

**РЕПУБЛИКА СРБИЈА**  
**ГРАД СМЕДЕРЕВО**



**ПРОЈЕКАТ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА ЗА ФИНАНСИРАЊЕ,  
ПРОЈЕКТОВАЊЕ, РЕКОНСТРУКЦИЈУ, ОДНОСНО РЕХАБИЛИТАЦИЈУ И  
ОДРЖАВАЊЕ ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И  
ПОПЛОЧАВАЊЕ/РЕКОНСТРУКЦИЈУ ТРГОВА И ДРУГИХ ЈАВНИХ ПОВРШИНА  
У ГРАДУ СМЕДЕРЕВУ**

Април 2025. године

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

## САДРЖАЈ

|                                                                                                                                                                                                                                                                            |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. РЕЗИМЕ.....                                                                                                                                                                                                                                                             | 6  |
| 2. ПРЕДМЕТ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА.....                                                                                                                                                                                                                       | 9  |
| 3. ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ                                                                                                                                                                                                        | 12 |
| 4.1. Историјски концепт јавно-приватног партнерства у Србији .....                                                                                                                                                                                                         | 13 |
| 3.2. Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016).....                                                                                                                                                            | 14 |
| 3.3. Закон о јавним набавкама ("Сл. Гласник РС", бр. 91/2019 и 92/2023) .....                                                                                                                                                                                              | 16 |
| 3.4. Закон о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 104/2016, 95/2018 и 94/2024).....                                                                                                                                                                     | 17 |
| 3.5. Закон о локалној самоуправи ("Сл. гласник РС", бр. 129/2007, 83/2014 - др. закон, 101/2016 - др. закон, 47/2018 и 111/2021 - др. закон) .....                                                                                                                         | 19 |
| 3.6. Закон о путевима („Службени гласник РС", бр. 41/2018 и 95/2018 – др. закон и 92/2023 – др. закон) .....                                                                                                                                                               | 19 |
| 3.7. Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 - др. закон и 76/2023) 22 |    |
| 3.8. Закон о јавним предузећима ("Сл. гласник РС", бр. 15/2016 и 88/2019) .....                                                                                                                                                                                            | 23 |
| 4. МЕЂУНАРОДНИ СТРАТЕШКИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА .....                                                                                                                                                                                                           | 24 |
| 5.1 Агенда 2030 за одрживи развој ( <i>Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development</i> ) .....                                                                                                                                                     | 24 |
| 5.2 UNECE ЈПП Евалуациона методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката ( <i>UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System – PIERS</i> ) .....                                                                                                          | 25 |
| 5. ПРЕДНОСТИ РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА ЗА РЕХАБИЛИТАЦИЈУ ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ .....                                                                                                                                                         | 27 |
| 6. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ЈАВНОМ ТЕЛУ .....                                                                                                                                                                                                                                      | 29 |
| 7. РАЗЛОЗИ ЗА УГОВАРАЊЕ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА.....                                                                                                                                                                                                                   | 32 |
| 7.1. Тренутно стање локалне путне инфраструктуре на територији града Смедерева .....                                                                                                                                                                                       | 32 |
| 7.2. Разлози за уговарање јавно-приватног партнерства .....                                                                                                                                                                                                                | 33 |

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

|                                                                                                                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 8. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ У СКЛАДУ СА ЦИЉЕВИМА ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА .....                                                                          | 35 |
| 8.1. Циљеви Одрживог Развоја ( <i>Sustainable Development Goals</i> ) .....                                                                                         | 35 |
| 9. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ У СКЛАДУ СА ИСХОДИМА ДЕФИНИСАНИМ ДОКУМЕНТОМ <i>PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS</i> ..... | 44 |
| 9.1. Приступ и правичност .....                                                                                                                                     | 44 |
| 9.2. Економска ефикасност и фискална одрживост .....                                                                                                                | 46 |
| 9.3. Одрживост животне средине и отпорност.....                                                                                                                     | 49 |
| 10.3.1. Смањење емисија гасова стаклене баште и побољшање енергетске ефикасности .....                                                                              | 50 |
| 10.3.2. Смањење отпада и обнова деградираног земљишта.....                                                                                                          | 50 |
| 10.3.3. Заштита биодиверзитета.....                                                                                                                                 | 51 |
| 10.3.4. Процена ризика и припрема за управљање катастрофама.....                                                                                                    | 51 |
| 9.4. Репликабилност .....                                                                                                                                           | 52 |
| 9.5. Укључивање заинтересованих страна .....                                                                                                                        | 54 |
| 10. БУДУЋЕ СТАЊЕ ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА СМЕДЕРЕВА .....                                                                                   | 57 |
| 10.1. Динамика и опис реализације пројекта.....                                                                                                                     | 69 |
| 10.2. Резултати пројекта у складу са исходима дефинисаним документом <i>PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS</i> .....                       | 73 |
| 11. ОБАВЕЗЕ И ПРАВА ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА .....                                                                                                               | 76 |
| 11.1. Оснивање друштва посебне намене .....                                                                                                                         | 77 |
| 11.2. Одређивање и прагови измене уговорених накнада .....                                                                                                          | 79 |
| 12. ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОЖЕНОГ ПРОЈЕКТА.....                                                                                                                                | 80 |
| 13. ПОСЛОВНИ ПЛАН И ФИНАНСИЈСКА АНАЛИЗА ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА.....                                                                                   | 83 |
| 13.1. Методологија добијене вредности у односу на уложени новац и процена трошкова .....                                                                            | 83 |
| 13.1.1. Методологија добијене вредности у односу на уложени новац.....                                                                                              | 83 |
| 13.1.2. Методологија „вредност за људе и за планету“.....                                                                                                           | 84 |

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

|         |                                                                                                                    |     |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 13.1.3. | Компаратор трошкова јавног сектора.....                                                                            | 85  |
| 13.1.4. | Капитални трошкови.....                                                                                            | 85  |
| 13.1.5. | Оперативни трошкови.....                                                                                           | 86  |
| 13.1.6. | Приливи пројекта.....                                                                                              | 87  |
| 13.1.7. | Анализа ризика и матрица расподеле ризик.....                                                                      | 92  |
| 13.1.8. | Дисконтовани токови новца .....                                                                                    | 97  |
| 13.2.   | Финансијска анализа прихватљивости пројекта за јавног и приватног партнера и пословни план .....                   | 97  |
| 13.2.1. | Извори финансирања пројекта .....                                                                                  | 100 |
| 14.     | ЗБИРНИ ТАБЕЛАРНИ ПРЕГЛЕД ФИНАНСИЈСКИХ ПОКАЗАТЕЉА ИСПЛАТИВОСТИ ПРОЈЕКТА .....                                       | 109 |
| 15.     | ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈПП.....                                                                    | 110 |
| 16.     | УСЛОВИ ЗА ИЗБОР ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА.....                                                                            | 112 |
|         | Стандарди осигурања квалитета и стандарди управљања животном средином.....                                         | 116 |
|         | Понуђачи треба да доказу да поседују интегрисане системе: .....                                                    | 116 |
| 17.     | ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА.....                                                     | 118 |
| 18.     | КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ УГОВОРА<br>120                                              |     |
| 19.     | РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР.....                                                                         | 121 |
| 20.     | САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА.....                                                                                       | 122 |
| 21.     | ДАВАЊЕ САГЛАСНОСТИ НА ЈАВНИ УГОВОР .....                                                                           | 125 |
| 22.     | ЗАКЉУЧИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА.....                                                                                    | 126 |
| 23.     | ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И БЕЗБЕДНОСТ И ЗАШТИТА ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР ..... | 127 |
| 23.1.   | Општи и посебни циљеви заштите животне средине.....                                                                | 130 |
| 23.2.   | Утицај одржавања путне инфраструктуре на животну средину и земљиште<br>132                                         |     |
| 23.3.   | Заштита од елементарних непогода и цивилна заштита .....                                                           | 132 |
| 23.4.   | Мере заштите од пожара.....                                                                                        | 133 |
| 23.5.   | Безбедност и заштита здравља и сигурност запослених које ангажује приватни партнер .....                           | 134 |
| 24.     | ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА .....                                                                          | 138 |
| 25.     | ЗАКЉУЧАК.....                                                                                                      | 139 |

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

|                        |     |
|------------------------|-----|
| 26. ПРОЈЕКТНИ ТИМ..... | 141 |
| 27. ПРИЛОЗИ .....      | 143 |

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 1. РЕЗИМЕ

Због све веће потребе за изградњом нове јавне инфраструктуре, улагањима у добра од општег интереса и ефикасним пружањем услуга од јавног значаја, као неопходном се указала потреба за стварањем одговарајућег правног и институционалног оквира за привлачење приватних инвестиција у Републику Србију.

Стварање правног оквира за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства (у даљем тексту: ЈПП) показало се као одличан пут за поверавање обављања комуналних делатности приватном партнеру, односно делатности чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично инвестицијом приватног партнера, као решавању питања која су од јавног значаја.

Јавно-приватно партнерство представља модел сарадње јавног и приватног сектора у којем је приватном партнеру поверено обављање комуналних делатности у реализацији пројекта ЈПП (пројектовање, планирање, изградња, финансирање, управљање и одржавање, пружање услуга, наплата за извршене услуге, односно радове), док јавни партнер врши контролу над реализацијом услугама приватног партнера. Уговор о јавно-приватном партнерству омогућава приватном партнеру да обезбеди погодније опције дугорочног финансирања и осигурање таквог финансирања на много бржи и флексибилнији начин.

За успешан развој јавно-приватног партнерства неопходно је да све заинтересоване стране буду на адекватан начин укључене у поступак ЈПП и да јасно препознају могућност боље и квалитетније реализације сопствених интереса него што би то било могуће кроз традиционални модел набавке. Предности које Приватни партнер поседује јесу иновативност, предузетнички дух, менаџерска ефикасност, познавање технологије, приступ финансијским ресурсима које се путем ЈПП комбинују са социјалном одговорношћу, еколошком свешћу и познавањем конкретних проблема. На тим принципима партнерства, у многим земљама су приватне компаније изразиле своју спремност и способност да учествују у унапређењу комуналне инфраструктуре.

Овај пројекат настоји да покаже да ће улагање у обнову саобраћајне инфраструктуре имати важну улогу у транзицији ка конкурентнијем, сигурнијем и одрживијем инфраструктурном систему у будућности, нарочито имајући у виду претпоставку да се друштвена, економска и развојна улога државе огледа у развијености и уредном и квалитетном одржавању саобраћајне инфраструктуре.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

У предложеном пројекту говориће се о значају развијености саобраћајног система и у том циљу примени модела ЈПП ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања и одржавања инфраструктурних објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, односно квалитетног обезбеђивања изградње и доступности путне инфраструктуре, као и опредељеност локалне самоуправе за привлачење приватних инвестиција. У том смислу биће представљена правна, финансијска и економска анализа оправданости улагања у овај пројекат и примене модела ЈПП кроз представљање општих, инфраструктурних, друштвених, економских, безбедоносних и еколошких циљева.

Дисперзија ризика која се остварује на овај начин је више него повољна за јавног партнера. Приватни партнер преузима све ризике које би у супротном сносио јавни партнер, а тичу се ризика пројектовања, изградње (исходовања решења, дозвола, непредвиђених радова, додатних трошкова, кашњења, квалитета...), одржавања, финансирања и др.

**Предмет предложеног пројекта ЈПП обухвата обавезу Приватног партнера да изврши финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву и обавезу Јавног партнера да плаћа за доступност путне инфраструктуре током трајања јавног уговора који ће бити закључен између Градске управе града Смедерева и Приватног партнера на период од 16 година.**

Сходно томе, а у циљу одабира Приватног партнера који има потребан ниво компетентности и успешности да извршава услуге које су предмет предлога пројекта, Градска управа града Смедерева као Јавни партнер подноси овај предлог пројекта ЈПП Комисији за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије, ради давања мишљења и оцене да ли се конкретни пројекат може реализовати у форми ЈПП, како би се побољшало опште стање путне инфраструктуре у Републици Србији.

Имплементација овог пројекта би допринела побољшању и унапређењу комуналне делатности, омогућавању одрживог инфраструктурног система у граду Смедереву на дужи временски период и смањењу оптерећености локалних путева.

Као најважнији циљ овог пројекта јесте пружање квалитетне комуналне услуге за учеснике у саобраћају уз обезбеђивање квалитетних путева чиме се отвара могућност да се повећа мобилност становништва и иста доведе на виши ниво.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

|                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Предмет пројекта</b>                                               | Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву |
| <b>Јавни партнер</b>                                                  | Градска управа града Смедерева                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Представник Јавног партнера</b>                                    | Начелник градске управе Горан Милентијевић                                                                                                                                                                                                |
| <b>Седиште</b>                                                        | Омладинска бр. 1, 11 300 Смедерево                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Контакт телефон</b>                                                | тел: +381 26 46-21-917                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Интернет страница</b>                                              | <a href="http://www.smederevo.ls.gov.rs">www.smederevo.ls.gov.rs</a>                                                                                                                                                                      |
| <b>Електронска адреса</b>                                             | <a href="mailto:goran.milenticjevic@smederevo.ls.gov.rs">goran.milenticjevic@smederevo.ls.gov.rs</a>                                                                                                                                      |
| <b>Процењена вредност пројекта</b>                                    | <b>4.083.333.333,34 динара без ПДВ-а</b>                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Облик јавно-приватног партнерства и рок трајања јавног уговора</b> | Уговорно јавно-приватно партнерство без елемената концесије. Рок трајања јавног уговора је 16 година.                                                                                                                                     |

Кључне речи: *јавно-приватно партнерство, јавни интерес, путна инфраструктура, пројектовање, финансирање, одржавање инфраструктуре, управљање и пружање услуге, обезбеђивање доступности*

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 2. ПРЕДМЕТ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

Путна инфраструктура је значајна имовина сваке државе, како у смислу инвестиција, тако и у социјалном и економском смислу. Добро одржавање и управљање путном инфраструктуром подстиче економски раст и социјалну интеграцију приближавајући градове и села. Државе теже развоју путева како би задовољиле економске, политичке и социјалне потребе, што може укључивати изградњу нових или обнову, односно одржавање постојећих путева.

Путеви су међу најкомплекснијим и социјално осетљивим инфраструктурним иницијативама које државе могу предузети за своје становништво. Захтевају софистициране техничке ресурсе, доследно и ефикасно управљање и одржавање, и обично имају огромне економске, социјалне и еколошке утицаје. Искусни и квалификовани приватни партнер може помоћи у превазилажењу свих ових изазова и то је један од разлога због којих партнерства јавног и приватног сектора могу бити привлачна за локалне самоуправе.

У већини европских земаља изградња и одржавање локалне путне инфраструктуре схваћено је као друштвени интерес, чије се предности мере у функцији фактора као што су:

- повећање безбедности саобраћаја,
- очување животне средине,
- повећање мобилности становништва,
- достизање циљева одрживог развоја и др.

Изградња и одржавање локалне путне инфраструктуре има кључан значај из више аспеката:

- 1) Путеви који се одржавају пружају сигурно и ефикасно кретање возила, чиме се смањује ризик од саобраћајних несрећа и побољшава безбедност путника.
- 2) Редовно одржавање продужава животни век путева, чиме се смањују дугорочни трошкови реконструкције и изградње нових путева.
- 3) Одржавање локалне путне инфраструктуре директно утиче на економију. Путеви су кључни за повезивање различитих делова заједнице, што олакшава транспорт роба и приступ тржиштима. Очувани путеви подржавају економске активности, промовишу трговину, и доприносе развоју локалних привреда.
- 4) Одржавање путева има позитиван утицај на квалитет живота становништва. Побољшава се приступ основним услугама попут школа, болница и других јавних

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

институција. Такође, очувани путеви олакшавају свакодневне активности грађана, попут путовања до посла или школе.

- 5) Одржавање локалне путне инфраструктуре доприноси одрживом развоју заједнице, подржава економски просперитет и побољшава укупни стандард живота грађана.

Предмет предложеног пројекта јесте поверавање комуналне делатности за реконструкцију, рехабилитацију, одржавање локалне путне инфраструктуре и реконструкцију тргова и других јавних површина на територији града Смедерева на период од 16 година закључењем уговора о јавно-приватном партнерству између Градске управе града Смедерева и Приватног партнера.

**Предмет Предлога пројекта јавно-приватног партнерства обухвата обавезу Приватног партнера да финансира, пројектује, изведе радове на реконструкцији, односно рехабилитацији, обезбеди доступност путне инфраструктуре и одржава путну инфраструктуру у гарантном року и изведе радове на поплочавању/реконструкцији тргова и других јавних површина у граду Смедереву, док је Јавни партнер у обавези да редовно извршава плаћање уговорене накнаде Приватном партнеру за обезбеђивање доступности путне инфраструктуре.**

Путна инфраструктура представља окосницу развоја и функционисања свих могућих људских, привредних и других токова. Путна инфраструктура је императив друштвеног и привредног стандарда, како на микро, тако и на макро плану одређеног локалитета, што заправо значи стандард живљења. Одређена друштвено-политичка заједница своју вредност пре свега мери у покривености путном мрежом – инфраструктурним садржајима. Развојем путне инфраструктуре побољшава се приступачност, што доводи до убрзања регионалног развоја. Имајући такав приступ утицаја инвестиција у виду, свеукупне користи друштва могле би да превазиђу трошкове инвестирања у развој путне инфраструктуре.

Сматра се да је систем саобраћаја на дугорочном плану одржив уколико је у стању да пружи потребан капацитет и ниво услуге, ако је компатибилан са локацијама које му гравитирају, штедљив, ослањајући се на погонску технологију на бази извора енергије који су обновљиви и преносиви, уколико је чист, како би одржао и регенерисао квалитет окружења и трошковно ефикасан, а тиме и распложив за садашње и будуће генерације. Када је реч о јавно-приватном партнерству, основни елементи концепта овог модела су јасна алокација одговорности, подела ризика и рок трајања партнерства. Подела ризика

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

омогућава да сваки од партнера преузме ризик којим може да управља на најадекватнији начин, чиме се постиже већа ефикасност оваквих пројеката.

Овај предлог пројекта заснива се на идеји обезбеђивања доступности дела квалитетне саобраћајне и друге пратеће инфраструктуре у урбаним зонама града и насељеним местима, капиталним улагањем од стране приватног партнера, који ће поред рехабилитације обезбедити израду пројектне документације, доступност путне инфраструктуре, заштиту и гарантовање за квалитет изведених радова и пружених услуга. Локална самоуправа неће по овом основу бити кредитно задужена имајући у виду начин на који је уређено јавно-приватно партнерство и концесије, док би се истовремено остварили циљеви смањења буџетских трошкова и подизања нивоа ефикасности у пружању јавних услуга и обезбеђивања одређених бенефита за локалну самоуправу и друштво у целини.

Основни циљ развоја путног саобраћаја и путне инфраструктуре је остваривање и развој саобраћајног система који омогућава одрживу мобилност становништва и пружа подршку убрзаном развоју друштва и привреде и јачању конкурентности.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

### 3. ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

За локалне самоуправе које немају довољно средстава и немају на располагању техничку експертизу за реализацију пројеката поверавања обављања комуналних 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, ангажовање приватног партнера може да буде адекватно решење.

Најшире речено, јавно-приватно партнерство (у даљем тексту: ЈПП) представља сарадњу јавног и приватног сектора у пружању јавних добара и услуга. У најразвијенијим земљама Европе, модел ЈПП се у већој или мањој мери користи за пружање услуга које су од јавног интереса и/или за изградњу јавне инфраструктуре. Примена модела ЈПП може да се искористи и у унапређењу менаџмента јавних институција кроз проактиван приступ управљања у јавном сектору и имплементацију метода управљања у јавном сектору које су иначе типичне за приватни сектор (Велика Британија је прва увела концепт „јавни менаџмент“).

Бројне државе у Европи и свету имају вишедеценијско па и вишевековно искуство када је реч о примени модела јавно-приватног партнерства и то у различитим областима. Због све веће потребе за изградњом нове јавне инфраструктуре, улагањима у добра од општег интереса и ефикасним пружањем услуга од јавног значаја, као неопходном се указала потреба за стварањем одговарајућег правног и институционалног оквира за привлачење приватних инвестиција у Републику Србију.

Пројекат ЈПП без елемената концесије подразумева финансирање пројекта од стране приватног партнера. На тај начин се буџет локалне самоуправе кредитно не задужује, већ локална самоуправа преузима обавезу да омогући и повери приватном партнеру несметано обављање комуналне делатности, док би се за обављање предметне делатности приватном партнеру исплаћивала накнада на месечном ниову. ЈПП представља оквир сарадње јавног сектора и капитала приватног партнера, ради обезбеђења функционисања комуналних делатности, односно делатности од општег интереса и ефикасног и економски одрживог развоја инфраструктуре.

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

Овакав модел пословне сарадње јавног и приватног сектора и увођење приватног капитала у развој инфраструктуре је снажно подржан од стране Владе Републике Србије<sup>1</sup>, док сваки појединачни пројекат захтева претходну проверу од стране Комисије за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије<sup>2</sup>, ради давања мишљења и оцене да ли се конкретни пројекат може реализовати у форми ЈПП.

Концепт јавно-приватног партнерства без елемената концесије, у примеру поверавања комуналне делатности локалне путне инфраструктуре, омогућује Градској управи града Смедерева, као Јавном партнеру, одређено смањење трошкова и стварања одрживе путне инфраструктуре као једног од највећих изазова урбаних и комуналних захтева и подизања нивоа ефикасности у пружању услуга крајњим корисницима.

#### 4.1. Историјски концепт јавно-приватног партнерства у Србији

У нашем модерном законодавству модел јавно-приватног партнерства нема дугу традицију. У последњој деценији 20. века појавио се овај концепт доношењем **Закона о концесијама**. На основу тог закона, Влада Србије је са нерезидентом из САД (Чикаго), посредством „*Drina River Bridge Cooperation a.d.*“, са седиштем на Новом Београду, закључила Уговор о концесији за изградњу моста на Дрини, између Бадовинаца у Мачви и Попова у Семберији, на рок од 30 година. Тај уговор истиче 2025. године, до када власник моста има право да наплаћује мостарину у висини коју одреди Влада Србије. Након истека тог рока, мост прелази у власништво Републике Србије. Овај уговор јесте један од првих модерних примера реализованог јавно-приватног партнерства у нашој земљи.

До усвајања Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, у Србији је доминантан концесиони модел јавно-приватног партнерства уређен Законом о концесијама из 2003. године који карактерише веома компликована и дуготрајна процедура закључења уговора о концесији. Искуства са концесијама нису била позитивна, од пет закључених уговора у области рударства и изградње аутопутева, само

<sup>1</sup> [www.jpp.gov.rs](http://www.jpp.gov.rs): У новембру 2011. године донет је Закон о јавно-приватним партнерству и концесијама ("Службени гласник РС", број 88/11, 15/16 и 104/16), којим је у правни систем Републике Србије уведен појам јавно-приватно партнерство и омогућено Влади, аутономној покрајини и јединици локалне самоуправе да донесе одлуку о покретању поступка за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства.

<sup>2</sup> Ради пружања стручне помоћи при реализацији пројекта јавно-приватних партнерстава са или без елемената концесије, као међуресорно јавно тело оперативно независно у свом раду, Влада Републике Србије образовала је 2012. године Комисију за јавно-приватно партнерство и концесије.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

један је остао на снази, што говори да у том периоду скоро не постоје примери добре праксе у овој области.

На локалном нивоу, сложеност концесионе процедуре онемогућила је да се овај модел примени, па су се локалне власти оријентисале на примену Закона о комуналним делатностима из 1998. године и могућности да се обављање комуналне делатности повери другом предузећу (а не само јавном комуналном предузећу) у складу са законом и прописом скупштине општине.

Неодговарајуће законско уређење концепта ЈПП било је један од основних узрока неуспеха концесионог модела, уз значајне правне несигурности на локалном нивоу, Показало се да је поступак поверавања обављања комуналних услуга по старом Закону о комуналним делатностима био недовољно квалитетан, јасан и транспарентан. Није постојао Закон о јавним набавкама, недостајали су механизми за заштиту права у поступцима јавних набавки, што није било у складу са упоредном праксом, пре свега са праксом Европске уније.

Ограничена својинска овлашћења нижих нивоа власти довела су до повећаног ризика за финансирање ЈПП пројеката на локалном нивоу (с обзиром на немогућност успостављања класичних инструмената обезбеђења као што су хипотека, заложно право итд...). У оваквим околностима био је угрожен и јавни интерес, с обзиром да јавна тела нису имала преговарачки капацитет у пројектима ЈПП, па је приватни партнер доминирао у уговорном односу овог типа. На крају, цео овај амбијент био је далеко од повољног за привлачење приватног капитала или обезбеђивање финансирања одређених ЈПП пројеката.

Усвајање Закона о јавним набавкама, Закона о локалној самоуправи, Закона о комуналним делатностима и Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, суштински се изменио регулаторни оквир за реализацију јавно-приватних партнерстава у Републици Србији.

### 3.2. Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016)

Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“ бр. 88/11, 15/16 и 104/16; у даљем тексту: ЗЈППК) усвојен је 2011. године и њиме је у правни систем Републике Србије уведен појам јавно-приватно партнерство, а Влади Републике Србије, аутономној покрајини и јединици локалне самоуправе омогућено да донесе

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

одлуку о покретању поступка за реализацију пројекта ЈПП са или без елемената концесије.

Према одредбама ЗЈПК, ЈПП представља дугорочну сарадњу између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално. Предметни пројекат спроводиће се у облику **уговорног јавно-приватног партнерства** у којем се међусобни однос јавног и приватног партнера уређује уговором о јавно-приватном партнерству.

Могућност финансирања пројекта за пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву од стране приватног партнера може се реализовати путем уговорног јавно-приватног партнерства без елемената концесије које се уређује јавним уговором између јединице локалне самоуправе као јавног партнера и изабраног понуђача као приватног партнера, на период од 16 година.

Уговорно ЈПП одређено је чланом 8. ЗЈПК тако да међусобна права и обавезе у реализацији пројекта ЈПП, са или без елемената концесије, уговорне стране уређују јавним уговором, чија је садржина прописана чланом 46. ЗЈПК.

На питања која се односе на јавне уговоре, а која нису посебно уређена овим законом, примењују се одредбе закона којим се уређују облигациони односи.

На основу члана 7. става 2. тачке 3. истог закона обавеза приватног партнера јесте обављање услуга од јавног значаја, са једном или више обавеза као што су: финансирање, управљање и одржавање, у циљу пружања услуга од јавног значаја крајњим корисницима из оквира надлежности јавног партнера, или у циљу обезбеђивања неопходних предуслова јавном партнеру за пружање услуга од јавног значаја из оквира његових надлежности, или пружање услуга од јавног значаја из оквира надлежности јавног партнера крајњим корисницима.

Поступак избора приватног партнера спроводи се у складу са Законом о јавним набавкама, односно Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама.

Закон о ЈПП обухвата материјално-правне одредбе којима се уређују питања предмета, актера и облика јавно-приватног партнерства. Иако Закон изричито наглашава елемент јавног интереса, као конститутивног за постојање ЈПП, његове одредбе имају за циљ да обезбеде равнотежу јавног и приватног интереса који се усклађују у ЈПП пројекту.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Једна од битних ставки Закона јесте и заштита интереса обе уговорне стране, што се препознаје применом начела равноправности уговорних страна.

Анализом тренутног стања путне инфраструктуре на територији града Смедерева, о чему ће бити речи у одељку 8.1., утврђено је да је реализација овог пројекта и омогућавање доступности путне мреже неопходна, због чега Град примењује модел ЈПП као оптимално решење.

Како је чланом 20. ставом 5. овог Закона дефинисано да се у поступку избора приватног партнера не примењују одредбе закона којим се уређују јавне набавке које се односе на: начин обрачуна процењене вредности јавног уговора, заједничку понуду, подизвођаче, рокове за подношење понуда и пријава, рокове у вези са доношењем одлуке о избору најповољније понуде, рокове за закључење уговора и измене јавног уговора, на поступак избора приватног партнера се примењују Закона о јавним набавкама и ЗЈППК у границама одређеним овим законима.

### 3.3. Закон о јавним набавкама ("Сл. Гласник РС", бр. 91/2019 и 92/2023)

Чланом 1. ставом 1. Закона о јавним набавкама (ЗЈН) дефинисано је уређење поступка јавних набавки које спроводе наручиоци или други субјекти у случајевима одређеним овим законом, ради закључења уговора о јавној набавци услуга.

Закон о јавним набавкама игра кључну улогу у јавно-приватним партнерствима (ЈПП) из различитих аспеката. Прво, он осигурава поштовање принципа конкуренције у процесу јавних набавки, обезбеђујући свим компанијама једнаке услове учешћа. Ово доприноси транспарентности и ефикасности у ЈПП-у. Друго, Закон о јавним набавкама прилаже економично и ефикасно управљање јавним ресурсима. Он гарантује да се при избору партнера за ЈПП узимају у обзир најповољнији услови, што помаже у смањивању трошкова и бољем коришћењу јавних средстава. Треће, примена Закона о јавним набавкама обезбеђује правну сигурност у процесу ЈПП-а. Он утврђује чиста правила и процедуре за избор најбољег партнера, што спречава спорове и спорне ситуације. Четврто, закон стимулише квалитет и иновације у ЈПП-у. Отворени конкурентни процес обично привлачи различите компаније, што може довести до пружања квалитетних услуга и иновативних решења. На крају, примена транспарентних правила и процедура у јавним набавкама смањује ризик од корупције у ЈПП-у. Ово је од кључног значаја за заштиту

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

јавних ресурса и обезбеђивање поштеног и ефикасног партнерства између јавног и приватног сектора.

### 3.4. Закон о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 104/2016, 95/2018 и 94/2024)

Чланом 2. Закона о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/11, 104/16, 95/18 и 94/24; у даљем тексту: ЗКД) је утврђено да су комуналне делатности у смислу овог закона, 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. У складу са тим, обавеза Градске управе града Смедерева је да обезбеди путну инфраструктуру одговарајућег квалитета, односно да унапреди постојећи квалитет ове комуналне делатности, чиме ће се омогућити несметано и безбедно одвијање саобраћаја и очувати употребна вредност улица, путева, тргова и слично.

Наведеним Законом је дефинисано да су комуналне делатности делатности од општег интереса и да одржавање улица и путева, између осталих, спадају у комуналне делатности.

Чланом 3. ставом 1. тачком 10. истог Закона дефинисано је да одржавање улица и путева у градовима и другим насељима подразумева извођење радова којима се обезбеђује несметано и безбедно одвијање саобраћаја и чува и унапређује употребна вредност улица, путева, тргова, платоа и сл.

Такође, чланом 4. ставом 1. ЗКД је дефинисано да јединица локалне самоуправе 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.

ЗКД је истим чланом у ставу 3. дефинисао 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

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

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.

Закон о комуналним делатностима је одредио да комуналну делатност могу обављати јавно предузеће, привредно друштво, предузетник или други привредни субјект.

Закон о комуналним делатностима је чланом 9. дефинисао поверавање обављања комуналне делатности. Ставом 1. истог члана се дефинише да се под поверавањем обављања комуналне делатности подразумева 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.

Сходно члану 9. ставу 7. ЗКД 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.

Од посебног значаја јесте да се јавни и приватни партнер придржавају свих позитивно-правних прописа и норми, како оних којима се уређује област комуналних делатности и реализација пројеката јавно-приватног партнерства, тако и прописа и норми којима се уређује правни положај путева, безбедност саобраћаја на путевима, као и закона којим се уређује планирање и изградња путне инфраструктуре, инфраструктурно опремање и изградња земљишта, заштита животне средине и др.

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

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

комуналних услуга на територији једне или више јединица локалне самоуправе или на делу територије јединице локалне самоуправе.

### 3.5. Закон о локалној самоуправи ("Сл. гласник РС", бр. 129/2007, 83/2014 - др. закон, 101/2016 - др. закон, 47/2018 и 111/2021 - др. закон)

У овом закону локална самоуправа подразумева право грађана да непосредно и преко слободно изабраних представника управљају јавним пословима од непосредног, заједничког и општег интереса за локално становништво, као и право и обавеза органа локалне самоуправе да, у складу са законом, планирају, уређују и управљају јавним пословима који су у њиховој надлежности и од интереса за локално становништво.

На основу члана 6. става 1. ЗЛС, јединица локалне самоуправе одговорна је за квалитетно и ефикасно вршење својих и поверених надлежности.

ЗЛС предвиђа да јединица локалне самоуправе уређује и обезбеђује обављање и развој комуналних делатности - између осталог, и старање о изградњи, реконструкцији, одржавању и коришћењу локалних путева и улица, али предлаже и мере за развој и унапређење комуналних делатности.

### 3.6. Закон о путевима („Службени гласник РС", бр. 41/2018 и 95/2018 – др. закон и 92/2023 – др. закон)

С обзиром на то да је од доношења важећег Закона о путевима (у даљем тексту: ЗОП) дошло до значајних промена правне регулативе, створила се потреба усаглашавања прописа у области путева, односно препозната је потреба за израду закона којим ће се уредити област која се односи на правни положај јавних и некатегорисаних путева, услови и начин управљања, заштите и одржавања јавних путева, посебни услови изградње и реконструкције јавних путева, извори и начин финансирања изградње, реконструкције, заштите и одржавања путева, стицање права својине, инспекцијски надзор, као и друга питања од значаја за управљање, изградњу, реконструкцију, заштиту и одржавање јавних путева.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Наиме, законским и подзаконским актима приступа се креирању политике у овој области који се заснива на пројектовању, изградњи и одржавању путне инфраструктуре на начин да та инфраструктура поред основне функције у својој експлоатацији има и превентивну функцију када је у питању безбедност саобраћаја.

Овим Законом пут је дефинисан као грађевински објекат намењен за саобраћај, односно утврђену површину коју као саобраћајну површину могу да користе сви или одређени учесници у саобраћају, под условима одређеним овим законом и другим прописима, док је општински пут јавни пут који саобраћајно повезује територију општине, односно града са мрежом државних путева.

Према значају саобраћајног повезивања јавни путеви се деле на:

- 1) државне путеве:
  - (1) државне путеве I реда (саобраћајно повезују територију државе са мрежом европских путева, односно део су мреже европских путева, територију државе са територијом суседних држава, целокупну територију државе, као и привредно значајна насеља на територији државе);
  - (2) државне путеве II реда (саобраћајно повезују подручје два или више управна округа или подручје управног округа, као и погранична подручја и граничне прелазе са мрежом државних путева);
- 2) општинске путеве (саобраћајно повезују територије општина, територију општине, односно града, као и територију општине, односно града са мрежом државних путева);
- 3) улице (саобраћајно повезују делове насеља).

Предметни пројекат се односи на рехабилитацију путева и улица у Граду Смедереву и насељеним местима Града Смедерева у складу са законом.

У складу са чланом 4. ЗОП, јавни пут обухвата:

- 1) труп пута, који чине доњи строј пута (насипи, усеци, засеци, објекти, постројења и уређаји за одводњавање пута и заштиту пута од површинских и подземних вода и сл.) и горњи строј пута (коловозна конструкција, ивичне траке, ивичњаци, риголе, банке, берме, разделне траке и сл.);
- 2) путне објекте;
- 3) саобраћајне прикључке;
- 4) путно земљиште;
- 5) тротоаре, пешачке и бицикличке стазе у путном земљишту;
- 6) ваздушни простор изнад коловоза;

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

- 7) функционалне садржаје пута;
- 8) саобраћајну сигнализацију и опрему;
- 9) интелигентне транспортне системе (ИТС);
- 10) опрему за заштиту пута, саобраћаја и околине.

Јавни пут, поред елемената из става 1. овог члана, обухвата и пратеће садржаје за потребе корисника пута, уколико су предвиђени техничком документацијом за изградњу или реконструкцију јавног пута.

Чланом 9. ЗОП дефинисано је да је управљање јавним путевима делатност од општег интереса. Ставом 2. наведеног члана дефинисано је да управљање јавним путевима обухвата:

- 1) планирање, пројектовање, изградњу, реконструкцију, одржавање и заштиту јавног пута;
- 2) вршење инвеститорске функције на пројектовању, изградњи, одржавању и реконструкцији јавног пута;
- 3) организовање и обављање стручних послова на пројектовању, изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавног пута;
- 4) уступање радова на пројектовању, изградњи, одржавању, реконструкцији и стручном надзору јавног пута;
- 5) организовање стручног надзора над изградњом, реконструкцијом, одржавањем и заштитом јавног пута;
- 6) организовање наплате и контролу наплате накнада за употребу јавног пута, вршење јавних овлашћења;
- 7) праћење стања путне мреже;
- 8) заштиту јавног пута;
- 9) означавање јавног пута и вођење евиденције о јавним путевима и о саобраћајно-техничким подацима за те путеве;
- 10) управљање саобраћајем и организовање и обављање бројања возила на јавном путу.

Члан 10. став 4. ЗОП дефинише да делатност управљања општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима, који нису део државног пута I и II реда, може да обавља јавно предузеће, односно друштво капитала чији је једини власник јединица локалне самоуправе, као и друго друштво капитала и предузетник, коме је надлежни орган јединице локалне самоуправе поверио обављање делатности управљања

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима, у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Овим пројектом јавни партнер проналази финансијско и техничко решење за ефикасније коришћење јавних услуга и преузимање ризика доступности путне мреже од стране приватног партнера. На овај начин, приватни партнер улагањем у наведени пројекат рехабилитације путева и улица утиче на побољшање путне инфраструктуре, обезбеђује њену високу доступност, обезбеђује бољи путнички промет и квалитетно одржавање општинских путева и улица.

3.7. Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 - др. закон и 76/2023)

Закон о безбедности саобраћаја на путевима регулише све аспекте система безбедности саобраћаја на путевима, укључујући управљање безбедношћу саобраћаја, правила, понашање учесника у саобраћају, надлежности и одговорности субјеката безбедности саобраћаја, ограничења, саобраћајну сигнализацију, знакове и наредбе за учеснике у саобраћају. Такође, обухвата услове за возаче, оспособљавање кандидата, полагање возачких испита, издавање возачких дозвола и налепница за возила особа са инвалидитетом, услове за возила, техничке прегледе, испитивање и регистрацију возила, као и посебне мере и овлашћења примењиве у саобраћају на путу. Све ове одредбе имају за циљ унапређење безбедности саобраћаја на путевима.

У складу са чланом 4. Закона о безбедности саобраћаја на путевима, привредна друштва, друга правна лица или предузетници који пројектују, граде, реконструишу, одржавају и управљају путевима, у обавези су да то чине на начин који гарантује безбедно одвијање саобраћаја.

У складу са чланом 111. Закона о безбедности саобраћаја на путевима Возило које се употребљава приликом извођења радова, односно активности на путу, а нарочито за градњу и одржавање путева мора да има укључено жуто ротационо или трепћуће светло, док се ти радови, односно активности, обављају на коловозу или у близини коловоза.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

### 3.8. Закон о јавним предузећима ("Сл. гласник РС", бр. 15/2016 и 88/2019)

Законом о јавним предузећима (ЗЈП) је одређено да поред јавног предузећа, делатност од општег интереса може да обавља и друго друштво капитала и предузетник, коме је надлежни орган поверио обављање те делатности.

Тако је у члану 9. ЗЈП одређено да се поверавање обављања делатности од општег интереса друштву капитала и предузетнику врши у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије, осим ако посебним законом није другачије прописано.

Чланом 14. ЗЈП наведено је да је оснивач дужан да обезбеди да се делатност од општег интереса обавља у континуитету.

Ставом 2. истог члана наведено је да оснивач не може основати друго јавно предузеће или друштво капитала из члана 3. став 2. тач. 1) и 2) овог закона за обављање исте делатности од општег интереса, осим у случајевима реализације пројеката јавно-приватног партнерства, у смислу закона којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

#### 4. МЕЂУНАРОДНИ СТРАТЕШКИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

##### 5.1 Агенда 2030 за одрживи развој (*Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*)

Уједињене нације су на самиту одржаном у септембру 2015. године усвојиле резолуцију A/RES/70/1 – *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Агенда 2030 је универзална стратегија и од држава потписница исте се очекује да уједине све ресурсе како би циљеви одрживог развоја били остварени до 2030. године. Агенда 2030, са свих 17 циљева, подразумева три димензије одрживог развоја: економски раст, социјалну инклузију и заштиту животне средине.

Циљеви одрживог развоја представљају хитан позив на акцију свих земаља – развијених и у развоју – у глобално партнерство. Превазилажење сиромаштва и других изазова треба постићи стратегијама које унапређују здравље и образовање, смањују неједнакост и подстичу економски раст, а све то док се боре против климатских промена и док доприносе очувању наших океана и шума.

Европска комисија се бави питањима одрживог развоја и имплементира циљеве УН Агенде 2030 кроз операционализацију политика и одговарајућих фондова и примену управљачких инструмената, уз појачано праћење на терену. Од 2010. одрживи развој је уграђен у Европа 2020 стратегију и заснива се на три стуба: „паметан раст“ са фокусом на образовању и иновацијама; „одржив раст“ са ниским емисијама угљен-диоксида, отпорношћу на климатске промене, утицају на животну средину и „инклузиван раст“ кроз стварање нових радних места и смањење сиромаштва. Европска унија даје приказ циљева и принципа одрживог развоја (Агенда УН 2030) и начина на који су циљеви одрживог развоја УН уграђени у развојну агенду и приоритете ЕУ.

Влада Републике Србије је директно учествовала у развоју и писању Агенде одрживог развоја кроз укључивање грађана у процес путем консултација о развојној агенди после 2015. године и директним учешћем представника државе на глобалним форумима на којима су дефинисани циљеви одрживог развоја.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 5.2 UNECE ЈПП Евалуациона методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката (*UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System – PIERS*)

“Евалуациона методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката” јесте документ који је успоставила радна група УН-а за област јавно-приватног партнерства 2021. године који има за циљ да обједини намере влада, приватног сектора и цивилног друштва за постизање Агенде за одрживи развој до 2030. кроз модел јавно-приватног партнерства за циљеве одрживог развоја. Намера је да поменута Методологија помогне у решавању изазова које је донела пандемија како би се постигао напредак у остваривању циљева одрживог развоја, између осталог, бољем приступу здравственој заштити и могућностима за посао, побољшаној доступности становања и економском оснаживању жена.

Различите заинтересоване стране, од влада и креатора политике до инвеститора ће уз помоћ Евалуационе методологије моћи да доносе инфраструктурне одлуке на основу дубоког разумевања доприноса пројеката ЈПП решавању светских изазова. Документ укључује квалитативне и квантитативне методе за мерење **ЈПП исхода где су људи на првом месту („Value for people“)**. Циљ овог алата јесте да се у ЈПП пројектима **истакне не само вредност за новац, већ и вредност за људе и за планету.**

Пет исхода који се наводе у Евалуационој методологији као основни за достизање циљева одрживог развоја кроз имплементацију ЈПП пројеката, а који ће бити разматрани у предметном пројекту, јесу:

1. **Приступ и правичност** – једнак приступ резултатима пројекта свима;
2. **Економска ефикасност и фискална одрживост** – рационално управљање ресурсима које доводи до повећања животног стандарда;
3. **Одрживост животне средине и отпорност** – очување биодиверзитета и спречавање климатских промена;
4. **Репликабилност** – могућност понављања успешно реализованог пројекта у другим локалним самоуправама;
5. **Укључивање заинтересованих страна** – интегрисање свих неопходних институција, организација, стручњака у свим фазама поступка ЈПП, ради сагледавања потреба за што квалитетнијом реализацијом пројекта.

Документ Евалуациона методологија има за циљ да се у пројектима јавно-приватног партнерства анализирају ови исходи, како би се достигли поменути циљеви

---

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

---

одрживог развоја и посматрао њихов утицај на инфраструктуру, али и како би се превазишли изазови растућих глобалних климатских промена. Применом Методологије на пројекте јавно-приватног партнерства ставља се акценат не само на вредности за новац („*Value for money*“), већ и вредности за људе и за планету („*Value for people and for the planet*“).

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 5. ПРЕДНОСТИ РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА ЗА РЕХАБИЛИТАЦИЈУ ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Јавна инфраструктурна добра представљају основу економског развоја земље. Одржавање таквих добара у добром стању је од огромног значаја јер се инфраструктура троши током времена и употребе. Занемарена инфраструктура резултираће деградацијом добара с негативним ефектима на економију, што доводи до већих трошкова реконструкције током времена.

Предности пројекта јавно-приватног партнерства (ЈПП) у сектору друмског саобраћаја су доступност добро развијених сетова докумената за планирање и спровођење пројекта ЈПП у области путева како у развијеним, тако и у земљама у развоју, као и велика платформа искусних субјеката који имају кључне улоге у пројектима одржавања улица и путева. То чини ЈПП пројекте у друмском сектору веома репликабилним јер је већ реализован низ успешних пројеката.

Локалне самоуправе, приликом одабира најприкладнијих модела за остваривање циљева оријентисаних на људе и испуњење Циљева одрживог развоја, треба узети у обзир следеће предности повезане с моделима ЈПП у друмском сектору:

- Финансирање пројекта одржавања локалне путне инфраструктуре од стране приватног сектора могу донети експертизу и вештине приватног сектора приликом извођења радова на путевима;
- Приватни сектор је подстакнут не само да делује као пружалац услуга, већ и да преузме ризике специфичне за пројекат, што омогућава јавним администраторима да се фокусирају на планирање, политику и регулисање;
- Користе се приватна средства како би се постигли већи резултати у пројектима одржавања улица и путева и како би се брже и/или ефикасније помакле локалне самоуправе према остваривању циљева одрживог развоја у инфраструктурним пројектима;
- Пренос модерне технологије за извођење радова на путевима из приватног у јавни сектор, чиме се побољшава домаћи капацитет, знање и стручност;
- Повећава се транспарентност и одговорност. ЈПП може допринети повећању транспарентности и одговорности у управљању пројектима, јер се често захтева јасно дефинисање циљева и перформанси у оквиру уговора.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Пројекти ЈПП-а се обично реализују у краћем временском периоду него када се пројекат реализује као јавна инвестиција. Коришћење приватних средстава и агилност приватног сектора у доношењу одлука у изазовном задатку, као што је реконструкција и одржавање путева омогућава бржи напредак фазе инвестиције:

- Подстиче се фокусираност приватног сектора на ефикасну употребу ресурса и материјала током животног циклуса пројекта. Партнерство може обезбедити дугорочну одрживост инфраструктуре, јер приватне компаније имају интерес да одржавају дугорочну вредност пројекта..
- Повећање броја пројеката који се односе на реконструкцију, рехабилитацију и одржавање путева и њихова повезаност доприноси не само смањењу сиромаштва него и побољшава приступ/одлазак до економских центара, приступ друштвеним услугама (здравству, образовним установама и другим важним локацијама).

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 6. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ЈАВНОМ ТЕЛУ

Град Смедерево је административни, економски, привредни и културни центар Подунавског округа. Налази се на обалама Дунава у североисточном делу Србије. Обухвата укупно 28 насељених места, и то: Смедерево, Бадљевицу, Биновац, Водањ, Враново, Врбовац, Вучак, Добри До, Друговац, Коларе, Кулич, Ландол, Липе, Лугавчину, Луњевац, Малу Крсну, Мало Орашје, Михајловац, Осипаоницу, Петријево, Радицац, Раљу, Сараорце, Сеоне, Скобаљ, Суводол, Удовице и Шалинац. Са изградњом Смедеревске тврђаве 1430. године, Смедерево је постало престоница Српске деспотовине пошто је Београд, дотадашња престоница, враћен Угарској 1427. године. Смедеревску тврђаву је основао тадашњи српски деспот Ђурађ Бранковић. Смедеревска тврђава је тада представљала највећу равничарску тврђаву у Европи. Данас, Смедерево је велики индустријски центар.

По подацима из 2004. године, град заузима површину од 484 km<sup>2</sup>. Позиционирано је на 40,39° северне географске ширине и 20,57° источне географске дужине. Налази се у североисточном делу Републике Србије, на другој по величини европској реци Дунаву. Од престонице, Београда, удаљено је свега 46 км.

Прво помињање Смедерева под овим називом забележено је у Повељи византијског цара Василија II из 1019. године, у делу који говори о Браничевској епархији Охридске епископије. Први писани помен о Смедереву налази се и у Повељи кнеза Лазара из 1381. године у којој се спомиње манастир Раваница и села и имања која поклања „у Смедереву људини Богосаву с опћином и баштином“. Град Смедерево се налази уз правац римске границе (Лимес) и Цариградског друма, што је током историје битно одређивало његов значај и улогу у историјским догађајима. Као такво, ово место има континуитет од праисторије, преко антике и средњег века до данашњих дана. О свим тим временима сведочи богато културно наслеђе смедеревског краја оличено у више локалитета распоређених у граду и око њега

Посебан значај Смедерево добија почетком петнаестог века, у доба деспота Ђурђа Бранковића, када постаје последња престоница српске средњевијековне државе и седиште црквеног и привредног живота. Саграђена је Смедеревска тврђава, чији бедеми и данас стоје и сведоче о бурној прошлости града, али и значају Смедерева који већ тада премашује локалну и регионалну димензију. Смедерево постаје центар на размеђи цивилизација, где се преплићу утицаји истока и запада.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Тврђава је смештена на десној обали Дунава, на ушћу реке Језаве. Унутрашњи простор заузима 11ха, а шире окружење данас залази у урбане структуре. Грађена је по узору на Цариградску тврђаву, као фортификација за одбрану и представља једну од највећих тврђава у Европи.

Након пада у турске руке, Смедерево задржава шири регионални значај као седиште санџаката, све до 1521.године.Током шеснаестог и седамнаестог века, развило се у већу оријенталну варош. Крајем седамнаестог века, за време аустро-турских ратова, варош је наизменично била у рукама зараћених страна, разарана је и привредно опала. У време аустријске власти овде је био центар дистрикта.

У обновљеној српској држави Смедерево игра значајну улогу, пре свега као седиште Совјета од 1805 – 1807. године, али и као развијено градско насеље, трговачко седиште и главни град Смедеревске нахије. Током читавог 19. и 20. века, некад у већој, некад у мањој мери, користећи своје потенцијале, имало је своје место у реду најразвијенијих градова Србије.

Основне климатске карактеристике града Смедерева одређене су њеним географским положајем, циркулацијом атмосфере, рељефом и степеном континенталности. На северу је пространа Панонска низија, чији се климатски утицаји испољавају и далеко ка југу, дуж долине Велике Мораве. Отвореност Панонске низије погодује појави честих ветрова, нарочито зими. Овај реон се такође одликује и највећом учесталосту и јачином кошава у Србији. Најчешће се јављају јужни, северни и југоисточни ветар. Климатске одлике града Смедерева су повољне за развој пољопривреде. Временски период када су средње дневне температуре више од 10° С износи у просеку 205 дана. Безмразни период износи 206 дана што је повољно за успешно гајење житарица и воћа. Јануар је најхладнији месец у години и уједно, једини месец са негативном средњом месечном температуром. Јул је најтоплији месец у години.

Према подацима Пописа становништва, домаћинстава и станова од 2022. године, број становништва града Смедерева износи укупно 97.930, а број домаћинстава 37.203. Од укупног броја, највеће учешће према националној припадности имају Срби (90,93%), затим Роми (2,36%), Македонци (0,18%) и други. Просечна старост износи 43,16 година, док најбројније становништво чине особе између 65 и 69 година, укупно 7.942 становника.

---

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

---

Град Смедерево карактерише повољан геосаобраћајни положај који је наглашен присуством коридора Е-75 који пресеца део општине, као и већи број локалних праваца повезују ову територију са простором у окружењу.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 7. РАЗЛОЗИ ЗА УГОВАРАЊЕ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

### 7.1. Тренутно стање локалне путне инфраструктуре на територији града Смедерева

За разматрање могућности покретања предметног поступка ЈПП неопходно је било анализирати тренутно стање локалне путне инфраструктуре и изградити анализу на основу података из претходних година о квалитету одржавања, утицајима путне инфраструктуре на здравље и безбедност људи, као и на заштиту животне средине.

Град Смедерево има комунално предузеће ЈКП "Паркинг сервис Смедерево" које се стара о одржавању путне мреже на територији града Смедерева. Због проблема у спровођењу поступака јавних набавки, од прибављања документације до извођења радова, недостатка кадрова одговарајуће техничке струке и неопходних великих финансијских улагања у кадрове и техничка средства, што превазилази могућности јавног предузећа, ЈКП Паркинг сервис Смедерево није у могућности да ову комуналну делатност обавља на задовољавајућем нивоу.

Може се рећи да је путна мрежа на територији града Смедерева редовно одржавана у складу са градским плановима и позитивним законским прописима, а поготово у складу са доступним финансијским средствима, која су често недовољна.

Укупно стање путне мреже се може оценити као добро, међутим имајући у виду проблем повећаног режима саобраћаја и изградње низа нових објеката стамбене, пословне и индустријске намене, Град је поднео иницијативу за решавање питања ове комуналне делатности на дужи временски период која подразумевају инвестирање од стране Приватног партнера без задужења Градске управе града Смедерева.

Комунална делатност одржавање путева и улица треба да се спроводи са техничким и кадровским капацитетима који су потребни за ову врсту радова, међутим врло често долази до ситуације у тренутном стању да извођач не може одговорити на захтеване услове па радови који су планирани не могу да се заврше у предвиђеном року због чега долази до кашњења у радовима што резултира неадекватно одржавање и пропуштање да се изврше радови који захтевају мање санације и крпљење ударних рупа.

Анализирајући наведено стање путне инфраструктуре у граду Смедереву и финансијску ситуацију Града, очигледно је да не постоји могућност да Градска управа самостално инвестира у планирану рехабилитацију улица и путева, као један од битних предуслова за успешно одржавање путне инфраструктуре, уз задовољење потреба становништва за мобилношћу.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Уколико се не уложи одређени капитал и примени адекватан модел финансирања инфраструктурних пројеката, све израженији ће бити и ризик безбедности у саобраћају, а затим и могућност развоја саобраћајног система, бољих услова вожње и унапређење друмског саобраћаја

## 7.2. Разлози за уговарање јавно-приватног партнерства

Сврха примене ЈПП-а у делу друштвених и економских активности у подручју јавних инвестиција, била би потреба да се усклади однос трошкова јавних инвестиција са користима и квалитетом јавних услуга које се посредством тих инвестиција пружају члановима друштва, тј. потребно је постићи највећу могућу вредност јавних услуга за новац који у буџет уплаћују порески обвезници.

Инвестирање приватног капитала у јавни сектор је један од главних разлога уласка јавног партнера у партнерство са представницима приватног капитала у пројектима изградње и унапређења инфраструктуре. Након реконструкције и рехабилитације путне инфраструктуре приватни партнер врши пренос права власништва на Град, и наставља да врши одржавање путне инфраструктуре током трајања јавног уговора и гарантује за квалитет изграђених саобраћајница и изведених радова. На тај начин приватни партнер, између осталих, преузима ризике инвестиције и изградње.

Разлози за уговарање јавно-приватног партнерства се огледају у следећем:

- подстицање улагања приватног капитала у јавну инфраструктуру;
- смањењу јавних расхода;
- смањењу асиметрије информација између пореских обвезника и јавне администрације;
- повећању транспарентности преумеравања јавног новца у области јавних инвестиција;
- одржање једнаког односа квалитета и цене у укупном животном веку пројекта;
- смањење јавног дуга, итд.

Важно је напоменути да порески обвезници, када су у питању јавне инвестиције, не плаћају само цену изградње или опремања, већ овакви пројекти коштају онолико колико ће за њих платити у њиховом укупном животном веку (нпр. 10 и више година).

Предност ЈПП у односу на традиционални модел набавке је то што код традиционалног модела почетно смањење вредности трошкова изградње или опремања може проузроковати веће трошкове у фази употребе, а о тим вредностима порески обвезници немају информацију. Модел ЈПП са или без елемената концесије изискује

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

сложен и свеобухватан приступ, односно израду различитих анализа попут економске и финансијске, анализе ризика, анализе заштите животне средине, итд., што у коначном исходу показује да ли је одређени пројекат исплатив и на колико година би га требало реализовати, што ће бити случај и са предметним пројектом у наставку.

Поверавање пројекта за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву по моделу ЈПП, довео би до смањења буџетских трошкова, раста буџетских прихода, стварања одрживе путне инфраструктуре као једног од највећих изазова урбаних и комуналних захтева и подизања нивоа ефикасности у пружању услуга корисницима комуналне делатности. Инфраструктурни пројекти имају економску вредност која је далеко већа од финансијске вредности која је дата за исте.

С обзиром да је и Законом о јавним предузећима предвиђено да се поверавање обављања делатности од општег интереса друштву капитала и предузетнику врши у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије, Град је донео одлуку да обавезе рехабилитације путне инфраструктуре повери Приватном партнеру по моделу јавно-приватног партнерства без елемената концесије.

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

## 8. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ У СКЛАДУ СА ЦИЉЕВИМА ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА

### 8.1. Циљеви Одрживог Развоја (*Sustainable Development Goals*)

Одрживи систем локалне путне инфраструктуре омогућава лакши и ефикаснији приступ различитим областима живота, као што су образовање, здравствена заштита, послу и другим виталним услугама. Унапређењем путева и улица долази до веће мобилности људи, становништво има могућност да лакше путује до својих радних места, образовних институција или других дестинација, чиме се побољшава економски раст и социјална инклузија у локалној заједници. Кључни аспект у обликовању функционалности и одрживости урбаног окружења јесте пажљиво планирање урбанистичког плана путева и улица.

Ради унапређења путне инфраструктуре, неопходно је постављање паметних система праћења и управљања путевима који ће учесницима у саобраћају препоручити најбезбеднију брзину којом се њихово возило може кретати у тренутним условима. Паметни саобраћајни знакови повећавају безбедност у саобраћају. Када настане неповољна промена услова вожње (нпр. јака киша у комбинацији са смањеном видљивошћу, јаким ветром и гужвом у саобраћајном току) паметни саобраћајни знак самостално израчунава и смањује препоручену брзину на најбезбеднију брзину за тренутне услове вожње, уз помоћ сензора који прикупљају податке из окружења (сензор за мерење видљивости, за мерење брзине ветра, за мерење коефицијента приањања на коловозу и сензор за детектовање гужве у саобраћајном току).

Улагање у одрживу путну инфраструктуру не само да ствара функционална и сигурна путовања, већ и гради мост ка одрживој и просперитетној будућности за локалне заједнице. Инвестиције у одрживу инфраструктуру могу привући нове инвеститоре у одређеном региону. Одрживост привредних зона и прилике за отварање нових радних места подстичу економски раст локалних заједница.

Кроз успостављање одрживог система путне инфраструктуре, локална самоуправа ствара предуслове за достизање дугорочних циљева одрживог развоја, као што су смањење саобраћајне гужве, побољшање економског раста и стварање одрживе мобилности као кључног елемента одрживог развоја заједнице.

Циљеви одрживог развоја јесу следећи :

1. **Свет без сиромаштва** – окончати сиромаштво свуда и у свим облицима;

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

2. **Свет без глади** – окончати глад, осигурати залихе хране, унапредити квалитет исхране и промовисати одрживу пољопривреду;
3. **Здравље и благостање** – промовисати здрав живот и добробит свих људи, свих животних доби;
4. **Квалитетно образовање** – осигурати инклузивно и равноправно квалитетно образовање и промовисати могућност учења током целог живота;
5. **Родна равноправност** – постићи родну равноправност и оснажити све жене и девојчице;
6. **Чиста вода и санитарни услови** – осигурати приступ питкој води за све, одрживо управљати водама и тако осигурати хигијенске услове за све;
7. **Приступачна енергија из чистих извора** – осигурати приступ поузданој, одрживој и савременој енергији, по приступачним ценама за све;
8. **Достојанствен рад и економски раст** – промовисати константан, инклузиван и одржив економски раст, пуну и продуктивну запосленост и достојанствен рад за све;
9. **Индустрија, иновације и инфраструктура** – изградити отпорну инфраструктуру, промовисати одрживу индустријализацију и подстицати иновативност;
10. **Смањење неједнакости** – смањити неједнакост унутар и између држава;
11. **Одрживи градови и заједнице** – учинити градове и људска насеља инклузивним, сигурним, отпорним и одрживим;
12. **Одговорна потрошња и производња** – осигурати моделе потрошње и производње;
13. **Очување климе** – предузети хитне акције у борби против климатских промена и њихових последица;
14. **Очување воденог света** – очувати и одрживо користити океане, мора и морске ресурсе за одрживи развој;
15. **Очување живота на земљи** – заштити, успоставити и промовисати одрживо коришћење копнених екосистема, одрживо управљати шумама, сузбити дезертификацију, зауставити и преокренути деградацију тла и спречити уништавање биолошке разноликости;
16. **Мир, правда и снажне институције** – промовисати мирољубива и инклузивна друштва за одрживи развој, осигурати приступ правди за све и

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

изградити делотворне, одговорне и инклузивне институције на свим нивоима;

17. **Партнерством до циљева** – ојачати средства имплементације и учврстити глобално партнерство за одрживи развој.

#### Циљеви одрживог развоја (Sustainable Development Goals)



Предметни пројекат предвиђа да обављање комуналне делатности реконструкције, рехабилитације и одржавања улица и путева допринесе остварењу следећих циљева одрживог развоја: 3 – добро здравље и благостање; 4 – квалитетно образовање; 8 – достојанствен рад и економски раст; 9 – индустрије, иновације и

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

инфраструктура; 10 – смањење неједнакости; 11 – одрживи градови и заједнице; 13 – акција за климу; 15 – очување живота на земљи и 17 – партнерством до циљева.

**Циљ 3 – Добро здравље и благостање:** Квалитетна путна мрежа може значајно допринети здрављу и благостању становништва одређене локалне самоуправе. Улична инфраструктура утиче на безбедност пешака и возача. Добро одржавани путеви смањују ризик од саобраћајних несрећа, што директно утиче на здравље грађана. Редовно одржавање путева значи и боље услове за ходање и вежбање, а то доприноси општем здрављу. Поред тога, инфраструктурни пројекти могу креирати нове могућности за запошљавање и економски развој у локалним заједницама. Боља путна мрежа олакшава приступ здравственим установама, што може повећати доступност здравствених услуга и унапредити опште здравље грађана. Реконструкција, рехабилитације и одржавање улица и путева не само да подстиче опште физичко здравље, већ ствара услове за економски напредак и опште благостање у заједници.

**Циљ 4 – Квалитетно образовање:** Унапређена путна инфраструктура омогућава безбедан и ефикасан приступ образовним институцијама. Деца и млади људи могу лакше приступити школама и учествовати у образовном процесу ако су путеви у добром стању. Осим што овај циљ одрживог развоја подстиче образовање, он обезбеђује равноправан приступ образовним могућностима за све.

Поред тога, инфраструктурни пројекти могу креирати окружење које подстиче учење. Безбедни и уређени путеви обезбеђују окружење које је безбедно и без дистракција, стварајући тако оптималне услове за концентрацију и учење код ђака и наставника. Путна инфраструктура олакшава приступ образовним установама, али и доприноси квалитету образовања кроз стварање подржавајућег и безбедног окружења за учење.

**Циљ 8 – Достојанствен рад и економски раст:** Путна инфраструктура позитивно утиче на економски развој и стварање достојанствених радних услова. Развијена инфраструктура је од суштинског значаја за кретање робе, услуга и људи, што подстиче економску активност. Ефикасна и безбедна транспортна мрежа олакшава приступ тржиштима и кретање радне снаге. Овакво покретање промета доприноси економском расту и ствара могућности за нова запошљавања.

Поред тога, инфраструктурни пројекти у области путне инфраструктуре често стварају нова радна места и подстичу локалну економију. Инфраструктурни пројекти захтевају ангажовање радне снаге, што доприноси обезбеђивању достојанствених радних места и општем економском расту.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Адекватна путна инфраструктура игра кључну улогу у привлачењу инвестиција и стварању погодних услова за отварање нових радних места. Инвеститори цене ефикасност и ниске трошкове транспорта, што може бити кључни фактор при одлучивању где да започну своје пословање. Добро повезане путне мреже обезбеђују лак приступ различитим тржиштима јер инвеститори траже локације које су лако доступне њиховим клијентима и добављачима. Такође, ефикасна транспортна мрежа смањује трошкове логистике за инвеститоре. Способност брзог и једноставног превоза ресурса и производа може значити значајне уштеде и повећану конкурентност.

**Циљ 9 – Индустрија, иновације и инфраструктура:** Улагања у истраживање и развој на глобалном нивоу, као и финансирање економске инфраструктуре у земљама у развоју су порасла. Улагања у путну инфраструктуру кључна су за постизање одрживог развоја и оснаживање заједница у многим земљама. Да би се постигао овај циљ до 2030. године, такође је неопходно подржати најмање развијене земље, инвестирати у напредне технологије и смањити емисије угљеника.

Инфраструктурни пројекти могу интегрисати нове технологије и иновације у области транспорта. Унапређење и развој путне инфраструктуре може укључивати модерне методе и материјале који подржавају иновативна решења за путеве, попут паметних саобраћајних знакова који повећавају безбедност у саобраћају и водопропустивог асфалта.

У последњим годинама, Србија је посвећена интензивном развоју инфраструктуре, са посебним фокусом на путној мрежи. Овај напредак је значајан, обзиром на то да инвестиције у модернизацију и одржавање путева постају кључни фактор у унапређењу промета, подстицању економског развоја и подизању квалитета живота широм земље.

Инклузивна и одржива индустријализација, заједно са иновацијама и инфраструктуром, може довести до нових запошљавања и прихода. Они играју кључну улогу у увођењу и промовисању нових технологија, олакшавању међународне трговине и омогућавају ефикасно коришћење ресурса. Раст нових индустрија значи побољшање животног стандарда за многе од нас. Уколико индустрије теже одрживости, овај приступ имаће позитиван ефекат на животну средину.

**Циљ 10 – Смањење неједнакости:** Унапређење и развој путне инфраструктуре у локалној самоуправи кроз ЈПП пројекат доприноси остваривању овог циља на више начина. Побољшана путна инфраструктура омогућава бољу повезаност између различитих делова заједнице, чиме се смањује физичка удаљеност и олакшава приступ

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

становништва основним услугама. Ово је посебно значајно за рурална подручја или она која су географски изолована.

Пројекат ЈПП за реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву јесте одржив на дужи временски период, што самом Граду обезбеђује и дугорочне бенефите. Осим дуготрајног функционисања путева, становницима је омогућена географска повезаност и приступачност, чиме се појачава социјална инклузија у локалној самоуправи.

Обезбеђивање инфраструктуре приступачне за све слојеве друштва инвестирањем у улице и тротоаре са инвалидским рампама значајно помаже лицима са посебним потребама и смањује друштвене неједнакости. Пројекти ЈПП у области путне инфраструктуре доводе до креирања послова у заједницима које су често угрожене сиромаштвом.

**Циљ 11 – Одрживи градови и заједнице:** Одрживи развој се не може постићи без значајне трансформације начина изградње и управљања урбаним просторима. Већина урбаног раста се дешава у малим и средњим градовима, што погоршава неједнакости и масовно сиромаштво. Многи градови су подложнији климатским променама и природним катастрофама због велике концентрације људи и локације. Адекватним урбанистичким планирањем повећава се отпорност локалних самоуправа и смањују се негативни ефекти који настају услед природних катастрофа и непогода. Отпорност локалних самоуправа на природне катастрофе и климатске промене значи њихову способност да се носе с непредвиђеним догађајима, очувају стабилност и брзо се опораве након инцидента. Локалне самоуправе треба да имају отпорну инфраструктуру која може издржати изазове као што су поплаве, земљотреси, олује итд. То укључује добро изграђене путеве, мостове, канализацију и друге системе.

Цена лоше планиране урбанизације може се видети у неким од сиромашнијих крајева, запетљаном саобраћају, емисији гасова стаклене баште и пространим предграђима широм света. Треба деловати у складу са овим циљем одрживог развоја и унапредити инфраструктуру у местима где сви грађани живе пристојним квалитетом живота и чине део продуктивне динамике града, како би настала друштвена стабилност без штете по животну средину.

Трошак изградње, реконструкције или рехабилитације квалитетне путне инфраструктуре је минималан у поређењу са предностима јер побољшањем исте долази до економске активности, унапређења квалитета живота и здравије животне средине.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Овај циљ предвиђа да се до 2030. године значајно смањи број несрећа изазваних лоше планираном путном инфраструктуром, као и да се знатно смање директни економски губици.

**Циљ 13 – Акција за климу:** Предузећа и инвеститори треба да се ангажују за смањење емисија, не само из етичких разлога, већ и због економских и пословних користи. Коришћење еколошких материјала у унапређењу инфраструктуре на одговоран начин може значајно допринети смањењу климатских промена и борби против истих.

Рехабилитација путне употребом еколошки прихватљивих материјала и метода, може допринети смањењу емисија штетних гасова пре свега због боље експлоатације возила, мање потрошње горива, па самим тим и мање емисије штетних гасова из возила, али и због проширења путне мреже и краћег времена вожње. Промовисање одрживих алтернатива у изградњи и одржавању инфраструктуре је важан корак ка борби против климатских промена. Једно од могућих решења јесте примена **нискотемпературног асфалта** који укључује широки распон технологија које побољшавају производњу и уградњу асфалта. Нискотемпературни асфалти могу се производити и уграђивати при значајно нижим температурама него што је то случај код врућих асфалта.

Због тога што су температуре пламеника при производњи нискотемпературног асфалта ниже, потребно је мање енергије за производњу. Смањење потрошње горива се постиже у просеку од 20-35%. За неке технологије смањење горива може бити и до 50%. Због тога што се хладнија мешавина може превозити на веће удаљености, производња је енергетски ефикаснија јер се користи мање енергије и мање горива за производњу.

Предности нискотемпературног асфалта:

- Продужена сезона уградње асфалта: Ниско-температурни асфалти се могу користити при нижим амбијенталним температурама, омогућајући на тај начин ранији почетак и каснији довршетак сезоне асфалтерских радова.
- Побољшано понашање: нискотемпературни асфалти омогућавају боље збијање асфалтних мешавина. Боље збијање директно резултира бољим понашањем асфалта и продужава његов животни век.
- Сигурност: Нискотемпературни асфалти значајно побољшавају радне услове радника који раде с асфалтом на градилишту али и на асфалтном постројењу. То је нарочито важно при уградњи асфалта у тунелима због слабије вентилације. Хладнији и здравији услови рада побољшавају задовољство радника и квалитету њиховог рада.

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

- Поред тога, нискотемпературни асфалти смањују видљиву емисију и смањују емисију гасова са ефектом стаклене баште у односу на вруће асфалтне мешавине.

**Циљ 15 – Очување живота на земљи:** Унапређена путна инфраструктура смањује притисак на екосистеме јер омогућава ефикаснији транспорт и логистику, због чега се не јавља потреба за новим путевима који би могли негативно утицати на природна станишта.

Поред тога, адекватно одржавана инфраструктура смањује емисије гасова са ефектом стаклене баште, побољшавајући тако квалитет ваздуха и доприносећи глобалним напорима за сузбијање климатских промена.

Издувни гасови из возила често се акумулирају када возила стоје, на пример, на семафорима, у гужвама или у ситуацијама спорог саобраћаја. Овај феномен познат је као *"stationary emissions"* (емисије док возило стоји) или *"idle emissions"* (емисије у леру).

Када возило стоји, мотор и даље ради да одржи потребне системе као што су клима уређај, светла и електроника. Током овог периода, емисије из издувног система могу се акумулирати у околини. Поред тога, када возила успоравају или се заустављају због лоших путева, возачи често користе нижи степен преноса који повећава потрошњу горива. Овај процес може резултирати повећаним емисијама издувних гасова по километру, што је нарочито истакнуто у урбаним срединама где се често јавља спор саобраћај.

Реконструкција, односно рехабилитација и одржавање путева има значајан утицај на смањење ових проблема. Добро одржавани путеви омогућавају возилима да се крећу ефикасно, смањујући потребу за честим стајањем и поновним покретањем. То не само да помаже у смањењу емисија гасова са ефектом стаклене баште већ такође побољшава и ефикасност потрошње горива.

**Циљ 17 – Партнерством до циљева:** Када је у питању рехабилитација улица и путева у локалним самоуправама, овај циљ одрживог развоја подразумева активно учешће грађана, приватног сектора и јавних институција у процесима одржавања и унапређења инфраструктуре.

Партнерство са грађанима, привредом и другим заинтересованим странама може допринети бољем планирању, учинити пројекте унапређења путне инфраструктуре ефикаснијим и усмеренијим ка реалним потребама заједнице. Ово партнерство такође може обезбедити додатне ресурсе, идеје и експертизу, што ће у крајњем резултирати бољом одрживошћу и квалитетом инфраструктуре.

---

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

---

Овакав начин укључивања заинтересованих страна у свим фазама пројекта, односно у фази идентификације, припреме и реализације ствара сигурносни оквир за усмеравање и постизање заједничких циљева као што су ефикасно управљање ресурсима, еколошка одрживост и општи квалитет живота у заједници.

За решавање изазова који настају приликом поверавања комуналне делатности одржавања улица и путева, најадекватнији је управо модел јавно-приватног партнерства јер се реализацијом пројекта ЈПП задовољава јавни интерес и добија савремена путна мрежа, одржива на дужи временски период.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 9. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ У СКЛАДУ СА ИСХОДИМА ДЕФИНИСАНИМ ДОКУМЕНТОМ *PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS*

Пет исхода који се наводе у Евалуационој методологији као основни за достизање циљева одрживог развоја кроз имплементацију ЈПП пројеката, а који ће бити разматрани у предметном пројекту, јесу:

1. Приступ и правичност;
2. Економска ефикасност и фискална одрживост,
3. Одрживост животне средине и отпорност,
4. Репликабилност и
5. Укључивање заинтересованих страна.

Документ PIERS има за циљ да се у пројектима јавно-приватног партнерства анализирају ови исходи, како би се достигли поменути циљеви одрживог развоја и посматрао њихов утицај на инфраструктуру, али и како би се превазишли изазови растућих глобалних климатских промена.

### 9.1. Приступ и правичност

Правичност у смислу пројеката јавно-приватног партнерства може се дефинисати као једнак приступ инфраструктури, услугама и резултатима свих заинтересованих страна. Због тога је потребно да све заинтересоване стране имају приступ наведеним резултатима пројекта на једнак, а самим тим и правичан начин, при чему се не смеју занемарити економски угрожене особе и особе које пате од социјалне искључености.

Основни исходи наведених пројеката, у смислу приступа и једнакости, морају бити обезбеђивање основних услуга, у овом случају комуналне делатности локалне путне инфраструктуре. Пројекат је усмерен на унапређивање приступачности услугама комуналне инфраструктуре, подизање нивоа једнакости, задовољавање социјалне правде, и обезбеђивање приступа и правичности дугорочно. Циљ овог пројекта јесте ублажавање физичког и економског расељавања становништва које може настати због неадекватних услуга комуналне инфраструктуре. Путем ефикасног и одговорног управљања комуналним делатностима на локалном нивоу, пројекат има потенцијал да допринесе стварању одрживог система путне инфраструктуре, усмереног на бољитак локалне самоуправе.

Ако се наведени пројекат посматра у смислу обезбеђивања основних услуга, онда пројекат треба да идентификује и узима у обзир стварне потребе људи у односу на

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

њихову економску и социјалну ситуацију утврђену кроз процес ангажовања заинтересованих страна, као и да на организован начин доприноси проширењу и побољшању основних услуга. Ниво услуге који пројекат мора да задовољи подразумева доступност коришћења резултата пројекта од стране свих заинтересованих корисника, укључујући и оне најрањивије и оне у неповољном положају у друштву. Због тога треба да постоје планови којима ће се пратити и регулисати текућа ефикасност мера приступачности које је пројекат поставио.

Неке од основних компоненти које треба узети у обзир приликом анализе приступачности за ЈПП пројекат поверавања комуналне делатности локалне путне инфраструктуре могу укључивати:

1) Просторна покривеност: Обезбедити да локална путна инфраструктура покрива широке територијалне области, тако да становници имају могућност путовања од различитих делова града или приградских насеља до различитих одређишта.

2) Временска покривеност: Организовати услугу тако да буде доступна у различитим деловима дана и недеље, одговарајући потребама корисника у различитим временским периодима.

3) Удобност превоза: Приликом вожње на улицама и путевима је од суштинског значаја да путна инфраструктура буде без избочина и рупа које значајно отежавају саобраћај. Основна намера у том смислу јесте обезбедити комфорну, безбедну и ефикасну локалну путну инфраструктуру, узимајући у обзир потребе и удобност свих корисника, укључујући особе са инвалидитетом и старије грађане.

Пројекат ЈПП за финансирање, пројектовање и рехабилитацију локалне путне инфраструктуре у граду Смедереву има потенцијал да допринесе ублажавању физичког и економског расељавања становништва, доприносећи повећању вредности и живота на удаљеним локацијама. Становништво ће имати безбедан и лак приступ основним потребама, радним местима и здравственој заштити, што доприноси општем благостању заједнице.

#### 9.1.1. Унапређење приступачности и универзални приступ

Оно што би могло да се предузме за унапређење приступачности свим становницима Града, јесте изградити пешачке тротоаре тако да буду приступачни за све, укључујући особе са инвалидитетом и старије. Потребно је поставити и рампе на кључним локацијама како би се олакшао приступ особама са инвалидитетом и родитељима с децом у колицима. Универзални приступ се омогућује и кроз обезбеђивање сигнализације за

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

слепе и слабовиде, односно аудио и визуелни сигнали на прелазима и раскрсницама за оне са ограниченим видом.

#### 9.1.2. Побољшање једнакости и социјалне правде

Потребно је стимулисати инвестиције у рањиве заједнице тј. мање развијене делове општина, односно осигурати средства и ресурсе за ревитализацију инфраструктуре у овим заједницама како би се унапредио стандард живота и приступ основним услугама. Кроз пројекте ЈПП за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина, кључно је осигурати да локалне месне заједнице активно учествују у планирању и доношењу одлука о пројектима, чиме се промовише друштвена повезаност и укљученост у пројекат.

#### 9.1.3. План за дугорочни приступ и правичност

Овај принцип подразумева развијање дугорочних планова за одржавање улица и путева, који узимају у обзир потребе свих делова заједнице. Потребно је интегрисати урбана и рурална подручја - осигурати једнак приступ основним услугама у оба типа подручја, узимајући у обзир урбане и руралне планове развоја.

#### 9.1.4. Избегавање/минимизирање и ублажавање физичког и економског расељавања

Реализација ЈПП пројекта за реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре на начин да подстиче економско оживљавање локалних заједница и обезбеђивање нових пословних прилика, као и примену социјалних програма и мера подршке јесте кључно заостанак становништва на територији локалне самоуправе.

### 9.2. Економска ефикасност и фискална одрживост

Економска ефикасност и фискална одрживост односи се на допринос пројекта јавно-приватног партнерства привредном расту и увећању животног стандарда становништва. Због тога је значајно посматрати способност пројекта да ефикасно користи ограничене економске ресурсе, на одрживи начин, без угрожавања могућности да будуће генерације становништва имају барем подједнак приступ економским ресурсима.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Локална путна инфраструктура игра кључну улогу у унапређењу економске ефикасности и обезбеђивању фискалне одрживости у некој регији или земљи. Неке од кључних тачака које истичу однос између локалне путне инфраструктуре, економске ефикасности и фискалне одрживости јесу:

1. **Повезивање производних центара и тржишта:** Локални путеви повезују производне зоне и тржишта. Кроз омогућавање брзог и лаког приступа различитим производним зонама и путевима који воде до трговинских центара, локална путна мрежа обезбеђује ефикасан ток робе и услуга;
2. **Подстицање локалног привредног раста:** Добро путеви подстичу локалну економију олакшавајући приступ компанијама, што може повећати инвестиције и отварање нових радних места;
3. **Смањење трошкова превоза и времена путовања:** Ефикасна локална путна мрежа смањује трошкове превоза и време путовања за становништво, што доприноси побољшању општег квалитета живота и економске производње; Смањење трошкова транспорта и времена путовања може повећати продуктивност привреде, што има позитиван утицај на фискалну стабилност;
4. **Прилагођавање глобалним и националним трговинским токовима:** Локални путеви играју улогу у интеграцији локалних економија у глобалне и националне трговинске токове, што може повећати конкурентност и диверзификацију економије;
5. **Повећавање привлачности за инвестиције:** Добро одржаване инфраструктуре чине регион или земљу привлачнијим за инвестиције, што може допринети економском развоју и стварању нових радних места;
6. **Повезивање руралних и урбаних подручја:** Локални путеви играју кључну улогу у повезивању руралних и урбаних подручја, омогућавајући бржи и ефикаснији прелаз између ових различитих просторних контекста.

Да би се обезбедила фискална одрживост, кључно је постићи равнотежу између извора финансирања (попут јавно-приватних партнерстава) и оперативних трошкова. Ефикасно планирање, ефективно управљање и континуирана улагања у инфраструктуру и одржавање такође су кључни за дугорочну фискалну одрживост локалне путне инфраструктуре.

Неки од основних критеријума за процену учинка пројекта у односу на исход економске ефикасности и фискалне одрживости су:

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

- 1) Избегавање корупције и подстицање транспарентне набавке - Корупција може значајно угрозити економску ефикасност и фискалну одрживост пројекта. Процес набавке треба бити транспарентан, конкурентан и поштен, како би се избегла корупција и како би се средства ефикасно утрошила. Усвајања пројекта и уговора јавно-приватног партнерства извршавају се у складу са законом и потпуно транспарентно. Набавка приватног партнера се спроводи у отвореном поступку у складу са законом којим се уређују јавне набавке. Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама дефинише поступке, услове и начела ЈПП-а, укључујући захтеве за транспарентност. У процесу ЈПП-а, јавни партнер је обавезан да транспарентно објави све релевантне информације у вези са пројектом. То може укључити објављивање јавних позива, конкурсне документације, процену изводљивости, извештаја о пројекту и уговора са приватним партнером. Ови документи пружају информације о свим аспектима пројекта, укључујући финансијске детаље, услове и обавезе свих страна укључених у ЈПП. Поступак ЈПП почиње тако што јавни партнер донесе одлуку о покретању поступка, затим започиње са припремом нацрта предлога пројекта ЈПП који се после усваја на седници скупштине јединице локалне самоуправе. Након усвајања, пројекат се доставља Комисији за јавно-приватно партнерство, која доноси оцену и мишљење да ли се конкретни пројекат може реализовати у форми ЈПП и да ли је у складу са ЗЈПК. Након исходавања позитивног мишљења, скупштина јединице локалне самоуправе даје сагласност и усваја пројекат. Након усвојеног пројекта, Јавно тело расписује поступак јавне набавке на Порталу јавних набавки. Поступак се спроводи у складу са Законом о јавним набавкама уз поштовање основних начела ЗЈН, а пре свега начела обезбеђивања конкуренције и забране дискриминације, транспарентности поступка јавне набавке, уз поштовање мера у циљу спречавања корупције и сукоба интереса у складу са ЗЈН. Понуђачи могу предати понуде најкасније до истека рока предвиђеног за подношење понуда. Након стручне оцене понуда, Јавно тело доноси одлуку о избору најповољнијег понуђача (приватног партнера), са којим ће јавни партнер закључити јавни уговор. **Уговор о јавно-приватном партнерству се закључује у писаном облику између јавног и приватног партнера, којим се у циљу реализације пројекта јавно-приватног партнерства, уређују међусобна права и обавезе уговорних страна.** Јавни уговор се уписује у Регистар јавних уговора, јединствену електронску базу података која служи за евидентирање и праћење

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

реализације јавних уговора који се, у складу са ЗЈППК, спроводе на територији Републике Србије.

- 2) Максимизирање економске одрживости и фискалне одрживости - Пројекат треба да буде економски оправдан и да буде у складу са фискалним могућностима. Када локалне самоуправе имају мањак средстава у буџету и не могу себи приуштити да се задуже, укључивање приватног капитала може представљати најбоље решење. Приватни капитал може осигурати неопходна финансијска средства за инфраструктурне пројекте, чиме се локалне самоуправе ослобађају од великог финансијског оптерећења.
- 3) Максимизирање дугорочне финансијске одрживости - Пројекат треба да буде пројектован и управљан тако да има дугорочну финансијску одрживост. Овај аспект укључује процену трошкова и прихода пројекта, као и његову способност да генерише приходе који могу подржати његову одрживост на дужи рок. Према члану 18. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама рок на који се закључује јавни уговор одређује се 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. Рок из овог члана 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.
- 4) Повећање запошљавања и економских могућности - Пројекат треба да има потенцијал да повећа запошљавање и економске могућности у локалној заједници. Ово може укључивати отварање нових радних места, стимулисање локалне економије и подизање животног стандарда заједнице.

### 9.3. Одрживост животне средине и отпорност

Одрживост животне средине односи се на заштиту и очување планете и представља основни захтев одрживости. Деловање у циљу очувања биодиверзитета и борбе против климатских промена и њених утицаја саставни су део успешне имплементације циљева одрживог развоја.

Еколошка одрживост и отпорност значајни су аспекти у контексту одрживе локалне путне инфраструктуре. Док се свет сусреће са изазовима климатских промена и потребом

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

да се смање емисије гасова, унапређење инфраструктуре, које укључује реконструкцију, рехабилитацију и одржавање улица и путева, игра значајну улогу у стварању одрживе будућности.

#### 10.3.1. Смањење емисија гасова стаклене баште и побољшање енергетске ефикасности

Како би се смањила емисија штетних материја у атмосферу, значајна је примена зелених технологија за асфалтирање и осветљавање путева, што може допринети смањењу потрошње енергије и емисије штетних гасова. Такође, развој и унапређење пешачких стаза редукује употребу индивидуалних возила и тиме долази до смањења емисија штетних материја у атмосферу.

#### 10.3.2. Смањење отпада и обнова деградираног земљишта

Овај принцип подразумева примену технологија за рециклирање асфалта и других материјала изграђених на путевима, затим одржавање зелених површина, уређење путева са више зелених површина и разноврсног биљног састава како би се очувао биодиверзитет и обнова земљишта. Према томе, принципи циркуларне економије у путној инфраструктури се показују кроз вишеструку употребу грађевинских материјала који су произведени по принципима еколошке неутралности и одрживости.

**Рециклирани асфалт** најчешће се примјењује као замена за природни агрегат у мешавинама за израду асфалтних слојева коловозних конструкција, при чему се примјењују поступци хладне или вруће рециклаже. Рециклажа асфалта је најефикаснији начин одржавања коловоза, како са економског аспекта, тако и са аспекта технологије и очувања животне средине.

Коришћење већих постотака рециклираног асфалта (РАП-а) у ниско-температурним асфалтима може додатно повећати „зелени“ утицај ове технологије.

Министарство заштите животне средине и Министарство грађевине, саобраћаја и инфраструктуре припремају Уредбу о употреби струганог асфалта у путној инфраструктури, која ће допринети одрживости економије, очувању природних ресурса, развоју инвестиционог потенцијала и развоју тржишта секундарних сировина. На овај начин долази до подизања нивоа ефикасности у употреби природних ресурса у производњи асфалта и његовој употреби у изградњи и обнављању путева.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Квалитет рециклираног асфалта за реконструкцију путева мора да буде истог квалитета као и нови асфалт да би могао да буде употребљен за обнову или изградњу путева.

Процењује се да употреба рециклираног материјала за производњу асфалта за све слојеве путева може да доведе до смањења 10 – 20% емисија угљен-диоксида.

Пројекти ЈПП за реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина имају за циљ да усвоје приступ циркуларној економији за стандарде и операције које се спроводе и финансирају. Циркуларна економија тежи очувању материјала, компоненти и производа у употреби што је дуже могуће. Приступ циркуларној економији има за циљ:

- Смањење потрошње ресурса;
- Одржавање инфраструктуре, компоненти и материјала на њиховој највишој вредности;
- Очување безбедности и техничке функције имовине и компоненти;
- Промовисање ресторативног и регенеративног дизајна; и
- Смањење емисија.

Потребно је препознати и проценити могућности за поновну употребу материјала за израду насипа, коловоза и бетона, као и нуспроизвода са постојеће локације. Идентификацијом и проценом могућности за поновну употребу материјала за израду насипа, коловоза и бетона, као и нуспроизвода са локалне територије подстиче се очување необновљивих извора ресурса. Најпожељије је стварати могућност за употребу материјала на бази биомасе када год је то прикладно.

#### 10.3.3. Заштита биодиверзитета

У циљу испуњења овог елемента, неопходно је подстаћи озелењавање путева, односно интегрисати зелене коридоре и природне области у планове за путеве како би се подржао биодиверзитет и миграција животиња, као и спровођење биодиверзитетних анализа, односно спровођење анализа биодиверзитета пре фазе изградње пројекта и примена одговарајућих мера за заштиту екосистема.

#### 10.3.4. Процена ризика и припрема за управљање катастрофама

Пројекат који се спроводи у локалној самоуправи треба да подстакне развој интегрисаних безбедносних стратегија које укључују адекватна решења за катастрофе и

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

ризик од климатских промена, као и постављање система раног упозоравања за природне катастрофе као што су поплаве и климатске непогоде. Локалне самоуправе треба да имају отпорну инфраструктуру која може издржати изазове као што су поплаве, земљотреси, олује итд. Ефикасно урбанистичко планирање може побољшати отпорност локалних самоуправа, оне треба да развију економске стратегије које им омогућавају брз опоравак након катастрофе.

#### 9.4. Репликабилност

Репликовање у области путне инфраструктуре односи се на могућност репродукције или понављања успешних система или иницијатива на различитим локацијама или контекстима. То подразумева имплементацију доказаних стратегија, технологија или политика са једног места на друго како би се постигли слични позитивни резултати.

Репликовање је важан концепт у области путне инфраструктуре јер омогућава пренос знања, најбољих пракси и научених лекција са успешних пројеката на друге области које могу имати користи од сличних решења. Репликовањем успешних модела, градови и региони могу избећи поновно смишљање система и убрзати имплементацију ефикасних система путне инфраструктуре.

Неколико кључних аспеката који се односе на репликовање у путној инфраструктури јесу:

**1. Преносивост стратегија:** Успешне стратегије и приступи имплементирани у једној локалној самоуправи често се могу пренети на друге локације. На пример, уколико локална самоуправа успешно имплементира модел пројекта у циљу унапређења путне инфраструктуре, други градови могу репликовати исти модел прилагођавајући га локалном контексту, узимајући у обзир специфичности инфраструктурних захтева.

**2. Репликовање технологије:** У области путне инфраструктуре, технолошке иновације играју кључну улогу у побољшању ефикасности и безбедности путева. Ова тачка истиче значај примене технологија које су се показале успешним на једном месту и њиховог поновног коришћења на другим локацијама. Пример такве технологије јесте посебан тип водопрпусног асфалта. Овај производ је развијен да омогући пролаз воде кроз асфалтну површину, чиме се смањује ризик од поплава и побољшава се одводњавање. Водопрпусни асфалт омогућава пролаз воде кроз његову површину. То значи да вода може проћи кроз асфалт и инфилтрирати се у тло испод. Овај тип асфалта

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

често се промовише као еколошки прихватљив, јер доприноси отицању воде, одржавању природног циклуса одводњавања и смањењу потребе за канализацијом. Често користи у урбаним срединама, паркинг просторима, бициклистичким стазама и другим подручјима где је важна добра одводња. Водопрпусни асфалт, може бити користан алат за управљање водама у урбаним подручјима и смањење проблема повезаних с површинским отицањем воде. Треба узети у обзир и могућност примене **нискотемпературног асфалта**, који представља нови приступ у производњи асфалтних материјала и захтева мање енергије за прегревање, што доводи до смањења емисија штетних гасова у околину током процеса примене и до значајне уштеде енергије. Осим што смањује негативне ефекте на околину, доприноси општем еколошком одрживом развоју, што га чини пожељним избором у реконструкцији, односно рехабилитацији и одржавању путне инфраструктуре и грађевини уопште.

**3. Репликовање политика:** Владе и саобраћајне агенције могу репликовати успешне политике и прописе који су се показали ефикасним у унапређењу путне инфраструктуре. На пример, политике које подстичу реконструкцију и рехабилитацију путева или смањење саобраћајних гужви могу се репликовати и прилагодити локалним потребама.

**4. Дељење знања и сарадња:** Сарадња и дељење знања између различитих заинтересованих страна, укључујући градове, саобраћајне агенције, стручњаке из индустрије и истраживаче, има кључну улогу у репликовању успешних иницијатива у области путне инфраструктуре. Платформе за дељење најбољих пракси, конференције и мреже могу олакшати ширење знања и промовисати репликовање.

**5. Прилагођавање локалном контексту:** Иако је репликовање усмерено на усвајање успешних модела, такође је важно узети у обзир јединствене карактеристике и изазове сваке локације. Иницијативе у области путне инфраструктуре треба да буду прилагођене специфичним потребама, демографији и инфраструктури одређеног подручја.

Репликација у путној инфраструктури може допринети ефикасној реконструкцији путева, унапређењу безбедности саобраћаја, смањењу гужви и побољшању целокупне мобилности. Учењем из успешних пројеката и имплементацијом доказаних решења, општине могу постићи напредак ка одрживијим, приступачнијим и ефикаснијим системима путне инфраструктуре. Свакако, ево како можете додати информацију о томе како реплицирање успеха у путној инфраструктури може допринети и смањити трошкове приватних партнера:

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Реплицирањем успешних модела у путној инфраструктури не само да општине остварују предности у ефикасном одржавању путева, унапређењу безбедности саобраћаја и смањењу гужви, већ такође имају и значајан ефекат на трошкове приватног партнера. Када се успешно имплементира већ познат и проверен модел, приватном партнеру се снижавају трошкови. Ово је зато што су модели већ испробани и доказали су своју успешност, што смањује ризик и неизвесност за приватног партнера. Спровођење већ постојећих и успешних модела, стога, доприноси и ефикасности и економичности пројеката у путној инфраструктури, што је битно за усмеравање ресурса и постизање одрживог развоја.

## 9.5. Укључивање заинтересованих страна

Укључивање заинтересованих страна у сферу управљања локалном путном инфраструктуром кључни је елемент успешног планирања, имплементације и управљања овом комуналном делатношћу. Заинтересоване стране укључују широк спектар људи и организација које директно или индиректно имају утицај на локалну путну инфраструктуру.

Неки од кључних актера укључени у сферу управљања локалном путном инфраструктуром могу бити:

**1. Корисници локалне путне инфраструктуре:** Све кориснике локалне путне инфраструктуре, укључујући пешаке, бициклисте, возаче и друге. Њихов допринос може бити кључан у идентификацији проблема, пружању повратних информација о одржавању путева и предлагању побољшања.

**2. Локална заједница:** Локална заједница, укључујући становнике, локалне организације и пословне субјекте, такође је важан актер у управљању локалном путном инфраструктуром. Консултације са локалном заједницом могу помоћи у идентификацији кључних проблема, потреба и приоритета. Ово може укључивати јавне расправе, састанке са локалним саветима или радионицама са заинтересованим групама.

**3. Власти и регулаторна тела:** Локалне власти и регулаторна тела имају кључну улогу у управљању локалном путном инфраструктуром. Они су одговорни за доношење политика, финансирање, планирање и надзор над локалном путном инфраструктуром. Укључивање ових актера у процесе одлучивања може осигурати усклађеност са политикама и прописима, као и пружити подршку у ресурсима и инфраструктури.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

**4. Приватни партнер (извођачи радова):** Приватни партнер је одговоран за пружање услуга реконструкције, односно рехабилитације и одржавања локалне путне инфраструктуре. Укључивање оператера у процесе одлучивања омогућава размену информација, идентификацију изазова и проналажење решења. То може обухватати редовне састанке, радне групе или консултације приликом развоја нових рута, тарифа или унапређења услуга.

**5. Стручњаци и консултанти:** Стручњаци и консултанти са релевантним знањем и искуством могу пружити драгоцену подршку у процесима планирања и управљања локалном путном инфраструктуром. Њихово укључивање може помоћи у анализи података, процени перформанси система, пружању техничке експертизе и предлагању иновативних решења.

**6. Организација цивилног друштва -** Организације цивилног друштва (ОЦД) јесу добровољни облици организовања грађана, чији је циљ заштита интереса одређене групе грађана или друштва у целини и које нису део структурне власти. Приликом припреме пројекта ЈПП, ОЦД могу истраживати ефекте спровођења ЈПП у јединицама локалне самоуправе, са акцентом на начин и квалитет пружања услуга, подношењем захтева за приступ информацијама од јавног значаја, анкетирањем грађана и интервјуима са представницима релевантних субјеката.

Оно што је од великог значаја јесте и могућност ОЦД, као неутралног, неполитичког тела да информисе грађане о пројектима ЈПП, као и о налазима у вези са спровођењем ових пројеката у ЈЛС, да успоставе сарадњу са организацијама цивилног друштва које су активне у области борбе против корупције, као и да промовишу транспарентност и партиципативности на целој територији Србије са организацијама које су активне у својим локалним заједницама. Ова сарадња треба да се заснива на принципима развијања капацитета локалних организација цивилног друштва за праћење пројеката ЈПП и заговарању транспарентности свих фаза – припреме, спровођења и надзора над спровођењем ових пројеката.

Процена утицаја на животну средину - Environmental Impact Assessment (EIA) на почетку пројекта јесте добар корак како би се истакли проблеми и потребе различитих заинтересованих страна, како би се изабрала најбоља решења и како би се обезбедио најбољи приступ основним услугама. У том случају, разговарало би се о идејним решењима (јавне консултације, технички захтеви за дизајн од стране различитих заинтересованих страна, сарадња са локалном самоуправом).

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Укључивање ових актера у процесе одлучивања око локалне путне инфраструктуре може помоћи у стварању инклузивног, ефикасног и одрживог система. Кроз активну комуникацију, сарадњу и партиципацију свих релевантних страна, могу се постићи бољи резултати у пружању услуга управљања локалном путном инфраструктуром на територији града Смедерева које задовољавају потребе шире заједнице.

Идентификована су следећа четири критеријума за процену учинка пројекта у односу на исход ангажовања заинтересованих страна:

- 1) План за ангажовање заинтересованих страна и учешће јавности;
- 2) Максимално повећати ангажовање заинтересованих страна и учешће јавности;
- 3) Обезбедити транспарентне и квалитетне информације о пројекту и
- 4) Управљати јавним повратним информацијама крајњих корисника.

Пројекат јавно-приватног партнерства за пројектовање, финансирање и рехабилитацију локалне путне инфраструктуре у граду Смедереву подразумева да су повратне информације заинтересованих страна прилагођене пројектним плановима, дизајну, процесима или су утицале на доношење одлука и да се повратне информације заинтересованих страна третирају поштено и правично, у складу са принципима социјалне еколошке правде. Релевантне информације о пројекту које се односе на ЈПП за резултате циљева одрживог развоја биће доступне свим странама, укључујући чланове јавности и пружаће се на транспарентан, благовремен, разумљив и приступачан начин.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 10. БУДУЋЕ СТАЊЕ ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА СМЕДЕРЕВА

Циљ овог пројекта јесте да се пронађе најадекватније решење за проблеме који се јављају на локалној путној инфраструктури због чега Град одређивањем предмета овог пројекта настоји да делатност повери приватном партнеру и на тај начин створи одрживи систем који ће функционисати дужи временски период и омогући својим грађанима услугу на високом нивоу. Стварањем оваквог система видљиви су бенефити и за Јавног и за Приватног партнера.

Пре свега, приоритет је у прве две године извести радове на рехабилитацији свих улица и путева које су наведене у табели у наставку. Током трајања уговорног периода, обавеза Приватног партнера је да гарантује за изведене радове и одржава путеве и улице на којима су изведени радови у складу са пројектом у гарантном року.

Овим пројектом ЈПП се стварају темељи за значајна унапређења у будућности. Путеви ће постати симбол поузданости и безбедности јер ће бити подвргнути редовном одржавању, продужавајући њихов радни век и смањујући ризик од хаварија. Пројекат доноси ефикасност и учинковитост у управљању ресурсима, уз оптимизацију трошкова, чиме се обезбеђује економска ефикасност на дуге стазе. Приватни партнер ће допринети економској одрживости пројекта улагањем сопствених ресурса, чиме се ослобађа локални буџет од непосредног притиска.

Увођењем модерних технологија и иновација, путеви постају прилагодљивији на климатске промене, смањујући њихову осетљивост на екстремне временске услове. Рехабилитација и редовно одржавање гарантује продужен радни век постојећих путева, смањује ризик од оштећења и повећава безбедност саобраћаја. Са друге стране, унапредиће укупну саобраћајну инфраструктуру, олакшавајући приступ различитим деловима локалне самоуправе, чиме се подржава економска активност и повећава мобилност становништва. Истовремено, пројекат подразумева еколошки освешћене приступе рехабилитацији и гарантовању за изведене радове, чиме се чува животна средина и доприноси одрживости заједнице. Повећана ефикасност у одржавању комуналне инфраструктуре има директни утицај на побољшање квалитета живота грађана, олакшавајући свакодневне активности и доприносећи општем осећају добробити заједнице. Све ове промене заједно чине путеве не само визуелно уредним, већ и функционално поузданим, пружајући дугорочне користи за локалну заједницу.

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

У наставку је представљена табела улица на територији града Смедерева на којима је потребно извести радове на санацији коловозне конструкције – рехабилитацију.

| Табеларни приказ улица на територији града Смедерева на којима је потребно извести радове на санацији коловозне конструкције - рехабилитација |                          |                             |            |            |                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------|------------|------------|-----------------------|
| р.б.                                                                                                                                          | месна заједница          | улица                       | дужина (м) | ширина (м) | оквирна површина (м²) |
| 1                                                                                                                                             | 25.мај                   | 14.октобра                  | 260        | 4          | 1040                  |
| 2                                                                                                                                             | Славија                  | 17.октобра (део)            | 100        | 8          | 800                   |
| 3                                                                                                                                             | Плавинац                 | 22. децембра                | 150        | 3          | 450                   |
| 4                                                                                                                                             | Плавинац                 | 25.маја                     | 300        | 4          | 1200                  |
| 5                                                                                                                                             | Славија                  | 27.марта                    | 760        | 7          | 5320                  |
| 6                                                                                                                                             | Плавинац                 | 29. новембра                | 300        | 3          | 900                   |
| 7                                                                                                                                             | Папазовац                | 4.јула                      | 320        | 6          | 1920                  |
| 8                                                                                                                                             | Царина                   | 7. јула                     | 80         | 4          | 320                   |
| 9                                                                                                                                             | Плавинац                 | 8. марта                    | 540        | 6          | 3240                  |
| 10                                                                                                                                            | Славија                  | Авалска                     | 50         | 3          | 150                   |
| 11                                                                                                                                            | Свети Сава               | Александра Ћулејића         | 100        | 3          | 300                   |
| 12                                                                                                                                            | 25.мај                   | Александра Марковића Аце    | 60         | 3          | 180                   |
| 13                                                                                                                                            | Папазовац                | Александра Матића           | 360        | 4          | 1440                  |
| 14                                                                                                                                            | Лештар                   | Александра Перића - Нова 33 | 180        | 5          | 900                   |
| 15                                                                                                                                            | Славија                  | Алексе Дундића              | 300        | 4          | 1200                  |
| 16                                                                                                                                            | Ладна вода               | Алексе Шантића              | 400        | 4,5        | 1800                  |
| 17                                                                                                                                            | Папазовац                | Бањалучка                   | 140        | 3          | 420                   |
| 18                                                                                                                                            | Плавинац                 | Бахова                      | 60         | 3          | 180                   |
| 19                                                                                                                                            | Славија                  | Баштованска                 | 180        | 5          | 900                   |
| 20                                                                                                                                            | Лештар                   | Бежанијска                  | 90         | 4          | 360                   |
| 21                                                                                                                                            | Царина                   | Билећка                     | 50         | 3          | 150                   |
| 22                                                                                                                                            | Свети Сава               | Бистричка                   | 100        | 4          | 400                   |
| 23                                                                                                                                            | 25.мај                   | Благоја Паровића            | 250        | 4          | 1000                  |
| 24                                                                                                                                            | Славија                  | Бледска                     | 60         | 4          | 240                   |
| 25                                                                                                                                            | Лештар и Златно брдо-33м | Бококторска                 | 200        | 3          | 600                   |
| 26                                                                                                                                            | Славија                  | Боре Станковића             | 300        | 4          | 1200                  |
| 27                                                                                                                                            | Славија                  | Бошка Бухе                  | 350        | 4          | 1400                  |
| 28                                                                                                                                            | Златно Брдо              | Бранислава Ђендића          | 90         | 4          | 360                   |
| 29                                                                                                                                            | Лештар                   | Бранка Ж.Јевремовића        | 180        | 5          | 900                   |
| 30                                                                                                                                            | Лештар                   | Бранка Ћопића               | 300        | 5          | 1500                  |
| 31                                                                                                                                            | Славија                  | Браће Барух                 | 150        | 3,5        | 525                   |
| 32                                                                                                                                            | Папазовац                | Браће Грим                  | 70         | 5          | 350                   |
| 33                                                                                                                                            | Папазовац                | Букуљска                    | 510        | 4,5        | 2295                  |
| 34                                                                                                                                            | Папазовац                | Булине Воде                 | 400        | 6          | 2400                  |
| 35                                                                                                                                            | Свети Сава               | Ваљевска                    | 300        | 4          | 1200                  |
| 36                                                                                                                                            | Папазовац                | Васе Пелагића               | 130        | 4          | 520                   |
| 37                                                                                                                                            | Царина + Свети Сава      | Вашингтонова                | 30         | 3,5        | 105                   |
| 38                                                                                                                                            | 25.мај                   | Вељка Дугошевића            | 330        | 4          | 1320                  |

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

|    |                                     |                          |       |     |      |
|----|-------------------------------------|--------------------------|-------|-----|------|
| 39 | Златно Брдо                         | Венчачка 2.део           | 400   | 4   | 1600 |
| 40 | Плавинац                            | Веселина Маслеше         | 150   | 4   | 600  |
| 41 | Свети Сава                          | Видовданска              | 300   | 4   | 1200 |
| 42 | Царина                              | Виктора Игоа             | 110   | 4   | 440  |
| 43 | Свети Сава                          | Винарска                 | 180   | 4   | 720  |
| 44 | Златно Брдо                         | Вишеградска              | 640   | 4   | 2560 |
| 45 | Доњи град                           | Вишка                    | 60    | 3,5 | 210  |
| 46 | Златно Брдо                         | Владана Деснице          | 150   | 4   | 600  |
| 47 | Плавинац                            | Владимира Назора         | 260   | 3   | 780  |
| 48 | Доњи град                           | Војводе Главаша          | 100   | 5   | 500  |
| 49 | Царина                              | Војводе Миленка          | 340   | 4   | 1360 |
| 50 | Доњи град                           | Војводе Мишића           | 170   | 5   | 850  |
| 51 | Доњи град                           | Војводе Мишића-тротоари  | 170   | 4   | 680  |
| 52 | Карађорђев дуд                      | Војводе Симе             | 110   | 5   | 550  |
| 53 | Ладна вода                          | Војводе Степе - тротоари | 1.010 | 4   | 4040 |
| 54 | Златно Брдо                         | Војислава Ђорђевића      | 250   | 4   | 1000 |
| 55 | Царина                              | Тина Ујевића             | 200   | 4   | 800  |
| 56 | 25.мај                              | Воћарска                 | 200   | 4   | 800  |
| 57 | Лештар                              | Вука Мандушића           | 60    | 4   | 240  |
| 58 | Папазовац                           | Гаје Чупића              | 200   | 5   | 1000 |
| 59 | Славија                             | Гогољева                 | 100   | 3,5 | 350  |
| 60 | Папазовац                           | Годоминска - улазни део  | 200   | 5   | 1000 |
| 61 | Плавинац                            | Горанска                 | 500   | 9   | 4500 |
| 62 | Плавинац                            | Грочанска                | 400   | 3   | 1200 |
| 63 | 25.мај                              | Грчића Миленка           | 320   | 4   | 1280 |
| 64 | Ладна вода                          | Гучевска                 | 50    | 4   | 200  |
| 65 | Славија                             | Делиблатска              | 60    | 3,5 | 210  |
| 66 | Доњи град                           | Деспота Стевана          | 100   | 6   | 600  |
| 67 | 25.мај                              | Дечанска                 | 120   | 4   | 480  |
| 68 | Карађорђев дуд, Ладна вода, Славија | Димитрија Давидовића     | 280   | 10  | 2800 |
| 69 | Папазовац                           | Динарска                 | 160   | 4   | 640  |
| 70 | Карађорђев дуд                      | Дине Манчића             | 100   | 8   | 800  |
| 71 | Свети Сава                          | Донска                   | 300   | 4   | 1200 |
| 72 | Царина 20м Папазовац                | Достојевског             | 530   | 4   | 2120 |
| 73 | Славија                             | Др. Мишковића            | 110   | 4   | 440  |
| 74 | 25.мај                              | Драгише Мишовића         | 140   | 3   | 420  |
| 75 | Папазовац 11м Царина                | Држићева                 | 220   | 4   | 880  |
| 76 | Доњи град                           | Ђуре Јакшића             | 110   | 10  | 1100 |
| 77 | 25.мај                              | Ђуре Луцара              | 230   | 4   | 920  |
| 78 | Карађорђев дуд                      | Ђуре Салаја              | 700   | 6   | 4200 |
| 79 | Карађорђев дуд                      | Ђуре Стругара            | 500   | 8   | 4000 |
| 80 | 25.мај                              | Жарка Зрењанина          | 250   | 4   | 1000 |
| 81 | Папазовац                           | Животе Лукића            | 1.200 | 3   | 3600 |
| 82 | Папазовац                           | Жичка                    | 100   | 4   | 400  |
| 83 | Лештар                              | Зеке Буљубаше            | 210   | 5   | 1050 |
| 84 | Царина                              | Зеленгорска              | 150   | 4   | 600  |

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

|     |                          |                              |     |     |       |
|-----|--------------------------|------------------------------|-----|-----|-------|
| 85  | Плавинац                 | Земунска                     | 120 | 3   | 360   |
| 86  | Лештар 50м Златно брдо   | Златке Кобал                 | 190 | 4   | 760   |
| 87  | Царина                   | Золина                       | 100 | 3   | 300   |
| 88  | Славија                  | Ивана Гундулића              | 470 | 6   | 2820  |
| 89  | 25.мај                   | Илинденска                   | 205 | 3,5 | 717,5 |
| 90  | Царина                   | Јабланичка                   | 150 | 3,5 | 525   |
| 91  | Свети Сава               | Јанка Ђурђевића              | 100 | 4   | 400   |
| 92  | Папазовац                | Јастребачка                  | 125 | 4   | 500   |
| 93  | Славија + Папазовац      | Језавска                     | 750 | 3   | 2250  |
| 94  | 25.мај                   | Јесењина                     | 200 | 4   | 800   |
| 95  | Ладна вода 17м Доњи град | Јоакима Вујића               | 280 | 5   | 1400  |
| 96  | Ладна вода               | Јована Крајишника            | 140 | 6   | 840   |
| 97  | Лештар                   | Јована Ранчића               | 200 | 4   | 800   |
| 98  | Царина 40м Ладна вода    | Јосипа Иванковића Јоце       | 440 | 3   | 1320  |
| 99  | Лештар                   | Јосипа Фајла                 | 280 | 5   | 1400  |
| 100 | Златно Брдо Ладна вода   | Југ Богданова                | 350 | 4   | 1400  |
| 101 | Свети Сава               | Каленићка                    | 270 | 4   | 1080  |
| 102 | 25.мај                   | Катарине Ивановић            | 950 | 4   | 3800  |
| 103 | Папазовац                | Кларе Цветкин                | 200 | 3,5 | 700   |
| 104 | 25.мај                   | Ковинска                     | 660 | 4   | 2640  |
| 105 | Папазовац                | Копаоничка                   | 240 | 4   | 960   |
| 106 | 25.мај                   | Корнелија Станковића         | 120 | 3   | 360   |
| 107 | Царина Ладна вода        | Косовска (део)               | 350 | 5   | 1750  |
| 108 | Царина                   | Косте Абрашевића             | 170 | 5   | 850   |
| 109 | Папазовац 15м Царина     | Косте Рацина                 | 160 | 4   | 640   |
| 110 | Папазовац                | Коче капетана                | 500 | 6   | 3000  |
| 111 | Доњи град                | Краља Милутина               | 170 | 5   | 850   |
| 112 | Доњи град                | Краља Милутина - тротоари    | 140 | 4   | 560   |
| 113 | Папазовац                | Краљице Наталије Обреновић   | 370 | 4   | 1480  |
| 114 | Плавинац                 | Крупанска                    | 150 | 3   | 450   |
| 115 | Папазовац                | Лазара Мутапа                | 250 | 4   | 1000  |
| 116 | Славија                  | Ливадска                     | 80  | 4   | 320   |
| 117 | Папазовац                | Липљанска                    | 280 | 5   | 1400  |
| 118 | Славија                  | Ловћенска                    | 100 | 4   | 400   |
| 119 | Ладна вода Лештар        | Љубе Ненадовића              | 370 | 5   | 1850  |
| 120 | Свети Сава               | Љубивоја Јовановића - Лунета | 270 | 4   | 1080  |
| 121 | Папазовац 30м Свети Сава | Љубичевска                   | 310 | 3   | 930   |
| 122 | Славија                  | Људевита Гаја                | 450 | 5   | 2250  |
| 123 | Свети Сава               | Мајаковског                  | 175 | 3   | 525   |
| 124 | Славија                  | Мајевичка                    | 300 | 4   | 1200  |
| 125 | Славија                  | Максима Горког               | 400 | 9   | 3600  |
| 126 | Лештар                   | Марије Кири                  | 205 | 5   | 1025  |

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

|     |                              |                                      |       |     |      |
|-----|------------------------------|--------------------------------------|-------|-----|------|
| 127 | Царина Лештар                | Мике Аласа                           | 150   | 4   | 600  |
| 128 | Славија                      | Милана Ракића                        | 150   | 4   | 600  |
| 129 | Царина                       | Милоја Ћака                          | 300   | 6   | 1800 |
| 130 | 25.мај                       | Милосава Јелића                      | 250   | 3,5 | 875  |
| 131 | Царина                       | Милутина Бојића                      | 190   | 4   | 760  |
| 132 | 25.мај                       | Мите Цанића                          | 220   | 3,5 | 770  |
| 133 | Свети Сава                   | Михајла Шолохова                     | 175   | 4   | 700  |
| 134 | Свети Сава                   | Мише Атанасијевића                   | 360   | 4   | 1440 |
| 135 | Удовице 270м<br>Плавинац     | Морачка                              | 640   | 4   | 2560 |
| 136 | Царина 15м Лештар            | Мостарска                            | 1.100 | 6   | 6600 |
| 137 | 25.мај                       | Наде Димић                           | 120   | 3   | 360  |
| 138 | Доњи град                    | Наталије Цветковић                   | 115   | 4   | 460  |
| 139 | Плавинац                     | Невесињска                           | 1.100 | 3   | 3300 |
| 140 | Царина                       | Николе Милина                        | 200   | 4   | 800  |
| 141 | Славија                      | Николе Тесле                         | 300   | 4   | 1200 |
| 142 | Свети Сава                   | Никшићка                             | 125   | 4   | 500  |
| 143 | Папазовац                    | Новобрдска                           | 280   | 4   | 1120 |
| 144 | Папазовац                    | Новосадска                           | 205   | 4   | 820  |
| 145 | Лештар                       | Огњена Прице                         | 120   | 4   | 480  |
| 146 | Царина                       | Омладинских бригада                  | 330   | 5   | 1650 |
| 147 | Свети Сава                   | Опленачка                            | 300   | 4   | 1200 |
| 148 | Плавинац                     | Панонска                             | 250   | 3   | 750  |
| 149 | Папазовац                    | Париске комуне                       | 230   | 3   | 690  |
| 150 | Царина                       | Партизанска<br>(преостали део)       | 320   | 7   | 2240 |
| 151 | Славија                      | Пешчарска                            | 50    | 4   | 200  |
| 152 | Славија                      | Плитвичка                            | 110   | 4   | 440  |
| 153 | Папазовац                    | Прилепска                            | 160   | 4,5 | 720  |
| 154 | 25.мај                       | Радоја Дакића                        | 200   | 4   | 800  |
| 155 | Лештар                       | Радоја Домановића                    | 400   | 4   | 1600 |
| 156 | Плавинац                     | Рачанска                             | 300   | 3   | 900  |
| 157 | Ладна вода                   | Редутска                             | 250   | 4   | 1000 |
| 158 | Ладна вода                   | Саве Ковачевића                      | 200   | 4   | 800  |
| 159 | Карађорђево дуд              | Саве Немањића са<br>тротоаром        | 200   | 6   | 1200 |
| 160 | Плавинац                     | Савска                               | 200   | 3   | 600  |
| 161 | Лештар 16м Царина            | Сарајевска                           | 220   | 4   | 880  |
| 162 | Златно Брдо 40м Доњи<br>град | Светозара Марковића                  | 400   | 5   | 2000 |
| 163 | Ладна вода                   | Светозара Милетића                   | 280   | 4   | 1120 |
| 164 | Славија                      | Светомира<br>Костадиновића<br>Станка | 310   | 5   | 1550 |
| 165 | Царина                       | Светомира<br>Младеновића             | 190   | 5   | 950  |
| 166 | Свети Сава                   | Скендера<br>Куленовића               | 90    | 3   | 270  |
| 167 | Папазовац                    | Скопљанска                           | 1.200 | 4   | 4800 |

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

|        |                             |                           |                  |     |                   |
|--------|-----------------------------|---------------------------|------------------|-----|-------------------|
| 168    | Папазовац                   | Слободана Пенезића        | 180              | 4   | 720               |
| 169    | Царина                      | Солунска                  | 250              | 5   | 1250              |
| 170    | Папазовац                   | Спасеније-Цане<br>Бабовић | 450              | 6   | 2700              |
| 171    | 25.мај                      | Стевана Јаковљевића       | 190              | 4   | 760               |
| 172    | Свети Сава                  | Стевана Мокрањца          | 250              | 4   | 1000              |
| 173    | Царина                      | Стевана Сремца            | 300              | 7   | 2100              |
| 174    | Лештар                      | Стефана Доместика         | 200              | 4   | 800               |
| 175    | 25.мај                      | Стишка                    | 180              | 3,5 | 630               |
| 176    | 25.мај                      | Стризовска                | 650              | 4   | 2600              |
| 177    | Свети Сава                  | Студеничка                | 250              | 4   | 1000              |
| 178    | Папазовац                   | Суботичка                 | 150              | 3   | 450               |
| 179    | Папазовац                   | Таковска                  | 100              | 5   | 500               |
| 180    | 25.мај                      | Тихомира Ђорђевића        | 200              | 3   | 600               |
| 181    | Папазовац                   | Топличка                  | 150              | 3   | 450               |
| 182    | Папазовац                   | Тополска                  | 150              | 3   | 450               |
| 183    | Славија                     | Триглавска                | 150              | 4   | 600               |
| 184    | Лештар                      | Трифуну Ђукића            | 240              | 5   | 1200              |
| 185    | Лештар                      | Ћириловачка               | 260              | 4   | 1040              |
| 186    | 25.мај                      | Ударничка                 | 250              | 3,5 | 875               |
| 187    | Лештар                      | Мајора Гавриловића        | 200              | 4   | 800               |
| 188    | Златно Брдо                 | Ул.Јабланова              | 110              | 4   | 440               |
| 189    | Папазовац                   | Ул.Париске комуне         | 150              | 4   | 600               |
| 190    | Славија-Царина<br>Папазовац | Устаничка                 | 600              | 5   | 3000              |
| 191    | Славија                     | Филипа Кљајића            | 220              | 4   | 880               |
| 192    | 25.мај                      | Фрање Клуза               | 300              | 3   | 900               |
| 193    | Плавинац                    | Херцеговачка              | 350              | 3   | 1050              |
| 194    | Папазовац                   | Црнотравска               | 100              | 5   | 500               |
| 195    | Царина                      | Чаплинова                 | 120              | 4   | 480               |
| 196    | Свети Сава                  | Чегарска                  | 360              | 4   | 1440              |
| 197    | Лештар                      | Чернишевска               | 600              | 5   | 3000              |
| 198    | Карађорђево дуд<br>Славија  | Шалиначка                 | 3.300            | 7   | 23100             |
| 199    | 25.мај                      | Шестоаприлска             | 300              | 4   | 1200              |
| 200    | Плавинац                    | Шумаричка                 | 240              | 4   | 960               |
| Укупно |                             |                           | <b>56.260,00</b> |     | <b>257.477,50</b> |

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

У наставку је представљена табела улица у месним заједницама града Смедерева на којима је потребно извести радове на рехабилитацији.

| Табеларни приказ улица за асфалтирање у месним заједницама на територији града Смедерева - рехабилитација |                  |            |                   |                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------|-------------------|----------------------|
|                                                                                                           | месна заједница  | дужина (м) | ширина-просек (м) | оквирна површина(м²) |
| 1                                                                                                         | Бадљевица-3      | 1.050,00   | 3,00              | 3.150,00             |
| 2                                                                                                         | Биновац-5        | 2.930,00   | 3,68              | 10.790,00            |
| 3                                                                                                         | Водањ-9          | 3.830,00   | 3,34              | 12.780,00            |
| 4                                                                                                         | Враново-8        | 2.940,00   | 4,05              | 11.920,00            |
| 5                                                                                                         | Врбовац-7        | 2.240,00   | 3,73              | 8.350,00             |
| 6                                                                                                         | Вучак-6          | 2.774,00   | 3,00              | 8.322,00             |
| 7                                                                                                         | Добри До-1       | 4.100,00   | 4,00              | 16.400,00            |
| 8                                                                                                         | Друговац-8       | 2.950,00   | 3,14              | 9.260,00             |
| 9                                                                                                         | Колари-10        | 1.879,00   | 3,05              | 5.737,00             |
| 10                                                                                                        | Кулич-3          | 260,00     | 3,00              | 780,00               |
| 11                                                                                                        | Ландол-4         | 1.524,00   | 3,39              | 5.172,00             |
| 12                                                                                                        | Липе-8           | 3.110,00   | 4,00              | 12.440,00            |
| 13                                                                                                        | Лугавчина-16     | 4.420,00   | 3,29              | 14.545,00            |
| 14                                                                                                        | Луњевац-2        | 2.030,00   | 3,00              | 6.090,00             |
| 15                                                                                                        | Мала Крсна-6     | 2.850,00   | 3,74              | 10.650,00            |
| 16                                                                                                        | Мало Орашје-12   | 3.610,00   | 3,00              | 10.830,00            |
| 17                                                                                                        | Михајловац-14    | 6.450,00   | 4,00              | 25.800,00            |
| 18                                                                                                        | Осипаоница-21    | 7.016,00   | 3,34              | 23.454,00            |
| 19                                                                                                        | Петријево-6      | 2.202,00   | 3,52              | 7.741,20             |
| 20                                                                                                        | Радинац-13       | 4.735,00   | 3,33              | 15.745,00            |
| 21                                                                                                        | Раља-6           | 2.210,00   | 3,78              | 8.345,00             |
| 22                                                                                                        | Сараорци-4       | 2.950,00   | 3,80              | 11.200,00            |
| 23                                                                                                        | Сеоне-6          | 2.265,00   | 3,50              | 7.920,00             |
| 24                                                                                                        | Суводол-8        | 2.190,00   | 3,00              | 6.570,00             |
| 25                                                                                                        | Скобаљ-12        | 3.492,00   | 3,07              | 10.726,00            |
| 26                                                                                                        | Удовице-11       | 2.970,00   | 3,10              | 9.210,00             |
| 27                                                                                                        | Шалинац-6        | 1.631,00   | 4,00              | 6.524,00             |
|                                                                                                           | УКУПНО 215 улица | 80.608,00  |                   | 280.451,20           |

| Табеларни приказ улица за рехабилитацију на територији града Смедерева |                 |                            |            |            |                      |
|------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------------------|------------|------------|----------------------|
| р.б.                                                                   | Месна заједница | назив улице                | дужина (м) | ширина (м) | оквирна површина(м²) |
| 1                                                                      | Бадљевица       | Омладинска                 | 350,00     | 3          | 1.050,00             |
| 2                                                                      | Бадљевица       | Шумадијска                 | 450,00     | 3          | 1.350,00             |
| 3                                                                      | Бадљевица       | Шумадијска крак 3          | 250,00     | 3          | 750,00               |
| 4                                                                      | Биновац         | Балканска                  | 250,00     | 3          | 750,00               |
| 5                                                                      | Биновац         | Главна                     | 1.200,00   | 4          | 4.800,00             |
| 6                                                                      | Биновац         | Друговачка                 | 800,00     | 4          | 3.200,00             |
| 7                                                                      | Биновац         | Мала Махала                | 200,00     | 3          | 600,00               |
| 8                                                                      | Биновац         | Драјничка                  | 480,00     | 3          | 1.440,00             |
| 9                                                                      | Водањ           | 27. октобра                | 100,00     | 3          | 300,00               |
| 10                                                                     | Водањ           | Миодрага Мије Вељовића-део | 800,00     | 3,5        | 2.800,00             |
| 11                                                                     | Водањ           | Милоја Милићевића-део      | 150,00     | 3          | 450,00               |
| 12                                                                     | Водањ           | Ђорђа Љуте                 | 250,00     | 3          | 750,00               |
| 13                                                                     | Водањ           | Светосавска                | 250,00     | 3          | 750,00               |

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

|    |          |                                                     |          |     |           |
|----|----------|-----------------------------------------------------|----------|-----|-----------|
| 14 | Водањ    | Кнеза Милоша                                        | 1.100,00 | 3,5 | 3.850,00  |
| 15 | Водањ    | Слободана Ђорђевића                                 | 430,00   | 3,5 | 1.505,00  |
| 16 | Водањ    | Јована Томића                                       | 500,00   | 3   | 1.500,00  |
| 17 | Водањ    | Петра Костића                                       | 250,00   | 3,5 | 875,00    |
| 18 | Враново  | 1.маја                                              | 100,00   | 3   | 300,00    |
| 19 | Враново  | Доситеја Обрадовића                                 | 240,00   | 3   | 720,00    |
| 20 | Враново  | Јанка Петровића                                     | 200,00   | 3   | 600,00    |
| 21 | Враново  | Језавска                                            | 200,00   | 3   | 600,00    |
| 22 | Враново  | Карађорђева                                         | 1.550,00 | 5   | 7.750,00  |
| 23 | Враново  | Милана Вулећића                                     | 160,00   | 3   | 480,00    |
| 24 | Враново  | Николе Тесле                                        | 350,00   | 3   | 1.050,00  |
| 25 | Враново  | Симе Костића                                        | 140,00   | 3   | 420,00    |
| 26 | Врбовац  | Бранка Радичевића                                   | 320,00   | 4   | 1.280,00  |
| 27 | Врбовац  | Гробљанска                                          | 700,00   | 4   | 2.800,00  |
| 28 | Врбовац  | Доситеја Обрадовића                                 | 200,00   | 4   | 800,00    |
| 29 | Врбовац  | Д: Јована Цвијића                                   | 520,00   | 3   | 1.560,00  |
| 30 | Врбовац  | Милоша Обилића                                      | 90,00    | 3   | 270,00    |
| 31 | Врбовац  | Михајла Пупина                                      | 180,00   | 4   | 720,00    |
| 32 | Врбовац  | Стевана Синђелића                                   | 230,00   | 4   | 920,00    |
| 33 | Вучак    | Боре Животића                                       | 500,00   | 3   | 1.500,00  |
| 34 | Вучак    | Војводе Степе                                       | 500,00   | 3   | 1.500,00  |
| 35 | Вучак    | Цара Лазара                                         | 300,00   | 3   | 900,00    |
| 36 | Вучак    | Цара Душана                                         | 200,00   | 3   | 600,00    |
| 37 | Вучак    | Старине Новака                                      | 1.164,00 | 3   | 3.492,00  |
| 38 | Вучак    | Хајдук Вељка                                        | 110,00   | 3   | 330,00    |
| 39 | Добри До | пут од главног пута (станица 2 жене) до центра села | 4.100,00 | 4   | 16.400,00 |
| 40 | Друговац | Светог Саве                                         | 920,00   | 3   | 2.760,00  |
| 41 | Друговац | Арсенија Чарнојевића                                | 200,00   | 3   | 600,00    |
| 42 | Друговац | Вука Караџића 1                                     | 100,00   | 3   | 300,00    |
| 43 | Друговац | Вука Караџића 2                                     | 550,00   | 4   | 2.200,00  |
| 44 | Друговац | Милоша Обилића                                      | 200,00   | 3   | 600,00    |
| 45 | Друговац | Солунска                                            | 280,00   | 2,5 | 700,00    |
| 46 | Друговац | Церска                                              | 600,00   | 3   | 1.800,00  |
| 47 | Друговац | сокак-први десно после Церске према Смедереву       | 100,00   | 3   | 300,00    |
| 48 | Колари   | 17.октобра                                          | 348,00   | 3   | 1.044,00  |
| 49 | Колари   | Дивич                                               | 263,00   | 3   | 789,00    |
| 50 | Колари   | Свети Сава                                          | 355,00   | 3   | 1.065,00  |
| 51 | Колари   | Карађорђева                                         | 103,00   | 3   | 309,00    |
| 52 | Колари   | Цара Лазара                                         | 95,00    | 3   | 285,00    |
| 53 | Колари   | Цариградска                                         | 105,00   | 3   | 315,00    |
| 54 | Колари   | Кепинац                                             | 331,00   | 3   | 993,00    |
| 55 | Колари   | Кепинац-сокак лево                                  | 94,00    | 3   | 282,00    |
| 56 | Колари   | 17.октобра-сокак                                    | 85,00    | 3   | 255,00    |
| 57 | Колари   | Смедеревска-сокак-млинска                           | 100,00   | 4   | 400,00    |
| 58 | Кулич    | Хероја Митровића                                    | 80,00    | 3   | 240,00    |
| 59 | Кулич    | 14.октобра                                          | 80,00    | 3   | 240,00    |
| 60 | Кулич    | Дунавска                                            | 100,00   | 3   | 300,00    |
| 61 | Ландол   | Вука Караџића                                       | 300,00   | 5   | 1.500,00  |
| 62 | Ландол   | Прокоп                                              | 200,00   | 3   | 600,00    |
| 63 | Ландол   | Барска                                              | 700,00   | 3   | 2.100,00  |
| 64 | Ландол   | Војводе Мишића                                      | 324,00   | 3   | 972,00    |
| 65 | Липе     | Вељка Дугошевића                                    | 400,00   | 4   | 1.600,00  |
| 66 | Липе     | Саве Ковачевића                                     | 210,00   | 4   | 840,00    |

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

|     |             |                                       |          |     |          |
|-----|-------------|---------------------------------------|----------|-----|----------|
| 67  | Липе        | Пролетерска                           | 750,00   | 4   | 3.000,00 |
| 68  | Липе        | ИвеПоле Рибара                        | 550,00   | 4   | 2.200,00 |
| 69  | Липе        | Маршала Тита 1                        | 150,00   | 4   | 600,00   |
| 70  | Липе        | Маршала Тита 2                        | 200,00   | 4   | 800,00   |
| 71  | Липе        | Вука Караџића 1                       | 750,00   | 4   | 3.000,00 |
| 72  | Липе        | Маршала Тита 3                        | 100,00   | 4   | 400,00   |
| 73  | Лугавчина   | 16.октобра                            | 240,00   | 3   | 720,00   |
| 74  | Лугавчина   | 16. октобра-преко пруге               | 1.000,00 | 3,5 | 3.500,00 |
| 75  | Лугавчина   | Партизанска-први сокак лево           | 270,00   | 3,5 | 945,00   |
| 76  | Лугавчина   | Гробљанска                            | 190,00   | 3,5 | 665,00   |
| 77  | Лугавчина   | Маршала Тита-2.сокак лево             | 230,00   | 3   | 690,00   |
| 78  | Лугавчина   | Маршала Тита-3.сокак лево             | 190,00   | 3   | 570,00   |
| 79  | Лугавчина   | Маршала Тита-4.сокак лево             | 190,00   | 3   | 570,00   |
| 80  | Лугавчина   | Народног фронта                       | 270,00   | 3,5 | 945,00   |
| 81  | Лугавчина   | Карађорђева                           | 290,00   | 3,5 | 1.015,00 |
| 82  | Лугавчина   | сокак од центра лево и Петра Драпшина | 200,00   | 3,5 | 700,00   |
| 83  | Лугавчина   | Нушићева                              | 220,00   | 3   | 660,00   |
| 84  | Лугавчина   | Милоша Обилића                        | 220,00   | 3   | 660,00   |
| 85  | Лугавчина   | Маршала Тита 1.сокак после М. Обилића | 180,00   | 3   | 540,00   |
| 86  | Лугавчина   | Маршала Тита 2.сокак после М. Обилића | 180,00   | 3   | 540,00   |
| 87  | Лугавчина   | Кнез Михајлова                        | 200,00   | 3   | 600,00   |
| 88  | Лугавчина   | Партизанска                           | 350,00   | 3,5 | 1.225,00 |
| 89  | Луњевац     | Војводе Путника                       | 1.480,00 | 3   | 4.440,00 |
| 90  | Луњевац     | Војводе Степе                         | 550,00   | 3   | 1.650,00 |
| 91  | Мала Крсна  | Милана Пауновића                      | 500,00   | 3   | 1.500,00 |
| 92  | Мала Крсна  | Слободана Величковића                 | 250,00   | 3   | 750,00   |
| 93  | Мала Крсна  | Деспота Ђурђа                         | 600,00   | 4   | 2.400,00 |
| 94  | Мала Крсна  | Моравска                              | 750,00   | 4   | 3.000,00 |
| 95  | Мала Крсна  | Војводе Степе                         | 600,00   | 4   | 2.400,00 |
| 96  | Мала Крсна  | Милоша Обилића                        | 150,00   | 4   | 600,00   |
| 97  | Мало Орашје | Брђанска                              | 700,00   | 3   | 2.100,00 |
| 98  | Мало Орашје | Милана Ракића                         | 160,00   | 3   | 480,00   |
| 99  | Мало Орашје | сокаче пре Милана Ракића              | 50,00    | 3   | 150,00   |
| 100 | Мало Орашје | Патријарха Павла+Светог Саве          | 200,00   | 3   | 600,00   |
| 101 | Мало Орашје | први сокак лево у ул.Вука Караџића    | 100,00   | 3   | 300,00   |
| 102 | Мало Орашје | други сокак лево у ул.Вука Караџића   | 100,00   | 3   | 300,00   |
| 103 | Мало Орашје | Николе Тесле                          | 150,00   | 3   | 450,00   |
| 104 | Мало Орашје | Краља Петра                           | 150,00   | 3   | 450,00   |
| 105 | Мало Орашје | Цвијићева                             | 450,00   | 3   | 1.350,00 |
| 106 | Мало Орашје | Војводе Степе                         | 450,00   | 3   | 1.350,00 |
| 107 | Мало Орашје | Кнез Михајлова                        | 300,00   | 3   | 900,00   |
| 108 | Мало Орашје | Милоша Великог                        | 800,00   | 3   | 2.400,00 |
| 109 | Михајловац  | Светог Саве                           | 800,00   | 4   | 3.200,00 |
| 110 | Михајловац  | Октобарска                            | 500,00   | 4   | 2.000,00 |
| 111 | Михајловац  | Виноградска                           | 800,00   | 4   | 3.200,00 |
| 112 | Михајловац  | Петра Драпшина                        | 500,00   | 4   | 2.000,00 |
| 113 | Михајловац  | Николе Тесле                          | 400,00   | 4   | 1.600,00 |
| 114 | Михајловац  | Слободе                               | 250,00   | 4   | 1.000,00 |
| 115 | Михајловац  | Пауна Јанковића Баће                  | 300,00   | 4   | 1.200,00 |

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

|     |            |                           |        |     |          |
|-----|------------|---------------------------|--------|-----|----------|
| 116 | Михајловац | Војске Југославије        | 500,00 | 4   | 2.000,00 |
| 117 | Михајловац | Димитрија Туцовића        | 400,00 | 4   | 1.600,00 |
| 118 | Михајловац | Косте Абрашевића          | 400,00 | 4   | 1.600,00 |
| 119 | Михајловац | Дринска                   | 400,00 | 4   | 1.600,00 |
| 120 | Михајловац | Ивана Стефановића Србе    | 500,00 | 4   | 2.000,00 |
| 121 | Михајловац | Петра Брдара              | 400,00 | 4   | 1.600,00 |
| 122 | Михајловац | 27.марта                  | 300,00 | 4   | 1.200,00 |
| 123 | Осипаоница | 1.маја                    | 274,00 | 4   | 1.096,00 |
| 124 | Осипаоница | Његошева                  | 260,00 | 4   | 1.040,00 |
| 125 | Осипаоница | Шумадијска                | 420,00 | 4   | 1.680,00 |
| 126 | Осипаоница | Солунска                  | 275,00 | 4   | 1.100,00 |
| 127 | Осипаоница | Републичка                | 190,00 | 3,5 | 665,00   |
| 128 | Осипаоница | Старо насеље-лева страна  | 350,00 | 3,3 | 1.155,00 |
| 129 | Осипаоница | 9.Југовића                | 218,00 | 3   | 654,00   |
| 130 | Осипаоница | Краља Петра               | 800,00 | 3   | 2.400,00 |
| 131 | Осипаоница | Мајевичка                 | 280,00 | 3,5 | 980,00   |
| 132 | Осипаоница | Београдска                | 479,00 | 3,5 | 1.676,50 |
| 133 | Осипаоница | Карађорђева               | 570,00 | 3   | 1.710,00 |
| 134 | Осипаоница | Српских јунака            | 310,00 | 3   | 930,00   |
| 135 | Осипаоница | Старо насеље-десна страна | 470,00 | 3,5 | 1.645,00 |
| 136 | Осипаоница | Кнез Михајлова            | 200,00 | 3   | 600,00   |
| 137 | Осипаоница | Иве Лоле Рибара           | 855,00 | 3   | 2.565,00 |
| 138 | Осипаоница | Космајска                 | 200,00 | 3,5 | 700,00   |
| 139 | Осипаоница | Гаврила Принципа          | 155,00 | 3,5 | 542,50   |
| 140 | Осипаоница | Косовска                  | 220,00 | 3,5 | 770,00   |
| 141 | Осипаоница | Вука Караџића             | 80,00  | 3   | 240,00   |
| 142 | Осипаоница | 7.јула                    | 150,00 | 3,5 | 525,00   |
| 143 | Осипаоница | Синђелићева               | 260,00 | 3   | 780,00   |
| 144 | Петријево  | Карађорђева               | 588,00 | 4,7 | 2.763,60 |
| 145 | Петријево  | Светог саве 2.део         | 236,00 | 3   | 708,00   |
| 146 | Петријево  | Немањина                  | 678,00 | 3,2 | 2.169,60 |
| 147 | Петријево  | Ландолска                 | 270,00 | 3   | 810,00   |
| 148 | Петријево  | Вука Караџића             | 310,00 | 3   | 930,00   |
| 149 | Петријево  | Авалска                   | 120,00 | 3   | 360,00   |
| 150 | Радинац    | 12.октобра                | 225,00 | 3   | 675,00   |
| 151 | Радинац    | Радојка Петровића         | 300,00 | 3   | 900,00   |
| 152 | Радинац    | 7.јула                    | 270,00 | 3   | 810,00   |
| 153 | Радинац    | Благоја Костића           | 400,00 | 4   | 1.600,00 |
| 154 | Радинац    | Смедеревска               | 200,00 | 4   | 800,00   |
| 155 | Радинац    | Драгог Јовановића         | 560,00 | 4   | 2.240,00 |
| 156 | Радинац    | Жикина                    | 840,00 | 3   | 2.520,00 |
| 157 | Радинац    | Николе Тесле              | 300,00 | 3   | 900,00   |
| 158 | Радинац    | Пролетерска               | 300,00 | 3   | 900,00   |
| 159 | Радинац    | Марушићева 2              | 380,00 | 4   | 1.520,00 |
| 160 | Радинац    | Србољуба Ристића          | 260,00 | 3   | 780,00   |
| 161 | Радинац    | Љубомира Ђикића           | 600,00 | 3   | 1.800,00 |
| 162 | Радинац    | Јордана Јовановића        | 100,00 | 3   | 300,00   |
| 163 | Раља       | Цара Душана               | 600,00 | 4   | 2.400,00 |
| 164 | Раља       | Хајдук Станкова           | 450,00 | 4   | 1.800,00 |
| 165 | Раља       | Српске Војске             | 350,00 | 4   | 1.400,00 |
| 166 | Раља       | Светог Николе             | 380,00 | 3,5 | 1.330,00 |
| 167 | Раља       | Војводе Степе             | 250,00 | 3,5 | 875,00   |
| 168 | Раља       | Иве Андрића               | 180,00 | 3   | 540,00   |
| 169 | Сараорци   | Данила Јоновића           | 950,00 | 4   | 3.800,00 |
| 170 | Сараорци   | Милоша Милошевића         | 800,00 | 4   | 3.200,00 |

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

|     |          |                                |                  |     |                   |
|-----|----------|--------------------------------|------------------|-----|-------------------|
| 171 | Сараорци | Радета Марковића               | 600,00           | 4   | 2.400,00          |
| 172 | Сараорци | Свете Младеновића              | 600,00           | 3   | 1.800,00          |
| 173 | Сеоне    | Војводе Степе                  | 140,00           | 3   | 420,00            |
| 174 | Сеоне    | Димитрија Давидовића           | 455,00           | 4   | 1.820,00          |
| 175 | Сеоне    | Карађорђева                    | 250,00           | 3   | 750,00            |
| 176 | Сеоне    | Кнез Михајлова                 | 670,00           | 4   | 2.680,00          |
| 177 | Сеоне    | Цара Лазара                    | 250,00           | 3   | 750,00            |
| 178 | Сеоне    | Змај Јовина                    | 500,00           | 3   | 1.500,00          |
| 179 | Суводол  | Балканска                      | 300,00           | 3   | 900,00            |
| 180 | Суводол  | Деспота Ђурђа                  | 300,00           | 3   | 900,00            |
| 181 | Суводол  | Војводе Степе                  | 340,00           | 3   | 1.020,00          |
| 182 | Суводол  | Вука Караџића                  | 420,00           | 3   | 1.260,00          |
| 183 | Суводол  | Кнеза Михајла                  | 140,00           | 3   | 420,00            |
| 184 | Суводол  | Пилота Ђурђа Стевановића       | 240,00           | 3   | 720,00            |
| 185 | Суводол  | Светог Саве                    | 200,00           | 3   | 600,00            |
| 186 | Суводол  | Шумадијска                     | 250,00           | 3   | 750,00            |
| 187 | Скобаљ   | Цара Лазара                    | 150,00           | 3   | 450,00            |
| 188 | Скобаљ   | Цетињска                       | 300,00           | 3   | 900,00            |
| 189 | Скобаљ   | Милоша Обилића                 | 700,00           | 3   | 2.100,00          |
| 190 | Скобаљ   | Краља Петра I                  | 500,00           | 3,5 | 1.750,00          |
| 191 | Скобаљ   | Језавска                       | 270,00           | 3   | 810,00            |
| 192 | Скобаљ   | Краљевића Марка                | 185,00           | 3   | 555,00            |
| 193 | Скобаљ   | Вука Карџића                   | 300,00           | 3   | 900,00            |
| 194 | Скобаљ   | Таковска                       | 57,00            | 3   | 171,00            |
| 195 | Скобаљ   | Гајска                         | 260,00           | 3   | 780,00            |
| 196 | Скобаљ   | Авалска                        | 200,00           | 3   | 600,00            |
| 197 | Скобаљ   | Карађорђева                    | 370,00           | 3   | 1.110,00          |
| 198 | Скобаљ   | Смедеревска                    | 200,00           | 3   | 600,00            |
| 199 | Удовице  | Цара Душана/Вука Караџића      | 450,00           | 3   | 1.350,00          |
| 200 | Удовице  | Бановић Страхиње               | 450,00           | 3   | 1.350,00          |
| 201 | Удовице  | Деспота Ђурђа                  | 220,00           | 3   | 660,00            |
| 202 | Удовице  | Београдска                     | 350,00           | 3   | 1.050,00          |
| 203 | Удовице  | Херој Србе                     | 300,00           | 4   | 1.200,00          |
| 204 | Удовице  | Церска                         | 300,00           | 3   | 900,00            |
| 205 | Удовице  | Краља Петра                    | 200,00           | 3   | 600,00            |
| 206 | Удовице  | Смедеревска                    | 200,00           | 3   | 600,00            |
| 207 | Удовице  | Авалска                        | 200,00           | 3   | 600,00            |
| 208 | Удовице  | Карађорђева                    | 200,00           | 3   | 600,00            |
| 209 | Удовице  | Милоша Обреновића              | 100,00           | 3   | 300,00            |
| 210 | Шалинац  | Палих бораца                   | 60,00            | 4   | 240,00            |
| 211 | Шалинац  | Ослобођења                     | 560,00           | 4   | 2.240,00          |
| 212 | Шалинац  | Петра Кочића                   | 124,00           | 4   | 496,00            |
| 213 | Шалинац  | Зелени Венац                   | 727,00           | 4   | 2.908,00          |
| 214 | Шалинац  | Ново Насеље                    | 130,00           | 4   | 520,00            |
| 215 | Шалинац  | Маршала Тита-паркинг око цркве | 30,00            | 4   | 120,00            |
|     |          |                                | <b>80.608,00</b> |     | <b>280.451,20</b> |

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавања/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

У наставку је представљена табела општинских путева града Смедерева на којима је потребно извести радове на рехабилитацији.

| Табеларни приказ општинских путева на територији града Смедерева - рехабилитација |                         |                  |            |                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|------------------|------------|-----------------------------------|
| р.б.                                                                              | Назив улице             | дужина (м)       | ширина (м) | оквирна површина(м <sup>2</sup> ) |
| 1                                                                                 | Добри До-ОП 5           | 2.000,00         | 5          | 10.000,00                         |
| 2                                                                                 | Раља-Враново ОП 20      | 1.700,00         | 6          | 10.200,00                         |
| 3                                                                                 | Осипаоница-центар-ОП 16 | 1.800,00         | 5          | 9.000,00                          |
| 4                                                                                 | Раља-Колари-Водањ-ОП 19 | 8.000,00         | 5          | 40.000,00                         |
| 5                                                                                 | Водањ-центар-ОП 15      | 450,00           | 5          | 2.250,00                          |
| 6                                                                                 | Лугавчина-центар-ОП 18  | 2.000,00         | 5          | 10.000,00                         |
|                                                                                   | <b>Укупно:</b>          | <b>15.950,00</b> |            | <b>81.450,00</b>                  |

У наставку је представљена табела за полагање двослојних, префабрикованих вибро пресованих бетонских плоча у граду Смедереву.

| ПРЕДМЕР СА ПРЕДРАЧУНОМ РАДОВА                                                                     |                                                                                                                                                                                                   |                |          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------|
| За полагање двослојних, префабрикованих вибро пресованих бетонских плоча (П =1500м <sup>2</sup> ) |                                                                                                                                                                                                   |                |          |
| р.б.                                                                                              | опис позиције                                                                                                                                                                                     | ј.м.           | количина |
| 1                                                                                                 | Набавка, транспорт и полагање двослојних, префабрикованих вибро пресованих бетонских плоча д=6цм у боји и димензијама по избору инвеститира, на слоју каменог агрегата крупноће 4мм у слоју д=4цм | м <sup>2</sup> | 1500,00  |

Скупштина града Смедерева може за све остале или додатне радове и локације на којима нису предвиђени радови горе наведеним списком улица, а које је потребно извести у периоду трајања јавног уговора, одредити карактеристичне радове, материјале и позиције са јединичним ценама и које ће се примењивати за такве потребе (ценовник усвојен скупштинском одлуком града Смедерева). Скупштина ће моћи на захтев Приватног или Јавног партнера изменити јединичне цене, а све у складу са условима који су утврђени у тачки 11.2. Одређивање и прагови измене уговорених накнада.

Радови на рехабилитацији општинских путева, градских улица и улица у насељеним местима се изводе према редоследу и динамици које одређује Приватни партнер у договору са Јавним партнером и могу трајати најдуже две године почев од почетка периода извођења радова. Обухватају радове на рехабилитацији општинских путева и улица, рехабилитацији путева и улица у Граду Смедереву и насељеним местима (месним заједницама), полагање двослојних, префабрикованих вибро пресованих бетонских плоча у граду Смедереву и друге радове према спецификацији и захтеву

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Јавног партнера. Списак улица и путева који је дат у Пројекту представља тренутни преглед путне инфраструктуре на територији града Смедерева. Приватни партнер у обавези да одржава улице на којима су изведени радови на рехабилитацији путева у гарантном року.

Приватни партнер је дужан да, у складу са врстом и обимом радова који се обављају, ангажује одговарајућу радну снагу, механизацију и транспортна средства како би се радови извели благовремено, безбедно и квалитетно.

Идеја је да се реализацијом овог пројекта обезбеди одговарајући квалитет, доступност локалне путне инфраструктуре, као и да се изведу радови на предвиђеним деоницама. Приватни партнер је дужан да Јавном партнеру благовремено достави све потребне доказе да је све радове извео квалитетно и у складу са важећим стандардима и да је при томе користио квалитетне материјале.

Квалитет радова Приватни партнер доказује свим потребним теренским и лабораторијским испитивањима уграђених материјала и испитивањима квалитета уградње.

#### 10.1. Динамика и опис реализације пројекта

Како се код грађевинских радова не може планирати прецизна динамика извођења радова због активности које нису под утицајем Приватног партнера, а које се пре свега односе на решавање питања прибављања решења, дозвола и сагласности, које зависе од надлежних органа локалне самоуправе, партнери на овом пројекту могу одступити од предвиђене динамике само уз сагласност оба партнера и уз прецизирање нове динамике извођења радова и уколико одступање произилази из горе наведених разлога.

Први период – **период припреме** обухвата пројектовање, планирање, прибављање неопходне документације, набавку потребног материјала и опреме и припрему терена за изградњу.

Након закључења јавног уговора Јавни и Приватни партнер преузимају обавезу да реше имовинско-правна питања на земљишту на коме је потребна изградња деоница, да учествује у исходавању дозвола, да по потреби спроведу или израде урбанистичко-планску документацију за одређене улице за које је таква документација потребна (у даљем тексту: **претходни услови**). Уколико се имовинско-правна питања, исходавање сагласности и дозвола, спровођење планске документације или израда за неке од путева и улица не буде спровело у прва три месеца, то неће утицати на почетак периода

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

извођења радова, док ће радове на тим улицама приватни партнер извршити након решавања ових питања, односно претходних услова за те путеве и улице.

Даном закључења јавног уговора, Јавни и Приватни партнер преузимају обавезу да приступе испуњењу претходних услова, а чије испуњење мора да претходи почетку периода извођења радова. Претходни услови сматрају се испуњеним даном прибављања неопходних дозвола и сагласности за рехабилитацију. Период припреме траје три месеца од момента закључења уговора.

План је да се у овом периоду врши припрема за обављање делатности од стране приватног партнера, тј. упознавање приватног партнера са тереном, планирање динамике извршења радова и други административни послови.

У том периоду Приватни партнер има обавезу да исходује дозволу, решење или потврду за извођење предметних радова од надлежног органа у складу са законом којим се уређује планирање и изградња.

Поред ових услова, Приватни партнер је у обавези да изради следећу документацију према прописима важећим у моменту реализације овог пројекта:

1. саобраћајни пројекат техничког регулисања саобраћаја током извођења радова за све путеве и улице;
2. технички опис и предмер и предрачун радова за све путеве и улице;
3. пројектно техничку документацију у складу са Законом о планирању и изградњи и исхођовање потребних решења, дозвола и одобрења у складу са важећим правним прописима.

Припрема и израда наведене документације се врши у зависности од комплексности и врсте документације, пројектног задатка, постојања планске документације и степена спроведености планског документа. С обзиром да се динамички план из наведених разлога не може тачно утврдити, имовинско-правна питања, исхођовање сагласности и дозвола, спровођење планске документације или израда за неке од путева и улица неће утицати на почетак периода извођења радова, док ће радове на тим саобраћајницама Приватни партнер извршити након решавања ових питања.

Радови ће се спроводити тако што Приватни партнер након прибављања свих потребних услова за део саобраћајница почиње са радовима, док у међувремену решава ова питања за други део саобраћајница итд. док се не изведу радови на свим улицама које су предмет овог пројекта. Уколико за неку од наведених улица и путева не буде постојала могућност да се исходују потребни услови и дозволе, Јавни партнер има право

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

да уместо те одреди другу улицу, пут или део улице или пута сличне или исте дужине и ширине у истом или приближно истом обиму радова у циљу извршења уговора.

Истовремено, приватни партнер је у обавези да набави опрему и материјале у складу са техничким спецификацијама и предвиђеном динамиком испоруке, на које јавни партнер може да изнесе приговор уколико опрема и материјали не одговарају захтеваној техничкој спецификацији.

Други период – **период извођења радова** обухвата радове на рехабилитацији путева и улица, прибављање употребне дозволе, уколико је иста потребна по важећим прописима који уређују планирање и изградњу и пуштање у рад. Као што је већ наведено, радови ће се спроводити тако што приватни партнер након прибављања свих потребних услова за део саобраћајница почиње са радовима, док у међувремену решава ова питања за други део саобраћајница итд.

Период трајања извођења радова износи најдуже две године од дана завршетка периода припреме и у том периоду Приватни партнер мора да изведе радове рехабилитацији улица које су наведене у овом пројекту. Примопредаја изведених радова може се вршити периодично на сваких шест месеци. Након извршене прве примопредаје изведених радова, Приватни партнер стиче право на накнаду за доступност путне инфраструктуре, процентуално изведеним радовима, која ће се исплаћивати на месечном нивоу. Ова накнада се утврђује на основу одредби уговора и односи се на део инфраструктуре који је завршен и предат на употребу. Накнада за доступност путне инфраструктуре се исплаћује Приватном партнеру у складу са динамиком завршетка радова. Приватни партнер стиче право на накнаду након завршене примопредаје дела радова, која се врши периодично на сваких шест месеци. Висина накнаде зависи од процента извршених радова у односу на укупну процењену вредност радова.

Период припреме и период извођења радова могу трајати најдуже две године и три месеца без обзира на динамику испуњења претходних услова и динамику извођења радова.

Трећи период – **период доступности путне инфраструктуре** обухвата период након пуштања у рад одређених деоница у коме се наплаћује доступност путне инфраструктуре. Приватни партнер након периода извођења радова остварује право на накнаду за те саобраћајнице, односно у том моменту почиње период доступности и наплата накнаде за доступност за те саобраћајнице пропорционално степену извршености. Након потписивања записника о примопредаји дела изведених радова, Приватни партнер стиче право на накнаду за радове који су изведени до тог момента.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Постоји могућност да за одређене саобраћајнице на коме су изведени неопходни радови започне период гарантовања, док код одређених саобраћајница и даље траје имплементација.

Након завршетка радова на рехабилитацији, Приватни партнер је дужан да настави одржавање изграђених и реконструисаних улица у гарантном периоду, обезбеђујући да се те улице одржавају у складу са техничким спецификацијама и стандардима. Приватни партнер гарантује за квалитет изведених радова у периоду од две године, током којих ће бити одговоран за све потребне поправке и интервенције како би се обезбедило да путеви остану функционални и безбедни за употребу.

Рок на који се закључује јавни уговор износи 16 година од којих ће период извођења радова трајати две године, а период доступности путне инфраструктуре 14 година који почиње да важи у моменту потписивања сваког записника појединачно.

#### Рехабилитација путева и улица

Рехабилитација јавног пута јесте врста одржавања, тј. извођење радова на јавном путу и путном објекту у границама путног земљишта, ради очувања карактеристика јавног пута у истом или приближно истом стању које је било у тренутку његове изградње или последње реконструкције.

Радови на рехабилитацији јавног пута нарочито обухватају:

- 1) обнављање и замену дотрајалих коловозних конструкција, односно њених делова а нарочито наношење новог асфалтног слоја одређене носивости по целој ширини постојећег коловоза;
- 2) постављање шљунчаног, односно туцаничког застора на неасфалтираним путевима;
- 3) обраду површине коловозног застора или заптивање;
- 4) замену сложених дилатационих справа, изолације, коловоза, ограда, сливника, лежишта, оштећених секундарних елемената и дотрајалих пешачких стаза на мостовима, надвожњацима, подвожњацима и вијадуктима;
- 5) постављање система, опреме и уређаја из члана 14. овог закона за чије постављање није потребно прибавити грађевинску дозволу;
- 6) обнављање антикорозивне заштите челичних конструкција мостова, надвожњака, подвожњака и вијадука;

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

- 7) замену или поправку постојећих дренажних система и хидроизолације у тунелима и поправке тунелске облоге;
- 8) поправку оштећених потпорних, обложних и порталних зидова;
- 9) замену дренажних и система за одводњавање јавног пута и путног објекта.

Наведени радови се изводе на основу техничког описа уз предмер радова.

## 10.2. Резултати пројекта у складу са исходима дефинисаним документом PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS

Реализацијом овог пројекта јавно-приватног партнерства за пројектовање, финансирање и рехабилитацију локалне путне инфраструктуре у граду Смедереву оствариће се значајан напредак ка остварењу циља **"Приступ и правичност"**. Имплементацијом различитих кључних елемената, пројекат ће постићи следеће резултате:

**1. Приступ свима:** Мрежа локалне путне инфраструктуре усмерена је на то да обезбеди једнак приступ локалној путној инфраструктури за све делове града Смедерева. Становници из удаљених и мање насељених делова општине имаће лакши приступ путној инфраструктури и насељенијим местима у околини.

**2. Приступачно уређење:** Пројекат се фокусира на уређење и приступачност свих делова инфраструктуре. Нови путеви, тротоари, и означене стазе за пешаке чине инфраструктуру приступачнијом за све грађане, укључујући и оне са посебним потребама, а град Смедерево уређеним и срећеним местом за живот.

**3. Унапређење инфраструктуре:** Пројекат је усмерен на обезбеђивање квалитетније и боље путне инфраструктуре са минималном могућношћу за појаву ударних рупа и обезбеђивање боље повезаности између града Смедерева и насељених места града Смедерева. Ово доприноси ефикасности и бољем повезивању доступних инфраструктурних ресурса.

**4. Информациона приступачност:** Увођење модерних информационих система попут постављања информација о путевима на веб страници, омогућава грађанима лако праћење стања путева, рута и простора, што повећава транспарентност и помаже грађанима у планирању путовања и времена.

Укупно гледано, реализацијом овог пројекта, Градска управа ће постати пример успешне примене јавно-приватног партнерства у области комуналне делатности

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

рехабилитације улица и путева, постижући значајно унапређење приступа и правичности за све грађане. Правилно управљање путном инфраструктуром допринеће бољем квалитету живота становника локалне самоуправе, смањењу саобраћајних гужви и загађења ваздуха, те повећању социјалне правде.

Један од исхода који ће се такође постигнути реализацијом овог пројекта јесте и **економска ефикасност и фискална одрживост**. Примена пројекта ЈПП за рехабилитацију локалне путне инфраструктуре у граду Смедереву допринеће ефикасности на неколико начина. Партнерство са приватним сектором омогућава бржу имплементацију иновација и технолошких решења која могу побољшати одржавање и управљање путном инфраструктуром. Такође, приватни партнер може унапредити оперативне процесе, убрзати одговор на хитне ситуације и оптимизовати радну снагу како би се постигла већа ефикасност у пружању комуналних услуга.

Применом пројекта ЈПП-а, Градска управа може остварити фискалну одрживост на дугорочном нивоу. Кроз ефикасније управљање ресурсима, смањење губитака и оптимизацију трошкова рехабилитације путне инфраструктуре, пројекат може постати економски одржив, уз смањење оптерећења локалног буџета. Поред тога, приватни партнер преузима одређени ниво ризика, нпр. ризик у вези са за флукуацијом цена материјала или оперативне ризике, пружајући додатну сигурност у смислу фискалне одрживости. Овакав модел партнерства побољшава транспарентност у управљању финансијама, омогућавајући боље праћење и извештавање о трошковима и приходима.

Овим пројектом ЈПП постигнуће се значајна **одрживост животне средине и повећана отпорност на негативне утицаје**. Примена пројекта ЈПП за рехабилитацију локалне путне инфраструктуре у граду Смедереву ће омогућити интегрисање модерних еколошких приступа у управљање путном инфраструктуром. То укључује коришћење одрживих материјала, примену енергетски ефикасних технологија и стратегија одрживог одржавања. На пример, употребом рециклираних материјала приликом извођења радова смањује се еколошки отисак, док примена технологија за смањење емисије гасова стаклене баште током одржавања доприноси очувању ваздуха и квалитета живота у заједници.

Пројекат ће унапредити отпорност локалне путне инфраструктуре на негативне утицаје, посебно у контексту климатских промена. Имплементација савремених инжењерских решења, као и редовно улагање у одржавање инфраструктуре, допринеће смањењу ризика од поплава, клизишта и других климатских екстрема. Ово повећава

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

сигурност и стабилност путне мреже, чинећи је мање подложном оштећењима услед неповољних временских услова.

Одрживост локалне путне инфраструктуре на територији града Смедерева допринеће јачању свести о важности очувања околине у целој заједници.

**Репликабилност** модела и поступака јесте још један од исхода до којег ће доћи реализацијом предметног пројекта. Увођење стандардизованих поступака и оперативних смерница доприноси ефикасности и лакшој репродукцији модела у другим градовима и општинама. Оваква пракса олакшава пренос знања и искустава на друге комуналне делатности и секторе. Свеобухватно документовање искустава током реализације пројекта омогућиће стварање детаљних извештаја и студија случаја. Ови документи ће служити као вредан извор информација за друге градове и општине који желе имплементирати сличне пројекте. Пројекат ће ојачати сарадњу између јавног и приватног сектора, што ће створити повољне услове за будућа партнерства у другим градовима и општинама. Поверење и разумевање између партнера кључно је за успешно репликовање модела. Примена пројекта ЈПП у граду Смедереву ће успоставити ефикасан модел управљања комуналном инфраструктуром који ће бити детаљно документован. Овај модел ће обухватити стратегије, процедуре и иновативне праксе које ће бити лако разумљиве и преносиве на друге локалне заједнице.

Реализацијом овог пројекта јавно-приватног партнерства за реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву биће постигнуто успешно **укључивање свих заинтересованих страна**. Активно укључивање становника града Смедерева у процес планирања и имплементације пројекта омогућиће да се узму у обзир њихове потребе и жеље. Анкете могу пружити прилику за изражавање мишљења и давање повратних информација о жељеном стању локалне путне инфраструктуре. Успешно партнерство са приватним партнером допринеће унапређењу ове комуналне делатности. Искуства и ресурси приватног сектора користиће се за оптимизацију оперативних процеса и пружање бољих услуга. Активно информисање и транспарентност у процесу доношења одлука о пројекту ће повећати поверење грађана и других заинтересованих страна. Отвореност према повратним информацијама и одговорност према заједници доприносе већем успеху пројекта. Укључивање свих заинтересованих страна ће омогућити боље разумевање њихових потреба и преференција. Пројекат ће се прилагодити тим потребама како би се осигурало да локална путна инфраструктура заиста служи свим становницима града Смедерева.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 11. ОБАВЕЗЕ И ПРАВА ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

Приватни партнер је обавезан да реализацију пројекта врши у складу са важећим законским прописима Републике Србије, а који се односе на планирање и изградњу, надзор, заштиту животне средине, безбедност и здравље на раду, итд.

Обавезе приватног партнера биле би да обезбеди финансијска и техничка средства за спровођење пројекта пружања ове делатности кроз следеће активности:

- 1) одмах по закључењу јавног уговора вршиће се припремне активности у циљу реализације пројекта;
- 2) израда пројектно-техничке документације потребне за исхођење дозволе за извођење радова, употребне дозволе и пуштање у рад;
- 3) исхођење свих дозвола, решења, сагласности и других потврда на основу којих се изводе радови у складу са законским и подзаконским актима којима се уређује планирање и изградња;
- 4) оснивање друштва посебне намене;
- 5) инвестирање у рехабилитацију путева у прве две године трајања уговора и извођење уговорених радова у року од две године од дана закључења уговора;
- 6) рехабилитација и обезбеђивање доступности изграђене инфраструктуре у периоду доступности путне инфраструктуре;
- 7) приватни партнер је у обавези да током целокупног трајања уговора поседује довољан број кадровског и техничког капацитета за несметано обављање одржавања путева и улица и да врши редовне провере исправности возила, алата, механизације и друге опреме, да омогући да технички капацитет буде увек у исправном стању и друге активности које су од значаја за безбедно извођење радова;
- 8) гарантовање за квалитет и доступност путне инфраструктуре благовремено и квалитетно према условима дефинисаним јавним уговором, конкурсном документацијом и законом и одржавање путева од стране приватног партнера на којима су изведени радови током трајања јавног уговора;
- 9) извештавање Скупштине града о пословању (обавезама, приходима, расходима) од стране друштва посебне намене једном годишње.

Истовремено са преузетим обавезама, приватни партнер ће остварити следећа права:

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

- 1) остваривање прихода наплатом уговорене накнаде за доступност путне инфраструктуре у периоду доступности путне инфраструктуре на месечном нивоу од стране јавног партнера;
- 2) асистенција од стране јавног партнера, од добијања свих информација и података услова за пројектовање, израду техничке документације, исходавања грађевинских дозвола до добијања употребне дозволе.

Обавезе јавног партнера биле би:

- 1) спровођење поступка одабира приватног партнера;
- 2) активно учествовање у исходавању свих дозвола, решења, сагласности и других потврда на основу којих се изводе радови и прибавља употребна дозвола у складу са законским и подзаконским актима којима се уређује планирање и изградња;
- 1) вршење надзора над реализацијом пројекта, у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором;
- 2) разматрање и усвајање оправданих захтева за изменом цене услуга;
- 3) редовно извршење плаћања уговорене накнаде приватном партнеру за обезбеђивање доступности путне инфраструктуре.

Истовремено са преузетим обавезама, јавни партнер ће остварити следећа права:

- 1) разматрање и усвајање оправданих захтева за изменом планираних радова на локалној путној инфраструктури, укључујући промене у врсти материјала или техникама одржавања;
- 2) идентификовање и увођење нових локација за реконструкцију и рехабилитацију локалне путне инфраструктуре уколико постоји потреба, као одговор на промене у саобраћају, урбанизацији или другим факторима;
- 3) одеђивање корекције распореда радова на локалној путној мрежи у зависности од промена у броју корисника, прометним шемама или другим релевантним факторима, уз усклађивање са Приватним партнером;
- 4) Вршење редовне контроле квалитета извођења радова и пружања услуга, укључујући инспекције и процене учинковитости извођача радова.

#### 11.1. Оснивање друштва посебне намене

Приватни партнер је у обавези да најкасније 30 дана од дана закључења јавног уговора оснује друштво посебне намене. Конкретно у овом случају, друштво посебне

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

намене се оснива само и искључиво ради реализације пројекта јавно-приватног партнерства за реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву.

Друштво посебне намене је у ЗЈППК дефинисано као привредно друштво које оснива приватни партнер за потребе реализације пројекта јавно-приватног партнерства. Сходно члану 15. наведеног Закона:

- ДПН се обавезно оснива ради реализације јавног уговора, осим ако предлогом пројекта ЈПП није другачије одређено и може учествовати искључиво у спровођењу пројекта ЈПП у чију сврху је основано;
- ДПН се оснива у складу са одредбама закона којим се уређује положај привредних друштава.

Предности ДПН огледају се у генерисању искључиво новчаних токова пројекта и одвајању имовине и обавеза приватног партнера од имовине пројекта, а јавни сектор се штити од неликвидности матичног друштва приватног партнера.

Статутом ДПН дефинисаће се минимално следећа права јавног партнера:

- ДПН има надзорни одбор од три члана, од којих су два члана именована од стране представника приватног партнера, а трећи од стране јавног партнера;
- представник јавног партнера има једнака права као представници приватног партнера, у складу са статутом и законима РС;
- надзорни одбор сваке године до 30. јуна припрема извештај о резултатима пословања и о томе писмено извештава надлежни орган јавног тела;
- ДПН функционише у складу са законом који дефинише рад привредних друштава, преузима сва права и обавезе оснивача након његовог оснивања.

У складу са Законом о јавно-приватном партнерству, јавни уговор садржи све одредбе, услове и друге клаузуле које јавни партнер сматра корисним за испуњавање задатака приватног партнера и за однос приватног партнера са другим учесницима који играју значајну улогу у реализацији ЈПП са или без елемената концесије.

Оснивачка и управљачка права ДПН-а уређују се слободно између чланова ДПН-а у складу са законом којим се уређује положај привредних друштава.

---

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

---

#### 11.2. Одређивање и прагови измене уговорених накнада

Накнада за доступност путне инфраструктуре се наплаћује према прихваћеној понуди изабраног понуђача.

Приватни партнер може поднети захтев за давање сагласности о промени уговорених накнада, при чему Градској управи града Смедерева доставља детаљно и аргументовано образложење које нарочито садржи разлоге за промену цене који морају бити документовани, као и детаљну структуру предложене цене.

Промена цене се може вршити само у случају утицаја више силе, драстичних промена цена на тржишту (енормне инфлације) а највише до 10% од уговорене цене.

Јавни партнер детаљно анализира захтев за измену цене, оцењује његову објективност и документованост, и уколико стекне уверење да је захтев оправдан, може покренути поступак прихватања промене уговорене цене.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 12. ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОЖЕНОГ ПРОЈЕКТА

Улагање у реконструкцију и рехабилитацију улица и путева у Републици Србији резултираће друштвеним, економским, безбедносним, еколошким и другим ефектима, као и бољим нивоом услуге за учеснике у саобраћају. Овакав систем путне инфраструктуре уводи се са идејом да се становништву обезбеде квалитетни путеви чиме се отвара могућност да се мобилност становништва повећа и доведе на виши ниво.

Основни циљеви инвестирања у саобраћајни систем града Смедерева су:

- подизање квалитета комуналне делатности;
- побољшање опремљености територије локалне самоуправе путном инфраструктуром, односно довођење путне инфраструктуре на тај ниво да предметна нова путна мрежа буде асфалтирана у току прве две године;
- омогућавање одрживог, трајног, непрекидног гарантовања за квалитет изведених радова и заштите путева и несметаног и безбедног одвијања саобраћаја на период од 16 година;
- финансирање од стране приватног партнера;
- побољшање расподеле ризика и алокација ризика на приватног партнера;
- подстицање улагања приватног капитала у инфраструктуру и пројекте од јавног значаја.

Друштвени циљеви

Саобраћајни систем има како друштвену, тако економску и развојну улогу у друштву. Ниво развоја неког друштва мери се са степеном развоја саобраћаја, а степен културног развоја са културом у саобраћају.

У Републици Србији, чији су стратешки правци развој туризма и екопривреде, у њеном будућем развоју саобраћај такође има кључну улогу омогућавајући:

1. ширење мреже саобраћаја на нивоу локалне самоуправе;
2. оцењивање природно-географских, саобраћајних и других компаративних предности Републике Србије;
3. бржи развој недовољно развијених подручја у Републици Србији;
4. боље коришћење природних, финансијских, кадровских и других ресурса и др.

Друштвени циљеви се испољавају кроз тежњу ка општем напретку рефлектовану кроз инвестициона улагања у инфраструктуру и убрзање укупног економског развоја гравитационог подручја, као и смањењу времена путовања, бољим условима вожње и

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

унапређења друмског саобраћаја кроз решавање питања протока и смањење задржавања друмских возила. При томе, не треба потценити ни међусобни утицај високо квалитетног путног правца и регионалног развоја.

Пример зашто је јако важно за државу да има изузетно развијен саобраћајни систем јесте то што токови робе захтевају претпоставку да држава има добро развијену и уредно одржавану саобраћајну инфраструктуру, чије планирање мора бити спроведено на највишем нивоу, имајући у виду значај саобраћаја у смислу привредног развоја региона.

#### Економски циљеви

Побољшање услова транспорта људи и робе има значајне економске ефекте како са аспекта боље повезаности општине и региона, тако и са аспекта уштеде у трошковима времена путовања. С обзиром да је примарни циљ саобраћајног система повезивање делова државе независно од удаљености, саобраћај у том погледу има веома високу корист.

Економски посматрано, саобраћај је профитабилна делатност, а када се ова делатност сагледа у ширем смислу, поуздано се може рећи да је саобраћај основ друштвеног развоја и његов главни интегративни чинилац.

Секундарна корист је она врста користи која проистиче из примене пројекта, али је спољна за транспортни сектор.

Економска корист се постиже, пре свега, смањењем буке, загађења ваздуха као и смањењем климатских промена које су проузроковане саобраћајем. Међутим, постоји други негативни ефекти утицаја саобраћаја на економске вредности које су од пресудног значаја за околину и здравље људи.

#### Безбедоносни циљеви

Држава се усмерава и предузима активности ка решавању проблема безбедности саобраћаја, потпуно одговорно и плански, на највишим нивоима друштвене и политичке свести, прихватајући у потпуности став да је безбедност саобраћаја врло значајан проблем у сфери друштвеног, политичког, здравственог и економског живота државе.

Инвестицијом у пројекат ЈПП за реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву унапредиће се систем безбедности саобраћаја у овом делу државног пута у складу са стратегијом безбедности Европе.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Народна скупштина је усвајањем Закона о безбедности саобраћаја на путевима 2009. године уредила систем безбедности саобраћаја на путевима, управљање безбедношћу саобраћаја, правила саобраћаја, понашање учесника у саобраћају, надлежности и одговорности субјеката безбедности саобраћаја, ограничења саобраћаја, саобраћајну сигнализацију, знаке и наредбе којих се морају придржавати учесници у саобраћају, као и друга питања која се односе на безбедност саобраћаја на путевима.

Примена савремених решења и мера за управљање безбедношћу саобраћаја условљава постављање институционалног оквира који је прилагођен захтевима за достизање циљева у безбедности саобраћаја.

#### Еколошки циљеви

Сасвим је извесно да саобраћај негативно утиче на околину: загађује ваздух, воду, земљиште, подиже ниво буке и уопштено штетно делује на околину, људско здравље, као и на промену климе.

Због све већег повећања броја моторних возила и све већег повећања издувних гасова који доводе до бројних штетних последица државе активним учествовањем у међународним организацијама доносе бројне прописе, спроводе бројне студије и предузимају бројне мере у сврху смањења количине издувних гасова.

Саобраћајни систем јесте значајан носилац друштвеног развоја сваке земље. Будући да је то систем без којег појединац и друштво у целини не могу функционисати, као такав представља крвоток сваке земље. Степен развијености прометног система у колерацији је са висином државног развоја и квалитетом услова живота. Витални интерес сваке друштвене заједнице је подизање квалитета саобраћајног система.

Узимајући у обзир искуства других локалних самоуправа, поверавање комуналне делатности за реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре применом модела ЈПП доводи до добрих резултата посматраних кроз призму остварених прихода, али и кроз комунални ред који је апсолутни приоритет Града.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 13. ПОСЛОВНИ ПЛАН И ФИНАНСИЈСКА АНАЛИЗА ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

### 13.1. Методологија добијене вредности у односу на уложени новац и процена трошкова

Предмет овог предлога пројекта ЈПП јесте реконструкција, односно рехабилитација и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкција тргова и других јавних површина у граду Смедереву на период од 16 година закључењем уговора о јавно-приватном партнерству између Градске управе града Смедерева и Приватног партнера.

Предмет Предлога пројекта јавно-приватног партнерства обухвата пројектовање, финансирање, реконструкцију, рехабилитацију и редовно одржавање локалне путне инфраструктуре која је од јавног значаја и пружање услуга управљања и одржавања локалне путне инфраструктуре са јавним плаћањем.

Реализација пројекта ЈПП подразумева да је неопходно направити анализу потребних улагања и ефеката који се остварују реализацијом пројекта.

Како би се постигао одређени ниво пружања услуге и обезбедио жељени квалитет локалне путне инфраструктуре неопходно је адекватно планирати како иницијална улагања, тако и трошкове који настају у периоду реализације пројекта, а који се у ширем смислу односе на трошкове одржавања и функционисања изграђеног и реконструисаног саобраћајног система.

У сврху реализације пројекта направљена је анализа потребних финансијских (новчаних), техничких, кадровских и других улагања.

#### 13.1.1. Методологија добијене вредности у односу на уложени новац

Анализа вредности која се добија у односу на уложени новац обавезно се спроводи код пројекта јавно-приватног партнерства. Утврђивање добијене вредности у односу на уложени новац (енг. *value for money*, *VfM*) примена је аналитичког поступка у оквиру кога се настоји квантитативним путем утврдити да ли је за пореске обвезнике од веће користи да се примени традиционални модел инвестирања у коме се јавно тело појављује у улози инвеститора, преузимајући све или претежан део ризика јавне инвестиције, или им се више исплати да набаве услугу од понуђача из приватног сектора, преносећи (алоцирајући) већину ризика на њега, као што је то код јавно-приватног партнерства. Дакле, у основи идеје максимизације добијене вредности за јавни новац је

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

пренос одређених ризика јавне инвестиције на приватног партнера. У том смислу, Европска комисија дефинише јавно-приватно партнерство као партнерство између јавног и приватног сектора које има за циљ пружање услуге коју по закону обезбеђује јавни сектор. Јавни сектор се јавља у улози наручиоца који има за циљ да обезбеди пружање јавне услуге крајњем кориснику, док се приватни сектор јавља у улози извршиоца и има за циљ да пружи јавним уговором дефинисане услуге.

За јавног партнера је пројекат ЈПП успешан ако пружа „вредност за новац“, што обухвата трошковну ефикасност, поуздану и правовремену услугу по уговореним ценама и по уговореном квалитету, онако како је то дефинисано у јавном уговору. Поређење (компарација) начина реализације јавне инвестиције подразумева упоредну анализу традиционалног модела и модела ЈПП. У том смислу, „вредност за новац“ се рачуна на основу поређења ефеката ових модела реализације јавне инвестиције.

За анализу добијене вредности у односу на уложена средства у јавно-приватном партнерству и концесијама од великог значаја су законске границе задуживања јединица локалне самоуправе, који се прописују буџетским и фискалним законима.

Приликом поређивања ЈПП модела у односу на традиционални модел уочава се више предности, а један од њих се огледа и кроз компаратор трошкова јавног партнера. Наиме, приликом израчунавања вредности набавке, узимају се у обзир укупни животни трошкови, док се код традиционалног модела узимају у обзир само капитални трошкови. Сва средства потребна за измирење укупних животних трошкова (капиталних, оперативних и финансијских) осигурава у целости приватни партнер.

#### 13.1.2. Методологија „вредност за људе и за планету“

Важно је напоменути да овај пројекат задовољава јавни интерес, који је дефинисан Законом о ЈПП-у, а који је идентификован кроз методологију „вредност за новац“. За остваривање друштвене вредности изнад своје економске вредности, предметни пројекат треба да буде „прикладан сврси“. Потребно је проширити приступ „вредност за новац“, те за задовољење јавног интереса, поставити циљеве одрживог развоја као императив, а до којих се долази применом методологије *“value for people”* (вредност за људе) и *“value for the planet”* (вредност за планету).

Вредност за људе и вредност за планету су два кључна аспекта одрживог развоја и пословања који постају све значајнији. Ове методологије се фокусирају на равнотежу између економске користи и добробити за друштво и околину.

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

Важно је напоменути да поменуте две методологије нису међусобно искључиве, већ су оне у корелацији јер очување природних ресурса и одржива економија директно утичу на добробит људи. Успешним интегрисањем ових методологија у ЈПП пројекат остварује се дугорочни успех и доприноси се одрживом развоју на глобалном нивоу.

#### 13.1.3.Компаратор трошкова јавног сектора

Компаратор трошкова јавног сектора (енг. *Public Sector Comparator, PSC*, у даљем тексту: Компаратор) представља инструмент помоћу кога јавни партнер пореди укупне животне трошкове пројекта који планира да реализује путем јавно-приватног партнерства у односу на досадашњи начин који користи јавни сектор. Компаратор даје мерила за процену „вредности за новац” поређењем алтернативних модела. Код Компаратора велику улогу има правилна анализа укупних животних трошкова и расподела ризика између јавног и приватног сектора.

Процена укупних животних трошкова служи за економску и инжењерску процену при избору алтернативних решења, упоређујући све значајне опције пројектовања, финансирања, реконструкције, рехабилитације, одржавања и употребе током одређеног периода.

Припрема Компаратора укључује следеће категорије које је потребно детаљно анализирати:

- Капитални трошкови;
- Оперативни трошкови;
- Пројекције прихода;
- Вредност имовине;
- Матрица алокације ризика;
- Анализа осетљивости;
- Дисконтовани токови новца;
- Поређење алтернативних варијанти.

#### 13.1.4.Капитални трошкови

За потребе финансијске анализе реализације пројекта направљена је спецификација иницијалних улагања тј. трошкова који настају како би се локална путна инфраструктура довела на задовољајући ниво.

У току периода извођења радова, износ средстава који је неопходно обезбедити за инвестирање за пројектовање и рехабилитацију путева, улица и тротоара, процењује

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

се на **2.427.277.878,00** динара. Наведени износ новчаних средстава процењен је на основу броја, дужине и површине улица и тренутног стања путева.

#### 13.1.5.Оперативни трошкови

Оперативни трошкови представљају редовне годишње трошкове у току периода извођења радова који настају како би пружање услуге функционисало на оптималном нивоу. За обезбеђивање доступности путне инфраструктуре очекују се оперативни трошкови који би обухватили: трошкове одржавања возила и машина, трошкове горива и енергије возила и машина, зараде запослених, регистрације, осигурања и техничког прегледа возила и машина и друге административне трошкове.

У наредној табели представљена је структура оперативних годишњих трошкова у периоду извођења радова:

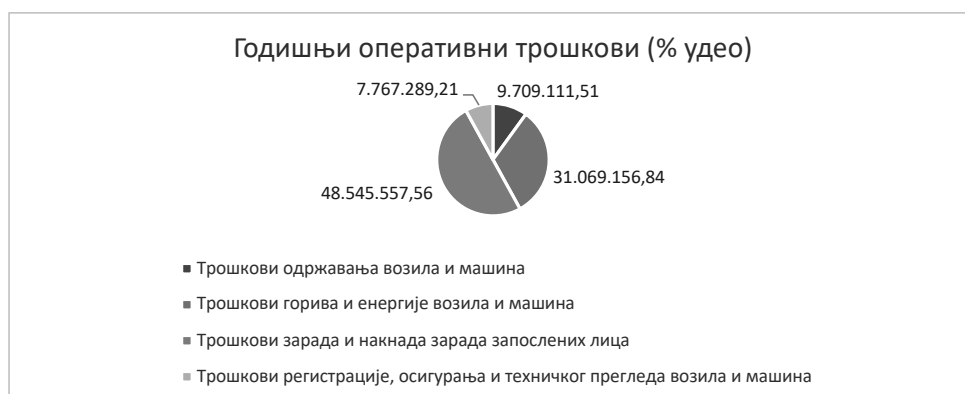
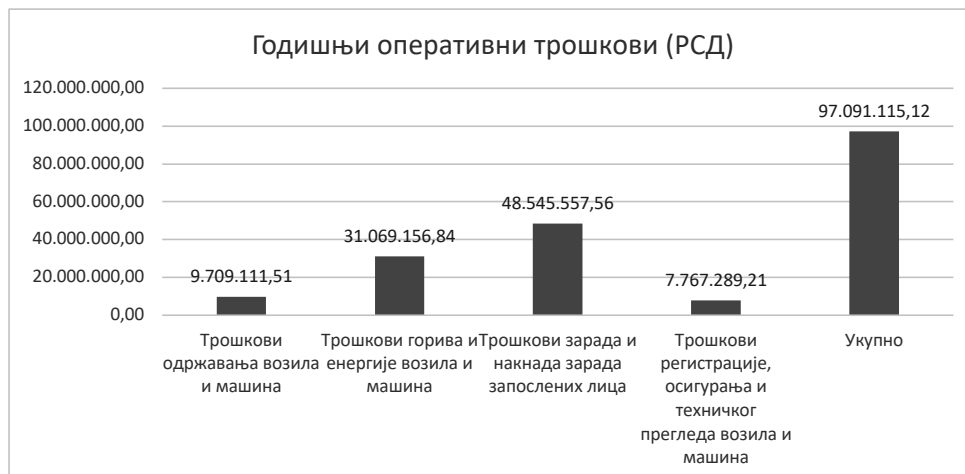
| Оперативни трошкови у току периода извођења радова                    | Износ у РСД          |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Трошкови одржавања возила и машина                                    | 9.709.111,51         |
| Трошкови горива и енергије возила и машина                            | 31.069.156,84        |
| Трошкови зарада и накнада зарада запослених лица                      | 48.545.557,56        |
| Трошкови регистрације, осигурања и техничког прегледа возила и машина | 7.767.289,21         |
| Укупно                                                                | <b>97.091.115,12</b> |

Трошкови одржавања возила и машина односе се на трошкове текућег и инвестиционог одржавања возила и машина којима ће се обављати делатност и пружање комуналне услуге. Процењује се да је потребно издвојити 9.709.111,51 динара годишње. Трошкови горива и енергије за возила и машина процењени су на 31.069.156,84 динара, док се трошкови регистрације, осигурања и техничког прегледа возила и машина процењују на 7.767.289,21 динара. Поред наведених трошкова, за обављање делатности неопходно је и ангажовање одређеног броја стручних лица који ће управљати процесима и пројектом у целини. Процењена висина зарада и накнада зарада за ангажовање неопходног броја радника процењена је на 48.545.557,56 динара годишње.

Процењује се да је за обављање делатности на годишњем нивоу неопходно издвојити 97.091.115,12 динара. Наведени износ оперативних трошкова се односи на извођење радова на путној инфраструктури.

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

У табелама у наставку представљен је графички приказ оперативних трошкова и процентуални удео у укупним годишњим трошковима:



#### 13.1.6. Приливи пројекта

Приливи пројекта ЈПП представљају редовне годишње приливе који служе за отплату годишњих оперативних трошкова, као и за покриће дела капиталних улагања. Приливи се у оквиру овог пројекта могу класификовати као директне и индиректне економске користи.

Директне економске користи представљају новчана средства, док се индиректне економске користи односе на ефекте и уштеде које адекватна локална путна инфраструктура производи. Бенефити успостављања адекватне путне инфраструктуре огледају се у следећем:

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

1. смањена експлоатација моторних возила која последично производи ниже трошкове текућег и инвестиционог одржавања возила;
2. боља саобраћајна повезаност и повећање прилива од експлоатације путне инфраструктуре;
3. смањење броја саобраћајних незгода;
4. смањење загађења;
5. смањење буке;
6. знатно нижи утицај на климатске промене и сл.

Наведене индиректне користи од значаја су пре свега за локално становништво, али имају утицаја и позитивне ефекте и на буџет локалне самоуправе тј. индиректне користи је могуће квантификовати како би се проценио утицај инвестирања и сагледале различите врсте користи.

У наредним табелама представљени су сви приливи пројекта. На основу ових прилива израђују се финансијске анализе и новчани токови приватног и јавног партнера. Представљени приливи не односе се само на приливе јавног или само приливе приватног партнера, већ представљају све приливе по износима и врстама који постоје у пројекту, а врста прилива која припада приватном или јавном партнеру детаљније је представљена у новчаним токовима јавног и приватног партнера.

| Новчани приливи пројекта                                             |                         |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Накнада за доступност инфраструктуре (годишње)                       | 291.666.666,67          |
| <b>Накнада за доступност инфраструктуре (за период од 14 година)</b> | <b>4.083.333.333,33</b> |
| Индиректне економске користи (за период трајања уговора)             | 703.289.491,95          |

Приливи пројекта који се односе на доступност путне инфраструктуре не могу бити већи од 291.666.666,67 динара на годишњем нивоу и представљају фиксни уговорени износ на период од 14 година, који се исплаћује према проценту изведених радова на основу записника о примопредаји.

На основу процене висине капиталних улагања, као и висине оперативних трошкова процењено је да је неопходно да укупни приливи пројекта који укључују накнаду за доступност путне инфраструктуре износе 4.083.333.333,33 динара за период трајања уговора. Период трајања уговора износи 16 година од којих период извођења радова траје

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

прве две године, а период доступности путне инфраструктуре у коме се врши наплата за доступност износи 14 година.

| Индиректне економске користи |                                      |                            |                          |               |                 |                |
|------------------------------|--------------------------------------|----------------------------|--------------------------|---------------|-----------------|----------------|
| Година                       | Експлоатација моторних возила (0,5%) | Саобраћајне незгоде (0,5%) | Климатске промене (0,3%) | Бука (0,2%)   | Загађење (0,3%) | Укупно (2%)    |
| 2025                         | 12.136.389,39                        | 12.136.389,39              | 7.281.833,63             | 4.854.555,76  | 7.281.833,63    | 43.691.001,80  |
| 2026                         | 12.257.753,28                        | 12.257.753,28              | 7.354.651,97             | 4.903.101,31  | 7.354.651,97    | 44.127.911,82  |
| 2027                         | 12.380.330,82                        | 12.380.330,82              | 7.428.198,49             | 4.952.132,33  | 7.428.198,49    | 44.569.190,94  |
| 2028                         | 12.504.134,12                        | 12.504.134,12              | 7.502.480,47             | 5.001.653,65  | 7.502.480,47    | 45.014.882,85  |
| 2029                         | 12.629.175,47                        | 12.629.175,47              | 7.577.505,28             | 5.051.670,19  | 7.577.505,28    | 45.465.031,68  |
| 2030                         | 12.755.467,22                        | 12.755.467,22              | 7.653.280,33             | 5.102.186,89  | 7.653.280,33    | 45.919.681,99  |
| 2031                         | 12.883.021,89                        | 12.883.021,89              | 7.729.813,14             | 5.153.208,76  | 7.729.813,14    | 46.378.878,81  |
| 2032                         | 13.011.852,11                        | 13.011.852,11              | 7.807.111,27             | 5.204.740,84  | 7.807.111,27    | 46.842.667,60  |
| 2033                         | 13.141.970,63                        | 13.141.970,63              | 7.885.182,38             | 5.256.788,25  | 7.885.182,38    | 47.311.094,28  |
| 2034                         | 13.273.390,34                        | 13.273.390,34              | 7.964.034,20             | 5.309.356,14  | 7.964.034,20    | 47.784.205,22  |
| 2035                         | 13.406.124,24                        | 13.406.124,24              | 8.043.674,55             | 5.362.449,70  | 8.043.674,55    | 48.262.047,27  |
| 2036                         | 13.540.185,49                        | 13.540.185,49              | 8.124.111,29             | 5.416.074,19  | 8.124.111,29    | 48.744.667,75  |
| 2037                         | 13.675.587,34                        | 13.675.587,34              | 8.205.352,40             | 5.470.234,94  | 8.205.352,40    | 49.232.114,42  |
| 2038                         | 13.812.343,21                        | 13.812.343,21              | 8.287.405,93             | 5.524.937,29  | 8.287.405,93    | 49.724.435,57  |
| 2039                         | 13.950.466,65                        | 13.950.466,65              | 8.370.279,99             | 5.580.186,66  | 8.370.279,99    | 50.221.679,92  |
| Укупно                       | 195.358.192,21                       | 195.358.192,21             | 117.214.915,32           | 78.143.276,88 | 117.214.915,32  | 703.289.491,95 |

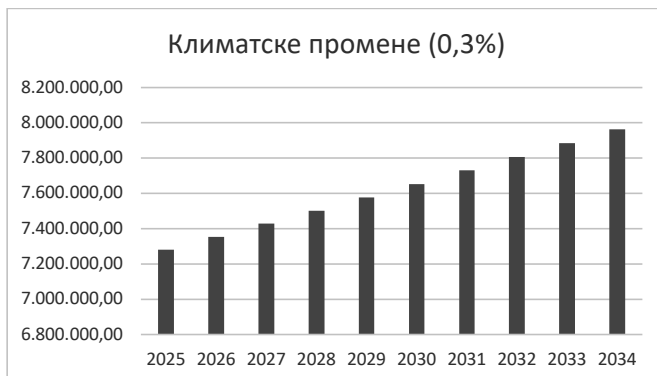
Утицај индиректних економских користи процењује се на 2% укупно од висине извршених улагања. Највећи проценат се односи на ниже трошкове експлоатације моторних возила и саобраћајне незгоде услед инвестирања у путну инфраструктуру и представља 28% индиректних економских користи. Процењено је да се индиректни ефекти увећавају за 1% сваке године услед повољних утицаја на грађане, буџет и животну средину.

У тексту у наставку представљен је графички приказ процентуалног удела индиректних економских користи:

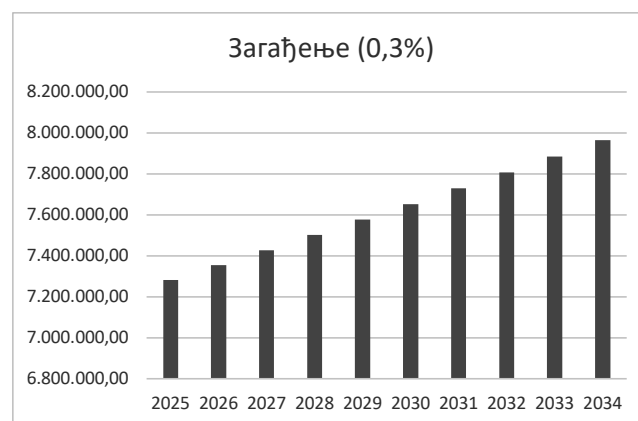
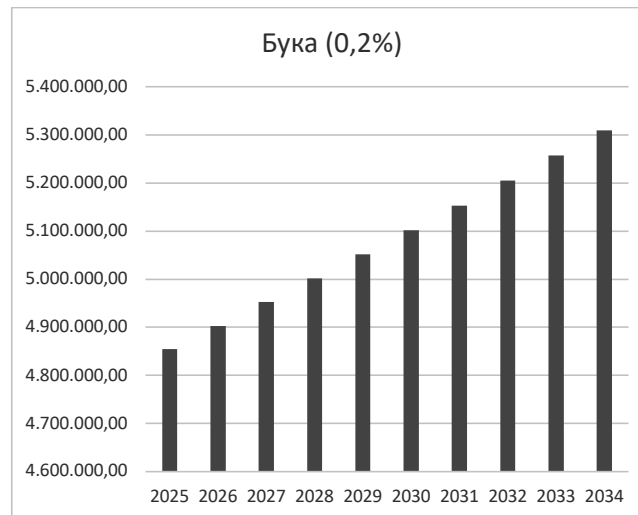


Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

Висина индиректних економских користи пројекта представљена је у графичким приказима у наставку:



Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву



*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

### 13.1.7.Анализа ризика и матрица расподеле ризик

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. 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.

Обим преузетих ризика које једна страна може да предвиди, контролише и којима може да се бави утичу на величину премије ризика. Неадекватна или једнострана расподела ризика може угрозити одрживост пројекта ЈПП.

Због тога је анализа ризика важан корак у структурирању ЈПП. Анализа би требало да укључује идентификацију ризика, процену ризика, алокацију ризика и ублажавање ризика. Циљеви ове анализе јесу побољшање расподеле ризика, тј. Постизање оптимума између исплативог преузимања ризика и вероватноће појављивања ризичних догађаја.

Управљање ризицима је саставни део укупног процеса управљања пројектима. Управљање ризиком обухвата скуп метода које омогућавају минимизирање губитака и доводе у склад смањење вероватноће остварења губитака, са трошковима које захтева ово смањење.

Ради постизања жељених циљева и смањења неповољних догађаја потребно је управљати ризиком пројекта и контролисати ризик. Приликом управљања ризиком тешко се може вршити контрола ризичних догађаја, припрема за наступање ризичних догађаја и могућност смањења њиховог утицаја на пројекат.

Приликом реализације инфраструктурних пројеката, ствара се већа могућност за појаву непредвиђених околности, с обзиром на врсту објекта, дужину трајања јавно-приватног партнерства, број субјеката који су укључени у реализацију пројекта, неизвесност око генерисања пројектованих прихода и др. Због тога треба на време извршити идентификацију ризика, лоцирати узроке и појаве, као и управљати ризиком, што представља основне елементе за успешну реализацију објекта.

Ризици који се појављују током реализације пројекта трансферишу се са јавног сектора на приватни. Период наступања ризика је продужен, с обзиром на то да пројектима ове врсте постоји додатни период у ком приватни партнер треба да поврати уложени капитал и оствари добит.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

У пројектима јавно-приватног партнерства могу се идентификовати две групе ризика и то: ризици на које инвеститори пројекта немају никакав утицај и специфични ризици које је могуће контролисати од стране инвеститора.

Ризици на које инвеститори пројекта немају никакав утицај

Политички ризик – везан је за политичку ситуацију земље, промене у пореском систему, ризик експропријације и национализације пројекта, одузимање концесије и слични фактори.

Кредитни ризик – одражава трајну или привремену немогућност дужника да у уговореном року испуни обавезу или је у том року само делимично испуни. Кредитни ризик условљен је околностима везаним за пословање зајмопримца, било да је реч о конкретном предузећу или пројекту као дужнику.

С обзиром да је финансирање неког пројекта сложено, мора се у обзир узети много више фактора. Због тога су процене ризика много детаљније и мора се водити рачуна о процени услова пословања пројекта у дугом временском периоду и свих фактора који могу утицати на производне и профитне перформансе пројекта. Од процене кредитног ризика, зависе и услови за добијање кредита (висина кредита, рок отплате, каматна стопа).

Ризик девизних курсева – девизни ризик наступа када је финансирање пројекта (отплата дуга) у једној валути, а приходи у другој валути, и због промене курса долази до последице да је потребно сразмерно већи део текућих прихода пројекта издвојити за сервисирање дугова.

Ризик каматне стопе – одражава неизвесност у погледу прихода и трошкова услед промене каматне стопе. Као решење овог ризика, најповољније би било добијање дугорочног кредита од агенција које финансирају развој, мада су и оне сада прешле на систем периодичног усклађивања каматних стопа.

Специфични ризици

Специфичне ризике приватни партнер углавном може да контролише и могу се поделити у следеће категорије:

Ризик добијања лиценци и дозвола – може доћи до одређених проблема приликом исходавања лиценци и дозвола, као и планирања тачног времена почетка реализације пројекта по добијању исти. Једина заштита од овог ризика је претходно добијање документације, што није увек могуће.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Ризик менаџмента – тим који учествује при реализацији пројекта мора бити искусан, поуздан и да има добар однос са финансијерима. Због тога је битна и добра интерна контрола.

Ризици везани за развој пројекта – односе се на фазу спровођења лицензационе процедуре, односно могућност понуђача да буде надигран од стране других учесника лицензације или да не закључи концесиони уговор.

Ризик пројектовања – подразумева грешку у пројектовању садржану у конкурсној документацији, као и грешку коју начини пројектант у току пројектовања.

Ризик изградње/завршетка пројекта – све док пројекат не почне да доноси профит, постоји могућност за ризик изградње/завршетка пројекта.

При томе се може јавити ризик да стварне цене изградње могу бити веће од пројектованих, да радови трају дуже, грешке при извођењу радова, као и да изградња пројекта не буде завршена. Више цене од пројектованих и продужени рок изградње могу утицати на висину интерне стопе повраћаја капитала, док у случају незавршетка објекта могу бити изгубљена комплетна средства инвестирана у пројекат.

Ови ризици се могу превазићи јасним прецизирањем уговорних обавеза.

Операциони ризик – огледа се у неизвесности пројекта да ће након завршетка градње и пуштања у рад остваривати одређене резултате. Утицај ове врсте ризика може се смањити избором проверених технологија и опреме, ангажовањем реномираних и искусних оператора, као и гаранцијама произвођача у погледу техничких параметара опреме и постројења. Операциони ризик може бити подељен у пет главних категорија.

- ризик везан за инфраструктурне пројекте
- технички ризик укључује и грешке у пројектовању и изградњи објекта и кварове на опреми
- ризик потражње
- ризик снабдевања
- ризик управљања

Ризик више силе – означава могуће губитке проузроковане догађајима који су изван контроле учесника у реализацији пројекта.

Ризици везани за заштиту животне средине – још у фази припреме пројекта потребно је сагледати утицај пројекта на животну средину, потенцијалне трошкове, прописе о животној средини и предвидети осигурање од ових ризика.

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

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 |
| <b>ВЕРОВАТНОЋА</b> | вероватно (В)       | С         | С      | В      | В             |
|                    | могуће (М)          | Н         | С      | С      | В             |
|                    | мало вероватно (МВ) | Н         | Н      | С      | В             |

На основу врсте ризика, вероватноће њиховог наступања, ефеката који могу произвести, могућности алокације и контроле направљена је квантитативна анализа ризика.

Ризици у оквиру Компаратора јавно-приватног партнерства су приказани у следећој табели:

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

| Категорија ризика                                                                                                                | Ризик јавног партнера без примене ЈПП | Подела ризика у оквиру ЈПП | Веројатноћа ризика | Основни трошак пројекта                 | Утицај ризика низак (% третира вредности основног трошка) | Утицај ризика средњи (% третира вредности основног трошка) | Утицај ризика висок (% третира вредности основног трошка) | Тренутна вредност основног трошка | Вредност ризика без ЈПП | Вредност применог ризика на ЈПП | Вредност ризика који остаје на ЈПП |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------|--------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|---------------------------------|------------------------------------|
| <b>ПЕРИОД ПРИПРЕМЕ</b>                                                                                                           |                                       |                            |                    |                                         |                                                           |                                                            |                                                           |                                   | 2.859.010,24            | 2.738.247,74                    | 120.762,50                         |
| Ризик планирања пројекта                                                                                                         | ЈП                                    | ПП                         | 5%                 | трошкови припреме документације         | 25%                                                       | 50%                                                        | 100%                                                      | 940.000,00                        | 47.000,00               | 47.000,00                       | 0,00                               |
| Ризик припреме документације                                                                                                     | ЈП                                    | ПП                         | 10%                | трошкови припреме документације         | 25%                                                       | 30%                                                        | 50%                                                       | 940.000,00                        | 47.000,00               | 47.000,00                       | 0,00                               |
| Ризик временског преокретања и кашњења                                                                                           | ЈП                                    | ПП                         | 5%                 | трошкови припреме документације         | 20%                                                       | 40%                                                        | 80%                                                       | 940.000,00                        | 37.600,00               | 37.600,00                       | 0,00                               |
| Ризик добијања непокинутих дозвола - проблеми са добијањем потребних дозвола и сагласности                                       | ЈП                                    | подељен                    | 5%                 | трошкови добијања дозвола и сагласности | 10%                                                       | 30%                                                        | 60%                                                       | 5.857.500,00                      | 175.725,00              | 87.862,50                       | 87.862,50                          |
| Ризик поступања јавне набавке и избора приватног партнера                                                                        | ЈП                                    | ЈП                         | 3%                 | трошкови припреме документације         | 100%                                                      | 100%                                                       | 100%                                                      | 940.000,00                        | 28.200,00               | 0,00                            | 28.200,00                          |
| Ризик финансирања припреме пројекта - недовољно финансијских средстава за почетне активности                                     | ЈП                                    | ПП                         | 3%                 | трошкови финансирања                    | 10%                                                       | 20%                                                        | 30%                                                       | 102.795.218,13                    | 925.156,96              | 925.156,96                      | 0,00                               |
| Технички ризик - Неадекватна техничка студија                                                                                    | ЈП                                    | ПП                         | 5%                 | трошкови припреме документације         | 15%                                                       | 30%                                                        | 50%                                                       | 940.000,00                        | 23.500,00               | 23.500,00                       | 0,00                               |
| Политички ризик - промена у локалним или државним прописима                                                                      | ЈП                                    | подељен                    | 2%                 | трошкови припреме документације         | 10%                                                       | 25%                                                        | 50%                                                       | 940.000,00                        | 9.400,00                | 4.700,00                        | 4.700,00                           |
| Ризик у вези са заштитом животне средине                                                                                         | ЈП                                    | ПП                         | 5%                 | трошкови припреме документације         | 10%                                                       | 25%                                                        | 50%                                                       | 940.000,00                        | 23.500,00               | 23.500,00                       | 0,00                               |
| Ризик планирања буџета пројекта и додатни трошкови                                                                               | ЈП                                    | ПП                         | 5%                 | трошкови финансирања                    | 10%                                                       | 20%                                                        | 30%                                                       | 102.795.218,13                    | 1.541.928,27            | 1.541.928,27                    | 0,00                               |
| <b>ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИЈЕ ИНВЕСТИЦИЈЕ</b>                                                                                            |                                       |                            |                    |                                         |                                                           |                                                            |                                                           |                                   | 225.564.275,24          | 224.623.705,06                  | 940.570,18                         |
| Грађевински ризик - квалитет извођења радова, непоштовање техничких спецификација и могуће урешје у изградњи                     | ЈП                                    | ПП                         | 5%                 | 30% вредности инвестиције               | 10%                                                       | 25%                                                        | 50%                                                       | 1.213.638.939,00                  | 30.340.973,48           | 30.340.973,48                   | 0,00                               |
| Ризик кашњења у изградњи услед лоше координације или других фактора                                                              | ЈП                                    | ПП                         | 10%                | 35% вредности инвестиције               | 10%                                                       | 25%                                                        | 50%                                                       | 849.547.257,30                    | 42.477.362,87           | 42.477.362,87                   | 0,00                               |
| Промену у захтевима и избор локације                                                                                             | ЈП                                    | подељен                    | 1%                 | 30% вредности инвестиције               | 1%                                                        | 3%                                                         | 5%                                                        | 728.183.363,40                    | 364.091,68              | 182.045,84                      | 182.045,84                         |
| Ризик менаџмента - Недостатак стручне радне снаге                                                                                | ЈП                                    | ПП                         | 10%                | 20% вредности инвестиције               | 10%                                                       | 25%                                                        | 50%                                                       | 485.455.575,60                    | 24.272.778,78           | 24.272.778,78                   | 0,00                               |
| Ризик везан за геолошке и земљишне услове - неочигледни проблеми са земљиштем, ниску несавиљеност тла, подизања вода или клизаша | ЈП                                    | подељен                    | 1%                 | 25% вредности инвестиције               | 1%                                                        | 5%                                                         | 10%                                                       | 606.819.469,50                    | 606.819,47              | 303.409,73                      | 303.409,73                         |
| Ризик учешћа, премид радова и сл.                                                                                                | ЈП                                    | ПП                         | 10%                | 30% вредности инвестиције               | 10%                                                       | 25%                                                        | 50%                                                       | 728.183.363,40                    | 36.409.168,17           | 36.409.168,17                   | 0,00                               |
| Ризик несрећа и повреда на раду - повреде радника или штета на опреми                                                            | ЈП                                    | ПП                         | 5%                 | вредност осигурања                      | 10%                                                       | 15%                                                        | 20%                                                       | 250.000,00                        | 2.500,00                | 2.500,00                        | 0,00                               |
| Ризик безбедности саобраћаја                                                                                                     | ЈП                                    | ПП                         | 30%                | 30% вредности инвестиције               | 3%                                                        | 6%                                                         | 10%                                                       | 485.455.575,60                    | 14.563.667,27           | 14.563.667,27                   | 0,00                               |
| Операциони ризик - неизвесност остваривања резултата                                                                             | ЈП                                    | ПП                         | 25%                | 10% вредности инвестиције               | 10%                                                       | 20%                                                        | 30%                                                       | 242.727.787,80                    | 18.204.584,09           | 18.204.584,09                   | 0,00                               |
| Ризик везан за повећање трошкова изградње                                                                                        | ЈП                                    | ПП                         | 20%                | 20% вредности инвестиције               | 10%                                                       | 25%                                                        | 50%                                                       | 485.455.575,60                    | 48.545.557,56           | 48.545.557,56                   | 0,00                               |
| Ризик више силе                                                                                                                  | ЈП                                    | подељен                    | 1%                 | 10% вредности инвестиције               | 10%                                                       | 20%                                                        | 30%                                                       | 242.727.787,80                    | 728.183,36              | 364.091,68                      | 364.091,68                         |
| Еколошки ризик - оштећење околине током извођења радова                                                                          | ЈП                                    | ПП                         | 10%                | 15% вредности инвестиције               | 2%                                                        | 4%                                                         | 6%                                                        | 364.091.681,70                    | 2.184.550,09            | 2.184.550,09                    | 0,00                               |
| Политички ризик - промена политичког окружења које утичу на пројекат                                                             | ЈП                                    | подељен                    | 1%                 | 5% вредности инвестиције                | 5%                                                        | 10%                                                        | 15%                                                       | 121.363.893,90                    | 182.045,84              | 91.022,92                       | 91.022,92                          |
| Ризик финансирања                                                                                                                | ЈП                                    | ПП                         | 15%                | трошкови финансирања                    | 5%                                                        | 10%                                                        | 15%                                                       | 102.795.218,13                    | 2.312.892,41            | 2.312.892,41                    | 0,00                               |
| Ризик пуштања у рад                                                                                                              | ЈП                                    | ПП                         | 20%                | 10% вредности инвестиције               | 3%                                                        | 6%                                                         | 9%                                                        | 242.727.787,80                    | 4.369.100,18            | 4.369.100,18                    | 0,00                               |
| <b>ПЕРИОД ДОСТУПНОСТИ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ</b>                                                                                   |                                       |                            |                    |                                         |                                                           |                                                            |                                                           |                                   | 3.486.250,63            | 3.217.674,25                    | 268.576,39                         |
| Наплата накнаде                                                                                                                  | ЈП                                    | ПП                         | 1%                 | годишња накнада                         | 10%                                                       | 15%                                                        | 20%                                                       | 291.666.666,67                    | 583.333,33              | 583.333,33                      | 0,00                               |
| Ризик квалитета одржавања у гарантном периоду                                                                                    | ЈП                                    | ПП                         | 5%                 | трошкови месечне накнаде                | 10%                                                       | 15%                                                        | 20%                                                       | 24.305.555,56                     | 243.055,56              | 243.055,56                      | 0,00                               |
| Ризик везан за техничко одржавање и поправке - китне интервенције                                                                | ЈП                                    | ПП                         | 5%                 | трошкови месечне накнаде                | 3%                                                        | 6%                                                         | 10%                                                       | 24.305.555,56                     | 121.527,78              | 121.527,78                      | 0,00                               |
| Ризик повећања трошкова одржавања у гарантном периоду                                                                            | ЈП                                    | ПП                         | 10%                | трошкови месечне накнаде                | 3%                                                        | 6%                                                         | 10%                                                       | 24.305.555,56                     | 243.055,56              | 243.055,56                      | 0,00                               |
| Ризик промена саобраћајних оптерећења                                                                                            | ЈП                                    | ПП                         | 10%                | трошкови месечне накнаде                | 1%                                                        | 3%                                                         | 5%                                                        | 24.305.555,56                     | 121.527,78              | 121.527,78                      | 0,00                               |
| Ризик везан за дуготрајност инфраструктуре                                                                                       | ЈП                                    | ПП                         | 15%                | трошкови месечне накнаде                | 1%                                                        | 3%                                                         | 5%                                                        | 24.305.555,56                     | 182.291,67              | 182.291,67                      | 0,00                               |
| Ризик везан за безбедност саобраћаја                                                                                             | ЈП                                    | ПП                         | 10%                | трошкови месечне накнаде                | 3%                                                        | 6%                                                         | 12%                                                       | 24.305.555,56                     | 291.666,67              | 291.666,67                      | 0,00                               |
| Ризик настана штете у току реализације уговора                                                                                   | ЈП                                    | ПП                         | 10%                | трошкови месечне накнаде                | 2%                                                        | 4%                                                         | 8%                                                        | 24.305.555,56                     | 194.444,44              | 194.444,44                      | 0,00                               |
| Ризик више силе                                                                                                                  | ЈП                                    | подељен                    | 1%                 | трошкови месечне накнаде                | 3%                                                        | 6%                                                         | 12%                                                       | 24.305.555,56                     | 29.166,67               | 14.583,33                       | 14.583,33                          |
| Еколошки ризик                                                                                                                   | ЈП                                    | подељен                    | 1%                 | трошкови месечне накнаде                | 1%                                                        | 3%                                                         | 5%                                                        | 24.305.555,56                     | 12.152,78               | 6.076,39                        | 6.076,39                           |
| Ризик промена законских регулативе                                                                                               | ЈП                                    | подељен                    | 1%                 | годишња накнада                         | 1%                                                        | 2%                                                         | 3%                                                        | 291.666.666,67                    | 87.500,00               | 43.750,00                       | 43.750,00                          |
| Политички ризик                                                                                                                  | ЈП                                    | подељен                    | 1%                 | годишња накнада                         | 1%                                                        | 2%                                                         | 3%                                                        | 291.666.666,67                    | 87.500,00               | 43.750,00                       | 43.750,00                          |
| Инфлаторни ризик                                                                                                                 | ЈП                                    | подељен                    | 2%                 | годишња накнада                         | 1%                                                        | 2%                                                         | 3%                                                        | 291.666.666,67                    | 175.000,00              | 87.500,00                       | 87.500,00                          |
| Валутни ризик                                                                                                                    | ЈП                                    | ПП                         | 1%                 | годишња накнада                         | 1%                                                        | 3%                                                         | 5%                                                        | 291.666.666,67                    | 145.833,33              | 145.833,33                      | 0,00                               |
| Ризик промена каматних стопа                                                                                                     | ЈП                                    | ПП                         | 10%                | трошкови финансирања                    | 2%                                                        | 4%                                                         | 8%                                                        | 102.795.218,13                    | 822.361,75              | 822.361,75                      | 0,00                               |
| Порески ризици                                                                                                                   | ЈП                                    | подељен                    | 1%                 | годишња накнада                         | 1%                                                        | 3%                                                         | 5%                                                        | 291.666.666,67                    | 145.833,33              | 72.916,67                       | 72.916,67                          |
| <b>УКУПНО</b>                                                                                                                    |                                       |                            |                    |                                         |                                                           |                                                            |                                                           |                                   | 231.909.536,11          | 230.579.627,04                  | 1.329.909,07                       |

Квантификацијом ризика долази се до прорачуна да су укупни ризици реализације пројекта процењени на 231.909.536,11 динара, док се расподелом ризика у моделу ЈПП

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

чак 230.579.627,04 динара преноси на приватног партнера, што износи 99,43% свих укалкулисаних ризика.

#### 13.1.8. Дисконтовани токови новца

Дисконтовањем новчаног тока пројектованих прилива и одлива новца, можемо оценити финансијску исплативост пројекта, на основу показатеља финансијске рентабилности. Оцена финансијске рентабилности пројекта врши се за расходе пројекта, без узимања у обзир извора финансирања пројекта.

Сходно томе, показатељи финансијске рентабилности пројекта, без обзира на начин њиховог финансирања су:

- Нето садашња вредност пројекта;
- Стопа рентабилности пројекта;
- Период поврата инвестиције;
- Коефицијент користи и трошкова пројекта.

Дисконтна стопа представља минималну прихватљиву стопу рентабилности, која се користи за обрачун показатеља финансијске рентабилности пројекта, односно нето садашње вредности прихода и расхода пројекта и периода повраћаја инвестиције. За потребе пројектовања новчаних токова пројекта за дисконтовање је коришћена дисконтна стопа од 4%.

У складу са до сада презентованим подацима о очекиваним приливима и одливима новца у току периода реализације пројекта, као и о ризицима који би се могли појавити у току реализације, направљена је *cost benefit* анализа реализације пројекта. Први сценарио који је разматран односи се на самосталну реализацију пројекта од стране Града уз претпоставку да Град поседује новчана средства за реализацију поменутог пројекта. На бази анализе представљени су најзначајнији финансијски показатељи којима се доказује исплативост пројекта.

#### 13.2. Финансијска анализа прихватљивости пројекта за јавног и приватног партнера и пословни план

У наредном кораку извршићемо анализу прихватљивости пројекта за јавног и приватног партнера, као и анализу прихватљивости пројекта у оквиру опције јавно-приватног партнерства дисконтовањем свих прилива и одлива пројекта, као и поређењем исплативости добијених резултата.

---

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

---

Први сценарио који ћемо разматрати односи се на самосталну реализацију пројекта од стране јавног партнера уколико се инвестирање врши из сопствених средстава и без квантификације ризика који могу настати током реализације пројекта.

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплачавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

Табела: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у опцији самосталне реализације пројекта и без извора финансирања

| Опис                                                                      | РСД                  | НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ЈАВНОГ ПАРТНЕРА САМОСТАЛНО И БЕЗ ИЗВОРА ФИНАНСИРАЊА |                      |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|                                                                           |                      | 1                                                                                            | 2                    | 3                 | 4                 | 5                 | 6                 | 7                 | 8                 | 9                 | 10                | 11                | 12                | 13                | 14                |
| Дисконтна стопа                                                           | 4,00%                |                                                                                              |                      |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
| Дисконтни фактор                                                          |                      | 1,0000                                                                                       | 0,9615               | 0,8990            | 0,8548            | 0,8219            | 0,7903            | 0,7599            | 0,7307            | 0,7026            | 0,6756            | 0,6496            | 0,6246            | 0,6006            | 0,5776            |
| <b>Приливи</b>                                                            | <b>СВ</b>            | <b>Укупно</b>                                                                                |                      |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
| 1.213.638.939                                                             | 3.130.967.370        | 1.213.638.939                                                                                | 1.237.339.945        | 44.127.912        | 46.014.883        | 45.465.032        | 45.919.682        | 46.378.879        | 46.842.668        | 47.311.094        | 47.784.205        | 48.262.097        | 48.744.666        | 49.232.114        | 49.724.436        |
| Поток прилисти имовини II фаза                                            |                      | 1.213.638.939                                                                                | 0                    | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 |
| Поток прилисти имовини I фаза                                             |                      | 1.168.960.518                                                                                | 0                    | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 |
| Индиректни економски користи                                              |                      | 517.527.417                                                                                  | 793.289.492          | 0                 | 45.891.002        | 0                 | 45.485.032        | 46.378.879        | 46.842.668        | 47.311.094        | 47.784.205        | 48.262.097        | 48.744.666        | 49.232.114        | 49.724.436        |
| <b>Одливи</b>                                                             | <b>2.477.690.572</b> | <b>2.524.368.995</b>                                                                         | <b>1.213.638.939</b> | <b>0</b>          | <b>0</b>          | <b>0</b>          | <b>0</b>          | <b>0</b>          | <b>0</b>          | <b>0</b>          | <b>0</b>          | <b>0</b>          | <b>0</b>          | <b>0</b>          | <b>0</b>          |
| Капиталне инвестиције раскрсју I фаза                                     |                      | 1.213.638.939                                                                                | 1.213.638.939        | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 |
| Капиталне инвестиције раскрсју II фаза                                    |                      | 1.166.960.518                                                                                | 0                    | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 |
| Трошкови одржавање возила и машина                                        |                      | 9.709.112                                                                                    | 9.709.112            | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 |
| Трошкови горива и енергије возила и машина                                |                      | 31.069.157                                                                                   | 31.069.157           | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 |
| Трошкови зарплата и наклада зарада запослених лица                        |                      | 48.545.558                                                                                   | 48.545.558           | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 |
| Трошкови регистрације, осигурања и таксирања преко пута одвозила и машина |                      | 7.767.289                                                                                    | 7.767.289            | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 |
| <b>Нето новчани ток (ННТ)</b>                                             | <b>420.436.302</b>   | <b>606.198.377</b>                                                                           | <b>97.091.115</b>    | <b>44.127.912</b> | <b>46.014.883</b> | <b>45.465.032</b> | <b>45.919.682</b> | <b>46.378.879</b> | <b>46.842.668</b> | <b>47.311.094</b> | <b>47.784.205</b> | <b>48.262.097</b> | <b>48.744.666</b> | <b>49.232.114</b> | <b>49.724.436</b> |
| Дисконтсаването прилиди                                                   |                      | 372.921.187                                                                                  | 40.384.787           | 39.229.553        | 38.097.931        | 36.598.952        | 35.931.675        | 34.895.184        | 33.888.592        | 32.911.037        | 31.961.680        | 31.039.709        | 30.144.382        | 29.274.784        | 28.430.139        |
| Укупни дисконтсаването прилиди                                            |                      | 97.091.115                                                                                   | -56.696.338          | -17.466.775       | 20.631.156        | 57.630.109        | 93.565.784        | 128.456.988       | 162.345.560       | 192.256.597       | 227.218.377       | 252.257.986       | 288.402.318       | 346.107.422       | 373.921.187       |
| <b>Периодизација (година)</b>                                             |                      | <b>3.46</b>                                                                                  |                      |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
| ИСП                                                                       |                      |                                                                                              | 46.32%               |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
| НСВ (РСД/нето)                                                            |                      |                                                                                              | 372.921.187          |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

У претходној табели приказан је новчани ток пројектованих укупних прилива и одлива Јавног партнера са финансирањем инвестиције из сопствених средстава и без ризика, на основу кога се може оценити финансијска одрживост пројекта.

Показатељи финансијске рентабилности улагања финансијских средства у пројекат, за период од 16 година при дисконтној стопи од 4% су:

- финансијска нето садашња вредност капитала (НСВ) је 372.921.187,00 динара;
- интерна стопа приноса износи 45,82%;
- период повраћаја износи 3,46 година.

Нето садашња вредност (срп. НСВ; *eng. Net present value – NPV*) представља вредност за јавног партнера која преостаје након реализације пројекта. Она представља збир нето позитивних ефеката пројекта из његовог економског тока представљених као садашња вредност. Ради се о интегралном и апсолутном показатељу за оцену економске рентабилности и прихватљивости пројекта. Да би пројекат био прихватљив нето садашња вредност мора бити већа од нуле, што значи да позитивни ефекти пројекта надмашују трошкове улагања.

Оцена исплативости пројекта тј. одабир између исплативих и неисплативих пројеката се своди на избор нето садашње вредности чија је вредност већа од нуле јер је тада целокупна инвестиција враћена, а вредност која је преостала позитивна.

Нето садашња вредност која је негативна указује на то да се инвестирањем у пројекат уложена средства неће вратити до краја планиране реализације пројекта и самим тим да је улагање у пројекат неисплативо.

Период повраћаја инвестиције представља период за који ће инвестиција тј. уложена средства бити враћена.

#### 13.2.1.Извори финансирања пројекта

Капитални инвестициони расходи пројекта могу бити финансирани из буџета, примања од задуживања и/или капитала приватног партнера, путем јавно-приватног партнерства.

Постоји још много градација алокације ризика и много начина да се ублаже стварна излагања ризику обе стране. Када је у питању партнерство у пројектима изградње и реконструкције инфраструктуре, постоји обично више од две стране које су укључене, не само приватни и јавни партнер, већ и финансијске институције које дају кредит за финансирање изградње и тако и оне преузимају на себе одређене ризике. Кључна ставка

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

јесте чињеница да је трансфер ризика кључна тачка пројекта ЈПП, с тим да је степен ризика већи код оних пројеката код којих је и улагање капитала веће.

У овом кораку ћемо анализирати могућност финансирања пројекта из примања од задуживања Града, тако да рацио однос дуга и буџетских средстава износи 70% према 30%.

Капитални инвестициони расходи од 2.427.277.878,00 динара могу бити финансирани под тренутно важећим условима задуживања на финансијском тржишту Републике Србије. Висина средстава повериоца тј. банке износила би 70% вредности инвестиције тј. 1.699.094.514,60 динара, док би каматна стопа износила 7%, а период задуживања 7 година.

Динамика обезбеђивања финансијских средстава у току реализације пројекта приказана је у табели у наставку, на основу плана реализације пројекта.

| План повлачења и отплате кредита (РСД)    |                  |                |                |                |                |                |                |                |      |
|-------------------------------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------|
| Година                                    | 0                | 1              | 2              | 3              | 4              | 5              | 6              | 7              | 8    |
| Повлачење кредита                         | 1.699.094.514,60 |                |                |                |                |                |                |                |      |
| Годишња накнада                           | 849.547,26       |                |                |                |                |                |                |                |      |
| Камата                                    | 101.945.070,88   | 96.467.332,52  | 84.046.133,90  | 70.858.822,93  | 56.858.147,48  | 41.993.940,99  | 26.212.942,78  | 0,00           | 0,00 |
| Трошкови камате и накнаде (2+3)           | 102.795.218,13   | 96.467.332,52  | 84.046.133,90  | 70.858.822,93  | 56.858.147,48  | 41.993.940,99  | 26.212.942,78  | 0,00           | 0,00 |
| Отплата главнице                          | 0,00             | 201.388.444,95 | 213.809.643,57 | 226.996.954,54 | 240.997.630,00 | 255.861.836,48 | 271.642.834,70 | 288.397.170,35 | 0,00 |
| Укупно главница, камата и накнада (2+3+5) | 102.795.218,13   | 297.855.777,48 | 297.855.777,48 | 297.855.777,48 | 297.855.777,48 | 297.855.777,48 | 297.855.777,48 | 288.397.170,35 | 0,00 |

Укупни трошкови повраћаја главнице, камата и накнаде приликом повлачења кредита износе 2.177.477.506,08 динара. Трошкови повраћаја главнице кредита износе 1.699.094.514,60 динара, док трошкови камате и накнаде износе 479.232.538,74 динара.

| Услови задуживања за финансирање пројекта |                  |                |
|-------------------------------------------|------------------|----------------|
| Опис услова                               | јединица         | износ/датум    |
| Грејс период                              | (месеци)         | 12             |
| Каматна стопа                             | %                | 6,00           |
| Укупна главница кредита                   | (РСД)            | 1.699.094.515  |
| Отплата главнице кредита                  |                  |                |
| Број отплата у години                     |                  | 12             |
| Рок                                       | (година)         | 7,00           |
| Укупан број отплата                       |                  | 84             |
| План отплате                              | једнаки анuitети |                |
| Рата главнице на месечном нивоу           | (РСД)            | 20.227.315,65  |
| Накнада                                   |                  | 849.547,26     |
| Почетна                                   | (%)              | 0,00           |
| Годишња                                   | (%)              | 0,0005         |
| Годишње                                   |                  | 849.547,26     |
| Годишњи износ кредита без камате          | (РСД)            | 242.727.787,80 |

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

У наредној табели ћемо анализирати финансијске показатеље и новчани ток јавног партнера уколико би се финансирање инвестиције вршило у складу са презентованим условима задуживања.

Табела: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у опцији самосталне реализације пројекта и са позајмљеним изворима финансирања

| Опис                                                     | РСД   | НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ЈАВНОГ ПАРТНЕРА САМОСТАЛНО И С НЕДИТОМ |               |               |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |             |             |
|----------------------------------------------------------|-------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
|                                                          |       | 1                                                                               | 2             | 3             | 4            | 5            | 6            | 7            | 8            | 9            | 10           | 11           | 12           | 13           | 14          | 15          |
| Дисконтна стапа                                          | 4,00% |                                                                                 |               |               |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |             |             |
| Дисконтни фактор                                         |       | 1,0000                                                                          | 0,9615        | 0,8990        | 0,8548       | 0,8119       | 0,7903       | 0,7599       | 0,7307       | 0,7026       | 0,6756       | 0,6496       | 0,6246       | 0,6006       | 0,5776      | 0,5553      |
| СВ                                                       |       | Укупно                                                                          |               |               |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |             |             |
| Приливи                                                  |       | 2.898.126.874                                                                   | 3.135.067.370 | 1.257.329.941 | 44.127.912   | 46.504.483   | 45.465.032   | 45.910.682   | 46.378.879   | 46.842.668   | 47.311.094   | 47.784.205   | 48.262.087   | 48.744.668   | 49.232.114  | 49.724.436  |
| Приход од инвестиционих фаза                             |       | 1.213.638.939                                                                   | 1.213.638.939 | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0           | 0           |
| Приход од инвестиционих фаза                             |       | 1.166.960.518                                                                   | 1.213.638.939 | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0           | 0           |
| Индиректни економски користи                             |       | 517.527.417                                                                     | 703.289.492   | 0             | 45.681.002   | 46.504.483   | 45.465.032   | 45.910.682   | 46.378.879   | 46.842.668   | 47.311.094   | 47.784.205   | 48.262.087   | 48.744.668   | 49.232.114  | 49.724.436  |
| Одливи                                                   |       | 2.817.776.462                                                                   | 3.003.601.132 | 1.413.325.272 | 84.046.134   | 70.858.823   | 41.993.941   | 26.212.943   | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0           | 0           |
| Капитални износ тј. инвестициони расходи I фаза          |       | 1.213.638.939                                                                   | 1.213.638.939 | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0           | 0           |
| Капитални износ тј. инвестициони расходи II фаза         |       | 1.166.960.518                                                                   | 1.213.638.939 | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0           | 0           |
| Трошкови одржавања возила и возача                       |       | 9.709.112                                                                       | 9.709.112     | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0           | 0           |
| Трошкови горива и енергије возила и возача               |       | 31.069.157                                                                      | 31.069.157    | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0           | 0           |
| Трошкови зарада и накнада зарада запослених лица         |       | 48.545.558                                                                      | 48.545.558    | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0           | 0           |
| Трошкови депозитних, скупштинских и пензионих одређивања |       | 7.767.289                                                                       | 7.767.289     | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0           | 0           |
| Трошкови финансирања                                     |       | 440.095.890                                                                     | 479.232.339   | 102.795.218   | 84.046.134   | 70.858.823   | 41.993.941   | 26.212.943   | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0           | 0           |
| Нето новчани ток (ННТ)                                   |       | -15.649.588                                                                     | -199.886.333  | -58.776.331   | -39.918.222  | -11.863.265  | 3.471.091    | 15.706.739   | 46.378.879   | 46.842.668   | 47.311.094   | 47.784.205   | 48.262.087   | 48.744.668   | 49.232.114  | 49.724.436  |
| Дисконтна вредност приливи                               |       |                                                                                 | -199.886.333  | -50.746.472   | -35.487.154  | -9.734.300   | 2.743.253    | 14.975.502   | 33.888.592   | 32.911.037   | 31.961.680   | 31.039.709   | 30.144.382   | 29.274.784   | 28.430.139  | 27.610.214  |
| Укупни дисконтна вредност приливи                        |       |                                                                                 | -199.886.333  | -206.119.959  | -308.592.447 | -318.326.447 | -315.583.084 | -306.607.991 | -266.719.399 | -233.808.362 | -203.846.682 | -170.805.973 | -140.062.461 | -111.387.857 | -82.957.537 | -55.847.323 |
| НСВ (НСДелта)                                            |       |                                                                                 | -28.833.568   |               |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |             |             |

---

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавања/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

---

Нето садашња вредност пројекта је у овом случају негативна и износи - 28.533.558,00 динара, што указује на то да пројекат у случају узимања позајмице за реализацију пројекта није исплатив за Јавног партнера.

Презентовани модели реализације пројекта не укључују процењене ризике тј. новчани износ трошкова који могу настати уколико све ризике реализације пројекта задржава јавни партнер, па самим тим анализани модел не представља репрезентативни модел на основу којег је могуће одлучити да ли је пројекат прихватљив или не.

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплачана/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

У наредној табели презентован је модел самосталне реализације пројекта од стране јавног партнера са изворима финансирања и укљученим ризима.

[illegible]

---

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

---

Нето садашња вредност пројекта је и у овом случају негативна и износи - 73.551.227,00 динара, што указује на то да пројекат у случају узимања позајмице за реализацију пројекта са урачунатим ризицима није исплатив за Јавног партнера.

Сада ћемо размотрити опцију реализације пројекта у јавно-приватном партнерству у којем се финансирање инвестиције врши од стране Приватног партнера и где се највећи проценат ризика реализације пројекта преноси на Приватног партнера.



---

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

---

Модел јавно-приватног партнерства размотрен је из угла Јавног партнера. У наредној табели биће размотрена исплативост пројекта из угла Приватног партнера.

Приливи које би Приватни партнер остварио реализацијом пројекта односе се на плаћање накнаде од стране Јавног партнера за доступност путне инфраструктуре који су процењени 291.666.666,67 динара нето на годишњем нивоу (односно највише до 350.000.000,00 у бруто износу). Поред размотрених трошкова, трошак Приватног партнера би представљао и трошак функционисања друштва посебне намене који би износио 288.000,00 динара на годишњем нивоу.

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплачавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

Табела: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Приватног партнера

| Опис                                                                   | РЧД   | НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА |               |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             | 15          | 16          |
|------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                                                                        |       | 1                                                           | 2             | 3           | 4           | 5           | 6           | 7           | 8           | 9           | 10          | 11          | 12          | 13          | 14          |             |             |
| Дисконтна стапа                                                        | 4,00% |                                                             |               |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| Дисконтни фактор                                                       |       | 0,9615                                                      | 0,9246        | 0,8890      | 0,8548      | 0,8219      | 0,7903      | 0,7599      | 0,7307      | 0,7026      | 0,6756      | 0,6496      | 0,6246      | 0,6006      | 0,5775      | 0,5553      | 0,5339      |
| <b>Приливи</b>                                                         |       |                                                             |               |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| Наноса и доступност инфраструктуре I фаза                              |       |                                                             | 145.833.333   | 291.666.667 | 291.666.667 | 291.666.667 | 291.666.667 | 291.666.667 | 291.666.667 | 291.666.667 | 291.666.667 | 291.666.667 | 291.666.667 | 291.666.667 | 291.666.667 | 291.666.667 | 145.833.333 |
| Наноса и доступност инфраструктуре II фаза                             |       |                                                             | 0             | 145.833.333 | 145.833.333 | 145.833.333 | 145.833.333 | 145.833.333 | 145.833.333 | 145.833.333 | 145.833.333 | 145.833.333 | 145.833.333 | 145.833.333 | 145.833.333 | 145.833.333 | 0           |
| Одливи                                                                 |       |                                                             |               |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| Критични инвестициони расходи I фаза                                   |       | 1.413.813.272                                               | 1.310.394.272 | 84.334.134  | 71.146.823  | 57.146.147  | 42.281.941  | 26.500.943  | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     |
| Критични инвестициони расходи II фаза                                  |       |                                                             | 0             | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           |
| Трошкове одржавања возила и машина                                     |       | 1.166.960.518                                               | 1.213.638.939 | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           |
| Трошкове одржавања енергије возила и машина                            |       | 9.709.112                                                   | 9.709.112     | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           |
| Трошкове одржавања енергије возила и машина                            |       | 31.069.157                                                  | 31.069.157    | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           |
| Трошкове одржавања енергије возила и машина                            |       | 48.545.558                                                  | 48.545.558    | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           |
| Трошкове реконструкције, осигурања и тековних прегледа возила и машина |       | 7.767.289                                                   | 7.767.289     | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           |
| Трошкове финансирања                                                   |       | 3.330.179                                                   | 4.120.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     | 288.000     |
| <b>Нето новчани ток</b>                                                |       |                                                             |               |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| Укупни дисконтисани нето приливи                                       |       |                                                             |               |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| Укупни дисконтисани нето одливи                                        |       |                                                             |               |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| Укупни дисконтисани нето новчани ток                                   |       |                                                             |               |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| <b>Период повраћаја (у годинама)</b>                                   |       |                                                             |               |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| ИСП                                                                    |       |                                                             |               |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| НСА (РЧД, нето)                                                        |       |                                                             |               |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |

Финансијски показатељи рентабилности пројекта у овом случају су позитивни и показују да је пројекат исплатив и за потенцијалног Приватног партнера. Нето садашња вредност износи 96.534.626,00 динара, интерна стопа приноса износи 4,11%, док је период повраћаја краћи од периода трајања пројекта и износи 14,88 година.

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

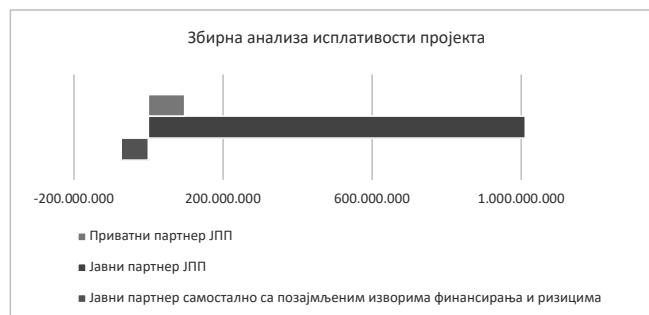
#### 14. ЗБИРНИ ТАБЕЛАРНИ ПРЕГЛЕД ФИНАНСИЈСКИХ ПОКАЗАТЕЉА ИСПЛАТИВОСТИ ПРОЈЕКТА

| Финансијски показатељи | Самостална реализација пројекта од стране Јавног партнера |                                                  |                                                                         | Јавно-приватно партнерство |                      |
|------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------|
|                        | Са сопственим средствима и без ризика                     | Са позајмљеним изворима финансирања и без ризика | Јавни партнер самостално са позајмљеним изворима финансирања и ризицима | Јавни партнер ЈПП          | Приватни партнер ЈПП |
| Нето садашња вредност  | 372.921.187                                               | -28.533.558                                      | -73.551.227                                                             | 1.010.375.842              | 96.534.626           |
| Период повраћаја       | 3,46                                                      | -                                                | -                                                                       | одмах доступно             | 14,88                |
| Интерна стопа приноса  | 45,82%                                                    | -                                                | -                                                                       | одмах доступно             | 4,11%                |

Анализом збирног прегледа финансијских показатеља исплативости пројекта закључује се да би у случају самосталне реализације пројекта од стране Јавног партнера са позајмљеним изворима финансирања и урачунатим ризицима, нето садашња вредност (НСВ) била негативна и она би износила -73.551.227,00 динара што значи да пројекат у овом случају не би био исплатив за Јавног партнера. У случају реализације предметног пројекта моделом јавно-приватног партнерства нето садашња вредност (НСВ) Јавног партнера би износила 1.010.375.842,00 динара због пораста вредности имовине Јавног партнера без капиталних улагања у материјал и извођење радова, а услуга доступности путне инфраструктуре би била одмах доступна.

Дакле, несумњиво је да је једино исплативо решење за Јавног партнера уколико би се предложени пројекат реализовао моделом јавно-приватног партнерства. Када је у питању Приватни партнер, његова нето садашња вредност (НСВ) би износила од 96.534.626,00 динара што значи да је овај пројекат исплатив и за Приватног партнера, а да је период повраћаја уложене инвестиције процењен на 14,88 година на основу чега је процењен и рок на који се закључује јавни уговор.

Збирна анализа исплативости пројекта је приказана на графикону у наставку текста.



*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 15. ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈПП

Јавни партнер ће, сходно Закону о јавним набавкама („Службени гласник РС“, бр. 91/19 и 92/23; у даљем тексту: ЗЈН), јавним позивом и конкурсном документацијом навести да је привредни субјект дужан да достави средства финансијског обезбеђења за озбиљност понуде и то оригинал банкарску гаранцију. Пројектни тим јавног тела предлаже врсту и висину конкретних гаранција. На основу квантитативних података, банкарска гаранција би износила **до 2% од вредности понуде без ПДВ-а са клаузулом неопозива, безусловна, платива на први позив и без права приговора, са роком важења 30 дана дужим од рока важења понуде**. Јавни партнер ће имати права да активира ово средство обезбеђења у случају да: понуђач одустане од своје понуде у року важења понуде, не достави доказе о испуњености критеријума за квалитативни избор привредног субјекта у складу са чланом 119. ЗЈН, неосновано одбије да закључи уговор о јавној набавци или оквирни споразум или не достави обезбеђење за извршење уговора о јавној набавци и др.

Гаранција за озбиљност понуде мора се без одлагања вратити понуђачу који није доказао да испуњава услове за избор привредног субјекта. На сва питања везана за гаранцију за озбиљност понуде примењују се одредбе закона којим се уређују јавне набавке.

Средства обезбеђења депонују се на за то прикладном месту код јавног партнера који је дужан да их чува до момента важења у складу са законом.

Приватни партнер је дужан да најкасније у року од 30 дана од дана закључења уговора достави Јавном партнеру средство финансијског обезбеђења за успуњење уговорних обавеза у току трајања периода припреме и периода извођења радова и то оригинал банкарску гаранцију која би износила до 10% од укупне уговорене вредности накнаде без ПДВ-а на годишњем нивоу, са роком важења 30 дана дужим од трајања периода припреме и периода извођења радова. Уколико је потребно гаранција се може издавати на период од 12 месеци са продуженим важењем до истека периода припреме и извођења радова.

Приватни партнер је дужан да најкасније у року од 30 дана од дана закључења уговора достави Јавном партнеру средство финансијског обезбеђења за испуњење уговорних обавеза и то оригинал банкарску гаранцију. Извршилац је обавезан да обезбеди банкарску гаранцију за испуњење уговорних обавеза која би износила до 10% од укупне изведене вредности по записнику без ПДВ-а на годишњем нивоу, за сваку

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

годину трајања гарантног периода, са роком трајања дужим за 30 дана од дужине трајања предвиђене године на коју се гаранција односи. Банкарска гаранција се предаје након сваке извршене примопредаје за део радова који су изведени.

Приватни партнер прихвата да изда одређена, разумно захтевана, средства обезбеђења и прихвати преузимање одређених одговорности које су неопходне приватном партнеру у вези са било којом обавезом из јавног уговора као средство финансијског обезбеђења за поштовање уговорних обавеза у периоду пружања услуга и то: муниципалне менице или овлашћење за задужење консолидованог рачуна трезора локалне самоуправе на вредност приказаној у понуди привредног субјекта.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 16. УСЛОВИ ЗА ИЗБОР ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

Врста поступка набавке и коначни критеријуми биће утврђени приликом сачињавања конкурсне документације за избор приватног партнера, коју ће израдити пројектни тим јавног тела, односно комисија за спровођење поступка јавне набавке, а након исходавања позитивног мишљења Комисије за јавно-приватно партнерство.

Имајући у виду чињеницу да је уговор дугогодишњи, у којем приватни партнер гарантује квалитет пружања услуге и безбедност у складу са важећим стандардима и правилницима, неопходно је због такве прерасподеле ризика, одабрати квалитетну и одговарајућу опрему за пружање одређеног нивоа услуге који је одређен стандардима и правилницима. Ово је посебно важно због квалитетног спровођења поступка јавне набавке у којем ће се вршити одабир приватног партнера да не би дошло до постављања дискриминационих и неконкурентних услова супротних основним начелима Закона о јавним набавкама.

Поред критеријума за квалитативни избор привредног субјекта које сви учесници у поступку избора привредног субјекта морају доказати да испуњавају, а који су дефинисани члановима 111. и 112. ЗЈН, критеријуми за избор привредног субјекта могу да се односе на испуњеност услова за обављање професионалне делатности, финансијски и економски капацитет, технички и стручни капацитет који су дефинисани члановима 115., 116. и 117. ЗЈН, које учесници у поступку избора привредног субјекта треба да испуњавају ће бити дефинисани у конкурсној документацији.

Предлог пројекта садржи минималне техничке, финансијске и искуствене квалификације које учесник у поступку мора да испуњава да би му се омогућило учествовање у поступку избора приватног партнера и преговарања који ће прецизно бити дефинисан у оквиру јавног позива и конкурсне документације.

Привредни субјект мора да задовољи критеријуме за избор привредног субјекта за учешће у поступку јавне набавке, а који ће оквирно бити дефинисани на следећи начин:

Испуњеност услова за обављање професионалне делатности

У складу са чланом 115. ЗЈН, Наручилац може да захтева да привредни субјект докаже да је уписан у регистар привредних субјеката, судски регистар, професионални регистар или други одговарајући регистар, ако се такав регистар води у земљи у којој привредни субјект има седиште.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

---

Финансијски и економски капацитет

У складу са чланом 116. ЗЈН, Наручилац може у документацији о набавци да одреди финансијски и економски капацитет којим се обезбеђује да привредни субјекти имају финансијску и економску способност потребну за извршење уговора о јавној набавци, а нарочито да:

- 1) имају одређени минимални приход, укључујући одређени минимални приход у области која је обухваћена предметом јавне набавке за период од највише три последње финансијске године, у зависности од датума оснивања привредног субјекта, односно почетка обављања делатности привредног субјекта;
- 2) да нису имали блокаде текућих рачуна отворених код пословних банака за обављање платног промета у претходне три године од дана објављивања позива за достављање понуда на Порталу јавних набавки (рачунајући и дан позива). У случају заједничке понуде, сваки члан треба да испуни овај услов.

Начин доказивања испуњености критеријума:

- 1) Биланс стања и биланс успеха за период од највише три последње финансијске године, у зависности од датума оснивања привредног субјекта, односно почетка обављања делатности привредног субјекта;
- 2) Потврда НБС да понуђач није био у блокади, односно да рачун понуђача није био у блокади рачунајући претходне три године од дана објављивања јавног позива на Порталу јавних набавки – Одсек за принудну наплату (Одељење за пријем, контролу и унос основа и налога Крагујевац).

Технички и стручни капацитет

У складу са чланом 117. ЗЈН, Наручилац може да одреди услове у погледу техничког и стручног капацитета којима се обезбеђује да привредни субјекти имају потребне кадровске и техничке ресурсе и искуство потребно за извршење уговора о јавној набавци са одговарајућим нивоом квалитета, а нарочито може да захтева да привредни субјекти имају довољно искуства у погледу раније извршених уговора.

У погледу списка изведених радова, Наручилац може да одреди услове који се односе на то да привредни субјекти имају искуство и да су у последњих шест година пре истека рока за подношење понуда:

- 1) извели радове на најмање три уговора по моделу јавно-приватног партнерства који за предмет имају радове на изградњи или реконструкцији или рехабилитацији и одржавању путне инфраструктуре и започео период доступности у износу од

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

минимум 25.000.000,00 евра без ПДВ-а, од чега укупан започети период доступности по најмање једном уговору мора бити у минималном износу од 18.000.000,00 евра без ПДВ-а;

- 2) извели радове који за предмет имају одржавање постојеће путне инфраструктуре, у укупној вредности од најмање 3.000.000,00 евра без ПДВ-а.

Начин доказивања испуњености критеријума:

- 1) Фотокопије закључених уговора;
- 2) Записници о примопредаји изведених радова;
- 3) Потврде наручиоца посла о квалитетној реализацији уговора.

У погледу техничких средстава, Наручилац може да одреди услове који се односе на то да привредни субјекти поседују по основу власништва или уговора о лизингу или уговора о закупу:

- 1) најмање једну асфалтну базу капацитета мин 250 т/сат;
- 2) најмање четири (4) грејдера;
- 3) најмање пет (5) утоваривача;
- 4) најмање један (1) ваљак на пнеуматичима;
- 5) најмање четири (4) комбинована ваљка;
- 6) најмање два (2) тампон ваљка са компакторима;
- 7) најмање пет (5) тандем челична ваљка;
- 8) најмање један (1) булдозер;
- 9) најмање два (2) багера точкаша;
- 10) најмање два (2) багера гусеничара;
- 11) најмање једна (1) комбинована машина;
- 12) најмање три (3) финишера за асфалт;
- 13) најмање једна (1) глодалица за асфалт ширине 2м;
- 14) најмање једна (1) глодалица за асфалт ширине 1м;
- 15) најмање један (1) дистрибутера за емулзију;
- 16) најмање пет (5) теретних возила кипера носивости до 10т;
- 17) најмање десет (10) теретних возила кипера носивости минимум 20т;
- 18) најмање десет (10) полутеретних камиона – путарци носивости до 5т;
- 19) најмање двадесет (20) камиона са термо товарном кадом носивости мин 20т;
- 20) најмање три (3) компресора капацитета  $\geq 5\text{м}^3 / \text{мин}$ ;
- 21) најмање једну (1) машину за заливање пукотина;

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

- 22) најмање једну (1) машину за побијање стубова заштитне оградe;
- 23) најмање две (2) тестере за сечење асфалта;
- 24) најмање три (3) сигналних приколица.

Начин доказивања испуњености критеријума:

- 1) За возила и машине које подлежу обавезној регистрацији у складу са Правилником о регистрацији моторних и прикључних возила ("Сл. гласник РС", бр. 69/2010, 101/2010, 53/2011, 22/2012, 121/2012, 42/2014, 108/2014, 65/2015, 95/2015, 71/2017, 44/2018 - др. закон, 63/2018, 96/2019, 87/2020, 41/2022, 51/2022, 21/2024 и 13/2025) понуђач доставља очитане податке са чипа – читача важеће саобраћајне дозволе, за свако возило и машину појединачно, одштампане слике регистрационе налепнице возила и машине из које се види регистрациони број возила и машине, и датум истека важења регистрације.

Ако саобраћајна дозвола није издата на име понуђача као власника возила или машине, поред горе наведеног, доставити и доказ о правном основу коришћења возила и машине (уговор о купопродаји или уговор о закупу или уговор о лизингу или уговор о коришћењу возила и машине и сл. у форми фотокопије).

- 2) За машине које не подлежу обавезној регистрацији и опрему понуђач доставља оверену пописну листу или фотокопију рачуна или уговора о лизингу или закупу или други релевантни доказ.

У погледу образовних и стручних квалификација, Наручилац може да одреди услове који се односе на то да привредни субјекти имају у радном односу или по другом уговорном односу у складу са Законом о раду ("Сл. гласник РС", бр. 24/2005, 61/2005, 54/2009, 32/2013, 75/2014, 13/2017 - одлука УС, 113/2017 и 95/2018 - аутентично тумачење), другим законима и подзаконским актима:

- 1) најмање једног (1) руководиоца пројекта који има искуство и који је ангажован као руководилац на пројекту сличном као што је предмет ове јавне набавке;
- 2) најмање два (2) инжењера грађевине који поседују лиценце 412 или 415 или одговарајућу;
- 3) најмање једног (1) инжењера грађевине који поседује лиценцу 812 или одговарајућу;
- 4) најмање два (2) инжењера саобраћаја који поседује лиценцу 470 или одговарајућу;
- 5) најмање пет (5) грађевинских техничара;
- 6) најмање једно (1) лице за безбедност и здравље на раду;

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

- 7) најмање педесет (50) грађевинских радника (радници путари, помоћни радници на градилишту, занатски радници, возачи теретних возила – Ц категорије, руковоаци грађевинском механизацијом).

Начин доказивања испуњености критеријума:

- 1) За сва лица:
  - копија М обрасца ПИО као доказ о извршеној пријави на обавезно социјално осигурање или другог одговарајућег обрасца надлежног органа за пензијско и инвалидско осигурање или копија уговора о раду и/или радном ангажовању у складу са одредбама Закона о раду.
- 2) За руководиоца пројекта:
  - потврду наручиоца посла о ангажовању тог лица на пројекту сличном пројекту који је предмет ове јавне набавке која треба да садржи: име, презиме и звање руководиоца пројекта, назив и адресу наручиоца, пун назив пројекта, трајање уговора, укупну вредност уговора, контакт наручиоца и наративни опис посла и констатације о уредном извршењу посла.
- 3) За инжењере за које се траже лиценце:
  - копија лиценце са потврдом да је иста важећа издате од стране Инжењерске коморе Србије или одговарајућа лиценца издата од стране Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

НАПОМЕНА: Копије лиценце није потребно достављати уколико су наведени инжењери са важећим лиценцама уписани у Регистар лиценцираних инжењера, архитеката и просторних планера и Регистар лиценцираних извођача радова, и уколико се овај податак може видети на интернет страници Инжењерске коморе Србије. Наручилац захтева да сви наведени инжењери морају имати активан статус лиценце у одговарајућем Регистру на интернет страници Инжењерске коморе Србије.
- 4) За лице за безбедност и здравље на раду
  - копија Уверења о положеном стручном испиту о практичној оспособљености за обављање послова БЗР издату од стране надлежног министарства.

Стандарди осигурања квалитета и стандарди управљања животном средином  
Понуђачи треба да доказу да поседују интегрисане системе:

- 1) SRPS ISO 9001 или одговарајући;
- 2) SRPS ISO 14001 или одговарајући;

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

---

- 3) SRPS ISO 45001 или одговарајући;
- 4) SRPS ISO 50001 или одговарајући.

Начин доказивања испуњености критеријума:

- 1) Фотокопије наведених сертификата.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 17. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА

Сходно члану 7. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, јавно-приватно партнерство се дефинише као дугорочна сарадња између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално.

Чланом 20. наведеног Закона дефинисано је да је поступак избора приватног партнера или поступак јавне набавке одређен законом којим се уређују јавне набавке или поступак давања концесије одређен овим законом.

Јавни уговор закључиће се као уговор о јавно-приватном партнерству без елемената концесије.

У поступку избора приватног партнера не примењују се одредбе закона којим се уређују јавне набавке које се односе на:

- 1) начин обрачуна процењене вредности јавног уговора;
- 2) заједничку понуду;
- 3) подизвођаче;
- 4) рокове за подношење понуда и пријава;
- 5) рокове у вези са доношењем одлуке о избору најповољније понуде;
- 6) рокове за закључење уговора и
- 7) измене јавног уговора.

Поступак доделе јавног уговора за ЈПП, са или без елемената концесије, покреће се објављивањем јавног позива на српском језику и на страном језику који се уобичајено користи у међународној трговини.

Јавни позив се у истоветном тексту објављује у Службеном гласнику Републике Србије, као и у средству јавног информисања које се дистрибуира на целој територији Републике Србије, на интернет-страници јавног тела и на Порталу јавних набавки, са навођењем дана када је јавни позив објављен у Службеном гласнику Републике Србије. Јавни позив се по потреби објављује електронски на интернет страници *“Tenders Electronic Daily”* и интернет издању додатка Службеном листу Европске уније, а обавезно за пројекте вредности преко пет милиона евра.

Трошкове објављивања јавног позива сноси надлежно јавно тело које спроводи поступак.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Сходно члану 14. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, учесник у поступку доделе јавног уговора може бити свако домаће или страно физичко, односно правно лице.

Групе привредних субјеката могу подносити понуде или наступати као учесници у поступку. Јавна тела не морају тражити од ових група лица да имају одређену правну форму како би учествовала у поступку. Од свих учесника у поступку чија је понуда оцењена као најповољнија мора се захтевати одређена правна форма по додели јавног уговора.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 18. КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ УГОВОРА

Одабрани поступак доделе је отворени поступак у складу са законом којим се уређују јавне набавке. Наручилац је дужан да у конкурсној документацији одреди критеријуме за избор приватног партнера и елементе критеријума.

Критеријум за оцењивање понуда је, сходно члану 132. Закона о јавним набавкама, економски најповољнија понуда, која ће се заснивати на елементима понуђене цене.

Критеријум за оцењивање понуда ће се ближе одредити у конкурсној документацији за избор приватног партнера.

Вредност уговорене наканде коју јавни партнер треба да плати приватном партнеру за доступност путне инфраструктуре не може бити већа од 291.666.666,67,00 динара на годишњем нивоу у нето износу (односно 350.000.000,00 у бруто износу), односно 4.083.333.333,34 динара за период од 14 година колико ће износити период доступности путне инфраструктуре у коме ће се вршити накнада за доступност и иста представља праг прихватљивости пројекта за Јавног партнера. Плаћање ће се вршити на месечном нивоу.

---

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

---

## 19. РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР

Сходно члану 18. Закона о јавно-приватном партнерству, рок на који се закључује јавни уговор одређује се 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. 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. Предложени пројекат је планиран на 16 година.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 20. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА

Сходно члану 46. Закона о јавно-приватном партнерству јавни уговор садржи права и обавезе уговорних страна, одредбе, услове и друге клаузуле које јавни партнер сматра неопходним како би се пројекат реализовао у поступности и у складу са законом.

Такође, уговор садржи и друге елементе који се односе на трећа лица на која утиче закључење овог уговора и који имају значајну улогу у реализацији пројекта.

Приликом одређивања одредаба и услова јавног уговора, јавно тело би требало да уреди 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;
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 пројекта;
6. захтеве у вези са друштвом посебне намене у погледу: правне форме, оснивања, минималног капитала и минималних других средстава или људских ресурса, структуре акционара, организационе структуре и пословних просторија као и пословних активности;
7. власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености;
8. накнада и субвенције приватном партнеру;
9. механизми за увећање уговорене 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 пројекта, планова изградње и спецификација, као и поступци за тестирање и коначну инспекцију, одобрење и пријем инфраструктурног објекта као и извршених услуга, ако је потребно;

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

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, односно умањењу 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;
13. њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера;
14. могући обим измена јавног уговора након његовог закључења, лица која имају право да то захтевају и механизам за усаглашавање тих измена;
15. евентуална права јавног партнера да приватном партнеру одобри закључење најважнијих подизвођачких уговора или уговора са зависним друштвима приватног партнера или са другим повезаним лицима;
16. јемства која треба да обезбеди приватни партнер или јавни партнер (укључујући јемства јавног партнера финансијерима);
17. покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнер;
18. расположиви правни лекови у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе;
19. 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.);
20. 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;
21. последице штетне промене прописа;
22. разлози и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити јавном или приватном партнеру), уговорне казне и слично;
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

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

- 
- 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 из јавног уговора, у потпуности или делимично прекине извршење уговора или преузме извршење одговарајућих обавеза приватног партнера (step-in right), уз дефинисање последица коришћења тог права;
28. опорезивање и фискална питања – ако постоје.

На сва питања која се односе на јавни уговор, а која нису посебно уређена овим Законом, примењују се прописи Републике Србије.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 21. ДАВАЊЕ САГЛАСНОСТИ НА ЈАВНИ УГОВОР

Сходно члану 47. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, пре доношења одлуке о избору приватног партнера и закључења јавног уговора, обавеза Скупштине града Смедерева јесте давање сагласности на коначни нацрт јавног уговора.

Скупштина града Смедерева дужна је 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 тридесет дана од дана његовог достављања. Јавни уговор може бити закључен по добијању сагласности Скупштине града Смедерева. 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.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

---

## 22. ЗАКЉУЧИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА

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

Јавни уговор у писаном облику потписују овлашћена лица јавног тела и одабраног најповољнијег понуђача, а ако се уговором предвиђа располагање непокретностима, односно располагање уделима у заједничком привредном друштву, уговор се обавезно оверава. Закључењем јавног уговора Приватни партнер стиче право и преузима обавезу обављања делатности за коју је јавни уговор додељен.

Јавни уговор мора бити сачињен у складу са конкурсном документацијом, свим подацима из јавног позива, изабраном понудом и одлуком о избору најповољније понуде.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 23. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И БЕЗБЕДНОСТ И ЗАШТИТА ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР

Човекова животна средина је скуп природних и створених вредности чији комплексни међусобни односи чине окружење, односно простор и услови за живот. Заштита животне средине представља скуп активности и мера за спречавање загађења, смањивања и отклањања штете нанете животnoj средини и враћања живе и неживе природе у стање пре настанка штете. У систематском мониторингу праћења узајамног деловања ових процеса настаје велика количина нумеричких података и индикатора као репрезентативних вредности које су добијене из скупова тих података. Пример систематизовања индикатора приказом узајамног дејства људи и животне средине, којим се описује однос између узрока и последице проблема, развијен је од стране Европске агенције за животну средину (EEA). Овај систем је познат као DPSIR framework (D – Driving Forces, P – Pressures, S – State, I – Impact, R – Response).

Циљеви заштите животне средине су:

- очување и заштита здравља људи, целовитости, разноврсности и квалитета екосистема
- очување и заштита генофонда животињских и биљних врста
- очување и заштита плодности земљишта
- очување и заштита природних лепота и просторних вредности
- очување и заштита културне баштине и добара које је створио човек
- обезбеђење услова за ограничено, разумно и одрживо газдовање живом и неживом природом
- очување еколошке стабилности природе, количине и квалитета природних богатстава
- спречавање опасности и ризика по животну средину.

У неким земљама постоји пракса где се дан у години означаи као да чистог ваздуха и тада се цела нација активира да учини нешто у циљу смањења штетних компонената. Светски дан чистог ваздуха обележава се 3. новембра, а овој акцији придружила се и Република Србија различитим пригодним манифестацијама. Заштита животне средине обухвата мере за: смањење буке, контроле воде, смањење штетних испусних гасова из индустријских постојења и промета, контролу квалитета прехранбених производа,

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

забране производње једињења која разграђују озонски омотач или негативно контаминирају постојеће екосистеме.

Правна и физичка лица су 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 предузимају мере заштите животне средине, у складу са законом. Свако 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.

Закон којим се уређује заштита животне средине обавезује правна и физичка 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.

Тако члан 103. став 2. Закона о заштити животне средине („Службени гласник Републике Србије“, бр. 135/04, 36/09, 36/09 – др. закон, 72/09 – др. закон, 43/11 – одлука УС, 14/2016, 76/18, 95/18 – др. закон и 95/18 – 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.

Загађивач који својим чињењем или нечињењем проузрокује загађивање животне средине дужан је да, без одлагања, предузме мере утврђене планом заштите од удеса и

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

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.

Закон којим се уређује управљање отпадом налаже да се управљање отпадом врши на начин којим се обезбеђује најмањи ризик по угрожавање живота и здравља људи и животне средине, а 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 48. став 1. тачка 1. Закона о управљању отпадом („Службени гласник Републике Србије“, бр. 36/09, 88/10, 14/16 и 95/18 – др. закон), налаже 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, не смеју бити испуштана или просипана на или у земљиште, површинске и подземне воде и у канализацију.

Техничке мере заштите животне средине обухватају све активности које су неопходне за довођење квантификованих негативних утицаја у току експлоатације у дозвољене границе као и за свођење непожељних утицаја у процесу изградње на минимум.

У току реконструкције и рехабилитације планираних улица и путева неопходно је предузети низ мера којима се минимизирају могући утицаји на животну средину. Ове мере пре свега подразумевају:

- организовати градилиште на минималној површини потребној за његово функционисање, а при избору локације водити рачуна да то не буде простор са израженим карактеристикама флоре и фауне како би се избегао непотебан губитак биотопа;
- стриктну заштиту свих делова терена ван непосредне зоне радова, што значи да се ван трасе пута постојеће површине не могу користити као стална или привремена одлагалишта материјала, као позајмишта, као платои за паркирање и поправку машина;
- сакупљени хумусни материјал, након чувања на уређеним депонијама, након завршних радова употребити за рекултивацију и биолошку заштиту;

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

- све манипулације са нафтом и њеним дериватима у току процеса грађења, снабдевање машина, обављати на посебно дефинисаном месту и уз максималне мере заштите како не би дошло до просипања; амбалажу за уље и друге деривате нафте, сакупљати и односити на контролисане депоније;
- забрану отварања неконтролисаних приступних путева појединим деловима градилишта;
- паркирање машина вршити само на уређеним местима; на месту паркирања машина, предузети посебне мере заштите од загађења тла уљем, нафтом и нафтним дериватима; уколико дође до загађења тла исцурелим уљем или на неки други начин, извршити уклањање тог слоја земље одношети на депонију;
- сав отпад настао као последица боравка радника зони градилишта (амбалажа од хране, други чврсти отпаци) одлагати на за ту намену уређеним депонијама;
- забрану прања машина и возила у зони радова као и прање миксера за бетон и неконтролисано одстрањивање преосталих делова бетонске масе на било које површине ван непосредне трасе пута;
- по завршетку радова, на основу посебних пројеката рекултивације, уредити сва позајмишта и депоније како би се спречило даље деградирање тла и побољшао визуелни ефекат.

С обзиром на све закључке који су добијени приликом анализе утицаја, а првенствено у смислу спровођења адекватних мера заштите, неопходно је дефинисати и одређене поступке који се морају спроводити у фази експлоатације објекта. Ови поступци чине домен управљања експлоатацијом обухватајући организацију саобраћаја и одржавање саме деонице пута. Ове мере подразумевају да је улице потребно опремити одговарајућом хоризонталном и вертикалном сигнализацијом која обухвата све видове потребних забрана и обавештења.

#### 23.1. Општи и посебни циљеви заштите животне средине

Потребно је да изођач радова успостави, примени и одржава документоване опште и посебне циљеве заштите животне средине, за сваку одговарајућу функцију и сваки ниво у оквиру организације.

Општи циљ заштите животне средине је свеобухватни циљ заштите животне средине који је у складу са политиком заштите животне средине, а који је постављен ради остварења.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Посебан циљ заштите животне средине је детаљан захтев у погледу учинка, примењив у организацији или њеним деловима, који проистиче из општих циљева заштите животне средине и треба да буде тако постављен и извршен да се ти општи циљеви постигну.

При дефинисању и преиспитивању општих и посебних циљева треба имати у виду утврђену политику заштите животне средине, важеће законе, значајне аспекте околине, технолошке процесе као и финансијске могућности организације.

Као релевантни за реализацију пројекта на укупном простору сматрају се општи циљеви заштите животне средине.

- пажљиво управљање и очување у највећој могућој мери необновљивих ресурса;
- рационална (одржива) употреба енергије и природних ресурса (вода, земљиште, шуме и сл.);
- минимизирање отпада, ефикасно спречавање и контрола загађења, као и минимизирање еколошких ризика;
- примена принципа предострожности, тј. захтева да се очува природна равнотежа у околностима када нема поузданих информација о одређеном проблему;
- поштовање еколошког интегритета – треба заштитити еколошке процесе од којих зависи опстанак врста, као и станишта од којих зависи њихов опстанак;
- избор најбољих технологија које су на располагању и најбољих примера из праксе за заштиту животне средине;
- примена принципа пажљивог доношења одлука, на основу најбољих могућих информација;
- посебан циљ заштите животне средине на предметном простору је одрживи развој саобраћајне инфраструктуре чиме ће се обезбедити дугорочна заштита свих елемената животне средине, кроз контролисано обављање предвиђених делатности.

На основу претходно наведеног, констатује се да ће предложено урбанистичко – техничко решење имати одређени утицај на животну средину, због чега се планирањем комплентне инфраструктурне мреже морају обезбедити адекватна решења која ће елиминисати негативне утицаје на животну средину или их довести до прихватљивог нивоа

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 23.2. Утицај одржавања путне инфраструктуре на животну средину и земљиште

При извођењу грађевинских радова посебну пажњу треба посветити предузимању заштитних мера против обрушавања. Пошто се ради о земљишту у коме постоји могућност обрушавања, потребно је водити рачуна о нагибу косина, односно о углу унутрашњег трења, који неће проузроковати клизање. Руковање машинама, при извођењу земљаних и грађевинских радова може се поверити само радницима стручно обученим за тај посао и упознатим са опасностима приликом извођења радова.

Приликом машинског копања ископану земљу треба одлагати на одстојању које не угрожава стабилност страна ископа, због вршења других радова у ископу.

Пре почетка бетонирања сви оштри врхови или ивице средстава за спајање који виरे из оплате морају се подвити или покрити. Бетонирање врше за то обучени радници.

Када је у питању физички утицај на земљиште (промена локалне топографије, ерозија тла, клизање земљишта и слично), изградњом улица и путева на предметним локацијама неће доћи до њихове промене.

Неадекватно одлагање замењеног уља и пуњење резервоара возила и механизације, може довести услед просипања уља или горива до загађења земљишта.

Због комплексности садржаја пројекта могући су утицаји његовог функционисања на земљиште. Овај утицај се првенствено може јавити услед неадекватног одлагања комуналног отпада који се ствара услед извођења радова.

На локацији нема минералних богатстава, због чега нема ни утицаја радова на њих. Одлагање отпада може имати утицаја на квалитет животне средине на локацији на којој се изводе радови уколико се не буде вршило његово адекватно одлагање. Тако је током извођења пројекта сав грађевински отпад потребно уклонити са локације у складу са законом.

Такође је неопходно у току функционисања пројекта сав комунални отпад уклањати у складу са законском регулативом.

## 23.3. Заштита од елементарних непогода и цивилна заштита

Заштита људи и материјалних добара од елементарних и других већих непогода врши се по одредбама закона којим се уређује заштита од елементарних и других већих непогода, уколико посебним законом није друкчије одређено.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Под елементарним и другим већим непогодама подразумевају се: земљотрес, поплава, бујица, атмосферска непогода, суша, снежни нанос и лавина, нагомилавање леда на водотоку, одроњавање и клизање земљишта, пожар, експлозија, неконтролисано ослобађање, изливање или растурање штетних гасовитих, течних или чврстих хемијских и радиоактивних материја, саобраћајних незгода, рушење бране на водотоку, епидемија заразних болести, сточних заразних болести и биљних болести и појава штеточина и сличне појаве већих размера које могу да угрозе здравље и животе људи или да проузрокују штету већег обима.

Мере заштите од елементарних непогода су између осталих:

- превентивне мере заштите;
- мере заштите у случају непосредне опасности од елементарних непогода;
- мере заштите када наступе елементарне непогоде;
- мере ублажавања и отклањања непосредних последица од елементарних непогода.

#### 23.4. Мере заштите од пожара

На свим местима на градилишту где постоји опасност од паљења лако запаљивих материјала обавезно је спровођење мера заштите на раду. Такође је потребно сва средства противпожарне заштите поставити на доступна места и обојити их црвеном бојом, као и држати их у исправном стању.

Код асфалтерских радова, материјал који се користи при асфалтирању путева (битумен) сме се загревати само у посебним затвореним судовима. Ако се асфалтна маса запали не сме се гасити водом. Средства за гашење (песак, цираде и др.) морају се унапред припремити. Премазивање и квашење ваљка за равнање асфалта врши се помоћу нарочито за то израђене направе. Забрањено је да радник идући испред моторног ваљка за равнање исти премазује и кваси.

Асфалтерске радове могу вршити само здравствено способна и за те радове посебно обучена и опремљена лица.

Све радове на извођењу, поправци, одржавању и уклањању електричних инсталација, уређаја и опреме, треба да изводи стручно оспособљено лице према техничким прописима и стандардима. Сви каблови положени на земљу треба да се заштите од механичког или другог оштећења. Пре пуштања у погон извршити детаљну контролу свих електричних инсталација, уређаја и опреме.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Под опасним материјалима на градилишту сматрају се сви они материјали који могу проузроковати пожар, експлозију, тровање и сличне штетне последице по живот и здравље радника, и штете материјалних добара. Стога је потребно предузети следеће мере заштите:

- све лако запаљиве материјале (гредице, летве, даске ...) сложити на места довољно удаљена од извора топлоте;
- сва места на градилишту где постоји могућност избијања пожара обезбедити посебним мерама заштите према важећим прописима;
- обилажење свих места где се јављају штетни гасови и превелика прашина, и обезбеђење тих места.

#### 23.5. Безбедност и заштита здравља и сигурност запослених које ангажује приватни партнер

Безбедност и здравље на раду подразумева остваривање услова рада у којима се предузимају одређене мере и активности у циљу заштите живота и здравља запослених и других лица који на то имају право. Интерес друштва, свих субјеката и сваког појединца је да се оствари највиши ниво безбедности и здравља на раду, да се нежељене последице као што су повреде на раду, професионалне болести и болести у вези са радом сведу на најмању могућу меру, односно да се остваре услови рада у којима би запослени имао осећај задовољства при обављању својих професионалних задатака.

Послодавац је дужан је да запослене оспособи за безбедан и здрав рад, у складу са законом. Послодавац је дужан да примењује све одредбе закона којим се уређује безбедност и здравље запослених на раду. Послодавац је дужан да обезбеди да радни процес буде прилагођен телесним и психичким могућностима запосленог, а радна околина, средства за рад и средства и опрема за личну заштиту на раду буду уређени, односно произведени и обезбеђени, да не угрожавају безбедност и здравље запосленог. За све раднике на градилишту изложене атмосферским утицајима треба обезбедити средства личне заштите (заштитну опрему). Квалитет материјала опреме као и отпорност на штетно дејство (високу или ниску температуру, пожар, ударе, корозију, воду, отровне гасове и прашину) првенствено зависи од намене тј. радног места радника. Сви радници на отвореном простору, као и лица у обиласку градилишта обавезно морају носити заштитне кациге. Као средства личне заштите предвиђају се заштитна одела и обућа и сл.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Послодавац је дужан да обезбеди превентивне мере пре почетка рада запосленог, у току рада, као и код сваке измене технолошког поступка, избором радних и производних метода којима се обезбеђује највећа могућа безбедност и заштита здравља на раду, заснована на примени прописа у области безбедности и здравља на раду, радног права, техничких прописа и стандарда, прописа у области здравствене заштите, хигијене рада, здравственог и пензијског и инвалидског осигурања и др.

Послодавцу се према закону налаже да запосленом изда на употребу средство и/или опрему за личну заштиту на раду, у складу са актом о процени ризика.

Закон о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС“, бр. 35/23) обавезује послодавца да изврши оспособљавање запосленог за безбедан и здрав рад код заснивања радног односа, односно премештаја на друге послове, приликом увођења нове технологије или нових средстава за рад, као и код промене процеса рада који може проузроковати промену мера за безбедан и здрав рад. Послодавац је дужан да запосленог у току оспособљавања за безбедан и здрав рад упозна са свим врстама ризика на пословима на које га распоређује и о конкретним мерама за безбедност и здравље на раду, у складу са актом о процени ризика. Оспособљавање се врши у току радног времена, а трошкови оспособљавања не могу бити на терет запосленог. Оспособљавање за безбедан и здрав рад запосленог мора да буде прилагођено специфичностима његовог радног места, а ако послодавац одреди запосленом да истовремено обавља послове на два или више радних места, дужан је да запосленог оспособи за безбедан и здрав рад на сваком од радних места.

Закон о безбедности и здрављу на раду налаже послодавцу да запосленом на радном месту са повећаним ризиком, пре почетка рада обезбеди претходни лекарски преглед, као и периодични лекарски преглед у току рада. 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.

У смислу Закона о безбедности и здрављу на раду опасности које се могу појавити у току изградње и експлоатације саобраћајнице као и мере заштите које треба предузети могу се сврстати у две групе и то:

- опасности у току извођења радова,
- опасности у току експлоатације објеката.

Опасности у току извођења радова могу настати:

- услед оштећења и повреда од електричних и других вода и инсталација,

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

- опасности од саобраћаја,
- опасности од механичких машина и алатки,
- остале опасности од повреда лица при раду са грађевинским материјалом и његовом транспорту.

У циљу отклањања опасности у току извођења радова треба предузети следеће мере: дефинисање места, простора и начина депоновања грађевинског материјала.

Приликом организације градилишта потребно је водити рачуна о месту и начину депоновања грађевинског материјала. Материјали отпорни на спољне утицаје као дрвена грађа, готова оплата, арматура, бетонски ивичњаци, цеви, песак, ускладиштити на отвореном простору у близини места за уградњу или у близини места за обраду.

За превозење грађевинског материјала теретним моторним возилима на градилишту примењују се одредбе Правилника о заштити на раду при одржавању моторних возила и превозу моторним возилима („Службени лист СФРЈ“, бр. 55/65) и Правилника о заштити на раду при утовару терета у теретна моторна возила („Службени лист СФРЈ“, бр. 17/66).

Потребан грађевински материјал транспортује се камионима. Транспорт асфалтне масе од асфалтне базе врши се камионима при чему се сандук камиона премазује раствором калијумовог сапуна. Транспортна средства за превоз грађевинског материјала, других терета могу се оптеретити до дозвољене тежине на јавном путу и градилишту. Транспорт механизације од базе до градилишта вршити одговарајућим превозним средствима, уз претходно одобрење надлежних органа и на начин прописан таквим одобрењем.

Одредбама правилника о пословима са посебним условима рада одређени су послови и задаци на којима постоји повећана опасност по живот и здравље радника, а које се не могу отклонити претходним општим мерама заштите на раду. У ове послове спадају:

- руковање грађевинском механизацијом;
- одржавање инсталација, грађевинске механизације и возила;
- уградња асфалтне масе.

Грађевинске машине, пре постављања на место рада морају бити прегледане и проверене у погледу њихове исправности. Механизација се смешта дуж трасе саобраћајнице. Обезбеђење грађевинске механизације врши се организованом чуварском службом.

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

Руковацац грађевинском машином коју покреће мотор са унутрашњим сагоревањем, мора бити заштићен од штетног дејства издувних гасова.

Делови самоходних грађевинских машина морају бити лако и без опасности замењиви. Место за руковање мора бити тако постављено да је руковаоцу машином омогућена лака прегледност терена по којем се креће. Самоходне грађевинске машине морају имати нараву за давање звучних сигнала.

За све раднике на градилишту изложене атмосферским утицајима треба обезбедити средства личне заштите (заштитну опрему). Квалитет материјала опреме као и отпорност на штетно дејство (високу или ниску температуру, пожар, ударе, корозију, воду, отровне гасове и прашину) првенствено зависи од намене тј. радног места радника. Сви радници на отвореном простору, као и лица у обиласку градилишта обавезно морају носити заштитне кациге. Као средства личне заштите предвиђају се заштитна одећа и обућа и сл.

Ради пружања прве помоћи повређеним радницима на градилишту, потребно је обезбедити да радник који је обучен за прву помоћ има на располагању један санитарски комплет са прописним санитарским материјалом.

Опасности у току експлоатације могу настати услед одвијања саобраћаја за који су ови намењени и опасности од оштећења појединих делова објекта.

У циљу отклањања опасности од саобраћаја у пројектно-техничкој документацији мора бити предвиђена одговарајућа саобраћајна сигнализација, које се учесници у саобраћају морају придржавати као и Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

## 24. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА

Планирање времена реализације пројекта дефинише се као одвијање процеса реализације пројекта по појединим фазама и односи се на планирање и разраду времена реализације пројекта. Овим планирањем се анализира време потребно за реализацију пројекта, и утврђује термин завршетка, како појединих делова пројекта, тако и пројекат у целини.

| Р.бр.  | Назив активности                                                    | Почетак активности | Крај активности | Период трајања |
|--------|---------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------|----------------|
| 1      | Иницијатива јавног тела за покретање поступка ЈПП                   | 01.05.2023         | 01.05.2023      | 1              |
| 2      | Одлука скупштине о започињању реализације поступка ЈПП              | 11.05.2023         | 11.05.2023      | 1              |
| 3      | Решење о образовању стручног тима за спровођење поступка ЈПП        | 11.05.2023         | 11.05.2023      | 1              |
| 4      | Припрема предлога пројекта                                          | 10.01.2025         | 06.03.2025      | 55             |
| 5      | Упућивање предлога пројекта Комисији за ЈПП                         | 20.04.2025         | 30.04.2025      | 10             |
| 6      | Процес издавања мишљења Комисије за ЈПП                             | 30.04.2025         | 29.07.2025      | 90             |
| 8      | Припрема конкурсне документације                                    | 29.07.2025         | 28.08.2025      | 30             |
| 9      | Процес избора приватног партнера укључујући време за подношење 333П | 29.08.2025         | 27.11.2025      | 90             |
| 10     | Сагласност Скупштине града Смедерева на јавни уговор                | 28.11.2025         | 13.12.2025      | 15             |
| 11     | Закључивање и објављивање јавног уговора                            | 14.12.2025         | 29.12.2025      | 15             |
| 12     | Припремни период                                                    | 30.12.2025         | 28.06.2026      | 180            |
| 13     | Период изградње                                                     | 28.06.2026         | 23.05.2028      | 695            |
| 14     | Почетак периода доступности путне инфраструктуре                    | 23.05.2028         | 23.05.2028      | 0              |
| УКУПНО |                                                                     |                    |                 | 1183           |

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 25. ЗАКЉУЧАК

На основу предложеног Пројекта, закључује се да је Градска управа анализирала и сачинила Предлог пројекта у складу са чланом 27. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама.

Доноси се закључак да, иако Градска управа нема довољно средстава и нема на располагању техничку експертизу за инвестирање у путну инфраструктуру, постоји могућност да се ово питање реши и то ангажовањем приватног партнера кроз реализацију пројекта јавно-приватног партнерства.

Пројекат је могуће реализовати у циљу обезбеђивања доступности путне инфраструктуре и повећања комфора становништва, побољшања и унапређења комуналне делатности на период од 16 година.

Предметни пројекат је економско-финансијски оправдан и омогућиће смањење расхода, подстицање приватних инвестиција у јавни сектор, додатне приходе и остваривање директних и индиректних економских користи пре свега за јавног партнера, а затим и за приватног.

Поред индикатора који су приказани у представљеној анализи и који јасно доказују оправданост примене овог модела неопходно је навести следеће посебне предности које би се оствариле реализацијом овог пројекта:

- не постоји могућност појаве непредвиђених и додатних радова, јер приватни партнер преузима у целости ризике пројектовања, изградње, финансирања и одржавања;
- изразито је ниска могућност кашњења почетка периода доступности и одржавања путева уколико сви претходни услови буду благовремено испуњени, јер је интерес приватног партнера пре свега да што пре квалитетно изврши радове и омогући пуштање у рад саобраћајница, јер тек тада приватни партнер стиче право на почетак наплате накнаде за доступност;
- изразито је низак ризик од штете настале због недовољног квалитета, јер извођач врши реконструкцију, рехабилитацију и одржавање путева и улица и јасна је граница одговорности; свако одступање од квалитета касније зависи од извођача који одржава и начина одржавања и тешко је утврдити линију разграничења одговорности;
- јавни партнер ће почети да врши накнаду за доступност тек након пуштања у рад одређених саобраћајница;

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

- овај начин финансирања не представља кредитно задужење јавног партнера у складу са позитивним правним нормама.

Применом овог концепта код финансирања капиталних инвестиција у инфраструктуру држава би искористила све позитивне ефекте који би се одразили на преумеравање буџетских трошкова на друге трошкове, смањење јавног дуга и на привреду кроз убрзање привредног раста.

UNECE ЈПП Евалуациона Методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката (*UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System – PIERS*) представља компас за јавно-приватна партнерства која за циљ имају одрживи развој. Важно је да јавни партнер користи PIERS за унапређење пројекта и оцену успешности реализације пројеката. PIERS се може користити од ране фазе идентификације пројекта па све до развоја и имплементације пројекта. Идентификација пројекта односи се на фазу концепта пројекта (оригиналну идеју) када се спроводе студије изводљивости. Током ове фазе пројекта, јавни партнер може да износи своје идеје, стратегију и циљеве пројекта. Развој пројекта односи се на фазу пројекта у којој долази до детаљног обликовања пројекта кроз пуну изводљивост, технички дизајн, правно и финансијско структурирање, поступак јавне набавке све до потписивања уговора са приватним партнером. Имплементација пројекта се односи на фазе инвестирања, рада и управљања уговором пројекта током животног века пројекта. У овој фази пројекта, дизајн пројекта и обавезе су дефинисане, а јавни партнер је у позицији да прати учинак и усклађеност. Што се PIERS раније примењује у животном циклусу пројекта, то већу вредност може да пружи. На пример, способност да се изврши промена пројекта и њихови повезани трошкови, обично су много нижи током фазе имплементације пројекта, него у фази идентификације пројекта где је способност да се промене изврше у пројекту много већа. Због тога, критеријуми, индикатори и методологија процењивања пројеката представљају значајан алат за јавног партнера, све у циљу унапређења крајњих исхода пројекта.

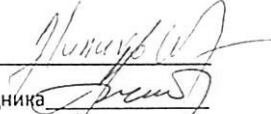
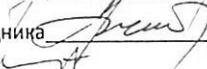
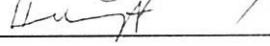
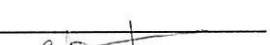
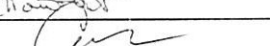
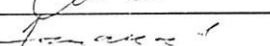
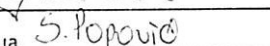
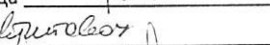
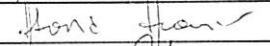
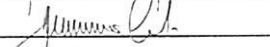
**Најважнији циљ овог пројекта јесте пружање квалитетне комуналне делатности реконструкције, односно рехабилитације и одржавања локалне путне инфраструктуре на територији града Смедерева. Овим пројектом ЈПП тежи се ка успостављању мера за стварање одрживе локалне путне инфраструктуре. Поменуте мере постижу се применом исхода из UNECE ЈПП Евалуационе методологије - PIERS, ради усклађености пројекта са циљевима одрживог развоја (SDG) и циркуларном економијом.**

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву

## 26. ПРОЈЕКТНИ ТИМ

Пројектни тим за реализацију Пројекта јавно-приватног партнерства, без елемената концесије, за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву, са јавним плаћањем именован Решењем о именовању пројектног тима за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства, без елемената концесије, за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву, са јавним плаћањем:

Пројектни тим :

1. Дејан Миленковић, председник 
2. Драган Крстић, заменик председника 
3. Никола Матејић, члан 
4. Слободан Јевтић, члан 
5. Владан Стојмировић, члан 
6. Срђан Поповић, члан 
7. Дејан Стоилковић, члан 
8. Саша Манчић, члан 
9. Снежана Поповић, чланица 
10. Душан Поповац, члан 
11. Славиша Стошић, члан 
12. Милко Мишковић, члан 

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

---

*Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву*

## 27. ПРИЛОЗИ

1. Одлука о покретању поступка јавно-приватног партнерства, без елемената концесије, за реализацију пројекта за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву, са јавним плаћањем број 400-1336/2023-09 од 11. маја 2023. године
2. Решење о именовању пројектног тима за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства, без елемената концесије, за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву, са јавним плаћањем број 02-18/2023-09 од 11. маја 2023. године
3. Решење о измени Решења о именовању пројектног тима за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства, без елемената концесије, за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву, са јавним плаћањем број 020-217/2023-09 од 23. новембра 2023. Године
4. Решење о допуни Решења о именовању пројектног тима за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства, без елемената концесије, за финансирање, пројектовање, реконструкцију, односно рехабилитацију и одржавање локалне путне инфраструктуре и поплочавање/реконструкцију тргова и других јавних површина у граду Смедереву, са јавним плаћањем број 020-73/2024-09 од 15. марта 2024. године
5. Записник са седнице Пројектног тима