



AGENCIJA ZA VODNE PUTOVE

**VUKOVAR, Parobrodarska 5
Tel: 032-450-613, fax: 032-450-653**

OPIS POSLOVA

Dodatak 1.

**za otvoreni postupak javne nabave velike nabavne vrijednosti
za predmet nabave:**

Usluga izrade studije izvodljivosti višenamjenskog kanala Dunav - Sava

evidencijski broj nabave: EVV-06/16/JN

Vukovar, kolovoz 2016.

1. UVOD

1.1. Općenito

Promet unutarnjim vodnim putovima ubraja se u načine prijevoza najmanje štetne za okoliš s obzirom na niski postotak emisija štetnih plinova u atmosferu po jediničnom teretu (tkm) te na taj način doprinosi održivom razvoju. Prometna politika Europske Unije podupire upotrebu željeznice i unutarnjih vodnih putova. S obzirom na učestalost cestovnog prometa na prostoru istočnoeuropskih zemalja, velikiznačaj predstavlja što veće uključanje Dunava u sustav kombiniranog (intermodalnog) prijevoza. Otvaranjem kanala Rajna – Majna – Dunav uspostavljen je najjeftiniji prometni put za vanjsko-trgovinsku razmjenu zemalja istočne, srednje i zapadne Europe.

Riječni promet Republike Hrvatske dio je europskog prometnog sustava. Republika Hrvatska je povezana sa zapadnom, srednjom i istočnom Europom putem svojih najvećih rijeka, Dunava, Drave i Save. Zemljopisno-prirodne značajke hrvatskih vodnih putova pružaju mnogostrukim mogućnostima za razvitak riječnih luka. Osvremenjivanjem vodnih putova te riječnih luka Republike Hrvatske stvaraju se pretpostavke za preusmjeravanje dijela robnih tokova na unutarnju plovidbu te nadalje za razvitak kombiniranog prometa. Današnji unutarnji plovni putovi u Republici Hrvatskoj funkcioniraju u dva odvojena sustava - dunavskom i savskom, zbog neodržavanog savskog plovnog puta nizvodno od Račinovaca.

Prometnom eksploatacijom višenamjenskog kanala Dunav-Sava (dalje u tekstu VKDS) hrvatski unutarnji vodni putovi bi se povezali u jedinstveni sustav i izravno bi se priključili na europsku mrežu unutarnjih vodnih putova. Izgradnja kanala utjecala bi na razvitak hrvatskih riječnih luka kao pretpostavke za gospodarski razvoj, prije svega luke Vukovar, naše najveće riječne luke. Stoga je to prilika da vukovarska luka iskoristi priliku povećanja prometne potražnje na Dunavu koja je posredno generirana stimuliranjem korištenja unutarnjih vodnih putova u EU.

Mreža europskih vodnih putova definirana je 1996. godine u Genevi kad je donesen *Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značenja* (AGN). Dunavski koridor čine rijeka Dunav s njenim plovnim pritocima među koje spadaju i rijeke Drava i Sava. Budući Višenamjenski Kanal Dunav - Sava (VKDS) je u AGN ugovoru deklariran kao vodni put V.b klase. Uvršten je i u Strategiju prostornog uređenja RH, te Strategiju razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008 - 2018).

1.2. Razvitak ideje o kanalu Dunav Sava

Prva zamisao o gradnji kanala zapisana je prije više od 270 godina, 1737. godine. Ponovo ideje o izgradnji kanala javile su se godine 1753, 1770. 1792. 1795, 1836, 1842. 1867. 1881. 1908. 1935 1961. 1977 i 1985. Od prvih ideja do danas, od kanala čija je funkcija samo osiguranje plovnosti do današnjeg rješenja njegove višenamjenske uloge, izrađeno je četrnaest varijanti rješenja trase.

U razdoblju od 1988. do 1991. godine pokrenute su aktivnosti na izradi studijske i prostornoplane dokumentacije, u razdoblju od 1995 do 2000. godine izrađen je Nacrt prijedloga Prostornog plana. U istom su razdoblju dovršene izmjene i dopune Idejnog projekta i proveden postupak procjene o utjecaju na okoliš kanala.

Prethodnom dokumentacijom su analizirane dvije varijante trase višenamjenskog kanala Dunav- Sava (VKDS), svaka s dvije razine plovne razine. Varijanta Vukovar –Vinkovci – Županja otpala je iz razloga što zahtjeva opsežne regulacijske radove na Savi od Županje do Samca, koji bi imali višestruki negativan utjecaj na okoliš prvenstveno kroz poremećeni režim toka Save i podzemnih voda u zaobilazu, a izbor optimalne varijante VKDS izvršen je na temelju:

- ukupnog troška izgradnje sustava,
- godišnjih troškova održavanja sustava,
- ocjenom prednosti i nedostataka koji se ne mogu iskazati u novcu.
- procjene utjecaja na okoliš

Na temelju izloženih elemenata u Idejnom projektu višenamjenskog kanala Dunav-Sava varijanta rješenja - knjiga I, DTD 1985. koja povezuje Dunav kod Vukovara i Savu kod Šamca je ocijenjena kao najpovoljnija. Prvotno rješenje s kotom dna +76, m n.m. i stalnom razinom vode + 81 m n.m. je korigirano tako da je usvojena minimalna plovna razina vode na koti + 80 m n.m., a maksimalna na koti 81 m.n.m.Kako bi se stvorile pretpostavke za daljnje korake u realizaciji projekta, a zbog izmijenjenih okolnosti , naknadno su uslijedile manje korekcije trase na lokaciji regionalnog vodocrpilišta Sikirevci i u zoni zaštićene šume Kunjevci kod Vinkovaca, kao i manje izmjene i dopune tehničkih rješenja proizašle iz novih spoznaja i utjecajnih uvjeta u prostoru.

Sve te izmjene i dopune su verificirane kroz obnovljeni postupak procjene utjecaja na okoliš, potvrđene rješenjem MZOPIG od 18.02.2011.g.,kao i usvajanjem Prostornog plana područja posebnih obilježja višenamjenskog kanala Dunav – Sava, usvojenog u Saboru RH 24.11.2011.g.

1.3. Značaj prometnog položaja višenamjenskog kanala Dunav-Sava

Najznačajniji učinak izgradnje višenamjenskog kanala Dunav – Sava sastoji se u uspostavi najkraće prometne veze između Podunavlja i Jadrana. Projektom trasom kanala plovni put od Save prema zapadnoj Europi skraćuje se za 417 kilometara, a prema istočnoj, u smjeru Crnoga mora, za 85 kilometara.

Neposrednim gravitacijskim područjem budućeg kanala prisutna je velika gustoća cestovne i željezničke mreže budući da njime prolaze značajni Paneuropski prometni koridori. Kanal povezuje VII. Dunavski koridor i X. Paneuropski prometni koridor.

Autocesta A3 Bregana – Zagreb – Lipovac nalazi se na X. Paneuropskom prometnom koridoru. Trasa ove autoceste prolazi preko slivnog područja Biđa i Bosuta na utjecajnom području kanala te pripada posavskom cestovnom smjeru.

Autocesta A5 Beli Manastir – Osijek – Svilaj ne sijećekanal, ali se nalazi u njegovom neposrednom zaleđu, na Paneuropskom prometnom koridoru V., ogranku Vc., koji se pruža od Budimpešte, preko Sarajeva do Ploča. Izgradnja preostalog dijela ove dionice je usporena, ali postupan izlazak gospodarstva u okruženju u RH iz recesije uz povećanu aktivnost na kanalu bi zasigurno potakle nastavak njegove realizacije.

Na području željezničkog čvora Vinkovci budući kanal se križa sa željezničkom prugom koja prolazi X. Paneuropskim koridorom do državne granice i dalje prema Beogradu. Veoma je značajna prometna veza kanala sa željezničkom prugom Vrpolje – Slavonski Šamac te dalje kroz Bosnu i Hercegovinu do Ploča. Navedenim intermodalnim prometnim sustavom hrvatski unutarnji vodni putovi povezani su s drugom po značaju hrvatskom morskom lukom.

Za prometnu valorizaciju budućeg kanala nužna je rekonstrukcija željezničke pruge Savski Marof – Zagreb – Tovarnik te pruge koja slijedi koridor Vb., Botovo – Zagreb – Rijeka. Za uspostavu efikasnog kombiniranog prometnog pravca između Podunavlja i Jadrana odnosno između vukovarske i riječke luke nužna je izgradnja nove pruge visoke učinkovitosti Zagreb – Rijeka, izgradnja drugog željezničkog kolosijeka između Zagreba i Siska te sveobuhvatna rekonstrukcija riječkog željezničkog čvorišta.

Prometni koridor Podunavlje – Jadran koji povezuje luku Vukovar s lukom Rijeka obuhvaća kombiniranu riječno-željezničku vezu. Taj koridor bi se sastojao od višenamjenskog kanala Dunav-Sava, duljine 60 kilometara, uređenog vodnog puta rijeke Save IV. klase plovnosti, duljine cca 340 km kilometara te nove željezničke pruge visoke učinkovitosti na relaciji Sisak -Zagreb- Rijeka, ukupne duljine 200 kilometara. Na taj način ostvaruje se kombinirani prometni pravac duljine cca 600 km koji bi povezivao VII. Dunavski koridor, X. Paneuropski koridor te ogranak Vb. Paneuropskog prometnog koridora. S druge strane, izgradnjom kanala uspostavlja se i kombinirani prometni pravac između Podunavlja i luke Ploče preko željezničke pruge Slavonski Šamac – Ploče, koji slijedi ogranak Vc. Paneuropskog prometnog koridora.

1.4. Koristi od kanala

Pored ploidbenefunkcije kanala kvalitetu rješenju s izvedbom kanala daje činjenica da se njime postiže mogućnost poboljšanja u sustavu zaštite od vanjskih voda na vrlo širokom utjecajnom području,

omogućava efikasnija odvodnja poljoprivrednih površina kao i primjena navodnjavanja, posebno važnom mjerom čija se primjena u današnjim uvjetima nepovoljnih klimatskih kretanja sve više nameće. Okolišni aspekt, s naglaskom na mogućnost uređenja vodnog režima, kako površinskih tako i podzemnih voda, posebno treba istaknuti jer se izgradnjom ovog sustava stvaraju uvjeti za smanjenje nepovoljnih antropogenih utjecaja koji su na ovom području prisutni kroz duže razdoblje. Oni su posljedica izgradnje sustava za zaštitu od štetnog djelovanja voda bilo da se radi o savskim nasipima za obranu od poplave pri pojavivelikovodnih događaja, kojima je praktično prekinuta prirodna veza sa zaobaljem pri pojavi velikovodnih događaja, ili sustava za zaštitu od brdskih voda koji je razvijen s istom svrhom, jedino što je geneza tog takvih događaja različita, ali su posljedice slične. U oba se slučaja utječe na vodni režim površinskih i podzemnih voda na području visoke ekološke vrijednosti, pri čemu treba posebno istaknuti spačvanske šume hrasta lužnjaka, najvrednije njegovo stanište u Europi.

Sve su ove prethodno pobrojane komponente naglašene u nizu elaborata, studija i drugih dokumenata koji su imali za temu kanal i njegove koristi. Danas se tome treba dodati i turizam, neizostavnu komponentu gospodarstva, jer se radi najbrže rastućoj njegovoj komponenti. Uz ovu se djelatnost vezuju raznovrsnost i inventivnost, a prostor koji se otvara izgradnjom kanala to svakako omogućava i potiče. Kanal je u prvom redu prostorni element koji treba uzeti u obzir sve prirodno-zemljopisne uvjete i obilježjapripadajućeg prometnog pravca.

Izgradnjom višenamjenskog kanala Dunav-Sava stvaraju se pretpostavke za značajnopovećanje prometa na hrvatskim unutarnjim vodnim putovima što bi uvelike utjecalo nagospodarski razvitak Republike Hrvatske.

Pored izgradnje kanala, za povećanje konkurentnosti hrvatskih riječnih luka te za razvitak lukeVukovar nužno je uređenje rijeke Save od Slavanskog Šamca, i nizvodno i uzvodno, s ciljem dostizanja IV klaseplovnosti.

Uspostavljanje novog kombiniranog prometnog koridora između Podunavlja i Jadranaodnosno između luke Vukovar te luka Rijeke i Ploče omogućilo bi novi razvojni uzlet vukovarske i drugih hrvatskih riječnih luka.

1.5. Interakcijski učinak višenamjenskog kanala Dunav – Sava na razvitak hrvatskih riječnih luka

S obzirom na zemljopisno-prometni položaj hrvatski lučki sustav na unutarnjim vodnim putovima može se podijeliti na savski i dunavski lučki sustav. Savski lučki sustav se sastoji od luka Sisak i Slavonski Brod, a u širem kontekstu u njega se ubrajaju i bosansko-hercegovačke luke Brčko i Šamac. Dunavski lučki bazen uključuje luke Vukovar i Osijek te ostale županijske luke i pristaništa (Ilok, Batina i Aljmaš). Sadašnje stanje hrvatskih riječnih luka karakterizirano je manjkom kapaciteta i tehničko-tehnološkom zastarjelošću. U izravnoj ovisnosti o izgradnji višenamjenskog kanala Dunav – Sava je nužnost rekonstrukcije i modernizacije te povećanje kapaciteta riječnih luka u dunavskom i u savskom lučkom bazenu.

Trasa kanala je položena područjem postojeće luke Vukovar, a prema projektu izgradnje predviđeno je rušenje oko četvrtine sadašnje luke. Iz tog razloga potrebno je predvidjeti izmještanje dijela postojeće vukovarske luke u zonu budućeg kanala Dunav – Sava, u tzv. kanalsku luku Vukovar (dalje u tekstu KLV). Obzirom na činjenicu daje prostorno širenje luke Vukovar vrlo ograničeno, a time i povećanje prometa, nužno je iznaći prijedlog razvoja upravo zbog njenog potencijala uvjetovanog sve većom orijentacijom na prijevoz unutarnjim plovnim putovima i vrlo povoljnom lokacijom. Razvoj luke Vukovar predviđen je u dvije faze.

Prva faza uključuje kratkoročne mjere modernizacije i izgradnje novih lučkih kapaciteta te cestovne i željezničke infrastrukturekoji su predviđeni na postojećem lučkom području kroz projekt “Nova luka Istok”. Luka bi bila povezana na postojeću željezničku i cestovnu mrežu.

Druga faza modernizacije i izgradnje nove vukovarske luke uključuje daljnje širenje luke u zoni budućeg kanala Dunav – Sava, s time da bi se dio luke izgradio na spoju kanala s dunavske strane a u skladu sa gospodarskom valorizacijom prema zahtjevima tržišta lučkih usluga. Dinamika gradnje luke bila bi prilagođena gospodarskim i prometnim zahtjevima.

Gravitacijsko područje vukovarske luke je veoma široko, a čine ga pored Bosne i Hercegovine, Mađarska, Slovačka, Češka, Austrija, Njemačka, Poljska, Srbija, Rumunjska, Bugarska, Ukrajina, Rusija i Moldovija. Treba naglasiti da je do sada luka imala uglavnom tranzitno značenje za robe iz Bosne i Hercegovine pa je stoga njezin potencijal za proširenje na nova tržišta izuzetno velik. Poticanjem korištenja unutarnjih vodnih putova u EU stvaraju se pretpostavke porasta prometne potražnje na Dunavu što predstavlja dodatnu priliku i šansu prije svega za vukovarsku luku.

Sljedeći korak u povećanju kapaciteta luke Vukovar bi se trebao usmjeriti na prostor nove luke Vukovar na Višenamjenskom kanalu Dunav – Sava, na području od 4. do 9. km Kanala. Dinamika i redoslijed aktivnosti su uvjetovane razvojem sustava VKDS-a tako da se omogući postupno preseljenje većine lučkih aktivnosti u prelaznom razdoblju realizacije jedne od njegovih etapa. I ostale luke u gravitacijskom području su, bilo posredno ili neposredno, vezane uz razvoj kanala kao i uz povećanje korištenja unutarnjih plovni putova.

Osječka luka nalazi se na međunarodnom vodnom putu na rijeci Dravi. Prema postojećem stanju u Osijeku je luka smještena na dvije lokacije s time da se predviđa razvitak samo Nove luke Osijek, dok bi se Stara luka preorijentirala isključivo na putnički promet uz preseljenje terminala za rasute terete na novu lokaciju. U skladu s planovima razvitka predviđa se izgradnja novih lučkih kapaciteta u Novoj luci, prije svega terminala za rasute terete, a u daljnjoj fazi i terminala za generalne terete i kontejnere.

Domaći promet hrvatskih riječnih luka sastoji se od prijevoza nafte Savom, odnosno prekrcaja u lukama Sisak i Slavonski Brod. Transport nafte i naftnih derivata ujedno je i jedini teretni promet dviju luka. Stagnacija luka u savskom lučkom bazenu posljedica je niže klase plovnosti rijeke Save te s druge strane smanjenja industrijske proizvodnje u zaleđu.

Luka Slavonski Brod je smještena na povoljnom prometnom položaju, na raskrižju cestovnih i željezničkih pravaca koji spajaju Sredozemlje i istok Europe, odnosno u neposrednoj blizini čvorišta prometnih Koridora Vc i X. Zbog toga ova luka ima potencijal za razvitak u važno intermodalno čvorište.

Postojeća luka u Slavonskom Brodu specijalizirana je za prekrcaj nafte i naftnih derivata. Konceptija razvitka buduće luke u Slavonskom Brodu predviđa izgradnju luke sa specijaliziranim terminalima za prekrcaj različitih vrsta roba od kontejnera do generalnih tereta sa odgovarajućim cestovnim i željezničkim vezama.

Blizina Zagreba kao najvećeg gospodarskog središta i prometnog čvorišta u Hrvatskoj i Karlovca, također značajnog industrijskog grada i prometnog čvora, daju luci u Sisku dodatni potencijal. Naftni terminal Crnac na Savi povezan je putem cjevovoda s rafinerijom nafte. Kapacitet terminala iznosi približno 1,5 milijuna tona godišnje, a do terminala nije izgrađena željeznička pruga nego samo cestovna prometnica.

Razvitak luke Sisak povezan je s izgradnjom autoceste Zagreb – Sisak i namjenom prostora u blizini autoceste u gospodarske svrhe. Koncept nove luke Sisak predviđa da bi šire područje luke predstavljalo distributivno-logistički centar kojim bi se kvalitetno prometno povezalo industrijsko i gospodarsko područje Zagreba s rijekom Savom i unutarnjim vodnim putovima.

1.6. Prometni koridor Podunavlje – Jadran

Plovidbu kanalom treba razmatrati u sklopu prometnog koridora Podunavlje – Jadran koji obuhvaća kombiniranu riječno-željezničku vezu. Taj koridor, ukupne duljine 600 kilometara, se sastoji od:

1. Kanala Dunav – Sava od Vukovara do Šamca, duljine oko 60 km,
2. Uređenog vodnog puta rijeke Save, IV. klase plovnosti, duljine oko 340 km,
3. Željezničke pruge visoke učinkovitosti Sisak - Zagreb – Rijeka, duljine oko 200 km.

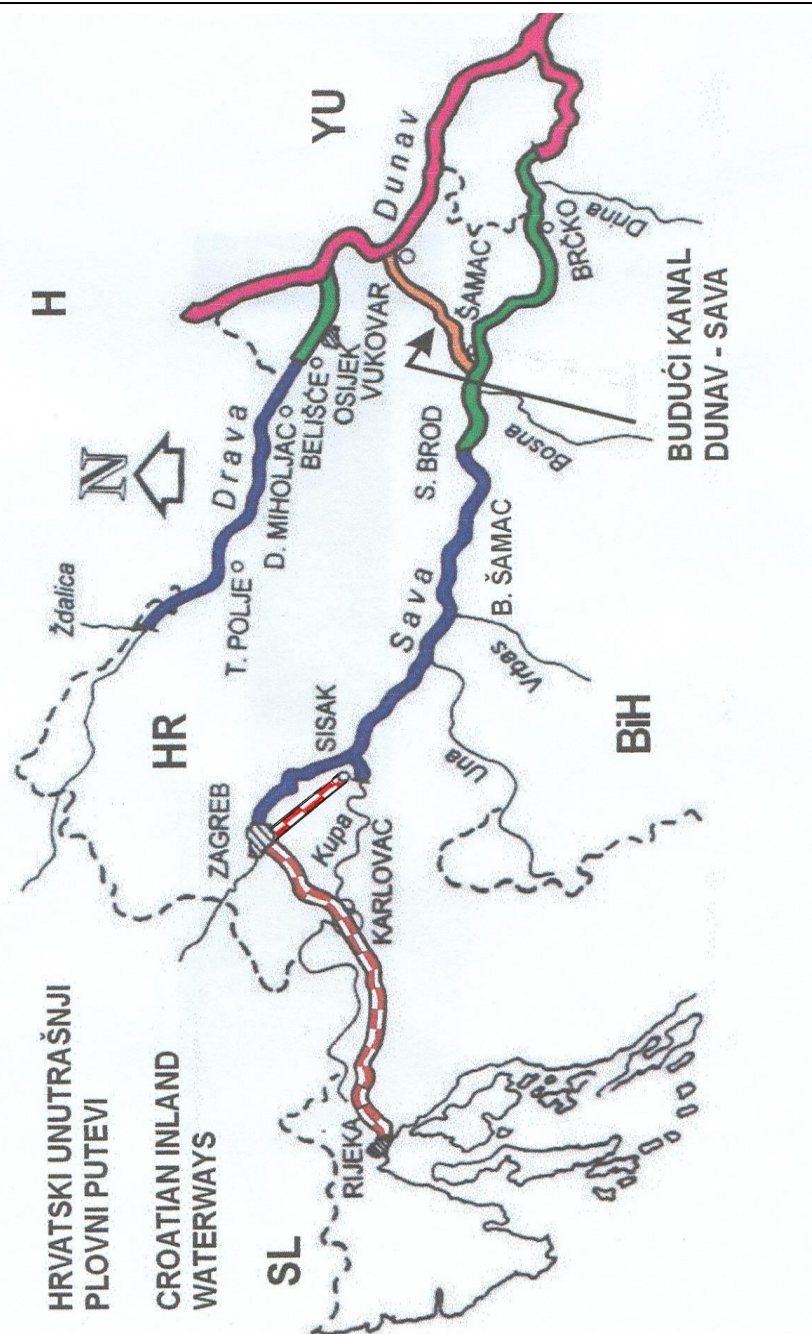
Intermodalna povezanost hrvatskog prometnog sustava obuhvaća koridor od morskih luka preko željezničkog sustava do riječnih luka koje su dalje povezane s Europom. Uređenje vodnog puta rijeke Save sastoji se između ostalog od morfološke regulacije postojećeg korita na cijeloj njegovoj duljini. Na

taj način može se dostići IV. klasa vodnog puta, čime bi rijeka Sava bila klasificirana u međunarodnu mrežu vodnih putova sukladno AGN ugovoru.

Što se tiče nove željezničke pruge Zagreb – Rijeka, a radi se o pruži visoke učinkovitosti, njena se realizacija nameće kao nužnost i to u što kraćem razdoblju jer su razvojni kapaciteti postojeće pruge ograničeni.

Izgradnjom nove željezničke pruge od Zagreba do Rijeke stvorili bi se uvjeti za međunarodni kombinirani prijevozni put od Sjevernog Jadrana prema podunavskim zemljama Srednje Europe. Pored izgradnje pruge visoke učinkovitosti Zagreb – Rijeka, od velikog je značaja rekonstrukcija čvora Vinkovci te rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge od Slavonskog Šamca do Ploča koja većim dijelom prolazi kroz Bosnu i Hercegovinu te slijedi ogranak Vc. paneuropskog prometnog koridora. Realizacijom tih projekata, hrvatskim morskim lukama omogućila bi se suvremena veza za tranzitna tržišta prema Mađarskoj, Austriji, Njemačkoj i Crnom moru.

Intenzitet prometa na budućem kanalu ovisit će o razvitku cestovnog i željezničkog prometnog sustava. Od ukupnog prometa kanalom Dunav – Sava, procjenjuje se da bi međunarodni tranzit na koridoru Podunavlje – Jadran imao udio od približno 50 % čime bi se značajno povećao promet luka Rijeka i Ploče.



Prometni koridor Podunavlje – Jadran

1.7. Prikaz tehničkih rješenja VKDS

Opis se odnosi na izgled kanala u konačnom obliku, sukladno rješenju koje je proizašlo kao rezultat provedene optimalizacije u zadnjoj verziji razrade projektne dokumentacije. Duljina trase kanala između Save i Dunava iznosi 61,4 km. Poprečni profil kanala je trapezni: dubina 4[m], širina dna 34[m] i

širina vodnog lica 58[m]. Stacionaža kanala počinje u Vukovaru kod dunavskog km 1334+700, a završava u Slavonskom Šamcu kod savskog kilometra 310+750. Što se tiče hidrografije, trasa većim dijelom (oko 65%) prati postojeće vodotoke: Vuku, Bosut, Bazjaš, Biđ i Konjsko. Kanal će biti u iskopu. Na trasi su grad Vinkovci i veće ruralno naselje Cerna. Trasa prolazi niskim poljoprivrednim zemljištem (63%), šumskim područjem (20%) i kroz građevinsko područje (17%). Trasa kanala presijeca te je stoga nužno osigurati, vezu razdvojenog prostora izgradnjom tridesetak mostova i mnoštva prelaza ostale infrastrukture kao što su kabelski i cijevni vodovi.

Elementi za trasiranje kanala Dunav-Sava su (Detaljni parametri klasa unutarnjih plovni putova za program "Sava inicijativa", GF, 2003.):

- Vb klasa plovnog puta
- dvosmjerna plovidba
- kruti potisni sastav dimenzija 185x11,4x2,8 m koji se sastoji od 2 serijski spojene potisnice "Europa II", nosivosti 1850 t i potiskivača
- minimalni radijus plovnog puta je $R_{min}=800$ m, a iznimni $R_{izn}=650$ m
- minimalni plovni gabarit u pravcu dimenzija 37x3,5m bit će osiguran kod NPV
- slobodni profil ispod mostova (4 reda kontejnera) $H_{pp}=9,1$ m iznad VPV
- niski plovni vodostaj (NPV): +80,00 m n.m.
- visoki plovni vodostaj (VPV): +81,00 m n.m. javljat će se kratkotrajno kod provođenja velikih voda

- Visoko područje vododjelnice, ili tzv. Nuštarska greda (km 10 - km 18) kanalska je dionica usječena u najviši teren između +85 i +98 m n.m. Projektirana niveleta dna na ovom dijelu trase nalazi se na koti +76 m n.m., što znači da su najveće dubine iskopa 22 m.
- Nisko područje (km 18 - km 60) u Biđ-bosutskom polju (BBP) 70%-tnim se dijelom poklapa s trasama postojećih vodotoka (Bosut, Bazjaš, Biđ, Berava i Konjsko). Niveleta dna projektira se na kotu +76m n.m. Prosječna dubina iskopa iznosila bi 8,0 m.

Trasa položena dolinom Vuke nalazi se u vodnom režimu Dunava, a na ostalim područjima ona je u vodnom režimu kanala. Zadnjih 1,5 km kanala u savskom je režimu. Tri različita režima odijeljena su pomoću dvije ustave s brodskim prevodnicama. Pretežni dio vremena vodostaji Save su viši, a vodostaji Dunava niži od stalnog vodostaja u kanalu tako da je generalni smjer tečenja od Save prema Dunavu. No povremeno je moguća i obrnuta slika. Stalni vodostaj u kanalu iznosi +80m nm što odgovara niskom plovnom vodostaju (NPV). Pri pojavi velikih voda u Biđ – bosutskom polju kratkotrajni je vodostaj u kanalu mjestimično 1-2 m viši od stalne razine +80 m n.m.

Osnovna veličina poprečnog profila izlazi iz zahtjeva za plovidbu. Prema UN/ECE Vb klasi plovnog puta trapezni kanalski profil u dnu je širok 34 m, na vodnom licu 58 m i ima dubinu 4 m. Standardni je plovni gabarit 37 x 3,5m, a slobodni gabarit ispod mostova 58 x 9,1m. Omjer omočenog poprečnog presjeka kanala i plovila iznosi 6,5, što jamči optimalan odnos otpora brodskog trupa i snage stroja. U naselju Cerna trasa je kanala položena vodotocima Bosut i Biđ čija je širina ograničena urbanom gradnjom. Stoga je primijenjen pravokutni poprečni presjek kanala koji traži minimum prostora. Plovni je gabarit te dionice dimenzija 65x4m čija je širina uvjetovana lokalnom zakrivljenošću trase.

2. CILJEVI I REZULTATI PRUŽANJA USLUGA

Temeljni cilj ovog projekta je pružiti podršku Agenciji za vodne putove u kompletiranju sve potrebne dokumentacije i procjeni isplativosti projekta izgradnje kanala Dunav-Sava, a u svrhu stvaranja preduvjeta za EU financiranje i provedbu navedenog projekta.

Očekivani rezultati ovog projekta su:

- Viša razina zrelosti projekta izgradnje kanala Dunav-Sava,
- Ujednačena kvaliteta i razina razrade dokumenata potrebnih za izradu potrebnih studija i ishođenje dozvola,
- Realna procjena spremnosti i isplativosti projekta izgradnje kanala Dunav-Sava na temelju najrecentnijih podataka,
- Identifikacija najbolje opcije za provođenje projekta izgradnje kanala Dunav-Sava.

3. OPSEG USLUGA

U sklopu projekta izvršitelj treba provesti sljedeće glavne aktivnosti:

3.1. Revizija postojećeg stanja

Svrha revizije postojećeg stanja je utvrditi postojeći stupanj zrelosti projekta izgradnje kanala Dunav-Sava. Potrebno je utvrditi koja je sve dokumentacija do sada izrađena te kakvo je stanje na terenu. Za potrebe analize naručitelj će izvršitelju dostaviti dokumentaciju koja mu je dostupna te kontakte relevantnih dionika koje posjeduje. Prikupljenu dokumentaciju izvršitelj treba pregledati te utvrditi kvalitetu, potrebu za doradama ili izradom nove dokumentacije. Osim navedenog potrebno je utvrditi potrebne daljnje korake u pripremi projekta izgradnje kanala Dunav-Sava.

Od naručitelja se očekuje da će rezultate provedene analize prikazati u dokumentu Elaborat postojećeg stanja čiju konačnu verziju naručitelj treba službeno odobriti.

Revizija postojećeg stanja sastojat će se od sljedećih podaktivnosti:

- Prikupljanje i pregled relevantne projektne dokumentacije
- Prikupljanje i pregled podataka o izgrađenosti i uvjetima na terenu
- Izrada Elaborata postojećeg stanja

Izvršitelj će naručitelju prezentirati rezultate revizije postojećeg stanja nakon dostavljanja konačne inačice Elaborata postojećeg stanja.

3.2. Izrada sektorskih podloga

Nakon pregleda postojeće dokumentacije potrebno je ocijeniti i doraditi sektorske podloge, odnosno potrebno je razmotriti sve aspekte koji utječu na projekt i pitanja koja je potrebno riješiti da bi se projekt izgradnje kanala Dunav-Sava mogao provesti. Ukoliko se utvrdi da je postojeća dokumentacija zastarjela, nepotpuna ili neusklađena sa standardima kvalitete, međunarodnim standardima i slično, potrebno je postojeću dokumentaciju izmijeniti ili nadopuniti. Također, ukoliko se utvrdi da određeni dokumenti koji su potrebni za provedbu projekta izgradnje kanala Dunav-Sava nisu izrađeni, potrebno je izraditi te dokumente. Svrha ove aktivnosti je proizvesti potpune sektorske podloge koje će se zatim moći koristiti u postupcima ishođenja potrebnih dozvola te u izradi potrebnih studija.

Potrebno je pregledati, doraditi ili izraditi nove sljedeće podloge:

- A. Prostorno-planske podloge
- B. Okolišni aspekti
- C. Tehnička dokumentacija višenamjenskog kanala Dunav-Sava (VKDS) i izmještanja dijela postojeće luke u kanalskuluku Vukovar (KLV)

- D. Imovinsko-pravni aspekti
- E. Prometni aspekti
- F. Vodno gospodarstvo
- G. Gospodarske analize
- H. Postojeća luka Vukovar
- I. Odabir optimalnog rješenja
- J. Etapnost razvoja

3.3. Izrada studije izvodljivosti

U sklopu ove aktivnosti izvršitelj treba izraditi Studiju izvodljivosti, uključujući analizu troškova i koristi. Kroz izradu sektorskih podloga osigurat će se značajan dio ulaznih podataka za izradu Studije izvodljivosti projekta izgradnje kanal Dunav-Sava. Od izvršitelja se očekuje da će prije početka izrade Studije utvrditi koji su sve ulazni podaci potrebni za izradu kvalitetne Studije te da će pravovremeno obavijestiti naručitelja o podacima koji nedostaju kako bi se isti mogli prikupiti. Svrha Studije izvodljivosti je ispitati uklopljivost projekta izgradnje kanala Dunav-Sava u postojeće europske i nacionalne planove razvoja i strategije, potrebu za projektom i njegovu održivost, financijsku isplativost projekta, ekonomske i druge utjecaje projekta te utvrditi najisplativije scenarije provedbe.

Studija izvodljivosti koristit će se za podnošenje zahtjeva za dodjelu sredstava iz fondova Europske unije, kao i za internu ocjenu projekta u Agenciji za vodne putove. Studija izvedivosti mora biti izrađena u skladu sa smjernicama Europske komisije iz prosinca 2014. (Vodič kroz analizu troškova i koristi investicijskih projekata za razdoblje 2014. - 2020.).

Izvršitelj će rezultate Studije izvodljivosti prezentirati naručitelju nakon dostavljanja konačne inačice Studije izvodljivosti.

4. ISPORUČEVINE

Kao rezultat provedbe projektnih aktivnosti očekuju se sljedeće isporučevine:

4.1. Elaborat postojećeg stanja

Rezultate revizije postojećeg stanja naručitelj treba prikazati u Elaboratu postojećeg stanja. Svrha Elaborata postojećeg stanja je objediniti sve relevantne podatke o izgrađenosti i uvjetima na terenu te stvoriti bazu na temelju koje će biti moguće analizirati različite scenarije razvoja i planirati buduće aktivnosti gradnje te povezivanja plovni putova međusobno i sa povezanim željezničkim i cestovnim putovima.

Kako bi se izradio Elaborat postojećeg stanja, izvršitelj treba pregledati minimalno sljedeće podloge:

- Prostorno - planska dokumentacija – PPPPO (2011.g)–Zavod za PP Osijek
- Zaštita okoliša - SUO – VPB (1999.g) EPZ (2011.g)
- Geodetske podloge – DOF, DMR....- GZ Osijek
- Geotehničke podloge - IGH
- Stručna podloga za izradu parcelacijskog elaborata VKDS, 2006.g - VPB
- Stručna podloga za izradu parcelacijskog elaborata nove luke Vukovar (NLV), 2006.g - VPB
- Hidrološko – hidrauličke analize – VPB
- Prometna studija *višenamjenskog kanala Dunav-Sava, Institut prometa i veza, Zagreb 1995. god.*
- *Novelacija prometne studije, 2005.g*
- Prethodna studija opravdanosti – GI , 1989.g
- Studija opravdanosti kanala i luke – CM Expert (Studija opravdanosti izgradnje VKDS, 09/2006, Novelacija studije izvodljivosti nove luke Vukovar, 10/2005.g, Opportunity studiju Podunavlje – Jadran, 2004.g)
- Idejno rješenje VKDS, - GF/VPB, 2007.g – radni materijal
- Stručna podloga za ishođenje lokacijske dozvole VKDS – VPB/GF, 2009.g – radni materijal
- Podloge o šumama–Oikon

Elaborat postojećeg stanja treba biti dostavljen naručitelju pet mjeseci nakon početka provedbe projekta te izvršitelj treba prezentirati rezultate revizije postojećeg stanja naručitelju i, ako naručitelj tako odluči, drugim zainteresiranim dionicima.

4.2. Sektorske podloge

U sklopu ovog projekta izvršitelj treba izraditi sljedeće podloge koje će poslužiti kao ulazni podaci za izradu Studije izvodljivosti te za ishođenje potrebnih dozvola u kasnijim fazama razvoja projekta izgradnje kanala Dunav-Sava:

Podloga	Sadržaj
1. Prostorno-planske podloge	<ul style="list-style-type: none"> ○ Prikaz stanja prostorno planske dokumentacije u zoni obuhvata Kanala (strategija RH, PPPPO VKDS, Županijski prostorni planovi, Prostorni planovi JLS) ○ Analiza usklađenosti i prijedlog izmjena PP-ova uvjetovanog izmjenama i dopunama tehničkih rješenja i aktualnim
2. Okolišni aspekti	<ul style="list-style-type: none"> ○ Prikaz izrađene dokumentacije (SUO) ○ Ocjena rezultata provedenog postupka PUO - Rješenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš - komentar ○ Izrada elaborata o stanju ekološke mreže u utjecajnoj zoni kanala – ocjena prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu, mjere zaštite ○ Sociološka studija ○ Izrada EZO s prikazom stanja okoliša, ocjena prihvatljivosti zahvata za okoliš, mjere zaštite okoliša i prirode, sociološki efekti izgradnje sustava
3. Tehnička dokumentacija višenamjenskog kanala Dunav-Sava(VKDS) i izmjesta dijela postojeće luke u kanalsku luku Vukovar (KLV)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Prethodni istražni radovi – dopunska geodetska snimanja na lokacijama križanja s infrastrukturnim prijelazima kanala ○ Izmjene/dopune i nova idejna rješenja za građevine infrastrukturnih prijelaza Kanala (20 cestovnih i 7 željezničkih i pješačkih mostova; sjecišta s cjevovodima – plinovodi, vodovodi, naftovod, produktovodi; elektroinstalacije – dalekovodi, NNV) s uklapanjem u postojeće/planirane infrastrukturne sustave ○ Izmjene i dopune idejnog rješenja građevina kanala (varijantna analiza) ○ Izmjene i dopune idejnog rješenja građevina na Kanalu ○ Izmjene i dopune idejnih rješenja ostalih hidrotehničkih građevina na kanalu (ustave, crpne stanice i sl.) ○ Varijantna rješenja KLV – s naglaskom na razradi infrastrukturnih sadržaja ○ Analiza mogućnosti fazne gradnje s idejnim rješenjem privremenog infrastrukturnih povezivanja ○ Troškovnička dokumentacija ○ Interakcija VKDS i KLV
4. Imovinsko-pravni aspekti	<ul style="list-style-type: none"> ○ Pregled vlasničkih odnosa u zoni VKDS i KLV ○ Procjena vrijednosti zemljišta ○ Definiranje modela i dinamike rješavanja imovinsko – pravnih odnosa
5. Prometni aspekti	<ul style="list-style-type: none"> ○ Pregled postojeće dokumentacije ○ Planska dokumentacija – strategija, modeli, planovi, ○ Projekcija razvitka prometa u RH ○ Projekcija razvitka prometa u okruženju i EU ○ Integracija VKDS i KLV u intermodalni sustav u okruženju ○ Utjecaj prometa VKDS/KLV na gospodarstvo RH
6. Vodno gospodarstvo	<ul style="list-style-type: none"> ○ Pregled postojeće dokumentacije zaštite od štetnog djelovanja voda, zaštite voda i korištenja voda u utjecajnoj zoni VKDS ○ Odvodnja i navodnjavanje ○ Primijenjena tehnička rješenja ○ Izmjene i dopune tehničkih rješenja uvjetovanih izmjenama rješenja VKDS i KLV ○ Troškovnička analiza – iskaz troškova uređenja vodnog režima
7. Gospodarske	<ul style="list-style-type: none"> ○ Poljoprivreda – sadašnje stanje, ograničenja i efekti poboljšanja realizacijom

analize	<p>planiranog zahvata; efekti primjene mjera melioracijske odvodnje i navodnjavanja</p> <ul style="list-style-type: none"> Industrijska proizvodnja – prehrambena, prerađivačka i dr., postojeća i planirana u zoni kanala, RH, regiji, EU – povezanost s razvitkom sustava VKDS i KLV Šumarstvo – postojeće stanje i mogućnosti razvitka, utjecaj VKDS i KLV Turizam – izrada elaborata s prikazom potencijalnih sadržaja povezanih s plovidbom, u zoni kanala i širem utjecajnom području (prirodna i kulturna baština, zaštićena područja....) i efekata povezanih s povećanom dostupnošću tih sadržaja realizacijom zahvata Ostali gospodarski sadržaji u utjecajnoj zoni Kanala
8. Postojeća luka Vukovar	<ul style="list-style-type: none"> Prikaz postojećeg stanja Planovi razvoja i ograničenja u prostoru Usklađivanje dinamike razvitka KLV, prostorno i vremensko, s funkcionalnom prenamjenom postojeće luke tijekom razvitka sustava VKDS
9. Odabir optimalnog rješenja	<ul style="list-style-type: none"> Provesti kvalitativnu i kvantitativnu usporedbu pokazatelja po predloženim varijantama rješenja VKDS i KLV Odabir optimalnog rješenja (MCA)
10. Etapnost razvoja	<ul style="list-style-type: none"> Optimalizacija dinamike razvitka sustava VKDS i KLV za različite scenarije

Podloge trebaju biti dostavljene naručitelju 12 mjeseci od početka provedbe projekta.

4.3. Studija izvodljivosti

Kao krajnji rezultat provedbe projekta, izvršitelj će dostaviti Studiju izvodljivosti, uključujući analizu troškova i koristi, koja treba sadržavati minimalno sljedeće dijelove:

Poglavlje	Minimalni sadržaj poglavlja
1. Uvod	<ul style="list-style-type: none"> Kratko predstavljanje konteksta i projekta
2. Izvršni sažetak	<ul style="list-style-type: none"> Sažeti prikaz glavnih točaka Studije
3. Društveno-ekonomski, institucionalni i politički kontekst	<ul style="list-style-type: none"> Društveno-ekonomsko okruženje (vezano uz kanal Dunav – Sava, Slavoniju i Baranju te Republiku Hrvatsku) Institucionalni i politički okvir (postojeće politike i planovi razvoja, institucije važne za Projekt, i sl. vezano uz kanal Dunav – Sava, Slavoniju i Baranju te Republiku Hrvatsku) Pregled postojeće infrastrukture i usluga (vezano uz kanal Dunav – Sava)
4. Ciljevi projekta	<ul style="list-style-type: none"> Ciljevi Projekta Analiza potreba i relevantnost Projekta (objašnjenje kako će Projekt dovesti do ostvarenja utvrđenih ciljeva, politika Europske unije, nacionalnih/regionalnih razvojnih planova i dr.)
5. Identifikacija projekta	<ul style="list-style-type: none"> Identifikacija elemenata i aktivnosti Projekta Identifikacija korisnika Projekta Identifikacija područja zahvata Projekta i ključnih dionika
6. Tehnička izvedivost i održivost okoliša	<ul style="list-style-type: none"> Analiza potražnje (analiza potražnje treba sadržavati analizu dosadašnje potražnje i prognoze buduće potražnje) <ul style="list-style-type: none"> Analiza opcija (potrebno je provesti procjenu osnovnih opcija za ostvarenje ciljeva Projekta i odabir izvedivih opcija (minimalno tri opcije) za daljnju analizu s tehničkog, financijskog i ekonomskog stajališta) Tehnička izvedivost i procjena troškova (opis lokacije Projekta s kartografskim prikazom lokacija, tehnički opis potrebnih radova i elemenata, opis tehnologija, i dr., kao i procjena troškova provedbe Projekta) Vremenski plan provedbe (realan raspored aktivnosti s ključnim pokazateljima ishoda za svaku aktivnost Projekta i gantogramom planiranih aktivnosti)

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Utjecaj na okoliš i klimatske promjene
7. Financijska analiza	<ul style="list-style-type: none"> ○ Metodologija i pretpostavke korištene u financijskoj analizi (pregled metodologije korištene za izradu financijske analize i glavnih pretpostavki korištenih u financijskoj analizi, npr. referentno vremensko razdoblje promatranja, financijska diskontna stopa, inflacija i dr.) ○ Investicijski troškovi, troškovi reinvestiranja i rezidualna vrijednost (pregled i pojašnjenja investicijskih troškova, troškova reinvestiranja i rezidualne vrijednosti potrebno je dati za svaku od razmatranih opcija) ○ Operativni troškovi i prihodi (pregled i pojašnjenja operativnih troškova i prihoda potrebno je dati za svaku od razmatranih opcija) ○ Pokazatelji financijskog učinka (financijska neto sadašnja vrijednost i financijska interna stopa profitabilnosti) ○ EU sufinanciranje (potrebno je uključiti izračune jaza financiranja i potencijalni iznos za sufinanciranje iz EU fondova) ○ Izvori financiranja (podijeljeno između pomoći zajednice – sredstva EU-a, financiranje iz javnih i privatnih izvora) ○ Financijska održivost (potrebno je pokazati da je Projekt financijski održiv tokom čitavom referentnog vremensko perioda promatranja Projekta) ○ Financijski povrat nacionalnog kapitala (financijska neto sadašnja vrijednost nacionalnog kapitala i financijska interna stopa profitabilnosti nacionalnog kapitala)
8. Ekonomska analiza	<ul style="list-style-type: none"> ○ Metodologija i pretpostavke korištene u ekonomskoj analizi – pregled metodologije korištene za izradu ekonomske analize i glavnih pretpostavki korištenih u financijskoj analizi, npr. socijalna diskontna stopa, fiskalne korekcije i dr. ○ Identifikacija ekonomskih koristi i troškova (potrebno je identificirati i analizirati ekonomske koristi i troškove u kvalitativnom obliku) ○ Kvantifikacija ekonomskih koristi i troškova (potrebno je predložiti pretpostavke korištene za izračun pojedinih ekonomskih koristi i troškova te izračune ekonomskih koristi i troškova) ○ Pokazatelji ekonomskog učinka (ekonomska neto sadašnja vrijednost, ekonomska interna stopa profitabilnosti i omjer koristi i troškova)
9. Procjena rizika	<ul style="list-style-type: none"> ○ Analiza osjetljivosti (potrebno je identificirati kritične varijable Projekta tj. varijable čija promjena od 1% dovodi do promjene neto sadašnje vrijednosti Projekta od najmanje 1%) ○ Analiza promjenjivih vrijednosti (potrebno je utvrditi koju bi vrijednost kritična varijabla trebala poprimiti kako bi neto sadašnja vrijednost Projekta iznosila nula) ○ Analiza scenarija (potrebno je definirati scenarije koji sadrže različite kombinacije vrijednosti identificiranih kritičnih varijabli i utvrditi njihove učinke na pokazatelje učinka Projekta) ○ Kvalitativna analiza rizika (treba sadržavati listu najvažnijih rizika kojima je Projekt izložen, matricu rizika te utvrđene potencijalne uzroke rizika, utjecaje na Projekta, vjerojatnost i značajnost utjecaja na Projekt te mjere za izbjegavanje i/ili ublažavanje rizika)
10. Zaključak	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zaključak o izvedivosti projekta i najboljim opcijama

Konačna inačica Studije izvodljivosti treba biti dostavljena naručitelju 18 mjeseci od početka provedbe projekta.

5. IZVJEŠTAVANJE TIJEKOM PROVEDBE PROJEKTA

Tijekom provedbe projekta od izvršitelja se očekuje da će dostaviti sljedeća izvješća:

5.1. Uvodno izvješće

Nakon održavanja Početnog sastanka, izvršitelj će pristupiti izradi Uvodnog izvješća. Uvodno izvješće treba sadržavati jasan i detaljan plan rada za cjelokupno provedbeno razdoblje, uključujući vremenski plan provedbe, alate i metode koje će naručitelj koristiti pri provedbi te aktivnosti koje namjerava provesti kako bi se ostvarili željeni rezultati provedbe ovog projekta.

Izvršitelj treba izraditi nacrt Uvodnog izvješća i dostaviti ga naručitelju na pregled 50 dana nakon početka provedbe projekta. Naručitelj će u narednih 5 dana pregledati nacrt Uvodnog izvješća i dostaviti svoje komentare ukoliko će smatrati da su potrebne izmjene. Nakon zaprimanja komentara, izvršitelj će u narednih 5 dana dostaviti konačnu inačicu Uvodnog izvješća naručitelju na konačno odobrenje.

Rok za dostavu konačne inačice Uvodnog izvješća: 60 dana od početka provedbe (potpisa Ugovora o pružanju usluga).

5.2. Izvješća o napretku projekta

Izvršitelj će tijekom provedbe projekta dostavljati naručitelju Izvješća o napretku projekta i to za svaka protekla tri mjeseca provedbe. Izvješće o napretku projekta treba sadržavati informacije o aktivnostima provedenima u izvještajnom razdoblju, uključujući i održane sastanke i dokumente dostavljene naručitelju. U Izvješću je također potrebno prikazati napredak projekta u odnosu na vremenski plan i sadržaj aktivnosti predstavljen u Uvodnom izvješću.

Izvršitelj je dužan za pojedino Izvješće o napretku projekta dostaviti nacrt najkasnije 15 dana nakon isteka tromjesečnog razdoblja na koje se Izvješće odnosi. Naručitelj će u narednih 5 dana dostaviti svoje komentare na nacrt Izvješća o napretku projekta. Nakon zaprimanja komentara, izvršitelj će u narednih 10 dana dostaviti konačnu inačicu Izvješća o napretku projekta.

Rok za dostavu pojedinog Izvješća o napretku projekta: 30 dana od isteka tromjesečnog razdoblja za koje se podnosi Izvješće o napretku projekta

5.3. Završno izvješće

Izvršitelj će nakon dostavljanja i prezentacije konačne inačice Studije izvedivosti izraditi i dostaviti naručitelju Završno izvješće. Završno izvješće treba obuhvatiti informacije o svim aktivnostima provedenima u sklopu projekta, uključujući njihov opis, tijek i rezultate. Završno izvješće također treba obuhvatiti informacije o provedbi projekta u odnosu na inicijalni plan predstavljen u Uvodnom izvješću, odnosno potrebno je prikazati jesu li sve aktivnosti provedene u planiranom opsegu, vremenskim rokovima i dovele do željenih rezultata i ciljeva projekta. Potrebno je navesti sve isporučevine projekta. Izvršitelj treba navesti sve poteškoće na koje se naišlo tijekom provedbe projekta.

Izvršitelj treba izraditi nacrt Završnog izvješća i dostaviti ga naručitelju na pregled 30 dana prije završetka provedbe projekta. Naručitelj će u narednih 10 dana pregledati nacrt Završnog izvješća i dostaviti svoje komentare ukoliko će smatrati da su potrebne izmjene. Nakon zaprimanja komentara, izvršitelj će u narednih 10 dana dostaviti konačnu inačicu Završnog izvješća naručitelju na konačno odobrenje.

Rok za dostavu konačne inačice Završnog izvješća: 10 dana prije završetka provedbe projekta

6. KOMUNIKACIJA IZMEĐU NARUČITELJA I IZVRŠITELJA

Tijekom provedbe projekta potrebno je održavati redovnu komunikaciju između naručitelja i izvršitelja te pravovremeno razmjenjivati sve potrebne informacije. Naručitelj i izvršitelj komunicirat će telefonski, putem elektroničke pošte te putem redovnih sastanaka. Komunikacija će se odvijati na hrvatskom jeziku, a u slučaju potrebe za komunikacijom na nekom drugom jeziku izvršitelj je dužan osigurati prevoditelja.

Naručitelj i izvršitelj održat će minimalno sljedeće sastanke:

6.1. Početni sastanak

Nakon potpisivanja Ugovora o pružanju usluga potrebno je održati početni sastanak na kojemu će prisustvovati projektni tim naručitelja i projektni tim izvršitelja. Svrha početnog sastanka je:

- Međusobno upoznavanje članova dvaju timova i razmjena kontakata za svakodnevnu komunikaciju,
- Utvrđivanje detaljnog opsega aktivnosti,
- Utvrđivanje plana rada i rokova,
- Utvrđivanje dokumentacije koju će naručitelj dostaviti izvršitelju u svrhu provedbe projektnih aktivnosti.

6.2. Redovni radni sastanci

Tijekom cjelokupne provedbe projekta naručitelj i izvršitelj će redovno održavati radne sastanke kako bi se pratio napredak provedbe te kako bi se pravovremeno detektirale eventualne poteškoće u provedbi i pronašla odgovarajuća rješenja.

Na redovnim sastancima izvršitelj će prikazati trenutni status provedbe u odnosu na vremenski plan i planirani opseg aktivnosti te će predložiti sljedeće korake u provedbi. Radni sastanci obavezno se moraju održati nakon dostavljanja nacrtu i konačnih inačica isporučevina.

6.3. Završni sastanak

Nakon odobrenja konačne inačice Studije izvodljivosti, uključujući analizu troškova i koristi, od strane naručitelja, izvršitelj će pripremiti završnu prezentaciju projekta te predstaviti provedene aktivnosti i postignute rezultate naručitelju i, ukoliko naručitelj tako odluči, drugim zainteresiranim dionicima.

7. KOMUNIKACIJA I VIDLJIVOST

7.1. KOMUNIKACIJSKI ALATI

- konferencija za medije,
- informativni i edukativni događaji (seminari, prezentacije sl.)

