

ОДЛУКУ**о усвајању предлога Концесионог акта
за поверавање обављања делатности
градског и приградског превоза путника
на територији Града Пожаревца****Члан 1.**

Усваја се предлог Концесионог акта за поверавање обављања делатности градског и приградског превоза путника на територији Града Пожаревца.

Члан 2.

Саставни део ове Одлуке чини предлог Концесионог акта за поверавање обављања делатности градског и приградског превоза путника на територији Града Пожаревца.

Члан 3.

Ова Одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Града Пожаревца”.

*У Пожаревцу, 3. децембра 2025. године
Број: 011-06-177/2025-22*

СКУПШТИНА ГРАДА ПОЖАРЕВЦА

ПРЕДСЕДНИК

Прим. др Срећко Босић, хирург, с.р.

**ПРЕДЛОГ КОНЦЕСИОНОГ АКТА
ЗА ПОВЕРАВАЊЕ ОБАВЉАЊА
ДЕЛАТНОСТИ ГРАДСКОГ
И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА
НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ПОЖАРЕВЦА****1. ПОЈАМ КОНЦЕСИЈЕ**

Чланом 10. став 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16) је дефинисано да је

концесија, у смислу овог закона, уговорно или институционално ЈПП са елементима концесије у коме је јавним уговором уређено комерцијално коришћење природног богатства, добра у општој употреби која су у јавној својини, односно добра у својини јавног тела или обављање делатности од општег интереса, које јавни партнер уступа приватном партнеру, на одређено време, под посебно прописаним условима, уз плаћање концесионе накнаде од стране приватног, односно јавног партнера, при чему приватни партнер сноси ризик везан за комерцијално коришћење предмета концесије.

Чланом 10. став 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16) прописано је да су посебни облици концесије, концесија за јавне радове и концесија за јавне услуге.

Чланом 10. став 4. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16) одређено је да концесија за јавне услуге, у смислу овог закона, јесте уговорни однос истовестан уговору о јавној набавци услуга у складу са законом којим се уређују јавне набавке, ако се накнада за пружене услуге састоји или од самог права на комерцијално коришћење, односно пружање услуга или тог права заједно са плаћањем.

2. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ И ЦИЉЕВИ

Предмет спровођења пројекта је поверавање обављања делатности градског и приградског линијског превоза путника на територији града Пожаревца у целини, приватном партнеру.

Организација обављања градског и приградског линијског превоза путника на територији града Пожаревца је у надлежности локалне самоуправе, што је дефинисано одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 – др.закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020), Закона о локалној самоуправи („Службени гласник РС“, бр. 129/2007, 83/2014 – др.закон, 101/2016 – др.закон, 47/2018 и 111/2021 – др.закон), Закона о комуналним делатностима („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 104/2016 и 95/2018, 94/2024), као и одредбама Одлуке о превозу путника у градском и приградском саобраћају на територији града Пожаревца (“Сл. гласник града Пожаревца”, бр. 4/2009 и 3/2017).

Основни разлог поверавања делатности градског и приградског линијског превоза путника на територији града Пожаревац, која ће бити понуђена приватном партнеру путем јавног конкурса, произилази превасходно из искустава која су стечена у претходном периоду обављања делатности превоза путника.

Град Пожаревац заузима површину од 491 км² и обухвата 27 насеља, укључујући два градска (Пожаревац и градску општину Костолац) и 25 сеоских насеља. По подацима пописа из 2022. године, укупан број становника на територији читавог града је

68.648. Удаљеност насељених места од административног центра и путева креће се у распону до око 20 километара.

Организовањем градског и приградског линијског превоза на начин који је предмет ове концесије обезбеђује се превоз свим категоријама становништва, са свих делова територије у адекватним терминима и на начин који задовољава потребе сваке појединачне категорије у погледу обима и времена превоза.

Како град нема јавно предузеће које се бави обављањем делатности градског и приградског линијског превоза путника, неопходно је спровести поступак реализације пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије за обављање делатности од општег интереса из своје надлежности, односно поверавања обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града Пожаревца, а сходно одредбама Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016).

Поверавањем обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града Пожаревца, значајно је са аспекта обезбеђивања адекватног превоза ђака до школских установа, радника до радних места, и других категорија грађана који исказују захтеве за коришћењем услуга градског и приградског превоза путника за долазак до бираних одређишта, чиме се стварају потребни услови за нормално функционисање и свакодневну комуникацију грађана, нарочито социјално угрожених група и старих, самачких домаћинстава која немају другу алтернативу превоза до административног центра.

У функционисању градског и приградског превоза путника користи се мрежа путне инфраструктуре на територији града Пожаревца, односно постојећи државни и локални путеви. Реч је углавном о новоизграђеним и путевима на којима су вршене реконструкције скоријег датума. Исти је у функцији омогућавања мобилности и приступачности свим социјалним категоријама становништва. Такође, у функцији је повећања мобилности свих грађана уз рационално коришћење просторних, економских и еколошких ресурса предметног простора.

Чињеница је и да је с обзиром на број путника, цену возила, плате запослених и друге издатке, формирање јавног предузећа економски неодрживо, посебно имајући у виду велику пређену километражу са једне стране и релативно мале приходе са друге стране. Предмет јавног уговора који ће, по спроведеном поступку јавне набавке, јавни партнер закључити са приватним партнером је обављање комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Пожаревца.

Предлогом Концесионог акта, на територији града Пожаревца, предвиђене су следеће **линије градског превоза:**

Линија Г1: Бувља пијаца – Хајдук Вељкова;

Линија Г2: Бусије – АС Пожаревац – Брежанска пруга – АС Пожаревац – Бусије;

Линија Г3: Фабрика шећера – Болница – Фабрика шећера – Љубичево,

Линија Г4: Основна школа “Јован Цвијић” – Модел “Драгуљ”

Предлогом Концесионог акта, на територији града Пожаревца, предвиђене су следеће **линије приградског превоза:**

Линија П1: Пожаревац – Костолац - Пожаревац

Линија П2: Речица - Брадарац

Линија П3: Пожаревац - Дубравица - Батовац - Брежане - Живица - Пожаревац

Линија П5: Пожаревац – Берање – Баре – Касидол

Линија П6: Пожаревац - Драговац

Линија П7: Пожаревац - Пољана

Линија П8: Костолац – Петка – Острво - Костолац

2.1. Основни подаци

Основни подаци о граду Пожаревцу

Град Пожаревца, смештен у Браничевском округу у централној Србији, заузима површину од 491 км² и обухвата 27 насеља, од којих су два градска (Пожаревац и градска општина Костолац) и 25 сеоских. Према попису из 2022. године, на целокупној територији града Пожаревца живи укупно 68.648 становника, од чега око 51.271 живи у градском подручју. Налази се између река Дунав, Велика Морава и Млава, на око 75 км од Београда. Први пут се помиње 1476. године, а познат је по Пожаревачком миру из 1718. године и као друга престоница кнеза Милоша Обреновића 1821. године.

Привреда Пожаревца је у прошлости била снажна захваљујући индустријским капацитетима и саобраћајној повезаности, али је економска криза 90-их и лоша приватизација у првој деценији 21. века довела до пропадања многих великих предузећа. Данас је привреда разноврсна, са нагласком на пољопривреду, енергетику, прехрамбену индустрију, трговину и потенцијал за развој нових сектора попут телекомуникација и информационе технологије. Према подацима Републичког завода за статистику (РЗС) за 2024, привредна активност у Србији показује умерени раст, што се одражава и на Пожаревац. Према подацима АПР за 2024. годину, на подручју града регистровано је 718 привредних друштава, 2.762 предузетника и око 615 удружења, што указује на динамичан привредни екосистем.

Пољопривреда је један од стубова привреде Пожаревца, с обзиром на то да 80% територије (око 35.313 ха) чини обрадиво земљиште у плодној стишкој равници. Пожаревац је познат по производњи житарица, поврћа и воћа, а бројне локалне компаније баве се производњом и прерадом пољопривредних производа. Према РЗС, у другом тромесечју 2024.

укупна вредност продаје и откупа пољопривредних производа у Србији порасла је за 35,2% у текућим ценама у односу на исти период 2023, а промет пољопривредних производа на пијацама за првих шест месеци 2024. повећан је за 2,2%. Ови трендови позитивно утичу на Пожаревац. Индекси цена произвођача пољопривредних производа у јулу 2024. порасла су за 7,1% у односу на јул 2023, што указује на стабилност сектора, али и повећане трошкове производње.

Енергетика је још један кључни сектор, захваљујући „Термоелектранама и коповима“ Костолац. Овај комплекс обухвата две термоелектране (Костолац А и Б) и површинске копове угља (Дрмно, Ћириковац), који производе значајан део електричне енергије у Србији. Према РЗС, индустријска производња у Србији у марту 2024. порасла је за 6,9% у односу на март 2023, а енергетски сектор је један од покретача овог раста. Костолац запошљава стотине локалних радника и доприноси економској стабилности региона. Поред тога, улагања у обновљиве изворе енергије, попут соларне електране у околини Пожаревца, указују на потенцијал за диверзификацију енергетског сектора.

Прехрамбена индустрија је представљена компанијом „Бамби“, водећим произвођачем кондиторских производа у Србији. Фабрика у Пожаревцу извози производе у земље региона и шире, запошљавајући значајан број локалних радника. „Бамби“ користи локалне сировине, што додатно подстиче пољопривредни сектор. Прехрамбена индустрија има солидну сировинску базу и традицију у Пожаревцу. Према подацима, овај сектор је стабилан, а извоз хране из Србије (укључујући шећер и прерађевине) остаје значајан део индустријског извоза.

Трговина је такође важан сегмент, јер је Пожаревац трговински центар тог дела Србије. Локални трговачки ланци, супермаркети и пијаце привлаче купце из околних општина. Према РЗС, промет робе у трговини на мало у Србији у марту 2024. порастао је за 4,3% у текућим ценама у односу на март 2023, што одражава раст потрошње који вероватно утиче и на Пожаревац. Град има потенцијал да привуче веће трговинске центре, посебно са завршетком Дунавског коридора, који ће побољшати логистику.

Пожаревац такође има потенцијал за развој телекомуникација и ИТ сектора, иако су ови сектори тренутно мање развијени. Према РЗС, пословни приходи у информационо-комуникационом сектору у Србији у другом кварталу 2024. порасла су за 12,3% у односу на исти период 2023, што указује на могућности за привлачење инвестиција у ову област у Пожаревцу. Обрада и прерада метала такође имају перспективу због близине Железаре у Смедереву, што омогућава синергију са локалним предузећима.

Инфраструктурни развој је кључан за будућност привреде Пожаревца. Град је повезан железничком пругом Београд–Пожаревац–Зајечар, а укупна дужина путева износи око 183 км, од чега око 165 км има

савремени коловоз. Магистрални путеви чине 48 км, а локални 64 км, али је локална путна мрежа недовољно развијена. Изградња Дунавског коридора, брзе саобраћајнице дуге 68 км од ауто-пута Београд–Ниш до Пожаревца, Великог Градишта и Голупца, у току је, са планираним завршетком дела до Пожаревца до краја 2025. Овај пројекат, је један од најзначајнијих инфраструктурних подухвата у овом делу Србије, који ће значајно побољшати логистику, привући инвеститоре и подстаћи трговину и туризам.

Потенцијал за развој лежи у даљем јачању прехранбене индустрије, енергетике и трговине, као и у привлачењу инвестиција у нове секторе, као и потребу за улагањима у ИТ и телекомуникације, као и за развој обраде метала, користећи близину Железаре. Поред тога, Пожаревац има образовни кадар и традицију који подржавају ове иницијативе. Према РЗС, пословни приходи у нефинансијској пословној економији у Србији у другом кварталу 2024. порасла су за 13,5% у односу на исти период 2023, што указује на повољан економски амбијент за нове инвестиције у Пожаревцу.

Школски систем је добро организован и обухвата осам основних школа, шест средњих и једну музичку школу за основно и средње образовање. Прва школа основана је 1733. године, а Пожаревац је образовни центар Браничевског округа. Овај образовни капацитет подржава привредни развој, посебно у секторима који захтевају квалификовану радну снагу. Туризам, иако недовољно искоришћен, има потенцијал захваљујући знаменитостима као што су Народни музеј, галерија Милене Павловић Барили, Виминацијум и манифестација Љубичевске коњичке игре.

Путеви који пролазе кроз град Пожаревац су:

ИБ 33: веза са државним путем А1 - Пожаревац - Кучево - Мајданпек - Неготин - државна граница са Бугарском (гранични прелаз Мокрање);

ИБ 34: Пожаревац - Велико Градиште - Голубац - Доњи Милановац - Поречки мост - веза са државним путем 35

ПА 159: Пожаревац-Костолац

ПА 160: Пожаревац-Жабари-Свилајнац-Деспотовац-Двориште-Ресавица-Сење-Ћуприја

ПА 161 Братинац - Салаковац - Мало Црниће - Петровац на Млави - Жагубица - Брестовац

ПА 163: Голубац-Зеленик-Љешница

ИБ 371: Пожаревац (веза са државним путем 34) – Дубравица;

ИБ 377: Пожаревац (веза са државним путем 33) - Осипаоница;

ИБ 378: Пожаревац (веза са државним путем 33) - Велико Село - Орљево - Велики Поповац - веза са државним путем 147.

Према попису из 2022. године, на територији града Пожаревца живи 68.648 становника, што је смањење у односу на попис из 2011. године када је било 75.334 становника. Смањење броја становника између два пописа (2011–2022) је разлог комбинације

фактора као што су миграције, старење становништва и низак наталитет, што је уобичајено за многе локалне самоуправе у Србији. У наставку се налази преглед броја становника по насељима на целокупној територији града Пожаревца¹:

Назив насеља	Број становника
Пожаревац	56557
Градска	42530
Остала	14027
Баре	617
Батовац	394
Берање	282
Брадарац	653
Братинац	368
Брежане	709
Бубушинац	608
Драговац	686
Дрмно	825
Дубравица	808
Живица	541
Касидол	457
Кличевац	771
Лучица	1913
Маљуревац	383
Набрђе	274
Пожаревац град	42530
Пољана	1197
Пругово	481
Речица	379
Трњане	583
Тириковац	1098
Костолац	12091
Градска	8741
Остала	3350
Кленовник	990
Костолац град	8741
Острово	506
Петка	990
Село Костолац	864

2.2 Тренутно стање и предлог будућег стања линија у градском превозу на територији града Пожаревца

Мрежу градских линија у насељу Пожаревац чине три линије (Г1, Г2 и Г3), док се градски превоз путника у Костолцу реализује са једном линијом (Г4).

У оквиру предлога будућег стања мрежа градских линија, линија Г4 у Костолцу, односно траса линије Г4 није мењана.

У граду Пожаревцу, због непостојања терминуса или окретнице у неким деловима града, карактеристика траса линија је да формирају круг око дела насеља. На том делу трасе, превоз путника се обавља у једном смеру, а ред вожње се реализује без прекида на полуобрту. Приликом анализе градске мреже

линија уочена је потреба за њеном обимнијом реконструкцијом и формирањем нове мреже линија, која ће пружити бољи квалитет услуге.

У оквиру постојеће мреже линија уочена је значајна девијација трасе линија Г1 и Г3 у односу на примарну уличну мрежу и главне градске коридоре. Девијација трасе линија је настала као последица тежње за што већом просторном приступачношћу јавног градског превоза, а створила је велики број негативних ефеката као што су:

- повећање времена вожње;
- смањење превозне брзине;
- повећање осетљивости система на поремећаје;
- смањење конкурентности система ЈГПП-а у односу на ПА;
- смањење квалитета услуге.

Траса линије Г1 је неправилног облика, описује „осмицу“ у централном градском подручју, што негативно утиче на директност транспорта и време путовања. На дан истраживања 2018. године на линији Г1 је био реализован само један полазак, при чему су превезена два путника.

Линија Г3 има значајну девијацију трасе у северном делу, посматрано у односу на централно градско подручје. Односно, од централног градског подручја до Опште болнице, траса линије се пружа Улицом Војске Југославије, затим формира круг око дела насеља у којем се налази Општа болница и затим Улицом Братства и јединства се опет пружа назад до централног градског подручја. Линија Г3 је дијаметралног карактера. Међутим, превоз путника на 40% трасе ове линије функционише у режиму кружне линије, при чему се превоз обавља само у једном смеру.

У дужем временском периоду постојећа мрежа градских линија није мењана нити прилагођавана развоју града и променама које су се догодиле на уличној мрежи града Пожаревца. Изостанак усклађивања мреже градских линија наведеним променама је довео постојећу мрежу до стања где источни део града није покривен мрежом градских или приградских линија, а такође више не постоји градска линија до бувље пијаце.

Као повод за детаљну измену градске мреже линија могу се издвојити следећи проблеми:

- мали број полазака и мали број превезених путника на линији број Г1,
- изостанак усклађивања мреже градских линија променама у граду,
- девијација трасе линије Г3 у односу на примарну уличну мрежу.

Оптимизација градског превоза путника представља значајан изазов и прилику за унапређење квалитета живота у локалној заједници. Предлог линије, броја полазака и пређених километара има за циљ да обезбеди ефикаснији и приступачнији систем превоза, прилагођен потребама становника и условима путне мреже. Овај процес укључује процену

¹ Извор: Републички завод за статистику, Попис становништва 2022. године

тренутних капацитета и ресурса, као и разматрање могућности за побољшање покривености и рационалног коришћења превозних средстава. Кроз пажљиво планирање, циљ је постићи баланс између економичности, удобности путника и одрживости, чиме се стварају услови за модернији и функционалнији јавни саобраћај у будућности.

У складу са демографским и просторним карактеристикама града Пожаревца извршена је реконструкција постојеће мреже градских линија у Пожаревцу, тако да предложеној мрежу градских линија чине четири линије приказане у Табели 1.1.

Ознака линије	Назив линије
Г1	Бувља пијаца – Хајдук Вељкова
Г2	Бусије – АС Пожаревац – Брежанска пруга -АС Пожаревац - Бусије
Г3	Фабрика шећера - Болница – Фабрика шећера – Љубичево
Г4	Основна школа “Јован Цвијић” – Мотел “Драгуљ” (Костолац)

Табела 1.1. Предвиђене градске линије на територији града Пожаревца

Постојећа линија Г1 Пожаревац – Бамби – Брежанска пруга – Пожаревац је укинута и уместо ње је уведена нова линија са истом oznакom (Г1).

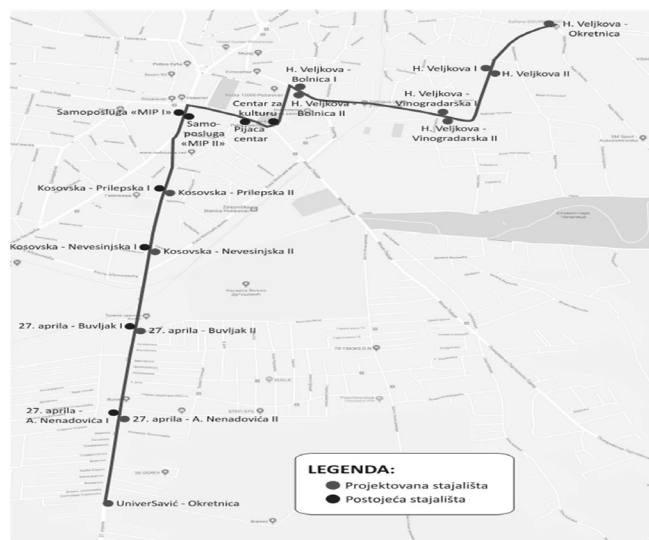
Нова линија Г1 према пружању трасе спада у дијаметралне линије и повезује нову локацију бувље пијаце и источни део града Пожаревца, пружајући се кроз централно градско подручје. Превоз путника је организован у оба смера са просечним интервалима од 40 минута у вршном и 60 минута у ванвршном периоду. За реализацију пројектованог реда вожње предвиђен је један минибус. У складу са могућностима уличне мреже и локацијама од значаја, формирана је траса линије дужине 4,18 километара. Траса линије пролази кроз следеће улице:

- Хајдук Вељкова,
- Јована Шербановића,
- Моше Пијаде,
- Трг Р. Вујовића,
- Косовска,
- 27. априла.

Траса линије Г1 почиње од раскрснице улица Хајдук Вељкове и Светислава Урошевића, постојећи облик раскрснице, димензије и разделно острво, као и начин регулисања саобраћаја у раскрсници омогућавају да се иста користи као окретница. Други део трасе завршава у улици 27. априла 1,0 км после бувље пијаце, с обзиром на карактеристике саобраћајне мреже овог дела града, као погодна места за окретање возила је одабран простор након раскрснице улица 27. априла и Светозара Ђорђевића, код скретања за производни погон фирме “Универ Савић”.

Из претходног се може закључити да траса нове линије Г1 пролази кроз улице које се у постојећој мрежи линија користе, или профили улица одговарају

захтевима аутобуског подсистема. На линији је предвиђено 11 стајалишта у смеру А и 11 стајалишта у смеру Б са прихватљивим просечним међустаничним растојањем од 420 метара. Приликом одређивања позиције нових стајалишта на траси коришћен је принцип да се возило зауставља по преласку раскрснице и да растојања између стајалишта буду у зони удобног пешачења, при чему се тежило да се максимално искористе постојећа стајалишта. У складу са претходно изнетим неопходно је отворити 12 нових стајалишта (слика 1.1).



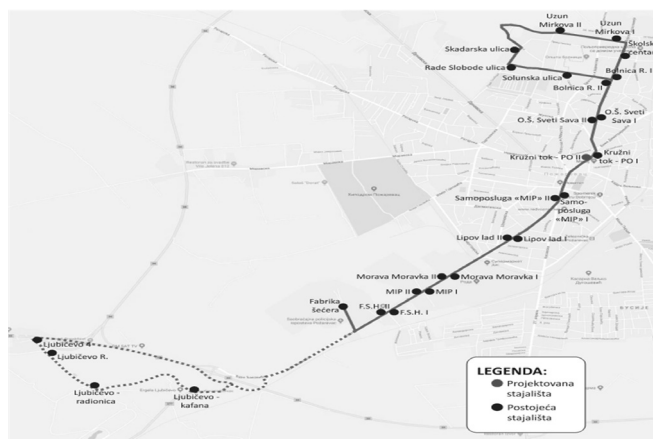
Слика 1.1.

У оквиру реконструкције градске мреже линија, траса линије Г2 није мењана, осим једног поласка који се реализује недељом и празницима, када возило линије Г2 саобраћа до Новог гробља.

Траса постојеће линије Г3 – Фабрика шећера – Болница – Фабрика шећера је промењена тако да се девијација трасе смањи на минимум. У смеру од болнице ка центру, траса линије Г3 је измењена и уместо Улицом Братства и јединства траса се пружа Улицом Војске Југославије, а затим се надовезује на стари део трасе код стајалишта “Самоуслуга МИП”.

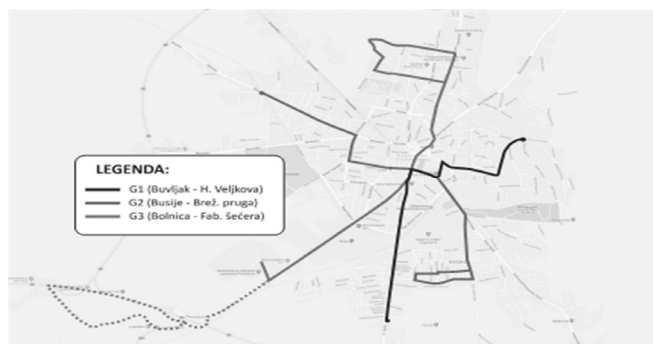
Са циљем да се повећа временска приступачност јавног превоза путника у насељу Љубичево и смање трошкови функционисања система, а у складу са расположивим ресурсима, траса линије Г3 на појединим поласцима је продужена до насеља Љубичево.

Превоз путника на линији Г3 је организован у оба смера, без прекида у полуобрту код болнице, са просечним интервалима од 40 минута у вршним и 65 минута у ванвршним периодима. За реализацију пројектованог реда вожње предвиђен је један минибус. Нова траса линије Г3 је укупне дужине 11,01 километар (оба смера) у градском подручју, односно 17,98 километара (оба смера) за поласке до насеља Љубичево. Усред измена трасе на линији Г3 потребно је отворити стајалиште “Кружни ток” у смеру од болнице ка центру (Слика 1.2).



Слика 1.2

Преглед предложене мреже градских линија јавног превоза у Пожаревцу, која укључује трасе линија Г1, Г2 и Г3 налази се на Слици 1.3.



Слика 1.3

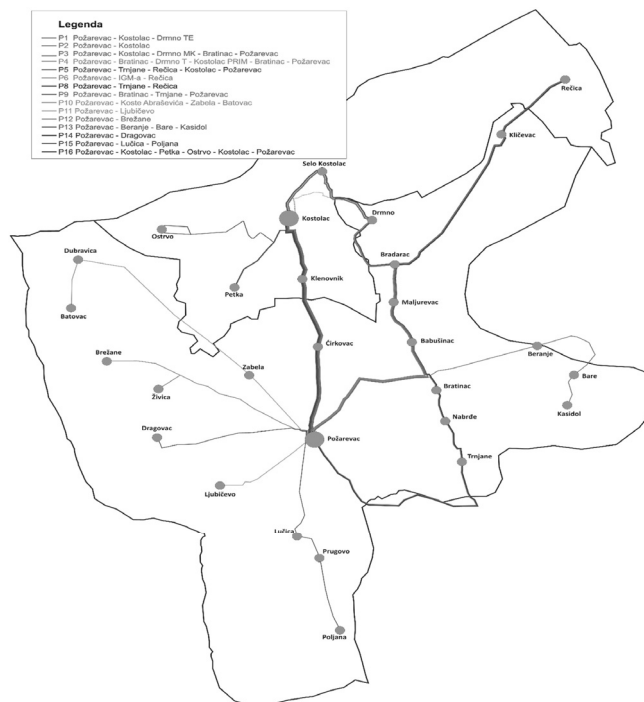
Слика 1.4 приказује мрежу градских линија у Костолацу, која није измењена у оквиру предложеног система јавног градског превоза.



Слика 1.4.

2.3. Тренутно стање и предлог будућег стања линија у приградском превозу путника на територији града Пожаревца

Мрежу приградских линија јавног превоза путника на подручју Пожаревца чине линије које повезују приградска насеља са ужим градским подручјем приказане на Слици 1.5.



Слика 1.5.

Линија П3 Пожаревац – Костолац – Дрмно МК – Братинац – Пожаревац и линија П9 Пожаревац – Братинац – Трњане – Пожаревац су кружног карактера, док су остале приградске линије радијалног карактера. Трасе линија одређене су пружањем државних и локалних путева. Просторни распоред насеља и мрежа путева су условили стварање коридора, односно преклапање већег броја линија добрим делом трасе. Након извршеног спајања линија и подлинја, мрежу јавног приградског превоза путника чине следеће линије:

- П1 – Пожаревац – Костолац – Дрмно ТЕ,
- П2 – Пожаревац – Костолац,
- П3 – Пожаревац – Костолац – Дрмно МК – Братинац – Пожаревац,
- П4 – Пожаревац – Братинац – Дрмно Т – Костолац – Братинац – Пожаревац,
- П5 – Пожаревац – Трњане – Речица – Костолац – Пожаревац,
- П6 – Пожаревац – ИГМ-а – Речица,
- П8 – Пожаревац – Трњане – Речица,
- П9 – Пожаревац – Братинац – Трњане – Пожаревац,
- П10 – Пожаревац – Забела – Батовац,
- П11 – Пожаревац – Љубичево,
- П12 – Пожаревац – Живица – Брежане,
- П13 – Пожаревац – Берање – Баре – Касидол,
- П14 – Пожаревац – Лучица – Пољана,
- П15 – Пожаревац – Лучица – Пољана,
- П16 – Пожаревац – Костолац – Петка – Острво – Костолац – Пожаревац.

Коридор Пожаревац – Костолац је доминантан коридор у систему ЈМПП-а у Пожаревцу, чини га 17 линија и подлинја, велики број линија са малим

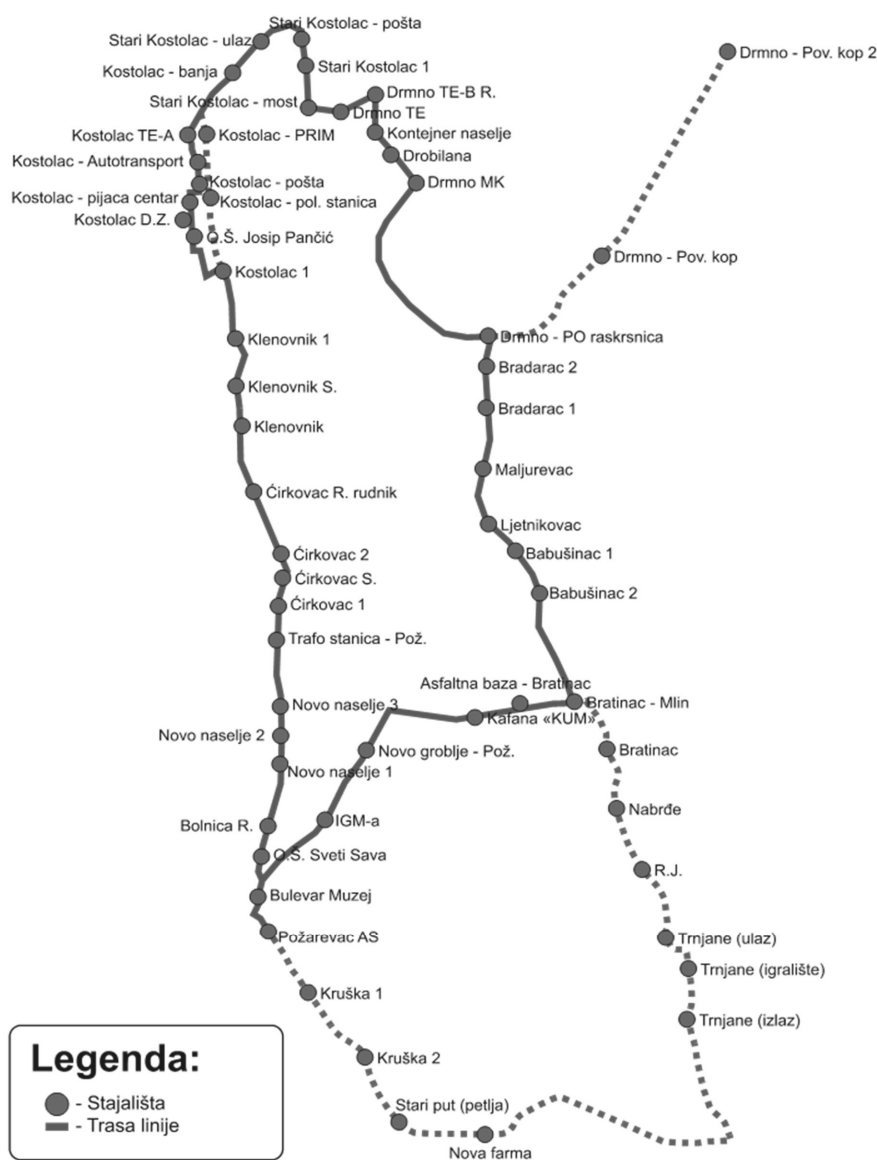
бројем поласака по линији обичном кориснику значајно отежава проналажење одговарајуће линије и поласка за реализацију путовања. Друмска саобраћајна веза између насеља Пожаревац и Костолац остварује се преко два путна правца: Пожаревац – Ћириковац – Кленовник – Костолац и Пожаревац – Бабушинац – Маљуревац – Брадарц – Дрмно – Костолац. Просторни размештај насеља на наведеним путним правцима и уравнотежени превозни захтеви омогућавају формирање кружне линије која обухвата сва насеља на претходно наведеним линијама (осим насеља Петка и Острво). У редефинисаној мрежи линија нова кружна линија Пожаревац – Костолац – Пожаревац носи ознаку П1.

У појединим поласцима траса кружне линије је проширена до насеља Трњане, Набрдје и Братинац како би се задовољили превозни захтеви наведених насеља према Пожаревцу, Костолцу и Брадарцу. Такође, због одвоза/довоза радника траса кружне линије у појединим поласцима је продужена до површинског копа Дрмно.

Превоз путника на новопроектованој кружној линији П1 Пожаревац – Костолац – Пожаревац је организован у оба смера са просечним интервалима од 20 минута у вршном и 30 минута у ванвршном периоду. За реализацију пројектованог реда возње предвиђено је осам соло аутобуса. У складу са локацијама насеља и постојећом путном мрежом формирана је основна траса линије дужине 37,07 километара, док просечна дужина линије са пројектованим крацима посматрано за оба смера износи 39,80 километара. Основна траса линије пролази кроз следећа насеља (Слика 1.6):

Пожаревац АС, Пожаревац - Болница, Пожаревац - Ново насеље, Ћириковац, Кленовник, Костолац, Стари Костолац, Дрмно, Брадарц, Маљуревац, Бабушинац, Пожаревац – Ново гробље, Пожаревац АС.

На основном делу трасе линије је предвиђено 45 стајалишта у смеру А и 45 стајалишта у смеру Б са задовољавајућим просечним међустанићним растојањем од 820 метара.



Слика.1.6

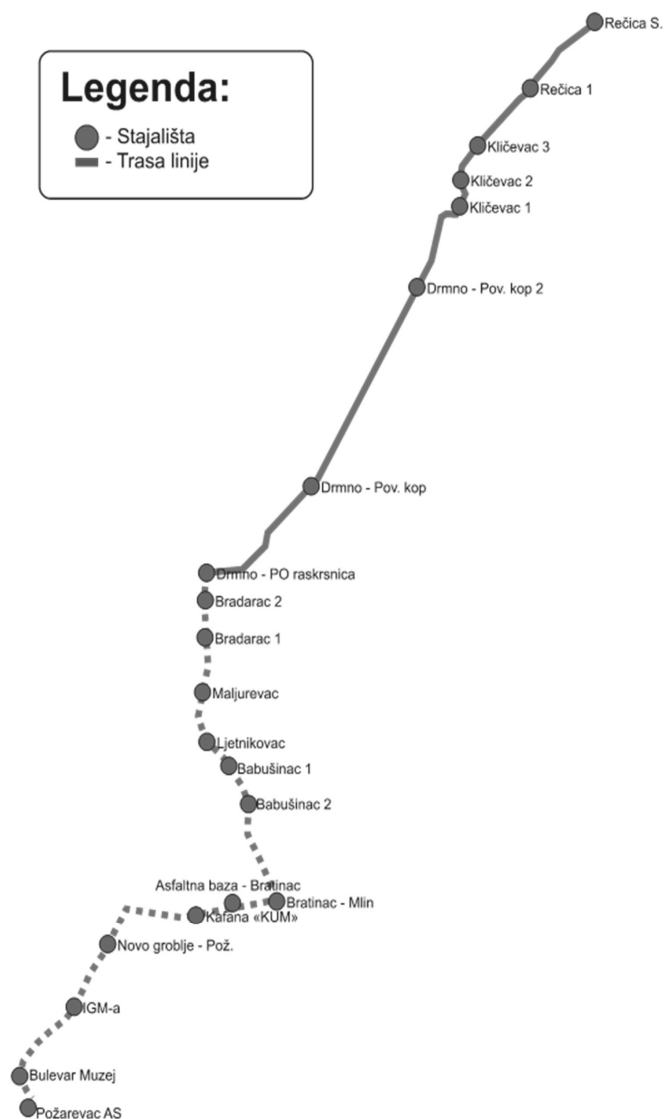
У складу са постојећим потребама становника насеља Речица и Кличевац са једне стране и могућностима које пружа нова кружна линија П1 Пожаревац – Костолац – Пожаревац са друге стране, пројектована је нова линија П2 Речица – Брадарц (Слика 1.7). Траса ове линије је периферног типа и она повезује насеља Речицу и Кличевац са насељем Брадарц (таса у два поласка је продужена до Пожареваца).

Превоз путника је организован у оба смера, са по 8 поласака по смеру у току радног дана. За реализацију пројектованог реда вожње предвиђено је два минибуса. У складу са локацијама насеља и постојећом путном мрежом формирана је основна траса линије дужине 11,65 километара, док просечна дужина линије са пројектованим краком до Пожареваца износи 14,68 километара. На основном делу трасе линије је предвиђено 9 стајалишта у смеру А и 9 стајалишта у смеру Б са просечним међустанишним растојањем од 1290 метара.

У новој мрежи улога линије П2 је да напаја кружну линију П1 уз обавезно временски координисано преседање на стајалишту Брадарц 2. Нови начин реализације путовања становницима насеља Речица и Кличевац уз једно преседање у насељу Брадарц ће омогућити просторну приступачност већини насељених места на територији града Пожареваца, без временских губитака уз задовољавајући комфор.

Систем временски координисаног преседања на планском нивоу пре свега подразумева временски усаглашене редове вожње две или више линија, тако да возила у преседачку тачку долазе у истом тренутку, док на оперативном нивоу подразумева комуникацију и координацију једновременог доласка возила у преседачку тачку. Путници који преседају не излазе из возила, док не дође координисано возило на које се врши преседање.

С обзиром на дужину и значај неометаног функционисања кружне линије П1, у новом систему координисано преседање је организовано на начин да возило линије П2 увек у тачку преседања долази до 5 минута раније у односу на возило П1, након чега се врши обострано преседање.

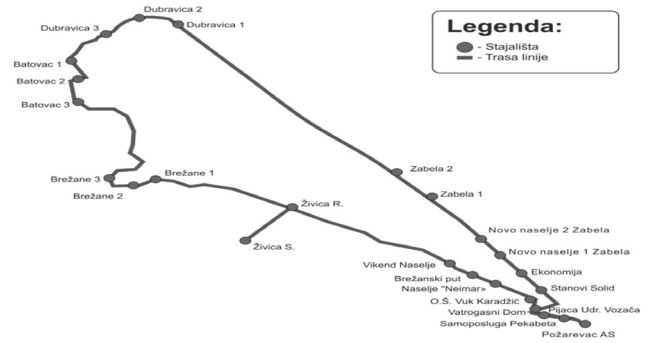


Слика 1.7.

Изузимајући просторни положај насеља Дубравица, Батовац, Брежане и Живица, као и постојећу путну инфраструктуру и сличне превозне захтеве, извршена је оптимизација превозног процеса ради унапређења квалитета јавног превоза. Уместо досадашњих линија П10 (Пожаревац – Забела – Батовац) и П12 (Пожаревац – Живица – Брежане), успостављена је јединствена кружна линија која повезује наведена насеља. Нова кружна линија ће носити ознаку П3 Пожаревац - Дубравица - Батовац - Брежане - Живица – Пожаревац, а планирано је да се превоз путника обавља у оба смера. За реализацију пројектованог реда вожње предвиђено је три соло аутобуса. У складу са локацијама насеља и постојећом путном мрежом формирана је основна траса линије дужине 31,24 километра, док просечна дужина линије са пројектованим крацима посматрано за оба смера износи 30,45 километара. Траса линије пролази кроз следећа насеља (Слика 1.8):

Пожаревац, Забела, Дубравица, Батовац, Брежане, Живица, Пожаревац.

На основном делу трасе линије је предвиђено 29 стајалишта у смеру А и 29 стајалишта у смеру Б са просечним међустаничним растојањем од 1047 метара, односно 1053 метара посматрано респективно.

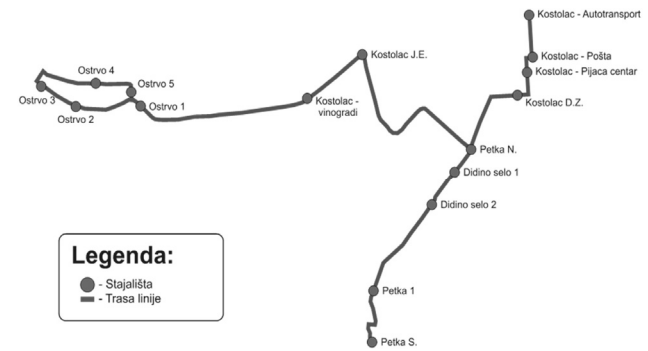


Слика 1.8. Нова линија П3 Пожаревац - Дубравица - Батовац - Брежане - Живица – Пожаревац

У складу са постојећим превозним захтевима и потребама становника насеља Петка и Острво, пројектована је нова линија П8 Костолац – Петка – Острво – Костолац (Слика 1.9). Траса ове линије је периферног типа и она повезује насеља Петка и Острво са насељем Костолац.

Превоз путника на новој линији П8 Костолац – Петка – Острво – Костолац је организован у оба смера без прекида у полуобрету са 9 полазака у току радног дана зимског реда вожње. За спровођење планираног реда вожње потребна су два минибуса, при чему је један намењен линији П8, док се други обезбеђује са линије П2. У складу са локацијама насеља и постојећом путном мрежом формирана је траса линије дужине 21,82 километра (укупно у оба смера). На линији је предвиђено 27 стајалишта (укупно у оба смера) са просечним међустаничним растојањем од 810 метара.

У новој мрежи линија јавног превоза путника становницима насеља Петка и Острво је омогућено путовање до Пожаревца уз једно преседање са линије П8 на линију П1. С обзиром на пројектоване интервале следећа кружна линије П1 и чињеницу да кружна линија П1 и линија П8 имају заједничка стајалишта, створени су сви предуслови за удобно преседање путника (преседање без пешачења и без већих временских губитака).



Слика 1.9. Нова линија П8: Костолац – Петка – Острво – Костолац

У постојећем систему јавног превоза транспортне потребе становника насеља Љубичево реализују се линијом П11 Пожаревац - Љубичево. У новом систему траса линије Г3 на појединим поласцима је продужена до насеља Љубичево, а постојећа линија П11 Пожаревац – Љубичево се укида.

Приликом анализе осталих линија нису уочене потребе за изменама постојећих траса линија, већ су им само промењене ознаке у складу са новом мрежом приградских линија. Трасе ових линија су одређене мрежом државних и локалних путева као и положајем насеља са постојећим статичким елементима, а то су линије:

П13 Пожаревац – Берање - Баре – Касидол, (нова ознака П5)

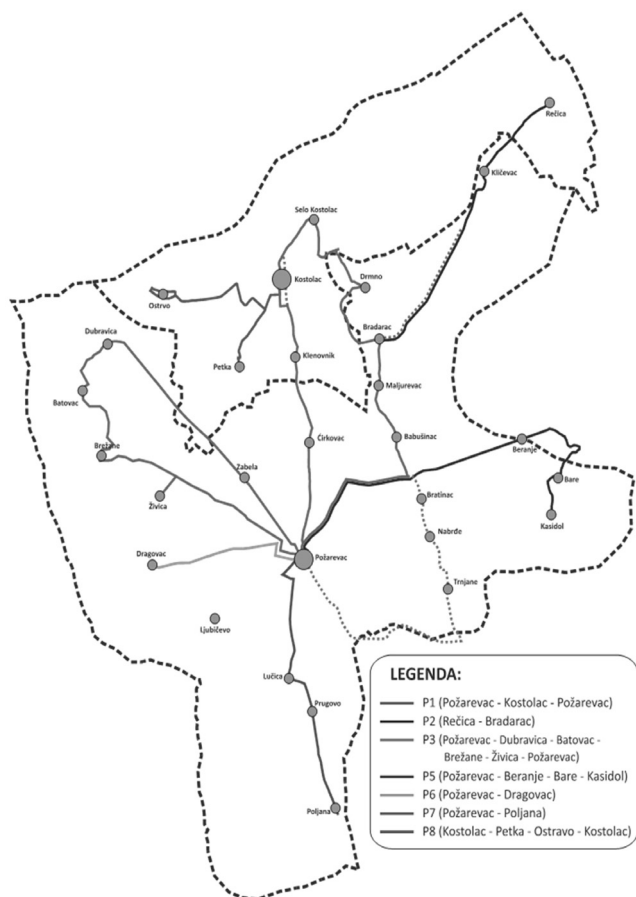
П14 Пожаревац – Драговац, (нова ознака П6)

П15 Пожаревац – Лучица – Пољана. (нова ознака П7)

Претходно описаним изменама на постојећој мрежи линија и извршеним груписањем линија и подлинија, добијена је нова мрежа приградских линија (Табела 1.2) која је приказана и на Слици 1.10.

Ознака линије	Назив линије
П1	Пожаревац – Костолац - Пожаревац
П2	Речица - Брадарац
П3	Пожаревац - Дубравица - Батовац - Брежане - Живица - Пожаревац
П5	Пожаревац – Берање – Баре – Касидол
П6	Пожаревац - Драговац
П7	Пожаревац - Пољана
П8	Костолац – Петка – Острво -Костолац

Табела 1.2. Предвиђене Приградске линије на територији града Пожаревца



Слика 1.10. Мрежа приградских линија на територији града Пожаревца

Предлог линија у градском и приградском линијском превозу путника на територији града Пожаревца заснован је на коришћењу путне мреже опремљене савременим коловозом, што гарантује сигурност

и удобност за све кориснике. Ова линија је утврђена тако да обухвати све кључне локације на територији града, обезбеђујући редован и поуздан превоз ђака до школа, радника до пословних центара, као и свих становника до здравствених установа, трговинских објеката и других виталних тачака, чиме се задовољавају дневне потребе локалне заједнице.

2.4. Статички и динамички елементи линија у новом систему

За измењену мрежу линија описану у претходној тачки, у доле наведеној Табели 1.3 дати су основни статички елементи по линијама. Према пружању трасе линије у односу на центар града, све градске линије у Пожаревцу се могу окарактерисати као дијаметралне, док је једина линија у насељу Костолац (Г4) радијалног карактера.

Према пружању трасе у односу на град Пожаревац, уколико се изузму кружне линије (П1 и П3) и периферне линије (П2 и П8), све приградске линије се могу окарактерисати као радијалне. Најдужа градска линија је линија Г3 Болница – Фабрика шећера, чија дужина износи 12,47 километара (укупна дужина за оба смера). Дужине траса приградских линија су знатно веће и на појединим поласцима износе и преко 40 километара.

Број стајалишта на градским линијама варира у зависности од дужине линије, док на приградским линијама у великој мери зависи и од разуђености насељених места. Просечно међустанично растојање на мрежи градских линија износи око 430 метара, што је у складу са нормативима за градске линије. На приградским линијама, у зависности од разуђености насеља, просечно међустанично растојање износи од 580 метара на линији П6 до 1360 метара на линији П5.

Табела 1.3. Основни статички елементи линија:

Ознака	Назив линије	Тип линије	Дужина линије**			Број стајалишта**		Просечно међустанично растојање**	
			Смер А	Смер Б	Просек*	Смер А	Смер Б	Смер А	Смер Б
Г1	Бувљак – Хајдук Вељкова	Дијаметрална	4,18	4,18	4,18	11	11	0,38	0,38
Г2	Бусије***	Дијаметрална	9,57	-	9,63	25	-	0,40	-
Г3	Болница – Фабрика шећера***	Дијаметрална	12,47	-	12,47	24	-	0,46	-
Г4	О.Ш Јован Цвијић – Мотел Драгуљ ***	Радијална	7,00	-	7,00	14	-	0,50	-
П1	Пожаревац – Костолац - Пожаревац	Кружна	39,76	39,84	39,80	45	45	0,82	0,82
П2	Речица- Брадарцац	Периферна	14,68	14,68	14,68	9	9	1,29	1,29
П3	Пожаревац – Дубравица – Батовац – Брежане – Живица - Пожаревац	Радијална	30,36	30,54	30,45	29	29	1,08	1,08
П5	Пожаревац – Берање – Баре - Касидол	Радијална	19,03	19,03	19,03	14	14	1,36	1,36
П6	Пожаревац - Драговац	Радијална	7,57	7,57	7,57	13	13	0,58	0,58
П7	Пожаревац - Пољана	Радијална	13,15	13,15	13,15	17	17	0,77	0,77
П8	Костолац – Петка - Острово - Костолац	Радијална	21,82	-	21,82	27	-	0,81	-

* Просечна вредност дужине линије укључујући и кракове трасе за радни дан у зимском реду вожње

** По смеровима за основни део трасе

*** Линија са једном окретницом, реализује се без прекида у полуобрту (подаци дати за оба смера кумулативно)

За измењену мрежу линија и формирану зимски ред вожње (радни дан), у Табели 1.3 дати су основни динамички елементи по линијама и групама линија: број полазака по смеровима, просечно време полуобрта по смеровима (за кружне линије дато је време обрта), број возила потребан за реализацију реда вожње, предвиђени тип возила и просечан дневни интервал праћења возила на линији.

Табела 1.4. Основни динамички елементи линија:

Ознака	Назив линије	Број полазака		Време полуобрта*		Број возила	Тип возила	Интервал*
		Смер А	Смер Б	Смер А	Смер Б			
Г1	Бувљак – Хајдук Вељкова	18	18	17	17	1	Мини бус	52
Г2	Бусије***	17	-	29	-	1	Мини бус	56
Г3	Болница – Фабрика шећера***	19	-	32	-	1	Мини бус	48
Г4	О.Ш Јован Цвијић – Мотел Драгуљ ***	5	-	20	-	1	соло	-
УКУПНО ГРАДСКИ		59	18	-	-	4	-	-
П1	Пожаревац – Костолац - Пожаревац	34	34	80	81	8	Соло	33
П2	Речица- Брадарац	8	8	24	25	2	Мини бус	116
П3	Пожаревац – Дубравица – Батовац – Брежане – Живица - Пожаревац	8	13	60	63	3	Соло	106
П5	Пожаревац – Берање – Баре - Касидол	4	4	31	31	1	Соло	-
П6	Пожаревац - Драговац	3	3	15	15	1	Соло	-
П7	Пожаревац - Пољана	7	8	30	30	2	Мини бус	-
П8	Костолац – Петка - Острво - Костолац	9	-	45	-	1	Мини бус	-
УКУПНО ПРИГРАДСКИ		73	70	-	-	18	-	-
УКУПНО ЦЕО СИСТЕМ		132	88	-	-	22	-	-

* Просечна вредност за радни дан зимског реда вожње

2.5. Редови вожње на градским и приградским линијама и предвиђени број километара

У складу са претходно формираном мрежом линија и утврђеним превозним захтевима, за све градске и приградске линије израђени су редови вожње посебно за радни дан, за суботу и за недељу. Као последица великог удела ђака и студената у структури занимања корисника јавног превоза, а у складу са временским неравномерностима у захтевима, на годишњем нивоу се могу издвојити два карактеристична периода: период распуста и период када раде школе, па су сходно томе направљени:

Зимски ред вожње (за период када раде школе) и

Летњи ред вожње (за период када не раде школе).

Због обима података редови вожње су дати у прилогу Предлога Концесионог акта.

Табела 1.5. Број возила, полуобрта и километара по данима за зимски ред вожње

Ознака линије	Радни дан			Субота			Недеља		
	км	Возила	Полу обрт	км	Возила	Полу обрт	км	Возила	Полуобрт
Г1	151,20	1	36	109,20	1	26	50,40	1	12
Г2	162,64	1	17	109,89	1	11	46,27	1	4
Г3	236,89	1	19	124,96	1	10	100,27	1	0
Г4	35,00	1	5	-	-	-	-	-	-
Град	585,73	4	77	344,05	3	47	196,94	3	16
П1	2706,40	8	68	1464,59	5	36	1146,43	4	28
П2	234,80	2	16	93,20	1	8	69,9	1	6
П3	578,08	3	21	165,09	1	5	165,09	1	5
П5	152,24	1	8	69,48	1	2	-	-	-
П6	45,42	1	6	30,28	1	4	30,28	1	4
П7	197,25	2	15	26,30	1	2	26,30	1	2
П8	196,38	1	9	87,28	1	4	43,64	1	2
Приград.	4110,57	18	143	1936,22	11	61	1481,64	9	47
Укупно	4696,30	22	220	2280,27	14	108	1678,58	12	63

Табела 1.6 Број возила, полуобрта и кола–километара, по данима за летњи ред вожње

Ознака линије	Радни дан			Субота			Недеља		
	км	Возила	Полу обрт	км	Возила	Полу обрт	км	Возила	Полу обрт
Г1	151,20	1	36	109,20	1	26	50,40	1	12
Г2	162,64	1	17	109,89	1	11	46,27	1	4
Г3	236,89	1	19	124,96	1	10	100,27	1	8
Г4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Град.	550,73	3	72	344,05	3	47	196,94	3	24
П1	1918,93	8	48	1464,59	5	36	1146,43	4	28
П2	116,50	1	14	93,20	1	8	69,9	1	6
П3	382,16	2	12	165,09	1	5	165,09	1	5
П4	69,48	1	2	69,48	1	2	-	-	-
П5	30,28	1	4	30,28	1	4	30,28	1	4
П6	26,30	1	2	26,30	1	2	26,30	1	2
П7	109,10	1	5	87,28	1	4	43,64	1	2
П8	1918,93	8	48	1464,59	5	36	1146,43	4	28
Приград.	2652,75	15	87	1936,22	11	61	1481,64	9	47
Укупно	3203,48	18	159	2280,27	14	108	1678,58	12	71

Табела 1.7. Број километара по месецима на нивоу године

Ознака линије	јан	фев	март	апри	мај	јуни	јули	авг	сеп	окт	нов	дец	укупно
Г1	3813,6	3612,0	4015,2	3603,6	3872,4	3964,8	4116,0	3973,2	3964,8	4074,0	3763,2	3964,8	46737,6
Г2	4016,3	3807,3	4249,0	3790,0	4079,9	4202,7	4365,4	4196,2	4202,7	4312,6	3970,0	4202,7	49394,8
Г3	5939,5	5602,4	6212,8	5678,0	5964,2	6112,5	6349,4	6100,8	6112,5	6237,5	5839,3	6112,5	72261,3
Г4	315,0	665,0	770,0	595,0	700,0	350,0	0,0	35,0	770,0	770,0	665,0	770,0	6405,0
ГРАД.	14084,4	13686,7	15247,0	13666,5	14616,5	14630,0	14830,8	14305,3	15050,0	15394,1	14237,4	15050,0	174798,68
П1	59349,2	64158,6	71131,3	63411,9	68329,6	60535,3	54579,5	54140,1	69984,9	71449,5	66077,5	69984,9	773132,2
П2	4256,8	5253,4	5887,9	5063,4	5581,4	4398,4	3331,9	3380,3	5818,0	5911,2	5369,9	5818,0	60070,6
П3	11222,5	12634,4	14203,6	12407,7	13377,6	11687,4	10110,4	9872,2	14038,5	14203,6	13016,6	14038,5	150812,9
П5	2412,4	3170,5	3627,2	2935,5	3392,2	2634,1	1876,0	1889,2	3627,2	3696,7	3240,0	3627,2	36128,0
П6	1074,9	1165,8	1271,8	1165,8	1241,5	1059,8	938,7	953,8	1241,5	1271,8	1196,1	1241,5	13822,8
П7	2353,9	4010,8	4576,2	3695,2	4234,3	2498,5	815,3	986,3	4549,9	4576,2	4037,1	4549,9	40883,4
П8	3622,1	4342,2	4887,7	4167,6	4625,8	3796,7	3033,0	3033,0	4844,0	4931,3	4451,3	4844,0	50578,8
ПРИГРАД.	84291,8	94735,6	105585,7	92847,0	100782,4	86610,2	74684,7	74254,9	104104,0	106040,2	97388,3	104104,0	1125428,63
Σ	98376,1	108422,3	120832,6	106513,5	115398,9	101240,2	89515,4	88560,2	119154,0	121434,3	111625,8	119154,0	1.300.227,31

У Табели 1.7. је приказан предвиђен број километара на месечном нивоу за градске и приградске линије, односно укупна годишња вредност која износи: за градске линије: око 174.798,68 километара, за приградске линије: око 1.125.428,63 километара.

2.6. Тарифни систем

Ослањајући се на истраживања поводом урађених студија из области превоза, Град Пожаревац тежи да усмери пажњу на унапређење постојећег тарифног система у јавном градском и приградском превозу, укључујући системско бројање и анкете путника. Ова истраживања пружила су увид у кретање путника, као што су уласци и изласци, средња дужина путовања, као и навике и потребе корисника. Да би се повећала атрактивност и ефикасност јавног превоза, предлаже се увођење интегрисаног тарифног система који би обухватио целокупну мрежу градских и приградских линија, омогућавајући већи број корисника и лакше коришћење услуга.

Интегрисани тарифни систем у Пожаревцу заснива се на два кључна принципа: примена истих тарифних правила на целом подручју града, где путници плаћају исту цену за исту даљину без обзира на правац или превозника, и увођење јединствених врста карата (претплатних и појединачних) које важе на целој мрежи. Овај систем треба да буде једноставан, разумљив и приступачан, олакшавајући куповину карата и коришћење превоза, посебно у случајевима преседања. Циљ је избегавање ситуација где путници плаћају више за исто растојање због различитих тарифних правила.

Нови тарифни систем укључивао би јединствену месечну карту за све линије, појединачне карте засноване на зонама, као и интегрисану мрежу продајних места. Зонски тарифни систем препознат је као оптимално решење, јер балансира између потреба корисника и могућности превозника. Он треба да узме у обзир различите категорије путника, њихову мобилност, социјални статус и превозне навике, док истовремено обезбеђује једноставност, транспарентност и финансијску одрживост система.

Са становишта организатора превоза, интегрисани систем треба да обезбеди равноправан приступ услугама, оптималан ниво прихода уз приступачне цене, као и могућност увођења савремених начина наплате. Кључни критеријуми за успостављање оваквог система укључују анализу средње дужине путовања, улазака и излазака путника по станицама, као и њихових преседања. Предложена решења заснована су на постојећем тарифном систему, узимајући у обзир тренутне цене, приходе и карактеристике мреже линија, уз постепене промене како би се избегле нагле промене које би утицале на кориснике и превознике.

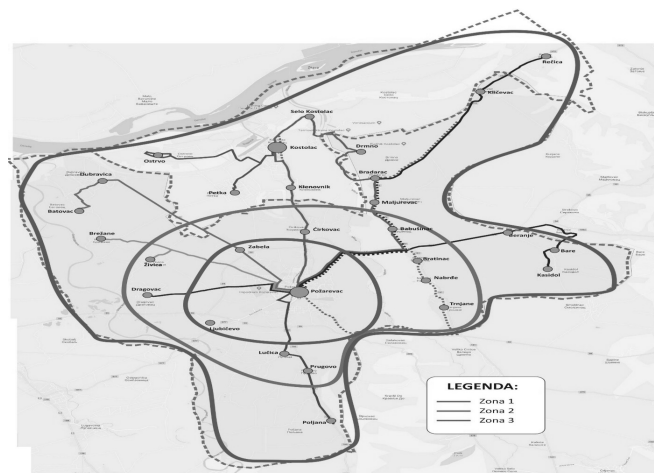
У 2023. години, јавни градски и приградски превоз у Пожаревцу остварио је укупан приход од продатих карата у износу од 98.866.379 динара. Од тога, 52% прихода долази од појединачних карата купљених у возилима, док 48% потиче од месечних претплатних карата. Овај однос показује да се велики део прихода заснива на појединачним картама, што није идеално. Циљ је подстаћи куповину месечних карата, јер су оне једноставније за контролу и помажу у поједностављивању целог процеса наплате. Зато се предлаже увођење з зонског тарифног система, који би заменио садашњи начин наплате и учинио превоз праведнијим и лакшим за коришћење.

Зонски тарифни систем значи да се подручје Пожаревца дели на три зоне, на основу тога колико далеко путници путују и где живе. Прва зона обухвата центар града и оближња насеља Забела и Љубичево. Овде је просечна дужина вожње око 1,8 км, па је ова зона прилагођена градским путницима. Друга зона укључује насеља близу града, попут Лучице, Пругова, Драговца, Живице, Ћирковца, Бабушинца, Братинца, Набрђа и Трњана. Трећа зона покрива сва остала даља насеља која припадају граду. Зоне су

направљене тако да одговарају просечној дужини путовања (око 10,1 км за приградске линије) и да не деле насеља на неприродан начин, што би отежало путницима.

Овај систем је осмишљен да буде једноставан и фер. На пример, унутар једног насеља важи „неутрална зона“, што значи да се карта односи на цело насеље, без обзира на правац путовања. Ово олакшава коришћење превоза, посебно за оне који често мењају линије или путују на различите локације. Главна идеја је да се путницима омогући да плаћају цену која одговара дужини пута, а да се истовремено подстакне куповина месечних карата, што је јефтиније и лакше за све.

На крају, овај зонски систем треба да учини превоз у Пожаревцу приступачнијим, јефтинијим и организованијим. Путници ће лакше разумети колико плаћају, а превозници ће имати стабилније приходе од месечних карата. Ово је корак ка модернијем и ефикаснијем јавном превозу који одговара свима – од оних који путују сваки дан до оних који користе аутобус само повремено. Слика 2.2. Графички приказ граница тарифних зона и насеља која им припадају



Слика 2.2.

У Пожаревцу се планира промена система карата за јавни градски и приградски превоз (ЈГПП) како би се унапредио превоз из перспективе града, путника и превозника. Циљ је да превоз постане приступачнији, ефикаснији и привлачнији, уз очување прихода и једноставну примену. Нови систем карата треба да подстакне већу употребу јавног превоза, смањи трошкове и загађење, буде фер према свим путницима и понуди повољније цене за дуже релације и посебне групе (ученике, студенте, пензионере, незапослене).

Са становишта града, нови систем треба да повећа удео јавног превоза у свакодневним кретањима (посебно за посао), смањи потрошњу горива и загађење, побољша функционисање саобраћаја и обезбеди исту цену за исту удаљеност путовања. Такође, треба да понуди повластице за одређене групе и буде конкурентан у односу на коришћење приватних аутомобила.

За путнике, систем треба да буде јефтин, једноставан за разумевање и прилагођен њиховим потребама. То значи да карте морају бити флексибилне – да одговарају различитим навикама путовања (нпр. кратке или дуге релације, честа или повремена путовања) и да буду лаке за куповину и коришћење.

За превознике, важно је да нови систем обезбеди исти или већи приход, буде лак за примену, смањи трошкове наплате и учини цео процес ефикаснијим.

Предложене врсте карата засноване су на 3-зонском тарифном систему (три зоне на територији Пожаревца) и узимају у обзир навике путника, могућности контроле и будуће унапређење наплате. **Постоје два главна типа карата:**

1. **Појединачне карте** (куповина у возилу, за једну вожњу без преседања):
 - За једну зону (нпр. само у граду или само у једном приградском подручју).
 - За две зоне (нпр. град и оближња насеља).
 - За све три зоне (цео град и сва приградска подручја).
2. **Месечне претплатне карте „на име“** (за неограничен број вожњи у току месеца):
 - За једну зону.
 - За две зоне.
 - За све три зоне.

Ове карте важе на свим градским и приградским линијама, а циљ је да буду једноставне, подстакну редовно коришћење превоза (посебно преко месечних карата) и привуку нове путнике. Систем је осмишљен да буде праведан, да олакша контролу и да у будућности омогући увођење модернијих начина наплате.

Категорије корисника месечних претплатних карата „на име“ у систему градског и приградског превоза путника у Пожаревцу су:

1. Запослени
2. Студенти и ученици средњих школа
3. Ученици основних школа
4. Пензионери
5. Грађани који нису обухваћени претходним статусима

Модел за одређивање цена карата у јавном градском и приградском превозу на територији града Пожаревца који се заснива на **зонском тарифном систему** са три зоне, има за циљ да цене буду праведне, разумљиве и подстакну већу употребу јавног превоза, посебно месечних карата. Овај модел узима у обзир различите потребе путника, категорије корисника и финансијске могућности, док истовремено обезбеђује приходе за превознике.

У наставку је једноставно објашњење како се формирају цене за **појединачне** и **месечне претплатне карте**, уз примере.

А. Појединачне карте (купују се у возилу)

Појединачне карте су за једну вожњу без преседања и цене зависе од броја зона кроз које путујете.

Основна цена карте (**Co**) је **90 динара** за једну зону, а за више зона се примењују **тарифни кораци** (**Kz**) који повећавају цену. Формула је:

$$Cz = Kz \times Co \text{ (динара)}$$

Тарифни кораци су:

- За **једну зону**: $K1 = 1,0$
- За **две зоне**: $K2 = 1,8$
- За **три зоне**: $K3 = 2,6$

То значи:

1. **Карта за једну зону**: $1,0 \times 90 = 90$ динара (нпр. вожња само у граду Пожаревцу).
2. **Карта за две зоне**: $1,8 \times 90 = 160$ динара (нпр. од града до оближњег насеља попут Лучице).
3. **Карта за три зоне**: $2,6 \times 90 = 230$ динара (нпр. од града до даљих насеља).

Напомена: Цене су заокружене да одговарају постојећим апоенима новца (нпр. 230 динара уместо 234). За појединачне карте **нема попушта**, без обзира на то да ли сте студент, пензионер или запослени. Ово је зато што су оне скупље, а циљ је подстаћи куповину месечних карата.

Б. Месечне претплатне карте „на име“

Месечне карте су за редовне путнике и важе за неограничен број вожњи у току месеца у изабраним зонама. Цена зависи од:

- **Месечне мобилности (Mm)**: Истраживања показују да путници у Пожаревцу у просеку путују **52 пута месечно** (нпр. два пута дневно радним данима).
- **Тарифног корака (Kz)**: Исти као код појединачних карата (1,0 за једну зону, 1,8 за две, 2,6 за три).
- **Основне цене (Co)**: 90 динара.
- **Попуста (Pp)**: Различити за различите категорије корисника.

$$\text{Формула је: } Cm = Mm \times Kz \times Co \times Pp \text{ (динара)}$$

Попусти за категорије корисника:

- **Запослени и грађани**: 30% попушта (плаћају 70% цене, $Pp = 0,70$).
- **Студенти и ученици**: 40% попушта (плаћају 60% цене, $Pp = 0,60$).
- **Пензионери**: 50% попушта (плаћају 50% цене, $Pp = 0,50$).
- **Б.1. Цене за једну зону**
- **Запослени и грађани**: $52 \times 1,0 \times 90 \times 0,70 = 3.330$ динара
- **Студенти и ученици**: $52 \times 1,0 \times 90 \times 0,60 = 2.800$ динара
- **Пензионери**: $52 \times 1,0 \times 90 \times 0,50 = 2.300$ динара

Пример: Ако пензионер путује само у граду (прва зона), платиће 2.300 динара за месечну карту и може се возити неограничено цео месец.

- **Б.2. Цене за две зоне**
- **Запослени и грађани**: $52 \times 1,8 \times 90 \times 0,70 = 5.900$ динара

- **Студенти и ученици:** $52 \times 1,8 \times 90 \times 0,60 = 5.000$ динара
- **Пензионери:** $52 \times 1,8 \times 90 \times 0,50 = 4.000$ динара

Пример: Студент који путује од града до Лучице (две зоне) платиће 5.000 динара за месечну карту.

- **Б.3. Цене за три зоне**
- **Запослени и грађани:** $52 \times 2,6 \times 90 \times 0,70 = 8.500$ динара
- **Студенти и ученици:** $52 \times 2,6 \times 90 \times 0,60 = 7.300$ динара
- **Пензионери:** $52 \times 2,6 \times 90 \times 0,50 = 6.000$ динара

2.7. Циљеви пројекта

Основни циљеви пројекта поверавања градског и приградског превоза путника на територији града Пожаревца путем јавно-приватног партнерства са елементима концесије јесу усклађивање са важећом законском регулативом и ефикаснија организација превоза:

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије је у складу са важећом законском регулативом, односно важећим Законом о комуналним делатностима („Службени гласник РС“, број 88/2011, 104/2016, 95/2018 и 94/2024) којим је прописано да се на поступак поверавања обављања комуналне делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета јединице локалне самоуправе, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, примењују одредбе закона којима се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Чланом 11. став 1. тачка 6. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) регулисано је да се концесија може дати за јавни превоз.

Сходно наведеном, предмет концесије је поверавање обављања делатности градског и приградског линијског превоза путника на територији града Пожаревца у целини, приватном партнеру.

Реализација оваквих пројеката партнерства представља доказан ефикасан механизам за квалитетно решавање потреба реализације мобилности становника. Реализација у сектору комуналних делатности (а нарочито у аутобуском подсистему јавног превоза путника) се обезбеђује кроз синергију јавног и приватног партнера.

Имплементација овог пројекта ће допринети побољшању и унапређењу предметне комуналне делатности, али и допринети стварању услова за дугорочна оптимална, трајна и квалитетна решења у унапређењу квалитета транспортне услуге, ефикасности и ефективности, функционисању, организацији и управљања целином транспортног система. Са друге стране, имплементацијом овог пројекта становницима обезбеђује се производња захтеваног обима и квалитета транспортне услуге која укључује

реалне трошкове, уз повећање стабилности, поузданости, просторне и временске доступности система, под економски најповољнијим и еколошки прихватљивим условима.

Концепт нове структуре и функционисања система јавног транспорта путника у Пожаревцу, ће након имплементације овог пројекта обезбедити услове за спровођење континуалног процеса развоја и унапређења система у будућности имајући у виду реалне сопствене могућности.

Реализација оваквих пројеката партнерства представља проверен и ефикасан механизам за квалитетно решавање потреба у области мобилности становништва. У сектору комуналних делатности, посебно у аутобуском подсистему јавног превоза путника, овај приступ осигурава синергију између јавног и приватног сектора, што доводи до оптимизације ресурса и побољшања квалитета услуга. Имплементација овог пројекта доноси вишеструке предности, укључујући:

Побољшање квалитета транспортних услуга увођењем модерних возила и технологија, становници ће имати приступ удобнијем и поузданијем превозу.

Економска ефикасност јер приватни партнер у предвиђеном периоду трајања концесије доноси стручност и иновације, што може смањити оперативне трошкове и повећати профитабилност система.

Еколошка одрживост и увођење еколошки прихватљивих возила доприноси смањењу угљен-диоксида и побољшању квалитета ваздуха.

Дугорочна стабилност јер пројекат обезбеђује континуитет у пружању услуга, чиме се избегавају прекиди у раду који могу настати због недостатака у финансирању или организацији.

Имплементација овог пројекта допринеће унапређењу комуналне делатности, стварајући услове за дугорочна, оптимална и квалитетна решења у области транспортних услуга. Ово укључује повећање ефикасности и ефективности, као и побољшање организације и управљања целокупним транспортним системом. Са друге стране, становници града Пожаревца добијају приступ транспортним услугама које одговарају реалним потребама, уз гарантовану стабилност, поузданост, просторну и временску доступност, као и транспарентност целокупног циклуса.

3. РАЗЛОЗИ ЗА ДАВАЊЕ КОНЦЕСИЈЕ И ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ДУЖИНЕ ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ

Разлози, односно оправданост за давање предметне концесије у трајању које ће бити дефинисано овим актом, садржани су у законској обавези да обезбеди организацију обављања градског и приградског линијског превоза путника на територији града, а што је дефинисано:

- Чланом 57. Закона о превозу путника у друмском саобраћају којим је дефинисано да јединице локалне самоуправе уређују и обезбеђују, у складу са законом, организацију

и начин обављања јавног превоза путника који се обавља на територији јединице локалне самоуправе и такси превоза;

- Чланом 65. став 1. Закона о превозу путника у друмском саобраћају регистрацију и оверу реда вожње за линијски превоз врши: за градски и приградски превоз - општинска, односно градска управа, односно управа надлежна за послове саобраћаја;
- Чланом 20. став 1. тачка 2. Закона о локалној самоуправи где ЈЛС, преко својих органа, у складу с Уставом и законом уређује и обезбеђује обављање и развој комуналних делатности, локални превоз, коришћење грађевинског земљишта и пословног простора;
- Чланом 2. Закона о комуналним делатностима који дефинише комуналне делатности у смислу овог закона као делатности пружања комуналних услуга од значаја за остварење животних потреба физичких и правних лица код којих је јединица локалне самоуправе дужна да створи услове за обезбеђење одговарајућег квалитета, обима, доступности и континуитета, као и надзор над њиховим вршењем као и да је као комунална делатност дефинисана и делатност приградског превоза путника;
- Чланом 4. став 1. Закона о комуналним делатностима који дефинише да јединица локалне самоуправе, у складу са овим законом, обезбеђује организационе, материјалне и друге услове за изградњу, одржавање и функционисање комуналних објеката и за техничко и технолошко јединство система и уређује и обезбеђује обављање комуналних делатности и њихов развој;
- Чланом 4. став 3. Закона о комуналним делатностима који дефинише да јединица локалне самоуправе уређује у складу са законом услове обављања комуналних делатности, права и обавезе корисника комуналних услуга, обим и квалитет комуналних услуга и начин вршења надзора над обављањем комуналних делатности обезбеђујући нарочито:
 - 1) одговарајући обухват, обим и квалитет комуналних услуга, који подразумева нарочито: здравствену и хигијенску исправност према прописаним стандардима и нормативима, тачност у погледу рокова испоруке, сигурност и заштиту корисника у добијању услуга, поузданост, приступачност и трајност у пружању услуга;
 - 2) развој и унапређивање квалитета и асортимана комуналних услуга, као и унапређивање организације рада, ефикасности и других услова пружања услуга;
 - 3) сагласност са начелима одрживог развоја, која су дефинисана посебним законом који уређује одређену комуналну делатност;

- 4) ефикасно коришћење ресурса и смањење трошкова обављања комуналних делатности успостављањем сарадње две или више јединица локалне самоуправе и другим активностима када за то постоји могућност;
- 5) конкуренцију у обављању делатности.

• Чланом 9. Закона о комуналним делатностима где се под поверавањем обављања комуналне делатности подразумева се временски орочено уговорно уређивање односа у вези са обављањем комуналне делатности или појединих послова из оквира комуналне делатности између једне или више јединица локалне самоуправе и вршиоца комуналне делатности, које за циљ има пружање комуналних услуга на територији једне или више јединица локалне самоуправе или на делу територије јединице локалне самоуправе. Поверавање обављања комуналне делатности врши се на основу одлуке скупштине јединице локалне самоуправе о начину обављања комуналне делатности и уговора о поверавању, осим када се оснива јавно предузеће. На поступак поверавања обављања комуналне делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета јединице локалне самоуправе, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, примењују се одредбе закона којима се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Организацијом градског и приградског линијског превоза путника на подручју града Пожареваца, главни циљ је да се обезбеди адекватан превоз ученика до образовних институција, радника до њихових радних места, као и превоз других грађана који имају потребу за коришћењем услуга јавног превоза како би стигли до својих одређених места. Град је обавезан да пружи одговарајући обим и квалитет комуналних услуга јавног превоза, уз уважавање потреба и материјалних могућности корисника, као и финансијских капацитета.

С обзиром да Град не поседује јавно предузеће које се бави организацијом градског и приградског линијског превоза путника, потребно је или формирати јавно предузеће или реализовати пројекат јавно-приватног партнерства са елементима концесије за пружање услуге од општег интереса. Ово подразумева поверавање обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на подручју града Пожареваца, а сходно одредбама Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16), како би се обезбедио адекватан превоз грађана, а посебно оних лица која нису у могућности да користе алтернативне врсте превоза или би им то с обзиром на њихово имовинско или психофизичко стање било отежано.

Оснивање и покретање рада јавног предузећа, као што је напоменуто, захтевало би значајна финансијска улагања, укључујући средства за материјално, техничко и кадровско опремање како би предузеће било способно да обавља делатност градског и приградског превоза путника. То би подразумевало велика улагања у набавку и одржавање возног парка, изградњу и одржавање паркинг простора и административних објеката, као и значајне трошкове за зараде запослених. Међутим, негативне тенденције као што су депопулација и све веће коришћење алтернативних видова превоза, као што су лична превозна средства и такси услуге, не пружају довољну гаранцију економске одрживости јавног предузећа које би се бавило овом делатношћу. С обзиром на све наведене факторе, Град Пожаревац је одлучио да спроведе поступак за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије, како би обезбедила обављање јавног линијског приградског превоза као делатности од општег интереса у периоду од 10 година.

У овом контексту, основни циљеви за спровођење процеса и реализацију концесије у сектору јавног превоза путника су усмерени су на постизање веће ефикасности, квалитета и одрживости јавног превоза, као и на задовољавање различитих потреба грађана. Ови циљеви обухватају следеће аспекте:

Усклађеност са законским прописима и уређење тржишта транспортних услуга, чиме ће се омогућити потпуна усаглашеност са важећим правним оквирима и стандардима.

Обезбеђивање квалитетне мобилности за све грађане на територији града Пожаревца, осигуравајући једнак приступ и сигурност у коришћењу јавног превоза за све категорије становника.

Равномерна и континуирана понуда транспортних услуга у свим деловима, чиме ће се обезбедити једнака доступност у предвиђеним временским периодима.

Оптимизација транспортних капацитета у складу са потребама корисника, што подразумева усклађивање капацитета превозних средстава са стварним захтевима на тржишту.

Повећање поузданости и стабилности система, чиме ће се обезбедити редовно и несметано функционисање јавног превоза, повећавајући поверење грађана.

Подизање атрактивности јавног превоза кроз унапређење квалитета услуга, што ће привући већи број корисника и побољшати имиџ јавног превоза у целини.

Дугорочна оптимизација и унапређење транспортне услуге, чиме ће се осигурати ефикасност, економска оправданост и продуктивност јавног превоза.

Ефикасно коришћење ресурса и повећање еколошке одговорности, применом еколошки прихватљивих решења и енергетски ефикасних превозних средстава.

Уређеност система у свим аспектима функционисања, што подразумева стабилно и одрживо управљање јавним превозом, осигуравајући његову дугорочну одрживост.

Повећање еколошке прихватљивости транспортног система, што ће утицати на смањење емисије штетних гасова и побољшање квалитета животне средине у .

Задовољавање социјалних циљева, осигуравајући бољу доступност јавног превоза за рањиве групе становништва, као што су старије особе и особе са инвалидитетом.

4. ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА

Чланом 53. ставом 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр . 88/2011, 15/2016 и 104/16) је дефинисан начин престанка ЈПП, односно дефинисано је да ЈПП са или без елемената концесије престаје:

- испуњењем законских услова,
- раскидом јавног уговора због јавног интереса,
- споразумним раскидом јавног уговора,
- једностраним раскидом јавног уговора,
- правноснажношћу судске одлуке којом се јавни уговор оглашава ништавим или поништава.

Чланом 53. ставом 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр . 88/2011, 15/2016 и 104/16) је такође дефинисано и да ЈПП са или без елемената концесије престаје испуњењем законских услова:

- 1) истеком рока на који је закључен јавни уговор;
- 2) смрћу приватног партнера, односно ликвидацијом или стечајем приватног партнера.

Истим чланом, ставом 3. је предвиђено и да изузетно од става 2. тачка 2) овог члана ЈПП са или без елемената концесије не мора престати ликвидацијом или стечајем члана конзорцијума, ако најмање један члан конзорцијума преузме неограничено солидарно обавезу испуњења дела јавног уговора члана конзорцијума који је ликвидиран, односно над којим је окончан стечајни поступак, уз претходну сагласност јавног партнера.

Превремени раскид јавног уговора због пропуста приватног партнера је нормиран чланом 54. ставом 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр . 88/2011, 15/2016 и 104/16), а у коме се наводи да јавни партнер може једнострано раскинути јавни уговор у следећим случајевима: Јавни партнер може једнострано раскинути јавни уговор у следећим случајевима:

- 1) ако приватни партнер у случају концесије није платио концесиону накнаду више од два пута узастопно или континуирано неуредно плаћа концесиону накнаду;
- 2) ако приватни партнер не обавља јавне радове или не пружа јавне услуге према стандардима

- квалитета за такве радове, односно услуге на начин како је договорено јавним уговором;
- 3) ако приватни партнер не спроводи мере и радње неопходне ради заштите добра у општој употреби, односно јавног добра, ради заштите природе и културних добара;
 - 4) ако је приватни партнер дао неистините и нетачне податке који су били одлучујући за оцену његове квалификованости приликом избора најповољније понуде;
 - 5) ако приватни партнер својом кривицом не започне са извршавањем јавног уговора у уговореном року;
 - 6) ако приватни партнер обавља и друге радње или пропушта да обави неопходне радње које су у супротности са јавним уговором;
 - 7) ако је приватни партнер пренео на треће лице своја права из јавног уговора без претходног одобрења јавног партнера;
 - 8) у другим случајевима у складу са одредбама јавног уговора и општим правилима облигационог права и прихваћеним правним правилима за конкретну врсту уговора.

Чланом 54. ставом 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16) је прописано да се критеријуми на основу којих јавни партнер утврђује постојање разлога за раскид јавног уговора из става 1, тачке. 2) до 7) овог члана утврђују јавним уговором.

Ставом 3. истог члана ја уређено да пре једностраног раскида јавног уговора, јавни партнер мора претходно писаним путем упозорити приватног партнера о таквој својој намери и одредити примерени рок за отклањање разлога за раскид јавног уговора и за изјашњавање о тим разлозима, а ставом 4. поменутог члана дефинисано је да ако приватни партнер не отклони разлоге за раскид јавног уговора у року из става 3. овог члана, јавни партнер раскида јавни уговор.

Чланом 54. ставом 5. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16) је предвиђено да у случају једностраног раскида јавног уговора од стране јавног партнера, јавни партнер има право на накнаду штете коју му је проузроковао приватни партнер у складу са општим правилима облигационог права.

Ставом 6. поменутог члана је нормирано да се на последице превременог раскида јавног уговора због пропуста приватног партнера примењују посебна правила утврђена јавним уговором као и општа правила облигационог права.

5. УТИЦАЈ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ, НА ЕФИКАСНО ФУНКЦИОНИСАЊЕ ТЕХНИЧКО-ТЕХНОЛОШКИХ СИСТЕМА

Поверавња обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском

саобраћају на територији града Пожаревца је значајно са аспекта обезбеђивања адекватног превоза свих категорија грађана, који исказују захтеве за коришћењем услуга приградског превоза путника, а за долазак до циљних дестинација.

На овакав начин се стварају потребни услови за нормалну свакодневну комуникацију грађана, а у циљу обављања својих редовних активности, као и у циљу обављања привредних и свих осталих активности од значаја за свакодневно функционисање различитих категорија становништва. Истовремено, смањује се број моторних возила на улицама што доводи до смањења потрошње енергије, смањења издувних гасова, потрошње пнеуматика, уља и многих других ствари које утичу на животну средину.

Приликом обављања делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији града Пожаревца, потребно је испоштовати захтеве у области заштите животне средине, у складу са важећим прописима.

Развој и унапређење система јавног приградског превоза може имати значајан утицај на животну средину и еколошку одрживост. Бројне су предности јавног превоза путника у односу на превоз аутомобилима. Организован јавни градски и приградски превоз има значајну улогу у побољшању квалитета живота у насељеним местима као и смањење утицаја на животну средину, која се огледа у следећем:

- смањење саобраћајне буке
- смањење аерозагађења
- смањење утицаја саобраћаја на земљиште
- повећање безбедности саобраћаја
- смањење потрошње енергије у саобраћају

Обављање делатности јавног градског и приградског превоза вршиће се у складу са захтевима и условима прописаним законском регулативом у области заштите животне средине:

- Закон о заштити животне средине („Сл. гл. РС“ бр. 135/04, 36/09, 43/11, 14/16, 76/18, 95/18 др.закон и 94/2024 - др. закон)
- Закон о управљању отпадом („Сл. гл. РС“ бр. 36/09, 88/10, 14/16, 95/18 – др. закон и 35/23)
- Закон о процени утицаја на животну средину („Сл. гл. РС“ бр. 94/2024)
- Закон о заштити ваздуха („Сл. гл. РС“ бр. 36/09, 10/13 и 26/21 – др. закон)
- Закон о заштити од буке у животној средини („Сл. гл. РС“ бр. 96/21)
- Закон о заштити земљишта („Сл. гл. РС“ бр. 112 /15) и др.

У оквиру наведених закона, за делатност јавног приградског транспорта путника, од посебног значаја су следећи чланови:

- Чланом 5. Закона о заштити животне средине („Сл.гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закони 94/2024 - др. закон) дефинисано је да су правна и физичка лица дужна да у обављању

својих делатности обезбеде рационално коришћење природних богатстава, да урачунају трошкове заштите животне средине у оквиру инвестиционих и производних трошкова, да примењују прописе, односно предузимање мера заштите животне средине, у складу са законом.

- Члан 164. став 1. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл.гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) налаже да учесници у саобраћају не смеју да предузимају радње које могу изазвати или изазивају угрожавање животне средине.
- Члан 164. став 2. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл.гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) налаже да возило у саобраћају не сме да проузрукује прекомерну буку.
- Члан 164. став 4. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл.гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) налаже да учесници у саобраћају не смеју на путу или поред њега, да испуштају, односно одлажу материје, отпад којим се угрожава живот и здравље људи, животиња, биљака или загађује животна средина.
- Чланом 9. став 1. тачка 5. Закона о заштити животне средине („Сл.гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон и 94/2024 - др. закон) дефинисано је да је правно или физичко лице које својим незаконитим или неисправним активностима доводи до загађења животне средине одговара у складу са законом, при чему је загађивач дужан да отклони узрок загађења и последице директног или индиректног загађења животне средине.
- Члан 40. став 3. Закона о заштити животне средине („Сл.гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон и 94/2024 - др. закон) указује на то да превозна средства која се производе и пуштају у промет морају испуњавати услове у погледу емисије за мобилне изворе загађивања.
- Члан 102. Закона о заштити животне средине („Сл.гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон и 94/2024 - др. закон) обавезује правна и фи-

зичка лица да у обављању своје активности обезбеде заштиту животне средине и то:

- 1) Применом и спровођењем прописа о заштити животне средине;
 - 2) Одрживим коришћењем природних ресурса, добара и енергије;
 - 3) Увођењем енергетски ефикаснијих технологија и коришћењем обновљивих природних ресурса;
 - 4) Употребом производа, процеса, технологија и праксе који мање угрожавају животну средину;
 - 5) Предузимањем мера превенције или отклањања последица угрожавања и штете по животну средину;
 - 6) Вођењем евиденције на прописани начин о потрошњи сировина и енергије, испуштању загађујућих материја и енергије, класификацији, карактеристикама и количинама отпада, као и о другим подацима и њихово достављање надлежним органима;
 - 7) Контролом активности и рада постројења који могу представљати ризик или проузроковати опасност по животну средину и здравље људи;
 - 8) Другим мерама у складу са законом.
- Члан 103. став. 2. Закона о заштити животне средине („Сл.гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон и 94/2024 - др. закон) дефинише да је за загађивање животне средине одговорно правно и физичко лице које је незаконитим или неправилним деловањем омогућило или допустило загађивање животне средине.
 - Члан 104. Закона о заштити животне средине („Сл.гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. Закон и 94/2024-др. закон) налаже да је загађивач који својим чињењем или нечињењем проузрокује загађивање животне средине дужан да, без одлагања, предузме мере утврђене планом заштите од удеса и санационим планом, односно да предузме неопходне мере ради смањења штета у животној средини или уклањања даљих ризика, опасности или санације штете у животној средини. Ако штета нанета животној средини не може да се санира одговарајућим мерама, лице које је проузроковало штету одговорно је за накнаду у висини вредности уништеног добра.
 - Члан 3. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. Закон и 35/2023) налаже да се управљање отпадом врши на начин којим се обезбеђује најмањи ризик по угрожавање живота и здравља људи и животне средине.

- Члан 36. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон и 35/2023) дефинише да се отпад складишти на местима која су технички опремљена за привремено чување отпада на локацији произвођача или власника отпада, у центрима за сакупљање, трансфер станицама и другим локацијама у складу са овим законом.
- Члан 47. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон и 35/2023) налаже власницима истрошених батерија и акумulatora да их преда ради даљег третмана лицу које за то има дозволу.
- Члан 48. став 1, тачка 1. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон и 35/2023) налажу да отпадна уља која су неупотребљива за сврху за коју су првобитно била намењена, као што су хидраулична уља, моторна, турбинска уља и друга мазива, као и уљни остаци из резервоара несмеју бити испуштана или просипана на или у земљиште, површинске и подземне воде и у канализацију. Истим чланом, ставом 4. налаже се да власници отпадних уља, који нису произвођачи отпадног уља, отпадно уље предају лицу које врши сакупљање и третман.
- Члан 55. став 3. и 4. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон и 35/2023) дефинише да је власник отпадног возила, које је настало његовом активношћу, дужан предати возило лицу које има дозволу за сакупљање или третман отпада.

Област услова рада, безбедности и заштите здравља и сигурности запослених уређују следећи закони:

- Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС“, бр. 35/2023); и
- Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025)

У оквиру наведених закона, за делатност јавног приградског транспорта путника, од посебног значаја су следећи чланови:

Члан 9. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС“, бр. 35/2023) налаже послодавцу да обезбеди и спроводи превентивне мере безбедности и здравља на раду у складу са овим законом и прописима донетим на основу овог закона. Послодавац је дужан да обезбеди безбедност и здравље запосленом у свим активностима послодавца и на свим нивоима организовања рада и радног процеса. Послодавац се не ослобађа обавеза и одговорности у вези са применом мера безбедности

и здравља на раду одређивањем правног лица, односно предузетника са лиценцом или другог лица или преношењем својих обавеза и одговорности на та лица. У случају настанка повреде на раду због елементарних непогода, озбиљне, неизбежне и непосредне опасности које су изван контроле послодавца или због изузетних догађаја чије се последице упркос свим предузетим мерама од стране послодавца нису могле избећи, послодавац није одговоран у смислу овог закона.

Члан 10. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС“, бр. 35/2023) дефинише да је послодавац дужан да: радни процес прилагоди способностима запосленог у погледу безбедности и здравља на раду; обезбеди одговарајуће услове радне средине; средства за рад и личну заштитну опрему обезбеди да буду одговарајући, да не угрожавају безбедност и здравље запосленог. Послодавац је дужан да се при планирању и увођењу нових технологија консултује са запосленима и/или представницима запослених по питањима избора опреме за рад, услова рада и радне средине и њихових последица на безбедност и здравље запослених. Послодавац је дужан да предузме мере и обезбеди да само они запослени којима су изда-та одговарајућа упутства и дозволе за рад имају приступ зонама у којима је присутна озбиљна, неизбежна или непосредна опасност или штетност која може да угрози здравље запосленог.

Члан 11. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС“, бр. 35/2023) налаже да је послодавац дужан да обезбеди да спровођење мера безбедности и здравља на раду не проузрокује финансијске трошкове за запосленог и представника запослених.

Члан 12. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС“, бр. 35/2023) налаже послодавцу да приликом организовања рада и радног процеса, обезбеди превентивне мере ради заштите живота и здравља запослених, укључујући пружање информација и обуке запослених, као и да за њихову примену обезбеди потребна финансијска средства. Послодавац је дужан да обезбеди превентивне мере пре почетка рада запосленог и у току рада, избором радних и производних метода којима се обезбеђује заштита живота и здравља на раду. Послодавац је дужан да прилагоди превентивне мере из става 1. овог члана узимајући у обзир промене околности у циљу побољшања постојећег стања.

Члан 14. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС“, бр. 35/2023) дефинише да је послодавац дужан да општим актом утврди права обавезе и одговорности у области безбедности и здравља на раду.

Члан 16. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС“, бр. 35/2023) дефинише да је послодавац дужан да донесе акт о процени ризи-ка у писаној форми за сва радна места у радној

средини и да утврди начин, мере и рокове за отклањање или смањење ризика на најмању могућу меру. Послодавац је дужан да донесе акт о процени ризика за сва радна места на којима ученици обављају професионалну праксу или практичну наставу или учење кроз рад у систему дуалног образовања у складу са законом који уређује дуално образовање. Послодавац је дужан да обезбеди да мере утврђене актом о процени ризика буду интегрисане у све активности послодавца и на свим нивоима. Послодавац је дужан да измени акт о процени ризика у случају појаве сваке нове опасности или штетности и промене нивоа ризика у радном процесу, увођења новог радног места и нове технологије и промене услова радне средине. Акт о процени ризика заснива се на утврђивању опасности и штетности на радном месту у радној средини, на основу којих се врши процена ризика од настанка повреда и оштећења здравља запосленог. Начин и поступак процене ризика на радном месту и у радној средини прописује министар надлежан за послове рада.

Члан 28. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 35/2023) дефинише да је послодавац дужан да запосленима обезбеди и изда на употребу средства за рад и личну заштитну опрему у исправном стању и на којима су примењене прописане мере за безбедност и здравље на раду и да обезбеди контролу њихове употребе у складу са наменом. Послодавац је дужан да спроведе обуку запослених за правилно коришћење личне заштитне опреме.

Члан 33. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 35/2023) дефинише да је послодавац дужан да изврши обуку запосленог за безбедан и здрав рад: 1) код заснивања радног односа, односно другог радног ангажовања; 2) премештаја на друге послове; 3) приликом увођења нове технологије или нових средстава за рад или промене опреме за рад, 4) код промене радног процеса. Послодавац је дужан да запосленог у току обуке за безбедан и здрав рад упозна са ризицима на радном месту на које га одређује и о конкретним мерама за безбедност и здравље на раду у складу са актом о процени ризика. Обуку из става 1. овог члана послодавац обезбеђује у току радног времена, а трошкови обуке обезбеђују се из средстава послодавца и не могу бити на терет запосленог. Обука за безбедан и здрав рад запосленог мора да буде прилагођена специфичностима његовог радног места и спроводи се по програму, чији садржај послодавац мора, када је то потребно, да обнавља и мења. Ако послодавац одреди запосленом да обавља послове на два или више радних места, дужан је да запосленог обучи за безбедан и здрав рад на сваком од тих радних места. Послодавац код кога под његовим надзором и руковођењем, на основу уговора, споразума или по било ком другом основу, обављају

рад запослени другог послодавца, дужан је да те запослене обучи за безбедан и здрав рад, у складу са овим законом.

Члан 56. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 35/2023) налаже послодавцу да је дужан да запосленом на радном месту са повећаним ризиком пре почетка рада обезбеди претходни лекарски преглед, као и периодични лекарски преглед у току рада. Послодавац је дужан да запосленом који рад обавља ноћу у складу са законом, обезбеди претходни и периодични лекарски преглед. Претходни, периодични и циљани лекарски прегледи запослених врше се на начин, по поступку и у роковима утврђеним прописима о безбедности и здрављу на раду које споразумно прописују министар надлежан за послове рада и министар надлежан за послове здравља. Ако се у поступку периодичног лекарског прегледа утврди да запослени не испуњава посебне здравствене услове за обављање послова на радном месту са повећаним ризиком, послодавац је дужан да га премести на друго радно место које одговара његовим здравственим способностима. Послодавац је дужан да запосленог на његов захтев упуту на лекарски преглед који одговара ризицима на радном месту у редовним интервалима, а најкасније у року од пет година од претходног прегледа. Трошкови лекарских прегледа падају на терет послодавца.

Члан 190. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл.гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) налаже да привредна друштва, друга правна лица и предузетници који врше јавни превоз, обезбеде да се њихови возачи подвргну здравственом прегледу из члана 189. став 1. овог закона. Привредна друштва, друга правна лица и предузетници из става 1. члана 190. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл.гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) не смеју да дозволе да возилом управља возач који се у прописаном року није подвргао здравственом прегледу, односно за кога је на том прегледу утврђено да није способан за возача одређене категорије.

Члан 187. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл.гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) дефинише да возач који је неспособан за безбедно управљање возилом, односно у толикој мери уморан, односно болестан или је у таквом психичком стању да није способан да безбедно управља возилом, не сме да управља возилом у саобраћају.

Члан 120. став 1. и 2. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл.гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) дефинише да врата возила није дозвољено држати отворена током кретања возила, нити започети кретање уколико нису затворена. Возач не сме започети кретање возила док путници безбедно не уђу, односно изађу из возила и док врата не буду затворена.

Члан 5. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл.гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) дефинише да је свако правно лице и предузетник који је власник, односно корисник возила, дужан да обезбеди да његова возила у саобраћају на путевима буду технички исправна и да испуњавају друге прописане услове и да возачи његових возила испуњавају прописане здравствене и друге услове за безбедно управљање возилима. Свако физичко лице власник, односно корисник возила, дужан је да обезбеди да његова возила која функционишу на мрежи линија и путевима буду технички исправна.

Возила којима се обавља јавни градски и приградски превоз морају бити пре почетка рада на линији чиста и проветрена. У зимском периоду морају бити загрејана, док у летњем периоду морају бити проветрена и расхлађена.

Свако физичко лице власник, односно корисник возила, дужан је да обезбеди да његова возила која функционишу на мрежи линија и путевима буду технички исправна.

Возила којима се обавља јавни превоз морају бити пре почетка рада на линији чиста и проветрена. У зимском периоду морају бити загрејана, док у летњем периоду морају бити проветрена и расхлађена.

Емисија штетних издувних гасова од стране моторних возила представља главни чинилац аеро загађења у урбаним срединама. Посебну угроженост имају најоптерећеније саобраћајнице које имају највећу фреквенцију возила, што доводи до повећане концентрације штетних материја изнад дозвољених вредности.

Главни штетни састојци емисије данашњих мотора који користе конвенционално фосилно гориво (дизел и сл.) су: угљен моноксид (CO), оксиди азота (NO₂), угљо-водоници, сумпордиоксид (SO₂), микро честице (PM) као и емисија угљен диоксида CO₂ која има утицај на изазивање ефеката стаклене баште и киселих киша.

Емисија штетних издувних гасова утицала је на то да су развијене земље донеле низ законских мера које ће утицати на смањење негативног утицаја емисије штетних издувних гасова од стране возила са погоном на конвенционална горива.

Реализација овог пројекта имаће и директне користи са становишта смањења емисије штетних гасова од стране система јавног градског и приградског превоза путника ангажовањем еколошко подобнијих возила.

Компаративна анализа ЕУРО стандарда

Полутат	Euro 3 emission limits (diesel)	Euro 4 emission limits (diesel)	Euro 5 emission limits (diesel)	Euro 6 emission limits (diesel)	Euro 6 у односу на Euro 3	Euro 6 у односу на Euro 4	Euro 6 у односу на Euro 5
CO [g/km]	0.64	0.5	0.5	0.5	-22%	0%	0%
HC+ NOx [g/km]	0.56	0.3	0.23	0.17	-70%	-43%	-26%
NOx [g/km]	0.5	0.25	0.18	0.08	-84%	-68%	-56%
PM [g/km]	0.05	0.025	0.005	0.005	-90%	-80%	0%

Возила са којим би се обављао превоз би била минималне норме Еуро 6. Такође, реално је очекивати да повећањем квалитета транспортне услуге и поузданости рада система, један део корисника приватних путничких аутомобила определи да користи систем јавног превоза, чиме би се повећала еколошка подобност и приградског транспортног система у . На овај начин би систем јавног приградског превоза путника директно учествовао у достизању базних стратегија постизања циљева одрживог развоја и квалитета живота у односу на транспортне системе, која се остварује се кроз вођење политике која као основ узима принцип ефикасне реализације мобилности становника уз ограничено коришћење путничких аутомобила.

6. МИНИМАЛНЕ ТЕХНИЧКЕ, ФИНАНСИЈСКЕ И ИСКУСТВЕНЕ КВАЛИФИКАЦИЈЕ КОЈЕ УЧЕСНИК У ПОСТУПКУ МОРА ДА ИСПУЊАВА ДА БИ МУ СЕ ОМОГУЋИЛО УЧЕСТВОВАЊЕ У ПОСТУПКУ ИЗБОРА КОНЦЕСИОНАРА И ПРЕГОВАРАЊА

Потенцијални приватни партнери (концесионари) су у обавези да испуне услове и ниво квалитета услуга (стандарде) у складу са Законом о јавним набавкама, али и критеријуме за квалитативни избор привредног субјекта у погледу техничког, финансијског и стручног капацитета, имајући у виду предмет јавног уговора, односно да је:

- привредни субјект регистрован код надлежног органа, односно уписан у одговарајући регистар;

- привредни субјект и његов законски заступник у периоду од претходних пет година од дана истека рока за подношење понуда, односно пријава нису правноснажно осуђени, осим ако правноснажном пресудом није утврђен други период забране учешћа у поступку јавне набавке, за:

(1) кривично дело које је извршило као члан организоване криминалне групе и кривично дело удруживање ради вршења кривичних дела;

(2) кривично дело злоупотребе положаја одговорног лица, кривично дело злоупотребе у вези са јавном набавком, кривично дело примања мита у обављању привредне делатности, кривично дело давања мита у обављању привредне делатности, кривично дело злоупотребе службеног положаја, кривично дело трговине утицајем, кривично дело примања мита и кривично дело давања мита, кривично дело преваре, кривично дело неоснованог добијања и коришћења кредита и друге погодности, кривично дело преваре у обављању привредне делатности и кривично дело пореске утаје, кривично дело тероризма, кривично дело јавног подстицања на извршење терористичких дела, кривично дело врбовања и обучавања за вршење терористичких дела и кривично дело терористичког удруживања, кривично дело прања новца, кривично дело финансирања тероризма, кривично дело трговине људима и кривично дело заснивања ропског односа и превоза лица у ропском односу;

- привредни субјект измирио доспеле порезе и доприносе за обавезно социјално осигурање или да му је обавезујућим споразумом или решењем, у складу са посебним прописом, одобрено одлагање плаћања дуга, укључујући све настале камате и новчане казне;
- привредни субјект није у периоду од претходне две године од дана истека рока за подношење понуда, односно пријава, повредио обавезе у области заштите животне средине, социјалног и радног права, укључујући колективне уговоре, а нарочито обавезу исплате уговорене зараде или других обавезних исплата, укључујући и обавезе у складу с одредбама међународних конвенција које су наведене у Прилогу 8. Закона о јавним набавкама;
- не постоји сукоб интереса, у смислу закона, који не може да се отклони другим мерама;
- привредни субјект није покушао да изврши непримерен утицај на поступак одлучивања наручиоца или да дође до поверљивих података који би могли да му омогуће предност у поступку јавне набавке или је доставио обмањујуће податке који могу да утичу на одлуке које се тичу искључења привредног субјекта, избора привредног субјекта или доделе уговора
- привредни субјект има важећу дозволу надлежног органа за обављање делатности која је предмет јавне набавке

- привредни субјект је у периоду од претходне три године од дана истека рока за подношење понуда испуњавао све обавезе проистекле из раније закључених уговора о јавним набавкама или раније закључених јавних, односно концесионих уговора и током тог периода није било неиспуњења обавеза које би резултирало раскидом уговора, активирањем средстава обезбеђења, наплатом накнаде штете или другим последицама у складу са чланом 112. Закона о јавним набавкама.

Поред напред наведеног, потенцијални приватни партнери су у обавези да испуне и друге критеријуме и услове сходно члану 20. Закона о превозу путника у друмском саобраћају, у погледу добијене лиценце, а који подразумева законом дефинисане капацитете и критеријуме у погледу пословног угледа, финансијске способности, професионалне оспособљености, возног парка, возача и стварног и стабилног седишта.

Критеријуми за квалитативни избор привредног субјекта у погледу техничког, финансијског и стручног капацитета, у погледу исте врсте послова које учесник у поступку мора да испуњава (капацитет возног парка – број аутобуса, поседовање паркинг простора, објекта за одржавање возила и сл.) биће прецизно дефинисани и у конкурсној документацији.

Критеријум за избор приватног партнера је економски најповољнија понуда.

Основни услов за обављање делатности је поседовање пословног капацитета (елемената структуре система), а пре свега одговарајућег возног парка према захтеваној врсти, капацитету и броју потребних возила. Возила не морају бити у власништву приватног партнера, односно концесионара, већ иста могу бити у закупу или узета на лизинг. Такође, обавезе приватног партнера су организација и оперативно управљање целином система јавног превоза путника, који поред основних функција захтева и оперативну израду редова вожњи према захтевима јавног партнера, предузимање мера за отклањање поремећаја у функционисању система, превазилажење непредвиђених и ванредних ситуација, обезбеђење поузданости и стабилности рада система, обезбеђење високих стандарда безбедности и сигурности корисника, мониторинг и контрола рада система на оперативном нивоу итд.

Приватни партнер је у обавези да у складу са законом закључи уговор са предузећем регистрованим за делатност осигурања о обавезном осигурању возила и путника.

Јавни партнер је у обавези да обезбеди стабилне изворе финансирања из буџета.

Учешће приватног партнера у пружању услуге јавног превоза, одређено је испуњењем одређених група услова. У том смислу, поред општих услова које мора да испуни, будућом конкурсном документацијом требају бити детаљно дефинисани и потребни додатни услови (технички капацитет приватног партнера). Основни услов за обављање делатности

је поседовање захтеваног возног парка који је дефинисан у Конкурсној документацији. У складу са дефинисаном мрежом линија дефинисана је врста, капацитети и број ангажованих возила који приватни партнер мора да поседује. Поред наведених услова у вези са возним парком, приватни партнер је у обавези да поседује објекте, опрему и постројења за одржавање возног парка, да располаже одговарајућим кадровским капацитетом у складу са позитивним законским прописима, као и опремом инсталираном у самим возилима за несметано функционисање саобраћаја и у случајевима ванредних околности које се могу предвидети, која се састоји од: опреме за електронску наплату карата, опреме за управљањем саобраћаја и информисање путника коју чине: возачка конзола, гпс уређај за праћење возила, централни уређај за комуникацију свих уређаја унутар возила, централног мрежног рутера, система информисања путника путем предњег главног дисплеја, уређај за бројање путника, видео надзор, wi-fi уређаја за интернет путницима, као и уређаја за валидацију карата на свим вратима возила.

Такође, приватни пратнер мора да:

- За свако појединачно возило поседује Решење о издавању лиценце за превоз и извод лиценце издат од стране Министарства надлежног за послове саобраћаја или Привремено решење за обављање домаћег јавног превоза, издато од стране Министарства надлежног за послове саобраћаја (на основу Обавештења о обављању јавног превоза након 12.02.2018. године, објављеном на званичном сајту Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије)
- Уколико понуђач обавља јавни линијски превоз по основу Привременог решења Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, сва возила морају бити обухваћена и унета у Привремено решење.
- Докаже да у претходне три обрачунске године (2022. 2023. и 2024.) није имао блокаде текућих рачуна отворених код пословних банака за обављање платног промета
- Докаже да је вршио јавни превоз у оквиру јавно-приватног партнерства са или без елемената концесије чији је предмет линијски превоз путника на територији минимум 3 јединице локалне самоуправе, од којих је бар једна са више од 50.000 становника, и то у референтном периоду од највише 5 година до момента објаве јавног позива
- Да на основу власништва или уговора о лизингу/закупу располаже са најмање 26 возила која нису старија од 10 година рачунајући од дана отварања понуда, од тога:
 - 1) 14 возила (аутобуса) која имају минимум 22 места за седење, не укључујући возача, која морају бити прилагођена за превоз особа са инвалидитетом, 2) 4 резервна возила (аутобуса) која имају минимум 22 места за седење, не укључујући возача, која морају бити прилагођена за превоз особа са инвалидитетом
- 3) 8 возила (минибусева) која имају највише 22 места за седење, не укључујући возача.
- У тренутку покретања услуге превоза, односно момента почетка реализације уговора, сва возила морају бити исте боје, што ће бити прецизније дефинисано уговором.
- У току реализације јавног уговора приватни партнер је у обавези да врши замену возила са истим или бољим карактеристикама у погледу године производње тако да возила којима обавља услугу превоза не буду старија од 10 година током читаве реализације уговора.
- Сви понуђени аутобуси морају имати исправан систем за проветравање аутобуса односно исправан клима уређај. Сви аутобуси који имају минимум 22 места за седење на предњем чеоном делу морају имати дисплеј таблу осветљену у ноћним условима са називом линије на којој саобраћају. Сви аутобуси који имају минимум 22 места за седење на бочној страни код предњих врата и на задњем делу возила морају да имају дисплеј таблу осветљену у ноћним условима (осим за минибус возила која морају имати само на бочној страни возила). Сви минибусеви на предњем чеоном делу морају имати дисплеј таблу осветљену у ноћним условима са називом и бројем линије на којој саобраћају. Сви минибусеви на бочној страни код предњих врата возила и задњој страни возила морају да имају дисплеј таблу осветљену у ноћним условима која приказује број линије на којој саобраћају. Сва возила морају имати систем за праћење реализације саобраћаја преко кога се могу генерисати извештаји о кретању возила и на основу тога закључити да ли превозник испуњава своју обавезу према наручиоцу, по плану који је предвиђен предлогом пројекта и конкурсном документацијом. Под системом за праћење реализације саобраћаја, подразумева се ГПС који податке о праћењу возила шаље на сервер. На серверу мора постојати адекватан софтвер преко којег наручилац односно јавни партнер може пратити кретање возила у реалном времену и затражити историју и увид у кретање возила одређеног дана и времена. ГПС уређај мора бити инсталиран од фирме која има референцу у минимум две фирме које обављају превоз путника.
- Поред набројаног, приватни партнер такође мора:

- Да, од момента почетка реализације уговора, располаже на основу власништва или уговора о закупу паркинг простором за возила на територији града Пожаревца за минимум 26 возила. Паркинг простор за аутобусе мора имати довољно простора за безбедно паркирање и маневрисање, чврсту и дренаiranу подлогу (бетон или асфалт), јасно обележена места са сигнализацијом, осветљење и по потреби обезбеђење. Такође, мора обезбедити приступ води и струји за чишћење и одржавање, као и санитарне услове за возаче. Паркинг мора бити усклађен са урбанистичким и еколошким прописима и одобрен од надлежних органа, уз могуће додатне захтеве локалне самоуправе или оператора превоза.
 - да по основу власништва или уговора о закупу располаже сервисном радионицом за техничко одржавање возила са минимум 4 дизалица или да има уговор о пословно-техничкој сарадњи са радионицом са истим карактеристикама. Минимум 4 дизалице је критеријум повезан са бројем резервних возила.
 - да по основу власништва или уговора о закупу располаже аутобуском станицом на територији града Пожаревца, или да располаже уговором о коришћењу аутобуске станице са власником исте, или уговором о коришћењу (или закупу) одређеног броја перона, минимум 5 перона.
 - да располаже возилом за вучу (шлеп) и уклањање покованих аутобуса
 - да располаже једним сервисним возилом које је специјално опремљено за интервенције поправке на терену
 - Да има важећи уговор о раду односно други уговор у складу са законом којим се уређују права, обавезе и одговорности из радног односа, односно по основу рада, у складу са прописом којим се уређује превоз путника у друмском саобраћају и другим законима и подзаконским актима за:
 - Минимум два дипломирана саобраћајна инжењера, од којих је један смера друмски саобраћај
 - Минимум једно лице које поседује сертификат о стручној оспособљености за послове управљања превозом путника у друмском саобраћају
 - Минимум 45 возача аутобуса који најмање три године поседују важећу возачку дозволу „Д“ категорије – додали бисмо да сви возачи морају поседовати цпц картицу, односно сертификат о стручној компетентности
 - Минимум три механичара
 - Минимум два бравара
 - Минимум једног ауто електричара
 - Минимум једно лице са Уверењем о положењу стручном испиту о практичној оспособљености за обављање послова безбедности и здравља на раду
 - Минимум једно лице са лиценцом техничара за обављање послова у радионици за тахографе или закључен уговор са фирмом која се бави поправком и баждањем тахографа и која располаже са минимум једним лицем са лиценцом техничара за обављање послова у радионици за тахографе
 - Да докаже да поседује важеће стандарде осигурања квалитета и стандарде управљања заштитом животне средине и то:
 - Сертификат ISO 9001 “или одговарајући” - Управљање системом квалитета у области пружања услуга градског и приградског линијског превоза путника у домаћем саобраћају
 - Сертификат ISO 39001 “или одговарајући” – Управљање системом безбедности друмског саобраћаја у области пружања услуга градског и приградског линијског превоза путника у домаћем саобраћају
 - Сертификат ISO 45001 “или одговарајући” - Системи управљања заштитом здравља и безбедношћу на раду у области пружања услуга градског и приградског линијског превоза путника у домаћем саобраћају
 - Да има уведен стандард ISO 14001 “или одговарајући”- систем управљања заштитом животне средине у области пружања услуга градског и приградског линијског превоза путника у домаћем саобраћају
- Овај доказ доставља се потврдом независних тела којим се потврђује усаглашеност привредног субјекта са одређеним стандардима осигурања квалитета.
- Напомена: Сви набројани критеријуми, као и начин доказивања истих, биће прецизно дефинисани конкурсном документацијом.**
- Посебни услови се потврђују изјавама понуђача у поступку избора и то:
- да ће возила са којим конкуришу за рад на линијама градског и приградског превоза на територији задовољавати услове у складу са одредбама:
 - Закона о безбедности саобраћаја на путевима, посебно у погледу техничке исправности, техничких прегледа, регистрације и другог,
 - Закона о превозу путника у друмском саобраћају, у погледу прописаних услова за градске и приградске аутобусе,
 - Правилником о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима, техничким нормативима, стандардима донетим на основу Закона о стандардизацији и прописима

о хомологацији појединих уређаја и опреме на возилима.

- Одлуком о јавном превозу путника на територији града Пожаревца и другим локалним прописима који регулишу ову материју.
- Општих услова за рад на линијама градског и приградског превоза путника, техничком и естетском прегледу која је саставни део Конкурсне документације.

Имајући у виду природу функционисања и важност система јавног транспорта путника у реализацији мобилности грађана, систем мора континуално, стабилно и поуздано да функционише у простору и времену. Зато ће сви потенцијални приватни партнери односно концесионари у поступку јавне набавке услуге поверавања обављања комуналне делатности приградског превоза на административној територији на период од 10 година бити у обавези да, већ приликом давања понуде, докажу да испуњавају све потребне услове за обављање ове делатности, како би непосредно по потписивању уговора могли да је обављају ову веома важну комуналну делатност.

Обавеза јавног партнера генерално имају основни циљ да се реализује виши ниво квалитета транспортне услуге уз прихватљиву цену на административној територији локалне самоуправе. Ти захтеви директно имплицирају константно прилагођавање система тржишту транспортних услуга и перманентни мониторинг и контролу рада превозника, без обзира на власнички статус.

Обавезе јавног партнера су преношење надлежности на приватног партнера односно концесионара у горе наведеним активностима, мониторинг и контрола на стратешком нивоу, израда коначног месечног обрачуна као и свих других активности везаних за стварање општих и формално-правних услова за функционисање система (интерних регулаторних аката) као и обезбеђивање свих стабилних извора финансирања из буџета.

7. ВРЕДНОСТ ПРОЈЕКТА И РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ

– ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА

Вредност целокупног пројекта поверавања обављања делатности градског и приградског превоза путника на територији града Пожаревца на годишњем нивоу износи око 251.138.500,00 РСД без ПДВ-а, , што на планирани период од 10 година износи око 2.511.385.000,00 РСД без ПДВ-а.

Рок трајања концесије – поверавања обављања делатности градског и приградског линијског превоза путника на територији града Пожаревца је **10 година**.

Предложени рок произилази из одредби Закона о јавно–приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС“, бр. 88/11, 15/16 и 104/16).

- чланом 18. Закона о јавно–приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС“,

бр. 88/11, 15/16 и 104/16) дефинисано да се рок на који се закључује јавни уговор одређује на начин који не ограничава тржишну утакмицу више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора, као и да рок не може бити краћи од пет година ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера на начин и у поступку прописаном овим законом,

- чланом 18. Закона о јавно–приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС“, бр. 88/11, 15/16 и 104/16) је такође дефинисано да када се јавним уговором додељује концесија, рок се утврђује у складу са овим законом, осим ако рок на који се даје концесија није одређен посебним прописом којим се уређује област из које је предмет концесије.

Уговорна пракса (закључење уговора, реализација уговора, почетак и завршетак уговореног периода) у поверавању обављања делатности јавног градског и приградског превоза путника указује да би оптималан рок трајања концесије био управо наведени рок, с обзиром на реална очекивања о заинтересованости одређених превозника за обављање ове делатности.

Дужи период поверавања ове комуналне делатности довео би до отежаног остваривања уговорних обавеза превозника с обзиром на ризике, и често немогућност локалне самоуправе да регулативним механизмима утиче на њихово елиминисање или ублажавање, као што су старост возног парка, промене у цени горива, промене курса евра, промене у цени зарада запослених код превозника, промене у висини зарада и других примања корисника услуге превоза, смањење броја корисника услуге превоза, индекса раста потрошачких цена и др.

8. ПОДАЦИ О ПОТРЕБНИМ НОВЧАНИМ И ДРУГИМ СРЕДСТВИМА И ДИНАМИЦИ ЊИХОВОГ УЛАГАЊА, НАЧИН ПЛАЋАЊА, ДАВАЊА ГАРАНЦИЈА ИЛИ ДРУГИХ СРЕДСТАВА ОБЕЗБЕЂЕЊА ЗА ИЗВРШАВАЊЕ КОНЦЕСИОНИХ ОБАВЕЗА, ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ПРЕМА КОРИСНИЦИМА УСЛУГА КОЈЕ СУ ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ И ПИТАЊА ВЕЗАНА ЗА ПОДНОШЕЊЕ ПРИГОВОРА ОД СТРАНЕ ТИХ КОРИСНИКА, ПИТАЊА УСЛОВА И НАЧИНА ВРШЕЊА НАДЗОРА И ЦЕНЕ И ОПШТИ УСЛОВЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ДОБАРА И ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ

8.1. Подаци о потребним новчаним и другим средствима и динамици њиховог улагања, начин плаћања, давања гаранција или других средстава обезбеђења за извршавање концесионих обавеза

Приватни партнер у поступку јавне набавке дужан је да обезбеди банкарску гаранцију којом потврђује озбиљност понуде и добро извршење посла.

Банкарска гаранција за озбиљност понуде би износила минимум 1% од процењене вредности концесије на годишњем нивоу, без ПДВ-а, са клаузулом неопозива, безусловна, платива на први позив и без права приговора, са роком важења минимум 90 дана од датума отварања понуда, односно до истека рока важности понуде, којом се гарантује да ће Наручиоцу платити укупан износ по пријему првог позива Наручиоца у писменој форми и изјаве у којој се наводи да је:

- Понуђач изменио или опозвао понуду за време трајања важности понуде, без сагласности Наручиоца;
- Понуђач, иако упознат са чињеницом да је његова понуда прихваћена од стране Наручиоца као најповољнија, одбио да потпише уговор, сходно условима из понуде;
- Понуђач није успео или је одбио да достави тражену банкарску гаранцију за добро извршење посла.

Понуда ће се сматрати неприхватљивом уколико банкарска гаранција не садржи све напред наведене елементе.

Банкарска гаранција за озбиљност понуде ће бити враћена понуђачу, након закључења уговора, даном достављања банкарске гаранције за добро извршење посла.

Приватни партнери ће бити у обавези да уз понуду приложе и обавезујуће оригинално писмо о намерама банака да ће издати банкарску гаранцију за добро извршење посла на износ од минимум 5% процењене вредности концесије на годишњем нивоу без ПДВ-а. Приватни партнер који буде изабран ће, приликом потписивања уговора, а најкасније 7 дана од дана потписивања уговора, јавном партнеру предати такве гаранције са клаузулама „безусловне и плативе на први позив“.

Приватни партнер ће бити у обавези да током читавог трајања јавног уговора и то најкасније 30 дана пре истека гаранције, достави ново обавезујуће оригинално писмо о намерама банке да ће издати банкарску гаранцију за добро извршење посла на износ од 5% процењене вредности концесије на годишњем нивоу без ПДВ-а, са роком важења гаранције од 12 месеци.

Наручилац ће одбити понуду понуђача уколико утврди да привредни субјект у периоду од претходне три године од дана истека рока за подношење понуда није испуњавао обавезе из раније закључених уговора о јавној набавци или раније закљученог концесионог уговора, чија је последица била раскид тог уговора, наплата средства обезбеђења, накнада штете

или друго у складу са чланом 112. Закона о јавним набавкама.

Поред напред наведених средстава обезбеђења, приватни партнери ће бити у обавези да осигурају сва своја возила и путнике који користе систем јавног превоза на територији града Пожаревца.

8.2. Права и обавезе концесионара према корисницима услуга које су предмет концесије и питања везана за подношење приговора од стране тих корисника, питања услова и начина вршења надзора

Права и обавезе концесионара према корисницима услуга које су предмет концесије и питања везана за подношење приговора од стране тих корисника, питања услова и начина вршења надзора, као и општи услови за обављање предметне делатности, дефинисани су одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају („Сл. гласник РС”, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) и Закона о јавно – приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС”, бр. 88/11, 15/16 и 104/16), уз напомену да ће предметна тематика бити дефинисана и одредбама јавног уговора о поверавању обављања делатности градског и приградског превоза путника.

Најзначајнија обавеза концесионара према корисницима услуга јесте обезбеђивање редовног, безбедног и адекватног превоза грађана. Концесионар је дужан да услугу превоза обавља континуирано, како реализација 7.218 полазака не би била концентрисана у кратком временском периоду ради формалног испуњења услова из предлога Концесионог акта, већ свакодневно током целе године, како је предвиђено распоредом полазака у поглављу 2.2.

Инспекцијски надзор над обављањем делатности градског и приградског линијског превоза путника на територији града Пожаревца обављају надлежне инспекцијске службе. Корисници услуге превоза могу подносити приговоре на обављање повереног превоза Градској управи, као и узимати активно учешће и иницирати обавезно изјашњавање корисника услуга о квалитету пружене услуге у складу са Законом о комуналним делатностима и Законом о општем управном поступку.

8.3. Концесиона накнада

Финансирање градског и приградског превоза путника обезбеђује се из буџета и из наплате карата за обављање повереног превоза.

Концесија се даје без накнаде. Реализацијом пројекта град Пожаревац неће остварити приходе по основу наплате концесионе накнаде.

9. АНАЛИЗА ПРОЈЕКТОВАНИХ РАСХОДА, ПРИХОДА И НАЧИН ФИНАНСИРАЊА

Предмет јавног уговора је организација, обављање и управљање комуналном делатности јавног

превоза путника на територији града Пожаревца на мрежи линија система градског и приградског превоза путника.

Како би се објективно доказала оправданост пројекта и његова исплативост, како за приватног, тако и за јавног партнера, потребно је спровести пројекцију пословања односно прихода и расхода.

У одређивању реалних трошкова пословања превозника у систему јавног градског и приградског превоза града Пожаревца, односно утврђивању цене коштања превозне услуге, полази се од више основа. Пре свега, неопходно је објективно утврдити обим превозне услуге, што подразумева тачан број возило-километара који ће се остварити током године. На основу тога се планирају све остале активности и трошкови система.

Затим се дефинишу параметри квалитета система јавног превоза, који обухватају мрежу градских и приградских линија, планирани број возила који ће бити у саобраћају, као и планирани ред вожње. Ови елементи директно утичу на организацију рада и висину трошкова система.

Потребно је одредити укупан износ и изворе финансирања из којих ће се покрити текући трошкови пословања превозника, односно цена коштања за дефинисани обим и квалитет превоза. Такође, мора бити утврђен нов тарифни систем, који укључује систем карата и цену превоза за кориснике услуге.

Утврђивање потребног износа средстава врши се применом нормативног метода израчунавања цене

коштања по јединици рада – возило-километру. Овај норматив се заснива на искуствима градова у земљи и иностранству који имају слично организован систем јавног превоза, сличне техничке карактеристике возила, као и сличну структуру трошкова. Поред тога, у обзир се узимају и плански акти града Пожаревца, као и дефинисана политика цена за годину у којој се цена утврђује.

Да би се израчунала јединична цена коштања једног возило-километра, прво је потребно утврдити укупан годишњи планирани број километара. Ово је постигнуто дефинисањем мреже линија и израдом редова вожње, како би се утврдио укупан број полазака по данима и месецима за сваку линију. Након тога се одређује дужина сваке линије за сваки појединачни полазак. На основу броја полазака и дужине линија израчунава се укупан број километара за сваку линију, а њихов збир на годишњем нивоу даје укупан планирани број возило-километара.

Посматрање на годишњем нивоу је неопходно како би се моделом обухватили сви реални трошкови рада система. Уколико би се посматрао краћи временски период, постоји ризик да одређени трошкови не буду укључени у модел (нпр. трошкови регистрације, осигурања и слично), јер се они јављају само једном годишње. Стога је годишњи обим посматрања најпрецизнији начин за реалну процену цене коштања јавног превоза.

Табела 3.1. Предвиђени годишњи километри на градским линијама према годишњем реду вожње

Ознака линије	јан	фев	мар	апр	мај	јун	јул	авг	сеп	окт	нов	дец	Укупно
Г1	3813,6	3612,0	4015,2	3603,6	3872,4	3964,8	4116,0	3973,2	3964,8	4074,0	3763,2	3964,8	46737
Г2	4016,3	3807,3	4249,0	3790,0	4079,9	4202,7	4365,4	4196,2	4202,7	4312,6	3970,0	4202,7	49395
Г3	5939,5	5602,4	6212,8	5678,0	5964,2	6112,5	6349,4	6100,8	6112,5	6237,5	5839,3	6112,5	72261
Г4	315,0	665,0	770,0	595,0	700,0	350,0	0,0	35,0	770,0	770,0	665,0	770,0	6405
Град	14084	13687	15247	13667	14617	14630	14831	14305	15050	15394	14238	15050	174798

Табела 3.2. Предвиђени годишњи километри на приградским линијама према годишњем реду вожње

Ознака линије	јан	фев	март	апр	мај	јун	јул	авг	сеп	окт	мпв	дец	Укупно
П1	59349,2	64158,6	71131,3	63411,9	68329,6	60535,3	54579,5	54140,1	69984,9	71449,5	66077,5	69984,9	773132,2
П2	4256,8	5253,4	5887,9	5063,4	5581,4	4398,4	3331,9	3380,3	5818,0	5911,2	5369,9	5818,0	60070,6
П3	11222,5	12634,4	14203,6	12407,7	13377,6	11687,4	10110,4	9872,2	14038,5	14203,6	13016,6	14038,5	150812,9
П5	2412,4	3170,5	3627,2	2935,5	3392,2	2634,1	1876,0	1889,2	3627,2	3696,7	3240,0	3627,2	36128,0
П6	1074,9	1165,8	1271,8	1165,8	1241,5	1059,8	938,7	953,8	1241,5	1271,8	1196,1	1241,5	13822,8
П7	2353,9	4010,8	4576,2	3695,2	4234,3	2498,5	815,3	986,3	4549,9	4576,2	4037,1	4549,9	40883,4
П8	3622,1	4342,2	4887,7	4167,6	4625,8	3796,7	3033,0	3033,0	4844,0	4931,3	4451,3	4844,0	50578,8
Приград	84292	94736	105586	92847	100782	86610	74685	74255	104104	106040	97389	104104	1125429

На основу достављеног реда вожње утврђено је да је укупно планиран обим превоза на годишњем нивоу 1.300.227 километара. Према планираном реду вожње, на подручју града Пожаревца треба да постоје укупно 4 градске и 7 приградских линија. Анализом времена полазака и долазака утврђено је да је за реализацију реда вожње неопходно ангажовати минимум 22 возила – аутобуса. Предвиђени финансијски показатељи представљени

су у складу са Ревизијом студије јавног градског и приградског превоза на територији града Пожаревца, обрађивача Traffic&Transport Solutions doo, Novi Sad.

Пројектовани трошкови

Да би се одредила очекивана цена коштања, неопходно је израчунати све релевантне трошкове који обухватају: трошкове зарада запослених, трошкове потрошње горива, амортизацију возила, амортизацију простора за смештај и одржавање возила, редовне сервисе и одржавање возила у складу са препорукама произвођача, трошкове осигурања возила и путника, трошкове регистрације, као и трошкове потрошње гума. Поред наведеног, ту су и остали трошкови као што су одржавање објеката, осигурање имовине, порез на имовину, комуналне услуге, канцеларијски материјал и остали мањи трошкови. Ови трошкови се у прорачун уносе нормативно, односно искуствено, као проценат у односу на већ израчунате трошкове, као и на набавну вредност возила и процењену вредност објеката.

Трошкови зарада запослених

На новој мрежи линија планирани су зимски и летњи ред вожње. Према плану, за зимски ред вожње током радних дана потребно је 22 аутобуса, за суботу 14, а за недељу и празнике 12 аутобуса. За летњи ред вожње (јул и август), радним данима је потребно 18 аутобуса, за суботу 14, а за недељу и празнике 12 аутобуса. На градским линијама се користе минибусеви. Током радних дана у зимском периоду ради 4 минибуса, а у осталим периодима 3 минибуса. Утврђено је да је потребно укупно 22 возила, плус 4 резервна, што чини 26 возила. На основу тога, направљен је обрачун трошкова зарада запослених. Просечан број запослених по возилу је 3,6 радника (без резервних возила). Током целог трајања концесије би било ангажовано око 80 радника, а просечна бруто зарада износи 135.500 динара месечно.

На основу искуства из јавног превоза, структура запослених је следећа: 61% су возачи, око 10% чине радници на одржавању и пратеће службе. За број возача је коришћен норматив од минимум 2 возача по возилу, плус 5% резерве због боловања и одсуства.

Трошкови горива

Да би се израчунали трошкови горива, најпре је утврђен укупни број километара који ће возила прећи у току године – 1.300.227 км.

За израчунавање потрошње коришћен је просечан норматив: 35 литара дизел горива на 100 км. Цена горива је узета по подацима Нафтне индустрије Србије од 2. априла 2025. године. Велеопродајна цена је 176,2 динара по литру, а када се одбије ПДВ од 20%, добија се цена од 141,0 динара по литру која се користи за обрачун.

Преглед трошкова горива:

Планирани број километара: 1.300.227 км

Потрошња на 100 км: 35 литара

Укупна потрошња горива: 455.079 литара

Велеопродајна цена горива: 176,2 динара/л

Цена без ПДВ-а: 141,0 динара/л

Укупни трошкови горива на годишњем нивоу:
64.147.999 динара

Остали трошкови рада система

Трошкови зарада и потрошње погонског горива у савременим системима јавног превоза чине између 70% и 80% укупних трошкова. Остали трошкови који се односе на функционисање система обухватају следеће категорије:

Трошкови осигурања возила и путника, као и трошкови регистрације

Трошкови потрошње гума

Трошкови амортизације опреме

Трошкови редовног сервиса и одржавања возила

Трошкови амортизације возила

Остали трошкови (нпр. одржавање објеката, комуналне услуге, административни трошкови и слично)

Сви трошкови рада система јавног превоза на територији града Пожаревца израчунати су у складу са актуелним ценама и нормативима који се примењују у овој области.

Ради једноставнијег праћења и поређења, сви трошкови су приказани у еврима и динарима. На дан обрачуна, према званичном средњем курсу Народне банке Србије, један евро износио је 117,1585 динара.

Преглед трошкова на годишњем нивоу у динарима:

ПОСЛОВНИ РАСХОДИ (РСД)	251.138.500
ТРОШКОВИ МАТЕРИЈАЛА И РЕЗЕРВНИХ ДЕЛОВА	11.359.688
Трошкови резервних делова	2.249.443
Трошкови канцеларијског материјала	140.590
Трошкови службене обуће и одеће	1.968.263
Трошкови ауто гума	6.748.330
Трошкови ситног инвентара и алата	140.590
Остали трошкови (материјал за прање, хемијска средства итд.)	112.472
Трошкови погонског горива и енергије	64.457.443
Трошкови горива (еуро дизел)	64.148.145
Електрична енергија	140.590
Мазиво	168.708
Трошкови зарада и остала лична примања	131.251.613
Бруто зарада возача	73.919.984
Бруто зарада осталих запослених	56.160.044
Остала лична примања	1.171.585
Трошкови производних услуга	590.479
Трошкови одржавања опреме и објеката	140.590
Трошкови комуналних услуга (вода, грејање, смеће и сл.)	281.180
Трошкови комуникација (телефон, интернет, ГПС)	168.708
Остале производне услуге	0
Амортизација	17.808.092
Нематеријални трошкови	281.180
Трошкови премија редовног осигурања и регистрације	1.770.851

<i>Остали трошкови пословања</i>	281.180
<i>Капитални трошкови (Обавезна опрема возила)</i>	22.494.432
ПОСЛОВНИ ДОБИТАК / ГУБИТАК	7.614.482
ФИНАНСИЈСКИ ПРИХОДИ	0
ФИНАНСИЈСКИ РАХОДИ	0
ОСТАЛИ ПРИХОДИ	0
ОСТАЛИ РАСХОДИ	843.541
ДОБИТАК / ГУБИТАК ПРЕ ОПОРЕЗИВАЊА	6.770.941
ПОРЕЗ НА ДОБИТ	1.015.647
НЕТО ДОБИТ/ ГУБИТАК	5.755.294

Преглед трошкова на годишњем нивоу у еврима:

ПОСЛОВНИ РАСХОДИ (ЕУР)	2.143.579
ТРОШКОВИ МАТЕРИЈАЛА И РЕЗЕРВНИХ ДЕЛОВА	96.960
Трошкови резервних делова	19.200
Трошкови канцеларијског материјала	1.200
Трошкови службене обуће и одеће	16.800
Трошкови ауто гума	57.600
Трошкови ситног инвентара и алата	1.200
Остали трошкови (материјал за прање, хемијска средства итд.)	960
Трошкови погонског горива и енергије	550.173
Трошкови горива (суро дизел)	547.533
Електрична енергија	1.200
Мазиво	1.440
Трошкови зарада и остала лична примања	1.120.291
Бруто зарада возача	630.940
Бруто зарада осталих запослених	479.351
Остала лична примања	10.000
Трошкови производних услуга	5.040
Трошкови одржавања опреме и објеката	1.200
Трошкови комуналних услуга (вода, грејање, смеће и сл.)	2.400
Трошкови комуникација (телефон, интернет, ГПС)	1.440
Остале производне услуге	0
Амортизација	152.000
Нематеријални трошкови	2.400
Трошкови премија редовног осигурања и регистрације	15.115
<i>Остали трошкови пословања</i>	2.400
<i>Капитални трошкови (Обавезна опрема возила)</i>	192.000
ПОСЛОВНИ ДОБИТАК / ГУБИТАК	64.993
ФИНАНСИЈСКИ ПРИХОДИ	0
ФИНАНСИЈСКИ РАХОДИ	0
ОСТАЛИ ПРИХОДИ	0
ОСТАЛИ РАСХОДИ	7.200
ДОБИТАК / ГУБИТАК ПРЕ ОПОРЕЗИВАЊА	57.793
ПОРЕЗ НА ДОБИТ	8.669
НЕТО ДОБИТ/ ГУБИТАК	49.124

У првој години експлоатације предвиђена су капитална улагања у опрему возила ради инсталације система за електронску наплату карата. На овај начин се контролишу приходи остварених продатих карата. Планирана улагања у опрему износе 192.000 евра.

Укупни трошкови система

Укупни трошкови рада система израчунати су на основу дужине линије, броја ангажованих возила и броја обрта по реду вожње за сваку линију и израчунате јединичне цене (дин/км).

Табела укупних трошкова исказани по једном возило-км у динарима на годишњем нивоу (пример 2026. године):

Р.Б.	Структура трошкова	Пример: 2026 година
1	Капитални трошкови	22.494.432
2	Оперативни трошкови	251.138.500
3	Порез на добит	1.015.647
4	Зарада превозника	5.755.294
I	Укупни трошкови	280.403.873
II	Годишње км	1.300.227,3
III	ПРОСЕЧНО РСД/КМ	216

Табела укупних трошкова исказана по једном возило-км у еврима на годишњем нивоу (пример 2026. године):

Р.Б.	Структура трошкова	Пример: 2026 година
1	Капитални трошкови	192.000
2	Оперативни трошкови	2.143.579
3	Порез на добит	8.669
4	Зарада превозника	49.124
I	Укупни трошкови	2.393.372
II	Годишње км	1.300.227,3
III	ПРОСЕЧНО ЕУР/КМ	1,84

За сваку од линија, без обзира да ли се ради о градским или приградским линијама, на основу израђеног реда вожње познати су елементи рада, односно позната је дужина линије, број возила који на њима раде по карактеристичним периодима и укупан број обрта. На основу ових елемената, могуће је утврдити број кола-км за сваку појединачну линију. Познавањем укупног броја кола-километара за сваку појединачну линију, могуће је утврдити укупну цену коштања.

Имајући у виду чињеницу да се из пројектованог реда вожње зна укупно остварен број километара по врстама возила, закључује се да је могуће утврдити цену коштања система. Укупни очекивани трошкови за цео систем износе око 250 милиона динара на годишњем нивоу. Добијена цена коштања односи се на текуће пословање, односно на трошкове везане за реализацију реда вожње. Цена коштања система не обухвата трошкове везане за инвестиције и развој система. У добијену цену укалкулисани су сви трошкови везани за оперативно пословање превозника на реализацији реда вожње. Укупни трошкови система добијени су калкулацијом планираног броја километара према реду вожње и јединичне цене км.

У оквиру политике финансирања, коју град води према систему јавног превоза, из буџетских средстава је потребно предвидети инвестициона улагања у инфраструктурне објекте. Ова средства би се планирала на основу усвојеног плана и динамике развоја система јавног превоза. Само на овај начин, политика

финансирања система би била потпуна, тако да би квалитет услуге у дужем временском периоду био планиран, а стабилност услуге ни на који начин, у том случају, не би била доведена у питање.

Трошкови обављања поменуте делатности пројектовани су у складу са анализом података о функционисању система у претходном периоду и односе се на систем и организацију функционисања на бази већ постојећих искуства из претходног периода. Све пројекције приказане су у реалним износима, односно без инфлације.

Приватни партнер, односно концесионар био би у обавези да организује и управља функционисањем целине система јавноприградског превоза путника на административној територији града као и додатне услуге из делатности претходно уговорно усаглашене са јавним партнером.

Ризик реализације пројекта сноси превозник који доставља средства финансијског обезбеђења за добро извршење посла.

Како се концесија даје без накнаде, то, реализацијом пројекта, Град неће остварити ни приходе по основу наплате концесионе накнаде.

Потенцијални приватни партнери односно превозници користиће постојећу мрежу локалних и републичких путева, који су углавном новоизграђени у претходних неколико година. Међутим, град ће морати да одржава постојећу инфраструктуру и, по потреби, изгради или унапреди аутобуска стајалишта.

Број полазака и пређени километри на годишњем нивоу, као и трошкови који се повезују са овим активностима, представљају кључне аспекте у анализи и организацији рада градског и приградског линијског превоза путника.

Параметри	Ознака	Утицај [%]	Начин праћења параметра
Званични средњи курс евра Народне банке Србије	VE	10	Званична курсна листа НБС
Малопродајна цена Евро-дизела	CED	35	Званични ценовник НИС АД
Просечна вредност три последње објављене бруто зараде по запосленом у Србији	BZ	35	Званични статистички извештаји РЗС
Пораст потрошачких цена у Републици Србији	PPC	20	Званични статистички извештаји РЗС

Јавни партнер је у обавези да, преко надлежног органа, прати параметре који утичу на измену ценовника и да цену мења под условима и роковима који су дати у Конкурсној документацији у складу са концесионим актом и јавним уговором.

На основу поднетог образложеног захтева Приватног партнера, уз достављање доказа којим се

оправдава захтев за променом цене, сагласност на измену цене даје Јавни партнер.

Измена цене врши се анексом јавног уговора.

Корекција минималне цене превоза врши се у случају промене цена улазних параметара у структури трошкова.

Како у структури трошкова највеће процентуално учешће заузимају четири трошка, и то:

- трошкови горива са 35 % учешћа у укупним трошковима,
- трошкови зарада запослених са 35 % учешћа у укупним трошковима,
- трошкови узроковани променама званичног курса евра са 10 % учешћа у укупним трошковима,
- трошкови пораста потрошачких цена у Р.Србији са 20 % учешћа у укупним трошковима,

то ће ова четири трошка бити и заступљена у формули за корекцију цене превоза.

Корекције цена вршиће се на месечном нивоу када поједини параметри који учествују у цени узрокују укупну промену цене већу од +/-3% у односн на почетну цену и то по следећој методологији поређења трошкова:

- Трошак горива ће се поредити са малопродајном ценом горива евро дизел. Цене ће се поредити према званичном податку из ценовника НИС ад.
- Трошак зараде запослених ће се поредити са променом званичних података Републичког завода за статистику о просечној заради у Републици Србији на месечном нивоу за три последње објављене бруто зараде по запосленом у Р.Србији,
- Трошак узрокован променама званичног курса евра ће се поредити са променом курса евра у односу на динар а према званичном средњем курсу евра у односу на динар Народне банке Србије
- Трошак пораста потрошачких цена у Републици Србији ће се вредновати према званичном податку Републичког завода за статистику.

Индекс потрошачких цена ће се вредновати према званичном податку Републичког завода за статистику.

Контрола промене улазних параметара вршиће се барем једном у два месеца уз услов да између две узастопне контроле промене не прође више од 60 дана.

Предлог је да се нова или коригована цена израчунава према следећој формули:

$$НЦ = ПЦ * ФК$$

Где су:

НЦ – нова цена

ПЦ – почетна цена

ФК – фактор корекције

а фактор корекције се израчунава у складу са следећом формулом:

$$\text{ФК} = 0,35 * \text{НЦГ/ПЦГ} + 0,35 * \text{ВБЗ/ПБЗ} + 0,10 * \text{ВКЕ/ПКЕ} + 0,20 * \text{ПИЦ}$$

Где су:

- НЦГ – нова цена горива
- ПЦГ – почетна цена горива
- ВБЗ – важећа (званична) просечна бруто зарада
- ПБЗ – почетна (претходна) просечна бруто зарада
- ВКЕ – важећи (званични) курс евра у односу на динар
- ПКЕ – почетни (претходни) курс евра у односу на динар
- ПИЦ – промена индекса цена која се рачуна на начин што се износ промене индекса цена подели са 100 и сабере са 1 (нпр. код промене од 3%, износ 3 се дели са 100 добија се 0.03 исти се сабира са 1 и као ПИЦ уврштава вредност 1,03). Уколико неки од параметара није изазвао повећање од 3%, онда се за тај параметар као важећа и почетна промена у формули уписује вредност 1.

Захтев за корекцију подноси Приватни партнер, а Јавни партнер је дужан да му на поднети захтев одговори у року од 7 дана, као и да коригује укупну цену превоза по пређеном километру, која ће важити од следећег месеца у односу на текући месец у коме је поднет захтев, а коју је у обавези да плати превознику, уколико је због промене појединих трошкова дошло до укупне промене цене веће од 3% у односу на основну, односно важећу цену, утврђену овим елаборатом, односно уговором са превозником.

Уколико због велике промене неког параметар улазног трошка дође до поремећаја у укупном износу трошкова за више од 3% у периоду краћем од 20 дана Јавни партнер захтева од управљача да се корекција и прорачун цене врши и у краћим временским интервалима, највише 2 пута месечно. У наведеном случају нова цена важи од дана подношења захтева.

Предложени начин промене цене, односно формула за израчунавање промене цене, која ће такође бити дефинисана јавним уговором, је уобичајена у пројектима који се односе на пружање услуга јавног градског и приградског превоза путника. Она обезбеђује да се врши усклађивање цене коштања превоза по километру (на ниже и на више) у односу на цену улазних параметара, а што се пре свега односи на промену цена енергената која је учестала у последњих неколико година. Овај ризик је подељен између Приватног партнера и Јавног партнера, на начин да не утиче свака промена цена, нити промена цена у целости утиче на повећање односно смањење цене, али омогућава да расподела ризика буде оптимална, како се са једне стране не би целокупан ризик пребацио на Јавног партнера, али и да се с друге стране

омогући одржавање уговора на снази и уредно испуњавање обавеза од стране Приватног партнера, а на задовољство корисника услуга превоза.

Дакле, вршиће се континуирана провера евентуалне промене цена на тржишту и у складу са задатом формулом ће се евентуално дозволити промена цена услуга, на начин да се задржи исти однос цене услуге и исплативости пројекта. У складу са евентуалним променама цена се може разматрати и корекција цене коштања карата које плаћају крајњи корисници.

Укупна вредност евентуалних корекција процењено не угрожава финансирање пројекта, имајући у виду да је у делу издвајања по годинама, урачунат предвиђен раст трошкова улазних параметара.

Напомена: Потенцијална промена оперативних трошкова и цене услуга превоза услед утврђеног и доказаног инфлаторног фактора на начин предвиђен предлогом пројекта односно јавним уговором, уз сагласност јавног партнера, неће се сматрати повећањем укупне вредности јавног уговора у складу са чланом 50. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама.

Предвиђени приходи

Утврђивање прихода од продатих карата кључно је за избор будућег модела финансирања јавног превоза на подручју Пожаревца. Приходи од продатих карата достављени су од стране постојећег превозника за 2023. годину. Подаци су достављени по месецима за појединачне карте у износу од 51.728.539,00 динара, односно од месечних карата у износу од 47.137.840,00 динара. Укупни приходи од продатих карата у 2023. години, према подацима достављеним од превозника, износили су 98.866.379,00 динара.

Анализом приказаних података утврђено је да се од појединачних карата, продатих у возилима, остварује приход од 52 %, а од претплатних карата приход од 48 %.

Осим података достављених од стране превозника, обрађивачи нису имали друга сазнања о броју продатих карата нити о приходима који су остварени од продатих карата.

Дефинисање нивоа субвенције

Укупни трошкови пројектованог система јавног превоза на подручју Пожаревца планирани су у износу од око 250 милиона динара на годишњем нивоу. Промена трошкова рада система могућа је током одређеног временског периода, јер је израчуната вредност базирана на сталним и променљивим трошковима. У случају да дође до значајне промене улазних величина, као што су цена горива, промена курса ЕУР-а, раст цена на мало и сл., неминовно ће доћи и до промене цене коштања.

Ниво субвенција се добија као разлика између цене коштања, с једне стране, и прихода оствареног од продатих карата, с друге стране. У постојећим условима функционисања система на подручју Пожаревца, град не обезбеђује субвенције превознику,

већ се одређеним категоријама корисника обезбеђују дотације. На овај начин, град Пожаревац индиректно обезбеђује значајан део финансијских средстава који путем продаје карата остварује превозник.

На основу података достављених од стране постојећег превозника, годишњи приход од продатих карата у 2023. години, за све категорије корисника на градским и приградским линијама, износио је око 98 милиона динара. Како је наведени приход обухватио све врсте карата, без обзира да ли су оне већ дотиране од стране града, закључује се да је у овом износу садржан и део износа из дотација одређених категорија корисника јавног превоза, али тај износ, на основу података којима смо располагали, није било могуће утврдити.

Како је студијом редефинисана мрежа линија, ред вожње и тарифни систем, извршена је пројекција будућих прихода у систему. Пројекцијом будућих прихода очекује се приход од продатих карата у износу од око 120 до 130 милиона динара.

Исто тако, овом студијом је урађена и пројекција будућих трошкова, с обзиром да је дошло до значајних промена како на мрежи линија, тако и у реду вожње. Очекивани трошкови новог система јавног превоза на подручју Пожаревца износе око 250 милиона динара.

Разлика између трошкова и прихода од продатих карата представљаће недостајућа средства која град Пожаревац треба да обезбеди из буџетских средстава.

На основу спроведених истраживања и анализе финансијских података, годишњи приход од продаје карата износи око 98 милиона динара. Процењени годишњи трошкови износе око 250 милиона динара, што ствара финансијски дефицит од око 150 милиона динара. Овај износ представља

ниво субвенције који град, као јавни партнер, мора обезбедити да би се покрила разлика између прихода и трошкова. У наредном периоду, планирано унапређење квалитета услуга, укључујући измену досадашњих градских и приградских линија, требало би да повећа приход потенцијалног приватног партнера на ниво од 120 до 130 милиона динара годишње, са тенденцијом даљег раста. И са овим повећањем, трошкови од 250 милиона динара неће бити у потпуности покривени, па ће субвенција и даље бити потребна. При приходу од 120 милиона динара, дефицит, односно субвенција би износила око 130 милиона динара. Град мора обезбедити око 150 милиона динара годишње за покривање дефицита превозника, уз очекивање да ће се овај износ смањивати уколико приходи приватног партнера буду расли.

10. АНАЛИЗА РИЗИКА ПРОЈЕКТА

Ризик у пројекту представља будући догађај који може и не мора да се догоди и има одређену вероватноћу наступања. Уколико се оствари имаће утицај на најмање један од циљева пројекта – рокове, трошкове, приходе, добит, квалитет или предмет пројекта. Када се говори о пословном ризику, он укључује могућност остварења позитивног или негативног резултата. Квалитативна анализа ризика у обзир узима најзначајније финансијске, еколошке, оперативне, институционалне и друштвено-економске ризике везане за пројекат и његово спровођење. Процењује се вероватноћа остварења тих ризика и тежина негативних последица, а предлажу се мере за ублажавање ризика. Матрица ризика – вероватноћа и утицаја представља листу вероватноћа појаве ризика на једној и листу утицаја појаве ризика на другој страни.

		УТИЦАЈ			
		минимални	средњи	велики	Катастрофални
Вероватноћа	Вероватно (В)	С	С	В	В
	Могуће (М)	Н	С	С	В
	Мало вероватно (МВ)	Н	Н	С	В

За квалитетну анализу ризика врши се подела по категоријама:

- технички ризици
- ризици управљања
- организациони ризици
- екстерни ризици

Табела: Категоризација ризика у пројекту

р. бр.	ОПИС РИЗИКА	КАТЕГОРИЈА
1.	Ризици у планирању пројекта	Ризици управљања
2.	Планирање времена и временско прекорачење пројекта	Ризици управљања
3.	Ризици избора приватног партнера	Организациони ризик
4.	Ризици поступка јавне набавке	Организациони ризик
5.	Одредбе уговора непотпуне или неприлагођене потребама пројекта	Организациони ризик
6.	Неисправна документација за припрему понуде	Организациони ризик

р. бр.	ОПИС РИЗИКА	КАТЕГОРИЈА
7.	Грешке у калкулацијама приликом израде предрачунске вредности	Организациони ризик
8.	Немогућност прибављања потребних сагласности	Екстерни фактор
9.	Неефикасност у решавању услова и сагласности институција	Екстерни фактор
10.	Процена трошкова и буџет пројекта	Ризици управљања
11.	Ризик учинка	Технички ризици
12.	Недостатак стручне радне снаге, према успостављеним критеријумима и потребама	Екстерни ризик
13.	Некомпетентност чланова пројектног тима или особља накључним извршним позицијама (непознавање техничких аспеката пројекта)	Организациони ризик
14.	Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Организациони ризик
15.	Нереални циљеви	Организациони ризик
16.	Продуктивност нижа од норме	Ризици управљања
17.	Незадовољавања очекиваних стандарда приликом извођења радова	Ризици управљања
18.	Проблеми финансирања	Организациони ризик
19.	Испорука опреме и материјала са грешком	Ризици управљања

Расподела ризика у пројекту јавно-приватног партнерства:

Главна предност пројекта јавно-приватног партнерства (ЈПП) је алокација ризика, што представља основни концепт који омогућава да се ризици, који су неизбежни у свим великим инфраструктурним и јавним пројектима, расподеле између јавног и приватног сектора на начин који минимизира губитке и максимизује ефикасност. У ЈПП моделу, свакој страни се додељује онај ризик који је у најбољем интересу те стране, а који је она у стању најбоље да управља и контролише.. Алокација ризика представљена је у табели која следи:

врсте ризика	процена утицаја ризика	вероватноћа појаве ризика	финансијски утицаји ризика	расподела ризика			техника управљања ризиком – умањење ризика
				ЈП	ПП	ЈП и ПП	
ПЕРИОД РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА							
Планирање пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Стручно управљање
Квалитет предлога пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Изабрати стручан тим који се разуме у дати пројекат
Рокови за завршетак пројектно-техничке документације	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Изабрати стручан тим који се разуме у дати пројекат
Временско прекорачење и кашњења	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Управљање ризиком путем адекватне процене рокова и добро дефинисаног плана
Ризик прибављања потребних сагласности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Информисати се о критеријумима и временским роковима
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	Минималан	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Стручност при састављању и адекватно руковање са роковима и захтевима
Буџет пројекта и трошкови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Процена трошкова
ПЕРИОД ИМПЛЕМЕНТАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА							
Кашњење у испоруци возила, опреме и материјала	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Располагање са потребним возилима и опремом	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Недостатак стручне радне снаге	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама

Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању, организовање састанака
Ризик учинка, прекид радова, временски услови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен			X	Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању је дефинисан уговором
Повреде на раду	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Адекватна опрема, осигурање
Изабрани понуђач	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Постављање искусног руководства у компанији која је изабрана
Одржавање објеката	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Покривено уговором и гаранцијама
Наплата услуге	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Покривено уговором и гаранцијама
Наплата уговорене накнаде	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Покривено уговором и гаранцијама
Ризик тражње	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Адекватна процена потреба. Ризик тражње преузима јлс због цене карата, која је субвенционисана из буџета, с тим да га може смањити адекватним мерама буџетске политике.
Ризик кретања цена услуге	Минималан	Минималан	Занемарљив			X	Регулисано прописом
Ризик промене законске регулативе	Минималан	Минималан	Занемарљив			X	Увек бити у току, пратити. Приватни партнер сноси ризик општих промена закона, али јавни партнер може сносити ризике промена прописа који се доносе на нивоу јлс, изузев оних који су се могли предвидети у време доделе јавног уговора. Такође, јавни партнер сноси ризик дискриминаторних промена закона.
Инфлаторни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен			X	Адекватна процена
Валутни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен			X	Цена услуге су дефинисане у еврима, али плаћање у динарима
Ризик каматних стопа	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Каматне стопе изражене фиксно кроз аранжман са банком
Порески ризици	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Пореска оптимизација за инвеститоре изражена кроз адекватну корпоративну структуру
Ризик од промене курса	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Мањи значај има него да постоји ризик од промене каматних стопа
Оштећење возила (Елементарна непогода која оштећује возило или намерно оштећење на возилима од стране трећих лица) и повреде на раду	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Осигурање и покриће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту
Смањење обима рада због више силе	Минималан	Минималан	Занемарљив			X	Осигурање и покриће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту

Јавни партнер пренеће на приватног партнера све ризике којима приватни партнер може ефикасно да управља.

Правно-институционални оквир у коме се спроводи пројекат, због своје променљивости и непредвидивости, носи ризик измене услова за реализацију уговора у дугорочном периоду. Одговорност за правно-институционалне ризике регулисана је уговором на начин да јавни партнер задржава обавезу управљања са ризиком промене прописа који се доносе на нивоу, ризиком политичких одлука и ризиком спровођења уговора. У случајевима измене правног и измене институционалног оквира који се доносе на нивоу јавни партнер је обавезан да омогући неометано спровођење уговора о ЈПП или да обештети приватног партнера због неиспуњења уговорних обавеза. Уговор нарочито регулише сарадњу и заједничку одговорност оба партнера у случају прибављања потребних дозвола и одобрења, настанка ризика више силе и решавања спорова.

Контрола пројекта ЈПП подразумева да је неопходно пратити напредовање пројекта како би он био реализован у складу са планом. Кључ контроле пројекта јесте мерење актуелног напредовања и поређење са планираним временским распоредом, уколико се примете одступања неопходно је у што краћем року приступити корективним акцијама, уколико су оне у оквиру који прописује јавни уговор, не сме се прекорачити рок.

За успешност контроле од велике важности су извештаји на основу којих се упоређују подаци о текућој реализацији пројекта. Ефикасност и ефективност контроле реализације пројекта у великој мери зависи од организованости и стручности тима који ради на пројекту. Основни циљ праћења и контроле пројекта јесте реализација уговорене услуге у планираном обиму и времену, са одговарајућим ресурсима и што мањим трошковима.

Праћење спровођења усвојених одговора на ризике вршило би се на основу усвојеног плана управљања ризицима и усвојених стратегија за реакције на исте. Сврха праћења и контроле времена реализације пројекта јесте да прикаже начин одвијања пројекта да би се могло проверити да ли постоје одступања и уколико она постоје да укаже на потребу брзог реаговања у циљу превазилажења проблема. Она се одвија у тачно одређеним временским интервалима по карактеристичним параметрима. Једна од главних карактеристика пројекта ЈПП је висока организованост, што је свакако неопходно због великог броја учесника. Из истих разлога и контрола је високо организована.

Анализа ризика и квантитативно вредновање је веома тешко и комплексно, због неизвесности везаних за дефинисање проблема, потешкоће које се јављају приликом вредновања чињеница, сложености откривања релевантних вредности, непредвидивости понашања учесника у процесу, и неједнозначности вредновања

процеса. Постоје ризици чије квантитативно вредновање није могуће, може се само одредити његов значај и предвидети начин решавања уколико наступи.

На основу оваквог оквира, извршено је вредновање ризика у оквиру компаратора јавно-приватног партнерства, па се овом методом, тј. вредновањем ризика у оба случаја, највећи део ризика са великом вредношћу преноси са јавног на приватног партнера, у свим елементима реализације пројекта, од припреме преко израде техничке документације, набавке, финансирања, одржавања и управљања.

11. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

Полазећи од концепције јавно-приватног партнерства за обављање јавног линијског превоза путника на територији града Пожаревца, приказане и анализиране овим концесионим актом, која подразумева јавно-приватно партнерство са елементима концесије, одређују се следећа права и обавезе јавног и приватног партнера:

1. Права и обавезе приватног партнера, односно концесионара су:
 - да обезбеди континуирано обављање превоза путника у јавном линијском градском и приградском превозу током целе године у складу са предвиђеним распоредом поласака,
 - да организује свој рад и пословање тако да обезбеди квалитет превоза који захтевају услови утврђени конкурсном документацијом и овим концесионим актом,
 - да послове превоза обавља у складу са одредбама закона који уређује превоз путника у друмском саобраћају, закона који уређује обављање комуналне делатности, у складу са локалном одлуком која регулише превоз путника у градском и приградском саобраћају и другим прописима који утврђују ову област,
 - да обезбеди поуздану, тачну и редовну услугу на линијама према планираном обиму и регистрованим и овереним редовима возње по линијама,
 - да у случају поремећаја у вршењу превоза или прекида превоза услед разлога које превозник није могао да предвиди или спречи, предузме мере на отклањању узрока поремећаја или прекида и о томе одмах обавести надлежни орган за послове саобраћаја општинске/градске управе,
 - да доставља месечне извештаје о оствареним обртима (полуобртима) и поласцима
 - да настоји обезбеђивању развоја и унапређењу обављања поверене делатности.
2. Права и обавезе јавног партнера су:
 - да редовно уплаћује износ утврђен за обављање повереног превоза у складу са јавним уговором

- обезбеди приватном партнеру неометано обављање повереног превоза и коришћење утврђених стајалишта,
- одржавање постојећих стајалишта, као и изградња нових стајалишта (у случају да је то неопходно у новом линијском систему предвиђеним предлогом концесионог акта)
- предузме мере на спречавању обављања превоза другим превозницима којима није поверено обављање линијског превоза путника на територији града Пожаревца,
- предузима мере на отклањању ванредних околности које могу да утичу на несметану реализацију превоза,
- одреди трасе, број полазака и режим рада у редовним и ванредним околностима,
- одређује корекције редова возње на линији у зависности од промене броја путника и усаглашава их са превозником,
- врши контролу и надзор над обављањем повереног превоза.

Јавним уговором ће се детаљније уредити међусобна права и обавезе јавног и приватног партнера.

12. ЈАВНИ УГОВОР

Чланом 46. Закона о јавно-приватном партнерству је одређена садржина јавног уговора.

Јавни уговор садржи све одредбе, услове и друге клаузуле које јавни партнер сматра корисним за испуњавање задатка приватног партнера и за однос приватног партнера са другим учесницима који играју значајну улогу у реализацији ЈПП са или без елемената концесије.

Приликом одређивања одредаба и услова јавног уговора, јавни партнер уређује следећа питања:

- 1) карактер и обим радова које треба да изврши и/или услуга које треба да обезбеди приватни партнер и услове за њихово обезбеђење, под условом да су наведени у јавном позиву;
- 2) расподела ризика између јавног и приватног партнера;
- 3) одредбе о минималном захтеваном квалитету и стандарду услуга и радова у интересу јавности или корисника услуга или јавних објеката, као и последице неиспуњења ових захтева у погледу квалитета, под условом да не представљају повећање или смањење накнаде приватном партнеру из тачке 9) овог става;
- 4) обим искључивих права приватног партнера, ако постоје;
- 5) евентуалну помоћ коју јавни партнер може пружити приватном партнеру за добијање дозвола и одобрења потребних за реализацију ЈПП или концесије;
- 6) власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености;

- 7) висина и начин израчунавања концесионе накнаде, ако је има;
- 8) накнада приватном партнеру, без обзира да ли се састоји од тарифа или накнада за обезбеђене објекте или услуге, начин и формула за утврђивање, периодично усклађивање и прилагођавање тих тарифа или накнада, евентуалне исплате које јавни партнер треба да изврши приватном партнеру;
- 9) механизми за смањење накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у случају лошијег квалитета његових услуга/објеката;
- 10) поступак који јавни партнер користи за разматрање и одобравање пројеката, планова изградње и спецификација, као и поступци за тестирање и коначну инспекцију, одобрење и пријем инфраструктурног објекта као и извршених услуга, ако је потребно;
- 11) поступци за измене пројеката, планова изградње и спецификација ако их једнострано утврђује јавни партнер и поступци за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању накнаде (укључујући трошкове финансирања);
- 12) обим обавезе приватног партнера да зависно од случаја обезбеди измену објеката или услуга у току трајања уговора да би се удовољило измењеној стварној тражњи за услугом, њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера;
- 13) могући обим измена јавног уговора након његовог закључења, лица која имају право да то захтевају и механизам за усаглашавање тих измена;
- 14) евентуална права јавног партнера да приватном партнеру одобри закључење најважнијих подизвођачких уговора или уговора са зависним друштвима приватног партнера или са другим повезаним лицима или других уговора којима се поверава обављање одређених послова од стране приватног партнера трећим лицима, ако је такво поверавање предвиђено предлогом пројекта ЈПП, односно концесионим актом;
- 15) јемства која треба да обезбеди приватни партнер или јавни партнер (укључујући јемства јавног партнера финансијерима) или други начин обезбеђења плаћања;
- 16) покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнер;
- 17) расположиви правни лекови у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе;
- 18) мера у којој било која уговорна страна може бити изузета од одговорности за неизвршење или кашњење у испуњењу уговорних обавеза услед околности реално ван њене контроле (виша сила, промена закона и сл.);

- 19) рок трајања јавног уговора и права и обавезе уговорних страна након његовог истека (укључујући и стање у којем се имовина мора предати јавном партнеру), поступак продужења уговореног рока укључујући његове последице на финансирање пројекта;
 - 20) компензација и пребијање потраживања;
 - 21) последице штетне промене прописа;
 - 22) разлози и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити јавном или приватном партнеру, начин исплате накнаде и средства из којих ће бити исплаћена накнада), уговорне казне и одговарајуће одредбе предвиђене у тачки 19) овог става;
 - 23) евентуална ограничења одговорности уговорних страна;
 - 24) сви споредни или повезани уговори које треба закључити, укључујући и оне намењене лакшем финансирању трошкова везаних за пројекат, као и ефекте тих уговора на јавни уговор. То нарочито обухвата посебне одредбе којима се јавном партнеру дозвољава да закључи уговор са финансијерима приватног партнера и да обезбеди права на пренос јавног уговора на лице које наведу финансијери у одређеним околностима;
 - 25) меродавно право и механизам за решавање спорова;
 - 26) околности под којима јавни партнер или одређено треће лице може (привремено или на други начин) преузети вођење објекта или другу функцију приватног партнера како би се обезбедило делотворно и непрекидно вршење услуге и/или објекта који су предмет уговора у случају озбиљних пропуста приватног партнера у извршавању његових обавеза;
 - 27) евентуално право јавног партнера или надлежног државног органа да у циљу заштите јавног интереса као и у случају постојања опасности за јавну безбедност или угрожавање животне средине и здравља људи или повреде обавеза приватног партнера/концесионара из јавног уговора, у потпуности или делимично прекине извршење уговора или преузме извршење одговарајућих обавеза приватног партнера/концесионара (*step-in right*), уз дефинисање последица коришћења тог права;
 - 28) опорезивање и фискална питања - ако постоје.
- У складу са Концесионим актом, конкурсном документацијом и одредбама закона и других прописа који уређују ову материју, након избора приватног партнера у поступку јавне набавке, уз примену одредаба Закона о јавном приватном партнерству које се обавезно примењују у поступку избора приватног партнера, са приватним партнером ће се закључити јавни уговор.
- Јавним уговором ће се, у складу са чланом 46. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, који прописује садржину истог, детаљно ће се:
- дефинисати линије превоза у приградском превозу на територији које су предмет концесије,

- утврдити расподела ризика између јавног и приватног партнера, односно концесионара полазећи од дефинисања ризика и њихове расподеле из овог концесионог акта,
- одредити потребан квалитет и стандарди услуге превоза у складу са овим концесионим актом и конкурсном документацијом,
- дефинисати врсте и начин пружања евентуалне помоћи приватном партнеру, односно концесионару око добијања потребних дозвола, сагласности и сл.
- дефинисати начин утврђивања и мењања цене превоза у складу са законом и давања утврђених износа од стране јавног партнера приватном партнеру, односно концесионару,
- уредити могућност и начин измене јавног уговора,
- уредити разлози за раскид уговора и начин решавања спорова, као и поступање у погледу обезбеђивања превоза у случају превременог раскида уговора или престанка његовог важења,
- уредити права јавног партнера у циљу заштите јавног интереса и околности које ограничавају или искључују одговорност уговорних страна, на начин који није у супротности са овим концесионим актом,
- уредити поступање у ванредним околностима.

Сходно члану 18. Закона о јавно-приватном партнерству, рок на који се закључује јавни уговор одређује се на начин који не ограничава тржишно надметање више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора. Рок не може бити краћи од 5 година ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера на начин и у поступку прописаном овим законом.

Поред наведеног, јавни уговор ће садржати технологију мониторинга и контроле рада приватног партнера, односно концесионара и механизме подстицања и кажњавања истог у зависности од испуњавања уговорних одредби, које ће посебно стимулисати квалитет рада система и његову стабилност и поузданост функционисања.

Предложени пројекат је планиран да се закључи на период од 10 година.

На основу члана 47. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, пре доношења одлуке о избору приватног партнера и закључења јавног уговора, обавеза је давање писане сагласности на коначни нацрт јавног уговора укључујући и прилоге који чине његов саставни део.

Нацрт јавног уговора мора бити сачињен у складу са Конкурсном документацијом, свим подацима из јавног позива, изабраном понудом и одлуком о избору најповољније понуде.

Град је дужан да на основу оцене о усаглашености нацрта уговора са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама и са конкурсном документацијом, да сагласност на коначни нацрт уговора у року од 30 (тридесет) дана од дана његовог достављања. Јавни уговор може бити закључен по добијању сагласности Скупштине. На све измене и допуне закљученог јавног уговора којима се мењају права и обавезе уговорних страна, примењује се поступак у складу са одредбама Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама. Ако није другачије уговорено у писаном облику, јавни партнер, као уговорна страна, увек је одговоран за реализацију пројекта ЈПП и за његове евентуалне последице.

Сходно члану 48. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, јавни партнер мора одабраном најповољнијем понуђачу понудити закључење јавног уговора у року који је одредио одлуком о избору најповољније понуде, а по добијеној сагласности Скупштине.

Јавни уговор у писаном облику потписују овлашћена лица јавног и приватног партнера, односно концесионара. Потписивањем јавног уговора приватни партнер, односно концесионар стиче право и преузима обавезу обављања делатности комуналне делатности градског и приградског превоза путника на административној територији.

13. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА

Полазећи од законом утврђених поступака реализовања јавно-приватног партнерства са елементима концесије и потребе да се у што краћем року, с обзиром на приказано тренутно стање у обављању превоза, обезбеди обављање јавног линијског превоза путника на територији града Пожаревца у складу са законом и на начин како предвиђа овај концесиони акт, планирамо следећу динамику развоја пројекта до потписивања јавног уговора:

- Мишљење Комисије за ЈПП – новембар 2025. године
- Усвајање Концесионог акта од стране Скупштине града Пожаревца – новембар 2025. године
- Израда конкурсне документације – децембар 2025. године
- Објављивање јавног позива – јануар 2026. године
- Спровођење поступка јавне набавке – фебруар/март 2026. године
- Доношење одлуке о избору најповољније понуде – април 2026. године
- Добијање сагласности на коначан нацрт јавног уговора од стране скупштине града Пожаревца – април/мај 2026. године
- Закључење јавног уговора – мај 2026. године

14. ПРИЛОЗИ

- Одлука о покретању поступка јавно – приватног партнерства са елементима концесије за обављање делатности јавног превоза путника на територији града Пожаревца
- Решење о формирању пројектно - стручног тима јавног тела за реализацију пројекта јавно приватног партнерства са елементима концесије за обављање делатности јавног градског превоза путника на територији Града Пожаревца