

Република Србија

Град Зајечар



**САМОИНИЦИЈАТИВНИ ПРЕДЛОГ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-
ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА ЗА ПОВЕРАВАЊЕ ОБАВЉАЊА
КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ
ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА
ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ЗАЈЕЧАРА**



PPP INVESTMENT
Consulting company

Садржај

1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ.....	6
2. РЕЗИМЕ	10
3. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ГРАДУ ЗАЈЕЧАРУ	11
3.1. Географски положај града	11
3.2. Историјат града.....	12
4. ОПИС ПРЕДЛАГАЧА – НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	13
5. ПРЕДМЕТ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА.....	14
6. ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ.....	17
6.1. Историјски концепт јавно-приватног партнерства у Србији.....	17
6.2. Закон о јавним набавкама ("Сл. Гласник РС", бр. 91/2019 и 92/2023)	18
6.3. Закон о локалној самоуправи ("Сл. гласник РС", бр. 129/2007, 83/2014 - др. закон, 101/2016 - др. закон, 47/2018 и 111/2021 - др. закон)	19
6.4. Закон о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 104/2016 и 95/2018)	19
6.5. Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016)	20
6.6. Закон о превозу путника у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020)	21
7. МЕЂУНАРОДНИ СТРАТЕШКИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА.....	23
7.1. Агенда 2030 за одрживи развој (Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development).....	23
7.2. UNECE ЈПП Евалуациона Методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката (UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System – PIERS)	24
8. ПРОБЛЕМИ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА.....	26
9. ТРЕНУТНО СТАЊЕ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ЗАЈЕЧАРА.....	30
9.1. Тренутне линије и возила којима се обавља јавни аутобуски градски и приградски превоз путника	30
9.2. Разлози за уговарање јавно-приватног партнерства.....	42
10. ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА И ОДУЗИМАЊЕ ПРАВА КОРИШЋЕЊА ИМОВИНЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА	45
11. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У СКЛАДУ СА ЦИЉЕВИМА ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА	47
11.1. Циљеви Одрживог Развоја (Sustainable Development Goals)	47
11.1.1. СИГУРАН јавни аутобуски градски и приградски превоз путника.....	51
11.1.2. ПРИСТУПАЧАН јавни аутобуски градски и приградски превоз путника	52



11.1.3.	ЕФИКАСАН јавни аутобуски градски и приградски превоз путника	52
11.1.4.	ОТПОРАН јавни аутобуски градски и приградски превоз путника	53
12.	ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У СКЛАДУ СА ИСХОДИМА ДЕФИНИСАНИМ ДОКУМЕНТОМ <i>PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS</i>	55
12.1.	Приступ и правичност	55
12.2.	Економска ефикасност и фискална одрживост	56
12.3.	Одрживост животне средине и отпорност	60
12.4.	Репликабилност	62
12.5.	Укључивање заинтересованих страна	63
13.	БУДУЋЕ СТАЊЕ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ЗАЈЕЧАРА	65
13.1.	Опис и начин уређења дела постојећих стајалишта	67
13.2.	Решење за постојеће проблеме јавног аутобуског градског и приградског превоза путника	70
13.3.	Резултати пројекта у складу са исходима дефинисаним документом <i>PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS</i>	104
13.4.	Динамика и опис реализације пројекта	106
14.	РОК ТРАЈАЊА ЈАВНОГ УГОВОРА, УКЉУЧУЈУЋИ ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА	109
15.	ПОДАЦИ О ПОТРЕБНИМ НОВЧАНИМ И ДРУГИМ СРЕДСТВИМА И ДИНАМИЦИ ЊИХОВОГ УЛАГАЊА, НАЧИН ПЛАЋАЊА, ДАВАЊА ГАРАНЦИЈА ИЛИ ДРУГИХ СРЕДСТАВА ОБЕЗБЕЂЕЊА ЗА ИЗВРШАВАЊЕ ОБАВЕЗА, ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА ПРЕМА КОРИСНИЦИМА УСЛУГА КОЈЕ СУ ПРЕДМЕТ ПРОЈЕКТА И ПИТАЊА ВЕЗАНА ЗА ПОДНОШЕЊЕ ПРИГОВОРА ОД СТРАНЕ ТИХ КОРИСНИКА, ПИТАЊА УСЛОВА И НАЧИНА ВРШЕЊА НАДЗОРА И ЦЕНЕ И ОПШТЕ УСЛОВЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ДОБАРА И ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ	110
15.1.	Пословни план и финансијска анализа	110
15.2.	Методологија добијене вредности у односу на уложени новац	110
15.3.	Методологија „вредност за људе и за планету“	112
15.4.	Капитални трошкови и пројекција финансијских одлива	112
15.5.	Оперативни трошкови и пројекција финансијских одлива	114
15.6.	Пројекције прилива пројекта	117
15.7.	Анализа ризика и матрица расподеле ризика	118
15.8.	Дисконтовани токови новца	124
15.9.	ЗБИРНИ ТАБЕЛАРНИ ПРЕГЛЕД ФИНАНСИЈСКИХ ПОКАЗАТЕЉА ИСПЛАТИВОСТИ ПРОЈЕКТА	132
15.10.	Врста и средства обезбеђења у пројекту ЈПП	132
15.11.	Утврђивање методологије промене накнаде – цене по пређеном километру	134
16.	ОБАВЕЗЕ И ПРАВА ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА	138



17. МИНИМАЛНЕ ТЕХНИЧКЕ, ФИНАНСИЈСКЕ И ИСКУСТВЕНЕ КВАЛИФИКАЦИЈЕ КОЈЕ УЧЕСНИК МОРА ДА ИСПУЊАВА ДА БИ МУ СЕ ОМОГУЋИЛО УЧЕСТВОВАЊЕ У ПОСТУПКУ ИЗБОРА КОНЦЕСИОНАРА И ПРЕГОВАРАЊА	140
18. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА.....	143
19. КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ УГОВОРА	144
20. РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР	145
21. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА.....	146
22. ДАВАЊЕ САГЛАСНОСТИ НА ЈАВНИ УГОВОР	149
23. ЗАКЉУЧИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА.....	150
24. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И БЕЗБЕДНОСТ И ЗАШТИТА ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР.....	151
24.1. Утицај возила на животну средину.....	151
24.2. Утицај на земљиште	153
24.3. Безбедност и заштита здравља и сигурност запослених које ангажује Приватни партнер	153
24.4. Потребни услови за несметано кретање лица са посебним потребама	154
25. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА.....	155
26. ЗАКЉУЧАК.....	156
27. ВРЕДНОСТ И ТРОШКОВИ ПРИПРЕМЕ СИП-А	157



Табела 1 : Основни подаци о пројекту	10
Табела 2 : Преглед тренутних линија и километраже на територији града Зајечара	31
Табела 3 : Иницијална вредност трошкова набавке возила и успостављања новог возног парка	113
Табела 4 : Иницијална вредност осталих капиталних трошкова	114
Табела 5 : Оперативни трошкови на годишњем нивоу	115
Табела 6 : Структура радне снаге и висина њихових зарада	115
Табела 7 : Трошкови погонског горива и мазива на годишњем нивоу	116
Табела 8 : Трошкови пнеуматика	116
Табела 9 : Капацитети возила, предвиђен искоришћени капацитет и цена карата	117
Табела 10 : Годишњи број пређених километара и укупна накнада приватном партнеру.....	Error!
Bookmark not defined.	
Табела 11 : Пројекција прихода од продаје карата на основу будућих линија	Error! Bookmark not defined.
Табела 12 : Матрица ризика	118
Табела 13 : Категоризација ризика у пројекту.....	119
Табела 14 : Расподела ризика у пројекту јавно-приватног партнерства	119
Табела 15 : Ризици у оквиру Компаратора јавно-приватног партнерства	122
Табела 16 : Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у опцији самосталне реализације пројекта и без извора финансирања.....	125
Табела 17 : План финансирања у току реализације пројекта	127
Табела 18 : Услови задуживања	127
Табела 19 : Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у опцији самосталне реализације пројекта и са позајмљеним изворима финансирања	128
Табела 20 : Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у опцији самосталне реализације пројекта и са позајмљеним изворима финансирања и укљученим ризицима	129
Табела 21 : Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у јавно-приватном партнерству..	130
Табела 22 : Новчани ток прилива и одлива пројекта за Приватног партнера	131
Табела 23 : Збирни табеларни преглед финансијских показатеља исплативости пројекта	132
Табела 24 : Планирана динамика развоја пројекта	155
Илустрација 1 : Град Зајечар.....	11
Илустрација 2 : Логотип Николић превоза	13
Илустрација 3 : Тренутни изглед стајалишта у граду Зајечару.....	42
Илустрација 4: Циљеви одрживог развоја (Sustainable Development Goals)	48



1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

У складу са Уговором о пружању консултантских услуга за израду Самоиницијативног предлога пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности превоза путника на територији града Зајечара, саветодавних услуга у току спровођења поступка јавно-приватног партнерства и саветодавних услуга у току избора приватног партнера од стране Града Зајечара, заведеног код Извршиоца под бројем UG-201-524-1/2023 од 24.05.2023. године (у даљем тексту: Уговор), Консултант, односно Аутор **PPP Investment DOO Beograd** је за Наручиоца израдио Самоиницијативни предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара (у даљем тексту: СИП).

1.1. © Заштита ауторског права – *Copyright 2024*.

Израђен самоиницијативни предлог пројекта се сматра ауторским делом у складу са законом којим се уређују ауторска и сродна права у Републици Србији, и исти представља оригиналну духовну творевину Аутора, у овом случају **PPP Investment DOO Beograd**, изражену у одређеној форми чија је намена побољшање комуналних делатности применом модела јавно-приватног партнерства и чија је вредност утврђена Уговором. На сва права и обавезе Аутора и Наручиоца овог дела и заштиту ауторског дела примењују се одредбе закона којим се уређују ауторска и сродна права у Републици Србији, а на све што није уређено овим законом примењују се одредбе закона којим се уређују облигациони односи.

Аутор задржава сва морална права, односно има сва личноправна овлашћења у погледу свог ауторског дела.

Аутор има искључиво право да његово име, псеудоним или знак буду назначени на сваком примерку дела, односно наведени приликом сваког јавног саопштавања дела, изузев ако је то, с обзиром на конкретни облик јавног саопштавања дела, технички немогуће или нецелисходно.

Аутор има искључиво право да штити интегритет свог дела, и то нарочито да се супротставља изменама свог дела од стране неовлашћених лица и да се супротставља јавном саопштавању свог дела у измењеној или непотпуној форми, водећи рачуна о конкретном техничком облику саопштавања дела и доброј пословној пракси.



Аутор има искључиво право да даје дозволу за прераду свог дела искључиво Наручиоцу овог дела **Николић превоз доо Самариновац**.

Аутор има искључиво право да се супротставља искоришћавању свог дела на начин који угрожава или може угрозити његову част или углед.

Аутор има право на економско искоришћавање свог дела, као и дела које је настало прерадом његовог дела.

За свако искоришћавање ауторског дела од стране другог лица Аутору припада накнада утврђена Уговором, осим ако Законом о ауторском и сродним правима или Уговором није друкчије одређено.

Аутор има искључиво право да другоме дозволи или забрани бележење и умножавање свог дела у целисти или делимично, било којим средствима, у било ком облику, на било који трајни или привремени, посредни или непосредни начин.

Аутор има искључиво право да другоме забрани или дозволи стављање у промет оригинала или умножених примерака свог дела, продајом или другим начином преноса својине.

Право Аутора на стављање примерака дела у промет не делује према оном власнику примерка дела који је тај примерак легално прибавио у Републици Србији од Аутора или од Ауторовог правног следбеника (исцрпљење права).

Аутор има искључиво право да другоме дозволи или забрани прилагођавање, превођење, аранжирање и друге измене дела.

У случајевима искоришћавања ауторског дела на основу одредаба Закона о ауторском и сродним правима, морају се навести име Аутора дела и извор из кога је дело преузето.

У сваком конкретном случају, обим ограничења искључивих права не сме бити у супротности са нормалним искоришћавањем дела нити сме неразумно вређати легитимне интересе аутора.

Без дозволе Аутора и без плаћања ауторске накнаде објављено ауторско дело може се умножавати и јавно саопштавати ради спровођења поступка пред судским или другим државним органима или у сврху обезбеђења јавне сигурности.

1.2. Клаузула о поверљивости података

Аутор и Наручилац се обавезују:

- 1) да ће добијене информације које су предмет овог Уговора користити искључиво у складу са одредбама Уговора и закона;



- 2) да ће се према информацијама које се штите као пословна тајна добијеним од друге уговорне стране, као и према другим информацијама које може примити или се са њима упознати као последицом Уговора, односити са строгим тајношћу, у складу са законом и добрим пословним обичајима, третирајући их са истом пажњом са којом поступа са сопственим пословним тајнама;
- 3) да, супротно закону и другим прописима којима се уређује правна заштита пословне тајне од свих радњи нелојалне конкуренције, добрим пословним обичајима и овом Уговору, неће неовлашћено прибављати, користити или открити без писане сагласности друге стране ни једној трећој страни било коју информацију која се штити као пословна тајна друге стране у чији је посед дошла, без писане сагласности друге уговорне стране;
- 4) изузетак од ове клаузуле су запослени код сваке од уговорних страна, односно сарадници и/или консултанти који сарађују са уговорним странама са истом обавезом заштите пословне тајне, у складу са законом.
- 5) да неће копирати, отиснути, ставити у писани облик или сачувати у електронском облику, било који материјални део добијене информације, изузев у случајевима када је то неопходно за реализацију Уговора;
- 6) да ће, у случају када стиче нову информацију која се штити као пословна тајна друге уговорне стране, а односи се на предмет Уговора, тако стечену информацију третирати као пословну тајну и исту неће пренети трећим лицима, односно искористити на било који начин без претходне писмене сагласности друге уговорне стране.
- 7) да ће на захтев једне од уговорних страна, у свако доба трајно избрисати све информације (укључујући белешке, извештаје, анализе, налазе, сагласности, мишљења и др.) који су у вези или произлазе из информације друге стране, као и све њихове копије, у случају када је иста сачувана у електронском облику. У случајевима када је могуће, пружити доказе о уништењу или брисању.

Аутор и Наручилац сагласно утврђују да се повредом пословне тајне сматра свако незаконито прибављање, откривање или коришћење пословне тајне која је предмет Уговора, на начин супротан Уговору, овом Пројекту и закону.

1.3. Одрицање од одговорности – Disclaimer

Овај документ и сви подаци и прилози који чине његове саставне делове су поверљиви и намењени искључиво Наручиоцу овог ауторског дела, односно физичком или правном лицу или лицима на које је адресирана.

Уколико сте овај документ добили грешком, обавештавамо Вас да је његово отварање, читање, копирање, умножавање, чување, обелодањивање, дистрибуирање



и/или обрађивање строго забрањено. Молимо да у том случају о насталој грешки одмах обавестите аутора или пошиљаоца и да му документ са свим прилозима предате.

PPP Investment DOO Beograd не преузима одговорност и не прихвата било какву обавезу у вези са евентуалним последицама које може претрпети било које лице због чињења или нечињења на бази информација садржаних у овом документу.



2. РЕЗИМЕ

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

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

Побољшање јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара, као комуналне делатности од општег интереса важно је због обезбеђивања превоза ђака до школских установа, као и радника до радних места, али и других категорија становништва којима је неопходна квалитетнија услуга превоза, а у циљу доласка до одређене дестинације.

Табела 1 : Основни подаци о пројекту

Предмет СИП-а	Самоиницијативни предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара
Приватни партнер	Николић превоз доо Самариновац
Представник Приватног партнера	Горан Николић, директор
Седиште	Самариновац бб, Самариновац, Неготин, 19 300
Контакт телефон	Тел: +381(0)19/210-038 Тел: +381 69 8828100
Интернет страница	https://www.nikolicprevoz.rs/
Електронска адреса	doonikolicprevoz@gmail.com
Вредност трошкова израде СИП-а	5.000.000,00 динара
Облик јавно-приватног партнерства и рок трајања јавног уговора	Уговорно јавно-приватно партнерство. Рок трајања јавног уговора је 18 година.

Предмет предложеног СИП-а јесте поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији



града Зајечара и уређивање дела постојећих аутобуских стајалишта (уређење 41 стајалишта) закључењем јавног уговора између Града Зајечара и Приватног партнера.

3. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ГРАДУ ЗАЈЕЧАРУ

3.1. Географски положај града

Град Зајечар се налази у централном делу Тимочке крајине и обухвата Зајечарску котлину, источни део Црноречке и северни део Књажевачке котлине, као и јужне делове Неготинске крајине. Територија општине је омеђена: са севера обронцима планине Дели Јован, са истока и југоистока обронцима Старе планине, којом иде државна граница према Бугарској, на југу и југозападу Ласовачком планином као огранком планине Тупижнице, а на западу Жежевицом и огранцима Великог Крша. Површина општине Зајечар је 1.069 км² (око 15 % површине Тимочке крајине).

Град Зајечар је географски, административни, привредни, политички и културни центар општине и Зајечарског округа, налази се у Зајечарској котлини (између 43°54' и 43°42' северне географске ширине, 22°07' и 22°24' источне географске дужине и 137 м апсолутне надморске висине), на 11 км од границе према Бугарској, у међуречју и на саставцима Црног и Белог Тимока. Град је првобитно лежао на десној обали Црног Тимока, простирући се до брда Краљевица. Временом се ширио према левој обали Црног Тимока и према западу.

Илустрација 1 : Град Зајечар



Град је изграђен на раскрсници магистралних путева: Параћин - Зајечар – Кула (одакле се овај магистрални правац грана ка Видину и Софији), Параћин – Зајечар – Неготин - Кладово - румунска граница, Параћин – Зајечар – Књажевац – Ниш и Неготин – Зајечар – Књажевац – Ниш. Магистрални правци ка Видину и Софији су, поред магистралног пута Београд – Доњи Милановац – Кладово – Неготин и даље, једина и најкраћа путна веза Европе и осталог дела наше државе ка северној Бугарској и јужној Румунији и даље према Црноморском басену, што Зајечару даје посебан међународни значај.



На територији Града Зајечара преовлађује брдско-планинско земљиште, са зајечарском котлином у центру. Сама котлина се налази између два планинска лука, карпатског и балканског. Смештена је у западном делу Тимочког басена. Котлина се протеже од Вражогрнца до вратарничке клисуре, на западу до гребена Ласовачке планине, као дела Тупижнице где је делимично растављена од црноречке котлине планином Тупижницом, али је морфолошка граница опет обележена ниском пречагом у којој је Црни Тимок усекао клисуру Баба Јону.

3.2. Историјат града

Најстарији познати становници ових крајева били су Трибали, после њих на овом подручју се спомињу Мези, у долини Тимока помињу се још и Тимахи, али се о њима сем њиховог имена ништа не зна. Насељени Словени у ове крајеве назвали су се Тимочани, а прве директне вести о Тимочанима односе се на 818.год., када се они већ сматрају формираном словенском групом, те исте године они су се одметнули од Бугара.

Зајечар се први пут спомиње 1466. године у турском тефтеру везаном за становништво видинског пашалука, а од XVI- XVIII века има мало података о насељу. Повољни услови за дизање устанка у овим крајевима створени су 1806.год. Карађорђе је одобрио хајдук Вељку Петровићу, кнезу Милисаву и попу Радосаву да са Тимочанима и Црноречанима дижу устанак и после низа успешних бојева, највећи део Крајине и Зајечара је ослобођен. Криза и пропаст Првог српског устанка имали су тешке последице и у овим крајевима. Овај крај је коначно ослобођен 1833.год. и припојен Србији. Назив је највероватније турског порекла. По неким претпоставкама потиче од извесног Саид-Асир паше који је своју војску поставио у долини Тимока у годинама кризним по српску деспотовину.

У близини града се налазе остаци римске царске палате из IV пре нове ере, *Felix Romuliana* (Гамзиград), која је призната као светска културна баштина под заштитом UNESCO-а.



4. ОПИС ПРЕДЛАГАЧА – НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ

Предузеће „Николић превоз“ доо Самариновац, основано је 1998. године. Основна делатност предузећа је градски и приградски превоз путника, односно линијски, ванлинијски и посебан линијски превоз путника (превоз радника од куће до посла и од посла до куће) у домаћем и међународном саобраћају. Од оснивања, фирма „Николић превоз“ доо Самариновац, акценат је ставила на међународни друмски превоз путника, те је и прва у источној Србији добила дозволе за овај вид превоза. Временом, предузеће проширује своје пословање, па тако данас обавља превоз ка Бечу (свакодневно), Брегенцу (два пута седмично), Немачкој (три пута седмично), као и у домаћем саобраћају где саобраћа три пута дневно ка Београду и из Београда. Упоредо са проширењем домаћих и међународних линија, предузеће се активно укључило и у градски и приградски превоз путника на територији града Зајечара и општине Неготин. Своје дугогодишње искуство употпуњено је и бројним закљученим уговорима о превозу запослених из јавних предузећа и установа у нашој земљи, као и са реномираним компанијама из иностранства са којима „Николић превоз“ и данас послује.

Илустрација 2 : Логотип Николић превоза



Привредно друштво „Николић превоз“ доо Самариновац, тренутно располаже са укупно 47 аутобуса (високе туристичке класе, градских аутобуса и минибуса), сервисом за поправку и дневну негу возила. У власништву предузећа су и аутобуске станице у Неготину и Зајечару, те представништва у Београду, Петровцу на Млави, као и у Аустрији и Немачкој. У привредном друштву тренутно је запослено 102 радника, од тога је 60 возача.



5. ПРЕДМЕТ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

Јавни аутобуски градски и приградски превоз путника покреће развој, повезује људе, локалне заједнице са светом, гради тржишта, олакшава трговину и значајна је функција у животу свих грађана, привреде и активности у једној локалној самоуправи. Одрживи превоз путника покретач је економског развоја једне земље јер омогућава већу мобилност становника, побољшава стандард живота јер повезује робу са тржиштима (рурална подручја и пијаце) и омогућава становништву задовољење основних животних потреба.

Предмет овог СИП-а јесте поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара и уређивање дела постојећих аутобуских стајалишта (укупно 41 стајалиште) на територији Града, закључењем јавног уговора између Града Зајечара и приватног партнера на период од 18 година.

Предмет СИП-а обухвата пружање услуге јавног аутобуског градског и приградског превоза путника (домаћег линијског превоза), финансирање, набавку нових возила, унапређење услуге превоза увођењем система електронских наплата карата и бројања путника и уређење дела постојећих аутобуских стајалишта (уређење 41 стајалишта).

Јавни аутобуски градски и приградски превоз путника јесте комунална делатност која омогућава становништву приступ основним животним потребама: здравственим установама, образовним институцијама, приступ послу, пијацама и другим важним дестинацијама. Функција јавног аутобуског градског и приградског превоза путника као саобраћајне делатности јесте пружање услуга превоза на одређеном подручју. Та делатност треба да подстиче друштвено-економски развој градова и општина. Истовремено, она би морала да смањи степен угрожавања околине буком и загађењем, допринесе економском искоришћењу материјалних ресурса и повећа мобилност становништва. Јавни аутобуски градски и приградски превоз просторно је економичан облик транспорта, који са једне стране растеређује загушене градске саобраћајнице, а са друге обезбеђује превоз онима који не располажу никаквим другим саобраћајним средством. Ова комунална делатност има значајан утицај на децентрализацију и рурални развој. Обезбеђујући приступачан и економичан начин транспорта, омогућава се житељима руралних подручја да лакше приступе градским услугама, образовању и здравственој заштити. Ефикасним и доступним начином повезаности између градских и приградских области, јавни аутобуски градски и приградски превоз може допринети ширењу урбаних активности и услуга на различите делове града. Ово доприноси слабљењу концентрације активности само у централним деловима и подржава процес децентрализације. Све наведено доприноси економском развоју руралних области и смањењу неједнакости између урбаних и руралних подручја.



У већини европских земаља јавни аутобуски градски и приградски превоз путника схваћен је као друштвени интерес, чије се предности не мере само у функцији броја превезених путника и цене превоза, већ подједнако и у функцији фактора као што су:

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

Значај јавног аутобуског градског и приградског превоза путника огледа се у следећем:

1. Омогућава великом броју становника реализацију једне од основних потреба, потреба за кретањем;
2. Квалитет превозне услуге овог система утиче на ефективност и ефикасност свих производних, пратећих процеса и других активности људи у граду;
3. Посредно, утиче на рационално коришћење градских површина, саобраћајна загушења, брзину и капацитет, безбедност и загађење околине у укупном градском транспортном систему;
4. За велики број становника, обзиром на њихове финансијске могућности, као и одређене социјалне групе (ученици, студенти, инвалиди, пензионери, стара лица, незапослени и сл.) јавни превоз путника представља често једину могућност за реализацију превозних потреба;
5. Улагању великих средстава у ресурсе: возила, запослене, објекте и опрему, енергију и сл. па је за економију градова као и за Републику Србију, од интереса да јавни аутобуски градски и приградски превоз путника ефикасно и безбедно функционише.

Велики проблем представља како обезбедити да овај систем функционише боље, односно како створити услове да се квалитет превозне услуге подигне на један виши ниво и приближи квалитету јавног аутобуског градског и приградског превоза путника у градовима развијених европских земаља, а у оквиру средстава која локалне самоуправе имају на располагању.

Делатност јавног аутобуског градског превоза путника није профитабилна уколико се обавља од стране јавних предузећа која су у власништву локалних или регионалних власти, пошто иста послују у окружењу непостојања стандардних принципа слободног тржишта, односно послују по принципима социјалне економије (ограничење цена превоза, повлашћене цене превоза за поједине категорије путника, мањи пораст цена превоза у односу на пораст трошкова пословања итд.). У овом случају, недостају потребна финансијска средства за инвестирање, набавку возила, одржавање возног парка, текуће оперативне трошкове, примену иновација и нових технологија за обављање ове комуналне делатности.

Јавни аутобуски градски и приградски превоз путника на територији града



Зајечара, у смислу овог самоиницијативног предлога пројекта, допринеће већој мобилности становника, побољшању економског и социјалног развоја, што је предуслов за достизање циљева одрживог развоја једног града.

Основна идеја примене модела јавно-приватног партнерства у области јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Града Зајечара јесте да се ова услуга побољша и да се осигура бољи стандард становника овог Града, умањи могућност настанка саобраћајних несрећи и обезбеди инклузиван, безбедан, отпоран и одржив систем превоза.

Предметни пројекат реализоваће се у складу са Чланом 8. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, односно као уговорно ЈПП без елемената концесије, што подразумева да ће се јавним уговором регулисати међусобна права и обавезе уговорних страна. Садржина јавног уговора дефинисана је Чланом 46. истог закона.

Имајући у виду да је чланом 15. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама предвиђено је да се друштво посебне намене 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.

За реализацију конкретног самоиницијативног предлога пројекта ЈПП-а за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара није планирано формирање друштва посебне намене. Чланом 15. Закона о превозу путника у друмском саобраћају предвиђено је да се домаћи и међународни превоз обавља на основу лиценце за обављање свих или појединих врста јавног превоза у друмском саобраћају, која је непреносива и коју привредном друштву, другом правном лицу или предузетнику са седиштем на територији Републике Србије издаје Министарство надлежно за послове саобраћаја. Друштво посебних намена у овом случају није примењиво јер Лиценца за превоз путника у друмском саобраћају није преносива на ново правно лице, те ДПН као ново правно лице, од момента ступања јавног уговора на снагу не би испуњавао услове за исту, што би практично директно утицало на организацију превоза путника.

Предложени СИП обухвата инвестирање у нова возила, уређивање дела постојећих аутобуских стајалишта (уређење 41 стајалишта), увођење видео надзора у возилима, као и инвестирање у информатичку подршку за електронску продају карата. Ово ће допринети побољшању квалитета јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара, пружању веће безбедности и комфора за путнике, као и смањењу негативних ефеката на околину.



6. ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

6.1. Историјски концепт јавно-приватног партнерства у Србији

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

До усвајања Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, у Србији је доминантан концесиони модел јавно-приватног партнерства уређен Законом о концесијама из 2003. године који карактерише веома компликована и дуготрајна процедура закључења уговора о концесији. Искуства са концесијама нису била позитивна, од пет закључених уговора у области рударства и изградње аутопутева, само један је остао на снази, што говори да у том периоду скоро не постоје примери добре праксе у овој области.

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

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

Ограничена својинска овлашћења нижих нивоа власти довела су до повећаног ризика за финансирање ЈПП пројекта на локалном нивоу (с обзиром на немогућност успостављања класичних инструмената обезбеђења као што су хипотека, заложно право итд...). У оваквим околностима био је угрожен и јавни интерес, с обзиром да јавна тела



нису имала преговарачки капацитет у пројектима ЈПП, па је приватни партнер доминирао у уговорном односу овог типа. На крају, цео овај амбијент био је далеко од повољног за привлачење приватног капитала или обезбеђивање финансирања одређених ЈПП пројеката.

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

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

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

Како је чланом 20. ставом 5. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама (ЗЈППК) ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) дефинисано да се у поступку избора приватног партнера не примењују одредбе закона којим се уређују јавне набавке које се односе на: начин обрачуна процењене вредности јавног уговора, заједничку понуду, подизвођаче, рокове за подношење понуда и пријава, рокове у вези са доношењем одлуке о избору најповољније понуде, рокове за закључење уговора и измене јавног уговора, на поступак избора приватног партнера се примењују ЗЈН и ЗЈППК у границама одређеним овим законима.

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



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

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

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

ЗЛС предвиђа да јединица локалне самоуправе уређује и обезбеђује обављање и развој комуналних делатности - између осталог, и локални превоз становништва, али предлаже и мере за развој и унапређење комуналних делатности.

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

Чланом 2. Закона о комуналним делатностима (ЗКД) утврђено је да су комуналне делатности у смислу овог закона, делатности пружања комуналних услуга од значаја за остварење животних потреба физичких и правних лица код којих је јединица локалне самоуправе дужна да створи услове за обезбеђење одговарајућег квалитета, обима, доступности и континуитета, као и надзор над њиховим вршењем. У складу са тим, обавеза Града Зајечара је да обезбеди јавни аутобуски превоз путника на градским и приградским линијама одговарајућег квалитета, односно да унапреди постојећи квалитет возног парка што ће бити једино могуће кроз инвестицију у нова возила од стране приватног партнера.

Под поверавањем обављања комуналне делатности подразумева се временски орочено уговорно уређивање односа у вези са обављањем комуналне делатности или појединих послова из оквира комуналне делатности између једне или више јединица локалне самоуправе и вршиоца комуналне делатности, које за циљ има пружање комуналних услуга на територији једне или више јединица локалне самоуправе или на делу територије јединице локалне самоуправе.

У смислу овог закона, јавни аутобуски градски и приградски превоз путника јесте превоз путника унутар насељених места или између насељених места која се налазе на територији јединице локалне самоуправе, који обухвата јавни линијски превоз аутобусом и обезбеђивање места за укрцавање и искрцавање путника (станица, стајалишта и саобраћајних објеката који се користе у тим видовима превоза).



Закон о комуналним делатностима предвиђа да јединица локалне самоуправе може својом одлуком, у складу са статутом, оценити да градска општина, месна заједница или други облик месне самоуправе обавља одређене послове у вези са обезбеђивањем услова за обављање комуналних делатности.

Члан 9. став 7. ЗКД дефинише да се на поступак поверавања обављања комуналне делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета јединице локалне самоуправе, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, примењују одредбе закона којима се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

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

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

Према одредбама ЗЈППК, ЈПП представља дугорочну сарадњу између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално. Чланом 4. ЗЈППК дефинисана су два облика ЈПП-а:

- **уговорно јавно-приватно партнерство** је јавно-приватно партнерство у којем се међусобни однос јавног и приватног партнера уређује уговором о јавно-приватном партнерству;
- **институционално јавно-приватно партнерство** је јавно-приватно партнерство засновано на односу између јавног и приватног партнера као оснивача, односно чланова заједничког привредног друштва, које је носилац реализације пројекта јавно-приватног партнерства.

Предлог пројекта за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара, односно финансирање услуге од јавног значаја од стране приватног партнера, реализоваће се путем уговорног јавно-приватног партнерства без елемената концесије. Јавним уговором биће дефинисана међусобна права и обавезе између



јединице локалне самоуправе као јавног партнера и изабраног понуђача као приватног партнера, на период од 18 година.

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

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

Закон о ЈПП обухвата материјално-правне одредбе којима се уређују питања предмета, актера и облика јавно-приватног партнерства. Иако Закон изричито наглашава елемент јавног интереса, као конститутивног за постојање ЈПП, његове одредбе имају за циљ да обезбеде равнотежу јавног и приватног интереса који се усклађују у ЈПП пројекту. Једна од битних ставки Закона јесте и заштита интереса обе уговорне стране, што се препознаје применом начела равноправности уговорних страна.

6.6. Закон о превозу путника у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020)

Овим законом уређују се услови и начин обављања јавног превоза путника и превоза лица за сопствене потребе у друмском саобраћају у домаћем и међународном превозу, пружања станичних услуга на аутобуским станицама.

На основу члана 4. ЗППДС превоз у друмском саобраћају обавља се аутобусима и путничким возилима која испуњавају услове утврђене прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима и прописима о стандардима за поједине врсте аутобуса, односно путничких возила.

Члан 11. Овог закона предвиђа да се домаћи линијски превоз обавља као:

- 1) градски и приградски превоз - превоз унутар насељених места или између насељених места која се налазе на територији јединице локалне самоуправе;
- 2) међумесни превоз - превоз између насељених места која се налазе на територији две или више јединица локалне самоуправе.

Предмет овог СИП-а односи се на поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника, уређење дела постојећих аутобуских стајалишта (уређење 41 стајалишта) на територији града Зајечара, увођење



видео надзора у возилима, као и инвестирање у информатичку подршку за електронску продају карата.

Домаћи превоз се обавља на основу лиценце за обављање свих или појединих врста јавног превоза у друмском саобраћају. Јавни аутобуски градски и приградски превоз путника који је предмет пројекта обављаће се на основу лиценце за градски и приградски превоз.

Лиценца за превоз је јавна исправа којом привредно друштво, друго правно лице или предузетник стиче право на обављање свих или појединих врста јавног превоза у друмском саобраћају.



7. МЕЂУНАРОДНИ СТРАТЕШКИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

7.1. Агенда 2030 за одрживи развој (Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development)

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

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

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

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

Предметни СИП предвиђа да реализација јавног аутобуског градског и приградског превоза путника у Зајечару, допринесе остварењу следећих циљева одрживог развоја : свет без глади; здравље и благостање; квалитетно образовање; родна равноправност; достојанствен рад и економски раст; индустрија, иновације и



инфраструктура; одрживи градови и заједнице; очување климе; партнерством до циљева.

7.2. UNECE ЈПП Евалуациона Методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката (UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System – PIERS)

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

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

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

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

Документ Евалуациона Методологија има за циљ да се у пројектима јавно-приватног партнерства анализирају ови исходи, како би се достигли поменути циљеви одрживог развоја и посматрао њихов утицај на инфраструктуру, али и како би се превазишли изазови растућих глобалних климатских промена. Применом Методологије на пројекте јавно-приватног партнерства ставља се акценат не само на вредности за



новац („*Value for money*“), већ и вредности за људе и за планету („*Value for people and for the planet*“).

На 7. UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) Међународном форуму о јавно-приватном партнерству (ЈПП) који је одржан у Атини, представљен је пројекат реконструкције јавног осветљења на територији града Зајечара у оквиру такмичења "UNECE ЈПП и награда за инфраструктуру". Овај пројекат добио је посебну похвалу за уштеду енергије и смањење емисије штетних гасова, постигнуте кроз иновативну структуру ЈПП. Након конференције, пројекат за реконструкцију јавног осветљења у Зајечару је јавно похваљен од стране UNECE-а услед примене UNECE PIERS методологије самопроцене ЈПП-а, чиме је осигурана усклађеност са циљевима одрживог развоја и циркуларном економијом. Овим путем Зајечар је због поменутог ЈПП пројекта постао међународно видљив град и добио похвалу од стране значајне међународне организације као што је UNECE, што показује да је Град Зајечар способан за спровођење квалитетних, међународно признатих ЈПП пројеката.



8. ПРОБЛЕМИ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА

Проблеми јавног аутобуског превоза се разликују од једне локације до друге, али постоје неки заједнички проблеми који се сусрећу у многим градовима и регионима. Они се могу суочавати с различитим проблемима који могу утицати на њихову ефикасност, квалитет услуге и задовољство корисника. Неки од уобичајених проблема јавних аутобуских система укључују:

1. Премало аутобуса или неадекватан услужни капацитет
2. Непоуздана услуга
3. Неправилна учесталост превоза
4. Лоша покривеност рутама
5. Превисоке цене
6. Возила лошег квалитета
7. Лоше безбедносне перформансе
8. Застој у саобраћају узрокован аутобусима
9. Загађење изазвано аутобусима
10. Бука

1. Неадекватан капацитет услуге — предуго чекање на аутобус, који је често препуњен када стигне, чест је проблем у многим градовима у земљама у развоју.

На главним градским правцима, време чекања које је дуже од 10 до 15 минута током нормалног радног дана може се сматрати претераним. То може бити због стварног недостатка капацитета, у ком случају решење је увођење додатних или већих аутобуса у систем.

Међутим, у многим случајевима када се сматра да је недостатак аутобуса узрок проблема, аутобуса има довољно, или чак више него што је потребно. Разлог за неадекватан капацитет је често тај што су аутобуси слабо искоришћени, обично проводе превише времена у празном ходу на терминалима. Ово је обично због неефикасних оперативних пракси.

2. Непоуздана услуга - Лоша поузданост аутобуских услуга је чест проблем у градовима у земљама у развоју. Постоји неколико аспеката поузданости. Најосновније је да ли служба уопште функционише, а ако ради, да ли ради по распореду, ако га има. Значајна је и поузданост самих возила: чести механички кварови ће значајно умањити поузданост услуге. А у неким градовима, аутобуси често не успевају да заврше своја путовања, посебно ако је у њима мало путника.



Поузданост је тешко измерити, а стандарди и очекивања значајно варирају од места до места. Тамо где се услуге обављају по распореду, поузданост се може мерити у смислу процента путовања која се обављају на време или мање од одређеног броја минута са кашњењем, или процентом планираних километара који су стварно пређени. Неки узроци непоузданости су углавном ван контроле оператера. Загушења у саобраћају представљају посебан проблем у многим градовима, што често отежава придржавање распореда.

3. Неправилна учесталост превоза - Неправилне и непредвидиве фреквенције услуга чине аутобуску услугу мање погодном и понекад може представљати озбиљан проблем. У пракси је немогуће обезбедити да службе раде у идентичним интервалима између аутобуса. Када се услуге обављају по распореду, одступање од не више од три минута од планираног времена за најмање 90% путовања је нормално прихватљиво за градске услуге.

Ако се услуге не одвијају по распореду, ниво неправилности се може сматрати неприхватљивим ако интервал између аутобуса у више од 50% случајева премашује просечан интервал за руту за више од 100%. На веома интензивној услузи, ако мање од 10% путника мора да чека дуже од 10 минута, питање регуларности је углавном безначајно.

4. Лоша покривеност рутама - Проблем многих градова, посебно оних који брзо расту, је то што су аутобуске услуге у неким деловима града лоше или чак и не постоје. Покривеност руте се може мерити у смислу процента урбаног подручја унутар 500 метара од аутобуске станице.

Слаба покривеност рута може бити последица неефикасног планирања рута, неуспеха аутобуских оператера да се прошире како град расте, или недостатка одговарајућег система секундарних путева, који аутобусе ограничава само на главне путеве.

5. Превисоке цене - Плаћање јавног превоза често чини значајан део потрошње домаћинства за оне са ниским примањима, а ниво цена карата често је осетљиво политичко питање. Тамо где велики број путника има потешкоћа да приушти аутобуске карте, цене се могу сматрати превисоким.

У многим случајевима, цене карата нису превисоке у смислу да су на минималном нивоу неопходном да покрију пуне трошкове пружања ефикасног аутобуског превоза. Ако путници у таквој ситуацији не могу да приуште цену, основни избор је између смањења стандарда услуге на прихватљив ниво или давања субвенције. Ограничавање цена карата на приступачан ниво, без субвенција и без смањења стандарда, учиниће услугу неодрживом. Ниске цене карата могу имати негативан утицај на комуналну делатност због смањења квалитета услуга које се пружају. Када су цене карата ниске, то значи да приходи од продаје карата могу бити мањи. Као резултат тога, предузећа која пружају услуге јавног превоза не могу квалитетно обављати ову комуналну делатност.



6. Возила лошег квалитета - Уобичајена притужба је да је квалитет аутобуса који се користе за пружање услуга лош. Постоје два аспекта квалитета возила: спецификација возила и стандард према којем се оно одржава.

Спецификација возила може бити врло основна, пружајући минимални прихватљив ниво удобности и погодности путника. Или, може укључивати карактеристике као што су клима уређај, наслоњена седишта или могућност лаког приступа путницима са инвалидитетом, укључујући и оне у инвалидским колицима. Ниво спецификације ће очигледно утицати на капиталне трошкове возила и, у мањој мери, на његове оперативне трошкове. Капацитет возила ће такође утицати на његов потенцијал за зараду. Спецификације возила морају узети у обзир све импликације трошкова и приход потребан за покривање ових трошкова.

Стандарди одржавања често су важно питање. Лоше одржавано возило може бити несигурно, непоуздано и скупо за коришћење, може узроковати буку и загађење ваздуха и знатно утиче на трошкове одржавања. Возила која се одржавају према правилно дизајнираном програму превентивног одржавања укупно су јефтинија од возила која се одржавају на реактивној основи (тј. само када се појави квар). Превентивно одржавање дизајнирано је да спречи превремени квар. То значи да се, колико је то могуће, делови замењују непосредно пре него што се покваре, проверава се ниво тачности у возилу и прилагођава се по потреби.

7. Лоше безбедносне перформансе - Безбедност аутобуских услуга је често разлог за забринутост. Процењује се да се 75% до 85% смртних случајева у саобраћајним несрећама широм света дешава у земљама у развоју, упркос ниском нивоу поседовања аутомобила. Значајан део саобраћајних незгода укључује возила јавног превоза. Број километара по несрећи је мера безбедности.

Несреће су углавном узроковане лошом вожњом и, у мањој мери, лошим стањем возила услед лошег одржавања. Стање на путу обично није главни узрок сами по себи, иако је неуспех возача да регулишу брзину у складу са условима на путу чест узрок несрећа. Лоши стандарди одржавања и вожње су обично резултат неадекватних прописа или неадекватне примене правила и прописа.

8. Застој у саобраћају узрокован аутобусима - Често се сматра да су аутобуси узрок загушења у саобраћају или барем фактор који доприноси томе. Ово је често случај када су услуге нерегулисане и пружају их велики број малих оператера, посебно када се користе мала возила.

У поређењу са приватним превозом, аутобуси захтевају мање простора на путу по путнику, па би стога требало да изазову мање загушења. Међутим, прекомерно време задржавања, лоша вожња, неодговарајућа величина или тип возила и вишак возила често доводе до повећаног загушења. Ово је често резултат конкуренције на тржишту, у комбинацији са неадекватним прописима и неадекватним спровођењем правила и прописа.



9. Загађење изазвано аутобусима - Аутобуси могу допринети загађењу атмосфере и буци у градовима. Основни разлози загађења аутобуса су лоше одржавање возила, неадекватна примена правила и прописа и неодговарајући тип и величина возила.

10. Бука - Овај тип превоза носи одређене проблеме, а један од значајних проблема је бука коју производе аутобуси. Старији аутобуси или они који су неадекватно одржавани могу имати бучне моторе и механичке делове који стварају непријатну буку током вожње. Ово може бити изузетно ометајуће за путнике, али и за становнике околних зграда и улица. Стална бука из возила може имати негативан утицај на животну средину и екосистем.

Лоше одржавани аутобуси троше више горива и емитују превише издувних гасова. Ово је уобичајен проблем где се стандарди одржавања и стандарди за емисију издувних гасова не постављају и спроводе. Она се погоршава тамо где је број возила у систему превелик, или где се користи много малих возила уместо мање великих аутобуса.



9. ТРЕНУТНО СТАЊЕ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ЗАЈЕЧАРА

За разматрање могућности покретања поступка ЈПП без елемената концесије неопходно је било анализирати тренутно стање домаћег градског и приградског превоза путника и израдити анализу на основу података из претходних година о утицајима исте на здравље и безбедност људи, као и на заштиту животне средине.

Град Зајечар нема комунално предузеће које врши делатност превоза путника, већ редовно ангажује превозника који обавља ову делатност на територији Града. С обзиром да су уговори о јавним набавкама које Град закључује са извођачима краткорочни и може се рећи да не дају очекиване резултате, једино оптимално решење за Град је да се покрене иницијатива за решавање питања ове комуналне делатности на дужи временски период. Идеја је да се реализацијом овог пројекта обезбеди одговарајући квалитет, доступност и дугорочно вршење услуге.

Овај економски контекст система јавног превоза захтева темељне реформе како би се смањили трошкови, повећали приходи и осигурала одрживост, уз истовремено пружање висококвалитетне услуге грађанима Зајечара.

9.1. Тренутне линије и возила којима се обавља јавни аутобуски градски и приградски превоз путника

Град Зајечар је почетком 2019. године путем „Уговора о поверавању комуналне делатности линијског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара бр. 344-30/2019 („Службени лист града Зајечара“, бр. 04/19)“ ангажовао превозника који се бави делатношћу јавног аутобуског градског и приградског превоза путника да обавља наведену делатност у наредних 5 година. Превозник пружа услуге превоза путника на територији Града Зајечара, а за пружене услуге, Град Зајечар плаћа накнаду превознику на основу пређених километара, односно субвенционише га у висини од 100% трошкова. Јавни аутобуски градски и приградски превоз на територији града Зајечара тренутно се обавља са 25 возила, од тог броја 22 возила чине градски и приградски аутобуси, док 3 возила чине минибусеви капацитета до 20 седишта. По потреби, град ангажује и 1 аутобус високе туристичке класе за ванлинијски превоз за потребе града Зајечара. Сва возила користе евро дизел као погонско гориво, а сама возила су са ЕУРО 3, ЕУРО 4 и ЕУРО 5 моторима емисионе класе, која су изузетно неповољна по животну средину. Просечна старост возног парка износи 19 година.



У наредној табели налази се списак и опис тренутних линија којима се обавља превоз путника на територији града Зајечара:

Табела 2 : Преглед тренутних линија и километраже на територији града Зајечара

Р.бр. линије	Назив линије	Дневно км.	Р.бр. линије	Редови вожње	Дневно км.
1	Олимпијска	112,4	9	Шипиково	364
2	Лубничка р.	34	10	Халово	96
3-1	Авнојска	19,4	11-1	Врбица	149,6
3-2	Авнојска	43,5	11-2	Врбица	33,4
3-3	Авнојска	33,6	11-3	Мариновац	32,9
4	Шљиварско брдо	143,6	11 суб	Врбица	74,8
5-1	Табаковац	70,7	12-1	Мариновац	88
5-2	Табаковац	64,9	12-2	Мариновац	70
5 суб	Табаковац	140,6	12 суб	Мариновац	88
5А	Табаковац	93,2	13-1	Аврамица	36
5А-суб	Табаковац	108,2	13-2	Аврамица	14,4
6-1	Салаш -Дубочане	120,2	14-1	Планиница	94,5
6-4	Рготина - Салаш	68,2	14-2	Планиница	28,9
6-3	Рготина-В. Јасикова	67,2	14Л	Планиница	37,8
6-2	Салаш	38,7	15-3	Ласово	28,8
6 суб	Салаш -Дубочане	165	15-2	Ласово	28,6
7Е	Рготина	63,6	15-1 суб	Ласово	87,6
7П	Рготина	39,2	15-2 суб	Ласово	57,6
7А-1	Николичево	27	16А	Гамзиград	148
7А-2	Николичево-Трнавац	76,9	16Б	Гамзиград	60,2
7А-суб	Николичево	54	16Е	Гамзиград	26,8
8 суб	Трнавац-Рготина	111,2	17	Грлиште	156,8
			УКУПНО:		3.498км



Линија 1: Олимпијска – Котлујевац – Дом Здравља – Ново гробље

Стајалишта: Олимпијска, Поречка, Котлујевачка кривина, Раскрсница Пожаревачка, Дом Котлујевац, Пешачки мост Плави, Попова плажа-Дрвени мост, Пивара, Окружни суд, Раскрсница Ивана Милутиновића, ОШ „Љубица Радосављевић Нада“, Старо гробље, Дом здравља, Продавница Викторија, Вишњар, Ново гробље.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 16. Укупна дневна километража радним данима и суботом износи 112,4 км.

Линија 2: Лубничка раскрсница – Даруварска – Дом Здравља – Ново гробље

Стајалишта: Раскрсница Лубничка, Шљиварски пут, ОШ „Ђура Јакшић“, Рампа, Ужичка, Даруварска, Ужичка, Рампа, Јединство, Два Брата, Пивница, Пивара, „Тимас“ агенција, Југопетрол, Дом Здравља, Продавница Викторија, Вишњар, Ново гробље.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 4. Укупна дневна километража радним данима и суботом износи 34,0 км.

Линија 3-1: Авнојска раскрсница – ОШ „Љубица Радосављевић Нада“ - Дом здравља

Стајалишта: Раскрсница Авнојска, Раскрсница Иве Андрића, Продавница Брале, Вражогрначка рампа, Раскрсница Аутобане, Раскрсница Изворски пут, Милоша Обилића, Раскрсница Павла Илића, ОШ „Љубица Радосављевић Нада“, Старо гробље, Дом здравља.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 4. Укупна дневна километража радним данима износи 19,4 км.

Линија 3-2: Авнојска раскрсница - ОШ „Љубица Радосављевић Нада“ - Болница – Вишњар

Стајалишта: Раскрсница Авнојска, Раскрсница Иве Андрића, Продавница Брале, Вражогрначка рампа, Раскрсница Аутобане, Раскрсница Изворски пут, Милоша Обилића, Раскрсница Павла Илића, ОШ „Љубица Радосављевић Нада“, Старо гробље, Расадник, Болница, Продавница Викторија, Вишњар.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 6. Укупна дневна километража радним данима износи 43,5 км.

Линија 3-3: Вишњар, ОШ „Љубица Радосављевић Нада“ - Авнојска

Стајалишта: Вишњар, Продавница Викторија, Старо гробље, ОШ „Љубица Радосављевић Нада“, Раскрсница Павла Илића, Милоша Обилића, Раскрсница Изворски пут,



Раскрсница Аутобане, Вражогрначка рампа, Продавница Брале, Раскрсница Иве Андрића, Раскрсница Авнојска.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 6. Укупна дневна километража радним данима износи 33,6 км.

Линија 4: Шљиварско брдо – Подлив – Дом Здравља

Стајалишта: Шљиварско брдо, Каменорезац, Раскрсница Кривовирска, Канал 27., Продавница Тис, Раскрсница Ђуре Пуцара, Флора, Шљиварски пут, ОШ „Ђура Јакшић“, Рампа, Ужичка, Даруварска, Ужичка, Рампа. Јединство, Два Брата, Пивница, Пивара, Тимас Агенција, Југопетрол, Дом здравља, Продавница Викторија, Вишњар, Ново гробље.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 16. Укупна дневна километража радним данима и суботом износи 143,6 км.

Линија 5-1: Табаковац – Метриш – Салаш – Окружни суд

Стајалишта: Табаковац, Брусник, Кленовац, Метриш, Велика Јасикова, Салаш, Салаш ОШ „Јован Јовановић Змај“, Салаш, Раскрсница Мала Јасикова, Копривница, Јелашница, Чокоњар, Јелашница, Рготина, Ливађе, Вражогрнац дом, Вражогрнац железничка станица, Вражогрначка раскрсница, Фабрика Каблова, Отпад, Окружни суд, Аутобуска станица „Николић“.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 1. Укупна дневна километража радним данима износи 70,7 км.

Линија 5-2: Табаковац – Метриш – Салаш – Окружни суд

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Отпад, Изворски пут, Фабрика каблова, Раскрсница Јелашница, Чокоњар, Јелашница, Копривница, Раскрсница Мала Јасикова, Салаш, Салаш ОШ „Јован Јовановић Змај“, Салаш, Велика Јасикова, Метриш, Кленовац, Брусник, Табаковац.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 1. Укупна дневна километража радним данима износи 64,9 км.

Линија 5 суб: Табаковац – Метриш – Салаш – Окружни суд

Стајалишта: Табаковац, Брусник, Кленовац, Метриш, Велика Јасикова, Салаш, Салаш ОШ „Јован Јовановић Змај“, Салаш, Раскрсница Мала Јасикова, Копривница, Јелашница, Чокоњар, Раскрсница Јелашница, Ливађе, Вражогрнац дом, Вражогрнац железничка станица, Вражогрначка раскрсница, Фабрика каблова, Изворски пут, Отпад, Окружни суд, Аутобуска станица „Николић“.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража суботом износи 140,6 км.



Линија 5А: Окружни суд – Брусник – Табаковац

Стајалишта: Табаковац, Брусник, Раскрсница Велика Јасикова, Раскрсница Јелашница, Фабрика каблова, Изворски пут, Отпад, Окружни суд, Аутобуска станица „Николић“.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража радним данима износи 93,2 км.

Линија 5А суб: Окружни суд – Брусник – Табаковац

Стајалишта: Табаковац, Брусник, Салаш, Раскрсница Јелашница, Ливађе, Вражогрнац Дом, Вражогрначка раскрсница, Фабрика каблова, Изворски пут, Отпад, Окружни суд, Аутобуска станица „Николић“.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража суботом износи 108,2 км.

Линија 6-субота: Дом Здравља – Окружни суд – Чокоњар – Велика Јасикова – Дубочане – Окружни суд

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Дом здравља, Југопетрол, Тимас агенција, Окружни суд, Отпад, Фабрика каблова, Раскрсница Јелашница, Чокоњар, Јелашница, Копривница, Раскрсница Мала Јасикова, Мала Јасикова, Дубочане, Глоговица, Салаш, Салаш ОШ „Јован Јовановић Змај“, Салаш, Велика Јасикова, Мала Јасикова, Копривница, Јелашница, Рготина, Ливађе, Вражогрнац дом, Вражогрнац железничка станица, Фабрика каблова, Отпад, окружни суд.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража суботом износи 165,0 км.

Линија 6-1: Дом здравља – Окружни суд – Чокоњар – Салаш – Велика Јасикова

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Дом здравља, Југопетрол, Тимас агенција, Окружни суд, Отпад, Фабрика каблова, Раскрсница Јелашница, Чокоњар, Јелашница, Копривница, Мала Јасикова, Дубочане, Глоговица, Салаш, Салаш ОШ „Јован Јовановић Змај“, Салаш, Велика Јасикова.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 4. Укупна дневна километража радним данима износи 110,0 км.

Линија 6-2: Пивара(Аутобуска станица) – Вражогрнац – Салаш

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Пивара, Окружни суд, Отпад, Изворски пут, Фабрика каблова, Вражогрначка раскрсница, Вражогрнац железничка станица, Вражогрнац дом, Ливађе, Јелашница, Салаш.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 1. Укупна дневна километража радним данима износи 38,7 км.

Линија 6-3: Окружни суд – Рготина – Велика Јасикова



Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Отпад, Фабрика каблова, Вражогрначка раскрсница, Вражогрнац железничка станица, Вражогрнац дом, Ливађе, Рготина, Јелашница, Копривница, Мала Јасикова раскрсница, Велика Јасикова.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража радним данима износи 67,2 км.

Линија 6-4: Окружни суд – Рготина – Копривница – Салаш

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Отпад, Фабрика каблова, Вражогрначка раскрсница, Вражогрнац железничка станица, Вражогрнац дом, Ливађе, Рготина, Јелашница, Копривница, Мала Јасикова раскрсница, Салаш.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража радним данима износи 68,2 км.

Линија 7Е: Окружни суд – Вражогрнац – Рготина

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Отпад, Изворски пут, Вражогрначка раскрсница, Вражогрнац железничка станица, Вражогрнац дом, Ливађе, Рготина.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 4. Укупна дневна километража радним данима износи 63,6 км.

Линија 7П: Окружни суд – Пожаревачка – Вражогрнац – Рготина

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Пивара, Попова плажа – Дрвени мост, Дом Котлујевац, Пожаревачка раскрсница, Котлујевачка кривина, Авнојска раскрсница, Раскрсница Иве Андрића, Продавница Брале, Вражогрначка рампа, Фабрика каблова, Вражогрначка раскрсница, Вражогрнац железничка станица, Ливађе, Рготина.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража радним данима износи 39,2 км.

Линија 7А-1: Окружни суд – Николичево

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Отпад, Изворски пут, КТК, Фабрика каблова, Вражогрначка раскрсница, Стовариште, Нови Мост, Средњак, Николичево.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража радним данима износи 27,0 км.

Линија 7А-2: Николичево – Вражогрнац Дом – Трнавац – Вражогрнац дом

Стајалишта: Николичево, Средњак, Нови Мост, Стовариште, Вражогрначка раскрсница, Вражогрнац железничка станица, Вражогрнац дом, Продавница, Вражогрнац чесма, Трнавац 1, Трнавац 2, Трнавац 1, Вражогрнац чесма, Продавница, Вражогрнац дом,



Продавница, Вражогрнац чесма, Трнавац 1, Трнавац 2, Трнавац 1, Вражогрнац чесма, Продавница, Вражогрнац дом, Вражогрнац железничка станица, Вражогрначка раскрсница, Фабрика каблова, Изворски пут, Отпад, Окружни суд, Аутобуска станица „Николић“.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража радним данима износи 76,9 км.

Линија 7А-суб: Окружни суд – Николичево

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Отпад, Изворски пут, КТК, Фабрика каблова, Вражогрначка раскрсница, Стовариште, Нови Мост, Средњак, Николичево.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 4. Укупна дневна километража суботом износи 54,0 км.

Линија 8 суб: Окружни суд – Трнавац – Вражогрнац – Рготина

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Отпад, Изворски пут, КТК, Фабрика каблова, Вражогрначка раскрсница, Вражогрнац железничка станица, Вражогрнац дом, Продавница, Вражогрнац чесма, Трнавац 1, Трнавац 2, Трнавац 1, Вражогрнац чесма, Продавница, Вражогрнац дом, Ливађе, Рготина.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 4. Укупна дневна километража суботом износи 111,2 км.

Линија 9: Окружни суд – Велики Извор – Халово – Градсково – Мали Јасеновац - Шипиково

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Отпад, Изворски пут, Раскрсница Тимас, Велики Извор ОШ, Раскрсница Халово, Велики Извор Дом, Раскрсница Халово, Алапинска река, Висећи мост, Халово, Раскрсница Градсково, Градсково, Градсково млин, Раскрсница Велики Јасеновац, Велики Јасеновац, Раскрсница Велики Јасеновац, Мали Јасеновац, Мали Јасеновац ОШ, Караула, Шипиково 1, Шипиково.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 8. Укупна дневна километража радним данима и суботом износи 364,0 км.

Линија 10: Окружни суд – Велики Извор – Халово

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Отпад, Изворски пут, Раскрсница Тимас, Качар, Велики Извор ОШ, Раскрсница Халово, Велики Извор Дом, Раскрсница Халово, Алапинска река, Висећи мост, Јаца, Халово.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 8. Укупна дневна километража радним данима и суботом износи 96,0 км.



Линија 11-1: Окружни суд – Мали Извор – Врбица

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Тимас агенција, Југопетрол, Болница, Велики Расадињ, Шљункара, Грљан раскрсница, Грлишка река, Вратарница 1, Вратарница 2, Змијанац, Боровац, Мали Извор, Селачка Река раскрсница, Селачка, Селачка Река Раскрсница, Врбица.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 4. Укупна дневна километража радним данима износи 149,6 км.

Линија 11-2: Дом Здравља – Мали Извор – Врбица

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“ - Дом здравља – Велики Расадињ – Шљункара – Грљан раскрсница – Грлишка река – Вратарница 1 – Вратарница 2 – Змијанац – Боровац Раскрсница – Мали Извор – Селачка Река раскрсница – Селачка – Селачка Река раскрсница – Врбица.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 1. Укупна дневна километража радним данима износи 33,4 км.

Линија 11-3: Зајечар – Грљан – Грлиште – Мариновац – Вратарница

Стајалишта: Врбица, Селачка Река Раскрсница, Селачка, Селачка Река Раскрсница, Мали Извор, Боровац раскрсница, Змијанац, Вратарница 1, Вратарница 2, Грлишка река, Грљан раскрсница, Шљункара, Велики Расадињ, Болница, Југопетрол, Тимас агенција, Окружни суд, Аутобуска станица „Николић“.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 1. Укупна дневна километража радним данима износи 32,9 км.

11 суб: Окружни суд – Мали Извор – Врбица село

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Тимас агенција, Југопетрол, Болница, Велики Расадињ, Шљункара, Грљан раскрсница, Грлишка река, Вратарница 1, Вратарница 2, Змијанац, Боровац раскрсница, Боровац, Мали Извор, Селачка Река раскрсница, Селачка, Селачка Река раскрсница, Врбица.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража суботом износи 74,8 км.

12-1: Окружни суд – Мариновац – Врбица

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Тимас агенција, Југопетрол, Болница, Велики Расадињ, Шљункара, Грљан раскрсница, Грљан дом, Грљан раскрсница, Грлишка река, Грлиште, Грлишка река, Вратарница 1, Вратарница 2, Заграђе, Мариновац, Врбица.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража радним данима износи 88,0 км.



12-2: Окружни суд – Мариновац – Врбица

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Тимас агенција, Југопетрол, Болница, Велики Расадник, Шљункара, Грљан раскрсница, Грлишка река, Вратарница 1, Вратарница 2, Заграђе, Мариновац, Врбица.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража радним данима износи 70,0 км.

Линија 12-суб: Зајечар – Грљан – Грлиште – Мариновац – Вратарница

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Тимас агенција, Југопетрол, Болница, Велики Расадник, Шљункара, Грљан раскрсница, Грљан дом, Грљан раскрсница, Грлишка река, Грлиште, Грлишка река, Вратарница 1, Вратарница 2, Заграђе, Мариновац, Врбица.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража суботом износи 88,0 км.

Линија 13-1: Окружни суд – Болница – Грљан дом – Аврамица

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Раскрсница Ивана Милутиновића, ОШ „Љубица Радосављевић Нада“, Старо гробље, Болница, Велики Расадник, Шљункара, Грљан раскрсница, Грљан дом, Аврамица.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 3. Укупна дневна километража радним данима и суботом износи 36,0 км.

Линија 13-2: Окружни суд – Аврамица – Грљан дом – Вишњар – Окружни суд

Стајалишта: Аврамица, Грљан дом, Грљан раскрсница, Шљункара, Велики Расадник, Болница, Продавница Викторија, Вишњар, Продавница Викторија, Старо гробље, ОШ „Љубица Радосављевић Нада“, Раскрсница Ивана Милутиновића, Окружни суд, Аутобуска станица „Николић“.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 1. Укупна дневна километража радним данима и суботом износи 14,4 км.

Линија 14-1: Окружни суд – ОШ „Ђура Јакшић“ - Планиница

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Пивница, Јединство, ОШ „Ђура Јакшић“, Шљиварски пут, Лубничка раскрсница, Далековод, Ђњилак, Споменик, Лубничко брдо, Колинија, Лубница, Клизиште, Гарда, Липак, Широко поље, Чукин поток, Планиничке штале, Планиница.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 5. Укупна дневна километража радним данима износи 94,5 км.



Линија 14-2: Расадник – Окружни суд – ОШ „Ђуре Јакшића“ - Планиница

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Велики расадник, Болница, Продавница Викторија, Вишњар, Продавница Викторија, Старо гробље, ОШ „Љубица Радосављевић Нада“, Раскрсница Ивана Милутиновића, Окружни суд, Пивница, Јединство, ОШ „Ђура Јакшић“, Шљиварски пут, Лубничка раскрсница, Далековод, Ѓџилак, Споменик, Лубничко брдо, Колинија, Лубница, Клизиште, Гарда, Липак, Широко поље, Чукин поток, Планиничке штале, Планиница.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 1. Укупна дневна километража радним данима износи 28,9 км.

Линија 14Л: Расадник – Окружни суд – ОШ „Ђура Јакшић“ - Планиница

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Пивница, Јединство, ОШ „Ђура Јакшић“, Шљиварски пут, Лубничка раскрсница, Далековод, Ѓџилак, Споменик, Лубничко брдо, Колонија, Лубница, Клизиште, Гарда, Липак, Широко поље, Чукин поток, Планиничке штале, Планиница.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража радним данима и суботом износи 37,8 км.

Линија 14 суб: Окружни суд – ОШ „Ђура Јакшић“ - Планиница

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Пивница, Јединство, ОШ „Ђура Јакшић“, Шљиварски пут, Лубничка раскрсница, Далековод, Ѓџилак, Споменик, Лубничко брдо, Колинија, Лубница, Клизиште, Гарда, Липак, Широко поље, Чукин поток, Планиничке штале, Планиница.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 4. Укупна дневна километража суботом износи 75,6 км.

Линија 15-1: Окружни суд – Шљивар – Горња Бела Река – Ласово

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Пивница, ОШ „Ђура Јакшић“, Шљиварски пут, Продавница Тис, Утврђење, Икин пут, Лубничка река, Шљивар, Шљиварска појата, Братујевац, Леновац, Лесковац, Горња Бела Река, Лесковац, Леновац, Ласово.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража радним данима износи 87,2 км.

Линија 15-2: Ласово – ОШ „Ђура Јакшић“ - Окружни суд

Стајалишта: Ласово, Леновац, Братујевац, Шљиварска појата, Шљивар, Шљиварско брдо, Каменорезац, Кривовирска раскрсница, Канал 27, Продавница Тис, Ђуре Пуцара раскрсница, Флора, Шљиварски пут, ОШ „Ђура Јакшић“, Пивница, Окружни суд, Аутобуска станица „Николић“.



Укупан број полазака на дневном нивоу износи 1. Укупна дневна километража радним данима износи 28,6 км.

Линија 15-3: Ласово – ОШ „Ђура Јакшић“ - Окружни суд

Стајалишта: Ласово, Леновац, Братујевац, Шљиварска појата, Шљивар, Шљиварско брдо, Каменорезац, Кривовирска раскрсница, Канал 27, Продавница Тис, Ђуре Пуцара раскрсница, Флора, Шљиварски пут, ОШ „Ђура Јакшић“, Пивница, Окружни суд, Аутобуска станица „Николић“.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 1. Укупна дневна километража радним данима износи 28,8 км.

Линија 15-1суб: Ласово – Горња Бела Река – ОШ „Ђура Јакшић“ - Окружни суд

Стајалишта: Ласово, Леновац, Лесковац, Горња Бела Река, Лесковац, Леновац, Братујевац, Шљиварска појата, Шљивар, Шљиварско брдо, Каменорезац, Кривовирска раскрсница, Канал 27, Продавница Тис, Ђуре Пуцара раскрсница, Флора, Шљиварски пут, ОШ „Ђура Јакшић“, Пивница, Окружни суд, Аутобуска станица „Николић“.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража суботом износи 87,6 км.

Линија 15-2 суб: Ласово – ОШ „Ђура Јакшић“ - Окружни суд

Стајалишта: Ласово, Леновац, Братујевац, Шљиварска појата, Шљивар, Шљиварско брдо, Каменорезац, Кривовирска раскрсница, Канал 27, Продавница Тис, Ђуре Пуцара раскрсница, Флора, Шљиварски пут, ОШ „Ђура Јакшић“, Пивница, Окружни суд, Аутобуска станица „Николић“.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 2. Укупна дневна километража суботом износи 57,6 км.

Линија 16А: Гамзиград – Фарма – Окружни суд – Дом здравља

Стајалишта: Гамзиград, Гамзиградска бања, Гамзиград раскрсница, Звездан раскрсница, Звездан дом, Звездан школа, Фарма, Олимпијска, Поречка, Котлујевачка кривина, Пожаревачка раскрсница, Дом Котлујевац, Пешачки мост Плави, Попова Плажа – Дрвени мост, Пивара, Окружни суд, Раскрсница Ивана Милутиновића, ОШ „Љубица Радосављевић Нада“, Старо гробље, Дом здравља.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 9. Укупна дневна километража радним данима и суботом износи 148,0 км.

Линија 16Б: Окружни суд – Лубничка раскрсница – Гамзиградска раскрсница - Гамзиград



Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Пивница, Карађорђево венац, Нова чесма, Шљиварски пут, Лубничка раскрсница, Живе воде, Звездан раскрсница, Гамзиград раскрсница, Љуљашка, Гамзиградска бања, Гамзиград.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 4. Укупна дневна километража радним данима и суботом износи 60,2 км.

Линија 16Е: Звездан – Олимпијска – Окружни суд – Дом здравља

Стајалишта: Звездан дом, Звездан школа, Фарма, Олимпијска, Поречка, Котлујевачка кривина, Пожаревачка раскрсница, Дом Котлујевац, Плави мост, Попова плажа – Дрвени мост, Пивара, Окружни суд, Раскрсница Ивана Милутиновића, ОШ „Љубица Радосављевић Нада“, Старо гробље, Дом здравља.

Укупан број полазака на дневном нивоу износи 3. Укупна дневна километража радним данима и суботом износи 26,8 км.

Линија 17: Окружни суд – Грљан – Грлиште

Стајалишта: Аутобуска станица „Николић“, Окружни суд, Тимас агенција, Југопетрол, Болница, Велики Расадник, Шљункара, Грљан раскрсница, Грлишка река, Грлиште.

Укупан број полазака радним данима износи 8. Укупан број полазака суботом износи 4. Укупна дневна километража радним данима износи 156,8 км. Укупна дневна километража суботом износи 78,4 км.

Тренутна годишња километража износи између 816.000км и 850.000км годишње, односно између 68.000км и 70.000км месечно.

У настојању да обезбеди доступан јавни аутобуски градски и приградски превоз за своје грађане, Град Зајечар тренутно функционише са моделом плаћања накнаде по пређеном километру аутобуском превознику, која износи 202 динара нето по пређеном километру, што на годишњем нивоу подразумева да град издваја из свог буџета између 164.832.000,00 и 171.700.000,00 динара. Међутим, овакав приступ не укључује организовану наплату карата, што резултује изостанком прихода од продаје карата. Ово ствара изазове у финансирању јавног аутобуског градског и приградског превоза, као и у одржавању финансијске одрживости овог система.

Без присуства систематичне наплате карата, Град Зајечар се налази у ситуацији где мора комплетно субвенционисати јавни аутобуски градски и приградски превоз из градског буџета. Ово може довести до знатних трошкова за градску управу и грађане у дужем року, као и ограничити могућности за инвестиције у друге битне области.

Структуру путника чине запослени, ученици, пензионери и мештани околних села. Број путника није могуће прецизно утврдити с обзиром да не постоји установљен систем бројања путника, а како је превоз субвенционисан од стране Града, нема ни продаје карата, што додатно отежава да се утврди број путника по релацијама. Линије које обављају превоз путника у граду су преоптерећене, а многа стајалишта су неуређена и није видљив назив станице, као ни број станице.



Илустрација 3 : Тренутни изглед стајалишта у граду Зајечару



Аутор фотографија : PPP Investment

Анализирајући наведено стање јавног превоза у граду Зајечару и финансијску ситуацију Града, очигледно је да не постоји могућност да Град самостално инвестира у унапређење ове делатности, као један од битних предуслова за успешно управљање, уз задовољење потреба становништва за мобилношћу.

9.2. Разлози за уговарање јавно-приватног партнерства

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

Главни разлог за покретање овог пројекта је чињеница да се сви расходи за јавни аутобуски градски и приградски превоз покривају из градског буџета без икаквих прихода од корисника превозних услуга. Овај дефицит у систему има последице на финансијску стабилност града и ограничава могућности за унапређење квалитета услуга. Без систематичног система наплате карата, Град Зајечар је приморан да потпуно субвенционише јавни градски и приградски превоз из свог буџета. Циљ је организовати јавни аутобуски градски и приградски превоз путника у складу са Законом о комуналним делатностима и Законом о превозу путника у друмском саобраћају.

Остали разлози се огледају у следећем:

- Смањењу асиметрије информација између пореских обвезника и јавне администрације;



- Повећање транспарентности преумеравања јавног новца у области јавних инвестиција;
- Одржање једнаког односа квалитета и цене у укупном животном веку пројекта;
- Смањење јавног дуга, итд...

Важно је напоменути да порески обвезници, када су у питању јавне инвестиције, не плаћају само цену изградње или опремања, већ пројекти јавно-приватног партнерства коштају онолико колико ће за њих платити у њиховом укупном животном веку (нпр. 15 и више година...).

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

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

Предметни СИП подразумева да ће се пројекат реализовати у складу са Чланом 8. Закона о ЈПП и концесијама, односно као уговорно ЈПП без елемената концесије, које се заснива на јавном уговору којим се уређују права и обавезе у реализацији пројекта ЈПП, а у складу са одредбама ЗЈППК и одредбама посебних прописа којима се уређује област која је предмет ЈПП.

Пројекат поверавања обављања делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника приватном партнеру, уређивања дела постојећих аутобуских стајалишта (уређење 41 стајалишта) и увођење видео надзора у возилима довео би до стварања одрживог система превоза путника као једног од највећих изазова урбаних и комуналних захтева и подизања нивоа ефикасности у пружању услуга корисницима комуналне делатности.

Циљ овог предлога пројекта ЈПП без елемената концесије јесте увођење савременог система превоза путника, односно поверавање обављања делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника и то коришћењем возила нове генерације и унапређеној услузи превоза. Овакав систем уводи се са основним циљем да се усагласе жеље путника са ефикасним и економичним превозом.

Узимајући у обзир искуства других градова и општина, поверавање делатности обављања превоза путника кроз модел ЈПП доводи до одличних резултата посматраних кроз призму остварених прихода, али и кроз комунални ред који је апсолутни приоритет Града.



Приликом израде СИП-а за поверавање обављања делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника и изналажења оптималног решења, руководило се следећим циљевима:

- Обезбеђивање савременог превоза путника кроз унапређење возног парка и пружања станичних услуга;
- Заштите животне средине смањењем емитовања штетних издувних гасова (погонски агрегати са високим еколошким стандардима).



10. ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА И ОДУЗИМАЊЕ ПРАВА КОРИШЋЕЊА ИМОВИНЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА

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

- Испуњењем законских услова;
- Раскидом јавног уговора због јавног интереса;
- Споразумним раскидом јавног уговора;
- Једностраним раскидом јавног уговора;
- Правноснажношћу судске одлуке којом се јавни уговор оглашава ништавим или поништава.

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

1. Истеком рока на који је закључен јавни уговор;
2. Смрћу приватног партнера, односно ликвидацијом или стечајем приватног партнера.

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

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

1. Ако приватни партнер не обавља јавне радове или не пружа јавне услуге према стандардима квалитета за такве радове, односно услуге на начин како је договорено јавним уговором,
2. Ако приватни партнер не спроводи мере и радње неопходне ради заштите добра у општој употреби, односно јавног добра, ради заштите природе и културних добара,
3. Ако је приватни партнер дао неистините и нетачне податке који су били одлучујући за оцену његове квалификованости приликом избора најповољније понуде,



4. Ако приватни партнер својом кривицом не започне са извршавањем јавног уговора у уговореном року,
5. Ако приватни партнер обавља и друге радње или пропушта да обави неопходне радње које су у супротности са јавним уговором,
6. Ако је приватни партнер пренео на треће лице своја права из јавног уговора без претходног одобрења јавног партнера,
7. У другим случајевима у складу са одредбама јавног уговора и општим правилима облигационог права и прихваћеним правним правилима за конкретну врсту уговора.

Критеријуми на основу којих јавни партнер утврђује постојање разлога за раскид јавног уговора се утврђују јавним уговором.

У случају престанка јавног уговора, објекти који су под управљањем Приватног партнера, а у власништву су Јавног партнера, из оквира предмета ЈПП враћају се јавном партнеру на управљање у складу са одредбама јавног уговора, као и других уговора закључених од стране јавног партнера у вези са конкретним пројектом ЈПП.

Чланом 56. ЗППК јавни уговор може престати откупом предмета јавног уговора под условима предвиђеним јавним уговором, а изузетно, ако то налаже јавни интерес, откуп предмета јавног уговора може се вршити под условима и на начин утврђен прописима о експропријацији у ком случају приватни партнер има право на исплату пуне накнаде према тржишној вредности.

Јавни партнер може приватном партнеру одузети права установљена јавним уговором ако приватни партнер не извршава уговором преузете обавезе, из разлога јавне безбедности, као и у случају да се обављањем делатности угрожава животна средина и здравље људи, а мере предвиђене посебним прописима нису довољне да се то спречи, на начин и под условима утврђеним јавним уговором.

Уколико дође до прекида у пружању услуге превоза путника или она буде озбиљно угрожена из разлога који спадају у одговорност Приватног партнера, Град Зајечар има право да, уз достављање обавештења, обезбеди другог Приватног партнера и да трошкове обрачуна приватном партнеру укључујући, али се не ограничавајући на уговорну казну у висини вредности трошкова које је Град имао због обезбеђења комуналне услуге од стране другог Приватног партнера.



11. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У СКЛАДУ СА ЦИЉЕВИМА ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА

11.1. Циљеви Одрживог Развоја (Sustainable Development Goals)

Одрживи систем превоза путника омогућава лакши и ефикаснији приступ различитим областима живота, као што су образовање, здравствена заштита, послу и другим виталним услугама. Кроз већу мобилност људи, становништво има могућност да лакше путује до својих радних места, образовних институција или других дестинација, чиме се унапређује економски раст и социјална инклузија у локалној заједници. Осим тога, смањење загађења и емисија штетних гасова које пружа одрживи систем превоза доприноси очувању животне средине и стварању здравијег и одрживијег окружења за све становнике. Кроз успостављање одрживог система превоза путника, локална самоуправа ствара предуслове за достизање дугорочних циљева одрживог развоја, као што су смањење саобраћајне гужве, побољшање енергетске ефикасности и стварање одрживе мобилности као кључног елемента одрживог развоја заједнице.

Циљеви одрживог развоја јесу следећи :

1. **Свет без сиромаштва** – окончати сиромаштво свуда и у свим облицима;
2. **Свет без глади** – окончати глад, осигурати залихе хране, унапредити квалитет исхране и промовисати одрживу пољопривреду;
3. **Здравље и благостање** – промовисати здрав живот и добробит свих људи, свих животних доби;
4. **Квалитетно образовање** – осигурати инклузивно и равноправно квалитетно образовање и промовисати могућност учења током целог живота;
5. **Родна равноправност** – постићи родну равноправност и оснажити све жене и девојчице;
6. **Чиста вода и санитарни услови** – осигурати приступ питкој води за све, одрживо управљати водама и тако осигурати хигијенске услове за све;
7. **Приступачна енергија из чистих извора** – осигурати приступ поузданој, одрживој и савременој енергији, по приступачним ценама за све;
8. **Достојанствен рад и економски раст** – промовисати константан, инклузиван и одржив економски раст, пуну и продуктивну запосленост и достојанствен рад за све;
9. **Индустрија, иновације и инфраструктура** – изградити отпорну инфраструктуру, промовисати одрживу индустријализацију и подстицати иновативност;



10. **Смањење неједнакости** – смањити неједнакост унутар и између држава;
11. **Одрживи градови и заједнице** – учинити градове и људска насеља инклузивним, сигурним, отпорним и одрживим;
12. **Одговорна потрошња и производња** – осигурати моделе потрошње и производње;
13. **Очување климе** – предузети хитне акције у борби против климатских промена и њихових последица;
14. **Очување воденог света** – очувати и одрживо користити океане, мора и морске ресурсе за одрживи развој;
15. **Очување живота на земљи** – заштити, успоставити и промовисати одрживо коришћење копнених екосистема, одрживо управљати шумама, сузбити дезертификацију, зауставити и преокренути деградацију тла и спречити уништавање биолошке разноликости;
16. **Мир, правда и снажне институције** – промовисати мирољубива и инклузивна друштва за одрживи развој, осигурати приступ правди за све и изградити делотворне, одговорне и инклузивне институције на свим нивоима;
17. **Партнерством до циљева** – ојачати средства имплементације и учврстити глобално партнерство за одрживи развој.

Илустрација 4: Циљеви одрживог развоја (Sustainable Development Goals)





Одрживи систем јавног аутобуског превоза путника је у складу са следећим циљевима одрживог развоја :

2 - Свет без глади – одрживи систем јавног аутобуског превоза, у контексту овог циља, омогућава људима да лакше дођу до места где могу купити храну и обезбедити адекватну исхрану за себе и своје породице. Јавни аутобуси превоз побољшава приступ становништву пијацама и на тај начин помаже локалним пољопривредницима да лакше пласирају своје производе на тржишту и купцима да себи обезбеде свеже и локално произведене намирнице.

3 - Здравље и благостање - Пружање приступачног, безбедног и еколошки прихватљивог превоза доприноси физичком и психичком здрављу путника, утиче на смањење загађења ваздуха и смањење саобраћајних несрећа. Смањење емисије штетних гасова и загађивача у ваздуху може значајно смањити негативан утицај на квалитет ваздуха и спречити ризик од респираторних и других здравствених проблема код људи- ово се остварује коришћењем еколошки чистих аутобуса најновијег емисионог стандарда. Одржив систем јавног аутобуског превоза путника треба да пружи безбедан, удобан и доступан превоз свима. Такође, брзе и ефикасне услуге превоза смањују време путовања и стрес, што је позитивно за психичко здравље путника. Уз адекватне мере безбедности у јавном аутобуском превозу путника може се смањити број саобраћајних несрећа и повреда, доприносећи општем здрављу и благостању.

4 - Квалитетно образовање - Циљ одрживог развоја "Квалитетно образовање" у контексту одрживог система јавног аутобуског превоза путника предвиђа обезбеђивање превоза ученицима до школе. Одрживи јавни аутобуски превоз треба да обезбеди добру повезаност између образовних институција и насељених подручја. Редовне и поуздане линије јавног аутобуског превоза омогућавају ученицима, наставном особљу и осталим запосленима лак и ефикасан приступ образовним институцијама.



5 - Родна равноправност – Циљ да се осигура прилагођеност и равноправност за све полове у оквиру превозног система. То подразумева омогућавање женама да се запосле као возачи јавног аутобуског превоза и да им се пружи потребна обука и подршка. Ова мера промовише равноправност и уклања стереотипе о томе који посао је прикладан за жене, отварајући нове могућности за професионални развој и економску независност.

8 - Достојанствен рад и економски раст - обухвата постизање пристојних и достојних услова рада за раднике у сектору јавног аутобуског превоза и промовисање економског раста. Одрживи јавни аутобуски превоз може потпомоћи економски раст и стварање нових радних места. Улагање у модернизацију и проширење превозне инфраструктуре, развој нових линија и услуга, као и примена нових технологија у сектору превоза може допринети побољшању ефикасности и конкурентности. Ово може створити нове могућности за запошљавање и утицати на привредни раст. Одрживи јавни аутобуски превоз треба да пружи пристојне услове рада за све раднике у том сектору. Ово укључује поштовање права радника, осигурање безбедности и заштите на раду, осигурање адекватне зараде, поштовање радног времена и услова рада. Такви услови омогућавају достојанствен рад и подстичу равноправност радника у сектору превоза.

9 - Индустрија, иновације и инфраструктура - подразумева унапређење и модернизацију инфраструктуре, интеграцију иновативних решења и употребу нових технологија у сектору јавног аутобуског превоза. Овај циљ се постиже улагањем у нову инфраструктуру, као што су нови аутобуси, и применом иновација које користе најновије технологије. Употреба система електронске наплате карата може олакшати плаћање карата.

10 - Одрживи градови и заједнице - Одрживи јавни аутобуски превоз може смањити број приватних возила на путевима што доводи до смањења емисија штетних гасова и смањења загађења ваздуха, што значајно доприноси бољем квалитету живота у граду и заштити животне средине. Добро планиране мреже превоза и приступачне станице могу повећати привлачност за живот и пословање у одређеним деловима града, што доприноси равномерном развоју града.

13 - Очување климе - одрживи јавни аутобуски превоз има за циљ смањење емисија штетних гасова и утицаја на климатске промене. Превоз је одговоран за значајан део емисија које утичу на глобално загревање и загађење ваздуха, а одрживи јавни превоз може допринети остваривању овог циља. Промовише се употреба енергетски ефикасних возила и система што смањује емисије штетних гасова, као што су угљени диоксид (CO₂), азотни оксиди (NO_x) и друге честице.

17 - Партнерством до циљева - подразумева удруживање снага из различитих сектора, укључујући јавни и приватни сектор због остваривања заједничких циљева одрживог развоја у контексту јавног аутобуског превоза. Приватни партнер може играти важну улогу у инвестирању у нову инфраструктуру или модернизацију постојеће инфраструктуре јавног превоза. Ово може укључивати изградњу нових станица, као и



набавку еколошки прихватљивих возила. Приватно партнерство омогућава обједињавање финансијских средстава и експертизе из различитих извора.

Највиши приоритет за одрживи превоз путника је да се успостави нова технологија која ће унапредити чиста горива и чисте енергије. Нове технологије које ће позитивно утицати на животну средину су императив због све већих здравствених и климатских изазова.

Остваривање Циљева одрживог развоја зависи од одлучних и иновативних решења ка одрживом превозу, уз амбициозне акције влада и предузећа. Сектор транспорта је велик, разноврсан и сложен, а инфраструктурне одлуке и инвестиције имају посебно дуг животни век.

Одрживи систем јавног аутобуског превоза путника покреће развој, повезује људе и локалне заједнице са светом, гради тржишта и олакшава трговину и од суштинског је значаја за задовољавање потреба људи у свом личном и економском животу, уз поштовање способности будућих генерација да задовоље своје потребе.

Постизање Циљева одрживог развоја подразумева напредак у области одрживог јавног аутобуског превоза путника. Глобални напредак у смислу смањења емисије гасова са ефектом стаклене баште не може бити остварен без одлучујућих мера у области одрживог јавног аутобуског превоза, а државе не могу обезбедити сигурност хране или здравствену заштиту без поузданих и одрживих система превоза који подржавају ове напратке. Млади не могу похађати школу, жене не могу имати сигурне могућности за запошљавање и оснаживање, а особе са инвалидитетом и старије особе не могу одржавати своју независност и достојанство без безбедног јавног аутобуског превоза који је сигуран, приступачан, ефикасан, отпоран и који утиче на смањење емисије угљен-диоксида.

11.1.1. СИГУРАН јавни аутобуски градски и приградски превоз путника

Стопа угрожености на путу у данашње време је изузетно велика, а сигурност јавног аутобуског градског и приградског превоза игра кључну улогу у смањењу тог ризика и заштити путника од потенцијалних незгода и несрећа.

Неопходно је да се створе услови за уредно и безбедно функционисање сложеног система превоза путника и припреме човека како би могао да изађе на крај са својом околином у саобраћају.

Возила којима се обавља јавни аутобуски градски и приградски превоз путника возила треба да буду безбедна, чиста и одржива на дужи временски период. Кроз побољшање безбедности на путевима, смањење загађења и редукцију емисије угљен-диоксида у нашој земљи, постиже се сигуран и одржив јавни аутобуски градски и приградски превоз путника.



11.1.2. ПРИСТУПАЧАН јавни аутобуски градски и приградски превоз путника

Јавни аутобуски градски и приградски превоз представља једну од кључних карика у ланцу кретања људи, па је значајна пажња посвећена обезбеђивању приступачног јавног (спољашњег) окружења. На тај начин створене су могућности да људи различитих способности приступе одговарајућим системима превоза – односно, створени су неки од основних предуслова за социјалну инклузију.

Превозник има обавезу да обезбеди приступачан јавни аутобуски превоз за све путнике, без обзира на њихове способности или године старости. То подразумева да сви путници имају једнаке могућности да самостално користе возила јавног превоза и услуга превоза. То је нарочито значајно за групе корисника с израженом отежаном мобилношћу и/или комуникацијом, будући да због евентуалне неприлагођености система јавног превоза они могу бити искључени из саобраћаја.

Услуге у јавном аутобуском градском и приградском превозу путника треба да буду универзалне и осмишљене тако да свако може самостално да разуме и користи информације о куповини карата или реализацији превоза (укључујући и особе с оштећењем вида и/или слуха, туристе који не говоре локални језик...).

11.1.3. ЕФИКАСАН јавни аутобуски градски и приградски превоз путника

Глобалне климатске промене представљају све већи изазов данашњице, због чега је у Европи и свету императив достизање циљева одрживог развоја. Један од главних принципа за достизање ових циљева јесте и обезбеђивање ефикасног превоза путника у локалним самоуправама. Ефикасан систем јавног аутобуског градског и приградског превоза путника јесте онај који утиче на смањење емисије гасова са ефектом стаклене баште и који је енергетски ефикасан. Овакав јавни аутобуски градски и приградски превоз путника побољшава квалитет ваздуха и доприноси смањењу глобалног загревања. Превоз путника може бити ефикасан уколико је:

- Еколошки прихватљив – јавни аутобуски градски и приградски превоз путника би требало да смањује емисије гасова са ефектом стаклене баште, како би допринео борби против климатских промена и побољшању квалитета ваздуха. Ово се може постићи коришћењем возила која су мање загађујућа, као и коришћењем обновљивих извора енергије;
- Економски приступачан – смањењем цена карата и увођењем посебних цена за посебне категорије становништва, као што су студенти, пензионери и незапослени, омогућава већем броју људи да користи јавни превоз;



- Повезан – јавни аутобуски градски и приградски превоз треба да буде добро повезан, како унутар општине, тако и са другим градовима и регионима што повећава могућност путницима за коришћење јавног превоза уместо аутомобила;
- Доступан – превоз треба да буде доступан свима, укључујући особе са инвалидитетом и старије особе. То значи да возила треба да имају прилазне рампе, сигурносне појасеве и другу опрему која омогућава путницима да лако и безбедно уђу и изађу из возила. Путници треба да имају и приступ информацијама о возном реду, ценама карата и другим информацијама о систему јавног превоза које треба да буду лако разумљиве и доступне. Возила треба да долазе у редовним временским интервалима како би путници могли да планирају своје путовање и не губе време на чекање;
- Социјално инклузиван – да омогући приступ образовању, здравственим установама, радним местима и другим важним локацијама. То се може постићи успостављањем цена карата за све, као и коришћењем возила која су доступна у руралним и сиромашнијим подручјима.

11.1.4. ОТПОРАН јавни аутобуски градски и приградски превоз путника

Отпоран систем јавног аутобуског градског и приградског превоза путника у складу са циљевима одрживог развоја јесте онај који је у стању да се прилагоди променама које могу настати услед климатских поремећаја, природних катастрофа или других екстремних догађаја. Да би систем био отпоран, потребно је да се развију стратегије за управљање ризицима, које ће осигурати да систем и даље функционише у случају непредвиђених догађаја. На пример, ако се због поплава затворе неке саобраћајне руте, отпорни систем јавног превоза треба да има планове алтернативних рута и превозних средстава који се могу користити у таквим ситуацијама.

Један од начина да за повећање отпорности јавног аутобуског превоза путника јесте да се успостави коришћење различитих технологија за превоз. На пример, коришћење обновљивих извора енергије, као што су соларни панели или паметна ЛЕД технологија, може помоћи да се смањи зависност од једног облика превоза и извора енергије.

У случају природних катастрофа или других ванредних ситуација, важно је да систем јавног превоза буде у могућности да брзо реагује и пружи помоћ људима који су погођени. Ово се може постићи развојем система за хитне случајеве, који ће осигурати да се возила преусмере тамо где су најпотребнија.

Укратко, отпоран систем јавног аутобуског градског и приградског превоза путника у складу са циљевима одрживог развоја треба да буде у стању да се прилагоди



непредвиђеним ситуацијама, да користи различите технологије за превоз и да буде у стању да брзо реагује у случају природних катастрофа или других ванредних ситуација.

11.1.5. Јавни аутобуски градски и приградски превоз путника који утиче на смањење емисије угљен-диоксида и доприноси заштити животне средине

Индустријска револуција и све већа употреба фосилних горива довеле су до великог присуства гасова са ефектом стаклене баште у атмосфери, што доводи до загревања планете и изазива климатске промене. Јавни аутобуски градски и приградски превоз треба да промовише одржив начин путовања, подстичући људе да напусте индивидуални аутомобил у корист превоза који има мањи утицај на животну средину. То подразумева превозење већег броја путника у истом возилу, што значи да се смањује број индивидуалних возила на путу и смањује се саобраћајна гужва, а самим тим је и мања емисија штетних гасова из издувних система возила.

Аутобуси који задовољавају ЕУРО6 емисиони стандард спадају у једне од најчистијих у историји. Овај емисиони стандард значајно утиче на смањење емисије штетних гасова као што су азотни оксиди, честице чађи, угљен-моноксид и угљоводоници. Ово значи да су аутобуси који испуњавају овај стандард много чистији и емитују мање загађујућих материја у атмосферу.



12. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У СКЛАДУ СА ИСХОДИМА ДЕФИНИСАНИМ ДОКУМЕНТОМ *PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS*

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

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

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

12.1. Приступ и правичност

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

Основни исходи наведених пројеката, у смислу приступа и једнакости, морају бити обезбеђивање основне услуге што је у овом случају превоз путника, унапређивање приступачности услугама превоза, унапређивање једнакости и задовољавање социјалне правде, обезбеђивање приступа и правичности дугорочно, као и ублажавање физичког и економског расељавања становништва које може настати због недовољно развијених услуга превоза.

Ако се наведени пројекат посматра у смислу обезбеђивања основних услуга, онда пројекат треба да идентификује и узима у обзир стварне потребе људи у односу на њихову економску и социјалну ситуацију утврђену кроз процес ангажовања



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

Неке од основних компоненти које треба узети у обзир приликом анализе приступачности су:

- 1) Линијска покривеност – путници би требало да имају могућност путовања од одређеног полазишта до одређеног одредишта;
- 2) Просторна покривеност – путници би требало да имају приступ услузи недалеко од свог дома;
- 3) Временска покривеност – услуга треба да буде доступна у тренутку када је то корисницима потребно;
- 4) Удобност превоза.

Пројекат за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара довео би до повећања приступа становништва основним услугама јер би становништво у приградским насељима имало олакшан приступ градском насељу и тржишту. Овај пројекат допринео би смањењу трајних миграција из руралних у урбане средине и тако повећао вредности удаљених локација које ће бити добро повезане са осталим крајевима.

Ова врста одрживог превоза путника омогућава грађанима да превазиђу сиромаштво и социјалну искљученост, повезујући град Зајечар са остатком региона, обезбеђујући безбедност и олакшан приступ установама здравствене заштите, омогућавајући младима да похађају школу, становницима одлазак до радног места, као и особама са инвалидитетом и старијима приступ основним потребама.

Превоз путника није циљ сам по себи, већ средство које дозвољава људима да приступе свему што им је потребно: пословима, тржиштима и робама, друштвеној интеракцији, образовању, храни, здравственој заштити, безбедним заједницама и простору и читавом низу других услуга које доприносе здравом и испуњеном животу и могућностима за одржив економски развој. Становници Зајечара имали би приступ поменутих услугама без дугих путовања и уз комфоран и сигуран превоз.

12.2. Економска ефикасност и фискална одрживост

Економска ефикасност и фискална одрживост односи се на допринос пројекта јавно-приватног партнерства привредном расту и увећању животног стандарда



становништва. Због тога је значајно посматрати способност пројекта да ефикасно користи ограничене економске ресурсе, на одрживи начин, без угрожавања могућности да будуће генерације становништва имају барем подједнак приступ економским ресурсима.

Јавни аутобуски градски и приградски превоз путника игра кључну улогу у унапређењу економске ефикасности и обезбеђивању фискалне одрживости у некој регији или земљи. Неке од кључних тачака које истичу однос између јавног аутобуског превоза, економске ефикасности и фискалне одрживости су:

1. Економска продуктивност: Јавни аутобуски превозни системи унапређују економску продуктивност пружајући ефикасне и поуздане опције превоза за раднике, студенте, предузећа и слично. Смањују саобраћајну гужву на путевима, што доводи до краћих времена путовања, веће доступности и побољшане ефикасности тржишта рада. То даље подстиче економски раст и омогућава боље коришћење ресурса.

2. Уштеда трошкова: Јавни аутобуски превоз пружа уштеде трошкова појединцима, коришћење јавног аутобуског превоза може бити јефтиније од поседовања и одржавања приватног возила, посебно у урбаним подручјима где су високи трошкови паркирања и цене горива. То појединцима омогућава да расподеле своје ресурсе на друге основне потребе, попут становања, образовања или разоноде.

3. Еколошке користи: Јавни аутобуски превоз помаже смањењу емисија CO₂ и промовише еколошку одрживост. Подстицањем људи да користе јавни аутобуски превоз уместо приватних аутомобила, смањује се загађење ваздуха и зависност од фосилних горива. То има позитиван дугорочни утицај на јавно здравље, смањује трошкове здравствене заштите повезане са болестима узрокованима загађењем и доприноси постизању циљева заштите животне средине, попут смањења емисија гасова стаклене баште.

4. Друштвена инклузија: Јавни аутобуски превоз има важну улогу у промовисању друштвене инклузије пружањем приступачних опција мобилности за особе које не могу да приуште приватна возила. Осигурава приступ радним местима, образовању, здравственим услугама и другим основним услугама, посебно за људе са ниским примањима, старије особе и особе са инвалидитетом. Повезивањем људи са различитим деловима града или регије, јавни превоз побољшава друштвену кохезију и смањује неједнакост.

5. Економски развој и привлачење инвестиција: Добро осмишљени и ефикасно управљани системи јавног аутобуског превоза могу привући предузећа и инвестиције. Приступачна и поуздана инфраструктура јавног превоза важан је фактор који компаније узимају у обзир приликом одлучивања да успоставе или прошире своје пословање у одређеној регији. Флексибилна мрежа јавног превоза може побољшати привлачност града као пословног центра, подстакнути отварање радних места и покренути економски развој.



6. Ефикасност трошкова: Јавни аутобуски превоз, када је ефикасно планиран и управљан, може остварити економије обима и ефикасност трошкова. Системи јавног аутобуског превоза могу превести већи број људи користећи мање ресурса у поређењу са индивидуалним возњама аутомобилом. То помаже оптимизацији расподеле ресурса, смањује трошкове гужви и побољшава укупну ефикасност превоза.

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

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

- 1) Избегавање корупције и подстицање транспарентне набавке - Корупција може значајно угрозити економску ефикасност и фискалну одрживост пројекта. Процес набавке треба бити транспарентан, конкурентан и поштен, како би се избегла корупција и како би се средства ефикасно утрошила. Усвајања пројекта и уговора јавно-приватног партнерства извршавају се у складу са законом и потпуно транспарентно. Пројекат се додељује транспарентно на отвореном и транспарентном конкурс. ЈПП резултат је структурираног преговарачког процеса који резултира уравнотеженим уговором (на основу шаблона уговора укљученог у тендерску документацију). Поступак јавно-приватног партнерства је транспарентан јер се ослања на законски оквир који поставља услове за спровођење ЈПП пројекта, укључујући захтеве за транспарентност и јавну одговорност. Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама дефинише поступке, услове и начела ЈПП-а, укључујући захтеве за транспарентност. У процесу ЈПП-а, јавни партнер је обавезан да транспарентно објави све релевантне информације у вези са пројектом. То може укључити објављивање јавних позива, конкурсне документације, процену изводљивости, извештаја о пројекту и уговора са приватним партнером. Ови документи пружају информације о свим аспектима пројекта, укључујући финансијске детаље, услове и обавезе свих страна укључених у ЈПП. Поступак ЈПП почиње тако што јавни партнер донесе одлуку о покретању поступка, затим започиње са припремом нацрта предлога пројекта ЈПП/концесионог акта који се после усваја на седници скупштине јединице локалне самоуправе. Након усвајања, пројекат се доставља Комисији за јавно-приватно партнерство и концесије, која доноси оцену и мишљење да ли се конкретни пројекат може реализовати у форми ЈПП и да ли је у складу са ЗЈПК. Након што је донела мишљење, Јавно тело пројекат подноси скупштини јединице локалне самоуправе ради давања сагласности и усвајања. Након усвојеног пројекта, Јавно тело расписује поступак јавне набавке на Порталу јавних набавки. Поступак се спроводи у складу са Законом о јавним набавкама уз поштовање основних начела ЗЈН, а пре свега начела обезбеђивања конкуренције и забране



дискриминације, транспарентности поступка јавне набавке, уз поштовање мера у циљу спречавања корупције и сукоба интереса у складу са ЗЈН. Понуђачи могу предати понуде најкасније до истека рока предвиђеног за подношење понуда. Након стручне оцене понуда, Јавно тело доноси одлуку о избору најповољнијег понуђача (приватног партнера), са којим ће јавни партнер закључити јавни уговор. То је **уговор о јавно-приватном партнерству са или без елемената концесије, закључен у писаном облику између јавног и приватног партнера, којим се у циљу реализације пројекта јавно-приватног партнерства, уређују међусобна права и обавезе уговорних страна**. Јавни уговор се уписује у Регистар јавних уговора, јединствену електронску базу података која служи за евидентирање и праћење реализације јавних уговора који се, у складу са ЗЈППК, спроводе на територији Републике Србије.

- 2) Максимизирање економске одрживости и фискалне одрживости - Пројекат треба имати економску оправданост и бити у складу са фискалним могућностима. Када локалне самоуправе имају мањак средстава у буџету и не могу себи приуштити да се задужују, укључивање приватног капитала може представљати најбоље решење. Приватни капитал може осигурати неопходна финансијска средства за инфраструктурне пројекте, чиме се локалне самоуправе ослобађају од великог финансијског оптерећења.
- 3) Максимизирање дугорочне финансијске одрживости - Пројекат треба бити пројектован и управљан тако да има дугорочну финансијску одрживост. Овај аспект укључује процену трошкова и прихода пројекта, као и његову способност да генерише приходе који могу подржати његову одрживост на дужи рок; Према члану 18 Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) рок на који се закључује јавни уговор одређује се на начин који не ограничава тржишну утакмицу више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора. Рок из овог члана не може бити краћи од пет година ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера на начин и у поступку прописаном овим законом.
- 4) Повећање запошљавања и економских могућности - Пројекат треба имати потенцијал да повећа запошљавање и економске могућности у локалној заједници. Ово може укључивати отварање нових радних места, стимулисање локалне економије и подизање животног стандарда заједнице.



12.3. Одрживост животне средине и отпорност

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

Еколошка одрживост и отпорност значајни су аспекти у контексту јавног аутобуског превоза путника. Док се свет сусреће са изазовима климатских промена и потребом да се смање емисије гасова, сектор транспорта, укључујући јавни аутобуски превоз, игра значајну улогу у стварању одрживије будућности. Прелазак јавног аутобуског превоза на возила која су у складу са вишим европским стандардом емисије издувних гасова у односу на тренутно постојећа возила, значајан је корак у смањењу емисија угљен-диоксида. Успостављање ефикасног јавног аутобуског превоза путника који минимизира утрошак енергије и максимизира доступност такође је од великог значаја. Примена енергетски ефикасних технологија и интелигентних система може унапредити одрживост јавног превоза. Увођење LED осветљења у возила и превозне објекте може смањити утрошак енергије. Јавни превозни системи морају бити отпорни на изазове климатских промена, као што су екстремни временски услови.

Коришћење јавног аутобуског градског и приградског превоза путника савременим возилима, смањује број возила на путевима, те доприноси смањењу издувних гасова.

Следећи критеријуми су идентификовани за процену учинка пројекта у односу на одрживост животне средине и отпорност исхода, а потребно је да се обухвате у процени утицаја на животну средину и друштво:

- 1) Смањити емисије гасова стаклене баште и побољшати енергетску ефикасност;
- 2) Смањити отпад и обновити деградирано земљиште;
- 3) Проценити ризик и припремити се за управљање катастрофама.

Набавком 20 нових возила ЕУРО6 класе смањиће се емисија азотних оксида за између 60% и 70%, као и емисија угљен-диоксида, због чега ће Зајечар бити еколошки чистија и здравија средина.

Током реализације пројекта потребно је израчунавати годишње емисије гасова са ефектом стаклене баште и идентификовати стратегије за смањење или надокнађивање емисија гасова стаклене баште у поређењу са глобалним нормама или широко признатим индустријским стандардима.

Циркуларна економија је стратешки концепт за зелену транзицију Републике Србије, која је последњих година постављена високо на лествици приоритета за развој



нашег друштва. Зелена транзиција је процес који подразумева економску, енергетску и инвестициону транзицију, које су засноване на одрживом коришћењу ресурса и енергије, смањењу негативног утицаја на животну средину, примени иновација и дигиталних алата, знању, додатној вредности и већој конкурентности привреде.

Циркуларна економија је економски модел који се фокусира на смањење отпада, обнову ресурса и промовисање поновне употребе материјала. То се постиже кроз стратегије попут рециклирања, обнове, дељења, поправке и поновне употребе. Циљ је постићи одрживост, смањити негативан утицај на околину и створити економски систем који је мање зависан од ограничених ресурса.

Рециклирање или поновна употреба материјала и компоненти возила смањује отпад, штеди ресурсе и смањује потребу за производњом нових материјала, што има позитиван утицај на околину, квалитет живота заједнице и дугорочну одрживост јавног аутобуског превоза.

Приватни партнер дужан је да припреми оперативни план управљања отпадом, који се бави смањењем отпада током животног века пројекта. Наведени пројекат ће смањити стварање отпада по јединици производње или услуге годишње у поређењу са националном индустријском нормом.

Након одлагања, материјали се поново употребљавају и рециклирају на одговарајући начин. На пример, у области јавног аутобуског превоза путника, замењени делови аутобуса се могу рециклирати како би се поновно употребили у производњи нових делова или других производа. Поступци рециклирања материјала су усклађени са Законом о заштити животне средине ("Сл. гласник РС", бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон и 95/2018 - др. закон), прописаним стандардима заштите животне средине и спроводе се путем регистрованих рециклажних процеса.

Одлагање отпада у области јавног аутобуског превоза путника спроводи се у складу са Законом о управљању отпадом ("Сл. гласник РС", бр. 36/2009, 88/2010, 14/2016, 95/2018 - др. закон и 35/2023). Отпад се правилно сортира и одваја према врсти, у складу са прописаним смерницама и прописима. Постоје различите мере за одлагање отпада, укључујући рециклажу, компостирање, депоније које задовољавају стандарде заштите животне средине и друге методе. Опасан отпад који се производи у свакодневном раду третира се уз сарадњу са лиценцираним привредним друштвима за откуп и третман опасног отпада.

Од опасних отпада генеришу се: отпадне батерије и акумулатори, отпадно моторно уље, отпадне науљане крпе, док се од неопасних отпада генеришу се: отпадне гуме, отпади од гвожђа.



12.4. Репликабилност

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

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

Ево неколико кључних аспеката који се односе на реликовање у јавном аутобуском превозу:

1. Преносивост стратегија: Успешне стратегије и приступи имплементирани у једној локалној самоуправи често се могу пренети на друге локације. На пример, уколико локална самоуправа успешно имплементира програм комуналне делатности превоза путника, други градови могу репликовати исти модел прилагођавајући га локалном контексту, као што су прилагођавање броја станица или узимање у обзир специфичних инфраструктурних захтева.

2. Репликовање технологије: Напредак технологије омогућава реликовање система јавног аутобуског превоза. Иновације попут бесконтактних плаћања, система за информисање путника у реалном времену могу се лако репликовати у различитим градовима, под условом да су доступни неопходна инфраструктура и ресурси.

3. Репликовање политика: Владе и саобраћајне агенције могу репликовати успешне политике и прописе који су се показали ефикасним у унапређењу јавног аутобуског превоза. На пример, политике које се односе на посвећене траке за аутобусе, наплату гужви или подстицаје за коришћење јавног аутобуског превоза могу се репликовати и прилагодити потребама различитих градова.

4. Дељење знања и сарадња: Сарадња и дељење знања између различитих заинтересованих страна, укључујући градове, саобраћајне агенције, стручњаке из индустрије и истраживаче, има кључну улогу у реликовању успешних иницијатива јавног аутобуског превоза. Платформе за дељење најбољих пракси, конференције и мреже могу олакшати ширење знања и промовисати реликовање.

5. Прилагођавање локалном контексту: Иако је реликовање усмерено на усвајање успешних модела, такође је важно узети у обзир јединствене карактеристике и изазове сваке локације. Иницијативе јавног аутобуског превоза требају бити



прилагођене специфичним потребама, демографији и инфраструктури одређеног града или региона.

Репликовање у јавном аутобуском превозу може допринети одрживој мобилности, смањењу саобраћајних гужви, побољшању квалитета ваздуха и повећаном приступу опцијама превоза. Учећи из успешних пројеката и имплементирајући доказана решења, градови могу напредовати ка ефикаснијим, приступачнијим и еколошки прихватљивим системима јавног превоза.

12.5. Укључивање заинтересованих страна

Укључивање заинтересованих страна у систем јавног аутобуског превоза кључни је елемент успешног планирања, имплементације и управљања овом комуналном делатношћу. Заинтересоване стране укључују широки спектар људи и организација које директно или индиректно имају утицај на јавни аутобуски превоз.

Неки од кључних актера укључени у јавни аутобуски превоз могу бити:

1. Путници: Путници су главни корисници јавног аутобуског превоза и њихов глас је од велике важности. Укључивање путника у процесе одлучивања може се остварити путем анкета, фокус група, јавних састанака или електронске комуникације. Ово омогућава путницима да изразе своје потребе, притужбе и предлоге за унапређење система јавног аутобуског превоза.

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

3. Власти и регулаторна тела: Локалне власти и регулаторна тела имају кључну улогу у управљању јавним аутобуским превозом. Они су одговорни за доношење политика, финансирање, планирање и надзор над системом јавног аутобуског превоза. Укључивање ових актера у процесе одлучивања може осигурати усклађеност са политикама и прописима, као и пружити подршку у ресурсима и инфраструктури.

4. Приватни партнер (превозник): Приватни партнер је одговорни за пружање услуга јавног превоза. Укључивање оператера у процесе одлучивања омогућава размену информација, идентификацију изазова и проналажење решења. То може обухватати редовне састанке, радне групе или консултације приликом развоја нових рута, тарифа или унапређења услуга.

5. Стручњаци и консултанти: Стручњаци и консултанти са релевантним знањем и искуством могу пружити драгоцену подршку у процесима планирања и управљања



јавним превозом. Њихово укључивање може помоћи у анализи података, процени перформанси система, пружању техничке експертизе и предлагању иновативних решења.

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

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

Укључивање ових актера у процесе одлучивања око јавног аутобуског превоза може помоћи у стварању инклузивног, ефикасног и одрживог система. Кроз активну комуникацију, сарадњу и партиципацију свих релевантних страна, могу се постићи бољи резултати у пружању услуга јавног аутобуског градског и приградског превоза на територији града Зајечара које задовољавају потребе шире заједнице.

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

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

Пројекат јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара подразумева да су повратне информације заинтересованих страна прилагођене пројектним плановима, дизајну, процесима или су утицале на доношење одлука и да се повратне информације заинтересованих страна третирају поштено и правично, у складу са принципима социјалне еколошке правде. Релевантне информације о пројекту које се односе на ЈПП за резултате циљева одрживог развоја



биће доступне свим странама, укључујући чланове јавности и пружаће се на транспарентан, благовремен, разумљив и приступачан начин.

13. БУДУЋЕ СТАЊЕ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ЗАЈЕЧАРА

Пројекат јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза на територији Града Зајечара реализоваће се у складу са чланом 8. ЗППК, односно као уговорно ЈПП без елемената концесије. Ово становиште оправдано је из следећих разлога:

1. Превозник врши превоз по одређеним условима, са задатим линијама и обрачунава превоз по гаженом километру чија је цена дефинисана у понуди и одговоран је за квалитетно обављање услуге по свим задатим условима;
2. Превозник не врши наплату, Град је дужан да организује наплату карата на један од могућих начина (путем савременог система наплате, система дислоциране наплате на више различитих места као што су киосци и сл., као и електронска продаја и наплата карата). Цео приход се слива у буџет локане самоуправе и то покрива део трошкова за превоз или трошкове за превоз у целисти;
3. Превозник не обезбеђује контролу у аутобусу, већ само превоз, а контролу врши Град. На тај начин се умањује потреба за кондуктерским кадром код превозника, а возачи не морају наплаћивати карте. Са друге стране возачи без кондуктера не могу контролисати да ли путници поседују карте. У том случају, превознику је неопходно дупло особље (кондуктери). Сваки остварени трошак, па и кондуктера, превозник као добар привредник мора урачунати у своју понуду и исту ће учинити скупљом. Град у сваком случају мора организовати контролу путника и наплате карата, јер је то и једини начин да контролише превозника да ли наплаћује и приказује реалне приходе и има велики ризик да не може обезбедити квалитетну контролу на тај начин. По овом предлогу, Град и наплаћује и врши контролу која у овом случају мора бити нешто већа, али не толико колико би било да кроз цену превоза плати кондуктере приватном партнеру и додатно организује и плати контролу превоза и наплате. Добро организована контрола по предложеном начину је ефикаснија него константна потреба за кондуктерима у сваком возилу и додатна контрола од стане Града за исте;
4. На овај начин Град би могао лакше одређивати додатне попусте, бесплатне вожње, измене линија, измене захтева и квалитетније задовољавати потребе грађана за превозом што и јесте јединствен циљ;
5. Ефикаснији превоз који би се остварио на овај начин ће позитивно утицати на квалитет превоза, повећану потребу за таквим превозом и његово коришћење, а што доводи до позитивних ефеката на квалитет живота грађана, умањење миграција село-град и повећање вредности удаљених локација које су добро



повезане, позитивних ефеката по животну средину, по урбанизам, по саобраћајну инфраструктуру и др.

Основни циљ који ће се постићи Предлогом пројекта јесте да јавни аутобуски градски и приградски превоз путника на територији Града Зајечара буде унапређен у односу на постојећи систем као и да такав унапређени систем превоза буде одржив у Граду у наредних 18 година. Инвестиционо улагање у реализацију пројекта подразумева набавку 20 потпуно нових возила која испуњавају стандард ЕУРО6, а која су значајно еколошки исправнија и квалитетнија у односу на возила којима се тренутно обавља превоз. Тренутно стање возног парка је такво да се возни парк састоји од возила чија просечна старост превазилази 15 година, па је обављање превоза и пружање услуге неадекватно.

СИП-ом је предвиђено поверавање обављања делатности и објеката за обављање делатности градског и приградског превоза путника, па је поред инвестирања у нови возни парка потребно извршити и одређена улагања у санацију и уређивање постојећих аутобуских стајалишта како би се обезбедили услови да се услуга врши квалитетно.

Укупна вредност инвестиције за набавку новог возног парка износила би око 3.567.470,00 евра нето односно 418.464.231,00 динара нето и односи се на набавку 20 нових возила емисионе класе ЕУРО 6. У наставку СИП-а биће приказана детаљна структура иницијалне вредности трошкова набавке возила и успостављања новог возног парка.

Приватни партнер је у обавези да током целокупног трајања уговора поседује довољан број возила за несметано обављање делатности услуге превоза и да омогући да број возила и њихов капацитет буде у складу са предложеним редовима вожње, као и очекиваним бројем путника. Најмање једном годишње Приватни партнер је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене.

Ефикасно функционисање система превоза путника подразумева коришћење возила са којима је на најефикаснији начин могуће пружити квалитетну услугу превоза путника. Тај циљ би се најефикасније могао остварити набавком одговарајућег броја возила одговарајуће категорије за обављање делатности превоза.

Будућа возила емисионе класе ЕУРО6 која ће бити набављена су: 9 аутобуса за градски саобраћај, 7 аутобуса за приградски саобраћај и 4 минибусева, као и 3 резервних возила од којих један градски аутобус, један приградски аутобус и један минибус. Укупан број возила неопходних за обављање превоза је најмање 20, а уколико у току реализације пројекта дође до повећања броја пређених километара у току године неопходно је број возила ускладити са бројем пређених километара. То би значило да ће Приватни партнер бити у обавези да набави и нова возила уколико у току периода вршења уговорене услуге буде потребе за тим, односно уколико се повећа број путника и/или број пређене километраже. Приватни партнер је у обавези да у свим возилима обезбеди савремене системе бројања путника и електронске наплате карата.

Набавка и уградња система за бројање путника

Систем који чини комбинација ИП пријемника контролисаног



микроконтролерским системом и наменски израђеног паметног софтвера који врши анализу добијених снимака. Уређај је намењен контроли броја улазака и излазака путника у аутобусима где пружа велику поузданост детекције пролазака. ИР пријемници би требали бити постављени на сва врата на којима путници улазе у возила односно из њих излазе.

Систем може бити постављен за потпуно аутономан рад и независно од постојећих Ticketing система или у комбинацији са Ticketing системом. У првом случају систем даје информације о броју улазака односно излазака путника чиме се на фреквентним градским линијама добијају тачне информације о оптерећености линија и возила као и о броју путника који се у њима налазе. У случају да се користи у комбинацији са Ticketing системима превозницима даје далеко више могућности контроле наплате карата у аутобусима.

Набавка и уградња система за електронску наплату карата

Унапређење услуге јавног аутобуског превоза путника би се, поред обнављања возног парка, могло постићи и увођењем електронског система наплате карата. Основна намена електронског система наплате карата јесте укидање готовинске продаје карата у аутобусу и брза евиденција путника, уз информације о броју путника по станицама уласка и изласка. Врсте картица које се најчешће користе у оваквом систему су: месечна карта са неограниченим бројем вожњи у току једног месеца, месечна карта са тачно дефинисаним бројем вожње у току једног месеца, временска карта која траје одређено време, трип карта која важи одређен број вожњи на одређеној линији, електронски новчаник који функционише по *pre-paid* принципу и *post-paid* картица која важи на свим линијама неограничено и за коју се на крају обрачунског периода израђује листинг вожњи на основу кога се даље врши фактурисање односно наплата од путника.

Трошкове имплементације електронског система наплате карата би сносио Приватни партнер. Након увођења система електронске наплате карата, продају појединачних и периодичних карата у систему јавног аутобуског градског и приградског превоза путника организује Јавни партнер. Приход од продаје карата представља приход Јавног партнера. Један од циљева пројекта јесте да се овај систем имплементира одмах по закључењу уговора и то ће бити детаљније дефинисано у конкурсној документацији за избор Приватног партнера.

13.1. Опис и начин уређења дела постојећих стајалишта

Овај пројекат има за циљ стварање одрживог и модерног система превоза, прилагођеног потребама заједнице, уз посебан фокус на побољшање инфраструктуре аутобуских стајалишта. Пројекат, осим оптимизације транспортне мреже, има за циљ ревитализацију постојећих аутобуских стајалишта, пружајући грађанима удобност и функционалност током њиховог путовања. Приватни партнер је у обавези да 21 стајалиште уреди у првих годину дана од дана закључења уговора, док преосталих 20 стајалишта има обавезу да уреди у другој години од дана закључења уговора. У наставку следи детаљан опис аутобуских стајалишта.



Аутобуско стајалиште са три пола, дужине 3,1 м, ширине 1,8м и висине 2,75м чини метална конструкција од челичних профила, лимова и цеви, клупа од HPL плоча и металне подконструкције, кровна покривка од клирита у дим сиво боји, леђна заштита од прозирног клирита са алуминијумским рамовима и бочна заштита од каљеног стакла. Метална конструкција се састоји од носећих стубова од квадратних челичних цеви попречног пресека 100×100×3мм који су завртњевима преко одговарајућих прирубница повезани са конструкцијом крова.

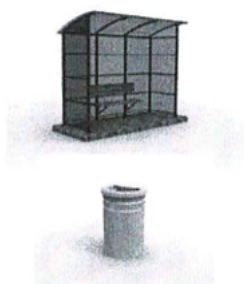
Кровна конструкција је урађена од челичних профила и лимова и то сваки сегмент, посебно што омогућава једноставнију и практичнију монтажу на терену. Посебно обликована подужна ребра сваког сегмента направљена су од челичног лима дебљине 5мм и постављена под одговарајућим нагибом у односу на хоризонталу ради лакшег одвођења атмосферских падавина. Ребра су међусобно повезана попречним профилима од челичног лима дебљине 3мм. За кровну конструкцију је блок заковицама учвршћен посебан рам од обликованих челичних профила а он носи завртњевима причвршћену покривку од клирита дебљине 6мм коју је потребно изградити у дим сивој боји а чији доњи крај је уведен у подужни олук како би се обезбедило прикупљање и одвођење атмосферских падавина.

Клупа, чије је седиште урађено од HPL плоча дебљине 12мм, како би се умањило утицај вандализма, причвршћена је за носеће стубове, а изнад ње је постављен наслон, од челичних цеви 026,9×2,3мм и 017,2×1,8мм, који уједно штити леђну страну од јачег притиска са унутрашње стране. Леђну заштиту чини прозирна плоча од клирита, дебљине 6мм и алуминијумски рам у који је она смештена а који је завртњима везан за носеће стубове. Бочна заштита са леве и десне стране посматрана фронтално је каљено стакло дебело 10мм са пескареним тракама на средини како би била лакше уочљива, али и естетски лепша. Конзолно је причвршћена помоћу специјалних држача. Сви челични делови аутобуског стајалишта су топло цинковани а онда заштићени основним и завршним премазом у боји РАЛ 7016. Стајалиште се причвршћује за тло преко бетонске стопе са одговарајућим анкерима. Анкери са анкерним плочама су повезани јединственом конструкцијом. Анкерне плоче на стубовима покривене су ливеним алуминијумским розетама дводелног типа што додатно употпуњује комплетну естетику производа.

Тип стајалишта која ће бити постављена су следећа:

1. Аутобуско стајалиште са три поља за сеоска подручја са бетонском кантом за отпатке;

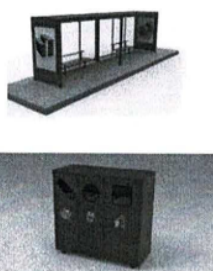




2. Аутобуско стајалиште са клупом и кантом за отпатке;

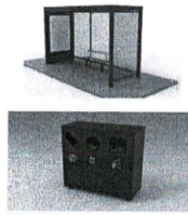


3. Аутобуско стајалиште са шест поља за ужи градски центар са рециклажном трокоморном кантом за отпатке;



4. Аутобуско стајалиште са три поља за ужи градски центар са рециклажном трокоморном кантом за отпатке





13.2. Решење за постојеће проблеме јавног аутобуског градског и приградског превоза путника

Приватни партнер ће бити у обавези да набави 20 возила емисионе класе ЕУРО6 и то 9 градских аутобуса, 7 приградских аутобуса, 4 минибусева, као и да поседује 3 резервна возила за градски и приградски превоз путника стандарда ЕУРО6, који ће саобраћати на 46 нових линија и то :

- **Линија 1:** ОЛИМПИЈСКА-КОТЛУЈЕВАЦ-ДОМ ЗДРАВЉА-НОВО ГРОБЉЕ;
- **Линија 2:** ЗВЕЗДАН -ЛУБНИЧКА РАСКРСНИЦА- ДАРУВАРСКА-ДОМ ЗДРАВЉА-НОВО ГРОБЉЕ;
- **Линија 3:** Р. АВНОЈСКА-ОШ Љ.Р.НАДА-АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ -ДОМ ЗДРАВЉА;
- **Линија 3-1:** Р. АВНОЈСКА-ОШ Љ.Р.НАДА-АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ВИШЊАР;
- **Линија 3-2:** ВИШЊАР - ОШ Љ.Р.НАДА - АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ- Р. АВНОЈСКА;
- **Линија 4:** ШЉИВАРСКО БРДО-ПОДЛИВ-ДОМ ЗДРАВЉА-НОВО ГРОБЉЕ;
- **Линија 5-1:** ТАБАКОВАЦ-БРУСНИК-ОКРУЖНИ СУД-НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ;
- **Линија 5-2:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД- САЛАШ-ТАБАКОВАЦ;
- **Линија 5-3:** ТАБАКОВАЦ-БРУСНИК-ОКРУЖНИ СУД-НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ;
- **Линија 5-4:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ЧОКОЊАР-БРУСНИК-ТАБАКОВАЦ;
- **Линија 5 субота:** ТАБАКОВАЦ-МЕТРИШ-САЛАШ-ЧОКОЊАР-АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ;
- **Линија 5А субота:** ТАБАКОВАЦ-МЕТРИШ-САЛАШ-ОК. СУД-АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ;
- **Линија 6-1:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ДОМ ЗДРАВЉА-ОК.СУД-САЛАШ-ВЕЛИКА ЈАСИКОВА;
- **Линија 6-2:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ--ОКРУЖНИ СУД-РГОТИНА-ЧОКОЊАР-САЛАШ;
- **Линија 6-3:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ -ОКРУЖНИ СУД- РГОТИНА-ВЕЛИКА ЈАСИКОВА;
- **Линија 6 субота:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ДОМ ЗДРАВЉА-САЛАШ-ВЕЛИКА ЈАСИКОВА - ДУБОЧАНЕ -ОКРУЖНИ СУД;



- **Линија 7:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ПОЖАРЕВАЧКА- ВРАЖОГРНАЦ – РГОТИНА;
- **Линија 7-1:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ВРАЖОГРНАЦ-РГОТИНА;
- **Линија 8:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ -ОКРУЖНИ СУД-НИКОЛИЧЕВО;
- **Линија 8 субота:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-НИКОЛИЧЕВО;
- **Линија 8Т:** НИКОЛИЧЕВО-ВРАЖОГРНАЦ ДОМ-ТРНАВАЦ-ВРАЖОГРНАЦ ДОМ;
- **Линија 8Т субота:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ТРНАВАЦ- ВРАЖОГРНАЦ - РГОТИНА;
- **Линија 9:** АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - ВЕЛИКИ ИЗВОР- ХАЛОВО-ГРАДСКОВО-ШИПИКОВО;
- **Линија 10:** АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - ОКРУЖНИ СУД - ВЕЛИКИ ИЗВОР- ХАЛОВО;
- **Линија 11:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-МАЛИ ИЗВОР.ВРБИЦА;
- **Линија 11-1:** АС НИКОЛИЋ-ОКРУЖНИ СУД-ГРЉАН ДОМ-МАРИНОВАЦ – ВРБИЦА;
- **Линија 11-2:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ДОМ ЗДРАВЉА-МАЛИ ИЗВОР – ВРБИЦА;
- **Линија 11-3:** ВРБИЦА - МАЛИ ИЗВОР- ВРАТАРНИЦА-ОКРУЖНИ СУД- АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ;
- **Линија 11-4:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-МАРИНОВАЦ- ВРБИЦА;
- **Линија 11 субота:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ -ОКРУЖНИ СУД-ВРАТАРНИЦА-МАЛИ ИЗВОР – ВРБИЦА;
- **Линија 11-1 субота:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ГРЉАН-ГРЛИШТЕ – МАРИНОВАЦ- ВРБИЦА;
- **Линија 13-1:** АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - БОЛНИЦА - ГРЉАН ДОМ- АВРАМИЦА;
- **Линија 13-2:** АВРАМИЦА - ГРЉАН ДОМ - ВИШЊАР - ОКРУЖНИ СУД-АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ;
- **Линија 14:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ОШ "ЂУРА ЈАКШИЋ" -ЛУБНИЦА-ПЛАНИНИЦА;
- **Линија 14-1:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ВИШЊАР-РАСАДНИК-ОКРУЖНИ СУД-ЛУБНИЦА-ПЛАНИНИЦА;
- **Линија 14-2:** АС.НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-РАСАДНИК-ВИШЊАР-ОКРУЖНИ СУД-ЛУБНИЦА – ПЛАНИНИЦА;
- **Линија 14 субота:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ ОКРУЖНИ СУД-ОШ "ЂУРА ЈАКШИЋ" - ЛУБНИЦА - ПЛАНИНИЦА;
- **Линија 15-1:** АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - ШЉИВАР - ГОРЊА БЕЛА РЕКА – ЛАСОВО;
- **Линија 15-2:** АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - ОКРУЖНИ СУД-ОШ " ЂУРА ЈАКШИЋ " – ЛАСОВО;
- **Линија 15-3:** ЛАСОВО - ОШ " ЂУРА ЈАКШИЋ" - АС " НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ";
- **Линија 15-1 субота:** ЛАСОВО - Г.Б. РЕКА - ОШ " ЂУРА ЈАКШИЋ" - ОКРУЖНИ СУД - АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ";
- **Линија 15-2 субота:** ЛАСОВО - ОШ " ЂУРА ЈАКШИЋ" - ОКРУЖНИ СУД - АС " НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ";
- **Линија 16А:** ГАМЗИГРАД – ФАРМА – ОКРУЖНИ СУД – ДОМ ЗДРАВЉА – АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ;
- **Линија 16Б:** АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ЛУБНИЧКА РАСКСНИЦА-ГАМЗИГРАДСКА БАЊА – ГАМЗИГРАД;



- **Линија 16Е:** ГАМЗИГРАД-ЗВЕЗДАН-ОЛИМПИЈСКА-ОКРУЖНИ СУД-ДОМ ЗДРАВЉА - АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ;
- **Линија 17:** АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - ОКРУЖНИ СУД - ГРЉАН – ГРЛИШТЕ.

У наставку следи детаљан приказ линија, стајалишта и времена полазака:

1. Линија 1: ОЛИМПИЈСКА-КОТЛУЈЕВАЦ-ДОМ ЗДРАВЉА-НОВО ГРОБЉЕ

Градска линија

Олимпијска-Котлујевац-Дом Здравља-Ново Гробље																	
р.бр.поласка									Стајалишта	р.бр.поласка							
1	2	3	4	5	6	7	8	9		10	11	12	13	14	15	16	17
5:31	6:32	7:35	9:00	10:26	12:00	13:30	14:45	16:20	Олимпијска	10.6	5:26	6:27	7:28	8:50	10:16	11:51	13:21
5:32	6:33	7:36	9:01	10:27	12:01	13:31	14:46	16:21	Поречка	10.3	5:25	6:26	7:36	8:48	10:14	11:50	13:20
5:33	6:34	7:37	9:02	10:29	12:03	13:33	14:48	16:23	Котл.Кривина	9.7	5:24	6:24	7:35	8:47	10:13	11:49	13:19
5:34	6:35	7:38	9:03	10:30	12:04	13:34	14:49	16:24	Пожаревачка "Р"	9.4	5:23	6:23	7:24	8:46	10:12	11:47	13:17
5:35	6:36	7:40	9:05	10:31	12:05	13:35	14:50	16:25	Дом Котлујевац	9.1	5:22	6:22	7:23	8:44	10:10	11:45	13:15
5:36	6:37	7:41	9:06	10:32	12:06	13:36	14:51	16:26	Пеш.мост плави	8.5	5:21	6:21	7:22	8:42	10:08	11:43	13:13
5:38	6:38	7:42	9:08	10:34	12:08	13:38	14:53	16:28	П.Плажа - Дрв. Мост	8.3	5:20	6:19	7:20	8:41	10:06	11:41	13:11
5:40	6:40	7:43	9:10	10:35	12:09	13:39	14:54	16:29	Пивара	7.9	5:19	6:17	7:17	8:39	10:04	11:39	13:09
5:42	6:42	7:45	9:12	10:38	12:12	13:42	14:57	16:32	Окружни суд	7.3	5:17	6:15	7:15	8:36	10:01	11:36	13:06
5:45	6:44	7:47	9:14	10:40	12:14	13:44	14:59	16:35	АС "Николић превоз"	6.7	5:15	6:12	7:12	8:34	9:59	11:34	13:04
5:47	6:49	7:52	9:16	10:42	12:16	13:46	15:01	---	И.Милутиновића Р	6.0	---	6:09	7:08	8:31	9:56	11:31	13:01
5:49	6:50	7:53	9:17	10:43	12:17	13:47	15:02	---	О.Ш. "Ј.Р. Нада"	5.6	---	6:06	7:06	8:30	9:55	11:30	13:00
5:50	6:51	7:54	9:18	10:44	12:18	13:48	15:03	---	Старо Гробље	5.2	---	6:05	7:05	8:29	9:54	11:29	12:59
5:55	6:55	7:59	9:23	10:49	12:23	13:53	15:08	---	Дом Здравља	3.8	---	6:00	7:00	8:25	9:50	11:25	12:55
---	---	8:03	9:27	10:53	12:27	13:55	15:10	---	Продав. Викторија	2.1	---	---	---	8:22	9:46	11:21	12:51
---	---	8:06	9:30	10:56	12:30	13:58	15:12	---	Вишњар	0.9	---	---	---	8:19	9:43	11:18	12:48
---	---	8:10	9:33	10:59	12:33	14:01	15:15	---	Ново Гробље	0	---	---	---	8:15	9:40	11:15	12:45

Режим обављања превоза: поласци радним данима и суботом

2. Линија 2: ЗВЕЗДАН -ЛУБНИЧКА РАСКРСНИЦА- ДАРУВАРСКА-ДОМ ЗДРАВЉА-НОВО ГРОБЉЕ



Самоиницијативни предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара

Приградска линија

2

ЗВЕЗДАН - ЛУБНИЧКА РАСКРСНИЦА- ДАРУВАРСКА-ДОМ ЗДРАВЉА-НОВО ГРОБЉЕ

р.бр.поласка

р.бр.поласка

1	2	км	Стајалишта	км	3	4
09:10	10:35	0.0	ЗВЕЗДАН	16.0	09:05	10:32
09:07	10:38	2.5	ЖИВЕ ВОДЕ	13.5	09:00	10:27
09:05	10:40	4.0	Р. ЛУБНИЧКА	12.0	08:54	10:21
09:08	10:43	5.4	ШЉИВАРСКИ ПУТ	10.5	08:51	10:18
09:10	10:45	5.8	ОШ ЂУРА ЈАКШИЋ	10.1	08:49	10:16
09:11	10:46	6.3	РАМПА	9.6	08:48	10:15
09:12	10:47	6.6	УЖИЧКА	9.3	08:47	10:14
09:13	10:48	7.0	ДАРУВАРСКА	8.9	08:46	10:13
09:14	10:49	7.3	УЖИЧКА	8.6	08:45	10:12
09:15	10:50	7.6	РАМПА	8.3	08:44	10:11
09:17	10:52	8.1	ЈЕДИНСТВО	7.8	08:42	10:09
09:19	10:54	8.5	ДВА БРАТА	7.4	08:41	10:08
09:21	10:56	8.9	ПИВНИЦА	7.0	08:40	10:07
09:22	---	9.5	ПИВАРА	6.4	---	10:06
09:25	---	10.3	ТИМАС АГЕНЦИЈА	5.6	---	10:05
09:27	---	10.6	НАСЕЉЕ АВНОЈ	5.3	---	10:03
09:32	---	12.1	ДОМ ЗДРАВЉА	3.8	---	10:00
09:35	---	13.8	ПРОДАВНИЦА ВИКТОРИЈА	2.1	---	09:51
09:37	---	15.1	ВИШЊАР	0.9	---	09:48
09:40	---	16.0	НОВО ГРОБЉЕ	0.0	---	09:45

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ

3. Линија 3: Р. АВНОЈСКА-ОШ Љ.Р.НАДА-АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ -ДОМ ЗДРАВЉА

Градска линија

3

Р. АВНОЈСКА-ОШ Љ.Р.НАДА-АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ -ДОМ ЗДРАВЉА

Р.бр.

1	2	км	Стајалишта	км	3	4
07:35	08:45	0.0	Р.АВНОЈСКА	6,7	07:30	08:40
07:38	08:48	0.7	Р.ИВЕ АНДРИЋА	6.0	07:27	08:37
07:41	08:52	1.0	ПРОД.БРАЛЕ	5.7	07:24	08:33
07:45	08:56	1.5	ВРАЖОГ.РАМПА	5.2	07:20	08:31
07:47	08:58	1.8	Р.АУТО БАНЕ	4.9	07:16	08:27
07:50	09:00	3.2	Р.ИЗВОРСКИ ПУТ	3.5	07:14	08:25
07:53	09:05	4.0	АС НИКОЛИЋ	3.0	07:10	08:21
07:55	---	4.7	Р.ПАВЛА ИЛИЋА	2.0	---	08:18
07:57	---	4,9	ОШ. Љ.Р.НАДА	1.8	---	08:16
07:59	---	5.3	С.ГРОБЉЕ	1.4	---	08:14
08:05	---	6.7	ДОМ ЗДРАВЉА	0.0	---	08:10

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ



4. Линија 3-1: Р. АВНОЈСКА-ОШ Љ.Р.НАДА-АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ВИШЊАР

Градска линија

3-1

Р. АВНОЈСКА-ОШ Љ.Р.НАДА-АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ВИШЊАР

Р.бр.

1	2	3	км	Стајалишта	км	4	5	6
11:24	12:34	15:40	0.0	Р.АВНОЈСКА	4.1	11:19	12:29	15:34
11:27	13:37	15:43	0.7	Р.ИВЕ АНДРИЋА	3.4	11:16	12:26	15:31
11:30	12:40	15:46	1.0	ПРОД.БРАЛЕ	3.1	11:13	12:23	15:28
11:34	12:44	15:50	1.5	ВРАЖОГ.РАМПА	2.6	11:09	12:19	15:24
11:36	12:46	15:52	1.8	Р.АУТО БАНЕ	2.3	11:07	12:17	15:22
11:38	12:48	15:54	3.2	Р.ИЗВОРСКИ ПУТ	0.9	11:05	12:15	15:20
11:40	12:50	15:56	4.1	АС НИКОЛИЋ	0.0	11:00	12:10	15:15
11:42	12:52	15:58	5.1	Р.ПАВЛА ИЛИЋА				
11:44	12:54	16:00	5.3	ОШ. Љ.Р.НАДА				
11:45	12:55	16:01	5.7	С.ГРОБЉЕ				
11:49	12:59	16:05	7.8	РАСАДНИК				
11:51	13:02	16:07	8.6	БОЛНИЦА				
11:54	13:05	16:10	10.7	ПРОД.ВИКТОРИЈА				
11:58	13:10	16:14	11.9	ВИШЊАР				

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ

5. Линија 3-2: ВИШЊАР - ОШ Љ.Р.НАДА - АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ- Р. АВНОЈСКА

Градска линија

3-2

ВИШЊАР - ОШ Љ.Р.НАДА - АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ- Р. АВНОЈСКА

Р.бр.

1	2	3	км	Стајалишта	км	4	5	6
12:05	13:15	16:20	0.0	ВИШЊАР				
12:10	13:19	16:25	0.7	ПРОД.ВИКТОРИЈА				
12:16	13:23	16:31	1.0	С.ГРОБЉЕ				
12:17	13:24	16:33	1.5	ОШ. Љ.Р.НАДА				
12:19	13:26	16:36	1.8	Р.ПАВЛА ИЛИЋА				
12:21	13:29	16:39	3.5	АС НИКОЛИЋ	4.1	12:42	14:13	17:22
12:25	13:33	16:43	4.0	Р.ИЗВОРСКИ ПУТ	3.2	12:39	14:09	17:19
12:27	13:35	16:45	4.7	Р. АУТО БАНЕ	1.8	12:37	14:07	17:17
12:29	13:37	16:48	4.9	ВРАЖОГРНАЧКА РАМПА	1.5	12:35	14:05	17:15
12:33	13:41	16:52	5.3	ПРОДАВНИЦА БРАЛЕ	1.0	12:31	14:01	17:11
12:36	13:44	16:55	7.0	Р.ИВЕ АНДРИЋА	0.7	12:28	13:58	17:07
12:40	13:50	16:59	8.2	Р.АВНОЈСКА	0.0	12:45	13:55	17:04

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ



Самоиницијативни предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града
Зајечара

6. Линија 4: ШЉИВАРСКО БРДО-ПОДЛИВ-ДОМ ЗДРАВЉА-НОВО ГРОБЉЕ

Градска линија

4

ШЉИВАРСКО БРДО-ПОДЛИВ-ДОМ ЗДРАВЉА-НОВО ГРОБЉЕ

р.бр.поласка										р.бр.поласка										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	км	Стајалишта	км	10	11	12	13	14	15	16	17	18
5:23	6:30	7:35	9:10	10:55	12:55	15:00	16:05	17:15	0.0	Шљиварско брдо	12.7	5:18	6:25	7:30	9:05	10:50	12:48	14:35	16:00	17:10
5:24	6:31	7:36	9:11	10:56	12:56	15:01	16:06	17:16	0.5	Каменорезац	12.2	5:17	6:24	7:29	9:04	10:47	12:47	14:33	15:59	17:08
5:25	6:32	7:37	9:12	10:57	12:57	15:02	16:07	17:17	1.0	Кривовирска "Р"	11.7	5:16	6:23	7:28	9:03	10:46	12:46	14:32	15:58	17:07
5:26	6:33	7:38	9:13	10:58	12:58	15:03	16:08	17:18	1.4	Канал 27	11.3	5:15	6:22	7:27	9:02	10:44	12:44	14:30	15:57	17:05
5:27	6:34	7:39	9:14	10:59	12:59	15:04	16:09	17:19	1.7	Продавница "ТИС"	11.0	5:14	6:21	7:26	9:01	10:42	12:42	14:28	15:56	17:04
5:28	6:35	7:40	9:15	11:00	13:00	15:05	16:10	17:20	1.8	Ђ.Пуцара "Р"	10.9	5:13	6:20	7:25	9:00	10:41	12:41	14:27	15:54	17:02
5:29	6:36	7:41	9:16	11:01	13:01	15:06	16:11	17:21	2.1	Флора	10.6	5:12	6:19	7:24	8:59	10:40	12:40	14:26	15:53	17:01
5:30	6:37	7:42	9:17	11:02	13:02	15:07	16:12	17:22	2.2	Шљиварски пут	10.5	5:11	6:18	7:23	8:58	10:39	12:39	14:24	15:52	17:00
5:32	6:40	7:45	9:20	11:04	13:04	15:09	16:14	17:24	2.6	ОШ "Ђура Јакшић"	10.1	5:09	6:16	7:21	8:57	10:37	12:37	14:22	15:51	16:58
5:33	6:41	7:46	9:21	11:05	13:05	15:10	16:15	17:25	3.1	Рампа	9.6	5:08	6:15	7:20	8:55	10:35	12:35	14:20	15:49	16:55
5:34	6:42	7:47	9:22	11:06	13:06	15:11	16:16	17:26	3.4	Ужичка	9.3	5:07	6:14	7:19	8:54	10:34	12:34	14:19	15:48	16:54
5:35	6:43	7:48	9:23	11:07	13:07	15:12	16:17	17:27	3.8	Даруварска	8.9	5:06	6:13	7:18	8:53	10:33	12:33	14:18	15:47	16:53
5:36	6:44	7:49	9:24	11:08	13:08	15:13	16:18	17:29	4.1	Ужичка	8.6	5:05	6:12	7:17	8:52	10:32	12:32	14:17	15:46	16:52
5:37	6:45	7:50	9:25	11:09	13:09	15:14	16:19	17:30	4.4	Рампа	8.3	5:04	6:11	7:16	8:51	10:31	12:31	14:16	15:45	16:51
5:39	6:47	7:52	9:27	11:11	13:11	15:16	16:21	17:31	4.9	Јединство	7.8	5:02	6:09	7:14	8:49	10:29	12:29	14:14	15:44	16:50
5:41	6:49	7:54	9:29	11:13	13:13	15:18	16:23	17:32	5.3	Два брата	7.4	5:01	6:08	7:13	8:48	10:28	12:28	14:13	15:43	16:49
5:43	6:51	7:56	9:31	11:15	13:15	15:20	16:25	17:35	5.7	Пивница	7.0	5:00	6:07	7:12	8:47	10:27	12:27	14:12	15:42	16:48
5:44	6:52	7:57	9:32	11:16	13:16	15:21	16:26	---	6.3	Пивара	6.4	---	6:06	7:11	8:46	10:26	12:26	14:11	15:40	16:46
5:45	6:53	7:58	9:33	11:17	13:17	15:22	16:27	---	7.1	"Тимас" Агенција	5.6	---	6:04	7:09	8:44	10:25	12:25	14:10	15:39	16:45
5:48	6:56	8:01	9:36	11:19	13:19	15:24	16:29	---	7.4	Југопетрол	5.3	---	6:03	7:08	8:43	10:23	12:23	14:08	15:38	16:43
5:55	7:00	8:05	9:40	11:25	13:25	15:30	16:35	---	8.9	Дом здравља	3.8	---	6:00	7:05	8:40	10:20	12:20	14:05	15:35	16:40
---	---	---	9:44	---	---	---	---	---	10.6	Продавница "Викторија"	2.1	---	---	---	---	10:16	---	---	---	---
---	---	---	9:47	---	---	---	---	---	11.8	Вишњар	0.9	---	---	---	---	10:13	---	---	---	---
---	---	---	9:50	---	---	---	---	---	12.7	Ново гробље	0.0	---	---	---	---	10:10	---	---	---	---

Режим обављања превоза: поласци радним данима и суботом

7. Линија 5-1: ТАБАКОВАЦ-БРУСНИК-ОКРУЖНИ СУД-НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ



Самоиницијативни предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града
Зајечара

Приградска линија

5 -1

ТАБАКОВАЦ-БРУСНИК-ОКРУЖНИ СУД-НИКОЛИЋ
ПРЕВОЗ

Р.Бр.поласка

1	км	Стајалишта
06:55	0.0	ТАБАКОВАЦ
07:05	6.3	БРУСНИК
07:12	8.6	КЛЕНОВАЦ
07:25	16.2	МЕТРИШ
07:41	27.0	ВЕЛИКА ЈАСИКОВА СЕЛО
07:50	31.4	САЛАШ
07:52	31.8	САЛАШ ОШ. Ј.Ј.ЗМАЈ
08:00	31.8	САЛАШ ОШ. Ј.Ј.ЗМАЈ
08:01	32.2	САЛАШ
08:09	37.5	МАЛА ЈАСИКОВА раскрсница
08:13	41.6	КОПРИВНИЦА
08:15	42.9	ЈЕЛАШНИЦА
08:17	45.0	ЧОКОЊАР
08:19	47.1	ЈЕЛАШНИЦА
08:28	54.8	РГОТИНА
08:36	59.7	ЛИВАЂЕ
08:38	61.4	ВРАЖОГРНАЦ ДОМ
08:40	62.6	ВРАЖОГРНАЦ Ж. СТ.
08:42	64.5	ВРАЖОГРНАЦ раскрсница
08:47	68.4	ФАБРИКА КАБЛОВА
08:49	69.1	ОТПАД
08:51	69.8	ОКРУЖНИ СУД
08:56	70.7	АС НИКОЛИЋ

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ

8. Линија 5-2: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД- САЛАШ-ТАБАКОВАЦ

Приградска линија

5-2

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД- САЛАШ-
ТАБАКОВАЦ

Р.бр. поласка

1	км	Стајалишта
13:05	0	АС Николић превоз
13:10	0,9	Окружни суд
13:15	1,6	Отпад
13:17	2,3	Изворски пут раскрсница
13:21	4,3	Фабрика каблова
13:44	18,6	Јелашница раскрсница
13:46	19,9	Чокоњар
13:48	22,0	Јелашница
13:50	23,3	Копривница
13:54	27,4	Мала Јасикова раскрсница
14:02	32,7	Салаш
14:05	33,1	Салаш ОШ " Ј.Ј. Змај"
14:10		Салаш ОШ Ј.Ј.Змај
14:12	33,5	Салаш
14:21	37,9	Велика Јасикова Село
14:37	48,7	Метриш
14:50	56,3	Кленовац
14:57	58,6	Брусник
15:07	64,9	Табаковац

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ



9. Линија 5-3: ТАБАКОВАЦ-БРУСНИК-ОКРУЖНИ СУД-НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ

Приградска линија

5 -3

ТАБАКОВАЦ-БРУСНИК-ОКРУЖНИ СУД-НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ

Р.Бр.поласка		Р.Бр.поласка		
1	км	Стајалишта	км	2
15:10	0.0	ТАБАКОВАЦ	46.6	06:55
15:20	6.0	БРУСНИК	40.6	06:44
15:38	20.0	Р.ВЕЛИКА ЈАСИКОВА	26.6	06:24
15:48	28.0	Р.ЈЕЛАШНИЦА	18.6	06:14
16:10	42.3	ФАБРИКА КАБЛОВА	4.3	05:51
16:14	44.3	Р.ИЗВОРСКИ ПУТ	2.3	05:47
16:16	45.0	ОТПАД	1.6	05:45
16:20	45.7	ОКРУЖНИ СУД	0.9	05:40
16:25	46.6	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	0.0	05:35

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ

10. Линија 5-4: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ЧОКОЊАР-БРУСНИК-ТАБАКОВАЦ

Приградска линија

5-4

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД - ЧОКОЊАР-БРУСНИК-ТАБАКОВАЦ

Р.Бр.поласка		Р.Бр.поласка		
1	км	Стајалишта	км	2
09:15	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	70.3	13:15
09:20	0.9	ОКРУЖНИ СУД	69.4	13:13
09:22	1.6	ОТПАД	68.7	13:11
09:24	2.3	ИЗВОРСКИ ПУТ РАСК.	68.0	13:09
09:28	4.3	ФАБРИКА КАБЛОВА	66.0	13:05
09:32	6.2	Р.НИКОЛИЧЕВО	64.1	13:01
09:35	8.1	Ж.С. ВРАЖОГРНАЦ	62.2	12:58
09:37	9.3	ВРАЖОГРНАЦ ДОМ	61.0	12:56
09:41	11.0	ЛИВАЂЕ	59.3	12:54
09:55	24.0	Р. ЈЕЛАШНИЦА	46.3	12:50
09:57	25.3	ЧОКОЊАР	45.0	12:48
09:59	27.4	ЈЕЛАШНИЦА	42.9	12:46
10:01	28.7	КОПРИВНИЦА	41.6	12:44
10:05	32.8	Р.МАЛА ЈАСИКОВА	37.5	12:40
10:15	38.1	САЛАШ	32.2	12:30
10:17	38.5	САЛАШ ШКОЛА	31.8	12:28
10:19	38.9	САЛАШ	31.4	12:26
10:31	43.3	ВЕЛИКА ЈАСИКОВА	27.0	12:14
10:48	54.1	МЕТРИШ	16.2	11:57
11:06	61.7	КЛЕНОВАЦ	8.6	11:43
11:12	64.0	БРУСНИК	6.3	11:37
11:24	70.3	ТАБАКОВАЦ	0.0	11:25

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ



11. Линија 5 субота: ТАБАКОВАЦ-МЕТРИШ-САЛАШ-ЧОКОЊАР-АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ

Приградска линија

5 субота

ТАБАКОВАЦ-МЕТРИШ-САЛАШ-ЧОКОЊАР-АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ

Р.Бр.поласка		Р.Бр.поласка		
1	км	Стајалишта	км	2
6.43	0.0	ТАБАКОВАЦ	70.3	14.30
6.55	6.3	БРУСНИК	64.0	14.18
7.01	8.6	КЛЕНОВАЦ	61.7	14.12
7.15	16.2	МЕТРИШ	54.1	13.58
7.32	27.0	ВЕЛИКА ЈАСИКОВА	43.3	13.41
7.44	31.4	САЛАШ	38.9	13.29
7.46	31.8	САЛАШ ШКОЛА	38.5	13.27
7.48	32.2	САЛАШ	38.1	13.25
7.58	37.5	Р.МАЛА ЈАСИКОВА	32.8	13.15
8.02	41.6	КОПРИВНИЦА	28.7	13.11
8.04	42.9	ЈЕЛАШНИЦА	27.4	13.09
8.06	45.0	ЧОКОЊАР	25.3	13.07
8.08	46.3	Р.ЈЕЛАШНИЦА	24.0	13.05
8.22	59.3	ЛИВАЋЕ	11.0	12.51
8.26	61.0	ВРАЖОГРНАЦ ДОМ	9.3	12.47
8.28	62.2	Ж.С.ВРАЖОГРНАЦ	8.1	12.45
8.31	64.1	Р.НИКОЛИЧЕВО	6.2	12.42
8.35	66.0	ФАБРИКА КАБЛОВА	4.3	12.38
8.39	68.0	Р.ИЗВОРСКИ ПУТ	2.3	12.34
8.41	68.7	ОТПАД	1.6	12.32
8.43	69.4	ОКРУЖНИ СУД	0.9	12.30
8.48	70.3	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	0.0	12.25

Режим обављања превоза: СУБОТОМ

12. Линија 5А субота: ТАБАКОВАЦ-МЕТРИШ-САЛАШ-ОК. СУД-АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ

Приградска линија

5А субота

ТАБАКОВАЦ-МЕТРИШ-САЛАШ-ОК. СУД-АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ

Р.Бр.поласка		Р.Бр.поласка		
1	км	Стајалишта	км	2
14:30	0.0	ТАБАКОВАЦ	54.1	06:42
14:42	6.3	БРУСНИК	47.8	06:30
15:07	16.6	Р.ВЕЛИКА ЈАСИКОВА	37.5	06:05
15:25	30.1	Р.ЈЕЛАШНИЦА	24.0	05:47
15:48	43.1	ЛИВАЋЕ	11.0	05:20
15:52	44.8	ВРАЖОГРНАЦ ДОМ	9.3	05:18
15:57	47.9	Р.НИКОЛИЧЕВО	6.2	05:15
16:01	49.8	ФАБРИКА КАБЛОВА	3.3	05:11
16:05	51.8	Р.ИЗВОРСКИ ПУТ	2.3	05:07
16:07	52.5	ОТПАД	1.6	05:05
16:12	53.2	ОКРУЖНИ СУД	0.9	05:00
16:17	54.1	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	0.0	04:55

Режим обављања превоза: СУБОТОМ



13. Линија 6-1: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ДОМ ЗДРАВЉА-ОК.СУД-САЛАШ-ВЕЛИКА ЈАСИКОВА

Приградска линија

6-1

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ -ДОМ ЗДРАВЉА-ОК. СУД-САЛАШ-ВЕЛИКА ЈАСИКОВА

Р.бр. поласка			Р.бр. Поласка		
1	км	Стајалишта	км	2	3
06:13	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	49.8	---	15:45
06:21	3.4	ДОМ ЗДРАВЉА	46.4	---	15:37
06:24	4.9	НАСЕЉЕ АВНОЈ	44.9	---	15:34
06:26	5.3	АГЕНЦИЈА ТИМАС	44.5	---	15:32
06:30	5.7	ОКРУЖНИ СУД	44.1	---	15:28
06:33	6.4	ОТПАД	43.4	---	15:25
06:38	9.1	ФАБРИКА КАБЛОВА	40.7	---	15:20
06:53	23.4	Р.ЈЕЛАШНИЦА	26.4	---	14:57
06:55	24.7	ЧОКОЊАР	25.1	---	14:55
06:57	26.8	ЈЕЛАШНИЦА	23.0	---	14:53
07:01	28.1	КОПРИВНИЦА	21.7	---	14:49
07:10	32.2	МАЛА ЈАСИКОВА	17.6	---	14:40
07:19	33.5	ДУБОЧАНЕ	16.3	---	14:32
07:31	37.4	ГЛОГОВИЦА	12.4	---	14:24
07:44	39.5	САЛАШ	10.3	08:01	14:11
07:46	44.6	САЛАШ ШКОЛА	5.2	08:00	14:10
07:47	45.4	САЛАШ	4.4	07:59	14:08
07:52	49.8	ВЕЛИКА ЈАСИКОВА	0.0	07:52	14:00

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ

14. Линија 6-2: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-РГОТИНА-ЧОКОЊАР-САЛАШ



Самоиницијативни предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара

Приградска линија

6-2

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ -ОКРУЖНИ СУД-РГОТИНА-ВЕЛИКА ЈАСИКОВА

Р.Бр.поласка

1	км	Стајалишта	км	2
13.03	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	38.0	12:12
13.10	0.9	ОКРУЖНИ СУД	37.1	12:09
13.12	1.6	ОТПАД	36.4	12:07
13.14	1.8	Р.ИЗВОРСКИ ПУТ	36.2	12:05
13.16	2.3	ФАБРИКА КАБЛОВА	35.7	12:03
13.19	6.2	ВРАЖОГРНАЦ РАСКРСНИЦА	31.8	12:00
13.21	8.1	ВРАЖОГРНАЦ ЖС	29.9	11:58
13.23	9.3	ВРАЖОГРНАЦ ДОМ	28.7	11:56
13.25	11.0	ЛИВАЋЕ	27.0	11:54
13.33	16.6	РГОТИНА	21.4	11:46
13.42	23.6	ЈЕЛАШНИЦА	14.4	11:37
13.44	24.9	КОПРИВНИЦА	13.1	11:35
13.50	29.0	Р.МАЛА ЈАСИКОВА	9.0	11:29
13:57	33.6	ВЕЛИКА ЈАСИКОВА	4.4	11:22
---	---	САЛАШ	0.0	11:15

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ

15. Линија 6-3: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ -ОКРУЖНИ СУД- РГОТИНА-ВЕЛИКА ЈАСИКОВА

Приградска линија

6-3

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-РГОТИНА- ВЕЛИКА ЈАСИКОВА - САЛАШ

1	км	Стајалишта	км	2
15:45	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	34.1	17:35
15:50	0.9	ОКРУЖНИ СУД	33.2	17:30
15:52	1.6	ОТПАД	32.5	17:28
15:53	1.8	Р.ИЗВОРСКИ ПУТ	32.0	17:27
15:54	2.3	ФАБРИКА КАБЛОВА	31.8	17:26
15:59	6.2	ВРАЖОГРНАЦ РАСКРСНИЦА	27.9	17:21
16:01	8.1	ВРАЖОГРНАЦ ЖС	26.0	17:19
16.03	9.3	ВРАЖОГРНАЦ ДОМ	24.8	17:17
16.05	11.0	ЛИВАЋЕ	23.1	17:15
16.13	16.6	РГОТИНА	18.2	17:07
16.22	23.6	ЈЕЛАШНИЦА	10.5	16:58
16.24	24.9	КОПРИВНИЦА	9.2	16:56
16:30	29.0	Р.МАЛА ЈАСИКОВА	5.1	16:50
16:40	34.1	САЛАШ	0.0	16:40

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ



16. Линија 6 субота: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ДОМ ЗДРАВЉА-САЛАШ-ВЕЛИКА ЈАСИКОВА -
ДУБОЧАНЕ -ОКРУЖНИ СУД



Самоиницијативни предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града
Зајечара

Приградска линија

6 субота

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ДОМ ЗДРАВЉА-САЛАШ-ВЕЛИКА
ЈАСИКОВА - ДУБОЧАНЕ -ОКРУЖНИ СУД

Р.Бр.поласка		Р.Бр.поласка		
1	км	Стајалишта	км	2
06:13	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	82.5	15:40
06:21	3.4	ДОМ ЗДРАВЉА	79.1	15:32
06:24	4.9	НАСЕЉЕ АВНОЈ	77.6	15:29
06:26	5.3	АГЕНЦИЈА ТИМАС	77.2	15:27
06:30	5.7	ОКРУЖНИ СУД	76.8	15:23
06:33	6.4	ОТПАД	76.1	15:20
06:38	9.1	ФАБРИКА КАБЛОВА	73.4	15:15
06:53	23.4	Р.ЈЕЛАШНИЦА	59.1	15:00
06:55	24.7	ЧОКОЊАР	57.8	14:58
06:57	26.8	ЈЕЛАШНИЦА	55.7	14:56
07:01	28.1	КОПРИВНИЦА	54.4	14:52
07:05	28.8	Р.МАЛА ЈАСИКОВА	53.7	14:48
07:10	32.2	МАЛА ЈАСИКОВА	50.3	14:43
07:19	33.5	ДУБОЧАНЕ	49.0	14:34
07:31	37.4	ГЛОГОВИЦА	45.1	14:22
07:44	39.5	САЛАШ	43.0	14:09
07:46	44.6	САЛАШ ШКОЛА	37.9	14:07
07:47	45.4	САЛАШ	37.1	14:05
07:55	49.8	ВЕЛИКА ЈАСИКОВА	32.7	13:57
08:02	54.4	МАЛА ЈАСИКОВА	28.1	13:50
08:08	58.5	КОПРИВНИЦА	24.0	13:44
08:10	59.8	ЈЕЛАШНИЦА	22.7	13:42
08:19	67.5	РГОТИНА	15.0	13:33
08:27	72.4	ЛИВАЋЕ	10.1	13:25
08:29	74.1	ВРАЖОГРНАЦ ДОМ	8.4	13:23
08:31	75.3	ВРАЖОГРНАЦ Ж.С	7.2	13:21
08:33	81.1	ФАБРИКА КАБЛОВА	1.4	13:19
08:39	81.8	ОТПАД	0.7	13:12
08:41	82.5	ОКРУЖНИ СУД	0.0	13:10

Режим обављања превоза: СУБОТОМ



17. Линија 7: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ПОЖАРЕВАЧКА- ВРАЖОГРНАЦ – РГОТИНА

Приградска линија

7

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ПОЖАРЕВАЧКА- ВРАЖОГРНАЦ - РГОТИНА

Р.бр. поласка		Стајалишта	Р.бр. поласка	
1	км		км	2
06:45	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	19.6	14:46
06:50	0.9	ОКРУЖНИ СУД	18.4	14:41
06:52	1.5	ПИВАРА	17.8	14:39
06:54	2.1	ПОП.ПЛАЖА-ДРВЕНИ МОСТ	17.2	14:37
06:57	2.7	ПЕШАЧКИ ПЛАВИ МОСТ	16.6	14:34
06:59	3.3	ДОМ КОТЛУЈЕВАЦ	16.0	14:32
07:00	3.6	Р.ПОЖАРЕВАЧКА	15.7	14:31
07:01	3.9	КОТЛУЈЕВАЧКА КРИВИНА	15.4	14:30
07:02	5.2	Р.АВНОЈСКА	14.1	14:29
07:03	5.9	Р.ИВЕ АНДРИЋА	13.4	14:28
07:05	6.2	ПРОДАВНИЦА БРАЛЕ	13.1	14:26
07:06	6.7	ВРАЖОГРНАЧКА РАМПА	12.6	14:25
07:08	8.0	ФАБРИКА КАБЛОВА	11.3	14:23
07:12	9.9	Р.НИКОЛИЧЕВСКИ ПУТ	9.4	14:19
07:14	11.8	Ж.С.ВРАЖОГРНАЦ	7.5	14:17
07:16	13.0	ВРАЖОГРНАЦ ДОМ	6.3	14:15
07:18	14.7	ЛИВАЋЕ	4.6	14:13
07:25	19.6	РГОТИНА	0.0	14:06

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ

18. Линија 7-1: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ВРАЖОГРНАЦ-РГОТИНА

Приградска линија

7-1

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ВРАЖОГРНАЦ-РГОТИНА

Р.бр. поласка			Стајалишта	Р.бр. поласка		
1	2	км		км	3	4
13:35	16:10	0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	15.9	07:55	17:10
13:40	16:15	0.9	ОКРУЖНИ СУД	15.0	07:50	17:05
13:41	16:16	1.6	ОТПАД	14.3	07:47	17:02
13:43	16:18	2.3	ИЗВОРСКИ ПУТ	13.6	07:45	17:00
13:48	16:23	6.2	Р. НИКОЛИЧЕВО	9.7	07:40	16:55
13:50	16:25	8.1	Ж.С. ВРАЖОГРНАЦ	7.8	07:38	16:53
13:52	16:27	9.3	ВРАЖОГРНАЦ ДОМ	6.6	07:36	16:51
13:54	16:29	11.0	ЛИВАЋЕ	4.9	07:34	16:49
14:03	16:38	15.9	РГОТИНА	0	07:25	16:40

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ



19. Линија 8: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ -ОКРУЖНИ СУД-НИКОЛИЧЕВО

Приградска линија

8

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ -ОКРУЖНИ СУД-НИКОЛИЧЕВО

Р.бр. Поласка		Стајалишта	Р.бр. Поласка	
1	км		км	2
6:35	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	13.5	14:29
6:40	0.9	ОКРУЖНИ СУД	12.6	14:24
6:43	1.6	ОТПАД	11.9	14:23
6:45	2.3	ИЗВОРСКИ ПУТ	11.2	14:21
6:46	2.7	КТК	10.8	14:20
6:48	4.3	ФАБРИКА КАБЛОВА	9.2	14:18
6:52	6.2	Р.НИКОЛИЧЕВО	7.3	14:14
6:54	7.4	СТОВАРИШТЕ	6.1	14:12
6:55	8.2	Н.МОСТ	5.3	14:11
6:58	13.0	СРЕДЊАК	0.5	14:08
07:03	13.5	НИКОЛИЧЕВО	0.0	14:05

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА

20. Линија 8 субота: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-НИКОЛИЧЕВО

Приградска линија

8 субота

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-НИКОЛИЧЕВО

Р.бр. поласка			Стајалишта	Р.бр. Поласка		
1	2	км		км	3	4
06:55	12:55	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	13.5	07:56	13:56
07:00	13:00	0.9	ОКРУЖНИ СУД	12.6	07:51	13:51
07:02	13:02	1.6	ОТПАД	11.9	07:48	13:48
07:04	13:04	2.3	ИЗВОРСКИ ПУТ	11.2	07:46	13:46
07:05	13:05	2.7	КТК	10.8	07:45	13:45
07:07	13:07	4.3	ФАБРИКА КАБЛОВА	9.2	07:43	13:43
07:11	13:11	6.2	Р.НИКОЛИЧЕВО	7.3	07:39	13:39
07:13	13:13	7.4	СТОВАРИШТЕ	6.1	07:37	13:37
07:15	13:15	8.2	Н.МОСТ	5.3	07:35	13:35
07:18	13:18	13.0	СРЕДЊАК	0.5	07:32	13:32
07:20	13:20	13.5	НИКОЛИЧЕВО	0.0	07:30	13:30

Режим обављања превоза: СУБОТОМ



21. Линија 8Т: НИКОЛИЧЕВО-ВРАЖОГРНАЦ ДОМ-ТРНАВАЦ-ВРАЖОГРНАЦ ДОМ

Приградска линија

8 Т

НИКОЛИЧЕВО-ВРАЖОГРНАЦ ДОМ-ТРНАВАЦ-
ВРАЖОГРНАЦ ДОМ

Р.бр.поласка		Стајалишта	Р.бр. Поласка	
1	км		км	2
07:05	0.0	НИКОЛИЧЕВО	44.1	14:03
07:08	0.5	СРЕДЊАК	43.6	14:00
07:11	5.3	Н.МОСТ	38.8	13:56
07:12	6.1	СТОВАРИШТЕ	38.0	13:55
07:14	7.3	Р.НИКОЛИЧЕВО	36.8	13:53
07:15	9.2	Ж.С.ВРАЖОГРНАЦ	34.4	13:51
07:19	10.4	ВРАЖОГРНАЦ ДОМ	33.7	13:47
07:21	11.4	ПРОДАВНИЦА	32.7	13:45
07:22	12.0	ВРАЖОГРНАЦ ЧЕСМА	32.1	13:44
07:31	15.9	ТРНАВАЦ 1	28.2	13:35
07:33	16.4	ТРНАВАЦ 2	27.7	13:33
07:34	16.9	ТРНАВАЦ 1	27.2	13:32
07:43	20.8	ВРАЖОГРНАЦ ЧЕСМА	23.3	13:23
07:44	21.3	ПРОДАВНИЦА	22.8	13:22
---	---	ВРАЖОГРНАЦ ДОМ	21.8	13:20
---	---	ПРОДАВНИЦА	21.6	13:15
---	---	ВРАЖОГРНАЦ ЧЕСМА	20.2	13:14
---	---	ТРНАВАЦ 1	16.3	13:05
---	---	ТРНАВАЦ 2	15.8	13:03
---	---	ТРНАВАЦ 1	15.3	13:02
---	---	ВРАЖОГРНАЦ ЧЕСМА	11.4	12:53
---	---	ПРОДАВНИЦА	10.3	12:52
07:46	22.3	ВРАЖОГНАЦ ДОМ	9.3	12:50
07:48	23.5	Ж.С.ВРАЖОГРНАЦ	8.1	12:48
07:51	25.4	Р.НИКОЛИЧЕВО	6.2	12:45
07:55	27.3	ФАБРИКА КАБЛОВА	4.3	12:41
07:59	29.3	Р.ИЗБОРСКИ ПУТ	2.3	12:37
08:01	30.0	ОТПАД	1.6	12:35
08:06	31.9	ОКРУЖНИ СУД	0.9	12:30
08:11	32.6	АС НИКОЛИЋ	0.0	12:25

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА



22. Линија 8Т субота: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ТРНАВАЦ- ВРАЖОГРНАЦ - РГОТИНА

Приградска линија

8 СУБ. Т

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ТРНАВАЦ- ВРАЖОГРНАЦ - РГОТИНА

Р.бр. поласка			Стајалишта	Р.бр. Поласка		
1	2	км		км	3	4
06:40	13:55	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	27.8	08.25	15:45
06:45	14:00	0.9	ОКРУЖНИ СУД	26.9	08.20	15:40
06:47	14:02	1.6	ОТПАД	26.2	08.19	15:39
06:49	14:04	2.3	ИЗВОРСКИ ПУТ	25.5	08.17	15:37
06:51	14:05	2.7	КТК	25.1	08.15	15:30
06:53	14:08	4.3	ФАБРИКА КАБЛОВА	23.5	08.13	15:28
06:57	14:12	6.2	НИКОЛИЧЕВСКИ ПУТ	21.6	08.09	15:24
06:59	14:14	8.1	Ж.С.ВРАЖОГРНАЦ	19.7	08.07	15:22
07:01	14:16	9.3	ВРАЖОГРНАЦ ДОМ	18.5	08.06	15:21
07:02	14:17	10.3	ПРОДАВНИЦА	17.5	08.05	15:20
07:03	14:18	10.9	ВРАЖОГРНАЦ ЧЕСМА	16.9	08.04	15:11
07:12	14:27	14.8	ТРНАВАЦ 1	13.0	07.56	15:08
07:13	14:28	15.3	ТРНАВАЦ 2	12.5	07.55	15:07
07:15	14:30	15.8	ТРНАВАЦ 1	12.0	07.52	14:59
07:23	14:38	19.7	ВРАЖОГРНАЦ ЧЕСМА	8.1	07.44	14:57
07:24	14:39	20.2	ПРОДАВНИЦА	7.6	07.43	14:56
07:25	14:40	21.2	ВРАЖОГРНАЦ ДОМ	6.6	07.40	14:55
07:26	14:41	22.9	ЛИВАЋЕ	4.9	07.38	14:53
07:30	14:45	27.8	РГОТИНА	0.0	07.30	14:45

Режим обављања превоза: СУБОТОМ



23. Линија 9: АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - ВЕЛИКИ ИЗВОР- ХАЛОВО-ГРАДСКОВО-ШИПИКОВО

Приградска линија

9

АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - ВЕЛИКИ ИЗВОР- ХАЛОВО-ГРАДСКОВО-ШИПИКОВО											
р.бр.поласка											
1	2	3	4	км	Стајалишта	км	5	6	7	8	
2:38	5:55	11:55	15:55	0	АС "Николић превоз"	45.5	5:52	9:02	15:07	19:10	
2:43	6:00	12:00	16:00	0.9	Окружни суд	44.6	5:47	8:57	15:02	19:05	
2:46	6:03	12:03	16:03	1.6	Отпад	43.9	5:44	8:54	14:59	19:02	
2:48	6:05	12:05	16:05	2.6	Изворски пут	42.9	5:42	8:52	14:57	19:00	
2:50	6:07	12:07	16:07	3.3	"Тимас" Раскрсница	42.2	5:40	8:50	14:55	18:58	
2:55	6:12	12:12	16:12	5.0	Велики Извор школа	40.5	5:35	8:45	14:50	18:53	
2:57	6:14	12:14	16:14	5.9	Халово Раскрсница	39.6	5:33	8:43	14:48	18:51	
3:02	6:19	12:19	16:19	6.3	Велики Извор Дом	39.2	5:32	8:42	14:47	18:50	
3:07	6:24	12:24	16:24	7.1	Халово Раскрсница	38.4	5:27	8:37	14:42	18:45	
3:09	6:26	12:26	16:26	9.1	Алапинска река	36.4	5:24	8:34	14:39	18:42	
3:13	6:30	12:30	16:30	12.1	Висећи мост	33.4	5:22	8:32	14:37	18:40	
3:25	6:42	12:42	16:42	17.1	Халово	28.4	5:10	8:20	14:25	18:28	
3:35	6:52	12:52	16:52	22.6	Градсково Раскрсница	22.9	5:00	8:10	14:15	18:18	
3:40	6:57	12:57	16:57	24.5	Градсково	21.0	4:55	8:05	14:10	18:13	
3:42	6:59	12:59	16:59	25.2	Градсково Млин	20.3	4:53	8:03	14:08	18:11	
3:50	7:07	13:07	17:07	29.8	Велики Јасеновац Р	15.7	4:45	7:55	14:00	18:03	
3:55	7:12	13:12	17:12	33.7	Велики Јасеновац	11.8	4:40	7:50	13:55	17:58	
4:00	7:17	13:17	17:17	37.5	Велики Јасеновац Р	8.0	4:35	7:45	13:50	17:53	
4:04	7:21	13:21	17:21	39.7	Мали Јасеновац	5.8	4:31	7:41	13:46	17:49	
4:05	7:22	13:22	17:22	40.0	Мали Јасеновац ОШ	5.5	4:30	7:40	13:45	17:48	
4:07	7:24	13:24	17:24	41.9	Караула	3.6	4:27	7:37	13:42	17:45	
4:12	7:29	13:29	17:29	44.6	Шипиково 1	0.9	4:22	7:32	13:37	17:40	
4:13	7:30	13:30	17:30	45.5	Шипиково	0.0	4:20	7:30	13:35	17:35	

Режим обављања превоза: Радним данима и суботом



24. Линија 10: АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - ОКРУЖНИ СУД - ВЕЛИКИ ИЗВОР- ХАЛОВО

Приградска линија

10	АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - ОКРУЖНИ СУД - ВЕЛИКИ ИЗВОР- ХАЛОВО
----	--

р.бр.поласка						р.бр.поласка				
1	2	3	4	км	Стајалишта	км	5	6	7	8
5:55	7:36	12:50	14:00	0	АС "Николић преовз"	17.4	7:35	8:23	13:46	15:32
6:00	7:39	12:55	14:05	0.9	Окружни суд	16.5	7:30	8:18	13:41	15:26
6:02	7:41	12:57	14:07	1.6	Отпад	15.8	7:28	8:16	13:39	15:24
6:04	7:43	12:59	14:09	2.6	Изворски пут Р	14.8	7:26	8:15	13:38	15:23
6:06	7:45	13:01	14:11	3.3	"Тимас" Раскрсница	14.1	7:24	8:13	13:36	15:21
6:07	7:46	13:05	14:12	5.0	Качар	12.4	7:23	8:11	13:34	15:19
6:10	7:49	13:07	14:15	5.9	Велики Извор школа	11.5	7:20	8:07	13:30	15:15
6:12	7:51	13:12	14:17	6.1	Халово Раскрсница	11.3	7:18	8:05	13:28	15:13
6:17	7:56		14:22	6.6	Велики Извор Дом	10.8	7:13	8:00	13:23	15:08
6:22	-----	-----	14:27	7.4	Халово Раскрсница	10.0	7:08	-----	-----	15:03
6:24	-----	-----	14:29	9.4	Алапинска река	8.0	7:06	-----	-----	15:01
6:28	-----	-----	14:33	12.4	Висећи мост	5.0	7:02	-----	-----	14:57
6:34	-----	-----	14:39	16.7	Јаца	0.7	6:56	-----	-----	14:51
6:40	-----	-----	14:45	17.4	Халово	0	6:50	-----	-----	14:45

Режим обављања превоза: Радним данима и суботом

25. Линија 11: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-МАЛИ ИЗВОР.ВРБИЦА



Приградска линија

11

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-МАЛИ ИЗВОР.ВРБИЦА

Р.бр. Поласка			Р.бр. Поласка			
1	2	км	Стајалишта	км	3	4
05:15	15:40	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	37.4	15:50	17:50
05:20	15:45	0.9	ОКРУЖНИ СУД	36.5	15:45	17:45
05:23	15:48	1.3	ТИМАС АГЕНЦИЈА	36.1	15:42	17:42
05:24	15:49	1.6	НАСЕЉЕ АВНОЈ	35.8	15:41	17:41
05:27	15:52	3.2	БОЛНИЦА	34.2	15:38	17:38
05:28	15:53	4.0	ВЕЛИКИ РАСАДНИК	33.4	15:37	17:37
05:30	15:55	5.1	ШЉУНКРА	32.3	15:35	17:35
05:32	15:57	6.4	ГРЉАН РАСКРСНИЦА	31.0	15:33	17:33
05:39	16:04	12.5	ГРЛИШКА РЕКА	24.9	15:26	17:26
05:43	16:08	15.4	ВРАТАРНИЦА 1	22.0	15:22	17:22
05:45	16:10	16.4	ВРАТАРНИЦА 2	21.0	15:20	17:20
05:50	16:15	20.8	ЗМИЈАНАЦ	16.6	15:15	17:15
05:56	16:21	22.8	БОРОВАЦ	14.6	15:09	17:09
06:01	16:26	27.8	МАЛИ ИЗВОР	9.6	15:04	17:04
06:05	16:30	31.3	СЕЛАЧКА РЕКА Р.	6.1	15:00	17:00
06:08	16:33	31.9	СЕЛАЧКА РЕКА	5.5	14:57	16:57
06:10	16:35	33.7	СЕЛАЧКА РЕКА Р.	3.7	14:55	16:55
06:20	16:45	37.4	ВРБИЦА	0.0	14:45	16:45

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ

26. Линија 11-1: АС НИКОЛИЋ-ОКРУЖНИ СУД-ГРЉАН ДОМ-МАРИНОВАЦ – ВРБИЦА



Самоиницијативни предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града
Зајечара

Приградска линија

11-1 АС НИКОЛИЋ-ОКРУЖНИ СУД-ГРЉАН
ДОМ- МАРИНОВАЦ - ВРБИЦА

Р.бр. поласка		Р.бр. Поласка		
1	км	Стајалишта	км	2
13:05	0.0	АС НИКОЛИЋ	44.0	08:00
13:10	0.9	ОКРУЖНИ СУД	43.1	07:55
13:13	1.6	АГЕНЦИЈА ТИМАС	42.7	07:52
13:15	2.3	НАСЕЉЕ АВНОЈ	42.4	07:50
13:19	2.7	БОЛНИЦА	40.8	07:46
13:20	4.3	ВЕЛИКИ РАСАДНИК	40.0	07:45
13:22	6.2	ШЉУНКРА	38.9	07:43
13:25	8.1	ГРЉАН Р.	37.6	07:40
13:27	9.3	ГРЉАН ДОМ	36.9	07:38
13:29	10.3	ГРЉАН Р.	36.2	07:36
13:36	10.9	ГРЛИШКА РЕКА	30.8	07:29
13:42	14.8	ГРЛИШТЕ	27.0	07:23
13:47	15.3	ГРЛИШКА РЕКА	23.2	07:19
14:02	15.8	ВРАТАРНИЦА 1	20.3	07:14
14:04	19.7	ВРАТАРНИЦА 2	19.3	07:12
14:12	20.2	ЗАГРАЂЕ	13.6	06:59
14:27	21.2	МАРИНОВАЦ	7.8	06:43
14:45	44.0	ВРБИЦА	0.0	06:20

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА

27. Линија 11-2: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ДОМ ЗДРАВЉА-МАЛИ ИЗВОР – ВРБИЦА

Приградска линија

11-2 АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ДОМ ЗДРАВЉА-
МАЛИ ИЗВОР - ВРБИЦА

Р.бр.поласка		Р.бр. Поласка	
1	км	Стајалишта	2
08:00	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	
08:07	3.4	ДОМ ЗДРАВЉА	
08:08	4.5	ВЕЛИКИ РАСАДНИК	
08:09	5.6	ШЉУНКРА	
08:11	6.9	ГРЉАН РАСКРСНИЦА	
08:18	13.0	ГРЛИШКА РЕКА	
08:22	15.9	ВРАТАРНИЦА 1	
08:24	16.9	ВРАТАРНИЦА 2	
08:27	21.3	ЗМИЈАНАЦ	
08:30	23.3	БОРОВАЦ РАСКРСНИЦА	
08:35	24.0	МАЛИ ИЗВОР	
08:39	26.5	СЕЛАЧКА РЕКА Р.	
08:42	28.1	СЕЛАЧКА РЕКА	
08:45	29.7	СЕЛАЧКА РЕКА Р.	
08:55	33.4	ВРБИЦА	

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА



28. Линија 11-3: ВРБИЦА - МАЛИ ИЗВОР- ВРАТАРНИЦА-ОКРУЖНИ СУД- АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ

Приградска линија

11-3

ВРБИЦА - МАЛИ ИЗВОР- ВРАТАРНИЦА-
ОКРУЖНИ СУД- АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ

Р.бр. поласка

1	км	Стајалишта
16:35	0.0	ВРБИЦА
16:45	3.5	СЕЛАЧКА РЕКА.Р
16:51	5.3	СЕЛАЧКА РЕКА
16:56	6.9	СЕЛАЧКА РЕКА Р.
17:00	9.4	МАЛИ ИЗВОР
17:05	10.1	БОРОВАЦ РАСКРСНИЦА
17:08	12.1	ЗМИЈАНАЦ
17:13	16.5	ВРАТАРНИЦА 1
17:15	17.5	ВРАТАРНИЦА 2
17:19	20.4	ГРЛИШКА РЕКА
17:26	26.5	ГРЉАН РАСКРСНИЦА
17:28	27.8	ШЉУНКАРА
17:30	28.9	ВЕЛИКИ РАСАДНИК
17:32	29.7	БОЛНИЦА
17:35	31.2	НАСЕЉЕ АВНОЈ
17:38	31.6	ТИМАС АГЕНЦИЈА
17:43	32.0	ОКРУЖНИ СУД
17:48	32.9	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА



29. Линија 11-4: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-МАРИНОВАЦ- ВРБИЦА

Приградска линија

11-4

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-МАРИНОВАЦ- ВРБИЦА

Р.бр.поласка		Стајалишта	Р. бр. поласка	
1	км		км	2
15:10	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	35.0	10:20
15:15	0.9	ОКРУЖНИ СУД	34.1	10:15
15:20	1.3	АГЕНЦИЈА ТИМАС	33.7	10:10
15:21	1.6	НАСЕЉЕ АВНОЈ	33.4	10:09
15:24	3.2	БОЛНИЦА	31.8	10:06
15:25	4.0	ВЕЛИКИ РАСАДНИК	31.0	10:05
15:27	5.1	ШЉУНКАРА	29.9	10:03
15:29	6.4	ГРЉАН Р.	28.6	10:01
15:36	11.8	ГРЛИШКА РЕКА	23.2	09:54
15:40	14.7	ВРАТАРНИЦА 1	20.3	09:50
15:42	15.7	ВРАТАРНИЦА 2	19.3	09:48
15:55	21.4	ЗАГРАЂЕ	13.6	09:35
16:10	27.2	МАРИНОВАЦ	7.8	09:20
16:35	35.0	ВРБИЦА	0.0	08:55

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА

30. Линија 11 субота: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ -ОКРУЖНИ СУД-ВРАТАРНИЦА-МАЛИ ИЗВОР – ВРБИЦА

Приградска линија

11 субота

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ -ОКРУЖНИ СУД-
ВРАТАРНИЦА-МАЛИ ИЗВОР - ВРБИЦА

Р.бр. поласка		Стајалишта	Р.бр. поласка	
1	км		км	2
04:55	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	37.4	17:35
05:00	0.9	ОКРУЖНИ СУД	36.5	17:30
05:03	1.3	ТИМАС АГЕНЦИЈА	36.1	17:28
05:04	1.6	НАСЕЉЕ АВНОЈ	35.8	17:27
05:07	3.2	БОЛНИЦА	34.2	17:24
05:08	4.0	В.РАСАДНИК	33.4	17:23
05:10	5.1	ШЉУНКАРА	32.3	17:21
05:12	6.4	Р.ГРЉАН	31.0	17:19
05:19	12.5	ГРЛИШКА РЕКА	24.9	17:12
05:23	15.4	ВРАТАРНИЦА1	22.0	17:09
05:25	16.4	ВРАТАРНИЦА 2	21.0	17:07
05:30	20.8	ЗМИЈАНАЦ	16.6	17:01
05:33	21.8	Р.БОРОВАЦ	15.6	16:58
05:36	22.8	БОРОВАЦ	14.6	16:55
05:41	27.8	МАЛИ ИЗВОР	9.6	16:51
05:45	31.3	Р.СЕЛАЧКА РЕКА	6.1	16:48
05:48	31.9	СЕЛАЧКА РЕКА	5.5	16:45
05:50	33.7	Р.СЕЛАЧКА РЕКА	3.7	16:42
06:00	37.4	ВРБИЦА	0.0	16:35

Режим обављања превоза: СУБОТОМ



31. Линија 11-1 субота: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ГРЉАН-ГРЛИШТЕ – МАРИНОВАЦ- ВРБИЦА

Приградска линија

11 СУБ.1

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ГРЉАН-ГРЛИШТЕ - МАРИНОВАЦ- ВРБИЦА

Р.бр.поласка			Р.бр. Поласка		
1	км	Стајалишта	км	2	
14:55	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	44.0	07:47	
15:00	0.9	ОКРУЖНИ СУД	43.1	07:43	
15:03	1.3	ТИМАС АГЕНЦИЈА	42.7	07:40	
15:05	1.6	НАСЕЉЕ АВНОЈ	42.4	07:38	
15:09	3.2	БОЛНИЦА	40.8	07:34	
15:10	4.0	ВЕЛИКИ РАСАДНИК	40.0	07:33	
15:12	5.1	ШЉУНКАРА	38.9	07:31	
15:15	6.4	Р.ГРЉАН	37.6	07:28	
15:17	7.1	ГРЉАН ДОМ	36.9	07:26	
15:19	7.8	ГРЉАН Р.	36.2	07:24	
15:26	13.2	ГРЛИШКА РЕКА	30.8	07:19	
15:32	17.0	ГРЛИШТЕ	27.0	07:13	
15:37	20.8	ГРЛИШКА РЕКА	23.2	07:08	
15:42	23.7	ВРАТАРНИЦА 1	20.3	06:54	
15:45	24.7	ВРАТАРНИЦА 2	19.3	06:52	
15:53	30.4	ЗАГРАЂЕ	13.6	06:39	
16:10	36.2	МАРИНОВАЦ	7.8	06:23	
16:25	44.0	ВРБИЦА	0.0	06:00	

Режим обављања превоза: СУБОТОМ

32. Линија 13-1: АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - БОЛНИЦА - ГРЉАН ДОМ- АВРАМИЦА

Приградска линија

13-1

АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - БОЛНИЦА - ГРЉАН ДОМ- АВРАМИЦА

р.бр.поласка			р.бр.поласка		
1	2	км	Стајалишта	км	3
6:33	13:25	0	АС "Николић превоз"	12.0	14:35
6:38	13:30	0.9	Окружни суд	11.1	14:20
6:40	13:32	1.6	Р. И.Милутиновића	10.4	14:18
6:41	13:33	2.2	ОШ "Љ.Р. Нада"	9.8	14:17
6:42	13:34	3.7	С. Гробље	8.3	14:16
6:46	13:38	4.6	Болница	7.4	14:13
6:47	13:39	5.3	В.Расадник	6.7	14:12
6:49	13:41	6.4	Шљункара	5.6	14:10
6:50	13:42	7.7	Р. Грљан	4.3	14:08
6:54	13:46	8.4	Грљан Дом	3.6	14:06
7:03	13:55	12.0	Аврамица	0	14:01

Режим обављања превоза: Радним данима и суботом



33. Линија 13-2: АВРАМИЦА - ГРЉАН ДОМ - ВИШЊАР - ОКРУЖНИ СУД-АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ

Приградска линија

13-2

АВРАМИЦА - ГРЉАН ДОМ - ВИШЊАР -
ОКРУЖНИ СУД-АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ

р.бр.поласка

1	км	Стајалишта
7:15	0	Аврамица
7:25	3.6	Грљан Дом
7:28	4.3	Р. Грљан
7:29	5.6	Шљункара
7:31	6.7	В. Расадник
7:32	7.4	Болница
7:33	9.5	П. Викторија
7:37	10.7	Вишњар
7:41	11.4	П. Викторија
7:45	11.7	С. Гробље
7:46	12.2	ОШ "Љ.Р. Нада"
7:47	12.8	Р.И.Милутиновића
7:48	13.5	Окружни суд
7:53	14.4	АС "Николић превоз"

Режим обављања превоза: Радним данима и суботом



34. Линија 14: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ОШ "ЂУРА ЈАКШИЋ" -ЛУБНИЦА-ПЛАНИНИЦА

Приградска линија

14 АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ОШ "ЂУРА ЈАКШИЋ" -ЛУБНИЦА- ПЛАНИНИЦА

Р.бр. поласка			Р.бр. Поласка				
1	2	км	Стајалишта	км	3	4	5
06:15	16:05	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	18.9	07:45	14:50	17:30
06:20	16:10	0.9	ОКРУЖНИ СУД	18.0	07:40	14:45	17:25
06:22	16:12	1.5	ПИВНИЦА	17.4	07:38	14:43	17:23
06:23	16:13	2.3	ЈЕДИНСТВО	16.6	07:37	14:42	17:22
06:24	16:14	2.8	ОШ.ЂУРА ЈАКШИЋ	16.1	07:36	14:41	17:21
06:25	16:15	3.2	ШЉИВАРСКИ ПУТ	15.7	07:35	14:40	17:20
06:27	16:17	4.7	Р.ЛУБНИЦА	14.2	07:33	14:38	17:18
06:28	16:18	5.5	ДАЛЕКОВОД	13.4	07:32	14:37	17:17
06:29	16:19	6.4	ГЉИЛАК	12.5	07:31	14:36	17:16
06:31	16:21	7.2	СПОМЕНИК	11.7	07:29	14:34	17:14
06:36	16:26	7.9	ЛУБНИЧКО БРДО	11.0	07:24	14:29	17:09
06:38	16:28	8.9	КОЛОНИЈА	10.0	07:22	14:27	17:07
06:40	16:30	9.7	ЛУБНИЦА	9.2	07:20	14:25	17:05
06:43	16:33	10.9	КЛИЗИШТЕ	8.0	07:12	14:17	16:57
06:44	16:34	12.0	ГАРДА	6.9	07:11	14:16	16:56
06:45	16:35	13.9	ЛИПАК	5.0	07:10	14:15	16:55
06:47	16:37	14.6	ШИР.ПОЉЕ	4.3	07:08	14:13	16:53
06:49	16:39	16.1	ЧУКИН ПОТОК	2.8	07:06	14:11	16:51
06:52	16:42	17.1	ПЛАНИНИЧКЕ ШТАЛЕ	1.8	07:03	14:08	16:48
06:55	16:45	18.9	ПЛАНИНИЦА	0.0	07:00	14:05	16:45

Режим обављања превоза: Радним данима



35. Линија 14-1: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ВИШЊАР-РАСАДНИК-ОКРУЖНИ СУД-ЛУБНИЦА-ПЛАНИНИЦА

Приградска линија

14-1

АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ВИШЊАР-РАСАДНИК-ОКРУЖНИ СУД-ЛУБНИЦА-ПЛАНИНИЦА

Р.бр. поласка

1	км	Стајалишта
12:50	0.0	АС.НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ
13:00	4.0	РАСАДНИК
13:02	4.6	БОЛНИЦА
13:05	6.7	ПРОДАЦНИЦА ВИКТОРИЈА
13:09	7.9	ВИШЊАР
13:13	9.1	ПРОДАЦНИЦА ВИКТОРИЈА
13:17	9.4	С. ГРОБЉЕ
13:18	9.8	ОШ.Љ.Р.НАДА
13:19	10.2	Р.ИВАНА МИЛУТИНОВИЋА
13:21	10.9	ОКРУЖНИ СУД
13:25	11.5	ПИВНИЦА
13:26	12.3	ЈЕДИНСТВО
13:30	12.8	ОШ.ЂУРА ЈАКШИЋ
13:31	13.2	ШЉИВАРСКИ ПУТ
13:33	14.7	Р.ЛУБНИЧКА
13:34	15.5	ДАЛЕКОВОД
13:35	16.4	ГЉИЛАК
13:37	17.2	СПОМЕНИК
13:42	17.9	ЛУБНИЧКО БРДО
13:44	18.9	КОЛОНИЈА
13:50	19.7	ЛУБНИЦА
13:53	20.9	КЛИЗИШТЕ
13:54	22.0	ГАРДА
13:55	23.9	ЛИПАК
13:57	24.6	ШИР.ПОЉЕ
13:59	26.1	ЧУКИН ПОТОК
14:02	27.1	ПЛАНИНИЧКЕ ШТАЛЕ
14:05	28.9	ПЛАНИНИЦА

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ



36. Линија 14-2: АС.НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-РАСАДНИК-ВИШЊАР-ОКРУЖНИ СУД- ЛУБНИЦА – ПЛАНИНИЦА

Приградска линија				
14-2 АС.НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-РАСАДНИК-ВИШЊАР-ОКРУЖНИ СУД-ЛУБНИЦА - ПЛАНИНИЦА				
Р.бр.			Р.бр.	
1	км	Стајалишта	км	2
10:55	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	18.9	12:20
11:00	0.9	ОКРУЖНИ СУД	18.0	12:15
11:02	1.5	ПИВНИЦА	17.4	12:13
11:03	2.3	ЈЕДИНСТВО	16.6	12:12
11:04	2.8	ОШ.ЋУРА ЈАКШИЋ	16.1	12:11
11:05	3.2	ШЉИВАРСКИ ПУТ	15.7	12:10
11:07	4.7	Р.ЛУБНИЦА	14.2	12:08
11:08	5.5	ДАЛЕКОВОД	13.4	12:07
11:09	6.4	ГЉИЛАК	12.5	12:06
11:11	7.2	СПОМЕНИК	11.7	12:04
11:16	7.9	ЛУБНИЧКО БРДО	11.0	11:59
11:18	8.9	КОЛОНИЈА	10.0	11:57
11:20	9.7	ЛУБНИЦА	9.2	11:55
11:23	10.9	КЛИЗИШТЕ	8.0	11:47
11:24	12.0	ГАРДА	6.9	11:46
11:25	13.9	ЛИПАК	5.0	11:45
11:27	14.6	ШИР.ПОЉЕ	4.3	11:43
11:29	16.1	ЧУКИН ПОТОК	2.8	11:41
11:32	17.1	ПЛАНИНИЧКЕ ШТАЛЕ	1.8	11:38
11:35	18.9	ПЛАНИНИЦА	0.0	11:35

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ

37. Линија 14 субота: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ - ОКРУЖНИ СУД-ОШ "ЋУРА ЈАКШИЋ - ЛУБНИЦА - ПЛАНИНИЦА

Приградска линија						
14 СУБ АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ ОКРУЖНИ СУД-ОШ "ЋУРА ЈАКШИЋ - ЛУБНИЦА - ПЛАНИНИЦА						
Р.бр. Поласка			Р.бр. Поласка			
1	2	км	Стајалишта	км	3	4
06:15	13:55	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	18.9	07:40	15:16
06:20	14:00	0.9	ОКРУЖНИ СУД	18.0	07:35	15:11
06:22	14:02	1.5	ПИВНИЦА	17.4	07:33	15:09
06:23	14:03	2.3	ЈЕДИНСТВО	16.6	07:32	15:08
06:24	14:04	2.8	ОШ.ЋУРА ЈАКШИЋ	16.1	07:31	15:07
06:25	14:05	3.2	ШЉИВАРСКИ ПУТ	15.7	07:30	15:06
06:27	14:07	4.7	Р.ЛУБНИЦА	14.2	07:28	15:04
06:28	14:08	5.5	ДАЛЕКОВОД	13.4	07:27	15:03
06:29	14:09	6.4	ГЉИЛАК	12.5	07:26	15:02
06:31	14:11	7.2	СПОМЕНИК	11.7	07:24	15:00
06:36	14:16	7.9	ЛУБНИЧКО БРДО	11.0	07:19	14:55
06:38	14:18	8.9	КОЛОНИЈА	10.0	07:17	14:53
06:40	14:20	9.7	ЛУБНИЦА	9.2	07:15	14:51
06:43	14:23	10.9	КЛИЗИШТЕ	8.0	07:12	14:48
06:44	14:24	12.0	ГАРДА	6.9	07:11	14:47
06:45	14:25	13.9	ЛИПАК	5.0	07:10	14:46
06:47	14:27	14.6	ШИР.ПОЉЕ	4.3	07:08	14:44
06:49	14:29	16.1	ЧУКИН ПОТОК	2.8	07:06	14:42
06:52	14:32	17.1	ПЛАНИНИЧКЕ ШТАЛЕ	1.8	07:03	14:39
06:55	14:35	18.9	ПЛАНИНИЦА	0.0	07:00	14:36

Режим обављања превоза: СУБОТОМ



38. Линија 15-1: АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - ШЉИВАР - ГОРЊА БЕЛА РЕКА – ЛАСОВО

Приградска линија

15-1 АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - ШЉИВАР - ГОРЊА
БЕЛА РЕКА - ЛАСОВО

р.бр.поласка				р.бр.поласка		
1	2	км	Стајалишта	км	3	4
10:00	14:05	0	АС "Николић превоз"	43.6	7:45	12:55
10:05	14:10	0.9	Окружни суд	42.7	7:40	12:50
10:07	14:12	1.5	Пивница	42.1	7:38	12:48
10:12	14:17	2.7	ОШ "Ђура Јакшић"	40.9	7:33	12:43
10:14	14:19	3.1	Шљиварски пут Р.	40.5	7:31	12:41
10:15	14:20	3.8	Шљиварски пут "ТИС"	39.8	7:30	12:40
10:18	14:23	5.0	Утврђење	38.6	7:27	12:37
10:19	14:24	6.1	Икин пут	37.5	7:26	12:36
10:22	14:27	7.8	Лубничка река	35.8	7:23	12:33
10:25	14:30	9.2	Шљивар	34.4	7:20	12:30
10:27	14:32	10.3	Шљиварска појата	33.3	7:18	12:28
10:33	14:38	13.3	Братујевац	30.3	7:12	12:22
10:43	14:48	20.4	Леновац	23.2	7:02	12:12
10:49	14:54	23.7	Лесковац	19.9	6:56	12:06
10:55	15:00	27.9	Горња Бела Река	15.7	6:50	12:00
11:02	15:07	32.0	Лесковац	11.6	6:43	11:53
11:09	15:14	35.4	Леновац	8.2	6:36	11:46
11:25	15:30	43.6	Ласово	0	6:20	11:30

Режим обављања превоза: Радним данима

39. Линија 15-2: АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - ОКРУЖНИ СУД-ОШ " ЂУРА ЈАКШИЋ " – ЛАСОВО



Приградска линија

15-2 АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" -
ОКРУЖНИ СУД-ОШ " ЂУРА ЈАКШИЋ " - ЛАСОВО

р.бр.поласка

1	км	Стајалишта
5:20	0	АС "Николић превоз"
5:25	0.7	Окружни суд
5:27	1.4	Пивница
5:29	2.6	ОШ " Ђура Јакшић"
5:31	3.0	Шљиварски пут
5:32	3.1	Флора
5:33	3.4	Ђ. Пуцара Р.
5:34	3.5	Продавница "ТИС"
5:35	3.8	Канал 27
5:36	4.2	Кривориска Р.
5:37	4.7	Каменорезац
5:38	5.2	Шљиварско брдо
5:43	9.2	Шљивар
5:45	10.3	Шљиварска појата
5:49	13.3	Братујевац
6:01	20.4	Леновац
6:16	28.6	Ласово

Режим обављања превоза: Радним данима

40. Линија 15-3: ЛАСОВО - ОШ " ЂУРА ЈАКШИЋ " - АС " НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ"

Приградска линија

15-3 ЛАСОВО - ОШ " ЂУРА ЈАКШИЋ " - АС "
НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ"

р.бр.поласка

1	км	Стајалишта
15:30	0	Ласово
15:45	8.2	Леновац
15:57	15.3	Братујевац
16:01	18.3	Шљиварска појата
16:03	19.4	Шљивар
16:08	23.4	Шљиварско брдо
16:09	23.9	Каменорезац
16:10	24.4	Р. Кривовирска
16:11	24.8	Канал 27
16:12	25.1	Продавница "ТИС"
16:13	25.2	Р. Ђуре Пуцара
16:14	25.5	Флора
16:15	25.6	Шљиварски пут
16:17	26.0	ОШ " Ђура Јакшић"
16:19	27.2	Пивница
16:21	27.9	Окружни суд
16:26	28.8	АС "Николић превоз"

Режим обављања превоза: Радним данима

41. Линија 15-1 субота: ЛАСОВО - Г.Б. РЕКА - ОШ " ЂУРА ЈАКШИЋ " - ОКРУЖНИ СУД - АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ"



Приградска линија

15-1	ЛАСОВО - Г.Б. РЕКА - ОШ " ЂУРА ЈАКШИЋ" -
СУБ	ОКРУЖНИ СУД - АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ"

р.бр.поласка		р.бр.поласка		
1	км	Стајалишта	км	2
6:40	0	Ласово	43.8	15:29
6:55	8.2	Леновац	35.6	15:14
7:05	11.6	Лесковац	32.2	15:04
7:14	15.7	Горња Бела Река	28.1	14:55
7:23	19.9	Лесковац	23.9	14:46
7:33	23.2	Леновац	20.6	14:36
7:45	30.3	Братујевац	13.5	14:24
7:49	33.3	Шљиварска појата	10.5	14:20
7:51	34.4	Шљивар	9.4	14:18
7:56	38.4	Шљиварско брдо	5.4	14:13
7:57	38.9	Каменорезац	4.9	14:12
7:58	39.4	Р. Кривовирска	4.4	14:11
7:59	39.8	Канал 27.	4.0	14:10
8:00	40.1	Продавница "ТИС"	3.7	14:09
8:01	40.2	Р. Ђуре Пуцара	3.6	14:08
8:02	40.5	Флора	3.3	14:07
8:03	40.6	Шљиварски пут	3.2	14:06
8:05	41.0	ОШ " Ђура Јакшић"	2.8	14:04
8:07	42.2	Пивница	1.6	14:02
8:09	42.9	Окружни суд	0.9	14:00
8:14	43.8	АС "Николић превоз"	0	13:55

Режим обављања превоза: Суботом

42. Линија 15-2 субота: ЛАСОВО - ОШ " ЂУРА ЈАКШИЋ" - ОКРУЖНИ СУД - АС " НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ"



Самоиницијативни предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града
Зајечара

Приградска линија				
15-2 СУБ		ЛАСОВО - ОШ " ЂУРА ЈАКШИЋ" - ОКРУЖНИ СУД - АС " НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ"		
р.бр.поласка			р.бр.поласка	
1	км	Стајалишта	км	2
15:30	0	Ласово	28.8	6:36
15:45	8.2	Леновац	20.6	6:21
15:57	15.3	Братујевац	13.5	6:09
16:01	18.3	Шљиварска појата	10.5	6:05
16:03	19.4	Шљивар	9.4	6:03
16:08	23.4	Шљиварско брдо	5.4	5:58
16:09	23.9	Каменорезац	4.9	5:57
16:10	24.4	Р. Кривовирска	4.4	5:56
16:11	24.8	Канал 27	4.0	5:55
16:12	25.1	Продавница "ТИС"	3.7	5:54
16:13	25.2	Р. Ђуре Пуцара	3.6	5:53
16:14	25.5	Флора	3.3	5:52
16:15	25.6	Шљиварски пут	3.2	5:51
16:17	26.0	ОШ " Ђура Јакшић"	2.8	5:49
16:19	27.2	Пивница	1.6	5:47
16:21	27.9	Окружни суд	0.9	5:45
16:26	28.8	АС "Николић превоз"	0	5:40
Режим обављања превоза: СУБОТОМ				

43. Линија 16А: ГАМЗИГРАД – ФАРМА – ОКРУЖНИ СУД – ДОМ ЗДРАВЉА – АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ

Приградска линија											
16А		ГАМЗИГРАД – ФАРМА – ОКРУЖНИ СУД –ДОМ ЗДРАВЉА – АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ									
р. бр. поласка						р. бр.поласка					
1.	2.	3.	4 .	5.	км	Стајалишта	км	6.	7.	8.	9.
06:00	07:00	12:50	14:20	16:20	0.0	ГАМЗИГРАД	21.4	06:58	12:50	14:18	16:20
06:06	07:06	12:56	14:26	16:26	2.5	ГАМЗИГРАДСКА БАЊА	18.9	06:52	12:44	14:12	16:14
06:14	07:14	13:04	14:34	16:34	6.8	ГАМЗИГРАД “Р”	14.6	06:44	12:37	14:05	16:07
06:18	07:18	13:08	14:38	16:38	8.4	ЗВЕЗДАН РАСКРСНИЦА	12.6	06:40	12:34	14:02	16:05
06:19	07:19	13:09	14:39	16:39	8.8	ЗВЕЗДАН ДОМ	12.1	06:39	12:33	14:01	16:03
06:20	07:20	13:10	14:40	16:40	9.3	ЗВЕЗДАН ШКОЛА	10.1	06:38	12:32	14:00	16:02
06:24	07:24	13:14	14:44	16:44	11.3	ФАРМА	9.5	06:34	12:29	13:54	15:58
06:26	07:26	13:16	14:46	16:46	11.9	ОЛИМПИЈСКА	9.2	06:32	12:27	13:48	15:57
06:27	07:27	13:17	14:47	16:47	12.2	ПОРЕЧКА	8.6	06:31	12:25	13:46	15:55
06:29	07:29	13:18	14:48	16:48	12.8	КОТЛУЈЕВЧКА КРИВ.	8.3	06:30	12:24	13:44	15:54
06:30	07:30	13:19	14:49	16:49	13.1	ПРОДАВНИЦА	8.0	06:29	12:23	13:42	15:53
06:31	07:31	13:21	14:51	16:51	13.4	ДОМ КОТЛУЈЕВАЦ	7.4	06:27	12:22	13:40	15:52
06:32	07:32	13:22	14:52	16:52	14.0	ПЕШ. МОСТ ПЛАВИ	7.2	06:26	12:21	13:37	15:51
06:33	07:33	13:23	14:53	16:53	14.2	ПРОДАВНИЦА КЕЈ	7.0	06:25	12:20	13:36	15:50
06:34	07:34	13:24	14:54	16:54	14.6	П. ПЛАЖА-ДРВ. МОСТ	6.4	06:24	12:19	13:35	15:49
06:35	07:35	13:25	14:55	16:55	15.2	ПИВАРА	5.8	06:23	12:18	13:33	15:47
06:38	07:38	13:28	14:57	16:58	15.8	ОКРУЖНИ СУД	5.3	06:20	12:15	13:30	15:45
06:40	07:40	-----	14:59	17:00	16.5	И. МИЛУТИНОВИЋА “Р”	4.9	06:17	-----	-----	-----
06:41	07:41	-----	15:00	17:01	16.9	О.Ш. “Љ.Р.НАДА”	4.1	06:15	-----	-----	-----
06:44	07:42	-----	15:01	17:04	17.3	ГРОБЉЕ	2.7	06:14	-----	-----	-----
06:47	07:45	-----	15:05	17:10	18.7	ДОМ ЗДРАВЉА	0.0	06:10	-----	-----	-----
06:50	07:50	-----	15:10	17:15	21.4	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ			12:10	-----	15:40
Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ											



44. Линија 16Б: АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ЛУБНИЧКА РАСКСНИЦА-ГАМЗИГРАДСКА БАЊА – ГАМЗИГРАД

Приградска линија							
16-Б		АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ-ОКРУЖНИ СУД-ЛУБНИЧКА РАСКСНИЦА-ГАМЗИГРАДСКА БАЊА - ГАМЗИГРАД					
Р.бр.поласка				Р.бр. поласка			
1	2	км	Стајалишта	км	3	4	
05:25	10:05	0.0	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	17.2	11:05	19:45	
05:30	10:10	0.9	ОКРУЖНИ СУД	16.3	11:00	19:41	
05:32	10:12	1.5	ПИВНИЦА	15.7	10:58	19:39	
05:33	10:13	1.8	КАРАЂОРЂЕВ ВЕНАЦ	15.4	10:57	19:38	
05:34	10:14	2.4	НОВА ЧЕСМА	14.8	10:56	19:37	
05:35	10:15	2.9	ШЉИВАРСКИ ПУТ	14.3	10:55	19:36	
05:37	10:17	4.4	Р.ЛУБНИЧКА	12.8	10:53	19:34	
05:38	10:18	5.3	ЖИВЕ ВОДЕ	11.9	10:52	19:33	
05:41	10:21	8.6	Р.ЗВЕЗДАН	8.6	10:49	19:30	
05:43	10:23	10.2	Р.ГАМЗИГРАД	7.0	10:47	19:27	
05:48	10:28	12.6	ЉУЉАШКА	4.6	10:42	19:22	
05:50	10:30	13.6	ГАМЗИГРАДСКА БАЊА	3.6	10:40	19:20	
05:55	10:35	17.2	ГАМЗИГРАД	0.0	10:35	19:15	

Режим обављања превоза: Радним данима и суботом

45. Линија 16Е: ГАМЗИГРАД-ЗВЕЗДАН-ОЛИМПИЈСКА-ОКРУЖНИ СУД-ДОМ ЗДРАВЉА - АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ



Самоиницијативни предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара

Приградска линија

16-Е ГАМЗИГРАД-ЗВЕЗДАН-ОЛИМПИЈСКА-ОКРУЖНИ СУД- ДОМ ЗДРАВЉА - АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ					
Р.бр. Поласка			Р.бр. Поласка		
1	км	Стајалишта	км	2	3
08:15	0.0	ГАМЗИГРАД	21.4	08:15	19:15
08:19	2.5	ГАМЗИГРАДСКА БАЊА	18.9	08:10	19:11
08:22	6.8	Р.ГАМЗИГРАД	14.6	08:02	19:04
08:25	8.4	Р.ЗВЕЗДАН	13.0	07:58	19:00
08:27	8.8	ЗВЕЗДАН ДОМ	12.6	07:57	18:57
08:28	9.3	ЗВЕЗДАН ШКОЛА	12.1	07:56	18:56
08:32	11.3	ФАРМА	10.1	07:53	18:53
08:33	11.9	ОЛИМПИЈСКА	9.5	07:52	18:52
08:34	12.2	ПОРЕЧКА	9.2	07:51	18:51
08:36	12.8	КОТЛУЈЕВАЧКА КРИВ.	8.6	07:49	18:49
08:37	13.1	ПРОДАВНИЦА	8.3	07:48	18:48
08:38	13.4	ДОМ КОТЛУЈЕВАЦ	8.0	07:47	18:47
08:39	14.0	ПЕШАЧКИ МОСТ-ПЛАВИ	7.4	07:46	18:46
08:40	14.2	ПРОДАВНИЦА КЕЈ	7.2	07:45	18:45
08:41	14.6	П.ПЛАЖА-ДРБ. МОСТ	6.8	07:44	18:44
08:42	15.2	ПИВАРА	6.2	07:43	18:43
08:45	15.8	ОКРУЖНИ СУД	5.6	07:40	18:40
08:47	16.5	Р.И.МИЛУТИНОВИЋА	4.9	07:38	---
08:48	16.9	ОШ.Љ.Р.НАДА	4.5	07:37	---
08:49	17.3	ГРОБЉЕ	4.1	07:36	---
08:55	18.7	ДОМ ЗДРАВЉА	2.7	07:31	---
09:00	21.4	АС НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ	0.0	07:25	18:35

Режим обављања превоза: РАДНИМ ДАНИМА И СУБОТОМ

46. Линија 17: АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - ОКРУЖНИ СУД - ГРЉАН – ГРЛИШТЕ

Приградска линија

17 АС "НИКОЛИЋ ПРЕВОЗ" - ОКРУЖНИ СУД - ГРЉАН - ГРЛИШТЕ										
р.бр.поласка					р.бр.поласка					
1	2	3	4	км	Стајалишта	км	5	6	7	8
4:50	6:20	12:20	16:10	0	АС "Николић превоз"	19.6	6:07	7:37	13:37	17:27
4:55	6:25	12:25	16:15	0.9	Окружни суд	18.7	6:02	7:32	13:32	17:22
4:58	6:28	12:28	16:18	1.3	Агенција "Тимас"	18.3	5:59	7:29	13:29	17:19
5:00	6:30	12:30	16:20	1.6	Југопетрол	18.0	5:57	7:27	13:27	17:17
5:02	6:32	12:32	16:22	3.2	Болница	16.4	5:55	7:25	13:25	17:15
5:04	6:34	12:34	16:24	4.0	В. Расадник	15.6	5:53	7:23	13:23	17:13
5:06	6:36	12:36	16:26	5.1	Шљункара	14.5	5:51	7:21	13:21	17:11
5:09	6:39	12:39	16:29	6.4	Р. Грљан	13.2	5:48	7:18	13:18	17:08
5:18	6:48	12:48	16:38	11.8	Грлишка Река	7.8	5:39	7:09	13:09	16:59
5:27	6:57	12:57	16:47	19.6	Грлиште	0	5:30	7:00	13:00	16:50

Режим обављања превоза: поласци 1,2,3,4,5,6,7,8 радним данима
поласци 2,3,6,7 суботом



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

Реализацијом овог пројекта јавно-приватног партнерства за унапређење комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара оствариће се значајан напредак ка остварењу циља **"Приступ и приступачност"**. Имплементацијом различитих кључних елемената, пројекат ће постићи следеће резултате:

1. Приступ свима: Нови систем линија и прилагођен распоред вожње омогућиће да грађани у свим деловима града Зајечара имају једнаку могућност приступа јавном аутобуском превозу. Становници мање насељених делова града и приградских насеља имаће поуздану и ефикасну услугу превоза, што доприноси побољшању њихове повезаности с центром града и другим виталним тачкама.

2. Приступачне цене карата: Ниске цене карата у комбинацији са квалитетнијим услугама учиниће јавни аутобуски градски и приградски превоз путника приступачним за све грађане. Ово је посебно значајно за социјално угрожене групе, које ће имати могућност да користе превоз по приступачним ценама.

3. Унапређење инфраструктуре: Увођење модерних аутобуса и уређење постојећих стајалишта омогућиће лакши и безбеднији приступ превозу. Оваква инвестиција ће допринети инклузивности и смањењу баријера за коришћење јавног превоза.

4. Информациона приступачност: Имплементација модерних информационих система омогућиће грађанима да лако прате распоред вожње, промене у рутама и цене карата. Ово ће повећати транспарентност и омогућити грађанима боље планирање путовања и времена.

Укупно гледано, реализацијом овог пројекта, град Зајечар ће постати пример успешне примене јавно-приватног партнерства у области јавног аутобуског градског и приградског превоза, постижући значајно унапређење приступа и приступачности за све грађане. Нови систем линија, модерни аутобуси, приступачне цене карата и инклузивна инфраструктура допринеће бољем квалитету живота становника града, смањењу саобраћајних гужви и загађења ваздуха, те повећању социјалне правде.

Један од исхода који ће се такође постигнути реализацијом овог СИП-а јесте и економска **ефикасност и фискална одрживост**. Увођење нових линија, модерних аутобуса и оптимизација рута довешће до ефикаснијег пословања превозног система. Уз повећање броја путника, захваљујући побољшању приступа, приступачним ценама карата и квалитетнијим услугама, јавни аутобуски градски и приградски превоз је постао привлачнији за грађане, што ће резултирати повећањем прихода од продаје карата.



Кроз јавно-приватно партнерство, пројекат ће диверсификовати изворе финансирања. Партнерство са приватним сектором подразумева инвестиције у набавку нових возила и инфраструктуру. Повећање прихода допринеће побољшању фискалне одрживости пројекта. Јавни аутобуски градски и приградски превоз путника ће постати мање зависан од субвенција из градског буџета и биће способан да делимично или потпуно финансира своје операције из сопствених прихода.

Захваљујући економској ефикасности и фискалној одрживости, овај пројекат ће постати модел за унапређење јавног аутобуског градског и приградског превоза путника уз минималан утицај на градски буџет. Ефикаснији и профитабилнији превоз омогућиће градским властима боље управљање ресурсима, што ће резултирати бољим услугама за грађане Зајечара.

Овим пројектом ЈПП постигнуће се значајна **одрживост животне средине и повећана отпорност на негативне утицаје**. Увођење модерних нискоемисионих аутобуса допринеће значајном смањењу емисије штетних гасова и загађења ваздуха. Ово ће повећати квалитет ваздуха у Зајечару и допринети очувању животне средине. Приступачне цене карата и побољшање квалитета услуге допринеће повећању употребе јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара у односу на индивидуалне аутомобиле. Смањење броја приватних возила на улицама смањиће саобраћајну гужву и допринети смањењу емисија гасова. Кроз имплементацију пројекта, биће уведено еколошки свесно управљање ресурсима. Ефикасније планирање рута и вожње, као и оптимизација капацитета возила, смањиће потрошњу горива и негативан утицај на животну средину. Имплементација нових технологија и еколошких иновација унапредиће отпорност јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на климатске промене. Овај пројекат ће постати пример одрживог развоја у комуналној делатности, подстичући и друге секторе да разматрају свој допринос очувању животне средине. Одрживост јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара допринеће јачању свести о важности очувања околине у целој заједници.

Репликабилност модела и поступака јесте још један од исхода до којег ће доћи реализацијом предметног СИП-а. Увођење стандардизованих поступака и оперативних смерница доприноси ефикасности и лакшој репродукцији модела у другим градовима. Оваква пракса олакшава пренос знања и искустава на друге комуналне делатности и секторе. Свеобухватно документовање искустава током реализације пројекта омогућиће стварање детаљних извештаја и студија случаја. Ови документи ће служити као вредан извор информација за друге градове који желе имплементирати сличне пројекте. Пројекат ће ојачати сарадњу између јавног и приватног сектора, што ће створити повољне услове за будућа партнерства у другим градовима. Поверење и разумевање између партнера кључно је за успешно репликовање модела.

Реализацијом овог пројекта јавно-приватног партнерства за обављање комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на



територији града Зајечара биће постигнуто успешно **укључивање свих заинтересованих страна**. Активно укључивање грађана Зајечара у процес планирања и имплементације пројекта омогућиће да се узму у обзир њихове потребе и жеље. Анкете могу пружити прилику за изражавање мишљења и давање повратних информација о новом систему јавног аутобуског градског и приградског превоза путника. Успешно партнерство са приватним партнером допринеће унапређењу комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза. Искуства и ресурси приватног сектора користиће се за оптимизацију оперативних процеса и пружање бољих услуга. Активно информисање и транспарентност у процесу доношења одлука о пројекту ће повећати поверење грађана и других заинтересованих страна. Отвореност према повратним информацијама и одговорност према заједници доприносе већем успеху пројекта. Укључивање свих заинтересованих страна ће омогућити боље разумевање њихових потреба и преференција. Пројекат ће се прилагодити тим потребама како би се осигурало да нови систем јавног аутобуског градског и приградског превоза путника заиста служи свим грађанима Зајечара.

13.4. Динамика и опис реализације пројекта

Период припреме

План је да се у првих месец дана по закључењу јавног уговора врши припрема за обављање комуналне делатности од стране приватног партнера, односно обављање административних послова потребних за преузимање јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара.

Приватни партнер ће бити у обавези да у периоду припреме у свим постојећим возилима којима ће се обављати јавни аутобуски градски и приградски превоз путника, обезбеди видео надзор, систем за електронску наплату карата и систем за бројање путника (ово се односи и на возила којима се врши превоз пре набавке нових возила).

Истовремено, Приватни партнер је у обавези да поручи нова возила у складу са техничким спецификацијама и предвиђеном динамиком испоруке, на које Јавни партнер може да изнесе приговор уколико возила и опрема (за видео надзор, бројање путника, електронску наплату карата) не одговарају захтеваној техничкој спецификацији.

Период пружања уговорене услуге

Најкасније, 30 дана од дана закључења јавног уговора Приватни партнер је у обавези да у потпуности преузме обављање услуге јавног аутобуског градског и приградског превоза. У првих 36 месеци трајања уговора, односно до набавке нових возила, превоз ће се обављати са постојећим или неким другим возилима којима



Приватни партнер располаже. У сваком моменту, превоз путника мора да се обавља без застоја и промена.

Приватни партнер ће у року од најдуже 36 месеци од дана закључења уговора бити у обавези да набави 20 нових возила емисионе класе ЕУРО6 према следећој динамици:

1. најкасније у року од 18 месеци од дана закључења уговора набавка више од 50% нових возила из предвиђене флоте (најмање 10 возила);
2. најкасније у року од 36 месеци од дана закључења уговора набавка преосталих до 50% нових возила из предвиђене флоте (најмање 10 возила).

Поред 20 нових возила за обављање превоза путника у граду Зајечару, Приватни партнер ће бити у обавези да обезбеди 3 резервна возила старости до 5 година.

Приватни партнер ће бити у обавези да у свим новим возилима којима ће се обављати јавни аутобуски градски и приградски превоз путника, обезбеди видео надзор, систем за електронску наплату карата и систем за бројање путника који морају бити имплементирани пре него што се возило пусти у рад.

Најкасније 36 месеци од дана закључења уговора, Приватни партнер је у обавези да услугу обавља новим возилима ЕУРО6 категорије (која је претходно доказао да је набавио у складу са пројектом и инвестиционим планом) и која су опремљена системом за видео надзор, системом за електронску наплату карата и системом за бројање путника. Приватни партнер је дужан да редовно одржава возила, као и опрему за видео надзор, електронску наплату карата и бројање путника и да омогући да иста функционише у сваком моменту беспрекорно са минималним отказом и да Јавном партнеру омогући приступ свим подацима који су доступни путем система за видео надзора, електронску наплату карата и бројање путника.

Приватни партнер има обавезу да у складу са чланом 29. Закона о превозу путника у друмском саобраћају обавести министарство надлежно за послове саобраћаја о промени података о условима на основу којих је издата лиценца за превоз (промена возног парка) и то најкасније у року од 15 дана од дана настале промене.

Министарство издаје изводе лиценце за све аутобусе који испуњавају услове утврђене овим законом, као и услове утврђене прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима, а који су унети у решење о издавању лиценце за превоз и извода лиценце.

Град ће бити у обавези да омогући исходовање свих неопходних дозвола, сертификата, лиценци и да активно учествује и исходовању истих код свих јавних и других надлежних тела како би се овај план реализовао.



Најмање једном годишње Приватни партнер је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене реда вожње, линија и висине накнаде уколико има оправданих разлога за то.

Приватни партнер ће имати обавезу извештавања Скупштине Града о пословању (обавезама, приходима, расходима), на сваких 6 месеци током свих 18 година трајања уговора.



14. РОК ТРАЈАЊА ЈАВНОГ УГОВОРА, УКЉУЧУЈУЋИ ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА

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



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

15.1. Пословни план и финансијска анализа

Предмет овог СИП-а је поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара, са циљем ефикаснијег коришћења расположивих ресурса и успостављања ефикасног система превоза путника. Ефикасно функционисање система превоза путника подразумева коришћење савременијих возила којима је могуће на ефикаснији начин пружити квалитетну услугу превоза путника. То подразумева прибављање одговарајућег броја возила одговарајуће категорије за обављање делатности превоза. Возила која су неопходна је могуће прибавити на неколико начина.

У сврху реализације пројекта направљена је анализа потребних новчаних и других улагања.

15.2. Методологија добијене вредности у односу на уложени новац

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

Приликом упоређивања 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 укупне вредности набавке, узимају се у обзир укупни животни трошкови пројекта, док се код традиционалног модела инвестирања узимају у обзир само капитални трошкови. Сва средства потребна за измирење укупних животних трошкова (капиталних, оперативних и осталих) 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.

Процена укупних животних трошкова служи за економску и инжењерску процену при избору алтернативних решења, упоређујући све значајне опције пројектовања, грађења, набавке, одржавања и употребе објекта и превозних средстава током одређеног периода.

Припрема Компаратора укључује следеће категорије које је потребно детаљно анализирати:

- Капитални трошкови;
- Оперативни трошкови;
- Пројекције прихода и прилива;
- Вредност имовине и улагања;
- Матрица алокације ризика;
- Дисконтовани токови новца;
- Поређење алтернативних варијанти.



15.3. Методологија „вредност за људе и за планету“

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

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

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

15.4. Капитални трошкови и пројекција финансијских одлива

За потребе финансијске анализе реализације пројекта за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара направљена је спецификација трошкова иницијалне набавке возила којима ће се обављати превоз путника, као и вредност трошкова уређења дела постојећих аутобуских стајалишта (уређење 41 стајалишта).

У наставку текста ће бити приказани капитални трошкови пројекта који подразумевају набавку комплетног возног парка за обављање делатности и спровођење услуге превоза путника на прихватљивом нивоу (градски аутобуси, приградски аутобуси и минибусеви), као и вредност средстава која су неопходна за уређење аутобуских стајалишта, увођење видео надзора у возилима и аутобуским стајалиштима и увођење система електронске наплате карата.

За обављање делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара неопходно је обезбедити 9 градских аутобуса, 7 приградских аутобуса, 4 минибусева као и 3 резервна возила (1 градски аутобус, 1 приградски аутобус и 1 минибус). Према представљеној спецификацији укупан број возила неопходних за обављање превоза је 20 возила, а уколико у току реализације пројекта дође до повећања броја пређених километара у току године неопходно је број возила ускладити са бројем пређених километара.



Врста возила којом би се обављао превоз је ЕУРО 6 категорија возила и планира се иницијална набавка 20 нових возила у првих 36 месеци периода реализације уговорне обавезе.

На територији града Зајечара тренутно постоје аутобуска стајалишта од којих је јако мали проценат уређен и у функционалном стању. Предмет овог пројекта представља и уређивање 41 аутобуског стајалишта.

У наредним табелама биће представљени укупни капитални расходи који се односе на набавку возила и уређивање дела постојећих стајалишта.

Табела 3 : Иницијална вредност трошкова набавке возила и успостављања новог возног парка

Преглед потребног броја возила	Количина (број возила)	Вредност аутобуса (ЕУР нето)	Вредност улагања (ЕУР)	Курс евра	Вредност улагања (РСД нето)
Градски аутобус	9,00	EUR 211.780,00	EUR 1.906.020,00	117,30	RSD 223.576.146,00
Приградски аутобус	7,00	EUR 197.350,00	EUR 1.381.450,00	117,30	RSD 162.044.085,00
Минибус	4,00	EUR 70.000,00	EUR 280.000,00	117,30	RSD 32.844.000,00
Укупан број возила	20	-	EUR 3.567.470,00	117,30	RSD 418.464.231,00

Као што смо већ навели, за обављање квалитетне услуге превоза путника на територији Града неопходно је обезбедити укупно 20 возила и 3 резервна возила. Према тренутно доступним тржишним подацима вредност иницијалне набавке возила процењује се на 418.464.231,00 динара и састоји се од следећег:

1. Иницијалне набавке нових 9 градских аутобуса емисионе класе ЕУРО6 чија је нето вредност набавке процењена на 223.576.146,00 динара. Према процени за иницијалну набавку представљене врсте аутобуса потребно је издвојити 24.841.794,00 динара за сваки аутобус односно 211.780,00 евра изражено у нето вредности;
2. Иницијалне набавке нових 7 приградских аутобуса емисионе класе ЕУРО6 процењене вредности 162.044.085,00 динара. Према процени за иницијалну набавку представљене врсте аутобуса потребно је издвојити 23.149.155,00 динара за сваки аутобус односно 197.350,00 евра изражено у нето вредности;
3. Иницијалне набавке нових 4 минибуса емисионе класе ЕУРО6 процењене вредности 32.844.000,00 динара. Према процени за иницијалну набавку представљене врсте аутобуса потребно је издвојити 8.211.000,00 динара за сваки аутобус односно 70.000,00 евра изражено у нето вредности.

Иницијална вредност трошкова уређивања дела постојећих стајалишта:

Када је у питању уређивање постојећих стајалишта, од постојећих аутобуских стајалишта уређен је јако мали проценат па се процењује да је за уређивање 41



аутобуских стајалишта потребно издвојити 25.000.000,00 динара нето односно 213.128,73 евра нето.

Иницијална вредност трошкова видео надзора:

Када је у питању увођење система видео надзора на аутобуским стајалиштима и у возилима, процењује се да је за видео надзор потребно издвојити 20.000.000,00 динара нето односно 170.502,98 евра нето.

Иницијална вредност трошкова информатичке подршке за електронску продају карата:

Када је у питању информатичка подршка за електронску продају карата, процењује се да је за то потребно издвојити 12.000.000,00 динара нето односно 102.301,79 евра нето.

Табела 4 : Иницијална вредност осталих капиталних трошкова

	РСД (нето)	Вредност (ЕУР нето)
Стајалишта	RSD 25.000.000,00	EUR 213.128,73
Видео надзор	RSD 20.000.000,00	EUR 170.502,98
Информатичка подршка за електронску продају карата	RSD 12.000.000,00	EUR 102.301,79
УКУПНА ИНВЕСТИЦИЈА	RSD 475.464.231,00	EUR 4.053.403,50

На основу представљених података који се односе на капиталне расходе долазимо до закључка да укупна вредност капиталних улагања износи **475.464.231,00 динара нето** односно 4.053.403,50 евра.

15.5. Оперативни трошкови и пројекција финансијских одлива

Оперативни трошкови односе се на редовне годишње трошкове који се појављују како би пружање услуге превоза функционисало на оптималном нивоу. За пружање услуге јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара очекују се оперативни трошкови који би обухватили: зараде запослених, трошкове горива, замену пнеуматика, инвестиционо и текуће одржавања возног парка, трошкове регистрације са осигурањем путника, каско осигурањем и техничким прегледима.

Процењује се да је за обављање делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара на годишњем нивоу неопходно издвојити приближно **170.962.274,68 динара**.



У наредној табели представљена је структура оперативних годишњих трошкова:

Табела 5 : Оперативни трошкови на годишњем нивоу

Оперативни трошкови	Годишњи износ трошкова (РСД нето)
Трошкови горива	55.440.000,00
Трошкови мазива	2.772.000,00
Трошкови зарада и накнада зарада	84.672.000,00
Трошкови годишњег одржавања	14.096.711,04
Трошкови замене пнеуматика	3.595.200,00
Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем	8.886.363,64
Остали административни трошкови	1.500.000,00
Укупно:	170.962.274,68

Процена висине трошкова горива извршена је на основу будућег броја пређених километара који ће се остваривати годишње на територији Града и који ће према процени износити 960.000,00 километара, а на основу очекиване просечне потрошње возила од 35 литара на пређених 100 километра и просечном ценом погонског горива од 165,00 РСД без ПДВ.

Трошкови зарада процењени су на **84.672.000,00** динара годишње и односе се на трошкове ангажовања неопходне радне снаге у бруто износу. Структуру запослене радне снаге представљају највећим делом возачи који би вршили услугу јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Града, затим електричари, механичари, административни радници, помоћни радници, шефови саобраћаја и сервиса и директор односно сертифициковано лице.

Табела 6 : Структура радне снаге и висина њихових зарада

Функција	Директор	Шеф саобраћаја	Административни радници	Возачи	Радници одржавања - електричари	Радници одржавања - механичари	Помоћни радници	Укупно
Број извршилаца	1	1	2	26	4	4	2	40
Висина нето зараде	RSD 150.000,00	RSD 100.000,00	RSD 70.000,00	RSD 120.000,00	RSD 100.000,00	RSD 100.000,00	RSD 50.000,00	-
Висина бруто зараде	RSD 240.000,00	RSD 160.000,00	RSD 112.000,00	RSD 192.000,00	RSD 160.000,00	RSD 160.000,00	RSD 80.000,00	RSD 1.470.929,06
Укупан годишњи износ	RSD 2.880.000,00	RSD 1.920.000,00	RSD 2.688.000,00	RSD 59.904.000,00	RSD 7.680.000,00	RSD 7.680.000,00	RSD 1.920.000,00	RSD 84.672.000,00

Трошкови погонског горива процењују се на износ од 55.440.000,00 динара на основу планиране годишње километраже и укупне потрошње горива на годишњем нивоу, до се трошкови мазива процењују на 5% вредности трошкова горива и износе 2.772.000,000 динара.



Табела 7 : Трошкови погонског горива и мазива на годишњем нивоу

Трошкови погонског горива	
Планирана километража (км)	960.000,00
Укупна потрошња на годишњем нивоу (литара)	336.000,00
Цена дизела без ПДВ-а	RSD 165,00
Цена дизела са ПДВ-ом	RSD 198,00
Укупни годишњи трошкови горива	RSD 55.440.000,00
Трошкови мазива	
Укупни годишњи трошкови горива	RSD 55.440.000,00
Проценат	5%
Укупни годишњи трошкови мазива	RSD 2.772.000,00

Годишње одржавање возила односи се на трошкове одржавања возног парка – инвестиционо и текуће одржавање возила. На основу анализе система јавног аутобуског градског и приградског превоза на територији Републике Србије закључено је да трошкови годишњег одржавања у просеку износе 3,36% вредности возила на годишњем нивоу и у складу са потребним бројем возила они износе 14.096.711,04 динара.

Замена пнеуматика у јавном аутобуском градском и приградском саобраћају је убрзана у односу на превоз који не представља градски и приградски. Предвиђено је да се замена пнеуматика врши на 60.000 км. У складу са будућим бројем пређених километара на територији Града процењен је број пнеуматика које је потребно заменити на годишњем нивоу.

Табела 8 : Трошкови пнеуматика



Опис	Број аутобуса
Период замене у км	60.000,00
Број пнеуматика	6,00
Број измена	16,00
Укупан број замењених пнеуматика	96,00
Цена једне гуме без ПДВ-а (рсд)	37.450,00
Укупан трошак пнеуматика	3.595.200,00
Укупно:	3.595.200,00

Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем процењују се на 341.783,22 динара по возилу што укупно чини 8.886.363,64 динара годишњих трошкова.

15.6. Пројекције прилива пројекта

У складу са овим предлогом пројекта начин наплате и плаћања биће организован на следећи начин:

1. Један део прилива пројекта представља продаја карата за превоз путника у јавном аутобуском градском и приградском превозу на територији Града. Јавни партнер ће током периода трајања пројекта бити дужан да организује продају карата и наплату од стране корисника. Јавни партнер ће моћи да организује наплату карата помоћ савременог система наплате и могуће је остварити систем дислоциране наплате на више различитих места (киосци и сл.), као и електронску продају и наплату карата или на неки други начин. Град ће одређивати ценовник и категорије путника које имају право на бесплатан или субвенционисани превоз (ђаци, студенти, осетљиве групе, пензионери итд.) и имаће увид и контролу над оствареним приходима. Оба партнера могу предлагати измене линија, редова вожње и ценовника, а одлука о томе доноси се од стране надлежног органа Града. Приходи који се остваре од продаје карата представљају директне приходе Града, док ће Град Приватном партнеру исплаћивати накнаду у виду надокнада трошкова по пређеном километру. Предметним предлогом пројекта предвиђа се да би годишња висина прихода од продаје карата могла износити око 36.000.000,00 динара изражено у нето вредности.
2. Поред наведених планираних прилива пројекта, а како би делатност могла да буде организована и рентабилна, неопходно је обезбедити минимално 228.000.000,00 динара укупних прилива на годишњем нивоу. Неопходно је да Град годишње обезбеди 228.000.000,00 динара као надокнаду трошкова по пређеном километру (237,50 динара по пређеном километру у односу на



предвиђени број километара). Планирано је да се надокнада врши на исти начин као и до сада, односно да се на месечном нивоу испостави обрачун броја пређених километара и уговорене цене превоза по пређеном километру и да је обавеза Града да изврши надокнаду трошкова као разлику укупних трошкова и остварених прихода (укупан број пређених километара * укупна цена трошкова по пређеном километру – укупни остварени приходи обављања делатности). Цена по пређеном километру јесте најбоља понуђена цена приликом спровођења отвореног поступка јавне набавке, а на основу које се закључује уговор са Приватним партнером. Предвиђено је и да може доћи до промене цене, а на основу методологије која је описана у делу који се односи на промену уговорене цене комуналне услуге.

15.7. Анализа ризика и матрица расподеле ризика

Ризик у пројекту представља будући догађај који може и не мора да се догоди и има одређену вероватноћу наступања. Уколико се оствари имаће утицај на најмање један од циљева пројекта – рокове, трошкове, приходе, добит, квалитет или предмет пројекта. Када се говори о пословном ризику, он укључује могућност остварења позитивног или негативног резултата.

Квалитативна анализа ризика у обзир узима најзначајније финансијске, еколошке, оперативне, институционалне и друштвено-економске ризике везане за пројекат и његово спровођење. Процењује се вероватноћа остварења тих ризика и тежина негативних последица, а предлажу се мере за ублажавање ризика.

Матрица ризика – вероватноћа и утицаја представља листу вероватноћа појаве ризика на једној и листу утицаја појаве ризика на другој страни.

Табела 9 : Матрица ризика

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

За квалитетну анализу ризика врши се подела по категоријама:

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



Самоиницијативни предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара

Табела 10 : Категоризација ризика у пројекту

р. бр.	ОПИС РИЗИКА	КАТЕГОРИЈА
1.	Ризици у планирању пројекта	Ризици управљања
2.	Планирање времена и временско прекорачење пројекта	Ризици управљања
3.	Ризици избора приватног партнера	Организациони ризик
4.	Ризици поступка јавне набавке	Организациони ризик
5.	Одредбе уговора непотпуне или неприлагођене потребама пројекта	Организациони ризик
6.	Неисправна документација за припрему понуде	Организациони ризик
7.	Грешке у калкулацијама приликом израде предрачунске вредности	Организациони ризик
8.	Немогућност прибављања потребних сагласности	Екстерни фактор
9.	Неефикасност у решавању услова и сагласности институција	Екстерни фактор
10.	Процена трошкова и буџет пројекта	Ризици управљања
11.	Ризик учинка	Технички ризици
12.	Недостатак стручне радне снаге, према успостављеним критеријумима и потребама	Екстерни ризик
13.	Некомпетентност чланова пројектног тима или особља на кључним извршним позицијама (непознавање техничких аспеката пројекта)	Организациони ризик
14.	Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Организациони ризик
15.	Нереални циљеви	Организациони ризик
16.	Продуктивност нижа од норме	Ризици управљања
17.	Неиспуњења очекиваних стандарда приликом извођења радова	Ризици управљања
18.	Проблеми финансирања	Организациони ризик
19.	Испорука опреме и материјала са грешком	Ризици управљања

Главна предност пројекта ЈПП је алокација ризика. Сваки учесник преузима онај ризик којим најбоље управља. Алокација ризика представљена је у табели која следи.

Табела 11 : Расподела ризика у пројекту јавно-приватног партнерства

врсте ризика	процена утицаја ризика	вероватноћа појаве ризика	финансијски утицаји ризика	расподела ризика			техника управљања ризиком – умањење ризика
				ЈП	ПП	ЈП и ПП	
ПЕРИОД РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА							
Планирање пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Стручно управљање
Ризик припреме документације	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Изабрати стручан тим који се разуме у дати пројекат
Временско прекорачење и кашњења	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Управљање ризиком путем адекватне процене рокова и добро дефинисаног плана
Ризик прибављања	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Информисати се о критеријумима и временским роковима



Самоиницијативни предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања
комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града
Зајечара

потребних сагласности							
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	Минималан	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	х			Стручност при састављању и адекватно руковање са роковима и захтевима
Буџет пројекта и трошкови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		х		Процена трошкова
ПЕРИОД ПРИПРЕМЕ И РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА							
Кашњење у испоруци возила, опреме и материјала	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		х		Покривено уговором и гаранцијама
Располагање са потребним возилима и опремом	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		х		Покривено уговором и гаранцијама
Недостатак стручне радне снаге	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		х		Покривено уговором и гаранцијама
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		х		Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању, организовање састанака
Повреде на раду	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		х		Адекватна опрема, осигурање
Изабрани понуђач	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	х			Постављање искусног руководства у компаније која је изабрана
Наплата карата	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	х			Покривено уговором и гаранцијама
Наплата уговорене накнаде	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		х		Покривено уговором и гаранцијама
Ризик кретања цена услуге	Минималан	Минималан	Занемарљив	х			Регулисано законом
Ризик промене законске регулативе	Минималан	Минималан	Занемарљив			х	Увек бити у току, пратити
Инфлаторни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	х			Адекватна процена
Валутни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		х		Цена услуге су дефинисане у еврима, али плаћање у динарима
Ризик каматних стопа	Минималан	Минималан	Занемарљив		х		Каматне стопе изражене фиксно кроз аранжман са банком



Самоиницијативни предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара

Порески ризици	Минималан	Минималан	Занемарљив		Х	Пореска оптимизација за инвеститоре изражена кроз адекватну корпоративну структуру
----------------	-----------	-----------	------------	--	---	--

Јавни партнер пренеће на Приватног партнера све ризике којима Приватни партнер може ефикасно да управља.

Правно-институционални оквир у коме се спроводи пројекат, због своје променљивости и непредвидивости, носи ризик измене услова за реализацију уговора у дугорочном периоду. Одговорност за правно-институционалне ризике регулисана је уговором на начин да јавни партнер задржава обавезу управљања са ризиком 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 прибављања потребних дозвола и одобрења, настанка ризика више силе и решавања спорова.

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

За успешност контроле од велике важности су извештаји на основу којих се упоређују подаци о текућој реализацији пројекта. Ефикасност и ефективност контроле реализације пројекта у великој мери зависи од организованости и стручности тима који ради на пројекту. Основни циљ праћења и контроле пројекта јесте реализација 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 проблема. Она се одвија у тачно одређеним временским интервалима по карактеристичним параметрима. Једна од главних карактеристика пројекта ЈПП је висока организованост, што је свакако неопходно због великог броја учесника. Из истих разлога и контрола је високо организована.

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



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

Табела 12 : Ризици у оквиру Компаратора јавно-приватног партнерства



Самоиницијативни предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара

Категорија ризика	Ризици јавног партнера без примене ЈПП	Подела ризика у оквиру ЈПП	Вероватноћа ризика	Основни трошак пројекта	Утицај ризика низак (% тренутне вредности основног трошка)	Утицај ризика средњи (% тренутне вредности основног трошка)	Утицај ризика висок (% тренутне вредности основног трошка)	Тренутна вредност основног трошка	Вредност ризика без ЈПП	Вредност пренетог ризика на ПП	Вредност ризика који остаје на ЈП у ЈПП
ПЕРИОД ПРИПРЕМЕ ПРОЈЕКТА									8.243.231,01	8.191.942,33	51.288,68
Планирање пројекта	јп	пп	10%	годишња уштеда трошкова	25%	50%	100%	17.096.227,47	997.279,94	997.279,94	0,00
Ризик припреме документације	јп	пп	10%	годишња уштеда трошкова	25%	50%	100%	17.096.227,47	997.279,94	997.279,94	0,00
Временско прекорачење и кашњења	јп	пп	25%	годишња уштеда трошкова	5%	10%	15%	42.740.568,67	1.068.514,22	1.068.514,22	0,00
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	јп	јп	1%	годишња уштеда трошкова	100%	100%	100%	1.709.622,75	51.288,68	0,00	51.288,68
Буџет пројекта и трошкови	јп	пп	10%	годишња уштеда трошкова	100%	100%	100%	17.096.227,47	5.128.868,24	5.128.868,24	0,00
ПЕРИОД ПРИПРЕМЕ У ТОКУ ТРАЈАЊА УГОВОРА									15.352.611,65	15.352.611,65	0,00
Ризик набавке неопходне опреме за адекватни квалитет превоза									1.980.180,16	1.980.180,16	0,00
Ризик набавке возила и опреме (кашњење у испоруци возила и опреме)	јп	пп	10%	вредност накнаде	1%	3%	5%	64.802.160,00	583.219,44	583.219,44	0,00
Располагање са потребним возилима и опремом, квалитет вршења услуге	јп	пп	5%	вредност накнаде	2%	4%	6%	32.401.080,00	194.406,48	194.406,48	0,00
Недостатак стручне радне снаге	јп	пп	10%	трошкови зарада	10%	15%	20%	8.467.200,00	381.024,00	381.024,00	0,00
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	јп	пп	10%	годишња уштеда трошкова	10%	15%	20%	17.096.227,47	769.330,24	769.330,24	0,00
Повреде на раду	јп	пп	20%	вредност осигурања	10%	15%	20%	580.000,00	52.200,00	52.200,00	0,00
Ризик финансирања у току периода припреме									13.372.431,50	13.372.431,50	0,00
Ризик финансирања	јп	пп	25%	капитални трошкови	10%	15%	20%	118.866.057,75	13.372.431,50	13.372.431,50	0,00
ЗА ВРЕМЕ ТРАЈАЊА УГОВОРА									3.251.635,42	2.131.468,05	1.120.167,37
Ризици за време трајања уговора о ЈПП-у											
Наплата услуге од стране ПП	јп	пп	10%	вредност накнаде	5%	9%	13%	64.802.160,00	1.749.658,32	1.749.658,32	0,00
Ризик наплате карата	јп	јп	10%	приходи од продаје карата	1%	3%	5%	79.807.139,11	718.264,25	0,00	718.264,25
Ризик кретања цена услуге	јп	јп	5%	приходи од продаје карата	2%	4%	6%	39.903.569,55	239.421,42	0,00	239.421,42
Ризик промене законске регулативе	јп	подељен	1%	вредност накнаде	0%	1%	2%	4.536.151,20	952,59	476,30	476,30
Инфлаторни ризик	јп	јп	5%	вредност накнаде	1%	4%	5%	32.401.080,00	162.005,40	0,00	162.005,40
Валутни ризик	јп	пп	5%	вредност накнаде	1%	2%	4%	32.401.080,00	113.403,78	113.403,78	0,00
Ризик каматних стопа	јп	пп	5%	капитални трошкови	1%	4%	8%	23.773.211,55	154.525,88	154.525,88	0,00
Порески ризици	јп	пп	5%	вредност накнаде	1%	2%	4%	32.401.080,00	113.403,78	113.403,78	0,00
УКУПНО									26.847.478,08	25.676.022,03	1.171.456,05

Квантификацијом ризика долази се до прорачуна да је укупан ризик реализације пројекта поверавања обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Града Зајечара процењен на 26.847.478,08 динара, док се расподелом ризика у моделу ЈПП чак 25.676.022,03 динара преноси на приватног партнера, што износи око 95,64% свих укалкулисаних ризика.



15.8. Дисконтовани токови новца

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

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

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

У складу са до сада презентованим подацима о очекиваним приливима и одливима новца у току периода реализације пројекта, као и о ризицима који би се могли појавити у току реализације, направљена је *cost benefit* анализа реализације пројекта.

Дисконтна стопа коју смо користили приликом обрачуна износи 6% и представља вредност референтне каматне стопе на нивоу Републике Србије, која је важећа на дан израде СИП-а.

Први сценарио који је разматран односи се на самосталну реализацију пројекта од стране Града уз претпоставку да Град поседује новчана средства за реализацију поменутног пројекта. На бази анализе представљени су најзначајнији финансијски показатељи којима се доказује исплативост пројекта.



Табела 13 : Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у опцији самосталне реализације пројекта и без извора финансирања

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ГРАД САМОСТАЛНО И БЕЗ ИЗВОРА ФИНАНСИРАЊА																					
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Дисконтна стопа	6,00%																				
Дисконтни фактор			1,000000	0,943396	0,889996	0,839619	0,792094	0,747258	0,704961	0,665057	0,627412	0,591898	0,558395	0,526788	0,496969	0,468839	0,442301	0,417265	0,393646	0,371364	0,350344
	СВ	Укупно																			
Приливи	442.370.305	798.071.391	0	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	186.071.391
Потенцијални приходи од продаје карата	389.793.725	648.000.000	0	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000
Приход од продаје амортизованих возила	52.576.580	150.071.391	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	150.071.391
Одливи	2.291.716.347	3.552.785.175	57.000.000	380.194.390	380.194.390	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275
Капитални инвестициони расходи	440.604.626	475.464.231	57.000.000	209.232.116	209.232.116	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак зарада	916.794.842	1.524.096.000	0	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000
Трошак годишњег одржавања	152.633.598	253.740.799	0	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711
Трошак пнеуматика	38.927.400	64.713.600	0	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200
Трошак горива	600.282.337	997.920.000	0	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000
Трошак мазива	30.014.117	49.896.000	0	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000
Трошак регистрације са осигурањем	96.218.022	159.954.545	0	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364
Остали административни трошкови	16.241.405	27.000.000	0	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Нето новчани ток (ННТ)	-1.849.346.041	-2.754.713.784	-57.000.000	-344.194.390	-344.194.390	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	15.109.116
Дисконтовани нето приходи		-1.849.346.041	-57.000.000	-324.711.689	-306.331.782	-113.316.928	-106.902.763	-100.851.663	-95.143.078	-89.757.621	-84.677.001	-79.883.963	-75.362.229	-71.096.443	-67.072.116	-63.275.581	-59.693.944	-56.315.042	-53.127.398	-50.120.187	5.293.385
Укупни дисконтовани нето приходи			-57.000.000	-381.711.689	-688.043.471	-801.360.399	-908.263.162	-1.009.114.824	-1.104.257.902	-1.194.015.523	-1.278.692.524	-1.358.576.487	-1.433.938.716	-1.505.035.159	-1.572.107.275	-1.635.382.856	-1.695.076.800	-1.751.391.842	-1.804.519.240	-1.854.639.426	-1.849.346.041

Период повраћаја (година)	>18
НСВ у РСД	-1.849.346.041
Коефицијент користи и трошкова	0,19

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

Показатељи финансијске рентабилности улагања финансијских средства у пројекат, за период од 18 година су:

- финансијска нето садашња вредност капитала (НСВ) је -1.849.364.041,00 динара;
- период повраћаја је дужи од 18 година;
- интерна стопа приноса је негативна;
- коефицијент користи и трошкова 0,19.

Нето садашња вредност представља вредност за Јавног партнера која преостаје након реализације пројекта. Оцена исплативости пројекта тј. одабир између исплативих и неисплативих пројеката се своди на избор нето садашње вредности чија је вредност већа од 0 јер је тада целокупна инвестиција враћена, а вредност која је преостала позитивна.

Нето садашња вредност која је негативна указује на то да се инвестирањем у пројекат уложена средства не враћају до краја планиране реализације пројекта и самим тим да улагање у пројекат није исплативо.

Период повраћаја инвестиције представља период за који ће инвестиција тј. уложена средства бити враћена, па период повраћаја дужи од периода трајања пројекта такође указује на неисплативост пројекта.

Анализом показатеља финансијске исплативости улагања у овом случају можемо закључити да пројекат није исплатив у опцији самосталне реализације.

Извори финансирања пројекта

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

У овом кораку ћемо анализирати могућност финансирања пројекта из примања од задуживања Града, тако да рацио однос дуга и буџетских средстава износи 100% према 0%.

Капитални инвестициони расходи од 475.464.231,00 динара за све време трајања уговора представљају како смо и раније објаснили вредност иницијалне набавке. Услови под којима поменута средства за финансирање могу бити обезбеђена су тренутно важећи услови задуживања на финансијском тржишту Републике Србије. Каматна стопа која је узета у обзир приликом обрачунавања трошкова финансирања износи 6%, а период задуживања 7 година.

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

Самоиницијативни предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара

Табела 14 : План финансирања у току реализације пројекта

План повлачења и отплате кредита (РСД)									
Година	0	1	2	3	4	5	6	7	Укупно
Повлачење кредита	475.464.231,00								475.464.231,00
Накнада	237.732,12								237.732,12
Камата	28.527.853,86	26.994.829,12	23.518.956,76	19.828.700,21	15.910.836,70	11.751.327,95	7.335.269,80	2.646.838,85	136.514.613,25
Трошкови камате и накнаде (2+3)	28.765.585,98	26.994.829,12	23.518.956,76	19.828.700,21	15.910.836,70	11.751.327,95	7.335.269,80	2.646.838,85	136.752.345,36
Отплата главнице	0,00	56.355.312,37	59.831.184,72	63.521.441,28	67.439.304,78	71.598.813,53	76.014.871,68	80.703.302,64	475.464.231,00
Укупно главница, камата и накнада (2+3+5)	28.765.585,98	83.350.141,48	83.350.141,48	83.350.141,48	83.350.141,48	83.350.141,48	83.350.141,48	83.350.141,48	612.216.576

Укупни трошкови повраћаја главнице, камата и накнаде приликом повлачења кредита износе 612.216.576,00 динара. Трошкови повраћаја главнице кредита износе 475.464.231,00 динара, док трошкови камате и накнаде износе 136.752.345,36 динара.

Табела 15 : Услови задуживања

Услови задуживања за финансирање пројекта		
Опис услова	јединица	износ/датум
Грејс период	(месеци)	12
Каматна стопа	%	6,00%
Укупна главница кредита	(РСД)	475.464.231
Отплата главнице кредита		
Број отплата у години		12
Рок	(година)	7,00
Укупан број отплата		84
План отплате	једнаки анuitети	
Рата главнице на месечном нивоу	(РСД)	5.660.288,46
Накнада		237.732,12
Годишње		237.732,12
Годишњи износ кредита без камате	(РСД)	67.923.461,57

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



Табела 16 : Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у опцији самосталне реализације пројекта и са позајмљеним изворима финансирања

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ГРАД САМОСТАЛНО СА КРЕДИТОМ																					
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Дисконтна стопа	6,00%																				
Дисконтни фактор			1,000000	0,943396	0,889996	0,839619	0,792094	0,747258	0,704961	0,665057	0,627412	0,591898	0,558395	0,526788	0,496969	0,468839	0,442301	0,417265	0,393646	0,371364	0,350344
	СВ	Укупно																			
Приливи	442.370.305	690.071.391	0	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	186.071.391
Потенцијални приходи од продаје карата	389.793.725	540.000.000	0	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000
Приход од продаје амортизованих возила	52.576.580	150.071.391	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	150.071.391
Одливи	2.411.844.623	3.689.537.521	85.765.586	407.189.219	403.713.347	190.790.975	186.873.111	182.713.603	178.297.544	173.609.114	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275
Капитални инвестициони расходи	440.604.626	475.464.231	57.000.000	209.232.116	209.232.116	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак зарада	916.794.842	1.524.096.000	0	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000
Трошак годишњег одржавања	152.633.598	253.740.799	0	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711
Трошак пнеуматика	38.927.400	64.713.600	0	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200
Трошак горива	600.282.337	997.920.000	0	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000
Трошак мазива	30.014.117	49.896.000	0	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000
Трошак регистрације са осигурањем	96.218.022	159.954.545	0	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364
Остали административни трошкови	16.241.405	27.000.000	0	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Трошак финансирања	120.128.276	136.752.345	28.765.586	26.994.829	23.518.957	19.828.700	15.910.837	11.751.328	7.335.270	2.646.839	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Нето новчани ток (ННТ)	-1.969.474.317	-2.999.466.129	-85.765.586	-371.189.219	-367.713.347	-154.790.975	-150.873.111	-146.713.603	-142.297.544	-137.609.114	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	-134.962.275	15.109.116
Дисконтовани нето приходи		-1.969.474.317	-85.765.586	-350.178.509	-327.263.570	-129.965.487	-119.505.635	-109.632.939	-100.314.154	-91.517.920	-84.677.001	-79.883.963	-75.362.229	-71.096.443	-67.072.116	-63.275.581	-59.693.944	-56.315.042	-53.127.398	-50.120.187	5.293.385
Укупни дисконтовани нето приходи			-85.765.586	-435.944.095	-763.207.664	-893.173.152	-1.012.678.787	-1.122.311.726	-1.222.625.880	-1.314.143.800	-1.398.820.800	-1.478.704.763	-1.554.066.993	-1.625.163.435	-1.692.235.551	-1.755.511.132	-1.815.205.076	-1.871.520.118	-1.924.647.516	-1.974.767.703	-1.969.474.317

Период повраћаја (година)	>18
НСВ у РСД	-1.969.474.317
Коефицијент користи и трошкова	0,18

Нето садашња вредност пројекта је и у овом случају негативна и износи -1.969.474.317,00 динара, период повраћаја инвестиције дужи је од 18 година, што указује на неисплативост пројекта за Јавног партнера и у овом случају.

Презентовани модели реализације пројекта не укључују процењене ризике тј. новчани износ трошкова који могу настати уколико све ризике реализације пројекта задржава Јавни партнер.

Табела 17 : Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у опцији самосталне реализације пројекта и са позајмљеним изворима финансирања и укљученим ризицима

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ГРАД САМОСТАЛНО СА КРЕДИТОМ И РИЗИКОМ																					
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Дисконтна стопа	6,00%																				
Дисконтни фактор			1,000000	0,943396	0,889996	0,839619	0,792094	0,747258	0,704961	0,665057	0,627412	0,591898	0,558395	0,526788	0,496969	0,468839	0,442301	0,417265	0,393646	0,371364	0,350344
	СВ	Укупно																			
Приливи	442.370.305	798.071.391	0	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	186.071.391
Потенцијални приходи од продаје карата	389.793.725	648.000.000	0	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000
Приход од продаје амортизованих возила	52.576.580	150.071.391	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	150.071.391
Одливи	2.437.396.433	3.716.384.999	109.361.429	407.369.866	403.893.993	190.971.621	187.053.758	182.894.249	178.478.191	173.789.760	171.142.921	171.142.921	171.142.921	171.142.921	171.142.921	171.142.921	171.142.921	171.142.921	171.142.921	171.142.921	
Капитални инвестициони расходи	440.604.626	475.464.231	57.000.000	209.232.116	209.232.116	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак зарада	916.794.842	1.524.096.000	0	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000
Трошак годишњег одржавања	152.633.598	253.740.799	0	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711
Трошак пнеуматика	38.927.400	64.713.600	0	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200
Трошак горива	600.282.337	997.920.000	0	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000
Трошак мазира	30.014.117	49.896.000		2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000
Трошак регистрације са осигурањем	96.218.022	159.954.545	0	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364
Остали административни трошкови	16.241.405	27.000.000		1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Трошкови финансирања	120.128.276	136.752.345	28.765.586	26.994.829	23.518.957	19.828.700	15.910.837	11.751.328	7.335.270	2.646.839	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак ризика у фази припреме	8.243.231	8.243.231	8.243.231	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак ризика у фази реализације инвестиције	15.352.612	15.352.612	15.352.612	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак ризика за време трајања уговора	1.955.968	3.251.635	0	180.646	180.646	180.646	180.646	180.646	180.646	180.646	180.646	180.646	180.646	180.646	180.646	180.646	180.646	180.646	180.646	180.646	180.646
Нето новчани ток (ННТ)	-1.995.026.128	-2.918.313.608	-109.361.429	-371.369.866	-367.893.993	-154.971.621	-151.053.758	-146.894.249	-142.478.191	-137.789.760	-135.142.921	-135.142.921	-135.142.921	-135.142.921	-135.142.921	-135.142.921	-135.142.921	-135.142.921	-135.142.921	-135.142.921	
Дисконтовани нето приходи		-1.995.026.128	-109.361.429	-350.348.930	-327.424.344	-130.117.162	-119.648.724	-109.767.928	-100.441.502	-91.638.060	-84.790.341	-79.990.887	-75.463.101	-71.191.605	-67.161.891	-63.360.275	-59.773.844	-56.390.419	-53.198.509	-50.187.272	5.230.097
Укупни дисконтовани нето приходи			-109.361.429	-459.710.359	-787.134.703	-917.251.864	-1.036.900.589	-1.146.668.517	-1.247.110.019	-1.338.748.079	-1.423.538.420	-1.503.529.307	-1.578.992.409	-1.650.184.014	-1.717.345.905	-1.780.706.180	-1.840.480.024	-1.896.870.444	-1.950.068.952	-2.000.256.225	-1.995.026.128

Период повраћаја (година)	>18
НСВ у РСД	-1.995.026.128
Коефицијент користи и трошкова	0,18

Нето садашња вредност је и у овом случају негативна и повећана за вредност ризика у периоду припреме пројекта, реализације пројекта и за време трајања уговора. Нето садашња вредност уколико Јавни партнер реализује пројекат самостално са изворима финансирања и задржава све процењене ризике износи –1.995.026.059,00 динара и указује да је пројекат у случају самосталне реализације изузетно неисплатив.

Сада ћемо размотрити опцију реализације пројекта у јавно-приватном партнерству у којем се финансирање инвестиције врши од стране Приватног партнера и где се највећи проценат ризика реализације пројекта преноси на Приватног партнера. Ова опција подразумева да би Град вршио наплату карата и одређивао цену карата уз увођење савременог система наплате карата, а након тога вршио плаћање Приватном партнеру цене по пређеном километру.

Табела 18 : Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у јавно-приватном партнерству

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ГРАД У ЈАВНО-ПРИВАТНОМ ПАРТНЕРСТВУ																					
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Дисконтна стопа	6,00%																				
Дисконти фактор			1,000000	0,943396	0,889996	0,839619	0,792094	0,747258	0,704961	0,665057	0,627412	0,591898	0,558395	0,526788	0,496969	0,468839	0,442301	0,417265	0,393646	0,371364	0,350344
	PV	Укупно																			
Приливи	2.827.190.159	4.364.384.999	109.361.429	443.369.866	439.893.993	226.971.621	223.053.758	218.894.249	214.478.191	209.789.760	207.142.921	207.142.921	207.142.921	207.142.921	207.142.921	207.142.921	207.142.921	207.142.921	207.142.921	207.142.921	207.142.921
Уштеде у капиталним и оперативним трошковима које би Град сносио уколико би пројекат реализовао самостално	2.437.396.433	3.716.384.999	109.361.429	407.369.866	403.893.993	190.971.621	187.053.758	182.894.249	178.478.191	173.789.760	171.142.921	171.142.921	171.142.921	171.142.921	171.142.921	171.142.921	171.142.921	171.142.921	171.142.921	171.142.921	171.142.921
Потенцијални приходи од продаје карата	389.793.725	648.000.000	0	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000
Одливи	2.469.367.412	4.105.120.167	0	228.062.232	228.062.232	228.062.232	228.062.232	228.062.232	228.062.232	228.062.232	228.062.232	228.062.232	228.062.232	228.062.232	228.062.232	228.062.232	228.062.232	228.062.232	228.062.232	228.062.232	228.062.232
Надокнада трошкова Приватном партнеру	2.468.693.594	4.104.000.000	0	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000
Трошак ризика	673.818	1.120.167	0	62.232	62.232	62.232	62.232	62.232	62.232	62.232	62.232	62.232	62.232	62.232	62.232	62.232	62.232	62.232	62.232	62.232	62.232
Нето новчани ток (ННТ)	357.822.747	259.264.831	109.361.429	215.307.634	211.831.762	-1.090.610	-5.008.474	-9.167.982	-13.584.041	-18.272.472	-20.919.310	-20.919.310	-20.919.310	-20.919.310	-20.919.310	-20.919.310	-20.919.310	-20.919.310	-20.919.310	-20.919.310	-20.919.310
Дисконтовани нето приходи		357.822.747	109.361.429	203.120.410	188.529.514	-915.697	-3.967.180	-6.850.850	-9.576.213	-12.152.237	-13.125.034	-12.382.108	-11.681.234	-11.020.032	-10.396.256	-9.807.789	-9.252.631	-8.728.897	-8.234.809	-7.768.688	-7.328.951
Укупни дисконтовани нето приходи			109.361.429	312.481.838	501.011.352	500.095.655	496.128.474	489.277.625	479.701.412	467.549.175	454.424.141	442.042.033	430.360.799	419.340.767	408.944.511	399.136.722	389.884.091	381.155.194	372.920.385	365.151.697	357.822.747
НСВ и РСД		357.822.747																			

Презентовани модел јавно-приватног партнерства је исплатив за Јавног партнера и резултира нето садашњом вредности у износу од **357.822.747,00** динара. Јавни партнер у случају јавно-приватног партнерства одмах добија неопходна возила за обављање делатности јавног превоза, уређење дела аутобуских стајалишта (укупно 41 стајалиште), увођење видео надзора у возила и система наплате карата и остварује значајне уштеде у трошковима функционисања система јавног аутобуског градског и приградског превоза путника. Уколико би се реализација пројекта извршила у овој опцији Јавни партнер би задржао одређене минималне ризике на годишњем нивоу током периода трајања уговора, док би највећи део трошкова ризика био пренет на Приватног партнера (95,64%).

Модел јавно-приватног партнерства размотрили смо из угла Јавног партнера. Сада ћемо размотрити исплативост пројекта из угла Приватног партнера.

Приливи које би Приватни партнер остварио реализацијом пројекта односе се на плаћање накнаде од стране Јавног партнера и они износе максимално 228.000.000,00 динара у нето вредности.

Табела 19 : Новчани ток прилива и одлива пројекта за Приватног партнера

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА																					
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Дисконтна стопа	6,00%																				
Дисконтни фактор			1,000000	0,943396	0,889996	0,839619	0,792094	0,747258	0,704961	0,665057	0,627412	0,591898	0,558395	0,526788	0,496969	0,468839	0,442301	0,417265	0,393646	0,371364	0,350344
	PV	Укупно																			
Приливи	2.521.270.174	4.254.071.391	0	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	378.071.391
Надокнада трошкова Приватном партнеру	2.468.693.594	4.104.000.000	0	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000	228.000.000
Приход од продаје амортизованих возила	52.576.580	150.071.391	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	150.071.391
Одливи	2.411.844.623	3.689.537.521	85.765.586	407.189.219	403.713.347	190.790.975	186.873.111	182.713.603	178.297.544	173.609.114	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275	170.962.275
Капитални инвестициони расходи	440.604.626	475.464.231	57.000.000	209.232.116	209.232.116	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак зарада	916.794.842	1.524.096.000	0	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000	84.672.000
Трошак годишњег одржавања	152.633.598	253.740.799	0	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711	14.096.711
Трошак пнеуматика	38.927.400	64.713.600	0	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200	3.595.200
Трошак горива	600.282.337	997.920.000	0	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000	55.440.000
Трошкови мазира	30.014.117	49.896.000	0	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000	2.772.000
Трошак регистрације са осигурањем	96.218.022	159.954.545	0	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364	8.886.364
Остали административни трошкови	16.241.405	27.000.000	0	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Трошкови финансирања	120.128.276	136.752.345	28.765.586	26.994.829	23.518.957	19.828.700	15.910.837	11.751.328	7.335.270	2.646.839	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Нето новчани ток	109.425.551	564.533.871	-85.765.586	-179.189.219	-175.713.347	37.209.025	41.126.889	45.286.397	49.702.456	54.390.886	57.037.725	57.037.725	57.037.725	57.037.725	57.037.725	57.037.725	57.037.725	57.037.725	57.037.725	57.037.725	207.109.116
Укупни дисконттовани нето приходи		109.425.551	-85.765.586	-169.046.433	-156.384.253	31.241.415	32.576.348	33.840.631	35.038.270	36.173.046	35.786.175	33.760.542	31.849.568	30.046.762	28.346.002	26.741.511	25.227.841	23.799.850	22.452.689	21.181.782	72.559.393
Укупни дисконттовани нето новчани ток			-85.765.586	-254.812.019	-411.196.273	-379.954.858	-347.378.510	-313.537.879	-278.499.609	-242.326.563	-206.540.389	-172.779.847	-140.930.279	-110.883.517	-82.537.515	-55.796.003	-30.568.162	-6.768.312	15.684.376	36.866.158	109.425.551
Период повраћаја (година)	15,30																				
ИСП	8,77%																				
НСВ и РСД	109.425.551																				
Коефицијент користи и трошкова	1,05																				

Финансијски показатељи рентабилности пројекта у овом случају су позитивни и показују да је пројекат исплатив и за потенцијалног Приватног партнера. Нето садашња вредност износи 109.425.551,00 динара, а период повраћаја инвестиције 15,30 година. Интерна стопа приноса је позитивна и износи 8,77%, док је коефицијент користи и трошкова 1,05.

15.9. ЗБИРНИ ТАБЕЛАРНИ ПРЕГЛЕД ФИНАНСИЈСКИХ ПОКАЗАТЕЉА ИСПЛАТИВОСТИ ПРОЈЕКТА

Табела 20 : Збирни табеларни преглед финансијских показатеља исплативости пројекта

Финансијски показатељи	Самостална реализација пројекта од стране Јавног партнера			Јавно-приватно партнерство	
	Са сопственим средствима и без ризика	Са позајмљеним изворима финансирања и без ризика	Са позајмљеним изворима финансирања и са ризицима	Јавни партнер	Приватни партнер
Нето садашња вредност	-1.849.346.041	-1.969.474.317	-1.995.026.128	357.822.747	109.425.551
Период повраћаја	>18 година	>18 година	>18 година	-	15,30
Интерна стопа приноса	негативна	негативна	негативна	-	8,77%

Анализом збирног прегледа финансијских показатеља исплативости пројекта закључује се да би у случају самосталне реализације пројекта од стране Јавног партнера нето садашња вредност (НСВ) била негативна, док би период повраћаја био дужи од 18 година. У случају реализације предметног пројекта моделом јавно-приватног партнерства нето садашња вредност (НСВ) Јавног партнера би била 357.822.747,00 динара, док би НСВ Приватног партнера била 109.425.551,00 динара.

Дакле, несумњиво је да је најисплативије решење за Јавног партнера уколико би се предложени пројекат реализовао моделом јавно-приватног партнерства.

15.10. Врста и средства обезбеђења у пројекту ЈПП

Јавни партнер ће, сходно Закону о јавним набавкама („Службени гласник РС“, бр. 91/2019 и 92/2023; у даљем тексту: ЗЈН), јавним позивом и конкурсном документацијом навести да је привредни субјект дужан да достави средства финансијског обезбеђења за озбиљност понуде (једну) и то оригинал банкарску гаранцију у вредности од највише 3% од укупне вредности понуде без ПДВ-а. Банкарска гаранција за озбиљност понуде мора бити са клаузулама: безусловна, неопозива, без права на приговор и платива на први позив. Поднета банкарска гаранција не може да садржи додатне услове за исплату, краће рокове од оних које одреди Јавни партнер по овлашћењу, мањи износ од оног који одреди Јавни партнер по овлашћењу или промењену месну надлежност за решавање спорова. Рок важења банкарске гаранције за озбиљност понуде је 60 дана од дана отварања 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 ако се понуда не разматра при избору. 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 током времена на које је закључен јавни уговор у складу са овим Законом.

Приватни партнер је дужан да уз понуду достави оригинал писмо о намерама банке за издавање банкарске гаранције за испуњење уговорних обавеза, обавезујућег карактера за банку, да ће у случају да понуђачу буде додељен уговор, најкасније у року од 10 дана од дана закључења уговора, издати банкарску гаранцију за испуњење уговорних обавеза, у висини не мањој од 10% укупне вредности уговора без ПДВ-а, са роком важења који не може бити краћи од рока одређеног у конкурсној документацији.

Писмо не сме бити ограничено роком трајања (датумом) и не сме имати садржину која се односи на политику банке и одредницу да писмо не представља даљу обавезу за банку, као гаранта. Потребно је да Приватни партнер има нерезидентни рачун у земљи у којој даје понуду за јавну набавку, имајући у виду да Наручилац врши плаћања преко Управе за трезор, а не преко пословних банака, те нема могућност да средства финансијског обезбеђења наплати у иностраној банци. Потребно је да износ на средствима финансијског обезбеђења буде изражен у динарима.

Изабрани понуђач је у обавези да приликом потписивања уговора, а најдуже у року од 10 (десет) дана од дана закључења уговора, Јавном партнеру преда гаранцију банке за испуњење уговорних обавеза, која мора бити са клаузулама: безусловна, неопозива, без права на приговор и платива на први позив, у висини од 3-5% од укупно уговорене вредности без пореза на додатну вредност са роком важности најмање 60 (шездесет) дана дужим од уговореног рока за вршење услуга. Банкарска гаранција се може издавати на годишњем нивоу с тим да би рок важења банкарске гаранције био 60 дана дужи од године на коју се банкарска гаранција односи.

Јавни партнер ће за извршење својих обавеза дати приватном партнеру разумна средства обезбеђења у виду муниципалних меница и/или овлашћења на задужење консолидованог рачуна трезора.

У случају давања меница, јавни партнер је дужан да преда приватном партнеру бланко соло менице, прописно оверене и потписане од овлашћених лица јавног партнера. Јавни партнер гарантује издавањем меница за испуњење своје обавезе плаћања накнаде у периоду вршења услуге. Број издатих меница мора бити једнак броју година трајања јавног уговора. Јавни партнер ће сваке године издавати Приватном партнеру једну бланко соло меницу на износ од 100% од годишње накнаде, односно као средство обезбеђења за вршење плаћања накнада за обављање комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Зајечара у периоду вршења услуга и реализоване мере унапређења тренутног стања.



Након истека уговора Приватни и Јавни партнер су дужни да у најкраћем року размене/врате дате менице и њихова овлашћења.

15.11. Утврђивање методологије промене накнаде – цене по пређеном километру

Приватни партнер може поднети захтев за давање сагласности о промени цене накнаде, при чему Скупштини града Зајечара доставља образложење које нарочито садржи разлоге за промену и детаљну структуру предложене цене (цене горива и енергената, промена курса, промена стопе инфлације, промена законске регулативе и др.). Скупштина града Зајечара доноси одлуку о давању сагласности на промену накнаде.

Такође, чланом 46. ЗЈПК дефинисано је да приликом одређивања одредаба и услова јавног уговора, Јавни партнер уређује и питања која се односе на накнаду Приватном партнеру, начин и формулу за утврђивање, периодично усклађивање и прилагођавање тих тарифа или накнада, евентуалне исплате које Јавни партнер треба да изврши Приватном партнеру, као и обим обавезе Приватног партнера да зависно од случаја обезбеди измену 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.

Израда Самоиницијативног предлога пројекта извршена је на бази свих тржишно расположивих података, трошкова и цена у моменту израде СИП-а. Основ за израду представљала је процена свих трошкова обављања делатности за целокупан обрачунски период, свих прихода неопходних да би комунална делатност могла да се обавља најквалитетније и услуга буде пружена на најбољи могући начин, броја процењених километара (на бази броја градских и приградских линија), обрачун показатеља рентабилности, профитабилности, банкабилности и друго.

Процена цене услуге по пређеном километру коју би Наручилац исплаћивао Извршиоцу спроведена је на основу сагледавања укупног износа трошкова обављања делатности у тренутку израде СИП-а и односа трошкова према броју процењених километара по сваком типу возила појединачно.

Трошкови обављања делатности у моменту израде СИП-а односили су се на следеће:

1. Набавку новог возног парка;
2. Уређивање аутобуских стајалишта;
3. Уградњу видео надзора на стајалиштима и у возилима;
4. Информатичку подршку за електронску продају карата;



5. Зараду и накнаду зарада лица ангажованих за обављање делатности;
6. Погонско гориво и мазива;
7. Пнеуматици;
8. Редовно одржавање возног парка;
9. Регистрацију и осигурање;
10. Финансирање;
11. Остали административни трошкови.

Правни основ промене уговорене цене током периода трајања пројекта

Члан 28. става 2. Закона о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 104/2016 и 95/2018) предвиђа да на одлуку о промени цена комуналних услуга сагласност даје надлежни орган јединице локалне самоуправе. Ставом 3. истог члана дефинисано је да вршилац комуналне делатности надлежном органу јединице локалне самоуправе доставља образложење које нарочито садржи разлоге за промену и детаљну структуру предложене цене.

Елементи који су узети у обзир приликом формирања цене су истовремено и елементи на бази којих се може одлучивати о промени цене током периода трајања уговора, а само неки од тих елемената су цена рада, цена енергената, промена курса, промена стопе инфлације, промена законске регулативе и сл.

Неповољна финансијска ситуација која се догађа тренутно на глобалном, а самим тим и локалном нивоу, односно на територији Републике Србије, а која је у вези са последицама ратног стања на територији Украјине и Русије, довела је до значајнијег пораста цена енергената, цена електричне енергије, цена рада, цена позајмљивања новца на финансијским тржиштима, пораста цена основних животних намирница и потрошачке корпе, па самим тим и инфлације. Ово су само неки од параметара који утичу на то да је потребно размотрити повећање цене услуге по пређеном километру како би комунална делатност могла неметано да се обавља и како би услуга била пружена на најбољи могући начин.

Учешће трошкова обављања делатности у укупно формираној цени услуге

Цена коштања пређеног километра минибуса за Приватног партнера према финансијским калкулацијама овог СИП-а износи **237,50 динара/км** у тренутку израде СИП-а. У наставку је дато учешће наведених трошковних категорија (фактори који су утицали на формирање иницијалне цене) у цени коштања пређеног километра:

А - Трошкови набавке новог возног парка - 11,34%, односно 26,94 динара/км;

В - Трошкови уређивања аутобуских стајалишта – 0,68%, односно 1,61 динара/км;



- C – Трошкове уградње видео надзора на стајалиштима и у возилима – 0,54%, односно 1,29 динара/км;
- D – Трошкове информатичке подршке за електронску продају карата – 0,33%, односно 0,77 динара/км;
- E – Трошкови зарада и накнада зарада лица ангажованих за обављање делатности – 41,31%, односно 98,11 динара/км;
- F – Трошкови погонског горива и мазива – 28,40%, односно 67,45 динара/км;
- G – Трошкови пнеуматика – 1,75%, односно 4,17 динара/км;
- H – Трошкови редовног одржавања возног парка – 6,88%, односно 16,33 динара/км;
- I – Трошкови регистрације и осигурања – 4,34%, односно 10,30 динара/км;
- J – Трошкови финансирања – 3,71%, односно 8,80 динара/км;
- K – Остали административни трошкови- 0,73%, односно 1,74 динара/км;

Учешће трошкова обављања делатности у формираној цени која се исплаћује Приватном партнеру у моменту потписивања уговора може се изразити на следећи начин.

237,50 динара = 26,94 РСД + 1,61 РСД + 1,29 РСД + 0,77 РСД + 98,11 РСД + 67,45 РСД + 4,17 РСД + 16,33 РСД + 10,30 РСД + 8,80 РСД + 1,74 РСД.

Методологија усклађивања цене током периода трајања пројекта

Да бисмо дошли до формуле за промену цене потребно је представљени израз помножити са процентуалним повећањем/смањењем цена (трошковних категорија) у новом обрачунском периоду. То значи да је неопходно укључити повећање/смањење јединичних цена и трошкова приликом формирања нове цене тј. вредности коју је потребно исплаћивати Приватном партнеру, уз задржавање вредности које ће представљати **константе приликом будућег формирања цене (26,94 и сл., јер то представља удео трошкова у формираној цени)**. Праг за измену цене по овом моделу јесте +/- 5% за сваку категорију трошка укупне цене односно промену било којег дела категорије трошкова могуће је извршити само уколико је дошло до процентуалног пораста односно смањења за 5%. То значи да приликом обрачуна нове вредности треба узети у обзир процентуално повећање/смањење у односу на моменат формирања иницијалне цене од **237,50 динара** тј. потребно је упоредити иницијалне параметре за формирање цене са новим ценама. **Такође, како се иницијална набавка возила и додатне опреме врши приликом закључења уговора, односно најкасније 36 месеци од момента потписивања уговора, ову ставку сматрамо константом и Приватни партнер у овом случају не би имао право на корекцију цене поменутог удела.**



На пример, уколико за време реализације пројекта дође до пораста трошкова зарада за одређени износ, на пример за 10,00%, у складу са тим потребно је цену ускладити на следећи начин: константу за део Е од 98,11 динара увећати за 10,00%, тако да ће нови удео овог трошка у укупно формираној цени износити 107,92 динара. На основу тога, нова цена по пређеном километру износила би 247,31 динара/км. Овакво усклађивање ће се по потреби вршити за све трошковне категорије.

Претходно наведено означава само просту промену цене основних параметара, на основу примера пораста наведених категорија трошкова који је дат, без утицаја инфлаторног фактора на финално формирану вредност цене по пређеном километру, тако да је наставку размотрена финална формула за промену цене:

Процена нове цене = 237,50 динара/км * инфлаторни фактор

Инфлаторни фактор представља промену у инфлаторним условима на територији Републике Србије (пошто је цена уговорена у домаћој валути) од момента израде самоиницијативног предлога пројекта до неког будућег тренутка у току реализације пројекта.

Према информацијама Народне банке Србије (у даљем тексту НБС) инфлација за последњи обрачунски период тренутно износи 5,00%¹, уколико за време реализације дође пораста цена и обезвређења вредности новца и стопа инфлације буде износила, на пример 10,00%, то значи да је дошло до обезвређивања новца за 5,00%, па је неопходно и то узети у обзир приликом формирања финалне вредности цене за будући обрачунски период.

Када сагледамо све напред наведено, процена нове цене могла би бити обрачуната на следећи начин:

Процена нове цене = 237,50 РСД * 105,00% = 249,37 РСД по пређеном километру.

Коригована годишња основна накнада, односно цена по пређеном километру, одређена у складу са овим СИП-ом примењиваће се од 1. марта сваке године почевши од дана почетка периода вршења услуга.

Приватни партнер ће имати обавезу извештавања Скупштине Града о пословању (обавезама, приходима, расходима), на сваких 6 месеци.

¹ Извор: Извештај о инфлацији, Народна банка Србије



16. ОБАВЕЗЕ И ПРАВА ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

Обавезе јавног партнера биле би:

- 1) спровођење поступка одабира Приватног партнера;
- 2) активно учествовање у исходавању свих дозвола, сагласности, лиценци и друге неопходне документације у циљу квалитетне реализације пројекта;
- 3) организовање наплате карата;
- 4) вршење контроле наплате карата;
- 5) вршење надзора над реализацијом пројекта, у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором;
- 6) разматрање и усвајање оправданих захтева за изменом линија и полазака;
- 7) редовно извршење плаћања новчане накнаде приватном партнеру;
- 8) онемогућавање другом субјекту током трајања јавног уговора вршење услуга превоза путника предвиђених јавним уговором, а у складу са законом.

Права јавног партнера би била:

- 1) Да разматра и усваја оправдане захтеве за изменом цена;
- 2) Да разматра и усваја оправдане захтеве за изменом линија и полазака;
- 3) Да уводи нове линије уколико постоји потреба за њима;
- 4) Да одређује корекције редова вожње на линији у зависности од промене броја путника (и усаглашава их са превозником);
- 5) Редовна контрола квалитета пружања комуналне услуге.

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 припрема, запошљавање нових кадрова уколико буде потребе за тим, обезбедиће се возила за превоз путника у складу са уговором и вршиће се друге припремне активности;
- 2) приватни партнер је у обавези да уведе системе електронске наплате карата и бројања путника у свим возилима којима ће вршити услугу превоза путника и да исте одржава, а у складу са предвиђеном динамиком;
- 3) сва возила којима се буде обављао јавни аутобуски градски и приградски превоз путника на територији града Зајечара треба да задовоље стандард ЕУРО6;
- 4) капитално инвестирање које се односи на набавку 20 нових возила емисионе класе ЕУРО6 категорије, 3 резервна возила старости до 5 година емисионе класе ЕУРО6, уређивање дела постојећих аутобуских стајалишта (уређење 41 стајалишта), увођење видео надзора у возилима, као и увођење система електронске наплате карата;
- 5) Приватни партнер је у обавези да током целокупног трајања уговора поседује довољан број возила за несметано обављање делатности услуге превоза и да омогући да број возила и њихов капацитет буде у складу са предложеним редовима вожње, као и очекиваним бројем путника;



- 6) Приватни партнер ће обезбедити простор за паркирање и одржавање возила, као и одговарајућу и квалитетну сервисну подршку и радионицу за одржавање, поправке возила, технички преглед и др;
- 7) Приватни партнер ће: вршити редовне провере исправности возила на дневном нивоу и отклањање уочених недостатака и кварова, како би омогућио да возила буду у потпуности безбедна за вожњу; одржавати у исправном стању све делове возила битне за безбедност и квалитет превоза; обезбедити чиста возила температуре прилагођене спољним утицајима;
- 8) Приватни партнер се обавезује да примени сва неопходна и расположива средства како би олакшао и омогућио приступ и коришћење услуге превоза особама са смањеном мобилношћу и инвалидитетом, уз најбоље могуће услове безбедности – нова возила морају имати најмање једно место резервисано за инвалиде;
- 9) вршење јавног аутобуског градског и приградског превоза путника у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором; Приватни партнер ће током трајања уговорног периода испуњавати услове неопходне за обављање услуга превоза према условима предвиђеним у конкурсној документацији, јавном уговору и у складу са законом;
- 10) једном годишње најмање Приватни партнер је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене;
- 11) уколико се повећа број путника и број пређене километраже Приватни партнер ће бити у обавези да набави и додатна возила уколико у току периода вршења уговорене услуге буде потребе за тим;
- 12) Приватни партнер је у обавези да уреди део постојећих аутобуских стајалишта, укупно 41;
- 13) извештавања Скупштине Града о пословању (обавезама, приходима, расходима) на сваких 6 месеци.

Истовремено са преузетим обавезама, **Приватни партнер ће остварити следећа права:**

- 1) искључиво право обављања јавног аутобуског градског и приградског превоза на целокупној територији Града Зајечара;
- 2) остваривање прихода наплатом уговорене накнаде на месечном нивоу од стране Јавног партнера.



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

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

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

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

17.1. Испуњеност услова за обављање професионалне делатности

Привредни субјект треба 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 субјект мора да поседује дозволу надлежног органа за обављање делатности која је предмет јавне набавке – Решење Министарства надлежног за послове саобраћаја за обављање јавног превоза путника – Лиценца за домаћи линијски превоз



путника у друмском саобраћају у складу са Законом о превозу путника у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020).

17.2. Финансијски и економски капацитет

Понуђач треба да докаже има одговарајући финансијски капацитет на основу кога ће доказати:

- да има одговарајући финансијски капацитет на основу кога ће доказати да је у последње три (3) финансијске године имао укупни пословни приход од минимум 1.000.000.000,00 динара;
- да је у последње три (3) финансијске године, рачунајући до дана објављивања јавног позива на Порталу јавних набавки, имао одговарајући финансијски капацитет на основу кога ће доказати да није имао пословни губитак;
- да има основни капитал од најмање 150.000.000,00 динара.

17.3. Технички и стручни капацитет

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

Понуђачи треба да докажу да располажу одговарајућим техничким капацитетом (по основу власништва, закупа, лизинга или на други одговарајући начин) на основу кога ће доказати да имају потребне техничке ресурсе и то најмање:

- 20 возила за вршење градског и приградског превоза путника
- одговарајући простор у којем врши сервисирање, поправку возила и радионицу за технички преглед возила.

Понуђачи треба да докажу да имају одговарајући стручни капацитет на основу кога ће доказати да имају потребне кадровске ресурсе 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 - аутентично тумачење) и то најмање:

- једно лице одговорно за превоз путника са сертификатом издатим од стране министарства у складу са Законом о превозу робе и путника у друмском саобраћају;
- 25 возача са положеном Д категоријом;
- два аутоелектричара;
- два аутомеханичара;
- једно лице за одржавање хигијене и чистоће у возилима.



17.4. Пословни капацитет

Понуђачи треба да докажу да имају одговарајући пословни капацитет, на основу кога ће доказати да имају искуство и да су у претходне три (3) године квалитетно пружили јавну услугу јавног аутобуског градског и приградског превоза путника у најмање две локалне самоуправе.



18. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА

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

Чланом 20. наведеног Закона дефинисано је да је поступак избора приватног партнера или поступак јавне набавке одређен законом којим се уређују јавне набавке или поступак давања концесије одређен овим законом. **Јавни уговор закључиће се као уговор о јавно-приватном партнерству без елемената концесије.**

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

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

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

Јавни позив се у истоветном тексту објављује у Службеном гласнику Републике Србије, као и у средству јавног информисања које се дистрибуира на целој територији Републике Србије, на интернет-страници јавног тела и на Порталу јавних набавки, са навођењем дана када је јавни позив објављен у Службеном гласнику Републике Србије.

Јавни позив се по потреби објављује електронски на интернет страници *“Tenders Electronic Daily”* и интернет издању додатка Службеном листу Европске уније, а обавезно за пројекте вредности преко пет милиона евра. Трошкове објављивања јавног позива сноси надлежно јавно тело које спроводи поступак.

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

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



19. КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ УГОВОРА

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

Критеријум за доделу уговора је, сходно члану 132. ЗЈН, економски најповољнија понуда, која ће се одређивати на основу неких од следећих критеријума: понуђена цена – најнижи износ понуђене накнаде коју би јавни партнер плаћао приватном партнеру за свих 18 година трајања уговорног периода. Као други критеријум за доделу уговора конкурсном документацијом се може одредити и евентуално трошак применом приступа трошковне ефикасности, као што је трошак животног циклуса који у релевантној мери обухватају трошкове приписане спољашњим еколошким факторима повезаним са услугом током њиховог животног циклуса, под условом да њихова новчана вредност може да се одреди и провери, а који могу да обухвате трошкове емисије гасова са ефектом стаклене баште и емисије других загађивача, као и друге трошкове ублажавања климатских промена у складу са чланом 134. ставом 1. тачком 2) ЗЈН.

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

Вредност уговорене накнаде коју Јавни партнер треба да плати приватном партнеру за реализацију овог пројекта не може бити већа од 228.000.000,00 динара у нето вредности на годишњем нивоу и иста представља праг прихватљивости пројекта за јавног партнера.



20. РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР

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



21. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА

Сходно члану 46. Закона о јавно-приватном партнерству јавни уговор садржи права и обавезе уговорних стране, одредбе, услове и друге клаузуле које јавни партнер сматра неопходним како би се пројекат реализовао у поступности и у складу са законом. Такође, уговор садржи и друге елементе који се односе на трећа лица на која утиче закључење овог уговора и који имају значајну улогу у реализацији пројекта.

Приликом одређивања одредаба и услова јавног уговора, јавно тело би требало да уреди нека од следећих питања:

1. карактер и обим радова које треба да изврши и/или услуга које треба да обезбеди приватни партнер и услове за њихово обезбеђење, под условом да су наведени у јавном позиву;
2. расподела ризика између јавног и приватног партнера;
3. одредбе о минималном захтеваном квалитету и стандарду услуга и радова у интересу јавности или корисника услуга или јавних објеката, као и последице неиспуњења ових захтева у погледу квалитета;
4. обим искључивих права приватног партнера, ако постоје;
5. евентуалну помоћ коју јавни партнер може пружити приватном партнеру за добијање дозвола и одобрења потребних за реализацију пројекта;
6. захтеве у вези са друштвом посебне намене у погледу: правне форме, оснивања, минималног капитала и минималних других средстава или људских ресурса, структуре акционара, организационе структуре и пословних просторија као и пословних активности;
7. власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености;
8. накнада и субвенције приватном партнеру;
9. механизми за увећање уговорене накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у случају лошијег квалитета његових услуга/објеката;
10. поступак који јавни партнер користи за разматрање и одобравање пројекта, планова изградње и спецификација, као и поступци за тестирање и коначну



инспекцију, одобрење и пријем инфраструктурног објекта као и извршених услуга, ако је потребно;

11. поступци за измене пројекта, планова изградње и спецификација ако их једнострано утврђује јавни партнер и поступци за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању, односно умањењу накнаде (укључујући трошкове финансирања);
12. обим обавезе приватног партнера да зависно од случаја обезбеди измену објекта или услуга у току трајања уговора да би се удовољило измењеној стварној тражњи за услугом;
13. њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера;
14. могући обим измена јавног уговора након његовог закључења, лица која имају право да то захтевају и механизам за усаглашавање тих измена;
15. евентуална права јавног партнера да приватном партнеру одобри закључење најважнијих подизвођачких уговора или уговора са зависним друштвима приватног партнера или са другим повезаним лицима;
16. јемства која треба да обезбеди приватни партнер или јавни партнер (укључујући јемства јавног партнера финансијерима);
17. покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнер;
18. расположиви правни лекови у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе;
19. мера у којој било која уговорна страна може бити изузета од одговорности за неизвршење или кашњење у испуњењу уговорних обавеза услед околности реално ван њене контроле (виша сила, промена закона и сл.);
20. рок трајања јавног уговора и права и обавезе уговорних страна након његовог истека (укључујући и стање у којем се имовина мора предати јавном партнеру), поступак продужења уговореног рока укључујући његове последице на финансирање пројекта;
21. последице штетне промене прописа;
22. разлози и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити јавном или приватном партнеру), уговорне казне и слично;



23. евентуална ограничења одговорности уговорних страна;
24. сви споредни или повезани уговори које треба закључити, укључујући и оне намењене лакшем финансирању трошкова везаних за пројекат, као и ефекте тих уговора на јавни уговор; то нарочито обухвата посебне одредбе којима се јавном партнеру дозвољава да закључи уговор са финансијерима приватног партнера и да обезбеди права на пренос јавног уговора на лице које наведу финансијери у одређеним околностима;
25. меродавно право и механизам за решавање спорова;
26. околности под којима јавни партнер или одређено треће лице може (привремено или на други начин) преузети вођење објекта или другу функцију приватног партнера како би се обезбедило делотворно и непрекидно вршење услуге и/или објекта који су предмет уговора у случају озбиљних пропуста приватног партнера у извршавању његових обавеза;
27. евентуално право јавног партнера или надлежног државног органа да у циљу заштите јавног интереса као и у случају постојања опасности за јавну безбедност или угрожавање животне средине и здравља људи или повреде обавеза приватног партнера из јавног уговора, у потпуности или делимично прекине извршење уговора или преузме извршење одговарајућих обавеза приватног партнера (step-in right), уз дефинисање последица коришћења тог права;
28. опорезивање и фискална питања – ако постоје.

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



22. ДАВАЊЕ САГЛАСНОСТИ НА ЈАВНИ УГОВОР

Сходно члану 47. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, пре доношења одлуке о избору приватног партнера и закључења јавног уговора, обавеза је Скупштине града Зајечара давање сагласности на коначни нацрт јавног уговора укључујући и прилоге који чине његов саставни део.

Скупштина града Зајечара 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 града Зајечара. 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. Ако није другачије уговорено у писаном облику, Јавни партнер, као уговорна страна, увек је одговоран за реализацију пројекта ЈПП и за његове евентуалне последице.



23. ЗАКЉУЧИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА

Сходно члану 48. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, 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 града Зајечара.

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

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



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

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 нанете животnoj средини и враћања живе и неживе природе у стање пре настанка штете. У систематском мониторингу праћења узајамног деловања ових процеса настаје велика количина нумеричких података и индикатора као репрезентативних вредности које су добијене из скупова тих података. Пример систематизовања индикатора приказом узајамног дејства људи и животне средине, којим се описује однос између узрока и последице проблема, развијен је од стране Европске агенције за животну средину (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 означаи 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 постројења и промета, контролу квалитета прехранбених производа, забране производње једињења која разграђују озонски омотач или негативно контаминирају постојеће екосистеме.

24.1. Утицај возила на животну средину

Емисија штетних издувних гасова од стране моторних возила представља главни чинилац аеро загађења у свим већим срединама. Посебну угроженост имају



најоптерећеније саобраћајнице које имају највећи пролазак аутобуса, што доводи до повећане концентрације штетних материја изнад дозвољених вредности.

Главни штетни састојци емисије данашњих мотора који користе конвенционално гориво су: угљен моноксид, оксиди азота, угљо-водоници, сумпордиоксид, микро честице као и емисија угљен диоксида која има утицај на изазивање ефеката стаклене баште и киселих киша.

Емисије CO₂ из теретних возила, укључујући камионе и, чине око 6 % укупних емисија CO₂ у Европској унији и око 25 % укупних емисија CO₂ из друмског саобраћаја.

У земљама Европске уније се од августа 2019. године, примењује Правилник о стандардима за емисије CO₂ за теретна возила. Овај правилник служи за регулисање стандарда за емисије CO₂ из теретних возила у Европској унији. Његова сврха је да постави циљеве и стандарде за смањење емисија CO₂ из нових возила која се региструју у одређеној календарској години. Ови стандарди имају за циљ да утичу на произвођаче возила да користе технологије које смањују емисије CO₂ и на тај начин допринесу смањењу укупних емисија штетних гасова и промовишу одрживији транспорт у Европској унији.

Јасно је, из свега напред наведеног, да постоји потреба за увођењем виших стандарда мотора аутобуса који ће обављати превоз путника заснована на одредбама Закона о заштити животне средине као и Закона о управљању отпадом.

Коришћење услуга јавног аутобуског превоза само по себи има повољан утицај на животну средину јер утиче на смањење броја путничких аутомобила у саобраћају и самим тиме на смањење емисије штетних гасова. Подизање квалитета услуге јавног аутобуског градског и приградског превоза допринеће порасту корисника у категорији лица са нижим и средњим примањима која ће изабрати коришћење услуга јавног превоза као економичније средство превоза него коришћење сопствених путничких аутомобила. Како та лица обично располажу са возилима старије производње, која су изузетно неефикасна када је у питању емисија штетних гасова, намеће се јасан закључак да подизање квалитета јавног превоза има директан утицај на смањење емисије штетних гасова.

Реализација овог пројекта имаће и директне последице и са становишта смањења емисије штетних гасова од стране самог превозника. Градски и приградски превоз путника на територији града Зајечара тренутно се обавља аутобусима старије генерације, одн. просечне старости 19 година који задовољавају стандард ЕУРО3 и ЕУРО4 и ЕУРО5.

Реализацијом овог пројекта обезбедиће се да, одмах по закључењу јавног уговора, а најкасније у року од 36 месеци Приватни партнер набави сва нова возила. Сва возила морају да задовоље стандард ЕУРО6.

За Град Зајечар од посебног значаја је обезбеђивање квалитетног јавног аутобуског градског и приградског превоза путника јер се на тај начин директно утиче на квалитет услова рада. Наиме, квалитетном повезаношћу приградских насеља са градом, као и приградских насеља међусобно, линијама градског и приградског превоза омогућава се већа покретљивост радно способног становништва што ствара додатне погодности по питању упошљавања радне снаге.



24.2. Утицај на земљиште

Када су у питању физички утицаји на земљиште (промена локалне топографије, ерозија тла, клизање земљишта и слично), реализацијом пројекта неће доћи до њихове промене.

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

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

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

24.3. Безбедност и заштита здравља и сигурност запослених које ангажује Приватни партнер

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

У савременим условима заштита као друштвена делатност може се посматрати у ширем и ужем смислу. У ширем смислу она се обезбеђује законодавством о раду и социјалном осигурању које уређује права: на ограничено радно време, скраћено радно време, одморе и одсуства са рада, на зараду и друга примања, на безбедне услове рада и посебну заштиту жена, омладине и инвалида, на здравствену заштиту, на помоћи и накнаде, права за случај инвалидности и друга права којима се гарантује социјална и материјална сигурност за случај немогућности рада. У ужем смислу, под заштитом се подразумева предузимање свих мера и активности у циљу стварања безбедних услова рада и заштите здравља радника од ризика који се јављају у радној средини и на радном месту.

Будући превозник је у обавези да се придржава одредби закона којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима и закона којим се уређује безбедност и здравље на раду.



24.4. Потребни услови за несметано кретање лица са посебним потребама

Приликом набавке нових возила, посебно је важно да сва возила имају омогућен приступ особама са посебним потребама или инвалидитетом. Приватни партнер се обавезује да примени сва неопходна и расположива средства како би олакшао и омогућио приступ и коришћење услуге превоза особама са смањеном мобилношћу и инвалидитетом, уз најбоље могуће услове безбедности. Такође, сва нова возила морају имати најмање једно место резервисано за инвалиде.



25. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА

Планирање времена реализације пројекта дефинише се као одвијање процеса реализације пројекта по појединим фазама и односи се на планирање и разраду времена реализације пројекта. Овим планирањем се анализира време потребно за реализацију пројекта, и утврђује термин завршетка, како појединих делова пројекта, тако и пројекат у целини. Периоди у којима ће се дешавати одређене активности почевши од друге фазе су дати као предлози временских оквира који су предложени у складу са законом и представљају максималне рокове у којима би одређени надлежни органи требало да донесу потребне одлуке.

Табела 21 : Планирана динамика развоја пројекта

Активност	Период											
	јун '23	јул '23	авг. '23	сеп. '23	окт. '23	нов. '23	дец. '23	јан. '24	феб. '24	мар. '24	апр. '24	мај '24
Иницијатива приватног предлагача за покретање поступка ЈПП												
Снимање терена, аутобуских стајалишта и линија												
Припрема СИП-а												
Упућивање СИП-а Јавном телу												
Разматрање СИП-а од стране Јавног тела												
Измена СИП-а на основу захтева Јавног тела												
Друга фаза	мај '24	јун '24	јул '24	авг. '24	сеп. '24	окт. '24						
Усвајање предложеног СИП-а од стране Јавног тела												
Одлука скупштине о започињању реализације поступка ЈПП												
Решење о образовању стручног тима за спровођење поступка ЈПП												
Припрема Концесионог акта												
Упућивање Концесионог акта Комисији за ЈПП												
Процес издавања мишљења Комисије за ЈПП												
Трећа фаза	сеп. '24	окт. '24	нов. '24	дец. '24	јан '25							
Припрема конкурсне документације												
Процес избора приватног партнера укључујући време за подношење ЗЗЗП												
Сагласност Скупштине града Зајечара на јавни уговор												
Закључивање и објављивање јавног уговора												
Четврта фаза	јан '25	феб. '25	феб. '28	феб. '43								
Припремни период												
Рок за набавку нових возила												
Период пружања услуге												



26. ЗАКЉУЧАК

На основу предложеног Пројекта, закључује се да је Приватни партнер анализирао и сачинио Самоиницијативни предлог пројекта у складу са чланом 27. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама.

Доноси се закључак да је за јавна тела која немају довољно средстава и немају на располагању техничку експертизу за реализацију пројекта поверавања обављања делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника услуга, ангажовање приватног партнера јесте адекватно решење.

Пројекат је могуће реализовати са становишта повећања комфора становништва, побољшања и унапређења комуналне делатности, и имплементације одрживог система превоза на период од 18 година. Реализацијом пројекта могуће је редуковати загађење животне средине смањењем емисије CO₂ и оксида азота.

Предметни пројекат је економско-финансијски оправдан и омогућиће смањење расхода, додатне приходе и остваривање директних и индиректних економских користи пре свега за Јавног партнера, а затим и за Приватног.

Као најважнији циљ овог пројекта јесте пружање квалитетне комуналне услуге јавног превоза уз постизање ефеката заштите животне средине смањењем емисије CO₂ и оксида азота.

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



27. ВРЕДНОСТ И ТРОШКОВИ ПРИПРЕМЕ СИП-А

У складу са чланом 19. став 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, јавно тело има право да размотри и прихвати предлог заинтересованих лица за реализацију пројекта ЈПП са или без елемената концесије, на основу поступка предвиђеног овим чланом, под условом да се ти предлози не односе на пројекат за који је покренут поступак доделе јавног уговора или објављен јавни позив.

У ставу 2. наведеног члана дефинисано је да: „Предлагач при подношењу самоиницијативног предлога, обавештава јавно тело о вредности израђене документације, коју ће јавно тело бити дужно да надокнади, у случају доделе уговора лицу које није подносилац самоиницијативног предлога“.

Предлагач јавног предлога обавештава јавно тело да вредност израђене документације коју ће јавно тело бити дужно да надокнади, у случају доделе уговора лицу које није подносилац овог Самоиницијативног предлога пројекта, износи 5.000.000,00 динара.

