



Problematika planiranja i građenja linijskih infrastrukturnih građevina s osvrtom na željezničke pruge

Marko Vajdić

Marko Vajdić, dipl. ing. građ., DB International GmbH, Zagreb

mr.sc. Stjepan Kralj, dipl. ing. građ., Institut IGH d.d., Zagreb

Sadržaj

1. Uvod



2. Postavljeni strateški ciljevi



3. Analiza realizacije projekata u odnosu na Nacionalni program (2008.-2012.)



4. Dijagnosticiranje potencijalnih problema koji su posljedica loše realizacije projekata



5. Predložene mjere za poboljšanje realizacije projekata



6. Zaključak



1. Uvod



Odrednice razvitka željezničke infrastrukture u Hrvatskoj određene su:

- Strategijom prometnog razvitka Republike Hrvatske (NN 139/99, 75/13);
- Nacionalnim programom željezničke infrastrukture za razdoblje 2008. do 2012. godine (NN 31/08);
- Strateškim planovima Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblja od 2013. - 2017. godine.

Predviđeni način financiranja:

- značajne infrastrukturne projekte najvećim dijelom financirati iz fondova Europske unije;
- ostale projekte financirati nacionalnim sredstvima.

Unatoč jasno zacrtanim ciljevima, zadanim vremenskim i financijskim okvirima, realizacija istih je izostala!



2. Postavljeni strateški ciljevi



Nacionalni programom željezničke infrastrukture za razdoblje 2008. do 2012. godine (NN 31/08) definirao je:

- Strateške ciljeve razvoja željezničke infrastrukture;
- Organizacija podsustava željezničke infrastrukture;
- Procjena trenutnog stanja i smjernice za ulaganje u željezničku infrastrukturu;
- Ulaganje u željezničku infrastrukturu;
- Program obnove i osuvremenjivanja pruga od značaja za međunarodni, regionalni i lokalni promet;
- Program dogradnje i izgradnje novih pruga i kolosijeka;
- Program osuvremenjivanja željezničkih čvorišta;
- Program aktivnosti u funkciji infrastrukture i prometa na mreži kao cjelini.



Postavljeni tehničko-funkcionalni ciljevi (1/2)

a) Željezničke pruge od značaja za međunarodni promet:

- na novoizgrađenim prugama – dva kolosijeka na otvorenoj pruzi, najveća dopuštena brzina od 200 do 250 km/h, najveća dopuštena masa 25 t/o, slobodni profil GC, korisna duljina kolosijeka u kolodvorima najmanje 750 m, elektrifikacija jednofaznim izmjeničnim sustavom AC 25kV/50Hz, suvremeni sustavi signalno-sigurnosnih uređaja i telekomunikacija u skladu s uvjetima za transeuropsku željezničku mrežu, usklađivanje s drugim uvjetima interoperabilnosti;
- na dograđenim željezničkim prugama – dva kolosijeka, najveća dopuštena brzina od 160 do 200 km/h, najveća dopuštena masa 22,5 t/o, slobodni profil GB ili GC, korisna duljina kolosijeka u kolodvorima najmanje 600 m, elektrifikacija jednofaznim izmjeničnim sustavom AC 25kV/50Hz, suvremeni sustavi signalno-sigurnosnih uređaja i telekomunikacija u skladu s uvjetima za transeuropsku željezničku mrežu, usklađivanje s drugim uvjetima interoperabilnosti;
- na novim i dograđenim kraćim spojnim prugama u čvorištima – broj kolosijeka i najveća dopuštena brzina u ovisnosti o lokalnim uvjetima.



Postavljeni tehničko-funkcionalni ciljevi (2/2)

b) Željezničke pruge od značaja za regionalni promet:

- najveća dopuštena brzina od 120 do 160 km/h, najveća dopuštena masa najmanje 20 t/o, slobodni profil GB ili GC, suvremeni sustavi signalno-sigurnosnih uređaja i telekomunikacija u skladu s europskim uvjetima za regionalne željezničke pruge.

c) Željezničke pruge od značaja za lokalni promet:

- najveća dopuštena brzina od 60 do 100 km/h, najveća dopuštena masa najmanje 18 t/o, slobodni profil GB ili GC, signalno-sigurnosni uređaji i telekomunikacije u skladu s lokalnim prometnim uvjetima.

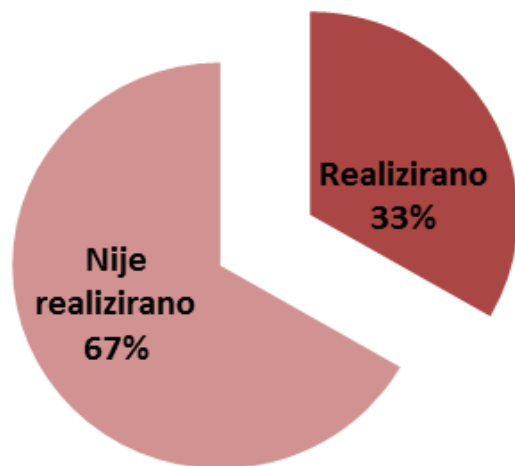


3. Analiza realizacije projekata u odnosu na Nacionalni program (2008.-2012.)

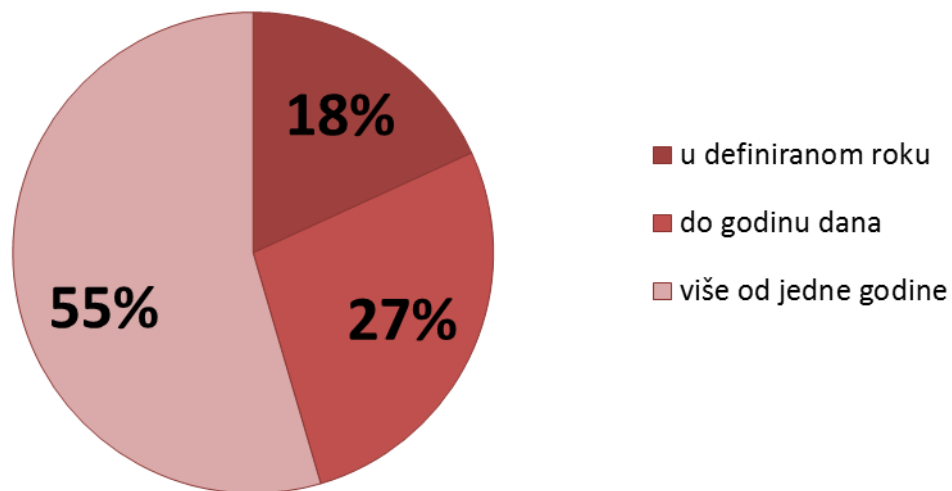


Od 33 programom definirana projekta (cilja) koja smo analizirali:

% realiziranih projekata



Kašnjenje u realizaciji



-



Projekti vezani za izradu projektne dokumentacija (1/2)

a) Projekti financirani nacionalnim sredstvima:

Red. br.	Br. kolo.	Dosadašnji remont	Vrsta remonta	Opis radova				Duljina (km)	Projektiranje				
				Građe.	SS	TK	KM		Početak	Upravni postupak (lokacijska dozvola, građevinska dozvola)	Ugovorni rok (mjesec)	Okončanje ugovora	Kašnjenje u odnosu na ugovornu obvezu
1	jednokolosijevna	Zagreb Gl. Kolodvor – Klara i V.Gorica -Turopolje	kapitalni	Da	Da	Da	Da	6.42+9,70 =16,12	02/2008	ne	7	01/2009 i 11/2008	-
2		Zdenčina - Jastrebarsko	kapitalni	Da	Usklađivanje			7.6	12/2008	ne	6	06/2009	-
3		Moravice - Skrad	kapitalni	Da	Usklađivanje			16.5	06/2012	ne	8	05/2014	15 mjeseci
4		Koprivnica - Botovo - DG	kapitalni	Da	Usklađivanje			14.3	06/2006	ne	6	02/2007	2 mjeseca
5		Križevci - Koprivnica	kapitalni	Da	Usklađivanje			28.5	06/2005	ne	10		
6		Ogulin - Moravice	kapitalni	Da	Usklađivanje			29.7	10/2013	ne	8	10/2014	4 mjeseca
7	dvokol.	Okučani - Novska	Kapitalni	Da	Usklađivanje			16.8	06/2007	samo kolodvor Okučani i stajalište Raić	6; 12	05/2008; 02/2012	5 mjeseca; 43 mjeseca
8		Zagreb Borongaj - Dugo Selo	kapitalni	Da	Usklađivanje			14.25	09/2011	ne	8	06/2012	-



Projekti vezani za izradu projektne dokumentacija (2/2)

b) Projekti financirani sredstvima Europske unije:

Red. br.	DIONICA:	POČETAK UGOVORA:	UGOVOROM DEFINIRAN KRAJNJI ROK:	PREDVIĐENO KAŠNJENJE*:	OČEKIVANI ZAVRŠETAK UGOVORA:
1	Dugo Selo – Novska FAZA 1	06/2011	06/2014	min 18 mjeseci	12/2015
2	Goljak - Skradnik	07/2012	01/2016	min.12 mjeseci	01/2017
3	Hrvatski Leksovac - Karlovac	11/2012	05/2016	min.12 mjeseci	05/2017
4	Križevci – Koprivnica - DG	12/2012	06/2016	min.10 mjeseci	04/2017
5	Vinkovci - Vukovar	08/2013	08/2015	min. 8 mjeseci	04/2016
6	Dugo Selo – Novska FAZA 2 i 3	11/2013	11/2016	min.12 mjeseci	11/2017

* kašnjenje je definirano s obzirom na ispunjenje zadatka 1: izrada idejnog projekta i ishođenje lokacijske dozvole



Projekti vezani za građenje (1/2)

a) Projekti financirani nacionalnim sredstvima:

Red. br.	Br. kolo.	Dosadašnji remont	Vrsta remonta	Izvođenje		Nadzor	Kraj radova	Kašnjenje u odnosu na ugovornu obvezu
				Ugovoreni vremenski period (mjeseci)	Ugovorni početak			
1	jednokolosiječna	Zagreb Gl. Kolodvor – Klara i V. Gorica-Turopolje	kapitalni	15	2012	Interni HŽ nadzor	2014/2013	7 mjeseci
2		Zdenčina - Jastrebarsko	kapitalni	13	2013	Interni HŽ nadzor	cca 2013	-
3		Moravice - Skrad	kapitalni	16	2013	Interni HŽ nadzor	u toku	? mjeseci
4		Koprivnica - Botovo - DG	kapitalni	18	2012	Stručni nadzor	u toku	8 mjeseci
5		Križevci - Koprivnica	kapitalni	19	2011	Interni HŽ nadzor	cca 2012	-
6		Ogulin - Moravice	kapitalni	9	2014	Interni HŽ nadzor	u toku	? mjeseci
8	dvokol.	Zagreb Borongaj - Dugo Selo	kapitalni	12	2013	Interni HŽ nadzor	cca 2014	-

Projekti vezani za građenje (2/2)

b) Projekti financirani sredstvima Europske unije:

Red. br.	Br. kolo.	Dosadašnji remont	Vrsta remonta	Izvođenje		Nadzor	Kraj radova	Kašnjenje u odnosu na ugovornu obvezu	EU sufinanciranje
				Ugovoreni vremenski period (mjeseci)	Ugovorni početak				
1	dvokol.	Vinkovci - Tovarnik - DG	kapitalni	24	05/2008	Stručni nadzor	cca 02/2012	21 mjeseca	ISPA 38%
2	dvokol.	Okučani - Novska	kapitalni	28	05/2012	Stručni nadzor	cca 09/2015	11 mjeseci	IPA 85%

Uočeni razlozi koji su doprinijeli kašnjenju u realizaciji – sa stanovišta Konzultanta (1/4)



Osnovni razlozi (1/2):

- neusklađena prostorno planska dokumentacija;
- nemogućnost pozitivnog ishoda rješenja da je namjeravani zahvat prihvatljiv za okoliš bilo uz primjenu zakonom propisanih ili pak rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša i provedbe programa praćenja stanja okoliša;
- nesređene zemljišne knjige i neusklađenost istih sa katastrom;
- javnopravna tijela presporo provode zakonsku obvezu o upisu infrastrukture kojom upravljaju, a koja ima status javnog dobra u općoj upotrebi, u zemljišne knjige kao javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske, uz upis pravne osobe koja upravlja tom infrastrukturom;
- ne postojanje kvalitetnih katastarskih vodova;
- javnopravna tijela ne posjeduju kvalitetne karte svojih vodova te za pozicioniranje istih traže angažman Konzultanta;
- prečesto mijenjanje regulative (izmjena procedure upravnih postupaka);



Uočeni razlozi koji su doprinijeli kašnjenju u realizaciji – sa stanovišta Konzultanta (2/4)



Osnovni razlozi (2/2):

- Zakona o prostornom planiranju i Zakona o gradnji nije prilagođen potrebama složenih linijskih infrastrukturnih projekata;
- loša komunikacija sa predstavnicima lokalnih zajednica (nedostaje konstruktivni dijalog);
- sporost birokratskog aparata (upravni postupci ishoda potrebnih suglasnosti, potvrda i dozvola i dalje predugo traju unatoč zakonski obvezujućim rokovima);
- nerealno zadani rokovi predviđeni za provođenje projekata (preoptimistična procjena koju realno nije moguće ostvariti);
- nedostatak vizije i prečesta izmjena strateških ciljeva;
- podređenost odlukama JASPERSa zbog nedostatka argumentirane obrane strateških ciljeva i ponuđenih tehničkih rješenja (potrebno uključiti stručni kadar);
- neuredno plaćanje pruženih usluga od strane Investitora;
- često poništavanje i odustajanje od natječaja usred ili na samom kraju postupka javnog nadmetanja.



Uočeni razlozi koji su doprinijeli kašnjenju u realizaciji – sa stanovišta Konzultanta (3/4)



Problemi koji su vezani uz Investitora:

- nedostatak većeg iskustva sa upravnim postupcima i procedurama, nedovoljno poznavanje mjerodavne regulative i propisa;
- nema uvjetovanih Općih tehničkih uvjeta, te obvezujuće standardizacije i tipizacije za izradu projektne dokumentacije (tzv. Kataloga unificiranih tehničkih rješenja);
- neodlučnost prilikom donošenja odluka uzrokovana pomanjkanjem iskustva;
- donošenje bitnih odluka predugo traje;
- nedostaje partnerski odnos/povjerenje između Konzultanta i Investitora;
- nepoštivanje institucije ovlaštenog inženjera i glavnog projektanta;
- interna kontrola dokumentacije mora se koncentrirati isključivo na tehnički dio iste.



Uočeni razlozi koji su doprinijeli kašnjenju u realizaciji – sa stanovišta Konzultanta (4/4)



Problemi koji su vezani za Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture i ostale dionike na projektima:

- nedovoljno aktivni dionik na projektu;
- potreba za aktivnijim uključivanjem u rješavanje birokratskih i administrativnih problema;
- politizacija strateških ciljeva – česte izmjene.



Uočeni razlozi koji su doprinijeli kašnjenju u realizaciji – sa stanovišta Investitora



Problemi sa stanovišta Investitora:

- česte izmjene Zakona o javnoj nabavi, nemogućnost odabira kvalitetnih konzultanata;
- inzistiranje na najnižoj cijeni ponude samo generira probleme s obje strane;
- PRAG pravila i silne EU procedure onemogućuju brzo donošenje odluka i fleksibilniji pristup izmjenama ugovornih obveza;
- strani konzultanti koji ne poznaju nacionalnu regulativu i procedure;
- nemogućnost zapošljavanja kvalitetnog i iskusnog kadra – nedostatak finansijskih sredstava;
- nesamostalni pristup izvorima financiranja;
- postavljeni tehničko-funkcionalni ciljevi zahtijevaju velika finansijska sredstva;
- sustav sam po sebi je trom, opterećen birokracijom i nedovoljno prilagodljiv promjenama, te kao takav u suštini neefikasan.



Predložene mjere za poboljšanje realizacije Projekata (1/7)



1. Utvrđivanje postojećih kapaciteta i mogućnosti	Samosvjesnost vlastitih kapaciteta i finansijskih mogućnosti omogućiti će planiranje ostvarivih ciljeva. Usvajanje samoodržive strategije razvoja željezničke infrastrukture u skladu sa stvarnim kapacitetom sigurno bi doprinijeli ubrzanju realizacije zacrtanih ciljeva.
2. Realno postavljene strateški ciljevi	Održivost i prioritizacija zahtjeva neophodni su za normalno poslovanje i uspješnu realizaciju zacrtanih ciljeva. Ukoliko projekt nema zatvorenu i osiguranu finansijsku konstrukciju ne smije se raspisivati natječaj za izradu istoga.
3. Realna procjena rokova realizacije pojedinih projekata	Ono što se može odmah uočiti na temelju dosadašnje prakse je činjenica da su natječajnom dokumentacijom predviđeni nerealni rokovi za pružanje određenih usluga projektiranja ili građenja . Vremenski okvir za pojedine aktivnosti mora odrediti struka, a ne politika.



Predložene mjere za poboljšanje realizacije Projekata (2/7)



4. Aktivno uključivanje indirektnih dionika na projektu u realizaciju samog projekta

Kašnjenja u realizaciji kao posljedica nesređenosti prostorno planske dokumentacije, inertnosti mjerodavnih državnih institucija i javne uprave, nerealnih zahtjeva ili „ucjenjivačke“ politike lokalne zajednice i pojedinih javnopravnih tijela, ne može se i ne smije se lomiti na leđima Konzultanta, niti na trošak Investitora.

Odgovornost i rizik od mogućeg kašnjenja mora biti ravnomjerno raspoređen među svim uključenim dionicima na projektu.

Kao rješenje ovog problema predlaže **se formiranje Stručnog tima za praćenje realizacije pojedinog projekta** kojeg sačinjavaju predstavnici Investitora, Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, Ministarstva graditeljstva i prostornog uređenja, Ministarstva gospodarstva i po potrebi Ministarstva regionalnog razvoja i fondova EU s jasno definiranim ovlastima da urgira i ubrzava procese koji su indirektno vezani na realizaciju pojedinih infrastrukturnih projekata (od važnosti za Republiku Hrvatsku), te da sankcionira sve one koji se ne drže zakonski definiranih vremenskih okvira.



Predložene mjere za poboljšanje realizacije Projekata (3/7)



5. Promjena načina rada interne grupe zadužene za pregled tehničke dokumentacije

Od Investitora se očekuje da postaje aktivniji sudionik u realizaciji projekta, ne samo na administrativnoj već i na savjetodavnoj razini, i to naročito na početku projekta, odnosno početku svake pojedine faze projekta.

Pravilnikom je potrebno propisati protokol provođenja interne kontrole dokumentacije od strane stručnih timova za kontrolu projekata neposredno prije slanja iste na upravni postupak (rokovi, mogućnost žalbe,...) pod uvjetom da sadržajno pravilnik i ovlasti stručnog tima nisu u koliziji sa drugim zakonima i pravilnicima iz područja projektiranja i građenja, (potrebne izmjene i dopune interne Upute HŽI-687).

6. Izmjena zakona o javnoj nabavi - promjena pravila kod vrednovanja ponuda

Potrebna je hitna promjena zakona o javnoj nabavi na način da se isti prilagodi potrebama nuđenja inženjerskih usluga. Obveznike javne nabave zakon mora potaknuti **da nabavu vrše po sistemu ekonomski najpovoljnije ponude i da odustanu od vrednovanja po kriteriju najniže cijene**. Zato se u javnu nabavu mora uključiti kriterij prosječne cijene kako bi konzultanti imali prostora za natjecanje.



Predložene mjere za poboljšanje realizacije Projekata (4/7)



7. Izmjena Zakona o prostornom uređenju i Zakona o gradnji – 1 dio

Izmjena krovnog Zakona o prostornom uređenju i Zakona o gradnji na način da se više prilagodi potrebama složenih linijskih infrastrukturnih projekata s ciljem ubrzanja dugotrajnih upravno pravnih postupaka.

Svi zakoni o uređenju prostora i gradnji od 1992. do danas, u cca 80% odredbi obrađuju građevinu u smisli “zgrade”, obično na jednoj parceli sa 4 susjedne parcele.

Infrastrukturne građevine kroz zakon nisu dostatno tretirane, u smislu da se radi o “pružanju” građevine na nekoliko stotina do često i preko tisuću parcela.

Potrebno je izmijeniti i prilagoditi odredbe vezane za način utvrđivanja građevinske čestice za infrastrukturne objekte.



Predložene mjere za poboljšanje realizacije Projekata (5/7)



7. Izmjena Zakona o prostornom uređenju i Zakona o gradnji – 2 dio

Geodetskim projektom koji je sastavni dio lokacijske dozvole traži se međusobno usklađenje stanje u katastru, zemljišnoj knjizi i naravi (ako je to potrebno, a to je u infrastrukturnim građevinama redovita pojava), te se provodi formiranje građevne čestice u katastru, iskolčenje građevine i evidentiranje građevine u katastru.

Obzirom da u praksi neki Uredi u postupku ishoda lokacijske dozvole traže ne samo definiranje prijedloga buduće čestice (koridora) nego i iskaz površina, popis vlasnika čestica i koordinate lomnih točaka, ishoda lokacijske dozvole postaje nemoguća misija.

U trenutku podnošenja zahtjeva (traži se da bude tako kompletiran, inače nije potpun) nisu poznati posebni uvjeti javno pravnih tijela, dakle nije moguće u potpunosti definirati točnu liniju parcele koju kasnije ne bi trebalo mijenjati.



Predložene mjere za poboljšanje realizacije Projekata (6/7)



7. Izmjena Zakona o prostornom uređenju i Zakona o gradnji – 3 dio

Kod infrastrukturnih građevina **prijedlog parcele u idejnom projektu definirati kao koridor**, samo s utvrđenim katastarskim općinama kroz koje zahvat prolazi.

Obzirom da se infrastrukturne građevine pružaju nerijetko kroz nekoliko stotina katastarskih čestice, kroz više katastarskih općina, pa često i kroz nekoliko jedinica lokalne samouprave, redovito za njih treba ishoditi lokacijsku dozvolu (ne samo zbog lokacijskih uvjeta, nego upravo i zbog formiranja građevinske čestice).

Parcelacijskim elaboratom kroz glavni projekt definira se konačan oblik i veličina građevinske čestice.

Na taj način svakako se može izbjeći ponavljanje određenih faza upravnih postupaka i investitoru dosta „uštediti“ vremena od donošenja odluke da ide u investiciju do početka njene realizacije.



Predložene mjere za poboljšanje realizacije Projekata (7/7)



8. Projekti moraju biti vođeni od strane ljudi koji imaju odgovarajuće neophodne kvalifikacije	U praksi se pokazalo da nedostatak većeg iskustva sa upravnim postupcima i procedurama, te nedovoljno poznavanje mjerodavne regulative i propisa uzrokuje određena kašnjenja na projektu. Uvođenje minimalne stručne kvalifikacije za Voditelje projekata (minimalno 10 godina iskustva u vođenju projekata slične složenosti) smatra se neophodnim kako bi se omogućilo brzo donošenje bitnih odluka.
9. Izrada Općih tehničkih uvjeta za radove na željeznici i Kataloga unificiranih tehničkih rješenja	Izrada Općih tehničkih uvjeta za radove na željeznici i njihova javna objava i obveza primjene uvelike bi doprinijela samoj kvaliteti izrade projektne dokumentacije kao i kvaliteti prilikom same izgradnje. Unificirana tehnička rješenja dugoročno donose velike uštede u održavanju infrastrukturnog sustava.



Tvrtke prisutne na Hrvatskom tržištu:

Domaće tvrtke koje su se do sada javljale na raspisane natječeaje i koje su ušle u uži izbor:	Međunarodne tvrtke koje su se do sada javljale na raspisane natječeaje i koje su ušle u uži izbor:
• ŽPD d.d. • GRANOVA d.o.o. • Institut IGH d.d. • IBŽ d.o.o. • ŽPB d.o.o. • VPS-INŽENJERING d.o.o. • TEB-INŽENJERING d.d. • Građevinski fakultet Sveučilišta u Zagrebu • ZG Projekt d.o.o. • INVESTINZENJERING d.o.o. • IPZ d.d. • ZAGREB SIGNAL d.o.o • Hidroelektra-Projekt d.o.o. • GEOTEHNIČKI STUDIO d.o.o. • RIJEKAPROJEKT d.o.o. • OIKON d.o.o. • Dalekovod-Projekt d.o.o. • Istraživanje i projektiranje u prometu d.o.o. • SONUS d.o.o. • DVOKUT ECRO d.o.o.	• DB INTERNATIONAL GmbH • URS Polska Sp. z o.o. • URS Infrastructure and Environment UK Limited • ITALFERR S.p.A. • IDOM Ingeniería y Consultoria S.A. • ACCIONA Ingeniería S.A. • ARDANUY Ingeniería S.A. • Técnica y Proyectos S.A. (TYPESA) • SA Egis Rail • Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) • PLANET S.A. • Ove Arup & Partners International Ltd. (OAPIL) • Consulgal – Consultores de Engenharia e Gestão S.A. • ACCIONA INGENIERIA, S.A • BUNG INGENIEURE, AG • PRODEX SPOL S R.O. i • GRONTMIJ GmbH • COWI A/S • NET Engineering S.P.A. • SUDOP PRAHA a.s. • IRD Engineering S.r.L. • TECHNITAL S.P.A. • SENER INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A. • GRUSAMAR INGENIERIA Y CONSULTING S.L. • SYSTRA S.A. • GRE-GAUFF Rail Engineering GmbH & CO. KG • WERNER CONSULT ZT GmbH • ING. OHLINGER UND PARTNER ZT GmbH • OBERMEYER Planen • ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH • Mott MacDonald Ltd. • Pöyry Infra GmbH • SIGNON Deutschland GmbH • ING.-BÜRO DIPL.-ING. H. VÖSSING GmbH



Potencijalna opasnost uzrokovana kašnjenjem projekata



Željeznički prijevoz – Ukupni godišnji promet robe (1.000 T.)

	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Hrvatska	15.764	14.851	11.651	12.203	11.794	11.088

Željeznički prijevoz – Ukupni godišnji promet putnika (u tisućama putnika)

	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Hrvatska	62.973	70.800	73.402	69.421	49.852	27.576

Kako danas opravdati pojedine projekte?



6. ZAKLJUČAK (1/2)



U funkciji što kvalitetnije operative realizacije projekata predlaže se slijedeće:

- Osnivanje Stručnog tima za nadzor provođenja projekata;
- Stabilni izvor prihoda iz proračuna;
- Samostalno upravljanje HŽI-a financijskim resursima;
- Usvajanje samoodržive strategije razvoja željezničke infrastrukture;
- Izrada Općih tehničkih uvjeta za radove na željeznici;
- Izrada Kataloga unificiranih tehničkih rješenja;
- Uvođenje minimalne stručne kvalifikacije za Voditelje projekata (minimalno 10 godina iskustva u vođenju projekata slične složenosti);
- Aktivno sudjelovanje stručnih timova za kontrolu projekata u svim fazama izrade i realizaciji projekata – savjetodavna uloga;
- Pravilnikom propisati protokol provođenja interne kontrole dokumentacije od strane stručnih timova za kontrolu projekata neposredno prije slanja iste na upravni postupak (rokovi, mogućnost žalbe,...) pod uvjetom da sadržajno pravilnik i ovlasti stručnog tima nisu u koliziji sa drugim zakonima i pravilnicima iz područja projektiranja i građenja;



6. ZAKLJUČAK (2/2)



- Izmjena krovnog Zakona o prostornom planiranju i Zakona o gradnji na način da se više prilagodi potrebama složenih linijskih infrastrukturnih projekata s ciljem ubrzanja dugotrajnih upravno pravnih postupaka;
- Strateški projekti čije građenje je od interesa za Republiku Hrvatsku moraju dobiti odlukom Vlade status infrastrukturnog projekata od važnosti za Republiku Hrvatsku;
- Primjena odredbi zakona o državnim službenicima ukoliko isti ne postupaju u skladu sa zakonski definiranim rokovima;
- Zakonski spriječiti česte izmjene Nacionalnim programom definiranih strateških ciljeva (omogućiti isključivo dopunjavanje i usklađivanje istoga – depolitizacija Nacionalnog programa);
- Ciljevi moraju biti usklađeni sa financijskim mogućnostima i trenutno raspoloživim kapacitetima;
- Po hitnom postupku potrebno sređivanje zemljišnih knjiga i katastra – usklađenje zemljišnoknjižnih i katastarskih podataka;
- Izrada baze podataka dosad realiziranih projekata sa arhivom svih problema na projektu, kao i načinima otklanjanja istih u svrhu kreiranja kvalitetnog alata za vršenje realne procjene trajanja budućih projekata.





Hvala