ulaganja u zemljama kroz koje prolazi Koridor X. Potencijalna uska grla mogla bi nastati uslijed nepotpune i/ili zakašnjele provedbe spomenutog programa prije povećanja prometa uslijed vanjskih okolnosti. Nadalje, iz gornjeg popisa mjera duž Koridora X. vidljivo je da dionica pruge Okučani - Novska predstavlja tek relativno mali dio opsežnog programa započetih ulaganja.

Primijenit će se standardi, zahtjevi i tehničke specifikacije interoperabilnosti transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava.

Na lokalnoj razini, stanovništvo koje će imati koristi je ono iz dviju županija - Sisačko-moslavačke, koja broji 185.387 stanovnika te Brodsko-posavske, sa 176.765 stanovnika. No broj stanovnika koji će od ovoga imati korist zapravo je mnogi veći, budući da je ta željeznička pruga dio međunarodnog koridora koji se proteže od Austrije do Grčke. Stvarne krajnje korisnike infrastrukture nalazimo ne samo u lokalnom stanovništvu, već i u širem smislu, na cijelom području utjecaja Koridora X.

S obzirom na poboljšanje kakvoće, povećanje ograničenja brzine do 160 km/h rezultat će smanjenjem vremena putovanja između Okučana i Novske za 1,1 minutu za teretni promet i lokalne putničke vlakove te za 2.2 minute za vlakove na dugim putovanjima. Ove prednosti su značajne s obzirom na procijenjene buduće prometne tokove na ovoj pruzi. Otprilike 80 milijuna putnika koristit će ovu liniju u razdoblju do 2030., u skladu s prognozama potražnje iz analize troškova i prednosti, što jasno predstavlja dugoročne i šire koristi projekta.

5.2. Tehnički opis ulaganja u infrastrukturu

5.2.1. Opće karakteristike pruge

Karakteristike infrastrukture koje slijede u nastavku temelje se na idejnom projektu, a završni iznosi mogu ovisiti o promjenama nakon pripreme glavnog projekta.

Radovi u okviru predloženih aktivnosti uključuju sve obnove i rekonstrukcije potrebne za postizanje brzine od 160 km/h te za usklađivanje tog dijela pruge sa zahtjevima interoperabilnosti.

Glavne aktivnosti za provedbu su sljedeće:

- Rekonstrukcija dvokolosječne pruge, uključujući zamjenu starog materijala gornjeg pružnog ustroja (tračnice, pragovi, pričvršćenja, zastor, pijesak/šljunak, skretnice itd.).
- Obnova podstrukture, uključujući propuste ispod pruge i sustav odvodnje.
- Rekonstrukcija signalizacijskih i telekomunikacijskih sustava te uvođenje Europskog sustava vođenja vlakova (ETCS) prve razine.
- Rekonstrukcija cestovnih prijelaza u razini pruge.
- Prilagođavanje nadzemne pružne opreme.
- Rekonstrukcija kolodvora Okučani.
- Obnova stajališta Rajić.

Na temelju idejnog projekta, predviđene karakteristike pruge nakon obnove bit će sljedeće:

Broj tračnica	2
Slobodni profil	UIC C1
Minimalni razmak između sredina kolosijeka	4 m (između 4 i 4.75 m)
Maksimalna brzina	160 km/h (prije: 100 km/h)
Dopušteno opterećenje po osovini	22.5 t
Dopušteno opterećenje po dužnom metru	8 t
Maksimalni nagib	6 ‰
Korisni duljina kolosijeka na kolodvoru Okučani	> 750 m maks. (prije: 700 m)
Cestovni prijelaz u razini pruge	9 (uključujući i 1 pješачki prijelaz)
Signalizacija	ETCS prve razine
Elektrifikacija	25 kV
Kontrola kolodvora	Lokalna

Projekt se može podijeliti na tri glavna elementa:

- obnova dionice pruge Okučani - Novska, počevši od km 305+000 do km 288+117 za lijevi i desni kolosijek, u dužini od 16.883 km;
- rekonstrukcija kolodvora Okučani; i
- obnova stajališta Rajić.

5.2.2. *Dionica Okučani - Novska*

(a) Trasa pruge

Prema svojim obilježjima, ova dionica je ravna pruga sa samo jednom krivinom. Omogućuje najveću moguću brzinu od 160 km/h na cijeloj dionici. Razmak između kolosijeka ostat će 4,00 m, izuzev na nekoliko mjesta gdje će iznositi 4,75 m.

Niveteta pruge je postavljena u što duljim segmentima, uzimajući u obzir ograničenja određena postojećom kontaktnom mrežom (OLE) i specifičnim točkama kao što su asfaltni cestovni prijelazi u razini pruge i kolodvori. Niveleta pruge će imati blaži nagib. Maksimalni nagib je 5 ‰.

Trasa je postavljena tako da se zadrže postojeći stupovi kontaktne mreže. Pomaci novoprojektirane trase pruge u usporedbi s postojećim iznose najviše ±10 cm. Oba kolosijeka su projektirana na istoj niveleti.

(b) Gornji ustroj pruge

Obnova obuhvaća potpunu zamjenu materijala gornjeg ustroja pruge. Novi kolosijek napravljen je od prednapetih betonskih pragova s elastičnim pričvršćenjem, a tračnice su zavarene u neprekidni kolosijek i položene na zastor.

(c) Mostovi i propusti ispod pruge

Manji popravci planiraju se za 8 mostova na ovoj dionici pruge. Radovi uključuju ugradnju novih pješačkih putova, bojenje ograda, obnovu bočnih zidova itd.

Na dionici Okučani - Novska postoje 32 propusta ispod pruge. Četiri su u dobrom stanju i ne treba ih obnavljati. Neki propusti koji su izvan funkcije morat će biti uklonjeni. Na drugim propustima planirani radovi uključuju: podizanje i proširenje parapetnih zidova, proširivanje i prskanje bočnih zidova mlaznim betonom itd.

(d) Donji ustroj pruge

Vrh pješčanog sloja širok je 3,50 m mjereći od sredine kolosijeka, dok je trup projektiran tako da nije uži od 4,30 m na vrhu nasipa.

Ako se ne postigne minimalna potrebna zbijenost na dnu pješčanog sloja, polimerna geomreža bit će položena na geotekstil kako bi se povećala nosivost baze. Duž otvorenog kolosijeka odvodnja se vrši iskapanjem otvorene zemlje i postavljanjem betonskih jaraka.

(e) Nadzemna pružna oprema (kontaktne mreže)

Nakon sanacije tračnica morat će se prilagoditi položaj nadzemne pružne opreme. Potrebni radovi uključuju:

- prilagođavanje nadzemne pružne opreme novom položaju tračnica:
- radove na elektroinstalacijama i adaptaciju greda i stupova nadzemne pružne opreme, kao i uvođenje razdvojenog automatskog prenapinjanja nosećeg kabela i kontaktne mreže.

(f) Signalizacija

Novi sustav signalizacije uključuje:

- opremanje novog sustava signalizacije integriranom automatskom blokadom i sučeljima prema susjednim sustavima signalizacije releja
- omogućavanje ETCS-a prve razine
- izgradnju 9 cestovnih prijelaza u razini pruge, s automatskim polubranicima.

(g) Telekomunikacije

Telekomunikacijski radovi uključuju:

- povezivanje na novi digitalni telekomunikacijski sustav na kolodvoru Okučani i na dionici Okučani - Novska;
- nabavljanje novih telekomunikacijskih kablova;
- postavljanje novih telefonskih stupova.

(h) Cestovni prijelazi u razini pruge

Obnova 6 cestovnih prijelaza u razini pruge i 1 pješačkog prijelaza. Radovi uključuju zamjenu odvodnih cijevi i pločnika čvrstim gumenim modularnim jedinicama.

5.2.3. Kolodvor Okučani

a) Kolosijeci

Kolodvor Okučani ima 8 kolosijeka. Radovi uključuju rekonstrukciju 7 kolosijeka. 6 prolaznih kolosijeka bit će produljeno na minimalnu korisnu duljinu od 750 m.

b) Peroni

Postojeće površine za ukrcaj putnika na kolodvoru Okučani bit će uklonjene te će se sagraditi 2 nova kolodvorska perona, jedan bočni peron dug 160 m i jedan otočni peron dug 250 m.

Peroni će imati ograde, nadstrešnice i dodatnu opremu te rasvjetu.

Bit će sagrađen novi pothodnik za pješake koji će povezivati zgradu kolodvora i bočni peron s otočnim peronima. Ugradit će se i dizala kako bi se omogućio pristup putnicima sa smanjenom pokretljivošću.

c) Zgrada kolodvora

Rekonstrukcija kolodvora Okučani uključivat će obnovu postojeće kolodvorske zgrade. Glavne aktivnosti uključivat će sljedeće:

- Rekonstrukciju zgrade kolodvora i uređenje prostora za putnike (čekaonica, blagajne, zahodi), obnovu ureda i prostora za kolodvorsko osoblje, npr. ured kontrolora, ured šefa kolodvora, zahode, kuhinju, itd., obnovu pročelja, nužne popravke u podrumu, kao i rekonstrukciju postojećih instalacija zgrade kolodvora.
- Popločene površine oko zgrade kolodvora sa standardnim pješačkim i cestovnim pristupom, izgradnju nadstrešnica za putnike i bicikle, parkiralište i uređenje okoliša.

d) Utovarna rampa

Na VI. kolosijeku sagradit će se utovarna rampa duga otprilike 200 m.

e) Gornji ustroj pruge

Gornji ustroj pruge na glavnim prolaznim kolosijecima bit će izveden na novim tračnicama, bit će postavljeni novi prednapeti betonski pragovi s elastičnim pričvršćenjem te zastor od tucanika. Postavit će se 20 postojećih skretnica.

f) Donji ustroj pruge

Isti kao na dionici Okučani - Novska.

g) Sustav odvodnje

Sustav odvodnje sastojat će se od plastičnih odvodnih cijevi, revizijskih okana i taložnog spremnika.

h) Signalizacija

Željeznički kolodvor Okučani bit će opremljen novom elektroničkom signalizacijom i sigurnosnom opremom koja će uključivati i ugradnju ETCS-a prve razine s funkcijom "infill" (dodatne informacije). Kroz sučelje sa signalizacijskom i sigurnosnom opremom, sustav ETCS-a pribavljat će sve podatke vezane uz signalne znakove i željezničke trase te će tako upravljati željezničkim prometom.

Radovi na signalizaciji uključuju:

- postavljanje novog sustava signalizacije s ugrađenom automatskom blokadom za dvosmjerni promet;
- ETCS prve razine;
- prilagodbu dvosmjernom prometu cestovnih prijelaza u razini pruge, s automatskim polubranicima.

i) Telekomunikacije

Radovi na telekomunikacijama uključuju:

- postavljanje novih digitalnih telekomunikacijskih sustava na kolodvoru Okučani;
- nabavljanje novih telekomunikacijskih kablova;
- postavljanje novih telefonskih stupova.

j) Nadzemna pružna oprema (kontaktne mreže)

Stanica je elektrificirana sustavom od 25 kV 50 Hz. Kao posljedica rekonstrukcije kolosijeka i perona na kolodvoru Okučani, planiraju se sljedeći radovi na nadzemnim vodovima:

- preseljenje sadašnjih sekcija na dionici Okučani - Novska;
- nova nadzemna pružna oprema na produžecima kolosijeka i prilagođavanje na postojećim kolosijecima;
- odvojeno automatsko prednapinjanje nosećeg kabela i kontaktne mreže na sporednim kolosijecima.

5.2.4. *Stajalište Rajić*

a) Kolosijeci

Isto kao na dionici Okučani - Novska.

b) Peroni

Sagradit će se dva bočna perona visoka 55 cm, široka 3,0 m i duga 100 m. Peroni će imati ograde, nadstrešnice za putnike, rasvjetu i svu potrebnu opremu za putnike sa smanjenom pokretljivošću. Rekonstrukcija stajališta Rajić uključivat će i postavljanje nadstrešnica za bicikle, parkiralište i uređenje okoliša.

c) Odvodnja

Sustav odvodnje izveden je ugradnjom plastičnih odvodnih cijevi, revizijskih okna i taložnica.

5.2.5. Upravljanje infrastrukturom

Infrastrukturom će upravljati upravitelj infrastrukture hrvatskih željeznica, HŽ Infrastruktura d.o.o. To je društvo s ograničenom odgovornošću u stopostotnom vlasništvu hrvatske države. Infrastruktura će ostati javno vlasništvo.

6. CILJEVI

Opći ciljevi obnove željezničke pruge na dionici Okučani - Novska su sljedeći:

- ukloniti prepreke interoperabilnosti željezničkog sustava u skladu s Direktivom 2008/57/EZ i povećati njegove tehničke standarde da bi se ispunili standardi željezničkih koridora TEN-a u skladu sa zahtjevima EU-a;
- dovesti prugu do tehničkih standarda utvrđenih Europskim sporazumom o glavnim međunarodnim linijama (AGC) i Europskim sporazumom o glavnim međunarodnim linijama kombiniranog prijevoza i sličnim instalacijama (AGTC) i operativnih čimbenika koji omogućuju postizanje brzine putničkog vlaka do 160 km/h, teretnih vlakova do 120 km/h i minimalnu dužinu kolosijeka od 750 m;
- osuvremeniti sustave signalizacije i telekomunikacijske sustave s ciljem omogućavanja uvođenja ETCS-a i opreme za centraliziranu kontrolu prometa, olakšati integraciju Hrvatske željezničke mreže s međunarodnim standardima i standardima EU-a te povećati sigurnost;
- osigurati lokalnom stanovništvu bolji pristup željezničkim uslugama, kao i ostalom stanovništvu koje živi uz X. paneuropski prometni željeznički koridor.

Konkretni ciljevi projekta su sljedeći:

- ukloniti prepreke interoperabilnosti željezničkog sustava u skladu s Direktivom 2008/57/EZ i povećati njegove tehničke standarde da bi se ispunili standardi željezničkih koridora TEN-a u skladu sa zahtjevima EU-a;
- dovesti prugu do tehničkih standarda utvrđenih Europskim sporazumom o glavnim međunarodnim linijama (AGC) i Europskim sporazumom o glavnim međunarodnim linijama kombiniranog prijevoza i sličnim instalacijama (AGTC) te operativnih čimbenika koji omogućuju postizanje brzine putničkih vlakova do 160 km/h, teretnih vlakova do 120 km/h te minimalnu dužinu kolosijeka od 750 m;
- osuvremeniti signalizacijske i telekomunikacijske sustave s ciljem omogućavanja uvođenja ETCS-a i opreme za centraliziranu kontrolu prometa te olakšati integraciju Hrvatske željezničke mreže s međunarodnim standardima i standardima EU-a

- osigurati lokalnom stanovništvu bolji pristup željezničkim uslugama

Projekt će poticati prelazak, u što većoj mjeri, s modaliteta cestovnog prometa na željeznički, donoseći koristi u obliku zaštite okoliša, smanjenja zagušenja u cestovnom prometu te smanjenja prometnih nesreća i općih troškova prijevoza.

7. INDIKATIVNI FIZIČKI POKAZATELJI I/ILI POKAZATELJI USPJEŠNOSTI

Pokazatelji prikazani u nastavku mogu se po potrebi ispraviti, posebice po dovršetku ugovaranja. U tom slučaju, pokazatelji će se potvrditi razmjenom korespondencije između Republike Hrvatske i Komisije. Predloženi fizički pokazatelji i/ili pokazatelji uspješnosti su sljedeći:

Indikativni pokazatelji	Prije	Poslije
Fizički pokazatelji		
Km rekonstruiranih tračnica u cilju postizanja brzine od 160 km/h	0	19,5
Mostovi i propusti ispod pruge obnovljeni u cilju postizanja brzine od 160 km/h	0	8+33
Km lančanice obnovljene u cilju postizanja brzine od 160 km/h	0	19,5
b) Pokazatelji uspješnosti		
Smanjenje vremena putovanja lokalnih putničkih i teretnih vlakova	0	1,1 min
Smanjenje vremena putovanja vlakova koji prometuju na velikim udaljenostima	0	2,2 min

Projekt će se osvrnuti na sljedeće Direktive Europske unije u području prijevoza:

- Odluka Vijeća 2008/119/EZ o načelima, prioritetima i uvjetima sadržanima u Pristupnom partnerstvu za Hrvatsku.
- Direktiva Vijeća 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice;
- Direktiva 2001/16/EZ i Direktiva 2004/50/EZ o interoperabilnosti transeuropskog sustava željeznica velikih brzina;
- Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice.

8. INDIKATIVNI PLAN RADA/PLAN IZDATAKA

	Opis ugovora	Vrsta ugovora ugovor o radovima/nabavi /uslugama	Procijenjena vrijednost ugovora* (€)	Početak nadmetanja mjesec/godina	Dodjela ugovora mjesec/godina	Završetak ugovora mjesec/godina
1	Radovi - Izgradnja Radovi na pruzi, građevinski	Radovi	28.900.000,00	4/2011	10/2011	7/2012
2	Radovi - Postrojenje i projektiranje - izgradnja signalno- sigurnosnih i telekomunikacijskih sustava	Radovi	9.500.000,00	5/2011	11/2011	9/2012
3	Usluge	Usluge	1.700.000,00	4/2011	10/2011	10/2012

8.1. Nabava

Nabava (uključujući dodjelu svih važnih projekata) slijedi postupke za dodjelu ugovora sadržane u "Praktičnom vodiču kroz procedure ugovaranja pomoći Europskih zajednica trećim zemljama" (PRAG). Za ocjenjivanje nadmetanja za usluge, radove i nabavu osnovat će se odbori za odabir u postupku javnog nadmetanja, a njihov sastav i postupci donošenja odluka pratit će načela izložena u relevantnim pravilima PRAG-a.

9. SAŽETAK GLAVNIH REZULTATA DRUŠTVENO-EKONOMSKE ANALIZE TROŠKOVA I KORISTI

U skladu s analizom troškova i koristi (Cost Benefit Analysis, CBA) koju su izvršila hrvatska nadležna tijela, glavni pokazatelji društveno-ekonomske analize troškova i koristi su sljedeći:

- sadašnja čista procijenjena vrijednost projekta iznosi 18,49 milijuna eura, a korištena društvena diskontna stopa iznosi 5,5%
- procijenjeni omjer koristi/troškova iznosi 1,40
- procijenjena ekonomska interna stopa rentabilnosti iznosi 10,18%

10. SAŽETAK FINACIJSKE ANALIZE

U skladu s analizom troškova i koristi (CBA) koju su izvršila hrvatska nadležna tijela, glavni rezultati financijske analize su sljedeći:

- financijska neto sadašnja vrijednost projekta procjenjuje se na -37,31 milijuna eura, bez pomoći Zajednice
- financijska interna stopa rentabilnosti (FIRR) procijenjena je kao nekonvergentna
- prihvatljivi izdatak (manjak sredstava od 100%) obračunat u skladu s člancima 17. i 19. Sporazuma o financiranju određen je na iznosu od 40,100.000 eura
- doprinos IPA-e određen je na iznos od 30,075.000 eura

11. FINACIJSKA ODRŽIVOST I ISPLATIVOST

Važnost pomoći EU-a može se prikazati usporedbom financijske analize i društveno-ekonomske analize. Projekt nije ostvariv s financijskog stajališta, ali njegove koristi s društvenog i ekonomskog stajališta premašuju njegove troškove te je projekt s društveno-ekonomskog stajališta stoga sasvim opravdan.

Pomoć EU-a ubrzat će provedbu projekta, posebno u okviru trenutačne gospodarske krize i proračunskih ograničenja. Kašnjenje u provedbi uzrokovalo bi daljnje pogoršanje stanja pruge, što bi dovelo do daljnjeg smanjenja brzine vlakova.

Osim toga, budući da se radi o ulaganju u paneuropski koridor, koristi neće biti usmjerene samo na Hrvatsku, već i na cijelu balkansku regiju. Zbog toga je za taj projekt važna pomoć EU-a kao poveznica između postojećih i budućih država članica EU-a.

Hrvatska je u svoje zakonodavstvo uključila postupke vezane uz liberalizaciju tržišta željezničkih usluga koja je u Europskoj uniji započela prije niza godina usvajanjem Direktive br. 91/440/EEZ. Zakon kojim je uvedena primjena odnosnog zakonodavstva EU-a bio je Zakon o podjeli trgovačkog društva HŽ - Hrvatske željeznice d.o.o. (NN 153/05) kojim je uređena podjela društva HŽ - Hrvatske željeznice d.o.o. na četiri nova društva.

To znači da je, u Hrvatskoj, vlasnik i održavatelj željezničke infrastrukture institucija koja je odvojeno od ostalih institucija koje upravljaju željezničkim prometom te da je ta institucija HŽ Infrastruktura d.o.o. Stoga HŽ Infrastruktura ostvaruje prihod iz drugih željezničkih društava koja koriste njegovu infrastrukturu, a taj prihod dolazi u obliku tzv. naknade za pristup pruži, koju plaćaju druga društva kako bi mogla koristiti željezničku mrežu HŽ Infrastrukture.

Troškovi se mogu smatrati proporcionalnima budući da se naknada za pristup pruži računa uzimajući u obzir duljinu prijedehenih udaljenosti svakog vlaka, uključujući razlike u kategoriji vlakova, uvažavajući prosječne težine i duljine vlakova pri stvarnom korištenju pruge te stoga i troškove rada i održavanja.

12. VOĐENJE I ODRŽAVANJE

Infrastrukturu će upravljati upravitelj infrastrukture Hrvatskih željeznica, HŽ Infrastruktura d.o.o. To je društvo s ograničenom odgovornošću u stopostotnom vlasništvu države. Infrastruktura će ostati u javnom vlasništvu.

13. SAŽETAK GLAVNIH NALAZA PROCJENE UTJECAJA NA OKOLIŠ

Zahtjev za pristanak na razvoj predan je tijelima nadležnim za ekološka pitanja u listopadu 2009. Javne rasprave s mogućnošću sudjelovanja javnosti i zainteresirane javnosti održane su u razdoblju od 1. veljače do 5. ožujka 2010. u prostorijama Grada Novske i Općine Okučani. Javni uvid i dvije javne prezentacije održani su 17. veljače 2010.; u Novskom s početkom u 10.00 sati te u Okučanima u 13.00 sati. Informacije o zahtjevu za pristanak na razvoj i o odluci donesenoj 19. travnja 2010. objavljene su na internetskim stranicama Ministarstva zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva.

Obnova pruge na dionici Okučani - Novska predstavlja mjeru koja je dio niza ulaganja na punoj duljini Koridora X. u Hrvatskoj. Stoga je ovaj projekt tek dio šireg skupa aktivnosti koje pridonose značajnom poboljšanju željezničkih usluga duž cijelog Koridora X.

Projekt također donosi koristi na lokalnoj razini, budući da je utjecaj željeznica na stanje okoliša manje agresivan i zauzima manje prostora od cestovnih prometnica. Prednosti željezničkog prometa povezane su s nižom emisijom ispušnih plinova u odnosu na druge načine prijevoza. Željeznice zauzimaju malo prostora, a željeznički promet stvara manje buke od cestovnog ili zračnog prometa. Za istu količinu tereta i isti protok putnika, željeznica proizvodi 25 do 50 % manje buke.

Što se tiče prijevoza rasutog tereta u teretnom željezničkom prometu, utroši se četiri puta manje energija nego za istu količinu tereta transportiranu cestovnim putem. Prebacivanje teretnog prijevoza s cesta na željeznice rasterećuje zagušene i oštećene ceste i čuva šume. Broj ozbiljnih prometnih nezgoda u željezničkom prometu nekoliko je desetaka puta niži nego u cestovnom prometu. Željeznički promet štedi energiju na temelju velikog prijevoznog kapaciteta vlakova i manjeg broja zaustavljanja i ponovnog kretanja. Prednosti željezničkog prometa povezane su s manjim emisijama ispušnih plinova u odnosu na druga prijevozna sredstva.

Modernizacija pruge na dionici Novska - Okučani, uključujući postavljanje sigurnosne opreme i brzinu od 160 km/h te rekonstrukciju stajališta Rajić, znatno će smanjiti trajanje putovanja i omogućiti bolji pristup putnicima te veći stupanj njihove sigurnosti. Projekt neće rezultirati nikakvim izmjenama metodologije eksploatacije zemljišta ili utjecaja na bioekološke (tlo, flora, fauna) i okolišne karakteristike na području projekta. Zbog povećanog prometa vlakova može se očekivati da će se razina buke povećati za stanovništvo i okolna naseljena područja. Stvarat će se određene količine otpada, posebice tijekom građevinskih radova.

Analiza utjecaja tijekom provedbe projekta i eksploatacije posebnih ekoloških sastavnica ukazuje da će svi negativni učinci projekta biti otklonjeni ili svedeni na minimum, uz strogo praćenje preporučenih mjera zaštite i odredaba Programa praćenja stanja okoliša. U tom smislu, može se reći da će projekt biti ekološki prihvatljiv.

Raspoloživost učinkovite željezničke infrastrukture kao dobre alternative cestovnom prometu u budućnosti će olakšati uvođenje načela kažnjavanja onečišćivača (tzv. načelo "onečišćivač plaća"), omogućujući uvođenje posebnih politika koje će poticati sudionike u prometu (posebno, ali ne isključivo, tržište prijevoza tereta) na korištenje željezničkog prijevoza umjesto drugih načina prijevoza koji uzrokuju veća onečišćenja.

14. TROŠKOVI I POMOĆ

A. Analiza troškova među različitim vrstama izdataka

Stavka	Ukupni troškovi (procjena) (EUR)	Neprihvatljivi troškovi (procjena) (EUR)	Ukupni prihvatljivi troškovi (procjena)
1 Naknade za planiranje/projektiranje	2,000.000	2,000.000	0
2 Kupovina zemljišta	0	0	0
3 Građevinski radovi	36,800.000	1,100.000	35,700.000
4 Postrojenja i strojevi	0	0	0
5 Tehnička pomoć	0	0	0
6 Promidžba	0	0	0
7 Nadzor tijekom izvođenja građevinskih radova	1,700.000	0	1,700.000
8 Troškovi zaštite okoliša	10.000	10.000	0
9 Međubroj	40,510.000	3,110.000	37,400.000
10 Nepredviđeni izdaci	2,700.000	0	2,700.000
UKUPNA PROCJENA	43,210.000	3,110.000	40,100.000

B. Očekivani financijski doprinos

Ukupni procijenjen i troškovi (EUR)	od kojih neprihvatljivi troškovi iznose (EUR)	Prihvatljivi izdaci (EUR)	od kojih doprinos IPA-e iznosi (EUR)	Javni doprinos (EUR)	od kojeg: državni (EUR)	MFI (EUR)	Ostalo (EUR)
(1)=(2)+(3)	(2)	(3)	(4)=(3) x (stopa sufinanciranja prioritetne osi)	(5)=(6)+(7)+(8)	(6)	(7)	(8)
43,210.000	3,110.000	40,100.000	30,075.000	13,135.000	13,135.000	0	0

Napomena: Izuzev za prihvatljive izdatke i doprinos IPA-e, podaci su indikativni. Neprihvatljivi izdaci su uključeni u javni doprinos.

15. UKLJUČENOST MEĐUNARODNIH FINANCIJSKI INSTITUCIJA (MFI)

MFI-ji nisu uključeni u ovaj projekt.

16. MJERE PROMIDŽBE

Predviđene su sljedeće mjere promidžbe:

- Lecii, brošure, izjave za tisak, konferencije za tisak i posjeti bit će organizirani s ciljem objavljivanja događanja vezanih uz veliki projekt tijekom pripremne faze, ali i tijekom čitavog razdoblja provedbe projekta.
- Izvoditelj radova će na gradilištu postaviti natpise s podacima i komemorativne ploče. Natpisi s podacima bit će jasno istaknuti pored perona i kolosijeka na kolodvorima Okučani i Novska tijekom građevinskih radova. Stalna komemorativna ploča bit će postavljena u blizini ulaza ili u predvorju zgrade kolodvora Okučani.

ooOOOoo

**BILATERAL PROJECT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CROATIA
AND
THE EUROPEAN COMMISSION
CONCERNING THE CO-FINANCING
OF THE MAJOR PROJECT
OKUČANI TO NOVSKA RAILWAY REHABILITATION AND UPGRADE
CCI No: 2010 HR 16 I PR 001
UNDER
THE INSTRUMENT FOR PRE-ACCESSION ASSISTANCE (IPA)
IPA Component HI - Regional Development
Operational Programme
"Transportation"
CCI No: 2007 HR 16 I PO 002**

Title and Priority Axis No: Priority Axis 1 - Upgrading Croatia's rail transport system

Title and Measure No: Measure 1.1: Line upgrading and modernisation

**The Government of the Republic of Croatia
and
the European Commission**

Hereafter jointly referred to as "the Parties" or individually as "the Beneficiary", in the case of the Government of the Republic of Croatia, or "the Commission", in the case of the European Commission

Whereas

- 1) On 17 July 2006, the Council of the European Union adopted Regulation (EC) No 1085/2006 establishing an Instrument for Pre-Accession Assistance¹.
- 2) On 12 June 2007, the Commission adopted Regulation (EC) No 718/2007 implementing Council Regulation (EC) No 1085/2006 establishing an instrument for pre-accession assistance (IPA)², detailing applicable management and control provisions.
- 3) On 7 December 2007, the Commission adopted Decision C(2007)6051 approving the multi-annual operational programme "Transportation" for assistance from the Instrument for Pre-Accession Assistance for the Regional Development component in the Republic of Croatia. On 22 June 2010, the Commission adopted Decision C(2010)3775 modifying the programme.
- 4) On 27 August 2007, the Beneficiary and the Commission concluded a Framework Agreement setting out the rules for co-operation concerning the EU financial assistance from the Instrument for Pre-Accession Assistance (IPA).
- 5) On 10 November 2008, the Beneficiary and the Commission concluded a Financing Agreement laying down specific provisions for the implementation of the multi-annual programme "Transportation". This Financing Agreement entered into force on 15 December 2008. On 2 November 2010, the Beneficiary and the Commission concluded a modified Financing Agreement which entered into force on 14 January 2011.
- 6) In accordance with Article 54 of the Financing Agreement, the Operating Structure submitted to the Commission a major project "Okučani to Novska Railway Rehabilitation and Upgrade" in which it envisages a contribution from the Instrument for Pre-Accession Assistance under priority axis 1 "Upgrading Croatia's rail transport system" of the multi-annual operational programme "Transportation". At the request of the Commission, the Operating Structure submitted an updated project application on 2 August 2010 and provided additional information on 14 October 2010.
- 7) On 25 July 2011, the Commission adopted decision C(2011)5124 approving a IPA contribution to the major project "Okučani to Novska Railway Rehabilitation and Upgrade".

1. OJ L 210, 31.7.2006, p.82.

2. OJ L 170, 29.6.2007, p. 1.

- 8) In accordance with Article 54 of the Financing Agreement, the decision of the Commission approving the project should be followed by a Bilateral Project Agreement with the Beneficiary.

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1
Subject matter

1. This Bilateral Project Agreement is concluded between the Government of the Republic of Croatia and the European Commission. It concerns the project "Okučani to Novska Railway Rehabilitation and Upgrade" adopted by Commission Decision C(2011)5124 as described in the Annex. All documents and correspondence pertaining to this project shall bear the reference CCI 2010HR16IPR001.

Article 2
Project funding

1. 1. The eligible expenditure, calculated in accordance with Article 150 of Regulation(EC) No 718/2007, is set at EUR 40.100.000.
2. The co-financing rate for the priority axis 1 "Upgrading Croatia's rail transport system" of the Transportation Operational Programme applies to the project. The maximum IPA contribution to the project is set at EUR 30.075.000.
3. The IPA contribution to the co-financing of the project is subject to the fulfilment of the provisions of this Bilateral Project Agreement and the obligations and conditions set out in the Framework Agreement, Financing Agreement as well as the regulatory and conventional framework applicable to pre-accession assistance.

Article 3
Eligibility period

1. The eligibility period is as laid down in Articles 11(3), 34, 43 of the Financing Agreement.

Article 4
Eligible expenditure

1. 1. Expenditure incurred in the implementation of the project shall be eligible for IPA co-financing if:
 - a) it has been actually incurred within the eligibility period referred to in Article 3 and is supported by receipted invoices or accounting documents of equivalent probative value;
 - b) contracts giving rise to such expenditure are consistent with the project, as adopted by Commission Decision C(2011)5124 of 25 July 2011 ;

- c) it has been incurred in accordance with the principles of sound financial management and, in particular, of economy and cost-effectiveness and
- d) it conforms to the eligibility rules laid down in Chapter VI of the Financing Agreement.

Article 5 Agreement

1. 1. An agreement as laid down in Article 51(3) of the Financing Agreement must be signed prior to the commencement of any contract within the project. The agreement shall also define the modalities of handing over the project to the end recipient of assistance after its completion.
2. A signed copy of the agreement shall be sent to the Commission services.
3. Notwithstanding paragraphs 1 and 2, the requirements of Article 27 of the Financing Agreement remain applicable.

Article 6 Procurement rules and procedures

1. The procurement rules and procedures to be followed are stipulated in Articles 44, 46 and 48 of the Financing Agreement. Where applicable, the rules laid down in Article 20 of the Financing Agreement governing procurement by International Financing Institutions (IFIs) shall also apply.
2. 2. In duly substantiated exceptional cases, derogation from the rules of participation and origin may be authorised by the Commission pursuant to Article 19(6) of Regulation (EC) No 1085/2006.

Article 7 Monitoring

1. Monitoring refers to the use of a system of information in order to trace the progress made in implementing the project. Monitoring shall use financial and physical indicators which enable actual progress towards completion of the project to be compared with the Indicative Work Schedule/Expenditure Plan presented in Annex.
2. The implementation of the project shall be monitored in line with the stipulations of Chapter XIII (Monitoring and Evaluation) of the Financing Agreement. This, amongst others, will require:
 - a) the Operating Structure, and where appropriate the relevant Contracting Authority, managing the project monitoring activities;
 - b) the Sectoral Monitoring Committee reviewing the progress of implementation;
 - c) the preparation of the monitoring sheets provided by the Commission: these monitoring sheets form the principal part of the sectoral annual report on implementation in accordance with Articles 84 and 85 of the Financing Agreement;

- d) special or ad-hoc monitoring reports, if deemed necessary by the Operating Structure or the Commission services;
- e) physical on the spot checks.

Article 8 Evaluation

1. An assessment of the project may be carried out during its implementation at the request of the Beneficiary, or on the initiative of the Commission, in order to assess whether the project is proceeding towards completion in accordance with the objectives originally laid down in the Annex to this A OJ L 170, 29.6.2007, p. 1. agreement and to propose adjustments to take account of problems encountered during implementation.
2. An ex-post assessment of the impact of the project may be carried out by an assessor appointed either by the Beneficiary or the Commission once the project has been completed.

Article 9 Project modification

1. Any modification to the approved project shall require the approval of the Commission by way of a modifying decision or by exchange of letters between the Beneficiary and the Commission services.
2. Expenditure relating to a physical object introduced in the project by way of a modification is eligible from the date of approval of the modification by the Commission.
3. Any modification to the project described in the Annex which affects the content of the operational programme "Transportation", will necessitate not only a Commission modifying decision concerning the project, but also a decision concerning modification of the operational programme. Therefore, such project modification requests are receivable only if submitted in parallel with the necessary request for a modification of the operational programme.
4. Any major modification to the project, as described in the Annex, requires the approval by the Commission by way of a modifying decision. Such modifications must be supported by a duly motivated request to be submitted before the end of eligibility period referred to in Article 3.

A modification is considered **major** when it involves:

- a) a change in any of the elements described in points 5 (Project Description) and 6 (Objectives) of the Annex; or
- b) any change in the amount of IPA contribution allocated to the project; or
- c) a change in the eligible expenditure of the project; or

- d) a substantial change in the physical characteristics or the functional purposes of the project, which alter its objectives, including the addition of a physical component not covered by the original decision; or
 - e) a change in the conditions of ownership or operation of the project.
5. Any minor modification to the project can be approved by way of an exchange of letters between the Beneficiary and the Commission services, on the basis of a duly motivated proposal to be submitted before the end of eligibility period referred to in Article 3.

Except in cases referred to in paragraph 4, an amendment is considered **minor**, and notably when it concerns:

- a) an extension to the period of implementation initially envisaged in the project application; or
 - b) amendments to the Indicative Work Schedule/Expenditure Plan that do not fall under paragraph 4 point c)above; or
 - c) a change to the physical characteristics or functional purposes of the project that does not affect its overall objectives.
6. The Sectoral Monitoring Committee shall be informed about major and minor project modification proposals.
7. As a general rule, the number of major project modifications requiring a Commission modifying decision should be kept to minimum.
8. Each request for a modification, be it major or minor, will be examined by the Commission on a case-by-case basis.
9. The Commission reserves the right to refuse project modification requests which would result in modifications of the operational programme it deems unacceptable.

Article 10 **Special Conditions**

There are no special conditions relating to this project.

Article 11
Language

This Bilateral Project Agreement is drawn up in duplicate in the English language.

Signed, for and on behalf of the Government of the Republic of Croatia,
at Zagreb, 8 September 2011

by the Head of the Operating Structure for the Transportation Operational Programme, Mr
Tomislav Mihotić

.....

Signed, for and on behalf of the European Commission,
at Brussels, 5 August 2011

By the Director General of Directorate-General Regional Policy, Mr Dirk Ahner

.....

for the Director General absent,
Normunds Popens
Deputy Director General

ANNEX

PHYSICAL OBJECT OF THE MAJOR PROJECT

Operational Programme

Transportation

CCI No: 2007 HR 16 I PO 002

Project name

Okučani to Novska Railway Rehabilitation and Upgrade

CCI No: 2010 HR 16 I PR 001

Title and Priority Axis No: Priority Axis 1 - Upgrading Croatia's rail transport system

Title and Measure No: Measure 1.1: Line upgrading and modernisation

1. AUTHORITY RESPONSIBLE FOR THE APPLICATION (OPERATING STRUCTURE)

Name: Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure
Address: Prisavlje 14, 10 000 Zagreb, Croatia
Contact: Tomislav Mihotić, State Secretary
Telephone: + 385 1 3784 543
Fax: + 385 1 3784 543
E-mail: Tomislav.Mihoti@mmpi.hr

2. FINAL BENEFICIARY (ARTICLE 15 OF THE FINANCING AGREEMENT)

Name: HŽ Infrastruktura (Croatian Railways Infrastructure)
Address: A. Mihanovica 12, 10 000 Zagreb, (Croatia)
Contact: Ms. Zrinka Ivanovic Kelemen
Telephone: +385 1 453 4014
Fax: +385 1 378 2748
E-mail: zrinka.ivanovic@hznet.hr

3. END RECIPIENT OF ASSISTANCE

Name: HŽ Infrastruktura (Croatian Railways Infrastructure)
Address: A. Mihanovica 12, 10 000 Zagreb, (Croatia)
Contact: Ms. Zrinka Ivanovic Kelemen
Telephone: +385 1 453 4014
Fax: +385 1 378 2748
E-mail: zrinka.ivanovic@hznet.hr

4. PROJECT LOCATION

4.1. Beneficiary country: Republic of Croatia

4.2. County/province: Sisačko-moslavačka County and Brodsko-posavska County

5. PROJECT DESCRIPTION

5.1. General description of the physical object of the project

The project concerns the physical upgrade of the Okučani - Novska railway section on rail line M105 Novska - Tovarnik - state border, which is part of the Pan-European Corridor X railway corridor connecting Salzburg (Austria) and Thessaloniki (Greece), crossing Slovenia Croatia, Serbia and the former Yugoslav Republic of Macedonia.

The last track overhaul on the Okučani - Novska railway line was carried out about thirty years ago, while the overhead line equipment (OLE) and catenary was renovated in 1995 as one of the first repairs of war damages. Speed limits are present into the station of Okučani (95 km/h) and Novska (50 km/h). After the renewal proposed in this application, the speed will be increased again to the original value of 160 km/h.

The investments along the Okučani - Novska section are within a framework of a comprehensive plan of activities that are aimed to improve the capacity and the general level of service of the entire Croatian section of the rail Corridor X. The project is part of a multi-national set of investments carried out by the countries along Corridor X. Potential bottlenecks could arise from an incomplete and/or late implementation of the above program before an increase of traffic coming out from exogenous circumstances. In particular, the above list of measures along Corridor X shows that the Okučani - Novska rail section is only a relatively small part of an extensive program of investments that has started.

The trans-European conventional rail system interoperability standards, requirements and technical specifications will be applied.

At a local level, the population served is those of the two counties of Sisak-Moslavina, with a population of 185.387, and Slavonski Brod-Posavina, with a population of 176.765. The population that is actually served is much larger, being the rail line part of an international corridor extending from Austria to Greece. The actual end users of the infrastructure should be identified not only within the local population, but in a wider sense also in the whole area of influence of the Corridor X.

In terms of quality improvement, the upgrade to 160 km/h will correspond to a reduction of travel time between Okučani and Novska of 1.1 minutes for freight and local passenger trains and of 2.2 minutes for long distance trains. These benefits will be substantial in light of the estimated future traffic flows on this line. Approximately 80 million passengers will use this line in the period up to the year 2030, according to the demand forecasts used in the cost/benefit analysis, which clearly presents the long-term and wider benefits generated by the project.

5.2. Technical description of the infrastructure investment

5.2.1. General characteristics of the line

The characteristics of the infrastructure below are based on the preliminary design, the final amounts might be subject to changes upon the preparation of the main design.

The works under the proposed operation include all renovations and upgrading that is needed to achieve the speed of 160 km/h and to make the section compliant with the interoperability requirements.

The main activities to be carried out are the following:

- Track upgrade of the double track line including the replacement of old permanent way material (rails, sleepers, fastenings, ballast, sand/gravel, turnouts etc.).
- Rehabilitation of the substructure, including culverts and drainage system.
- Upgrade of signalling and telecommunication systems and installation of ETCS level 1.
- Upgrade of level crossings.
- Adjustment of the overhead line equipment.

- Reconstruction of Okučani station.
- Rehabilitation of the Rajié halt.

Based on the preliminary design, the envisaged characteristics of the line after its rehabilitation will be as following:

Number of Tracks	2
Loading gauge	UIC CI
Minimum distance between tracks centre	4 m (between 4 and 4,75 m)
Maximum speed	160 km/h (previously 100 km/h)
Authorized mass per axle	22,5 t
Authorized mass per linear meter	8t
Maximum gradient	6‰
Useful siding length inside Okučani station	> 750 m max (previously 700 m)
Level Crossing	9 (including 1 pedestrian)
Signalling	ETCS level 1
Electrification	25 kV
Control of station	Local

The project can be divided into three main elements:

- the rehabilitation of the railway section Okučani - Novska, starting from km 305+000 up to km 288+117 for both right and left track, in the length of 16.883 km;
- the reconstruction of station Okučani; and
- the rehabilitation of the Rajié halt.

5.2.2. Okučani - Novska section

(a) Alignment

According to all its characteristics, this section is a flat line with only one curve. It allows for the maximum speed of 160 km/h along the entire section. Track spacing shall remain at 4,00 m except at few positions where it is spaced to 4,75m.

The track level has been aligned in as long lines as possible, taking into consideration the limits determined by the existing overhead line equipment (OLE) and specific points such as asphalted level crossings and stations. The track level will be lowered. Maximum gradient is 5 ‰.

The route is laid down in such a manner that the existing overhead line equipment (OLE) masts will be retained. Shifts of the newly designed track alignment compared to the existing one are mostly ±10 cm, Both tracks are designed at the same level.

(b) Permanent way

The rehabilitation comprises a complete replacement of permanent way material. The new track is made of pre-stressed concrete sleepers with elastic fastenings; and rails, welded into continuous track and laid down on the ballast layer.

(c) Bridges and culverts

Minor repairs are planned on 8 bridges on this rail section. The works include installation of new pedestrian paths, painting of fences, refurbishment of wing walls etc.

There are 32 culverts along the Okučani - Novska section. Four of them are in good condition and do not need to be refurbished. Some culverts that are out of function will have to be removed. On other culverts the planned works include: elevating and extending the parapet walls, widening and shotcreting of wings etc.

(d) Railway substructure

Top of the sand-layer is 3,50 m wide measured from the track centre while the track formation is designed to be not less than 4,30 m wide at the top of the earthworks.

Where the minimum required compression at the bottom of the sand-layer not reached, a polymer geo net will be laid down on the geo textile to increase the loading capacity of the base. Alongside the open track the drainage is performed by the excavation of open earth and placing of concrete ditches.

(e) Overhead line equipment

After the track rehabilitation OLE position will have to be adjusted. The works to be carried out consist of:

- the adjustment of the overhead line to the new track position:
- the electric installation works and adaptation on cantilevers and OLE masts, also to introduce separated automatic tensioning of carrying cord and catenary wires.

(f) (f) Signalling

New signalling system includes:

- the provision of new signalling system with integrated automatic block and interfaces towards neighbouring relay signalling systems
- the provision of ETCS level 1.
- the provision of 9 automatic half-barrier level crossing.

(g) Telecommunications

The telecommunications works include:

- interfacing to the new digital telecommunication system in Okučani station and Okučani - Novska section;
- the provision of new telecommunication cables;
- the provision of new wayside telephone posts.

(h) Level crossings

Rehabilitation of 6 road level crossings and 1 pedestrian crossing. The works include replacement of drainage pipes and paving with solid rubber modular units.

5.2.3. Okučani station

(a) Tracks

Okučani station has 8 tracks. The works include a reconstruction of 7 tracks. The 6 passing tracks will be extended to the minimum useful length of 750 m.

(b) Platforms

Existing boarding surfaces in Okučani station will be removed and 2 new station platforms shall be constructed, one side platform with a length of 160m, and one island platform with a length of 250m.

The platforms will be equipped with fences, passenger shelters and supplementary halt furniture and lighting.

A new pedestrian underpass will be constructed to connect the station building and side platform with the island platform. The elevators will be installed to enable access for passengers with reduced mobility.

(c) Station building

The reconstruction of the Okučani station will consist of an upgrade of the existing building. The main activities will include the following:

- Reconstruction of the station building and arrangement of areas for passengers (waiting room, cashiers, toilets), refurbishment of offices and spaces for station staff e.g. traffic controller's office, office of the head of the station, toilets, kitchen, etc.), rehabilitation of the façade, necessary repairs in the basement as well as the reconstruction of the existing installations of the station building.
- Paved surfaces around the station building with the standard pedestrian and road access, installation of shelters for passengers and bicycles, parking area and landscaping.

(d) Loading ramp

At the track VI a loading ramp approximately 200 m long will be constructed.

(e) Permanent way

Permanent way on main passing tracks will be made of new rails, new pre-stressed concrete sleepers with elastic fastenings and ballast bed. 20 existing

turnouts will be installed.

(f) Railway substructure

Same structure as Okučani - Novska section.

(g) Drainage system

The drainage system will consist of plastic drainage pipes, inspection manholes and settling tanks.

(h) Signalling

The Okučani railway station will be equipped with a new electronic signalling and interlocking equipment that will also include the installation of ETCS level 1 with the infill function. Through the interface with the signalling and interlocking equipment the ETCS system will obtain all information concerning signal indications and train routes and will control the train traffic accordingly.

The signalling works include:

- the provision of new signalling system with integrated automatic block for bidirectional traffic;
- the provision of the ETCS level 1;
- the adaptation of automatic half barrier level crossings to bidirectional traffic,

(i) Telecommunications

The telecommunications works include:

- the provision of a new digital telecommunication system at Okučani station;
- the provision of new telecommunication cables;
- the provision of new wayside telephone posts.

(j) Overhead line equipment

The station is electrified with the 25 kV 50 Hz system. As a consequence of the reconstruction works at Okučani station tracks and platforms the following OLE works are planned:

- relocation of the current sectioning in the Okučani - Novska section;
- new OLE on the track extensions and adjustment on the existing tracks;
- separated automatic tensioning of the carrying cord and catenary wire on side tracks.

5.2.4. Rajić halt

(a) Tracks

Same as on Okučani - Novska section.

(b) Platforms

Two side platforms shall be constructed; being 55 cm high, 3,0 m wide and 100 m long. The platforms will be equipped with fences, passenger shelters,

lighting and all necessary equipment for passengers with reduced mobility. The reconstruction of the Rajić halt will also include an installation of shelters for bicycles, parking area and landscaping.

(c) Drainage

The drainage system is made by the installation of plastic drainage pipes, inspection manholes and settling tanks.

5.2.5. Management of the infrastructure

The infrastructure will be managed by the infrastructure manager of the Croatian railways, HŽ Infrastruktura d.o.o.. It is a limited liability company 100% owned by the Croatian state. The infrastructure is and will remain a public property.

6. OBJECTIVES

The global objectives of the rehabilitation of the Okučani - Novska railway section are the following:

- To eliminate the obstacles to the interoperability of the rail system in accordance with the Directive 2008/57/EC and to improve its technical standards to meet those of a TEN railway corridors in line with EU requirements;
- To bring the line up to the technical standards established under AGC and AGTC agreements and operating parameters allowing for a passenger train speed up to 160 km/h, freight trains up to 120 km/h and the minimum siding length to 750 m;
- To modernise signalling and telecommunication systems in order to enable installation of ETCS and centralised traffic control equipment, to facilitate the integration of Croatian railway network with international and EU standards as well as to improve safety;
- To provide better access to rail services for the local population as well as others living along Pan- European Corridor X.

The specific objectives of the project are the following:

- To eliminate the obstacles to the interoperability of the rail system in accordance with the Directive 2008/57/EC and to improve its technical standards to meet those of a TEN railway corridors in line with EU requirements.
- To bring the line up to the technical standards established under AGC and AGTC agreements and operating parameters allowing for a passenger train speed up to 160 km/h, freight trains up to 120 km/h and the minimum siding length to 750 m.

- To modernise signalling and telecommunication systems in order to enable installation of ETCS and centralised traffic control equipment and to facilitate the integration of Croatian railway network with international and EU standards.

- To provide better access to rail services for the local population.

The project will move forwards a modal shift as much as possible from road to rail generating benefits within the environmental protection, a reduction of road congestion and a decrease of both road accidents and general transport cost.

7. INDICATIVE PHYSICAL AND/OR PERFORMANCE INDICATORS

The indicators shown bellow might be rectified when deemed necessary, in particular upon the finalisation of the contracting. Should it be the case, confirmation of the indicators will be by exchange of letters between the Republic of Croatia and the Commission. The proposed physical and/or performance indicators are as follows:

Indicative Indicators	Before	After
a) Physical indicators		
Km of track upgraded to achieve a speed of 160 km/h	0	19,5
Bridges and culverts rehabilitated to attain speed of 160 km/h	0	8+33
Km of catenary rehabilitated to attain speed 160 km/h	0	19,5
b) Performance indicators		
Reduction of travelling time for local passenger and freight trains	0	1,1min
Reduction of travelling time for long distance trains	0	2,2min

The project will address the following EU Directives in the field of transport:

- Council Decision 2008/119/EC on the principles, priorities and conditions contained in the Accession Partnership with Croatia.
- Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways;
- Directive 2001/16/EC and Directive 2004/50/EC on the interoperability of the trans-European conventional rail system;
- Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council on the interoperability of the rail system within the Community.

8. INDICATIVE WORK SCHEDULE/EXPENDITURE PLAN

	Description of contract	Contract type works/supply/ service	Estimated contract value* (€)	Tendering Launch month/year	Contract Award month/year	Contract Completion month/year
1	Works-Construction Track, civil and electrification works	Works	28 900 000,00	4/2011	10/2011	7/2012
2	Works-Plant and design – build Signalling & interlocking and telecommunications	Works	9 500 000,00	5/2011	11/2011	9/2012
3	Services Supervision of works	Service	1 700 000,00	4/2011	10/2011	10/2012

8. Procurement

Procurement (including the award of any major projects) will follow the contract award procedures contained in the "Practical Guide to Contract Procedures for EC External Actions" (PRAG). Tender Selection Committees will be established for the evaluation of service, works and supply tenders, while their composition and decision making procedures will be in accordance with the principles set out in the relevant rules of the PRAG.

9. SUMMARY OF THE MAIN RESULTS OF THE ECONOMIC AND SOCIAL COST-BENEFIT ANALYSIS

According to the Cost Benefit Analysis (CBA) carried out by the Croatian Authorities, the principal indicators of the economic and social cost benefit analysis are as follows:

- The estimated NPV for the project is 18,49 million € and the social discount rate used is 5,5%.
- The estimated Benefit/Cost ratio is 1,40
- The estimated EIRR is 10,18%

10. SUMMARY OF THE FINANCIAL ANALYSIS

According to the Cost Benefit Analysis (CBA) carried out by the Croatian Authorities, the principal results of the financial analysis are as follows:

- the FNPV for the project is estimated EUR -37,31 million without Community assistance.
- the FIRR is estimated as not convergent.
- The eligible expenditure (funding gap rate of 100%) as calculated in accordance with Articles 17 and 19 of the Financing Agreement is set at EUR 40 100 000
- The IPA contribution is set at EUR 30 075 000

11. FINANCIAL SUSTAINABILITY AND AFFORDABILITY

The importance of EU assistance can be demonstrated with a comparison between the financial analysis and the socio-economic analysis. The project is not feasible from the financial point of view, but its benefits from the social and economic point of view are higher than its costs, and that therefore it is perfectly justifiable from a socio-economic point of view.

The EU assistance will accelerate the project implementation, especially under the ongoing economic crisis and budgetary constrains. The delay in implementation would cause further deterioration of the track condition resulting in a further reduction of speed.

In addition, being it an investment along a pan-European corridor its benefits will not be limited only to Croatia, but they will be extended to the whole Balkan region. This is also a reason why the EU assistance is important for this project, being it an instrument of cohesion between existing and future EU countries.

Croatia has included into its legislation those procedures related to the liberalisation of the rail market that started years ago in the European Union with directive 91/440/EEC. The act that introduced the application of the pertinent EU legislation was the HŽ Hrvatske željeznice d.o.o. Separation Act (OG 153/05) that regulated the separation of the company HŽ Hrvatske željeznice d.o.o. (Ltd.) into four new companies.

This means that in Croatia, the owner and the maintainer of the rail infrastructure is an institution that is separated from those others managing rail traffic and that such institution is HŽ Infrastruktura d.o.o.. Therefore HŽ Infrastruktura has an income coming from other rail companies using its infrastructure, and this income is represented by the Track Access Charge (TAC), that is a sort of "toll" paid by other companies in order to use HŽ Infrastruktura's rail network.

The charges can be considered proportional since the TAC is calculated taking into account the length of the distances travelled by each train, including the differences in train category, thus considering the average weights and train lengths on the real utilization of the line and therefore on its running and maintenance costs.

12. OPERATION AND MAINTENANCE

The infrastructure will be managed by the infrastructure manager of the Croatian railways, HŽ Infrastruktura d.o.o.. It is a limited liability company 100% owned by the Croatian state. The infrastructure is and will remain a public property.

13. SUMMARY OF THE MAIN FINDINGS OF THE ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSEMENT

The application for development consent was submitted to the environmental authorities in October 2009. Public debate to enable participation of public and public concerned was held in the period between 1 February and 5 March 2010 in the premises of the City of Novska and the Municipality of Okučani. Public inspection and two public presentations were held on 17 February 2010; in Novska beginning at 10.00 hrs and in Okučani at 13.00 hrs. The information about the application for development consent and the decision brought on 19 April 2010 were published on the internet site of the MEPPPC.

The rehabilitation of the Okučani - Novska line is a measure that is a part of an extensive set of investments along the full length of Corridor X in Croatia. Therefore this project is only a part of a wider set of actions which contribute to a large scale improvement of the rail service along the entire Corridor X.

The project also has benefits at a local scale, since the impact of railways on the state of the environment is less invasive and consumes less space than the road. The advantages of rail transport are associated with lower emission levels when compared to other modes of transport, the advantage of railways is a low consumption of space and rail transport creates less noise than road or air traffic. For the same freight volumes and same passenger flows rail produces 25 to 50% less noise.

When bulk transport of freight by rail is concerned, four times less energy is spent than the same amount of freight transported by the road mode. Transferring freight transport from roads to railway relieves congested and damaged roads and preserves forests. The number of serious traffic accidents in rail transport is several dozens of times lower than in the road traffic. Railway traffic saves energy on the basis of the large transport capacity of the trains and less frequent stopping and starting. The advantages of rail transport are associated with lower gas emissions when compared to other means of transport.

The modernisation of the railway section Novska- Okučani, including the installation of station security and speed of 160 km/h and the reconstruction of the Rajić Halt, will considerably reduce the travelling time and provide better passenger access and safety. The project will not result in any modification of the land exploitation methodology or the impact on bio-ecological (soil, flora, fauna) and landscape characteristics in the project area. Due to increased train traffic it could be expected that the noise level will increase for the population and the surrounding living environment. Though specific waste amounts will be created, particularly during the construction.

The analysis of the impact during the project implementation and the exploitation of specific environmental components indicates that all adverse effects of the project will be eliminated or reduced to the minimum extent with stringent observation of the recommended protection measures and the provision of the Environmental Monitoring Programme and in that respect, it can be said that the project will be environmentally acceptable.

Having an efficient rail infrastructure available as a good alternative to the road mode, will facilitate in the future the introduction of the "polluter pays" principle, by allowing the introduction of specific policies that will encourage road users (especially, but not only, for the freight transport market) to use the rail instead of a more pollutant mode of transport.

14. COST AND ASSISTANCE

A. Cost Breakdown between types of Expenditure

Item	Total costs (estimates) (EUR)	Non-eligible costs (estimate) (EUR)	Total eligible costs (estimates) (EUR)
1 Planning/design fees	2 000 000	2 000 000	
2 Land purchase	0	0	0
3 Building and construction	36 800 000	1 100 000	35 700 000
4 Plant and machinery	0	0	0
5 Technical assistance	0	0	0
6 Publicity	0	0	0
7 Supervision during construction implementation	1 700 000	0	1 700 000
8 Cost of the environmental safeguarding	10 000	10 000	0
9 Sub-Total	40 510 000	3 110 000	37 400 000
10 Contingencies	2 700 000	0	2 700 000
TOTAL ESTIMATED	43 210 000	3 110 000	40 00 000

B. Expected financial contribution

Estimated Total Costs (EUR)	of which non eligible (EUR)	Eligible Expenditure (EUR)	of which IPA Contribution (EUR)	Public Contribution (EUR)	of which: National (EUR)	IFI (EUR)	Other (EUR)
(1)=(2)+(3)	(2)	(3)	(4)=(3)x(co-financing rate of the priority axis)	(5)=(6)+(7)+(8)	(6)	(7)	(8)
43 210 000	3 110 000	40 100 000	30 075 000	13 135 000	13 135 000	0	0

Note: Data other than eligible expenditures and IPA contribution are indicative. Non eligible expenditures are included in public contribution.

15. INVOLVEMENT OF IFI S

No IFIs are involved in this project.

16. PUBLICITY MEASURES

The following publicity measures are envisaged:

- Leaflets, newsletters, press releases, press conferences and visits will be arranged to publicise major project-related events during the preparatory phase and during the whole project implementation period.
- Display panels and commemorative plaques on the construction site will be erected by the contractor. Display panels will be placed at a clearly visible place beside the platforms and tracks at Okučani and Novska stations during the construction period. Permanent commemorative plaque will be placed either near the entrance or in the vestibule of Okučani Station building.

Članak 3.

Provedba Dvostranog sporazuma iz članka 1. ove Uredbe u djelokrugu je središnjeg tijela državne uprave nadležnog za poslove pomorstva, prometa i infrastrukture.

Članak 4.

Dvostrani sporazum iz članka 1. ove Uredbe stupio je na snagu danom potpisivanja.

Članak 5.

Ova Uredba stupa na snagu danom objave u »Narodnim novinama«.

Klasa:
Urbroj:
Zagreb, _____

PREDSJEDNIK

Zoran Milanović