

**О Д Л У К У**  
**О УСВАЈАЊУ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА**  
**ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ, ФИНАНСИРАЊЕ, ИЗГРАДЊУ, РЕКОНСТРУКЦИЈУ И**  
**РЕХАБИЛИТАЦИЈУ ДЕЛА ЛОКАЛНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ПРУЖАЊЕ**  
**УСЛУГА ОДРЖАВАЊА ПУТЕВА СА ЈАВНИМ ПЛАЋАЊЕМ НА ТЕРИТОРИЈИ**  
**ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА**

**I**

Усваја се Пројекат јавно-приватног партнерства без елемената концесије за пројектовање, финансирање, изградњу, реконструкцију и рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и пружање услуга одржавања путева са јавним плаћањем на територији Града Сремска Митровица, на који је Комисија за јавно - приватно партнерство Владе Републике Србије под бројем 13/2026 од 23.3.2026. године, дала позитивно мишљење.

Поступак доделе уговора о Јавно - приватном партнерству без елемената концесије, спровешће се у складу са Законом о јавним набавкама.

**II**

Задужује се Пројектни тим за реализацију Пројекта јавно- приватног парнерства без елемената концесије у вези са поверавањем послова одржавања путева који су у надлежности града Сремска Митровица, именован Решењем број 002951205-2025-08926-002-000-020-085 од 2.7.2025. године.

**III**

Саставни део ове Одлуке чини Пројекат јавно- приватног партнерства без елемената концесије за пројектовање, финансирање, изградњу, реконструкцију и рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и пружање услуга одржавања путева са јавним плаћањем на територији Града Сремска Митровица.

**IV**

Ова одлука ступа на снагу даном објављивања у “Службеном листу града Сремска Митровица.”

### *Образложење*

Од стране надлежних Градских управа, вршена је анализа, на основу које је утврђено да постоји интересовање и потреба за даљим одржавањем, реконструкцијом, изградњом инфраструктурних објеката на територији града Сремска Митровица, кроз пројекат јавно- приватног партнерства без елемената концесије, те је инициран поступак, доношењем Закључка Градског већа Града Сремска Митровица, бр.002610035-2025-08926-003-000-416-188 од 18.6.2025.

Имајући у виду да је путна инфраструктура 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 мери у покривености путном мрежом – инфраструктурним садржајима. Развојем путне инфраструктуре побољшава се приступачност, што доводи до убрзања регионалног развоја.

Предмет предлога пројекта ЈПП је финансирање, пројектовање, реконструкција, односно рехабилитација и одржавање локалне путне инфраструктуре са пратећим радовима на територији града Сремска Митровица, а на период од 6 година, закључењем уговора о јавно- приватном партнерству између града Сремска Митровица и приватног партнера са јавним плаћањем.

Суштина пројекта ЈПП се заснива на идеји обезбеђивања доступности дела квалитетне саобраћајне и друге пратеће инфраструктуре у урбаним зонама и насељеним местима, капиталним улагањем од стране приватног партнера, који ће поред изградње, реконструкције и рехабилитације обезбедити израду пројектне документације, дугогодишње редовно одржавање на целој територији и насељених места, 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 и друштво у целини. Накнада коју ће јавно тело плаћати се односи на накнаду за доступност и одржавање инфраструктуре и односи се пре свега на плаћање пружене услуге. Примљеном накнадом у уговореном периоду, приватни партнер је обавезан да финансира и сноси трошкове финансирања, за све обавезе које у склопу овог пројекта настану за њега, а то се пре свега односи на: израду пројектне документације за извођење радова и одржавање предметне инфраструктуре у уговореном периоду, капитално улагање (доградња, изградња, реконструкција и др.), финансирање улагања и других трошкова који настану у склопу пројекта, одржавање и обезбеђивање доступности предметних саобраћајница, гарантовање за квалитет и одржавање нивоа квалитета у пројектованом стању. На овај начин, алокацијом ризика на приватног партнера, оптимизацијом поступака и фаза, те преузимањем дугогодишње одговорности за квалитет, приватни партнер ће значајно боље обезбедити квалитет него по класичном моделу који се заснива на изградњи и каснијем одржавању по другој додели и на тај начин се повећава ризик нејасне границе одговорности. Такође, класичним начином се за квалитет радова мање гарантује, јер се инфраструктура независно одржава, па је и извођачу радова и одржаваоцу инфраструктуре смањен интерес за продукцију квалитета. Предложеним предлогом пројекта, одговорност за све активности у току уговореног периода су искључиво приватног партнера.

Стварање правног оквира за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства (у даљем тексту: ЈПП) показало се као адекватан начин 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. Приватни партнер преузима све ризике које би у супротном сносио јавни партнер, а тичу се ризика пројектовања, изградње (решења, дозвола, непредвиђених радова, додатних трошкова, кашњења, квалитета...), одржавања, финансирања и др.

Решењем градоначелника града Сремска Митровица, број 002951205-2025-08926-002-000-020-085 од 2.7.2025. године, именован је Пројектни тим, са задатком да предузме све потребне радње у поступку поверавања послова одржавања путева који су у надлежности Града Сремска Митровица, у складу са одредбама Закона о јавно- приватном партнерству и концесијама и посебних прописа којима се ближе уређује област из које је предмет планираног пројекта.

Сходно изнетом, а у циљу одабира приватног партнера који има одговарајући ниво компетентности и успешности да извршава услуге које су предмет предлога пројекта, Град Сремска Митровица као јавни партнер поднео је 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.

Дана 23.3.2026, Комисија за јавно – приватно партнерство под бројем:13/2026, доставља позитивно мишљење на достављени предлог ЈПП, односно да се достављени пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства.

Кроз модел ЈПП, јавном партнеру се нуди финансијско и техничко решење, којим се остварује буџетска уштеда и ефикасније коришћење јавних услуга и преузима ризик доступности путне мреже. На овај начин, приватни партнер улагањем у пројектовање и изградњу реконструкцију и рехабилитацију утиче на побољшање путне инфраструктуре, обезбеђује њену високу доступност и обезбеђује бољи путнички промет.

Чланом 12, став 1, Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, прописано је да јавна тела имају право да самостално покрену поступак реализације пројекта ЈПП из своје надлежности.

Чланом 26, став 3, Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, прописано је да јавно тело, подноси предлог пројекта јавно приватног партнерства, ради давања сагласности и усвајања скупштини јединице локалне самоуправе.

Чланом 32, а у вези члана 66, став 3, Закона о локалној самоуправи, утврђена је надлежност Скупштине општине, односно градске скупштине.

Оправданост за уговарање ЈПП садржани су у законској обавези града Сремске Митровице да обезбеди организацију и послове везане за локалне и некатегорисане путеве на својој територији дефинисаних:

- чланом 20, став 1, тачка 3, Закона о локалној самоуправи, дефинисана је надлежност општине да се стара о изградњи, реконструкцији, одржавању и коришћењу локалних путева и улица и других јавних објеката од значаја,
- чланом 24, став 1, Закона о локалној самоуправи, Град врши надлежности општине, као и друге надлежности и послове државне управе који су му законом поверени,
- чланом 2, Закона о комуналним делатностима, је дефинисано 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, као и да су комуналне делатности делатности од општег интереса,
- чланом 3, Закона о комуналним делатностима, дефинисано да комуналне делатности у смислу овог закона, између осталог, обухватају: одржавање улица и путева у градовима и другим насељима путем извођења радова којим се обезбеђује несметано и безбедно одвијање саобраћаја и чува и унапређује употребна вредност улица, путева, тргова, платоа и сл,
- чланом 4, став 1, Закона о комуналним делатностима, јединица локалне самоуправе, у складу са овим Законом, обезбеђује организационе, материјалне и друге услове за изградњу, одржавање и функционисање комуналних објеката и за техничко и технолошко јединство система и уређује и обезбеђује обављање комуналних делатности и њихов развој,
- чланом 4, став 3, Закона о комуналним делатностима, дефинисано 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: сагласност са начелима одрживог развоја; 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; конкуренцију у обављању делатности, и сл,
- чланом 9, став 6, Закона о комуналним делатностима, дефинисано да „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“,
- члан 2, став 1, тачка 6, Законом о путевима, предвиђа да је "општински пут", јавни пут који саобраћајно повезује територију, односно града, као и територију, односно града са мрежом државних путева,
- чланом 5, став 5, Закона о путевима, предвиђено да скупштина града доноси акт о категоризацији општинских путева и улица,
- чланом 3, Закона о јавној својини, дефинисано је да су предмет јавне својине, између осталог, и добра од општег интереса и добра у општој употреби,

- чланом 10, Закона о јавној својини, дефинисано је шта чини добро од општег интереса и добро у општој употреби, оне ствари које су због своје природе намењене коришћењу свих и које су као такве одређене законом (путеви, улице, односно некатегорисани путеви, општински путеви и улице, тргови и јавни паркови који су у својини ЈЛС),
- чланом 24, Закона о јавној својини, дефинисан је начин управљања, ЈЛС управљају покретним и непокретним стварима у јавној својини које користе.

Чланом 41 Статута града Сремска Митровица, утврђено је да Скупштина града доноси прописе и друге опште акте.

Када је реч о јавно-приватном партнерству, основни елементи концепта овог модела су јасна алокација одговорности, подела ризика и рок трајања партнерства. Подела ризика омогућава да сваки од партнера преузме ризик којим може да управља на најадекватнији начин, чиме се постиже већа ефикасност оваквих пројеката. 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.

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

Усвајањем Закона о јавно-приватним партнерству и концесијама, у правни систем Републике Србије уведен је појам јавно-приватно партнерство, а Влади Републике Србије, аутономној покрајини и јединици локалне самоуправе омогућено да донесе одлуку о покретању поступка за реализацију пројекта ЈПП са или без елемената концесије.

На основу изнетог, утврђено је да је реализација овог пројекта могућа и неопходна, те Скупштина града Сремска Митровица, доноси одлуку у диспозитиву.

## СКУПШТИНА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА

Број: 001970793-2026-08926-001-000-416-188

Дана: 17.04.2026.године

Сремска Митровица

ПРЕДСЕДНИК СКУПШТИНЕ ГРАДА  
*Владимир Санадер, дип.правник, с.р.*



**ПРЕДЛОГ ПРОЈЕКТА**

**ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ,  
ФИНАНСИРАЊЕ, ИЗГРАДЊУ, РЕКОНСТРУКЦИЈУ И РЕХАБИЛИТАЦИЈУ  
ДЕЛА ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ПРУЖАЊЕ УСЛУГА  
ОДРЖАВАЊА ПУТЕВА СА ЈАВНИМ ПЛАЋАЊЕМ НА ТЕРИТОРИЈИ  
ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА**

Децембар, 2025. године

## С А Д Р Ж А Ј

<b>ПРЕДЛОГ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА</b>		Бр.стр.
1. ПОЈАМ И ПРЕДМЕТ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА		3
	1.1. Појам јавно-приватног партнерства	3
	1.2. Предмет пројекта јавно-приватног партнерства	6
2. НАЗНАКА ГЕОГРАФСКОГ ПОДРУЧЈА, ПРЕГЛЕД ТРЕНУТНОГ И БУДУЋЕГ СТАЊА У ПРЕДМЕТНОЈ ОБЛАСТИ		12
	2.1. Основни подаци о граду Сремска Митровица	12
	2.2. Тренутно стање путне мреже на територији града Сремска Митровица	16
	2.3. Предлог будућег стања путне мреже на територији града Сремска Митровица	17
3. ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОГА ПРОЈЕКТА		19
4. УТИЦАЈ ИНВЕСТИЦИЈА У ОБЛАСТИ САОБРАЋАЈА НА ИНФРАСТРУКТУРУ		21
5. ПОСЛОВНИ ПЛАН И АНАЛИЗА ФИНАНСИЈА И РИЗИКА ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА		26
	5.1. Методологија добијене вредности у односу на уложени новац и процена трошкова	26
	5.2. Компаратор трошкова	27
	5.3. Анализа ризика и матрица расподеле ризика	28
	5.4. Спецификација о финансијској прихватљивости за јавног партнера	38
6. ОБАВЕЗЕ И ПРАВА ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА		43
7. ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈПП		46
8. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА		47
9. РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ УГОВОР		48
10. КРИТЕРИЈУМИ И ИЗБОР ДОДЕЛЕ КАО И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ		49
11. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА		53
12. САГЛАСНОСТ НА ЈАВНИ УГОВОР		55
13. ПОТПИСИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА		56
14. ЗАХТЕВИ У ОБЛАСТИМА ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, У ПОГЛЕДУ УСЛОВА РАДА, БЕЗБЕДНОСТИ И ЗАШТИТЕ ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТИ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР		56
	14.1. Заштита животне средине	56
	14.2. Безбедност и здравље на раду	60
15. ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА		65
16. ПРИЛОЗИ		66

## 1. ПОЈАМ И ПРЕДМЕТ ЈАВНО- ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

### 1.1. ПОЈАМ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

Јавно-приватно партнерство (ЈПП) је облик дугорочне сарадње између јавног сектора и приватног партнера са циљем да се обезбеде средства за изградњу, реконструкцију и одржавање или јавне инфраструктуре, односно за пружање услуга које су од општег друштвеног интереса. Та сарадња може бити заснована на уговору или кроз заједничко оснивање посебног правног лица.

Правни основ за ЈПП у Републици Србији утврђен је Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама, којим је овај институт званично уведен и којим се јавним партнерима – Републици Србији, аутономној покрајини и јединицама локалне самоуправе – даје могућност да покрену поступак за спровођење оваквих пројеката.

Кључна предност ЈПП јесте то што приватни партнер преузима финансирање пројекта, па се јавни буџет не задужује кредитима. На тај начин приватни капитал и стручност се укључују у реализацију јавних пројеката, уз очување и унапређење квалитета услуга и инфраструктуре од значаја за грађане.

Пре него што се било који пројекат ЈПП озваничи и крене у реализацију, неопходно је да Комисија за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије изврши детаљну анализу и изда позитивно мишљење о томе да се предложено партнерства може спровести у предвиђеном облику.

Чланом 7. став 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Сл. Гласник РС“, бр.88/2011, 15/2016 и 104/2016) дефинисано је да је јавно-приватно партнерство (у даљем тексту: ЈПП) дугорочна сарадња између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, и одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално.

Чланом 8. истог Закона је дефинисано да је уговорно ЈПП, модел у коме се у реализацији пројекта, међусобна права и обавезе уговорних страна, са или без елемената концесије, уређују јавним уговором чија је садржина прописана чланом 46. наведеног Закона. На питања која се односе на јавне уговоре, а која нису посебно уређена овим законом, примењују се одредбе закона којим се уређују облигациони односи.

Чланом 9. став 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) је дефинисано да се институционално ЈПП, са или без елемената концесије, заснива на односу јавног и приватног партнера као чланова заједничког привредног друштва које је носилац реализације пројекта ЈПП, при чему се тај однос може заснивати на оснивачким улозима у новооснованом привредном друштву или на стицању власничком удела, односно докапитализацији постојећег привредног друштва.

Недвосмислено је да је пројектовање, изградња, реконструкција, одржавање и омогућавање

доступности путне мреже неопходна, па је то могуће остварити кроз пројекат ЈПП. Рок трајања јавног уговора ЈПП за пројектовање, финансирање, изградњу, реконструкцију и рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и пружање услуга одржавања са јавним плаћањем на територији града Сремска Митровица је предвиђен на **6 година**. Кроз модел ЈПП, јавном партнеру се нуди финансијско и техничко решење, којим се остварује буџетска уштеда и ефикасније коришћење јавних услуга и преузима ризик доступности путне мреже. На овај начин, приватни партнер улагањем у пројектовање и изградњу реконструкцију и рехабилитацију утиче на побољшање путне инфраструктуре, обезбеђује њену високу доступност и обезбеђује бољи путнички промет.

Разлози, односно оправданост за уговарање ЈПП, садржани су у законској обавези града Сремске Митровице да обезбеди организацију и послове везане за локалне и некатегорисане путеве на својој територији дефинисаних:

Чланом 20. став 1. Тачка 3. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник РС", бр.129/07, 83/14, и др. закон, 101/16 - др. закон, 47/18 и 111/21 - др. закон) је дефинисано да је надлежност општине да се стара о изградњи, реконструкцији, одржавању и коришћењу локалних путева и улица и других јавних објеката од значаја, а чланом 24. Став 1. истог Закона, да Град врши надлежности општине, као и друге надлежности и послове државне управе који су му законом поверени;

Чланом 2. Закона о комуналним делатностима ("Службени гласник РС", бр. 88/11, 104/16, 95/18 и 94/2024) је дефинисано 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, као и да су комуналне делатности делатности од општег интереса;

Чланом 3. Закона о комуналним делатностима ("Службени гласник РС", бр. 88/11, 104/16, 95/18 и 94/2024) је дефинисано да комуналне делатности у смислу овог закона, између осталог, обухватају: одржавање улица и путева у градовима и другим насељима путем извођења радова којим се обезбеђује несметано и безбедно одвијање саобраћаја и чува и унапређује употребна вредност улица, путева, тргова, платоа и сл.

Чланом 4. Став 1. Закона о комуналним делатностима ("Службени гласник РС", бр. 88/11, 104/16, 95/18 и 94/2024) је дефинисано да јединица локалне самоуправе, у складу са овим Законом, обезбеђује организационе, материјалне и друге услове за изградњу, одржавање и функционисање комуналних објеката и за техничко и технолошко јединство система и уређује и обезбеђује обављање комуналних делатности и њихов развој;

Чланом 4. Став 3. Закона о комуналним делатностима ("Службени гласник РС", бр. 88/11, 104/16, 95/18 и 94/2024) је дефинисано 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: сагласност са начелима одрживог развоја; 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; конкуренцију у обављању делатности, и сл.;

Чланом 9. Став 6. Закона о комуналним делатностима ("Службени гласник РС", бр. бр. 88/11, 104/16, 95/18 и 94/2024) је дефинисано следеће: „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“; Законом о путевима („Службени гласник РС", бр. 41/18 и 95/18 - др. Закон и 92/2023 др. Закон) у Члану 2. Став 1. Тачка 6) предвиђа да је "општински пут", јавни пут који саобраћајно повезује територију, односно града, као и територију, односно града са мрежом државних путева, а чланом 5. ст. 5. предвиђено је да Скупштина, односно скупштина града доноси акт о категоризацији општинских путева и улица.

Законом о јавној својини ("Службени гласник РС", бр. 72/2011, 88/2013, 105/2014, 104/2016 и др. закон, 108/2016, 113/2017, 95/2018, 153/2020 и 94/2024) чл.3 дефинисано је да су предмет јавне својине, између осталог, и добра од општег интереса и добра у општој употреби, чл. 10 – дефинисано је шта чини добро од општег интереса и добро у општој употреби, оне ствари које су због своје природе намењене коришћењу свих и које су као такве одређене законом (путеви, улице, односно некатегорисани путеви, општински путеви и улице, тргови и јавни паркови који су у својини ЈЛС), чланом 24- дефинисан је начин управљања. ЈЛС управљају покретним и непокретним стварима у јавној својини које користе.

Одлуком о градским управама Града Сремска Митровица (“Сл. лист Града Сремска Митровица” бр. 17/24 и 5/25) чл-12, став 1, тачка 31 дефинисано је да Градска управа за буџет, имовину и инвестиције “обавља и друге послове који се тичу планирања, заштите и унапређења градске инфраструктуре и имовине Града и енергетске ефикасности објеката у јавној својини Града.”

Како би се обезбедили квалитетни радови и услуге одржавања новоизграђене и постојеће путне инфраструктуре, сматра да би се тај циљ у овом тренутку могао најефикасније постићи у складу са ЈПП моделом.

## 1.2. ПРЕДМЕТ ПРОЈЕКТА ЈПП

Предмет предложеног пројекта јесте пројектовање, финансирање, изградња, реконструкција

и рехабилитација дела локалне путне инфраструктуре која је од јавног значаја и пружање услуга одржавања локалне путне инфраструктуре са јавним плаћањем на територији града Сремска Митровица, закључењем уговора о јавно-приватном партнерству између града Сремска Митровица и приватног партнера.

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 омогућава да сваки од партнера преузме ризик којим може да управља на најадекватнији начин, чиме се постиже већа ефикасност оваквих пројеката. 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. Анализирајући наведено стање путне инфраструктуре и финансијску ситуацију, очигледно је да не постоји могућност да Град Сремска Митровица самостално инвестира у изградњу планираних деоница, што је један од битних предуслова за успешно одржавање путне инфраструктуре, уз задовољење потреба становништва за мобилношћу.

Овај предлог пројекта заснива се на идеји обезбеђивања доступности дела квалитетне саобраћајне и друге пратеће инфраструктуре у урбаним зонама и насељеним местима, капиталним улагањем од стране приватног партнера, који ће поред изградње, реконструкције и рехабилитације обезбедити израду пројектне документације, дугогодишње редовно одржавање на целој територији и насељених места, 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 и друштво у целини.

Накнада коју ће јавно тело плаћати се односи на накнаду за доступност и одржавање инфраструктуре и односи се пре свега на плаћање пружене услуге. Примљеном накнадом у уговореном периоду, приватни партнер је обавезан да финансира и сноси трошкове финансирања, за све обавезе које у склопу овог пројекта настану за њега, а то се пре свега односи на: израду пројектне документације за извођење радова и одржавање предметне инфраструктуре у уговореном периоду, капитално улагање (доградња, изградња, реконструкција и др.), финансирање улагања и других трошкова који настану у склопу пројекта, одржавање и обезбеђивање доступности предметних саобраћајница, гарантовање за квалитет и одржавање нивоа квалитета у пројектованом стању. На овај начин, алокацијом ризика на приватног партнера, оптимизацијом поступака и фаза, те преузимањем дугогодишње одговорности за квалитет, приватни партнер ће значајно боље обезбедити квалитет него по класичном моделу који се заснива на изградњи и каснијем одржавању по другој додели и на тај начин се повећава ризик нејасне границе одговорности. Такође, класичним начином се за квалитет радова мање гарантује, јер се инфраструктура независно одржава, па је и извођачу радова и одржаваоцу инфраструктуре смањен интерес за продукцију квалитета. Предложеним предлогом пројекта, одговорност за све активности у току уговореног периода су искључиво приватног партнера.

Од изузетног значаја је чињеница да период у којем би приватни партнер гарантовао доступност, квалитет и одржавање, тј. период када приватни партнер има права на накнаду започиње тек онда када инфраструктура, односно део инфраструктуре у складу са планом реализације и извршења периода имплементације (градње) буде комплетно завршен и за исти буде сачињен исправан записник о примопредаји квалитетно изведених радова.

Права и обавезе јавног и приватног партнера су детаљније дефинисане у деловима који појашњавају циљеве које треба остварити пројектом и кроз матрицу ризика. Основни циљ развоја путног саобраћаја и путне инфраструктуре је остваривање и развој градског саобраћајног система који омогућава одрживу мобилност становништва и пружа подршку убрзаном развоју друштва и привреде и јачању конкурентности.

Када је у питању јавно-приватно партнерство у оквиру предложеног пројекта финансирања, изградње, реконструкције и одржавања локалне путне инфраструктуре на територији града Сремска Митровица, са циљем смањења буџетских трошкова и подизања нивоа ефикасности у пружању јавних услуга, обезбедити би се одређени бенефити за власнике инфраструктуре и друштво у целини.

Под инфраструктуром се подразумевају сва изграђена јавна добра и успостављене институције на локалном нивоу, чијим функционисањем се обезбеђује пружање услуга грађанима у

области комуналних делатности. Град Сремска Митровица располаже развијеном инфраструктурном мрежом. Саобраћајна инфраструктура представља основу за ефикасан, ефективан и флексибилан транспорт људи и добара. Саобраћајна инфраструктура обезбеђује неопходну мобилност ставновништва и пословног сектора и састоји се од путне мреже, железничке мреже, мреже пловних путева и ваздушног саобраћаја.

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 могле би да превазиђу трошкове инвестирања у развој путне инфраструктуре.

Почетком 80-их година прошлог века, свет се суочио са проблемом развоја у условима све ограниченијих ресурса и са све већим степеном загађења животне средине, што је условило формулисање *Стратегије одрживог развоја*. Каже 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.

Предмет предложеног Пројекта јавно-приватног партнерства је финансирање, пројектовање, реконструкција, односно рехабилитација и одржавање локалне путне инфраструктуре са пратећим радовима у Граду Сремска Митровица са јавним плаћањем (availability payment).

Реконструкција јавног пута подразумева извођење радова на постојећем путу и заштитном појасу са припадајућим објектима пута којима се могу променити геометријски елементи, положај или опрема постојећег пута са циљем унапређења функционалних и конструктивних карактеристика пута у целини или његових појединих елемената или објеката.

Рехабилитација јавног пута подразумева врсту 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 nanoшеће 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. Закона о путевима за чије постављање није потребно прибавити грађевинску дозволу;
- 6) обнављање антикорозивне заштите челичних конструкција мостова, надвожњака, подвожњака и вијадуката;
- 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 система и система за одводњавање јавног пута и путног објекта.

**Главни путни правци, односно улице које су обухваћени предлогом ЈПП за реконструкцију**

Од будућег приватног партнера се очекује да техничком документацијом обухвати следеће путне правце, односно наведене улице предоређене за комплетну реконструкцију:

Р.бр.	Улица	Дужина (m)	Ширина (m)
1.	Светог Димитрја (од ул.Арсенија Чарнојевића до ул.Краља Петра)	600	6,0
3.	Водна	550	6,0
5.	Филипа Вишњића	850	5,0

Потребно је анализирати постојеће стање коловоза и извршити истражне геотехничке радове. На основу резултата истражних радова, обрадити и приказати постојеће стање у Геомеханичком елаборату. Извршити бројање саобраћаја на предметним путним правцима и дефинисати саобраћајно оптерећење на основу добијених резултата. Приликом дефинисања планираног обима саобраћаја узети у обзир планиране и постојеће локације индустријских зона на територији Града. На основу свих прикупљених података из истражних радова и бројања саобраћаја димензионисати

коловозну конструкцију. Препоручени пројектни период за димензионисање коловозне конструкције је 15 година.

У оквиру техничке анализе потребно је извршити процену стања пратећих објеката путне инфраструктуре, као што су пропусти, ивичњаци, канали и шахтови, и утврдити да ли је неопходна њихова санација или замена. Сагледавање функционалности постојећег система одводњавања је од посебног значаја, јер његов недовољан капацитет или оштећења могу утицати на трајност и стабилност коловозне конструкције. Посебну пажњу потребно је посветити деловима трасе где долази до задржавања воде или појаве ерозије.

Потребно је извршити геодетска снимања како би се добили ажурирани подаци о положају, котама и карактеристикама терена. Геодетски снимак представља основу за дефинисање техничких решења, профила, нивелета и укрштања са постојећом инфраструктуром. На основу снимка, извршиће се корекције геометрије коловоза где је неопходно, уз уважавање постојећих просторних ограничења, предвиђених саобраћајних токова и безбедносних аспеката.

У складу са техничким захтевима и добијеним параметрима, потребно је размотрити увођење конструктивних мера које ће обезбедити дуготрајност коловозне конструкције, као што су побољшање носивости подлоге, примена адекватних везивних материјала, стабилизација тампонског слоја или увођење асфалтних мешавина са побољшаним својствима. Приликом избора техничких решења, водити рачуна о очекиваном расту саобраћаја, присуству тешких теретних возила и захтевима у погледу експлоатационог века саобраћајнице.

Потребно је урадити и аутобуска стајалишта, где је примењиво, као и хоризонталну и вертикалну сигнализацију.

Уколико је потребно, за све деонице обухваћене пројектом, приватни партнер је у обавези да изради комплетну пројектно-техничку документацију у складу са позитивно-правним прописима. Приватни партнер није дужан да користи било коју постојећу пројектно-техничку документацију, а његове обавезе и одговорност не могу бити умањене због чињенице да Град поседује или је евентуално поседовао одређене постојеће пројекте или техничку документацију. Пројектно-техничку документацију потребно је урадити у складу са Законом о планирању и изградњи и пројектним задатком Јавног партнера.

### **Одржавање осталих путева**

Предмет овог Предлога ЈПП пројекта, обухвата и **одржавање** свих осталих путева и улица које нису обухваћене реконструкцијом. Накнада за Одржавање плаћала би се од прве до шесте године уговореног периода пројекта. Одржавање јавног пута подразумева извођење радова и обављање услуга у оквиру постојећег путног земљишта којима се обезбеђује очување

карактеристика пута у стању које је било у тренутку његове изградње или реконструкције и може бити редовно, рехабилитација и ургентно. Под одржавањем се подразумевају следеће врсте радова: редовно одржавање, које обухвата рутинске активности као што су чишћење путева, кошење траве, поправка оштећених делова коловоза, одржавање саобраћајне сигнализације и дренажних система, са циљем спречавања пропадања инфраструктуре; рехабилитација, која укључује веће интервенције попут асфалтирања или поправке коловоза без промене основних карактеристика пута, како би се вратио у функционално стање; и ургентно одржавање, које се односи на хитне радове условљене елементарним непогодама, саобраћајним несрећама или другим ванредним ситуацијама, као што су поправка рупа на коловозу или уклањање препрека. Сви радови на одржавању биће извођени у складу са утврђеним програмом одржавања или ценовником који дефинише Јавни партнер, уз поштовање стандарда квалитета и трошкова, како би се обезбедила ефикасност и транспарентност. Ово одржавање укључује и зимско одржавање путева, које је посебно регулисано прописима и праксом у Србији, а подразумева превентивне и корективне мере за спречавање или уклањање снега и леда са коловоза, како би се обезбедила безбедност саобраћаја и минимизирали ризици од незгода. У градовима Србије, зимско одржавање се спроводи у складу са Законом о јавним путевима, Правилником о одржавању магистралних и регионалних путева, као и локалним плановима (нпр. ЈП "Путеви Србије" или градске управе), и укључује: механичко чишћење снега плуговима и грејдерима, посипање соли (NaCl) или других супстанци за снижавање тачке мржњења (као што су калцијум хлорид или магнезијум хлорид), превентивно влажење коловоза да се спречи формирање црног леда, праћење метеоролошких услова путем одговарајућих система попут нпр. система RWIS (путни метеоролошки информациони систем) и других, и координацију са хидрометеоролошким заводом за прогнозе. Практика наглашава оптимизацију коришћења материјала (SMART концепт: права количина на право место у право време), класификацију путева по приоритетима (нпр. А категорија за чист коловоз без снега, Б за дозвољен утабан снег), и рокове за чишћење (2-10 сати након падавина, у зависности од категорије и услова), уз фокус на заштиту животне средине кроз минимизацију контаминације и губитака материјала.

Град Сремска Митровица ће се Јавним уговором обавезати да све захтеве за редовно одржавање локалних путева упућује изабраном приватном партнеру за конкретне радове на одржавању у оквиру годишње максимално расположивог износа, у складу са програмом и јединичним ценовником Града Сремска Митровица.

## 2. НАЗНАКА ГЕОГРАФСКОГ ПОДРУЧЈА, ПРЕГЛЕД ТРЕНУТНОГ И БУДУЋЕГ СТАЊА У ПРЕДМЕТНОЈ ОБЛАСТИ

### 2.1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ГРАДУ СРЕМСКА МИТРОВИЦА

Сремска Митровица је један од најстаријих градова у Европи и Србији, смештен у Аутономној Покрајини Војводини, у Сремском округу. Град се налази на левој обали реке Саве, на координатама 44°58'12"N 19°36'45"E, на надморској висини од 82 метра. Као средиште Срема, Сремска Митровица је важан административни, економски, културни и образовни центар региона, са богатом историјом која сеже уназад до 5000. године пре нове ере. У античко доба позната као Сирмијум, била је једна од четири престонице Римског царства током тетрархије (од 293. године), родно место девет римских царева и значајан центар хришћанства у 4. веку. Данас је то модеран град са око 40.000 становника у урбаном делу, који спаја наслеђе прошлости са савременим развојем, привлачећи туристе историјским знаменитостима, природним лепотама и развијеном привредом. Град покрива површину од 49,62 км<sup>2</sup> у урбаном делу и 762 км<sup>2</sup> у административном подручју, са густином насељености од 740 становника по км<sup>2</sup> у граду.

#### Географски положај и демографија

Сремска Митровица је стратешки позиционирана на главним саобраћајницама: близу аутопута Е-70, међународне железнице, аеродрома Никола Тесла (60 км удаљености) и реке Саве, која омогућава везу са европским лукама. Ова локација доприноси њеном економском просперитету и туризму. Географски, Сремска Митровица лежи у срцу Срема, на граници са Мачвом, окружена плодним равницама и обалама Саве, која је кључна за локалну економију и рекреацију. Град се простире дуж реке, са насељима која се шире у оба региона – Срем и Мачву. Природни ресурси укључују плодна земљишта погодна за пољопривреду, шуме и мочваре попут специјалне природне резервата Засавица, која је заштићено подручје са богатом флором и фауном, укључујући дивље коње и птице. Ова резервата је део ширег екосистема који доприноси биодиверзитету и туризму.

Што се тиче демографије, према попису из 2022. године, урбану област насељава 40.144 становника, док је на територији читавог града Сремска Митровица било 72.580 житеља. Популација је доживела раст од 49.017 у 1948. до врхунца од 85.902 у 2002., да би затим пала на 79.940 у 2011. и 72.580 у 2022., углавном због миграција и демографских трендова у Србији. У табели у наставку је приказан број становника по насељима<sup>1</sup> према попису из 2022. године:

---

<sup>1</sup> Извор: Републички завод за статистику Републике Србије

Сремска Митровица	72580
Градска	40144
Остала	32436
Бешеновачки Прњавор	52
Бешеново	675
Босут	755
Велики Радинци	1145
Гргуревци	880
Дивош	1075
Засавица 1	652
Засавица 2	532
Јарак	1782
Кузмин	2569
Лаћарак	9278
Лежмир	555
Манђелос	1099
Мартинци	2590
Мачванска Митровица	3380
Ноћај	1626
Равње	953
Раденковић	802
Салаш Ноћајски	1586
Сремска Митровица	36764
Сремска Рача	482
Стара Бингула	84
Чалма	1141
Шашинци	1436
Шишатовач	156
Шуљам	531

Етничка структура већински заузимају Срби који чине 87,38% (69.849 у 2011.) становништва, следе Хрвати (2,64%, 2.112), Роми (1,49%, 1.194), Мађари (0,87%,) и друге мањине. Већина насеља у граду има српску етничку већину, док је Стара Бингула једино етнички мешовито насеље. Према попису из 2022. године, становништво је претежно православне вероисповести, уз мањи број римокатолика, протестаната и муслимана. Као и већина подручја у Србији, и град Сремска Митровица се данас суочава са израженим старењем популације и демографским изазовима.

### **Историја**

Историја Сремске Митровице је прича о континуитету насељености од неолита (око 7000. п.н.е.), са остацима Старчевачке и Винчанске културе на локалитетима попут Калварије, Легета и Варде. У бронзаном и гвозденом добу, насељавали су Илири, Панонци и Келски Скордисци (од 4. века п.н.е.), који су донели гвожђе и трговину. Римско освајање крајем 1. века п.н.е. претворило је насеље у Сирмијум, колонију Флавија Сирмиенсум до 1. века н.е., стратешки и војни центар Паноније. Од 103. године била је главни град Доње Паноније, а 293. један од четири главна града тетрархије, са царском палатом, хиподромом, ковницом, амфитеатром и хришћанским саборима (четири у 4. веку). Рођени су овде цареви попут Деција Трајана, Клавдија Готика, Аурелијана, Проба и Грацијана – сви романизовани Илири.

После хунских и аварских освајања (582.), град губи значај, да би у 9. веку постао део Бугарске, затим Византије и Угарске. До 1180. постаје Цивитас Санкти Деметрији (Дмитровица), по манастиру Светог Димитрија. У 16. веку пада под Османско царство (1529.), постајући Сехер Дмитровица, економски центар са базаром и санцаком Срема до 1718. Хабзбуршка владавина доноси војни гранични статус, са српским, хрватским и немачким досељеницима, а 1881. добија статус слободног краљевског града, са растом пољопривреде и фабрика.

У 1918. придружује се Краљевини СХС (касније Југославији), са споријим развојем између ратова. Током Другог светског рата (1941–1944.), под НДХ-ом се водио као Хрватска Митровица, са популацијом која је пала са 16.199 на 9.292. Након ослобођења 1944. године, у наредним деценијама долази до индустријског и демографског бума града: популација расте до 40.000 становника, а град се трансформише и поприма сасвим нови урбани изглед са новим стамбеним насељима, саобраћајницама и мостовима, јавним установама и индустријским погонима.

### **Привреда**

Сремска Митровица је једна од развијенијих општина у Војводини и Србији, и спада у другу групу степена развијености јединица локалних самоуправа, са фокусом на пољопривреду, прехранбену индустрију и производњу. Захваљујући плодним сремским равницама, пољопривреда и повезане делатности са пољопривредом су један од привредних стубова који чине: доминантне културе су житарице, уљарице, воће и поврће, са просечним домаћинством од 6,4 ха земље и сточарством.

Производна индустрија укључује прехранбenu прераду, текстил, хемију и машинство, са преко 20.000 запослених у Срему укупно. Недавни развоји укључују унапређење инфраструктуре: регионални пут Р-103 са четири траке, обале Саве и аеродром у Великим Радинцима. У привредном животу Сремске Митровице посебно се истиче неколико значајних компанија које доприносе запослености и економском развоју града. Међу најпознатијим је компанија Metalfer Steel Mill d.o.o., један од водећих произвођача у металуршкој индустрији, која уједно остварује и највеће приходе међу фирмама у граду. У области електроиндустрије истиче се Eaton Electric d.o.o., која запошљава велики број радника и представља стабилног послодавца. Важну улогу у ауто-индустријској производњи има Cooper Standard Србија d.o.o., чији производи налазе примену у аутомобилској индустрији широм Европе. У сектору производње ПВЦ и алуминијумске столарије доминира фирма Roloplast-Мошић, која је једна од водећих у Србији по производњи пластичних елемената за грађевинарство. Пољопривредни и аграрни сектор града подржавају компаније као што су Mitrosrem A.D., која има дугу традицију у области сточарства, производње семенског материјала и сточне хране, као и Mitros Fleischwaren, фабрика за прераду меса која је препознатљива по својим месним производима и брендovima. Ове компаније представљају темељ привреде Сремске Митровице и значајно утичу на укупан привредни амбијент града. На основу доступних података Агенције за привредне регистре за период од 2021. до 2024. године, у граду Сремска Митровица примећују се позитивни економски токови, посебно у домену запослености и зарада. Број запослених је бележио раст од 24.555 у 2021. години до 25.430 у 2023, док је у 2024. дошло до благог пада на 25.090. Истовремено, број незапослених се континуирано смањивао – са 2.881 у 2021, на 2.327 у 2022, 2.157 у 2023, и коначно на 1.986 у 2024. години, што указује на стабилно побољшање тржишта рада. Посебно је значајан и стални раст просечне нето зараде, која је са 60.207 динара у 2021. години порасла на 67.212 у 2022, 77.152 у 2023. и достигла 87.305 динара у 2024. години.

У периоду од 2021. до 2024. године, привредна активност у граду Сремска Митровица показује стабилан раст, како у погледу броја привредних друштава, тако и предузетника. Број активних привредних друштава се благо повећавао – са 898 у 2021. години на 912 у 2023, док је у 2024. забележен незнатан пад на 910. Број новооснованих друштава се кретао од 54 у 2021. до 44 у 2024, што указује на нешто мањи интензитет оснивања нових фирми, док је број угашених друштава релативно стабилан (у распону од 29 до 42 годишње).

С друге стране, сектор предузетништва бележи знатно динамичнији раст. Број активних предузетника порастао је са 2.255 у 2021. на 2.788 у 2024. години, што представља повећање од преко 23% у четворогодишњем периоду. Такође, број новооснованих предузетничких радњи расте из године у годину – од 287 у 2021. до чак 444 у 2024. години, што указује на све већу заинтересованост за самостално пословање. Сви наведени подаци преузети су из званичних извештаја Агенције за привредне регистре (АПР) за доступни период.

### **Знаменитости и туризам**

Сремска Митровица је атрактивно место за љубитеље историје и природе, са бројним знаменитостима које привлаче посетиоце. Главне атракције укључују римски царски палат (Sirmium Palatium Imperiale), јединствени археолошки локалитет са остацима палате, хиподрома и амфитеатра, где се одржавају реконструкције римског живота. Музеј Срема, са 6.000 година експоната, нуди путовање кроз античко, средњовековно и модерно доба, укључујући римску ковницу и хришћанске реликвије. Природне лепоте истичу се у Специјалној природној резервати Засавица, са стазама за бициклизам, посматрањем птица и етно-селима, идеалним за авантуру. Цркве попут Цркве Светог Димитрија (из 18. века) и манастири у околини, заједно са речним кафићима уз Саву, нуде опуштање. Поред фестивала попут Сирмиум Феста, постоје и бројни други догађаји који укључују културне манифестације са традиционалном музиком, плесом и занатима. Град нуди смештај у хотелима и етно-смештајима, са фокусом на гастрономију сремских специјалитета попут сремског паприкаша. Као део Пута римских царева и део Дунавског пута Србије, Сремска Митровица је идеална за културни туризам, са музејима, историјским стазама и природним резерватима.

#### **2.1. Тренутно стање путне мреже на територији града Сремска Митровица**

Саобраћајни положај Града Сремска Митровица може се окарактерисати као добро позициониран, што је резултирало изградњом значајних друмских саобраћајница. Ова повољна локација, смештена на северу Србије у Сремском округу, омогућава лак приступ кључним европским коридорима и повезује град са Београдом, Новим Садам и границом са Хрватском. Као део Паневропског коридора X (М-1), Сремска Митровица је стратешки важна тачка за међународни транспорт робе и путника. Аутопут, који се простире од Београда преко Руме ка граници, представља кичму економског развоја региона, олакшавајући међународну повезаност и брзи проток камиона и аутомобила ка Западној Европи. Поред тога, магистрални правци М-18 (који повезује Сремску Митровицу са Румом и даље ка Новом Саду) и М-21 (према Шапцу и Мачви) чине град чвором регионалног значаја. Регионални путеви попут Р-103 (према Илоку), Р-106 (ка Сремској Каменици) и Р-116 (према Јарку) допуњују мрежу, обезбеђујући локалну повезаност са оближњим насељима и пољопривредним подручјима. Железничка инфраструктура додатно појачава овај повољан положај. На подручју града налази се деоница железничке пруге правца Е-70 (Београд-Сремска Митровица-Шид), која је део Трансевропске мреже и омогућава директну везу са централном Србијом и границом.

Већина локалних путева и улица на територији града Сремска Митровица су уређени бетоном или макадамовом подлогом, што их чини подложним деградацији под утицајем савременог саобраћаја. Ови путеви трпе притисак од моторних возила и тешких камиона, што доводи до стварања рупа, пукотина и неравнина, посебно због зимских мразева и летњих сушних периода.

Тренутно стање локалне мреже обележено је потребом за рехабилитацијом, јер многе деонице захтевају неодложне интервенције.

## 2.2. Предлог будућег стања путне мреже на територији града Сремска Митровица

По завршетку радова на **реконструкцији**, три предметне улице биће потпуно обновљене и доведене у савремено, уједначено и трајно функционално стање које у потпуности одговара урбаним стандардима и потребама становника насеља.

**Улица Филипа Вишњића**, у укупној дужини од 850 метара и ширини коловоза 5,0 метара, добиће нови асфалтни коловоз, обостране пешачке стазе, колске прилазе сваком домаћинству, нову водоводну мрежу са кућним прикључцима, комплетну атмосферску канализацију са црпном станицом, нову јавну расвету, нову хоризонталну и вертикалну саобраћајну сигнализацију, ивичњаке дуж целе деонице, као и уређење зеленила и хортикултуре. Извршиће се и измештање електричне и тт мреже ван коловоза. Улица ће бити потпуно проходна, безбедна и естетски уређена.

**Водна улица**, у дужини од 550 метара и ширини коловоза 6,0 метара, биће реконструисана са новим коловозом, обостраним пешачким стазама, колским прилазима, комплетном заменом водоводне мреже са кућним прикључцима, новом атмосферском канализацијом у дужини од 320 метара са црпном станицом, новом јавном расветом, саобраћајном сигнализацијом и уређењем зелених површина. Извршиће се и измештање електричне и тт мреже ван коловоза. Након радова улица ће омогућавати несметан проток саобраћаја и пешака, ефикасно одводњавање и поуздано водоснабдевање.

**Улица Светог Димитрија**, у дужини од 600 метара и ширини коловоза 6 метара, биће у потпуности реконструисана са новим асфалтним коловозом-ширине 6,0 метара, паркинг местима, обостраним пешачким и бицикличким стазама, ивичњацима, новом водоводном мрежом, комплетном саобраћајном сигнализацијом и хортикултуром. Ова улица ће постати модеран правац са одвојеним токовима за моторна возила, бициклисте и пешаке, са довољно паркинг места и високим нивоом безбедности и комфора.

Све три улице ће након реконструкције имати уједначен квалитетан асфалтни застор, функционалан систем одводњавања, поуздано водоснабдевање, савремену расвету, јасну и видљиву саобраћајну сигнализацију, уређене тротоаре и зелене површине. Околни простор биће очишћен, уређен и естетски прилагођен урбаном окружењу.

На овај начин, комплетна реконструкција три улице претвориће их у савремене, безбедне, проходне и визуелно уређене саобраћајнице које ће у потпуности задовољити потребе свих становника и знатно подићи квалитет живота становника града.

Након закључења уговора о јавно-приватном партнерству, све улице, путеви и јавне површине на територији Града биће укључени у организован, континуиран и професионалан систем **одржавања** током пуних шест година.

Приватни партнер ће, у оквиру уговореног годишњег лимита средстава, по налогу Града изводити све потребне радове редовног, рехабилитационог и ургентног одржавања, као и комплетну зимску службу. То значи да ће све градске улице и локални путеви бити редовно чишћени, травнате површине кошене, саобраћајна сигнализација одржавана, дренажни системи проходни, а мања оштећења на коловозу благовремено крпљена, односно да ће приватни партнер обезбедити редовно одржавање свих елемената који утичу на безбедност и функционисање улица, путева и предметних јавних површина.

У случају већих оштећења биће извођена рехабилитација којом се коловоз враћа у првобитно функционално стање без промене основних карактеристика пута. Хитне интервенције услед елементарних непогода, саобраћајних незгода или других ванредних догађаја биће реализоване у најкраћем могућем року.

Посебна пажња биће посвећена зимском одржавању: улице ће се превентивно и корективно чистити од снега и леда, посипати сољу или другим средствима, уз праћење метеоролошких услова и поштовање приоритета чишћења. Захваљујући сталној приправности и расположивој механизацији приватног партнера, ризик од саобраћајних незгода у зимским условима биће сведен на минимум.

Све услуге биће пружане по унапред дефинисаном програму и јединичном ценовнику Града, уз контролу квалитета и ефикасности. На овај начин, комплетна путна мрежа Града биће током целе године одржавана у проходном, безбедном и уредном стању, чиме се значајно подиже ниво комуналних услуга, задовољство грађана и укупна безбедност саобраћаја на целој територији Града.

### 3. ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОГА ПРОЈЕКТА ЈПП

Град Сремска Митровица налази се сходно свом изузетно повољном гео-саобраћајном положају на раскрсници најбитнијих државних инфраструктурних коридора. На наведеном простору налазе се сви типови саобраћајне инфраструктуре (друмска, железничка, водна, ваздушна, телекомуникациона) додуше различите категорије које својим просторним односима и захтевима изузетно утичу на развој друштвено-економских кретања Града.

У складу са наведеним, Просторни план Града Сремска Митровица до 2028. године покушао је са стварањем оптималног инфраструктурног односа на територији Града, који је Стратегија одрживог развоја Града (у даљем тексту: Стратегија) покушала да развије кроз предлоге различитих пројеката имплементације. Напомињемо да су планови развоја капиталне државне инфраструктуре преузети као законска обавеза из планске документације вишег ранга, док је општинска, односно градска инфраструктурна мрежа, систем који се наслања на наведене обавезе и у складу са њима се мора и планирати. Висок ниво саобраћајног транзита преко територије Града због све већег развоја привредне активности на територији Града, значајно је утицао на потерећеност локалних и међулокалних саобраћајница. Поред наведеног, квалитет путног застора значајно је уназађен као последица динамичног развоја индустријских зона и транзита тешких теретних возила који им гравитирају. Како би се негативни утицаји транзитног саобраћаја свели на оптималнију меру, унутар Стратегије се покушало са дефинисањем програма који би изашли у сусрет новим генераторима кретања у простору (индустријске зоне) као и локалним потребама моторног и немоторног кретања.

Динамичан развој Града у протеклих 20 година, условио је и значајан развој становања. Повећан број стамбених објеката резултирао је у погушћавању стамбених блокова у Граду и додатном притиску на насељску и градску комуналну инфраструктуру.

У складу са захтевима кључних актера у систему (корисника и органа локалне самоуправе), реалним потребама и могућностима Града, треба створити услове за спровођење политике континуалног и равномерног будућег развоја путне мреже, нарочито имајући у виду стратегије и планове у другим областима друштвеног и привредног живота и развојне пројекте Града Сремска Митровица.

Имајући напред наведено у виду, циљеви пројекта ЈПП могу се сагледати кроз следеће опште циљеве Града и опште циљеве система путева:

Општи циљеви Града:

- 1) Комплетирана и уређена путна инфраструктура,

- 2) Подизање нивоа квалитета путева и безбедности на путевима,
- 3) Значајно снижење трошкова одржавања,
- 4) Задовољење потреба становништва и привреде за приступом путној мрежи предвиђеној предложеним ЈПП пројектом,
- 5) Очување/подизање квалитета живота.

Кроз реализацију овог пројекта јавно-приватног партнерства Град жели да оствари пет кључних општих циљева који представљају основу његове дугорочне стратегије развоја путне инфраструктуре.

Први и основни циљ јесте комплетирање и потпуно уређење путне инфраструктуре на целој територији Града. То значи да више не постоје „рупе“ у мрежи, недовољно уређене или заборављене улице, већ ће свака деоница бити доведена на савремен ниво, са квалитетним коловозом, тротоарима, одводњавањем, расветом и осталом пратећом опремом.

Други циљ је значајно подизање нивоа квалитета путева и безбедности саобраћаја. Нови и реконструисани коловози, јасна сигнализација, осветљене улице, одвојене пешачке и бицикличке стазе и ефикасно одводњавање директно ће смањити број саобраћајних незгода, олакшати кретање свим категоријама учесника и учинити Град безбеднијим местом за живот.

Трећи циљ односи се на значајно снижење трошкова одржавања у наредним деценијама. Квалитетно изведена реконструкција и организовано вишегодишње одржавање спречиће брзо пропадање коловоза, елиминисати скупе хитне интервенције и омогућити да се буџетска средства усмере на нове пројекте уместо на стално „гашење пожара“.

Четврти циљ је потпуно задовољење потреба становништва и привреде за поузданим и квалитетним приступом путној мрежи. Грађани ће добити брзе и удобне везе између насеља, школа, посла и услуга, док ће привреда имати несметан приступ индустријским зонама, што директно утиче на свакодневни живот и економски развој Града.

Пети јесте очување и даље подизање квалитета живота свих становника. Уређене улице смањују буку и прашину, подижу естетски изглед насеља, повећавају вредност некретнина, стварају пријатније окружење за шетњу и рекреацију и доприносе укупном осећају сигурности и поноса што се живи у модерном и уређеном Граду.

Поред општих циљева Града, пројекат има и посебну групу циљева који се уклапају са плановима града усмерених на заокруживање и дугорочно унапређење целокупне локалне путне мреже:

- Мрежа треба да обезбеди поуздано, квалитетно и ефикасно функционисање саобраћаја у сваком тренутку и у свим условима. То подразумева да ће улице и путеви бити проходни током целе године без великих рупа лети, без поплава у кишном периоду блокада зими – чиме се гарантује континуитет кретања људи, роба и услуга, без обзира на временске прилике или интензитет саобраћаја.
- Мрежа треба да је доступна свим грађанима и привреди што подразумева да ниједно насеље, ниједна улица и ниједан привредни субјект не смеју остати изоловани. Свако домаћинство, предузеће, школа, амбуланта или аутобуско стајалиште треба бити повезано квалитетним путем који омогућава безбедан и брз приступ, чиме се обезбеђује социјална инклузија и једнаке могућности за све делове Града.
- Реконструисане, односно рехабилитоване улице ће бити ре/интегрисане у постојећу мрежу у циљу побољшања квалитета целине локалне путне инфраструктуре. Уместо парцијалних решења и „острва“ нових улица окружених дотрајалим деловима, дугорочни план града је да створи уједначену и хармоничну мрежу у којој свака улица доприноси укупној функционалности и естетици, чиме се елиминишу слабе тачке и ствара систем у коме је цела мрежа јача од појединачних делова.
- Мрежа мора да буде прилагодљива будућим развојним пројектима што подразумева да реконструисане и одржаване улице пројектоване су тако да лако прихвате нове стамбене зоне, индустријске паркове, туристичке садржаје или проширење јавног превоза, без потребе за скупцељивим новим интервенцијама. На тај начин се ствара инфраструктурна платформа која ће подржавати раст Града у наредних двадесет и више година.

За успешно достизање циљева овог пројекта и стварање услова за континуирани развој мреже, а имајући у виду решење и активности које су рађене у претходном периоду, нарочито везаним за структуру, организацију и управљање целином путне мреже, будући корак у развоју мреже треба усмерити на реинжењеринг и унапређење постојеће и изградњу нове путне инфраструктуре, организације и управљања целином мреже.

#### **4. УТИЦАЈ ИНВЕСТИЦИЈА У ОБЛАСТИ САОБРАЋАЈА НА УРБАНУ ИНФРАСТРУКТУРУ**

Инвестицијама се приписује способност да генеришу одређене директне, индиректне или у ширем смислу друштвене ефекте. Под утицајем друштвених ефеката успостављају се нови захтеви према систему саобраћаја (потражња) и то у дужем, најчешће средњорочном периоду посматрања.

Посебну пажњу побуђују утицај инвестиција који се у економској теорији квалификују као екстерни ефекти.

Када су у питању инвестиције у саобраћајну инфраструктуру, мерење економских користи носи комплексне концептуалне и практичне проблеме у поређењу са онима који се односе на мерење њихових економских трошкова. Мерење економских користи сложен је поступак којим се идентификује „потенцијални профит“ инвестиције. У том смислу, у први план долазе питања везана за систем друштвене вредности, друштвеног благостања и са тим у вези, избор поступка за вредновање инвестиције у јавна, посебно локална добра.

Деловање индиректних, специфично екстерних ефеката неопходно је озбиљно размотрити. Када су у питању инвестиције у саобраћајне системе, од посебног интереса јесте активирање позитивних екстерних ефеката, посебно оних везаних за феномен индуковане изградње и облика који ту изгрању прате.

Индиректни ефекти обично се испољавају у два облика, и то: у форми емитованих трошкова и користи и у форми пренетих трошкова и користи. Ово виђење улоге инвестиција у саобраћајну инфраструктуру у целини ужива подршку свих релевантних научних и стручних кругова на свету. До данас објављена теоретска и практична истраживања да позитивни екстерни ефекти настају као последица постојања квалитетне инфраструктуре, а не услед њеног коришћења. Јасно проистиче да друштвени трошак, односно корист од инвестиције, у конкретном случају саобраћајне, нису једнаке простом збиру појединачних трошкова и ефеката њених корисника, већ су једнаки суми директних (појединачних) трошкова и користи и екстерних ефеката.

Савремена истраживања друштвених користи су настала под утицајем инвестиција у саобраћају у градским срединама, индиректне и екстерне ефекте виде на много значајнијем месту него директне и њихово детерминисање је од суштинског значаја из најмање два разлога:

- потпунија је оцена ефикасности инвестиције
- значајне су јер омогућавају сагледавање и управљање променама и утицијима на релацији систем саобраћаја и окружење, односно дефинисање улоге међусобних односа индукованих активности инвестиције.

Под појмом индуковане изградње сматра се она изградња стамбеног, пословног или производног простора супраструктуре која настаје услед побољшане приступачности локацијама у коридору инвестиције, а која не мора обавезно да буде предмет урбанистичког планирања.

Раст и развој и градова, у квантитативном и квалитативном смислу, утичу на стално унапређење система саобраћаја (инвестиције). Утицај инвестиција на систем саобраћаја на свеукупни општински/градски простор је сложен, испољава се на различите начине и производи различито дејство. Утицаји који настају између инвестиције у саобраћају и општински/градског простора сврставају се у три групе:

- 1- утицаји на привреду
- 2- утицаји на друштвену средину
- 3- утицаји на животну средину у ужем смислу значења тог појма.

Посебну пажњу побуђују утицаји на инвестиције који се у економској теорији квалификују као екстерни ефекти. Они се испољавају у све три наведене компоненте утицаја, и могу бити позитивни и негативни. Њихов значај за оцену ефикасности инвестиција у општинским/градским агломерацијама, односно на доношење инвестиционих одлука по савременим стручним и научним виђењима превазилази директне ефекте који из пројекта произилазе.

У упрошћеном виђењу функције утицај инвестиција у системе саобраћаја, односно екстерних ефеката који из њих произилазе, трајно утиче на следећи начин:

- Инвестиције у систем саобраћаја директно утичу на профитабилност привреде кроз њену трошковну структуру. Нижи набавни трошкови инпута и дистрибуције резултују вишим граничним профитима, преносећи на тај начин утицаје система саобраћаја на благостање предузећа, односно на распоређени приход и дивиденде што резултује вишим зарадама запослених. Више зараде подстичу мобилност, па се у овом домену круг утицаја затвара;
- Инвестиције у саобраћајни систем града испољавају се на становништво у позитивном смеру, тако што за повећану потражњу за робама или услугама утичу на запосленост и приходе домаћинства, па на тај начин могу да буду узрочник раста целокупне популационе основе кроз деловање на миграционе токове;
- Привреда и домаћинства представљају најначајније „потрошаче“ грађевинског земљишта. Обим и интензитет потрошње земљишта директно се одражавају на привлачење токова саобраћаја. Свака промена у простору производи нови саобраћај. Кумалативно дејство ових промена изискује побољшања у систему саобраћаја. Побољшања се могу кретати од унапређења функционисања преко реконструкције компоненти система и/или њихових делова до изградње и /или увођења нових компонената у систем. Утицај инвестиција на намену земљишта често производи ефекат „изазваног саобраћаја“- оног који настаје као индиректна последица улагања у систем, а испољава се преко подстицања још интензивнијег коришћења грађевинског земљишта;

- Локалне самоуправе имају значајну улогу у функционисању градова као субјекти који обезбеђују јавну инфраструктуру (комуналну, социјану и сл.). они такође спроводе контролу над коришћењем земљишта. Најшире посматрано, власти обезбеђују јавне функције из јавних прихода, односно пореза, такса и накнада. Утицаји инвестиције посебно се одражавају на обим и структуру локалних јавних прихода. Тако нпр. приходи од пореза на имовину, односно пореза на коришћење земљишта значајно расту на просторима и локацијама који су под директним утицајем инвестиције. Сличан закључак може да се изведе и за област промета. Уз то, неки приходи и настају као директна последица инвестирања (јавне гараже, бензинске станице и сл.). Државне и локалне власти у многоме зависе од пореза на моторна возила, на гориво и таксе при геристрацији возила и сл., што је у директним или индиректним односима са инвестицијама у саобраћају;
- Утицаји инвестиција у саобраћајне системе на безбедност саобраћаја, а тиме на животе и здравље људи је од немерљивог значаја. Утицаји инвестиција на комфор саобраћајне услуге који проузрокује бољи друштвени, привредни и социјални живот од немерљивог су значаја на урбане средине и значајно утиче на популационе услове, миграције, децентрализацију и друго;
- Најеминентнији домаћи и страни научници без много разлога указују на значај екстерних ефеката које генерише систем саобраћаја, посебно у општинским/градским агломерацијама и тврде да по свом обиму и интензитету екстерни ефекти значајно превазилазе значај директних економских ефеката.

Критеријуми на основу којих се дефинишу екстерни ефекти се базирају на следећим ставовима:

- производна функција произвођача, односно функција користи потрошача, садржи независно променљиве чије вредности одређује неко други, а не произвођач. У питању је потрошач
- онај који одређује вредности независно променљивих не обраћа пажњу на ефекте које има на благостање произвођача, односно потрошача. То значи да онај ко емитује екстерне ефекте то чини ненамерно
- привредни субјекти који емитују екстерне ефекте не плаћају порез по тој основи, односно не примају било какву субвенцију.

Ови ставови практично доказују да су екстерни ефекти феномен који тржиште не региструје, али су свакако доминантни у утицају на тржиште.

Када је у питању доношење одлуке о инвестицији у саобраћајну инфраструктуру, проблем се своди на веома сложен поступак, којим се идентификује њен „потенцијални профит“.

Саобраћајна инфраструктура представља класичан облик јавног добра, те је у том смислу веома тешко да се индивидуализују трошкови и користи. Право свакога је да јавно добро користи, и то право не искључује друге, тј. не постоји ривалитет у потрошњи. Са друге стране, трошкови изградње и одржавања јавног добра падају на терет јавних расхода, у чијем алиментирању учествују сви чланови заједнице. На тај начин у први план долази питање дефинисања свих друштвених вредности и њиховог утицаја на поступке вредновања инвестиције у јавна добра. Истраживањем је доказано да највећи број људи имају исте ставове при рангирању објеката у смислу екстерних ефеката. Ти ефекти се разврставају у 4 основне групе:

- 1- основне друштвене потребе
- 2- захтеви у односу на животну средину
- 3- потребе везане за приступачност и доступност
- 4- основне егзистенцијалне потребе везане за економска питања и привређивање.

Инвестиције у саобраћај имају карактер капиталне експанзије или капиталних побољшања, односно на изградњу инфраструктуре или примене нових технологија којима се унапређује ефикасност коришћења инфраструктуре. Аналитички присти који је зачет употребом анализа трошкова и користи су се доказале као анализе које имају недостатке, јер не обухватају просторни аспект размене нити системске ефекте (извор- циљ кретања, међусобни утицаји саобраћаја и генератора саобраћајне потражње, итд).

Процена ефеката инвестиције у саобраћају, ефеката једнакости и дистрибутивних ефеката саобраћаја у контексту економског развоја неразвијених подручја се мора заснивати пре свега на индиректним ефектима и њиховој анализи, а посебно се мора обратити пажња на ефекте унапређења система саобраћаја на привредни развој, експанзију запослења, могућности за стварање дохода у неразвијеним подручјима, безбедност, популацију, миграцију и др.

Социо-економске факторе као индиректне факторе инвестиције у саобраћајне системе и инфраструктуру треба посматрати као:

- подршку одрживом систему саобраћаја (стварање заједница погодних за живот, подстицај општег благостања итд.)
- питања која се тичу локалног живља (односно њихове партиципације у формулисању политике развоја саобраћаја и инвестиција на локалном нивоу)
- унапређење и подстицање координације планова коришћења земљишта, локалног привредног развоја и саобраћаја у остваривању заједничких циљева
- испуњавање правне обавезе у вези са еколошким аспектима развоја саобраћаја применом недискриминаторских правила и праксе.

## 5. ПОСЛОВНИ ПЛАН И АНАЛИЗА ФИНАНСИЈА И РИЗИКА ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

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

Пројекти јавно-приватног партнерства треба да буду економски ефикасни и социјално одговорни. Вредност која се добија за уложена средства треба да буде већа од оне која би се добила спровођењем „традиционалног“ (буџетског) модела улагања.

Анализа вредности која се добија у односу на уложена средства обавезно се спроводи код ЈПП без елемената концесије. Утврђивање добијене вредности у односу на уложена средства (енг. *value for money*, *VfM*) је примена 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, када се ради о јавно-приватном партнерству. Дакле, у основи идеје максимизације добијене вредности за јавни новац (средства) је 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 традиционално обезбеђује јавни сектор. Јавни сектор се јавља у улози наручиоца који има за циљ да обезбеди пружање јавне услуге 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. То је изузетно велика предност за пословни модел јавно-приватног партнерства јер се јавно-приватно партнерство не третира као задужење, што значи да такво ограничење не постоји у овом случају. У супротном, по класичном моделу, локалне самоуправе немају могућност било каквог задуживања. Такође, значајно је да уколико могућност задуживања и постоји, да уколико постоји иницијатива приватног партнера, да без улагања и задуживања може локалној самоуправи обезбедити инфраструктуру, да је то рационалан избор, јер се евентуална кредитна средства могу искористити за делове инфраструктуре и друге јавне

неопходности, за које нема могућности јавно-приватног партнерства, пошто су потребе јавног сектора огромне, а могућности исувише мале. Такође, брзина решавања проблема реконструкције и одржавања у времену када нема довољно средства како за изградњу, а тако и за одржавање је значајна, јер спречава негативне ефекте пропадања постојеће инфраструктуре и умањивање њене употребне вредности и негативне индиректне ефекте на становништво, привреду, порески систем, екологију и др.

Ради утврђивања исплативости улагања, врши се финансијска анализа улагања. Финансијском анализом долази се до прогноза новчаних токова пројекта које служе за:

- евалуацију финансијске профитабилности инвестиције
- одређивање одговарајућег (максималног) доприноса из спољних фондова
- проверу финансијске одрживости пројекта.

Финансијска анализа подразумева:

- процену укупних инвестиционих трошкова пројекта, укупних трошкова и прихода експлоатације и њихове импликације на новчане токове
- израчунавање финансијских показатеља исплативости пројекта, тј. финансијске нето садашње вредности (FNPV) и одговарајуће финансијске интерне стопе рентабилности (FIRR).

За процену исплативости пројекта користе се следећи финансијски показатељи:

- финансијска интерна стопа рентабилности (FRR)
- финансијска нето садашња вредност (FNPV)
- период повраћаја.

Пројекат ће бити подобан за финансирање путем јавно-приватног партнерства само ако је пре интервенција, односно у случају традиционалног буџетског финансирања пројекта финансијска нето садашња вредност (FNPV) мања од 0, а финансијска стопа рентабилности (FRR) мања од одабране дисконтне стопе. Пројекат ће бити прихватљив само у случају позитивних резултата финансијских показатеља (FNPV већа од 0, FRR већа од одабране дисконтне стопе).

## 5.2. Компаратор трошкова

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.

**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.

<b>Предвиђени трошкови без ПДВ-а за 6 година у динарима (РСД):</b>	
<b>КАПИТАЛНИ ТРОШКОВИ - Трошкови изградње и реконструкције дела саобраћајне локалне путне инфраструктуре</b>	800.000.000,00
<b>Трошкови одржавања саобраћајне локалне путне инфраструктуре</b>	800.000.000,00
<b>УКУПНО:</b>	<b>1.600.000.000,00</b>

Биланс новчаних токова јавног и приватног партнера приказан је у Прилогу 1. овог Пројекта.

### 5.3. Анализа ризика и матрица расподеле ризика

<b>Категорије</b>	<b>Примери променљивих</b>
Параметри модела	Дисконтна стопа
Динамика цена	Стопа инфлације, стопа раста реалних плата, цена енергије, промене у ценама робе и услуга
Подаци о потражњи	Становништво, стопа демографског раста, специфична потрошња
Инвестициони трошкови	Трајање радова на градилишту (одлагања у реализацији), трошкови рада по сату, продуктивност по сату рада, трошкови земљишта, трошкови транспорта, трошкови бетонског агрегата, удаљеност од каменолома, трошкови изнајмљивања, дубина бунара, животни век опреме и произведених добара.
Цене експлоатације	Цене коришћене робе и услуга, трошкови особља по сату, цена електричне енергије, гаса и других горива
Квантитативни параметри експлоатационих трошкова	Специфична потрошња енергије и других добара и услуга, број запослених лица.
Цене прихода	Тарифе, продајне цене производа, цене полупроизвода.
Квантитативни параметри прихода	Производња продате робе по сату (или некој другој временској јединици), опсег пружених услуга, продуктивност, број корисника, проценат пенетрације на коришћеном подручју, пенетрација на тржишту.

Обрачунске цене (трошкови и користи)	Коефицијенти за конвертовање тржишних цена, вредност времена, трошкови хоспитализације, трошкови избегнутих смртних случајева, цене у сенци (обрачунске цене или објективно условљене цене робеи услуга), валоризација екстерналија.
Квантитативни параметри трошкова и користи	Стопа избегнутих боловања, величина коришћеног подручја, додата вредност по хектару земљишта, ризици у производњи енергије и коришћењу секундарних сировина.

Ради реализације пројекта, односно процене економске и финансијске исплативости, потребно је идентификовање критичних променљивих на основу којих треба прикупити детаљније информације, проучавање утицаја промена ових „критичних променљивих“, као и параметара за утврђивање трошкова и користи на израчунате финансијске и економске индексе.

Укључивањем анализе ризика у пројекције пословних резултата испитане су могућности да ће пројекат остварити задовољавајући учинак, односно остварити одговарајућу стопу рентабилности и нето садашње вредности (IRR и NPV). Дате су претпоставке за расподелу вероватноће за сваку критичну променљиву и урађени прорачуни расподеле показатеља учинка Крива кумулативне вероватноће или табела са вредностима омогућава доделу одређеног степена ризика пројекту. Пројекат се сматра ризичним уколико постоји висока вероватноћа да неће успети да пређе одређени праг IRR.

Општи циљ анализе ризика јесте одређивање нивоа ризика одређеног пројекта и његове зависности од појединих критичних параметара. Анализом ризика може се проценити вероватноћа лошег исхода, али се такође могу идентификовати и начини на које се неки пројекат може учинити постојанијим.

Јавни партнер (у овом случају ) пренеће на приватног партнера све ризике којима приватни партнер може ефикасно да управља и за које је спреман да врши плаћање накнаде у складу са моделом уговора о јавно-приватном партнерству.

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

Јавни партнер има обавезу да за време трајања Уговора прибавља све неопходне дозволе и одобрења за извођење грађевинских радова, као и да достави сву неопходну документацију којом он располаже или је на основу техничких и других релевантних прописа Републике Србије дужан, односно у могућности да обезбеди.

У случајевима наступања околности који представљају вишу силу (природна катастрофа, пожар, политичка нестабилност...) долази до привременог одлагања примене Уговора, све до престанка околности. Тада се период важења Уговора продужава за период деловања више силе. У случају континуираног дејства више силе дужем од 180 дана, свака уговорна страна може једностраном изјавом да раскине Уговор са тренутним дејство.

Настанак неспоразума техничке природе и општих спорова представља ризик за обе уговорне стране, чији начин решавања је регулисан Уговором. Неспоразуми техничке природе се прослеђују на коначно решавање трећем лицу: а) експерту или б) сертификованом органу (кога именују заједно јавни и приватни партнер у року од 15 дана од дана настанка неспоразума. Одлука трећег лица је обавезујућа, а накнаду за решавање неспоразума плаћа страна која изгуби спор. Општи спорови, несугласице или захтеви у вези са Уговором/неизвршењем уговорних обавеза решавају се:

- а) раскидом или ништавошћу Уговора;
- б) преко стварно надлежног суда;
- в) посредством Спољнотрговинске арбитраже (Спољнотрговинска арбитража при Привредној комори Србије је стална арбитражна институција за решавање спорова и вршење мирена из међународних пословних односа, када је уговорена њена надлежност).

У случају одустајања од реализације пројекта јавни партнер неће остварити приход по основу уштеде укупних трошкова изградње инфраструктуре, што се обично дешава као последица промене политике локалне власти о спровођењу капиталних пројеката у условима недостатка буџетских средстава за реализацију свих предложених пројекта.

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

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

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

Анализа ризика и квантитативно вредновање је веома тешко, због неизвесности везаних за дефинисање проблема, потешкоће које се јављају приликом вредновања чињеница, сложености откривања релевантних вредности, непредвидљивости понашања учесника у процесу, и неједнозначности вредновања процеса. Постоје ризици чије квантитативно вредновање није могуће, може се само одредити његов значај и предвидети начин решавања уколико наступи.

Ради објашњења ризика одлучили смо се да користимо технички приступ дефинисању ризика, што подразумева дефинисање квантитативних особина ризика. Приликом квантитативног одређивања ризика, узимају се у обзир само оне последице које се могу квантификвати. Из истих разлога, сваки ризик треба посебно дефинисати.

Ризици у фази припреме пројекта-периоду развоја пројекта:

- ризик припреме техничке документације: Планирање времена у сваком пројекту зависи од унутрашњих и спољашњих фактора. Свако прекорачење планираних рокова има за последицу губитак финансијских средстава. Процењујемо га на 50%
- ризик дозвола: Подразумева да нису прибављене неопходне дозволе за извршење уговорних обавеза. Вероватноћа настанка овог ризика процењујемо на 5%
- временско прекорачење и кашњења: На овај ризик утиче много фактора. Навешћемо као пример да јавни партнер не припреми тендерску документацију у најкраћем могућем року али не на уштрб квалитета исте што утиче на кашњење целокупне имплементације. Вероватноћа настанка овог ризика процењујемо на 30%
- законодавне промене: Овај ризик је готово занемарљив, и вероватноћа његовог настанка се процењује на 1%. Подељен је између ЈП и ПП
- ризик технологије: Овај ризик зависи од техничке документације у оквиру тендерске документације. Вероватноћа наступа овог ризика је минимална и процењује се на 10%. Уколико квалитет опреме буде нижи, учинак неће достићи Уговором превиђен ниво и због

тога ће приватни партнер бити у обавези да плаћа пенале. Време трајања гаранције ће бити један од кључних елемената јавне набавке.

Ризици у периоду изградње:

- ризик набавке (кашњења испоруке): Ризик од кашњења у испоруци опреме и материјала за јавног партнера узрокује одређене новчане губитке по дану (на основу уштеде) и исти је јавни партнер у могућности да уведе као пенал приватном партнеру. Остварењем овог ризика и приватни партнер има двоструки губитак (неостваривање добити и пенали). Вероватноћа настанка се процењује на 5%
- ризик локације: Вероватноћа настанка се процењује на 10%
- прекомерно трошење средстава од стране генералних извођача радова током изградње: Вероватноћа настанка се процењује на 5%
- кашњења и непоштивање рокова изградње: Услед нестручности тима, долази до кашњења и померања рокова изградње, што за последицу има раст трошкова, смањење квалитета и пробијање рокова изградње. Вероватноћа настанка се процењује на 5%
- настанак штете на опреми и повреде на раду: Ризик сноси приватни партнер и исти процењујемо на 1%
- виша сила: Услед више силе може доћи до кашњења у имплементацији и повећања трошкова. Вероватноћа настанка се процењује на 10%
- ризик раста камата и курса-ризик финансирања: Уколико дође до промена финансијских услова може доћи до повећања трошкова пројекта. Вероватноћа настанка се процењује на 30%.

Ризици пуштања у рад у току имплементације-периоду након изградње:

- Ризик пуштања у рад: Подразумева да нису испуњени сви неопходни услови за пуштање у рад. Процењује се на 10%
- управљање пројектним предузећем: Услед лошег менаџерског тима долази до неадекватног управљања пројектом што има за последицу кашњење и лош квалитет посла. Процењује се вероватноћа наступа ризика на 50%
- одржавање објеката и опреме: Одржавање је урачунато у отплату инвестиције. Ризик од истог је минималан из разлога што уколико приватни партнер не одржава путеве у складу са Уговором, јавни партнер неће плаћати испостављене фактуре на месечном износу. Процењује се вероватноћа наступа ризика на 5%
- инфлаторни ризик: Инфлаторни ризик је минималан јер приватни партнер неће моћи исти користити при наплати инвестиције. Он се процењује на 10%

- валутни ризик: Цене ће бити дефинисане у еврима, а плаћање ће се вршити по средњем курсу Народне банке Србије. Исти ризик је подложен спољашњим факторима. Процењујемо га на 20%
- ризик каматних стопа: Ризик каматних стопа се процењује као занемарљив јер би каматне стопе приватног партнера требале бити дефинисане као фиксне према банци. Процењује се вероватноћа наступа ризика на 10%
- порески ризици: Порески ризик увек постоји али исти процењујемо као занемарљив наспрам осталих ризика и износи 10%
- политички ризик: Ризик одустајања јавног партнера од посла. Процењује се вероватноћа наступа ризика на 20%.

Ризик може имати један или више узрока и исто тако и више последица. У складу са горенаведеним, јавни партнер преноси огроман део ризика на приватног партнера у свим елементима реализације пројекта, од припреме, преко израде техничке документације, набавке, транспорта, извођења радова, финансирања, осигурања и одржавања.

На основу оваквог оквира, извршено је вредновање ризика у оквиру компаратора јавно-приватног партнерства, па се овом методом, тј. вредновањем ризика у оба случаја, огроман део ризика са великом вредношћу преноси са јавног на приватног партнера, односно скоро цео ризик се преноси на приватног партнера (око 84% вредности ризика), а што се може видети у табеларном прегледу који следи.

У оквиру традиционалног модела, јавни партнер је носилац свих идентификованих ризика. У оквиру ЈПП јавни партнер планира пренос на приватног партнера свих оних ризика којима он може ефикасно да управља и за то је спреман да врши плаћање накнаде у складу са моделом уговора о ЈПП. Јавни партнер задржава управљање са следећим ризицима:

- ризиком у припремном периоду који се односи на прибављање неопходних дозвола и део ризика промене Законске регулативе
- ризиком локације у периоду имплементације пројекта и прекомерног трошења средстава од стране генералних извођача радова током изградње као и део ризика настанка више силе.

Политички ризик у смислу одустајања јавног партнера од реализације пројекта представља изузетно висок ризик како за јавног партнера тако и за приватног партнера (у оквиру ЈПП).

У следећој табели приказана је расподела ризика између јавног и приватног партнера, као и процена утицаја ризика, вероватноћа појаве ризика али и финансијски утицај наведених ризика. У табели је очигледно да је дислокација ризика таква да се већина ризика преноси на приватног

партнера, што представља изузетно јак аргумент за прихватљивост оваквог начина реализације пројекта, односно спровођење пројекта у складу са Законом о јавно-ћприватном партнерству и концесијама.

У следећој матрици приказана је расподела ризика између јавног и приватног партнера.

Табела: Матрица Ризика							
Врсте ризика	Процена Утицаја Ризика	Вероватноћа појаве ризика	Финансијски утицаји ризика	Расподела Ризика			Умањење Ризика
				Приватни Партнер	Јавни Партнер	Подељени ризици	
Период развоја пројекта							
Квалитет техничке документације	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Селекцијом консултантских кућа са искуством у овој области и добрим референцама
Рокови за завршетак техничке документације	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Селекцијом консултантских кућа са искуством у овој области и добрим референцама
Кашњења због јавног партнера	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Управљање ризиком путем адекватне процене рокова и добро дефинисан план активности
Кашњења због приватног партнера	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Управљање ризиком путем адекватне процене рокова и добро дефинисан план активности
Непостојање одобрења за техничку документацију од стране релевантних органа власти	Минимална	Минимална	Минималан			Х	Ризик може бити ограничен квалитетним управљањем у процесу припреме

							техничке документације
Законодавне промене	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен			Х	Релативно кратак рок изградње требало би да ограничи могућност законодваних промена у периоду пре и током изградње
Технолошки ризик	Минималан	Минималан	Умерен / Ограничен	Х			Проверена и доказана технологија на већ реализованим сличним пројектима
Технолошке гаранције	Минималан	Минималан	Умерен / Ограничен	Х			Гаранције достављене и проверене
<b>Период изградње</b>							
Управљање пројектом	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Постојање 3 паралелне независне линије надзора, надзор банака, власника капитала и предузећа које управља пројектом
Финансирање пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Приступ фондовима капитала и финансијским институцијама би требало да осигура финансирање пројекта под повољним условима
Прекомерно трошење средстава од стране	Минималан	Минималан	Занемарљив	Х			Прецизна процена и дефинисан буџет

генералних извођача радова током изградње							а затим и у уговору о изградњи треба да се дефинише накнада штете због кашњења изградње
Кашњења и непоштовање задатих рокова током изградње	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Рокови адекватно процењени и дефинисани у уговору о изградњи који би требало да дефинише накнаду штете због кашњења изградње
Настанак штете на опреми објектима и повреде на раду	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Осигурање и покреиће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту
Виша сила	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен			X	Виша сила би требало да буде делимично ограничена и регулисана у уговору о откупу топлотне енергије
<b>Период пословања (након изградње)</b>							
Управљање пројектним предузећем	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Постављање искусног руководства у оквиру пројектне компаније
Одржавање инфраструктуре и опреме	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			трошкови адекватно процењени у финансијском плану

Инфлаторни ризик	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Цена доступности инфраструктуре индексирана у еврима
Валутни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Цена услуге деноминирана у еврима али плаћање у динарима на овај начин су валуте обавеза и прихода усклађене
Ризик каматних стопа	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Каматне стопе израђене фиксно корз свап аранжман са банком која би евентуално била агент
Порески ризици	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Пореска оптимизација за инвеститоре кроз адекватну корпоративну структуру
Настанак штете на опреми и повреде на раду	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Осигурање и покриће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту

Реализација пројекта изградње недостајуће путне инфраструктуре под досадашњим условима у наредном петогодишњем периоду подразумевала би следећу алокацију појединих ризика:

- *Ризик тражње не постоји с обзиром да не наплаћује коришћење ове категорије путева*
- *Финансијски ризици услед кретања на тржишту (цене на мало, цена струје, курс динара и просечна бруто плата) укључују се у обрачун и корекцију цене*
- *Ризик од штете покрива се полисом осигурања коју плаћа приватни партнер*

- *Ризик неизвршења уговорних обавеза приватног партнера* покрива се механизмом неплаћања јединствене накнаде од стране приватном партнеру за доступност инфраструктуре (availability (payment) charge)

#### 5.4. Спецификација о финансијској прихватљивости јпп за јавног партнера

**Финансијски ток пројекта** означава структуру финансијских токова, а колоне поједине периоде у веку пројекта, односно динамику финансијских токова у времену. Структура финансијских токова састоји се од три основне групе ставки:

- приходи
- расходи
- нето-приходи

Приходи у финансијском току су сви приливи финансијских средстава у пројекту и укључују следеће категорије:

- укупни приход
- изворе финансирања (у овом случају сопствени извори приватног партнера)
- остатак вредности пројекта који укључује преосталу вредност основних средстава, обртних средстава и резерви (у овом случају једнак нули)

Расходи у финансијском току су они пословни догађаји који смањују финансијски потенцијал пројекта, тј. сви одливи финансијских средстава из инвестиционог пројекта без обзира о ком облику плаћања је реч и без обзира на власништво над тим средствима. Део расхода резултат је инвестирања и трошкова везаних за инвестиције, који делује истовремено на смањење економског и финансијског потенцијала инвестиционог пројекта. Овде спадају трошкови основних средстава (без амортизације), обртних средстава, материјални трошкови, бруто зараде, слични и остали расходи. Део расхода последица је коришћења финансијског потенцијала који није створен унутар инвестиционог пројекта, па исти показује повраћај претходно примљених финансијских средстава, што значи да смањује финансијски, али не и економски потенцијал инвестиционог пројекта, и то:

- отплата кредита (ануитет = главница + камата), кога у овом случају нема
- преостали расходи
- пореске обавезе (порез на добит и др.)
- издвајања у резерве
- остало.

Него приходи у финансијском току инвестиционог пројекта разлика су између његових прихода и расхода.

Обим, начин и извори финансирања

У оквиру предложеног пројекта јавно-приватног партнерства предвиђена је комплетна реконструкција три улице у укупној дужини од око 2.000 метара. Ове улице (Филипа Вишњића, Водна улица и Светог Димитрија) представљају приоритетне деонице на којима ће се извести радови на коловозу, пешачким и бицикличким стазама, водоводној мрежи, атмосферској канализацији са црпним станицама, јавној расвети, саобраћајној сигнализацији, хортикултури и осталој пратећој инфраструктури.

**Укупна процењена вредност реконструкције износи око 800.000.000,00 РСД без ПДВ-а, односно око 960.000.000,00 РСД са ПДВ-ом.** Ова процена је утврђена на основу расположивих података и истраживања тржишних услова финансирања сличних радова у претходном периоду на територији Републике Србије.

Р.бр.	Назив улице	Дужина	Без ПДВ-а	ПДВ 20 %	Са ПДВ-ом
1.	Улица Филипа Вишњића	850 м	324.000.000,00 РСД	64.800.000,00 РСД	388.800.000,00 РСД
2.	Водна улица	550 м	227.000.000,00 РСД	45.400.000,00 РСД	272.400.000,00 РСД
3.	Улица Светог Димитрија	600 м	249.000.000,00 РСД	49.800.000,00 РСД	298.800.000,00 РСД
4.	<b>УКУПНО</b>	<b>2.000 м</b>	<b>800.000.000,00 РСД</b>	<b>160.000.000,00 РСД</b>	<b>960.000.000,00 РСД</b>

**Напомена:** Наведене цене су оријентационе и утврђене на основу расположивих података и истраживања тржишних услова финансирања и обухватају трошкове пројектовање, трошкове финансирања од стране приватног партнера и трошкове комплетне реконструкције

Кључна предност ЈПП модела је то што Град не плаћа камату на кредит и не сноси трошкове финансирања. Приватни партнер у потпуности финансира извођење радова, а Град почиње да плаћа након прве примпредаје – у једнаким месечним ратама до истека уговореног **периода доступности** током трајања јавно-приватног партнерства.. Период доступности представља временски оквир у коме приватни партнер гарантује да су реконструисане улице у потпуности функционалне, проходне и одржаване према уговореним стандардима квалитета и безбедности.

На основу наведеног, **процењена вредност реконструкције предвиђених улица износи око 800.000.000,00 РСД без ПДВ-а, односно око 960.000.000,00 РСД са ПДВ-ом.**

**Овом вредношћу нису обухваћени износи за одржавање путне мреже. Укупан износ предвиђених средстава за одржавање путева за цео период важења јавног уговора у трајању од 6 година ограничен је на максимално 800.000.000,00 РСД без ПДВ-а, односно 960.000.000,00 РСД са ПДВ-ом.**

Годишњи износ ове накнаде није фиксно ограничен, већ може варирати у зависности од захтева јавног партнера у складу са конкретним потребама на терену, предвиђеног плана одржавања путева и расположивости средстава у буџету јавног партнера, а до укупног предвиђеног износа за наведени период.

#### Финансирање пројекта

Пројекат који се односи на реконструкцију ће бити финансиран искључиво од стране одабраног приватног партнера и то највероватније комбинацијом задужења код банака и приватним капиталом. О условима финансирања (грејс-периоду, каматној стопи) сваки потенцијални приватни партнер ће преговарати са различитим банкама које би биле заинтересоване да обезбеде средства за овај пројекат. Ово задужење биће задужење без ресурса (без јемства/гаранција) већ ће пројектно предузеће само ганатовати за дуг.

#### Обим, начин и извори финансирања Јавног партнера

На основу предложеног пројекта, имајући у виду да локална путна инфраструктура не подлеже наплати коришћења од стране крајњих корисника, у целости ће се плаћати накнада за доступност инфраструктуре (availability payment) из буџетских средстава.

Потенцијални представљени вид финансирања пројекта у односу на традиционални (буџетски) има предности које се огледају у доступности финансијских средстава и њиховој цени. Уколико би се одлучила на традиционалан вид финансирања пројекта сматрамо да би кредитни ризик утицао на вишу цену позајмљених извора средстава. Такође, то би за последицу имало утицај на кредитну способност јер би за износ зајма гарант била или неко ЈКП. Такође сви ризици пројекта аутоматски би били пренети на ЈКП и то би се одразило на њихов кредитни потенцијал. Ограничење кредитне способности у деликатном тренутку у коме планира додатне капиталне пројекте у областима где није могуће пројектно финансирање имало би за последицу угрожавање тих пројеката због ограничене кредитне способности.

С друге стране правилним пројектним финансирањем кредитни ризик бива подељен између приватног и јавног партнера. Правилним уговарањем кључ у руке ризици од кашњења у изградњи, ризици премашивања буџета као и ризици лошијих перформанси бивају ограничени. Ово је могуће постићи само уз ангажовање приватног партнера са искуством у области развоја инфраструктурних пројеката и пројектном финансирању.

С обзиром да ће приватни партнери у моменту закључења уговора морати да буду потпуно спремни за почетак радова на изградњи односно реконструкцији дела путне мреже, која се наслања и компатибилна је са постојећом мрежом, не постоји никаква опасност да ће бити угрожен постојећи систем и мрежа. Тиме се стварају услови да постојећи систем ефикасно функционише, односно да ће новоизграђени део система ефикасно функционисати све време током животног века објекта.

Економска ефикасност пројекта ЈПП се огледа и у томе што се на приватног партнера преносе ризици који би у традиционалном моделу инвестирања били на терет јавног партнера. У систему пружања услуга јавне инфраструктуре је природно да се на приватне partnere пренесу следећи ризици: ризик омогућавања пружања услуге/радова, рокова, трошкова, ризик заштите животне средине и сл. Пренос ових ризика на приватног партнера ће несумњиво допринети повећању економске ефикасности пројекта ЈПП.

Главни економски показатељи који се користе за опис економске вредности пројекта су нето садашња вредност, интерна стопа рентабилности и однос трошкова и користи.

Економска анализа се врши са становишта целог друштва и њен циљ је да се уради процена утицаја пројекта на добробит становништва и региона. Економска анализа се врши на основу информација које се добијају из финансијске анализе. Да би се прешло из перспективе власника пројекта на перспективу целокупног друштва, раде се ажурирања финансијских токова, односно врше се фискалне корекције.

У економској анализи релевантне цене за кориснике и испоручиоце су оне које се формирају на тржишту. Међутим, цене које се користе у финансијској анализи често не осликавају реалну вредност за друштво због поремећаја на тржиштима или недостатка тржишта (ограничена понуда или ограничен број учесника на тржишту) и информација. Штавише, порези или субвенције су често из перспективе друштва трансфери (прерасподела средстава). Због тога, треба урадити фискалне корекције и у економској анализи треба применити коефицијенте конверзије за све улазне и излазне токове из финансијске анализе.

Треба извршити корекцију новчаних токова коришћених у финансијској анализи. Трошкови коришћени у финансијској анализи претварају се за коришћење у економској анализи применом коефицијената конверзије за следеће одвојене компоненте трошкова:

- земљиште: експропријација земљишта често представља трошак за иницијатора, али корист за власника земљишта
- радна снага: радна снага представља трошак за иницијатора пројекта, али, радна снага представља и корист по питању смањења незапослености за саме незапослене (и друштво у целини). Зато се трошкови радне снаге прилагођавају у економској анализи (у зависности од нивоа квалификације радника и ситуације на тржишту рада)
- остали трошкови.

Динамика финансирања од потписивања уговора

## 1. Период од потписивања уговора до почетка радова (период припреме)

Након потписивања уговора о јавно-приватном партнерству приватни партнер врши детаљно пројектовање, прибавља све потребне дозволе и сагласности и припрема градилиште. Јавни партнер у овој фази не врши никаква плаћања приватном партнеру. Сви трошкови пројектовања, осигурања, мобилизације и прибављања дозвола сноси искључиво приватни партнер. Предвиђено трајање ове фазе је 6 месеци.

## 2. Период изградње (реконструкције)

Од почетка радова па до примопредаје комплетно реконструисане улице. Приватни партнер у потпуности финансира радове. Јавни партнер не врши никаква плаћања током ове фазе – ни авансно, ни по међуфазама. Примопредаја улица означава крај ове фазе. Предвиђено трајање ове фазе је до 24 месеца.

## 3. Период доступности (фаза наплате)

Почиње даном примопредаје комплетно реконструисане улице које су предвиђене овим предлогом пројекта и траје до краја уговора о ЈПП. Тек од тренутка примопредаје јавни партнер почиње да плаћа месечне рате за доступност, у складу планом отплате до истека трајања јавног уговора који је предвиђен на 6 година.

У случају непредвиђених околности (нпр. ако се нека траса не може завршити), партнери ће прерачунати рату само за изведени део, сачинити нови план отплате и узети у обзир већ извршена плаћања.

Ако дође до продужења рока за радове због временских услова или других непредвиђених фактора, период изградње се може продужити за разуман рок. Ово продужење не утиче на план отплате у једнаким ратама од прве примопредаје, осим ако околности не захтевају корекције плаћања.

Накнада коју јавни партнер исплаћује приватном партнеру

## 1) Накнада за доступност:

(капитални део – отплата инвестиције за комплетну реконструкцију све три улице)

- Плаћање накнаде за доступност почиње од првог месеца након прве примопредаје (без грејс периода).
- Накнада се плаћа у једнаким месечним ратама.

- Висина месечне рате утврђује се тако што се укупна вредност инвестиције (за све три улице заједно) подели са бројем преосталих месеци до истека уговора (односно до последњег месеца трајања ЈПП уговора – максимално 60 месеци од почетка плаћања, у зависности од датума прве примопредаје).
- Јавни партнер је дужан да у целости исплати целокупну инвестицију (све три улице) најкасније до последњег дана важења уговора о ЈПП (6 година од ступања уговора на снагу).

2) Накнада за редовно, рехабилитационо, ургентно и зимско одржавање свих осталих улица и путева на територији Града:

- Накнада за одржавање путне мреже плаћа се током целог периода важења уговора о ЈПП (6 година), у складу са захтевима јавног партнера, утврђеним годишњим/вишегодишњим програмом одржавања и важећим јединичним ценовником Града.
- Укупан износ свих исплаћених накнада за одржавање током целог трајања уговора не може премашити предвиђени лимит од 960.000.000,00 РСД са ПДВ-ом.

## 6. ОБАВЕЗЕ И ПРАВА ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

На основу предложеног пројекта, имајући у виду да локална путна инфраструктура не подлеже наплати коришћења од стране крајњих корисника, у целости ће се плаћати накнада за доступност инфраструктуре (availability payment) из буџетских средстава јавног партнера.

Финансирање пројекта путем јавно-приватног партнерства има предности у односу на традиционални (буџетски) вид финансирања, које се огледају у доступности финансијских средстава и њиховој цени. Уколико би се јавни партнер одлучио на традиционалан вид финансирања пројекта сматрамо да би кредитни ризик Јавног партнера утицао на вишу цену позајмљених извора средстава. Такође, то би за последицу имало утицај на кредитну способност јавног партнера јер би за износ зајма гарант био јавни партнер или неко ЈКП. Такође сви ризици пројекта аутоматски би били пренети на ЈКП и јавног партнера и то би се одразило на њихов кредитни потенцијал. У случају јавно-приватног партнерства, кредитни ризик бива подељен између приватног и јавног партнера. Ризици од кашњења у изградњи, ризици премашивања буџета као и ризици лошијих перформанси бивају ограничени. Ово је могуће постићи само уз ангажовање приватног партнера са искуством у области развоја инфраструктурних пројеката и пројектном финансирању.

Разлози за улазак учесника из приватног сектора у партнерство са јавним сектором су следећи: добијање разумног профита, сразмерно увећање профитног потенцијала, услед високе

изложености ризику, јасне правне и регулаторне структуре, и потенцијал раста. Са друге стране, захтеви јавног сектора огледају се у: утицају на финансирање пројекта у циљу унапређења његове реализације, убрзање спровођења пројекта, унапређења нивоа услуга, унапређења покривености услуга, користима које произилазе из ефикасности пројекта, као и олакшања извођења пројекта у ситуацијама када користе спољна или донаторска средства.

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, безбедности и здравље на раду, и друго.

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 исходавање дозволе за извођење радова и пуштање у рад;
- 3) исходавање 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 уз помоћ јавног партнера;
- 4) оснивање друштва посебне намене;
- 5) изградња, односно реконструкција и рехабилитација путева и улица, укључујући пренос ризика на приватног партнера за квалитет радова, кашњења и прекорачења трошкова, као и обезбеђивање доступности изграђене инфраструктуре током уговореног периода доступности и одржавања;
- 6) приватни партнер је у обавези да током целокупног трајања уговора одржава довољан кадар и техничке капацитете за несметано обављање одржавања путева и улица, укључујући редовне инспекције и сертификације возила, алата, механизације и опреме, како би се осигурала континуирана исправност и безбедност у складу са важећим стандардима и регулативама;
- 7) гарантовање за квалитет и доступност и одржавање путне инфраструктуре благовремено и квалитетно према условима дефинисаним јавним уговором, конкурсном документацијом и законом;
- 8) извештавање Скупштине о пословању (обавезама, приходима, расходима) од стране друштва посебне намене на сваких 6 месеци.

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

- 1) искључиво право на извођење редовног, рехабилитационог, ургентног и зимског одржавања комплетне путне мреже на целој територији Града током трајања уговора;
- 2) право на исплату накнаде за одржавање свих осталих улица и путева Града (који нису предмет реконструкције) на месечном нивоу, у складу са утврђеним програмом одржавања, важећим јединичним ценовником Града и понудом изабраног приватног партнера;
- 3) право на исплату накнаде за доступност за сваку реконструисану улицу (Филипа Вишњића, Водна улица и Светог Димитрија) искључиво од месеца који следи након техничког пријема и прве примпредаје – у једнаким месечним ратама до истека уговореног периода од 6 година, а најкасније до последњег дана трајања јавног уговора;
- 4) право на пуну асистенцију и сарадњу јавног партнера у свим фазама пројекта – од прибављања свих расположивих података и услова за пројектовање, преко помоћи при изради техничке документације и исходавању грађевинских и употребних дозвола, до благовременог пружања свих потребних информација и сагласности које су у надлежности Града.

Обавезе јавног партнера биле би:

- 1) спровођење поступка одабира приватног партнера;
- 2) активно учествовање у исходавању свих дозвола, плаћање такси, 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;
- 3) вршење надзора над реализацијом пројекта, у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором;
- 4) разматрање и усвајање оправданих захтева за изменом цене услуга у складу са позитивно-правним прописима;
- 5) ангажовање и формирање комисије за технички преглед реконструисаних улица
- 6) формирање заједничке комисије за примопредају радова
- 7) редовно извршење плаћања уговорене накнаде приватном партнеру за редовно и ургентно одржавање и обезбеђивање доступности путне инфраструктуре;
- 8) онемогућавање другом субјекту вршење ових услуга током трајања уговора, у складу са законом.

**Напомена:** Сва наведена права и обавезе јавног и приватног партнера представљају оквирни приказ, док ће њихов коначан, детаљан и прецизан садржај бити дефинисан јавним уговором.

### Улога Друштва за посебне намене (ДПН)

Према Закону о јавно-приватном партнерству:

- Друштво за посебне намене (у даљем тексту: ДПН) је привредно друштво које оснива приватни, односно јавни партнер за потребе закључења јавног уговора, односно за потребе реализације пројекта јавно-приватног партнерства
- ДПН се обавезно оснива ради реализације јавног уговора, осим ако предлогом пројекта ЈПП, односно концесионим актом није другачије одређено и може учествовати искључиво у спровођењу пројекта ЈПП/концесије у чију сврху је основано
- ДПН се оснива у складу са одредбама закона којим се уређује положај привредних друштава.

Статутом ДПН дефинисаће се минимално следећа права јавног партнера:

- ДПН има надзорни одбор од три члана, где два члана директно именује представник приватног партнера, а трећег предлаже јавни партнер
- представник јавног партнера има једнака права као представници приватног партнера, у складу са статутом и законима РС
- надзорни одбор сваке године до 30. маја припрема извештај о резултатима пословања и постигнутим финансијским уштедама и о томе писмено извештава председника и Скупштину.

## 7. ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈПП

Јавни партнер, сходно Закону о јавним набавкама („Службени гласник РС“, бр. 91/2019 и 92/2023, у даљем тексту: ЗЈН), ће 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 0,5% 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.

Јавни партнер ће приликом закључења уговора са изабраним привредним субјектом тражити у року од 15 дана од закључења уговора и достављање средстава финансијског обезбеђења за успуњење уговорних обавеза у току трајања периода припреме и периода изградње то оригинал банкарску гаранцију која би износила 1% од уговорене накнаде на годишњем нивоу без ПДВ-а, са роком важења 30 дана дужим од периода припреме и изградње. Уколико је потребно гаранција се може издавати на период од 12 месеци са продуженим важењем до истека периода припреме и изградње.

Приватни партнер је дужан да најкасније у року од 15 дана од дана почетка периода доступности и достави средстава финансијског обезбеђења за отклањање недостатака у гарантном року и то оригинал банкарску гаранцију. Извршилац је обавезан да обезбеди банкарску гаранцију за отклањање недостатака у гарантном року периоду доступности која би износила 1% од вредности радова који су извршени до тог момента и за које је почео период доступности са роком важења 30 дана дужим од уговореног гарантног рока који износи 2 године од дана почетка периода гарантовања за сваки предати део радова. Уколико је потребно гаранција се може издавати на период од 12 месеци са продуженим важењем до истека гарантног рока.

Јавни 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.

## **8. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА**

Јавно-приватно партнерство сходно Закону о јавно-приватном партнерству и концесијама и на основу Члана 7., јесте дугорочна сарадња између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције и одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално.

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.

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

## **9. РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР**

Сходно Закону о јавно-приватном партнерству и члана 18. 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 ЈПП је планиран на 6 година.**

## 10. КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ, КАО И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ

У складу са чланом 20. **Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама** („Службени гласник бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016), поступак избора приватног партнера спровешће се као поступак јавне набавке у складу са Законом о јавним набавкама.

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 и концесије.

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, а које учесници у поступку избора привредног субјекта треба да испуњавају.

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**

Привредни субјект који учествује у поступку предметне јавне набавке, мора да испуни критеријуме за избор привредног субјекта у поступку јавне набавке, дефинисане чл. 115. ст. 1. ЗЈН, и то:

1) привредни субјекат мора да 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.

**Привредни субјекат који учествује у поступку предметне јавне набавке, мора да испуни финансијски и економски капацитет дефинисан чл. 116. ст. 1. ЗЈН, и то:**

1) Да укупни пословни приходи за последње три (3) обрачунске године морају бити минимум 25.000.000,00 Еур на годишњем нивоу. У случају заједничке понуде узима се у обзир збир укупних пословних прихода свих чланова заједничке понуде. (биће дефинисано у складу са процењеном вредношћу)

2) Да 12 месеци од дана објављивања позива за достављање понуда на Порталу јавних набавки (рачунајући и дан позива), понуђач није имао блокаде текућих рачуна отворених код пословних банака за обављање платног промета. У случају заједничке понуде, сваки члан треба да испуни наведени услов.

**Привредни субјекат који учествује у поступку предметне јавне набавке, мора да испуни технички капацитет, дефинисан чл. 117. ЗЈН, тако што ће доказати да располаже следећом опремом и то да има у власништву, закупу, на основу лизинга или на други начин да располаже следећим:**

- 1) најмање једну асфалтну базу капацитета мин 250 т/сат, удаљености до 50 километара од центра града Сремска Митровица. Асфалтна база мора имати могућност производње асфалтне мешавине са мин 25% струганог асфалта по хладном и врућем поступку и да је произвела минимум 1500т асфалта са додатком струганог од минимум 25%. Потребно је доставити и потврду прозивођача асфалтне базе да наведена асфалтна база може производити асфалат према Уредби о употреби струганог асфалта приликом реконструкције и рехабилитације јавног пута (Службени гласник РС, број 92, од 22. новембра 2024. године)
- 2) најмање два (2) грејдера;
- 3) најмање два (2) утоваривача;
- 4) најмање један (1) ваљак на пнеуматичима;
- 5) Најмање два (2) комбинована ваљка
- 6) најмање два (2) тампон ваљак 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 два (2) финишера за асфалт;
- 13) најмање један (1) рециклер за хладну рециклажу радне ширине мин 2,20 м
- 14) најмање једну (1) глодалицу за асфалт ширине 2м;
- 15) најмање једну (1) глодалицу за асфалт ширине 1м;
- 16) најмање један (1) дистрибутер за емулзију;
- 17) најмање пет (5) теретних возила кипера носивости до 10т,
- 18) најмање десет (10) теретних возила кипера носивости минимум 20т;
- 19) најмање пет (5) полутеретних камиона – путараца носивости до 5т;
- 20) најмање двадесет (20) камиона са термо-товарном кадом-сандуком носивости минимум 20т;
- 21) најмање три (3) компресора капацитет  $\geq 5\text{m}^3/\text{мин}$ ;
- 22) најмање једну (1) машину за заливање пукотина;
- 23) најмање једну (1) машину за побијање стубова заштитне ограде
- 24) најмање две (2) тестере за сечење асфалта;
- 25) најмање три (3) сигналне приколице;
- 26) најмање једна (1) акредитована лабораторија
- 27) најмање десет (10) ротационих посипача за посипање соли
- 28) најмање десет (10) раоника плуг за чишћење снега
- 29) Пункт зимске службе минималне површине 2 хектара са најмање два (2) хангара за ускладиштење соли за посипање путева минималног капацитета  $150\text{m}^2$ , удаљен максимално 25км од центра Града Сремска Митровица, где ће бити лоцирана дежурна служба са захтеваном механизацијом и потребним материјалом.

**Привредни субјекат који учествује у поступку предметне јавне набавке, мора да испуни стручни капацитет дефинисан чл. 117. ЗЈН, и то:**

Списак најважнијих пружених услуга:

- 1) Да је у претходних 7 година пре истека рока за подношење понуда извео радова 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 минимум 25.000.000,00ЕУР без ПДВ-а, од чега укупан започети период доступности по најмање једном уговору мора бити у минималном износу од 12.000.000,00 ЕУР без ПДВ-а, односно радове који за предмет имају одржавање постојеће инфраструктуре у укупној вредности од најмање 3.000.000,00 ЕУР без ПДВ-а

**Образовне и стручне квалификације пружаоца услуга и његовог руководећег особља:**

Понуђач треба да докаже да има одговарајући кадровски капацитет на основу кога ће доказати да има у радном односу заспелене или на други начин радно ангажоване 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 – суштентично тумачење) најмање:

- 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) дипломирана инжењера грађевине који поседују лиценце 412 или 415 или 812 или одговарајућу
- 3) најмање један (1) дипломирани инжењер грађевине који поседује лиценцу 413 или 414 или одговарајућу
- 4) најмање један (1) дипломирани инжењера електротехнике који поседују лиценцу 450 или одговарајућу
- 5) најмање један (1) дипломирани инжењер пејзажне архитектуре који поседују лиценцу 474 или одговарајућу
- 6) најмање један (1) дипломирани инжењер саобраћаја који поседује лиценцу 470 или одговарајућу
- 7) најмање пет (5) грађевинских техничара
- 8) најмање једно (1) лице за безбедност и здравље на раду
- 9) најмање педесет (50) грађевинских радника (радници путари, помоћни радници на градилишту, занатски радници, возачи теретних возила–Ц категорије, руковоаци грађевинском механизацијом – од сваког минимум по 2 од свега наведеног)

Привредни субјект који учествује у поступку предметне јавне набавке, мора да докаже усаглашеност са одређеним стандардима осигурања квалитета и стандардима управљања животном средином, и то:

- да поседује све наведене следеће интегрисане системе:

- 1) SRPS ISO 9001 или одговарајући
- 2) SRPS ISO 14001 или одговарајући
- 3) SRPS ISO 45001 или одговарајући
- 4) SRPS ISO 50001 или одговарајући.

## 11. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА

Сходно чл. 46 Закона о јавно-приватном партнерству јавни уговор садржи све одредбе, услове и друге клаузуле које јавни партнер сматра корисним за испуњавање задатка приватног партнера и за однос приватног партнера са другим учесницима који играју значајну улогу у реализацији ЈПП са или без елемената концесије. Приликом одређивања одредаба и услова јавног уговора, јавни партнер уређује следећа питања:

1. карактер и обим радова које треба да изврши и/или услуга које треба да обезбеди приватни партнер и услове за њихово обезбеђење, под условом да су наведени у јавном позиву;
2. расподела ризика између јавног и приватног партнера;
3. одредбе о минималном захтеваном квалитету и стандарду услуга и радова у интересу јавности или корисника услуга или јавних објеката, као и последице неиспуњења ових захтева у погледу квалитета, под условом да не представљају повећање или смањење накнаде приватном партнеру из тачке 9) овог става;
4. обим искључивих права приватног партнера, ако постоје;
5. евентуалну помоћ коју јавни партнер може пружити приватном партнеру за добијање дозвола и одобрења потребних за реализацију ЈПП или концесије;
6. захтеве у вези са ДПН 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 ДПН;
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. висина и начин израчунавања концесионе накнаде, ако је има;
9. накнада приватном партнеру, без обзира да ли се састоји од тарифа или накнада за обезбеђене објекте или услуге, начин и формула за утврђивање, периодично усклађивање и прилагођавање тих тарифа или накнада, евентуалне исплате које јавни партнер треба да изврши приватном партнеру;
10. механизми за смањење накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у случају лошијег квалитета његових услуга/објеката;
11. поступак који јавни партнер користи за разматрање и одобравање пројеката, планова изградње и спецификација, као и поступци за тестирање и коначну инспекцију, одобрење и пријем инфраструктурног објекта као и извршених услуга, ако је потребно;

12. поступци за измене пројеката, планова изградње и спецификација ако их једнострано утврђује јавни партнер и поступци за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању накнаде (укључујући трошкове финансирања);
13. обим обавезе приватног партнера да зависно од случаја обезбеди измену објеката или услуга у току трајања уговора да би се удовољило измењеној стварној тражњи за услугом, њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера;
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 или других уговора којима се поверава обављање одређених послова од стране приватног партнера трећим лицима, ако је такво поверавање предвиђено предлогом пројекта ЈПП, односно концесионим актом;
16. јемства која треба да обезбеди приватни партнер или јавни партнер (укључујући јемства јавног партнера финансијерима) или други начин обезбеђења плаћања;
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. компензација и пребијање потраживања;
22. последице штетне промене прописа;
23. разлози и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити јавном или приватном партнеру, начин исплате накнаде и средства из којих ће бити исплаћена накнада), уговорне казне и одговарајуће одредбе предвиђене у тачки 19) овог става;
24. евентуална ограничења одговорности уговорних страна;
25. сви споредни или повезани уговори које треба закључити, укључујући и оне намењене лакшем финансирању трошкова везаних за пројекат, као и ефекте тих уговора на јавни уговор. То нарочито обухвата посебне одредбе којима се јавном партнеру дозвољава да

- закључи уговор са финансијерима приватног партнера и да обезбеди права на пренос јавног уговора на лице које наведу финансијери у одређеним околностима;
26. меродавно право и механизам за решавање спорова;
27. 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;
- 27а. евентуално право јавног партнера или надлежног државног органа да у циљу заштите јавног интереса као и у случају постојања опасности за јавну безбедност или угрожавање животне средине и здравља људи или повреде обавеза приватног партнера/концесионара из јавног уговора, у потпуности или делимично прекине извршење уговора или преузме извршење одговарајућих обавеза приватног партнера/концесионара (степ-ин ригхт), уз дефинисање последица коришћења тог права;
28. опорезивање и фискална питања- ако постоје. Ако јавни уговор, независно које јавно тело га закључује, садржи одредбе које на било који начин доводе до одговорности Републике Србије или имају директног утицаја на буџет Републике Србије, неопходно је прибавити сагласност Владе.

У случају неприбављања сагласности из става 3. овог члана, такве одредбе су ништаве по сили закона.

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

## 12. САГЛАСНОСТ НА ЈАВНИ УГОВОР

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

### 13. ПОТПИСИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА

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

Јавни уговор у писаном облику потписују овлашћена лица јавног тела и одабраног најповољнијег понуђача, а ако се уговором предвиђа располагање непокретностима, односно располагање уделима у заједничком привредном друштву, уговор се обавезно оверава. Потписивањем 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.

### 14. ЗАХТЕВИ У ОБЛАСТИМА ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, У ПОГЛЕДУ УСЛОВА РАДА, БЕЗБЕДНОСТИ И ЗАШТИТЕ ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТИ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР

#### 14.1. Заштита животне средине

Животна средина је скуп природних и створених вредности чији комплексни међусобни односи чине окружење, односно простор и услове за живот. Заштита животне средине представља скуп активности и мера за спречавање загађења, смањивања и отклањања штете нанешене 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 (ЕЕА). 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
- генофонда животињских и биљних врста

- плодности земљишта
- природних лепота и просторних вредности
- 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 означи као дан 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, забране производње једињења која разграђују озонски омотач или негативно контаминирају постојеће екосистеме.

Чланом 5. Закона о заштити животне средине („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 36/09, 72/09, 43/11- одлука УС, 14/16, 76/18, 95/18 - др. Закон и 94/2024 – др.закон), дефинисано је да су правна и физичка лица дужна да у обављању својих делатности обезбеде рационално коришћење природних богатстава, да урачунају трошкове заштите животне средине у оквиру инвестиционих и производних трошкова, да примењују прописе, односно предузимају мере заштите животне средине, у складу са законом.

Чланом 9. став 1. тачка 5. Закона о заштити животне средине („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 36/09, 72/09, 43/11- одлука УС, 14/16, 76/18, 95/18 - др. Закон и 94/2024 – др. закон), дефинисано је да је правно или физичко лице које својим незаконитим или неисправним активностима доводи до загађења животне средине одговара у складу са законом, при чему је загађивач дужан да отклони узрок загађења и последице директног или индиректног загађења животне средине.

Члан 102. Закона о заштити животне средине („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 36/09, 72/09, 43/11- одлука УС, 14/16, 76/18, 95/18 - др. Закон и 94/2024 – др. закон), 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.

Члан 103. став 2. Закона о заштити животне средине („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 36/09, 72/09, 43/11- одлука УС, 14/16, 76/18, 95/18 - др. Закон и 94/2024 – др. закон), дефинише да је за загађивање животне средине одговорно правно и физичко лице које је незаконитим или неправилним деловањем омогућило или допустило загађивање животне средине.

Члан. 104. Закона о заштити животне средине („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 36/09, 72/09, 43/11- одлука УС, 14/16, 76/18, 95/18 - др. Закон и 94/2024 др. закон), налаже да загађивач који својим чињењем или нечињењем проузрокује загађивање животне средине дужан је да, без одлагања, предузме мере утврђене планом заштите од удеса и санационим планом, односно да предузме неопходне мере ради смањења штета у животној средини или уклањања даљих ризика, опасности или санације штете у животној средини. Ако штета нанета животној средини не може да се санира одговарајућим мерама, лице које је проузроковало штету одговорно је за накнаду у висини вредности уништеног добра.

Члан 3. Закона о управљању отпадом („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 88/10, 14/16, 95/18 - др. закон и 35/23), налаже да се управљање отпадом врши на начин којим се обезбеђује најмањи ризик по угрожавање живота и здравља људи и животне средине.

Члан 36. Закона о управљању отпадом („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 88/10, 14/16, 95/18 - др. закон и 35/23), дефинише да се отпад складишти на местима која су технички опремљена за привремено чување отпада на локацији произвођача или власника отпада, у центрима за сакупљање, трансфер станицама и другим локацијама у складу са овим законом.

Члан 48. став 1, тачка 1. Закона о управљању отпадом („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 88/10, 14/16, 95/18 - др. закон и 35/23), 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 грађења планираних улица неопходно је предузети низ мера којима се минимизирају могући утицаји на животну средину. Ове мере пре свега подразумевају:

- градилиште организовати 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
- 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. Сву амбалажа 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 деградација тла и побољшао визуелни ефекат.

С обзиром на све закључке који су добијени у фази 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.

#### **14.2. Безбедност и здравље на раду**

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.

Члан 9. Закона о безбедности и здрављу на раду („Службени гласник Републике Србије”, бр. 35/23), налаже послодавцу да обезбеди запосленом рад на радном месту и у радној околини у којима су спроведене мере безбедности и здравља 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.

Члан 11. Закона о безбедности и здрављу на раду („Службени гласник Републике Србије”, бр. 35/23), дефинише да је послодавац дужан да обезбеди да спровођење мера безбедности и здравља на раду не проузрокује финансијске обавезе за запосленог и представника запослених.

Члан 12. Закона о безбедности и здрављу на раду („Службени гласник Републике Србије”, бр. 35/23), налаже да је послодавац дужан да, приликом организовања рада и радног процеса, обезбеди превентивне мере ради заштите живота и здравља запослених, укључујући пружање информација и обуке запослених, као и да за њихову примену обезбеди потребна финансијска средства. Послодавац је дужан да обезбеди превентивне мере пре почетка рада запосленог, 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.

Члан 14. Закона о безбедности и здрављу на раду („Службени гласник Републике Србије”, бр. 35/23), дефинише да је послодавац дужан да општим актом утврди права, обавезе и одговорности у области безбедности и здравља на раду.

Члан 16. Закона о безбедности и здрављу на раду („Службени гласник Републике Србије”, бр. 35/23), налаже послодавцу да донесе акт о процени ризика, у писменој форми, за сва радна места у радној околини и да утврди начин, мере и рокове за отклањање или смањење ризика на најмању могућу меру.

Члан 33. Закона о безбедности и здрављу на раду („Службени гласник Републике Србије”, бр. 35/23), обавезује послодавца да изврши обуку 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 обуке 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. Обука се врши у току радног времена, а трошкови оспособљавања не могу бити на терет запосленог. Обука за безбедан и здрав рад запосленог мора да буде прилагођена специфичностима његовог радног места, а ако послодавац одреди запосленом да истовремено обавља послове на два или више радних места, дужан је да запосленог обучи за безбедан и здрав рад на сваком од радних места.

Исти члан обавезује послодавца код кога, на основу уговора, споразума или по било ком другом основу, обављају рад запослени другог послодавца, дужан је да те запослене оспособи за безбедан и здрав рад, у складу са законом.

У смислу Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС“ бр. 35/23), 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 водова и инсталација
- 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.

У случају великих киша, ветрова или мраза предвиђа се њихова заштита прекривањем најлонским, папирним или покривачима од тканине. За радове који се врше у слободном простору под неповољним климатским, атмосферским или другим утицајима предвиђа се коришћење одговарајућих личних заштитних средстава односно опреме при вршењу тих радова. На градилишту се обавезно мора поставити ормарић прве помоћи.

За превоз грађевинског материјала теретним моторним возилима на градилишту примењује се одредба 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 материјала 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.

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.

Одредбама правилника о пословима са посебним условима рада одређени су послови изадаци на којима постоји повећана опасност по живот и здравље радника, а које се не могу отклонити претходним општи мерама заштите на раду.

У ове послове спадају:

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

За рад на местима са повећаном опасношћу по живот и штетност по здравље, према поменутом правилнику морају бити испуњени следећи услови:

- да је радник старији од 18 година а млађи од 56 година
- да је радник физички и психички здрав
- да је стручно способан за послове које треба да обавља
- да је упознат са опасностима и мерама заштите на раду
- да се лична заштитна средства и опрема обезбеђује и ставља радницима на располагање сходно одредбама правилника о коришћењу и одржавању личних заштитних средстава и опреме.

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.

Руковалац 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 руковоацу машином омогућена лака прегледност терена по којем се креће. Самоходне грађевинске машине морају имати нараву за давање звучних сигнала.

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

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.

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.

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.

На свим местима на градилишту где постоји опасност од паљења лако запаљивих материјала обавезно је провођење мера заштите на раду. У ту сврху треба обезбедити довољан број противпожарних апарата, буре са песком, две бачве са водом, крамп, лопату итд. Такође је потребно сва средства противпожарне заштите поставити на доступна места и обојити их црвеном бојом, као и држати их у исправном стању.

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 предвиђена је одговарајућа саобраћајна сигнализација, које се учесници у саобраћају морају придржавати као и Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

## 15. ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА

Полазећи од законом утврђеног поступка реализовања јавно-приватног партнерства и потребе да се у што краћем року отпочне реализација пројекта, с обзиром на приказано тренутно стање и наведене потребе, планира се следећа динамика развоја пројекта до закључења јавног уговора:

- Позитивно мишљење Комисије за ЈПП – јануар 2026. године
- Усвајање Предлога пројекта ЈПП од стране Скупштине Града Сремска Митровица – јануар 2026. године
- Израда конкурсне документације – фебруар 2026. године
- Објављивање јавног позива – фебруар 2026. године
- Спровођење поступка јавне набавке – фебруар/март 2026. године
- Доношење одлуке о избору најповољније понуде – април 2026. године
- Добијање сагласности на коначан нацрт јавног уговора од стране Скупштине Града Сремска Митровица – април 2026. године
- Закључење јавног уговора – април/мај 2026. године

**16. ПРИЛОЗИ:**

- ОДЛУКА О ПОКРЕТАЊУ ПОСТУПКА ЛПП
- РЕШЕЊЕ О ФОРМИРАЊУ ПРОЈЕКТНОГ ТИМА
- БИЛАНС НОВЧАНИХ ТОКОВА