

Република Србија
Општина Аранђеловац



КОНЦЕСИОНИ АКТ ЗА ПОВЕРАВАЊЕ ОБАВЉАЊА
КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ
ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА
ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ АРАНЂЕЛОВАЦ



PPP INVESTMENT
Consulting company

Април, 2024. године

Април 2024. године

Садржај

Садржај	2
1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ.....	5
2. РЕЗИМЕ.....	8
3. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ОПШТИНИ АРАНЂЕЛОВАЦ	10
4. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИОНОГ АКТА.....	11
5. ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ	15
5.1. Историјски концепт јавно-приватног партнерства у Србији.....	15
5.2. Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016)	16
5.3. Закон о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 104/2016 и 95/2018) 17	
5.4. Закон о јавним набавкама ("Сл. гласник РС", бр. 91/2019 и 92/2023)	18
5.5. Закон о локалној самоуправи ("Сл. гласник РС", бр. 129/2007, 83/2014 - др. закон, 101/2016 - др. закон, 47/2018 и 111/2021 - др. закон)	19
5.6. Закон о јавним предузећима ("Сл. гласник РС", бр. 15/2016 и 88/2019).....	19
5.7. 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)	20
6. МЕЂУНАРОДНИ СТРАТЕШКИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА	20
6.1. Агенда 2030 за одрживи развој (Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development).....	21
6.2. UNECE ЈПП Еволуциона Методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката (UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System – PIERS)	21
7. ПРОБЛЕМИ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА	22
8. ТРЕНУТНО СТАЊЕ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ АРАНЂЕЛОВАЦ.....	26
8.1. Тренутне линије и возила којима се обавља јавни аутобуски градски и приградски превоз путника.....	27
8.2. Број превезених путника.....	43
8.3. Разлози за давање концесије	43
9. ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА И ОДУЗИМАЊЕ ПРАВА КОРИШЋЕЊА ИМОВИНЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА	45
10. ПОДАЦИ О УТИЦАЈУ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ.....	47
10.1. Утицај возила на животну средину.....	48
10.2. Утицај на земљиште	49
10.3. Безбедност и заштита здравља и сигурност запослених које ангажује концесионар....	49



10.4. Потребни услови за несметано кретање лица са посебним потребама	50
11. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У СКЛАДУ СА ЦИЉЕВИМА ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА	51
11.1. Циљеви Одрживог Развоја (Sustainable Development Goals)	51
11.1.1. СИГУРАН јавни аутобуски градски и приградски превоз путника	56
11.1.2. ПРИСТУПАЧАН јавни аутобуски градски и приградски превоз путника	56
11.1.3. ЕФИКАСАН јавни аутобуски градски и приградски превоз путника	57
11.1.4. ОТПОРАН јавни аутобуски градски и приградски превоз путника	58
12. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У СКЛАДУ СА ИСХОДИМА ДЕФИНИСАНИМ ДОКУМЕНТОМ PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS	60
12.1. Приступ и правичност	60
12.2. Економска ефикасност и фискална одрживост	61
12.3. Одрживост животне средине и отпорност	64
12.4. Репликабилност	67
12.5. Укључивање заинтересованих страна	68
13. БУДУЋЕ СТАЊЕ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ АРАНЂЕЛОВАЦ	70
13.1. Решење за постојеће проблеме јавног аутобуског градског и приградског превоза путника	73
13.2. Резултати пројекта у складу са исходима дефинисаним документом PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS	86
13.3. Динамика и опис реализације пројекта	88
14. МИНИМАЛНЕ ТЕХНИЧКЕ, ФИНАНСИЈСКЕ И ИСКУСТВЕНЕ КВАЛИФИКАЦИЈЕ КОЈЕ УЧЕСНИК МОРА ДА ИСПУЊАВА ДА БИ МУ СЕ ОМОГУЋИЛО УЧЕСТВОВАЊЕ У ПОСТУПКУ ИЗБОРА КОНЦЕСИОНАРА И ПРЕГОВАРАЊА	91
14.1. Испуњеност услова за обављање професионалне делатности	91
15. РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ, УКЉУЧУЈУЋИ ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА	93
16. ПОДАЦИ О ПОТРЕБНИМ НОВЧАНИМ И ДРУГИМ СРЕДСТВИМА И ДИНАМИЦИ ЊИХОВОГ УЛАГАЊА, НАЧИН ПЛАЋАЊА, ДАВАЊА ГАРАНЦИЈА ИЛИ ДРУГИХ СРЕДСТАВА ОБЕЗБЕЂЕЊА ЗА ИЗВРШАВАЊЕ КОНЦЕСИОНИХ ОБАВЕЗА, ПРАВА И ОБАВЕЗЕ КОНЦЕСИОНАРА ПРЕМА КОРИСНИЦИМА УСЛУГА КОЈЕ СУ ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕИ 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	94
16.1. Пословни план и финансијска анализа	94
16.2. Методологија добијене вредности у односу на уложени новац	94
16.3. Методологија „ вредност за људе и за планету“	96
16.4. Капитални трошкови и пројекција финансијских одлива	96
16.5. Иницијална вредност трошкова уређивања постојећих аутобуских стајалишта	98



16.6.	Оперативни трошкови и пројекција финансијских одлива.....	99
16.7.	Пројекције прилива	101
16.8.	Анализа ризика и матрица расподеле ризика.....	102
16.9.	Дисконтовани токови новца	106
16.10.	Збирни табеларни преглед финансијских показатеља исплативости пројекта	117
16.11.	Врста и средства обезбеђења у пројекту ЈПП.....	117
16.12.	Утврђивање методологије промене накнаде – цене по пређеном километру.....	118
17.	ОБАВЕЗЕ И ПРАВА ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА.....	121
18.	ОСТАЛИ ПОДАЦИ И ДОКУМЕНТИ ОД ЗНАЧАЈА ЗА КОНЦЕСИЈУ.....	123
18.1.	Информације о поступку доделе и објављивању јавног позива.....	123
18.2.	Критеријуми избора и доделе и одабрани поступак доделе уговора.....	124
18.3.	Садржина јавног уговора	124
18.4.	Давање сагласности на јавни уговор.....	127
18.5.	Закључивање јавног уговора	127
19.	ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА.....	128
20.	ЗАКЉУЧАК.....	129



1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

У складу са Уговором о набавци услуге – ангажовање саветника у области градског и приградског превоза, број UG-201-1122-1/2023 од 01.11.2023. године (у даљем тексту: Уговор), Консултант, односно **PPP Investment doo Beograd** је за Наручиоца **Општинску управу Општине Аранђеловац** израдио Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији општине Аранђеловца (у даљем тексту: Концесиони акт).

1.1. © Заштита ауторског права – *Copyright 2023.*

Израђен Концесиони акт 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 нецелиходно.

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 **Општинској управи Општине Аранђеловац.**

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 концесионар 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 општине Аранђеловац, 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.

Општина Аранђеловац као јавни партнер подноси концесиони акт Комисији за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије, ради давања мишљења и оцене да ли се пројекат може реализовати по моделу јавно-приватног партнерства, односно да ли је у складу са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама и да ли исти задовољава јавни интерес.



Табела 1 : Основни подаци о Концесионом акту

Предмет Концесионог акта	Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац
Јавни партнер	Општина Аранђеловац
Градonaчелник	Бојан Радовић, председник општине
Седиште	Венац слободе 10, 34300 Аранђеловац
Контакт телефон	034/711-311
Интернет страница	https://arandjelovac.rs/
Електронска адреса	
Процењена вредност Концесионог акта	
Облик јавно-приватног партнерства и рок трајања јавног уговора	Уговорно јавно-приватно партнерство са елементима концесије. Рок трајања јавног уговора је 15 година.

Предмет предложеног Концесионог акта јесте поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији општине Аранђеловац, као и уређивање и обележавање постојећих стајалишта, закључењем јавног уговора између Општине Аранђеловац и приватног партнера.

3. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ОПШТИНИ АРАНЂЕЛОВАЦ

Аранђеловац, административно и управно седиште општине, налази се готово у средишту општинске територије на 44 степена и 18 минута северне географске ширине и 20 степени и 34 минута источне географске дужине. Он лежи у североисточном подножју шумовите планине Букуље (696 метара надморске висине), на надморској висини од 250 м, и то у изворишном делу реке Кубршнице. Већи део града смештен је на левој долиној страни и тераси реке Кубршнице која се пружа од села Буковика до потока Ћирковца (око 2,5 км дужине). Овом трагом води магистрални пут Ваљево - Топола - Крагујевац, дуж кога на обема странама формирао Аранђеловац као изразито издужено друмско насеље.



Општина Аранђеловац је једна од седам општина Шумадијског округа. Њеној територији припада северозападни део Шумадијског округа, тј. западни део сливног подручја Јасенице и источни делови Колубаре и Качера, области које пружају разноврсне природне и привредне могућности. Алувијалне равни Кубршнице и њених притока, затим Турије, Мисаче и Пештана погодне су за ратарство, ливадско-сточарску и повртарску производњу, а њено побрђе, поред ратарства, претежно за воћарство, виноградарство и испашу стоке.

Укупна дужина границе аранђеловачке општине износи 98 км. Најкраћа је северна према општини Сопот (8 км), а њадужа је према тополској општини (47,5 км). Овако ограничена аранђеловачка општина има неправилан облик ромба. Пружа се правцем дуж осе од севера ка југу ваздушним одстојањем од 28 км, а краћом осом исток - запад у дужни око 7,5 км.

По пространству своје територије заузима 375,89 км². Аранђеловачкој општини припада 15,75% укупне површине Шумадијског округа (2.386,71 км²) и она заузима треће место у округу, иза града Крагујевца и општине Кнић.

На територији аранђеловачке општине, поред Аранђеловца, насеља градског типа, налази се 18 сеоских насеља, а формирано је и регистровано 19 месних заједница.

Северно од река Кубршнице и Пештана смештена су насеља: Тулежи, Венчане, Раниловић, Мисача, Орашац, Стојник и Копљаре, а јужно: Прогореоци, Гараша, Јеловик, Босуца, Вукосавци, Горња Трешњевица и Брезовац, док су насеља Аранђеловац, Врбица и Бања са обе стране реке Кубршце, а Даросава и Буковик са обе стране реке Пештана.

На подручју општине настањено је 41.297 становника (2022. године) од којих преко половине у општинском центру, а мање од половине је неравномерно настањено у 18 села.

4. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИОНОГ АКТА

Систем превоза путника покреће развој, повезује људе, локалне заједнице са светом, гради тржишта и 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 појединцима да се извуку из сиромаштва и превазиђу друштвену искљученост, повезујући робу са тржиштима и повезујући рурална подручја и пијаце са великим градовима и

глобалним тржиштем. Јавни градски и приградски превоз путника незаменљива је функција у животу свих грађана, привреде и активности у једној локалној самоуправи.

Општина Аранђеловац

ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИОНОГ АКТА ЈЕСТЕ ПОВЕРАВАЊЕ КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ АРАНЂЕЛОВАЦ, КАО И УРЕЂИВАЊЕ И ОБЕЛЕЖАВАЊЕ ПОСТОЈЕЋИХ СТАЈАЛИШТА

Предмет овог концесионог акта јесте поверавање

комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији општине Аранђеловац и уређивање постојећих аутобуских стајалишта. Систем превоза путника је једна од основних потреба становништва локалне самоуправе, а на територији ове општине превоз путника је застарео и неефикасан, возила су нередовна и често се дешава да аутобус касни, поготово на приградским линијама.

Основна идеја примене модела јавно-приватног партнерства у области превоза путника на територији општине Аранђеловац јесте да се ова услуга побољша и да се осигура здравље и благостање становника ове општине, умањи могућност настанка саобраћајних несрећи и обезбеди инклузиван, безбедан, отпоран и одржив систем превоза.

Предмет Концесионог акта обухвата обавезу Приватног партнера да пружа услугу јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац, финансирање, набавку возила, унапређење услуге превоза имплементирањем система електронске наплате карата и уређивање и обележавање постојећих стајалишта, док је Јавни партнер у обавези да редовно извршава плаћање уговорене накнаде Приватном партнеру за вршење услуге јавног



аутобуског градског превоза путника (домаћег линијског превоза) и врши контролу квалитета услуга.

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 Општине. 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 ефикасност и ефикасност свих производних, пратећих процеса и других активности људи у Општини;



3. Посредно, утиче на рационално коришћење градских површина, саобраћајна загушења, брзину и капацитет, безбедност и загађење околине у укупном градском превозном 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 Општине Аранђеловац, у смислу овог Концесионог акта, допринеће већој мобилности становника, побољшању економског и социјалног развоја, што је предуслов за достизање циљева одрживог развоја једне Општине.

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

Предметни пројекат реализоваће се у складу са чланом 8. и чланом 10. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, односно као уговорно ЈПП са елементима концесије, што подразумева да ће се јавним уговором регулисати међусобна права и обавезе уговорних страна. Садржина јавног уговора дефинисана је чланом 46. истог закона.

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. Друштво посебне намене може учествовати искључиво у спровођењу пројекта ЈПП/концесије у чију сврху је основано.

За реализацију конкретног Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловца **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 посебне намене 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.

Предметни пројекат обухвата и инвестирање у нова возила, набавку половних возила, увођење савремених система за електронску продају карата, као и уређивање аутобуских стајалишта са могућношћу монитора који ће служити за обавештавање и информисање грађана о реду вожње, аутобуским стајалиштима и другим информацијама. Ово ће допринети побољшању квалитета јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац, пружању веће безбедности и комфора за путнике, као и смањењу негативних ефеката на околину.



5. ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

5.1. 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 пројеката на локалном нивоу (с обзиром на немогућност успостављања класичних инструмената обезбеђења као што су хипотека, заложно право итд...). У оваквим околностима био је угрожен и јавни интерес, с обзиром да јавна тела нису имала преговарачки капацитет у пројектима ЈПП, па је приватни



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

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

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

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

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац, односно финансирање услуге од јавног значаја од стране приватног партнера, реализоваће се **путем уговорног јавно-приватног партнерства са елементима 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 15 година.

Чланом 10. ставом 1 истог закона је дефинисано да је концесија у смислу овог закона, уговорно или институционално јавно-приватно партнерство са елементима



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

Став 4. истог члана дефинише да је концесија за јавне услуге, у смислу овог закона, уговорни однос истоветан уговору о јавној набавци услуга у складу са законом којим се уређују јавне набавке, ако се накнада за пружене услуге састоји или од самог права на комерцијално коришћење, односно пружање услуга или од тог права заједно са плаћањем.

Члан 11. истог закона дефинише да се концесија може дати ради комерцијалног коришћења природног богатства, односно добра у општој употреби која су у јавној својини или обављања делатности од општег интереса, а између осталог и за јавни превоз.

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

ЗЈПК 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.

5.3. 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 Општине Аранђеловац 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 Концесионара.



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 целисти или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, примењују одредбе закона којима се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

5.4. 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 (ЗЈПК) ("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 ЗЈПК 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 поштеног и ефикасног партнерства између јавног и приватног сектора.

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

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

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

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

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

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

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



5.7. 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 Концесионог акта односи се на поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника, и уређивање и обележавање постојећих стајалишта.

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.

6. МЕЂУНАРОДНИ СТРАТЕШКИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА



6.1. 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.

Концесиони акт предвиђа да ће реализација јавног аутобуског градског и приградског превоза путника у Аранђеловцу допринети 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.

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

“Евалуциона 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 пројекта 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 пројекта, 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 Евалуационе 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“).

7. 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 (недовољна учесталост превоза)
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. У неким насељеним местима често није могуће спровести планирани ред вожње због недовољног броја путника или аутобуси 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 домаћинстава 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 су често 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 течности 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.

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.

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 возње. 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.

НАЦРТ

8. ТРЕНУТНО СТАЊЕ ЈАВНОГ АУТОБУСКОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ АРАНЂЕЛОВАЦ



За разматрање могућности покретања поступка ЈПП са елементима 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.

Општина Аранђеловац нема комунално предузеће које врши делатност превоза путника, већ редовно ангажује превозника СП „Ласта“ а.д. Београд, који обавља ову делатност на територији Општине. С обзиром на то да су уговори о јавним набавкама које Општина закључује са превозницима краткорочни и не дају очекиване резултате, једино оптимално решење за Општину 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 превоза путника.

Превоз пуника на територији ове општине обавља се са 15 возила, односно 14 соло аутобуса и једним минибусом. Просечна старост возног парка је око 12 година, док је енергент који тренутна возила користе дизел гориво (ЕУРО 4 и ЕУРО 5). Узимајући у обзир тренутно стање возног парка, може се закључити да су возила застарела и неефикасна. Аутобуси којима се обавља приградски превоз путника нередовни су и често одступају од реда вожње.

Градски и приградски превоз у Аранђеловцу користе најчешће ђаци основних и средњих школа на територији општине, пензионери и пољопривредни произвођачи који доносе мање количине својих производа купцима, а у мањој мери запослена лица.

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

Превоз пуника на територији ове општине се тренутно обавља са 15 возила, односно 14 соло аутобуса и једним минибусом. Просечна старост возног парка је око



12 година, док је енергент који тренутна возила користе дизел гориво (ЕУРО 4 и ЕУРО 5).

Преглед градских линија за поверавање обављања делатности превоза путника на територији општине Аранђеловац дат је у наставку испод:

Линија 1: Томића крај – Болница – Буковик

1	2	3	4	5	6	7	km	stajalište	8	9	10	11	12	13
07:25	08:45	10:45	12:45	14:45	-	19:35	0	Томића крај	07:24	08:34	10:34	12:34	14:34	19:34
07:26	08:46	10:46	12:46	14:46	-	19:36	0.5	Groblje	07:23	08:33	10:33	12:33	14:33	19:33
07:27	08:47	10:47	12:47	14:47	-	19:37	1	Raskrsnica	07:22	08:32	10:32	12:32	14:32	19:32
07:28	08:48	10:48	12:48	14:48	-	19:38	1.4	Mašinac	07:21	08:31	10:31	12:31	14:31	19:31
07:29	08:49	10:49	12:49	14:49	-	19:39	2	Balkan	07:20	08:30	10:30	12:30	14:30	19:30
07:30	08:50	10:50	12:50	14:50	18:50	19:40	2.5	Stari sud	07:19	08:29	10:29	12:29	14:29	19:29
07:31	08:51	10:51	12:51	14:51	18:51	19:41	3	Ustanak	07:18	08:28	10:28	12:28	14:28	19:28
07:32	08:52	10:52	12:52	14:52	18:52	19:42	3.5	Fortuna (Komitet)	07:17	08:27	10:27	12:27	14:27	19:27
07:35	08:55	10:55	12:55	14:55	18:55	-	4.5	Zelengora	07:14	08:24	10:24	12:24	14:24	19:24
07:36	08:56	10:56	12:56	14:56	18:56	-	4.8	Izvor	07:13	08:23	10:23	12:23	14:23	19:23
07:38	08:58	10:58	12:58	14:58	18:58	-	5.7	Bolnica	07:11	08:21	10:21	12:21	14:21	19:21
07:41	09:01	11:01	13:01	15:01	19:01	-	6.5	Centrala	07:08	08:18	10:18	12:18	14:18	19:18
07:42	09:02	11:02	13:02	15:02	19:02	-	7	Lukoil Pampa	07:07	08:17	10:17	12:17	14:17	19:17
07:44	09:04	11:04	13:04	15:04	19:04	-	8	Banovići	07:05	08:15	10:15	12:15	14:15	19:15
07:46	09:06	11:06	13:06	15:06	19:06	-	9	Jovanova štala	07:03	08:13	10:13	12:13	14:13	19:13
07:47	09:07	11:07	13:07	15:07	19:07	-	10	Fep	07:02	08:12	10:12	12:12	14:12	19:12
07:49	09:09	11:09	13:09	15:09	19:09	-	11	Bukovik	07:00	08:10	10:10	12:10	14:10	19:10

Радним даном се одржавају сви поласци.

Суботом саобраћају поласци под редним бројем 1, 3, 8, 10 и 22.



Линија 2 : Мариновац – Аранђеловац – Колонија

km	stajalište	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	1
0	Marinovac (Selo Banja)	05:00	06:00	06:50	07:20	09:20	11:20	12:30	12:20	13:30	14:30	15:30	17:45	18:45	19:45	21
1	Romi - Marinovac	05:01	06:01	06:51	07:21	09:21	11:21	12:31	12:21	13:31	14:31	15:31	17:46	18:46	19:46	21
2	V. Kuće	05:02	06:02	06:52	07:22	09:22	11:22	12:32	12:22	13:32	14:32	15:32	17:47	18:47	19:47	21
4	Tomkovići	05:03	06:03	06:53	07:23	09:23	11:23	12:33	12:23	13:33	14:33	15:33	17:48	18:48	19:48	21
5	Autoprevoz	05:04	06:04	06:54	07:24	09:24	11:24	12:34	12:24	13:34	14:34	15:34	17:49	18:49	19:49	21
5.5	Knjaz Miloš (B. Banja)	-	-	06:56	-	-	-	12:36	-	-	-	-	-	-	-	-
10.3	Vesovići	-	-	06:58	-	-	-	12:38	-	-	-	-	-	-	-	-
12.3	Škola Banja	-	-	06:58	-	-	-	12:38	-	-	-	-	-	-	-	-
5.5	Knjaz Miloš (B. Banja)	05:05	06:05	06:59	07:25	09:25	11:25	12:39	12:25	13:35	14:35	15:35	17:50	18:50	19:50	21
5.8	Štamparija	05:06	06:06	07:00	07:26	09:26	11:26	12:40	12:26	13:36	14:36	15:36	17:51	18:51	19:51	21
6	Švabići	05:07	06:07	07:01	07:27	09:27	11:27	12:41	12:27	13:37	14:37	15:37	17:52	18:52	19:52	21
6.5	Ciglana	05:08	06:08	07:02	07:28	09:28	11:28	12:42	12:28	13:38	14:38	15:38	17:53	18:53	19:53	21
7	Strelina Garaža	05:09	06:09	07:03	07:29	09:29	11:29	12:43	12:29	13:39	14:39	15:39	17:54	18:54	19:54	21
7.5	AMS - Zanatlijska	05:10	06:10	07:04	07:30	09:30	11:30	12:44	12:30	13:40	14:40	15:40	17:55	18:55	19:55	21
8	Jugopetrol	05:11	06:11	07:05	07:31	09:31	11:31	12:45	12:31	13:41	14:41	15:41	17:56	18:56	19:56	21
8.5	Stari sud	05:12	06:12	07:06	07:32	09:32	11:32	12:46	12:32	13:42	14:42	15:42	17:57	18:57	19:57	21
9	Ustanak	05:13	06:13	07:07	07:33	09:33	11:33	12:47	12:33	13:43	14:43	15:43	17:58	18:58	19:58	21
9.5	Fortuna (Komitet)	05:14	06:14	07:08	07:34	09:34	11:34	12:48	12:34	13:44	14:44	15:44	17:59	18:59	19:59	21
10.5	Zelengora	05:17	06:17	07:11	07:37	09:37	11:37	12:51	12:37	13:47	14:47	15:47	18:02	19:02	20:02	21
11	Pruga	05:19	06:19	07:13	07:39	09:39	11:39	12:53	12:39	13:49	14:49	15:49	18:04	19:04	20:04	
11.5	Subotarska Crkva	05:21	06:21	07:15	07:41	09:41	11:41	12:55	12:41	13:51	14:51	15:51	18:06	19:06	20:06	
13.1	Svetosavska	05:22	06:22	07:16	07:42	09:42	11:42	12:56	12:42	13:52	14:52	15:52	18:07	19:07	20:07	
13.7	Kolonija	05:23	06:23	07:17	07:43	09:43	11:43	12:57	12:43	13:53	14:53	15:53	18:08	19:08	20:08	

Током трајања школских распуста не саобраћају поласци 3 и 7, а саобраћају поласци 4 и 8.

Суботом саобраћају поласци под редним бројем 4, 5, 6 и 9.

Недељом саобраћају поласци под редним бројем 4, 5 и 6.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац

km	stajalište	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
0	Kolonija	05:30	06:25	08:45	08:45	10:45	11:55	11:55	12:55	12:55	14:05	15:05	15:05	16:05	17:20	17:20	18:20	19:20	20:20
0.5	OŠ Sveti Sava	05:31	06:26	08:46	08:46	10:46	11:56	11:56	12:56	12:56	14:06	15:06	15:06	16:06	17:21	17:21	18:21	19:21	20:21
1	Šamot	05:32	06:27	08:47	08:47	10:47	11:57	11:57	12:57	12:57	14:07	15:07	15:07	16:07	17:22	17:22	18:22	19:22	20:22
2	Srednjoškolski centar	05:33	06:28	08:48	08:48	10:48	11:58	11:58	12:58	12:58	14:08	15:08	15:08	16:08	17:23	17:23	18:23	19:23	20:23
3	Zelengora	05:35	06:30	08:50	08:50	10:50	12:00	12:00	13:00	13:00	14:10	15:10	15:10	16:10	17:25	17:25	18:25	19:25	20:25
4.5	Fortuna (Komitet)	05:38	06:33	08:53	08:53	10:53	12:03	12:03	13:03	13:03	14:13	15:13	15:13	16:13	17:28	17:28	18:28	19:28	20:28
5	Ustanak	05:39	06:34	08:54	08:54	10:54	12:04	12:04	13:04	13:04	14:14	15:14	15:14	16:14	17:29	17:29	18:29	19:29	20:29
5.5	Stari sud	05:40	06:35	08:55	08:55	10:55	12:05	12:05	13:05	13:05	14:15	15:15	15:15	16:15	17:30	17:30	18:30	19:30	20:30
6	Jugopetrol	05:41	06:36	08:56	08:56	10:56	12:06	12:06	13:06	13:06	14:16	15:16	15:16	16:16	17:31	17:31	18:31	19:31	20:31
6.5	AMS - Zanatijska	05:42	06:37	08:57	08:57	10:57	12:07	12:07	13:07	13:07	14:17	15:17	15:17	16:17	17:32	17:32	18:32	19:32	20:32
7	Strelina Garaža	05:43	06:38	08:58	08:58	10:58	12:08	12:08	13:08	13:08	14:18	15:18	15:18	16:18	17:33	17:33	18:33	19:33	20:33
7.5	Cigłana	05:44	06:39	08:59	08:59	10:59	12:09	12:09	13:09	13:09	14:19	15:19	15:19	16:19	17:34	17:34	18:34	19:34	20:34
8	Švabići	05:45	06:40	09:00	09:00	11:00	12:10	12:10	13:10	13:10	14:20	15:20	15:20	-	17:35	17:35	18:35	19:35	20:35
8.2	Štamparija	05:46	06:41	09:01	09:01	11:01	12:11	12:11	13:11	13:11	14:21	15:21	15:21	-	17:36	17:36	18:36	19:36	20:36
8.5	Knjaz Miloš (B. Banja)	05:47	06:42	09:02	09:02	11:02	12:12	12:12	13:12	13:12	14:22	15:22	15:22	-	17:37	17:37	18:37	19:37	20:37
	Štalo Marica	-	-	09:05	-	-	12:15	-	13:15	-	-	15:25	-	-	17:40	-	-	19:40	-
	Strelina Garaža	-	-	09:07	-	-	12:17	-	13:17	-	-	15:27	-	-	17:42	-	-	19:42	-
	Fortuna (Komitet)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17:44	-	-	-	-
	Ustanak	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8.5	Knjaz Miloš (B. Banja)	06:03	06:42	09:10	09:03	11:03	12:20	12:13	13:20	13:13	14:23	15:30	15:23	-	17:45	17:38	18:38	20:10	20:38
9	Autoprevoz	06:04	06:43	09:11	09:04	11:04	12:21	12:14	13:21	13:14	14:24	15:31	15:24	-	17:46	17:39	18:39	20:11	20:39
10	Tomkovići	06:05	06:44	09:12	09:05	11:05	12:22	12:15	13:22	13:15	14:25	15:32	15:25	-	17:47	17:40	18:40	20:12	20:40
11	V. Kuće	06:06	06:45	09:13	09:06	11:06	12:23	12:16	13:23	13:16	14:26	15:33	15:26	-	17:48	17:41	18:41	20:13	20:41
12	Romi - Marinovac	06:07	06:46	09:14	09:07	11:07	12:24	12:17	13:24	13:17	14:27	15:34	15:27	-	17:49	17:42	18:42	20:14	20:42
13	Marinovac (Selo Banja)	06:08	06:47	09:15	09:08	11:08	12:25	12:18	13:25	13:18	14:28	15:35	15:28	-	17:50	17:43	18:43	20:15	20:43

Током трајања школских распуста не саобраћају поласци под редним бројем 3, 6, 8, 11, 14 и 17, а саобраћају поласци 4, 7, 9, 12, 15 и 18.

Суботом саобраћају поласци под редним бројем 2, 4, 5 и 9.

Недељом саобраћају поласци под редним бројем 2, 4 и 5.



Линија 3: Трешњевички пут (ГРБ) – Болница – Буковик

1	2	3	4	5	6	km	stajalište	7	8	9	10	11	12
-	06:35	09:45	11:45	13:45	-	0	Restoran GRB (Tr. put)	06:34	09:34	11:34	13:34	15:34	-
-	06:37	09:47	11:47	13:47	-	1	Trafo stanica	06:32	09:32	11:32	13:32	15:32	-
-	06:39	09:49	11:49	13:49	-	1.5	Balkan	06:30	09:30	11:30	13:30	15:30	-
05:50	06:40	09:50	11:50	13:50	17:50	2.5	Stari sud	06:29	09:29	11:29	13:29	15:29	18:29
05:51	06:41	09:51	11:51	13:51	17:51	3	Ustanak	06:28	09:28	11:28	13:28	15:28	18:28
05:52	06:42	09:52	11:52	13:52	17:52	3.5	Fortuna (Komitet)	06:27	09:27	11:27	13:27	15:27	18:27
05:55	06:45	09:55	11:55	13:55	17:55	4.5	Zelengora	06:24	09:24	11:24	13:24	15:24	18:24
05:56	06:46	09:56	11:56	13:56	17:56	4.8	Izvor	06:23	09:23	11:23	13:23	15:23	18:23
05:58	06:48	09:58	11:58	13:58	17:58	5.7	Bolnica	06:21	09:21	11:21	13:21	15:21	18:21
06:01	06:51	10:01	12:01	14:01	18:01	6.5	Centrala	06:18	09:18	11:18	13:18	15:18	18:18
06:02	06:52	10:02	12:02	14:02	18:02	7	Lukoil Pumpa	06:17	09:17	11:17	13:17	15:17	18:17
06:04	06:54	10:04	12:04	14:04	18:04	8	Banovići	06:15	09:15	11:15	13:15	15:15	18:15
06:06	06:56	10:06	12:06	14:06	18:06	9	Jovanova štala	06:13	09:13	11:13	13:13	15:13	18:13
06:07	06:57	10:07	12:07	14:07	18:07	10	Fep	06:12	09:12	11:12	13:12	15:12	18:12
06:09	06:59	10:09	12:09	14:09	18:09	11	Bukovik	06:10	09:10	11:10	13:10	15:10	18:10

Радним даном се одржавају сви поласци.

Током трајања распуста и у дане викенда, поласци не саобраћају кроз село Банју.

Суботом саобраћају поласци под редним бројем 2, 3, 4, 5, 8, 9 и 10.

Недељом се поласци не одржавају.



Преглед приградских линија за поверавање обављања делатности превоза путника на територији општине Аранђеловац дат је у наставку текста:

Линија 1: Аранђеловац – Орашац – Стојник

1	2	3	4	5	6	km	stajališta	7	8	9	10	11	12
06:20	08:45	11:25	13:15	18:10	20:10	0	AS Arandelovac	06:18	09:43	13:08	14:13	15:28	19:08
06:22	08:47	11:27	13:17	18:12	20:12	1	Sportski centar	06:16	09:41	13:06	14:11	15:26	19:06
06:25	08:50	11:30	13:20	18:15	20:15	3	AMS - AC Pavlović	06:13	09:38	13:03	14:08	15:23	19:03
06:26	08:51	11:31	13:21	18:16	20:16	3,5	Strelina garaža	06:12	09:37	13:02	14:07	15:22	19:02
06:27	08:52	11:32	13:22	18:17	20:17	4	Cigłana	06:11	09:36	13:01	14:06	15:21	19:01
06:29	08:54	11:34	13:24	18:19	20:19	5	Pruga	06:09	09:34	12:59	14:04	15:19	18:59
06:31	08:56	11:36	13:26	18:21	20:21	7	Baljkovica	06:07	09:32	12:57	14:02	15:17	18:57
06:33	08:58	11:38	13:28	18:23	20:23	8	Anića kapija	06:05	09:30	12:55	14:00	15:15	18:55
06:35	09:00	11:40	13:30	18:25	20:25	9	Orašac	06:03	09:28	12:53	13:58	15:13	18:53
06:37	09:02	11:42	13:32	18:27	20:27	10,2	Starčevića brdo	06:01	09:26	12:51	13:56	15:11	18:51
06:40	09:05	11:45	13:35	18:30	20:30	13,5	Žikin mlin	05:58	09:23	12:48	13:53	15:08	18:48
06:42	09:07	11:47	13:37	18:32	20:32	15	Most	05:56	09:21	12:46	13:51	15:06	18:46
06:44	09:09	11:49	13:39	18:34	20:34	16,9	Strugara	05:54	09:19	12:44	13:49	15:04	18:44
06:46	09:11	11:51	13:41	18:36	20:36	17,9	Stojnik - dom	05:52	09:17	12:42	13:47	15:02	18:42
06:47	09:12	11:52	13:42	18:37	20:37	18,2	Stojnik - škola	05:51	09:16	12:41	13:46	15:01	18:41
06:48	09:13	11:53	13:43	17:43	20:38	19,3	Stojnik - Porta	05:50	09:15	12:40	13:45	15:00	18:40

1	2	km	stajališta	3	4	5
14:30	22:25	0	AS Arandelovac	05:25	07:20	21:10
14:32	22:27	1	Sportski centar	05:23	07:18	21:08
14:35	22:30	3	AMS - AC Pavlović	05:20	07:15	21:05
14:36	22:31	3,5	Strelina garaža	05:19	07:14	21:04
14:37	22:32	4	Cigłana	05:18	07:13	21:03
14:39	22:34	5	Pruga	05:16	07:11	21:01
14:41	22:36	7	Baljkovica	05:14	07:09	20:59
14:43	22:38	8	Anića kapija	05:12	07:07	20:57
14:45	22:40	9	Orašac	05:10	07:05	20:55
14:47	22:42	10,2	Starčevića brdo	05:08	07:03	20:53
14:50	22:45	13,5	Žikin mlin	05:05	07:00	20:50
14:51	22:46	14,8	Stublina	05:04	06:59	20:49
14:52	22:47	15,7	Stojnik dom	05:03	06:58	20:48
14:53	22:48	16	Stojnik - škola	05:02	06:57	20:47
14:55	22:50	17,1	Stojnik - Porta	05:00	06:55	20:45

Режим одржавања: Поласци се одржавају током целе године.

Радним даном се одржавају поласци под редним бројем: 1,2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.

Суботом, недљом и државним празником саобраћају поласци под редним бројем: 3, 5, 8.

Суботом саобраћају поласци под редним бројем: 1 и 6.

Током школских распуста не саобраћају поласци под редним бројем: 4 и 10.



Линнија 2 – Аранђеловац – Копљари – Гајеви

1	2	3	4	5	6	7	km	stajališta	8	9	10
06:25	06:25	12:15	14:20	14:20	19:20	19:20	0	Aranđelovac	07:09	15:04	20:04
06:27	06:27	12:17	14:22	14:22	19:22	19:22	1	Sportski centar	07:07	15:02	20:02
06:30	06:30	12:20	14:25	14:25	19:25	19:25	3	AMS-AC Pavlović	07:04	14:59	20:00
06:31	06:31	12:21	14:26	14:26	19:26	19:26	3,5	Strelina garaža	07:03	14:58	19:57
06:32	06:32	12:22	14:27	14:27	19:27	19:27	4	Ciglana	07:02	14:57	19:56
06:33	06:33	12:23	14:28	14:28	19:28	19:28	5	Pruga	07:01	14:56	19:55
06:35	06:35	12:25	14:30	14:30	19:30	19:30	7	Baljkovica	06:59	14:54	19:54
06:40	06:40	12:30	14:35	14:35	19:35	19:35	9,7	Lipar	-	-	-
06:48	06:48	12:38	14:43	14:43	19:43	19:43	13,5	Škola - Kopljari	-	-	-
06:53	06:53	12:43	14:48	14:48	19:48	19:48	15,3	Stanišići	-	-	-
06:56	06:56	12:46	14:51	14:51	19:51	19:51	15,9	Bunar	-	-	-
06:59	06:59	12:49	14:54	14:54	19:54	19:54	16,6	Baljkovica	-	-	-
07:00	-	12:50	-	14:55	19:55		17,6	Popovići	-	-	-
07:01	-	12:51	-	14:56	19:56		18,6	Orašac	-	-	-
07:07	-	12:57	-	15:02	20:02		21,6	Gajevi	-	-	-
07:13	-	13:03	-	15:08	20:08		24,6	Orašac	-	-	-
07:14	-	13:04	-	15:09	20:09		25,6	Popovići	-	-	-
07:15	-	13:05	-	15:10	20:10		26,6	Baljkovica	-	-	-
07:17	-	13:07	-	15:12	20:12		27,6	Pruga	-	-	-
07:18	-	13:08	-	15:13	20:13		28,6	Ciglana	-	-	-
07:19	-	13:09	-	15:14	20:14		29,1	Strelina garaža	-	-	-
07:20	-	13:10	-	15:15	20:15		29,6	AMS-AC Pavlović	-	-	-
07:23	-	13:13	-	15:18	20:18		31,6	Sportski centar	-	-	-
07:25	-	13:15	-	15:20	20:20		32,6	Aranđelovac	-	-	-

Режим одржавања: Поласци се одржавају током целе године.

Поласци се одржавају радним даном.

Поласци под редним бројем 1,3,5, и 6 не саобраћају током школских распуста.

Поласци под редним бројем 2,4,7 и 8 саобраћају током школских распуста.



Линија 3: Аранђеловац – Даросава – Старо село

1	km	stajališta	3
12:30	0	Arandelovac	13:38
12:31	0,7	Zelena Pijaca	13:37
12:33	2	Srednjoškolski centar	13:35
12:34	2,5	Šamot Arandelovac	13:34
12:35	3	Banovići	13:33
12:37	4	Jovanova štala	13:31
12:38	5	FEP	13:30
12:40	6	Bukovik	13:28
12:41	7	Vlajkovići	13:27
12:43	8	Dišića rampa	13:25
12:44	9	St. Rampa	13:24
12:46	10	Prokići	13:22
12:47	11	Darosava	13:21
12:48	11,5	Šamot - Darosava	-
12:49	12	Bele obale	-
12:51	13	Progorevci	-
12:53	14	Progorevci G.O.	-
12:55	15	Progorevci	-
12:57	16	Bele Obale	-
12:58	16,5	Šamot - Darosava	-
12:59	17	Darosava	13:21
13:01	19	Poslovčica	13:19
13:02	20	Gerina k.	13:18
13:05	22	Staro selo	13:15

Режим одржавања:

Поласци се одржавају радним даном, током трајања школске године.



Линија 4: Аранђеловац – Венчани – Тулеж

1	2	3	4	5	6	km	stajališta	7	8	9	10	11	12	13	14
05:50	10:00	11:50	14:15	18:10	22:15	0	Aranđelovac	05:40	07:40	11:50	13:15	17:20	18:50	19:01	21:50
05:51	10:01	11:21	14:16	18:11	22:16	0,7	Zelena Pijaca	05:39	07:39	11:49	13:25	17:19	18:49	19:04	21:49
05:54	10:04	11:34	14:19	18:14	22:19	1	Srednjoškolski centar	05:36	07:36	11:46	13:26	17:16	18:46	19:01	21:46
05:55	10:05	11:35	14:20	18:15	22:20	2,5	Šamot Aranđelovac	05:35	07:35	11:45	13:25	17:15	18:45	19:00	21:45
05:56	10:06	11:36	14:21	18:16	22:21	3	Banovići	05:34	07:34	11:44	13:24	17:14	18:44	19:00	21:44
05:58	10:08	11:38	14:23	18:18	22:23	4	Jovanova štala	05:32	07:32	11:42	13:22	17:12	18:42	19:01	21:42
06:00	10:10	11:40	14:25	18:20	22:25	5	FEP	05:30	07:30	11:40	13:20	17:10	18:40	19:01	21:40
06:02	10:12	11:42	14:27	18:22	22:27	6	Bukovik	05:28	07:28	11:38	13:18	17:08	18:38	19:01	21:38
06:04	10:14	11:44	14:29	18:24	22:29	7	Vlajkovići	05:26	07:26	11:36	13:16	17:06	18:36	19:01	21:36
06:06	10:16	11:46	14:31	18:26	22:31	8	Dišića rampa	05:24	07:24	11:34	13:14	17:04	18:34	19:01	21:34
06:08	10:18	11:48	14:33	18:28	22:33	9	St. Rampa	05:22	07:22	11:32	13:12	17:02	18:32	19:01	21:32
06:10	10:20	11:50	14:35	18:30	22:35	10	Prokići	05:20	07:20	11:30	13:10	17:00	18:30	19:01	21:30
06:12	10:22	11:52	14:37	18:32	22:37	11	Darosava	05:18	07:18	11:28	13:08	16:58	18:28	19:01	21:28
06:14	10:24	11:54	14:39	18:34	22:39	13	Poslovlića	05:16	07:16	11:26	13:06	16:56	18:26	19:01	21:26
06:16	10:26	11:56	14:41	18:36	22:41	14	Gerina k.	05:14	07:14	11:24	13:04	16:54	18:24	19:01	21:24
06:19	10:29	11:59	14:44	18:39	22:44	16	Staro selo	05:11	07:11	11:21	13:01	16:51	18:21	19:01	21:21
06:21	10:31	12:01	14:46	18:41	22:46	17	Trafo stanica	05:09	07:09	11:19	12:59	16:49	18:19	19:01	21:19
06:23	10:33	12:03	14:48	18:43	22:48	18	Viš	05:07	07:07	11:17	12:57	16:47	18:17	19:01	21:17
06:25	10:35	12:05	14:50	18:45	22:50	19	Spasojevića kuće	05:05	07:05	11:15	12:55	16:45	18:15	19:01	21:15
06:27	10:37	12:07	14:52	18:47	22:52	20	Kamenica	05:03	07:03	11:13	12:53	16:43	18:13	19:01	21:13
06:29	10:39	12:09	14:54	18:49	22:54	21	Z. Groblje	05:01	07:01	11:11	12:51	16:41	18:11	19:01	21:11
06:30	10:40	12:10	14:55	18:50	22:55	22	Begovići	05:00	07:00	11:10	12:50	16:40	18:10	19:01	21:10
06:34	10:44	12:09 12:30	14:59	18:54	22:59	24	Venčani	04:56	06:56	11:06	12:46	16:36	18:06	19:01	21:06
06:38	10:48	12:13	15:03	18:58	23:03	28	Tulež	04:52	06:52	11:02	12:42	16:32	18:02	18:57	21:02
06:40	10:50	12:15	15:05	19:00	23:05	29,2	Brod	04:50	06:50	11:00	12:40	16:30	18:00	18:55	21:00

Режим одржавања: поласци се одржавају током целе године.

Радним даном се одржавају поласци под редним бројем : 1,2,3,4,5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 и 14

Суботом, недељом и државним празником се одржавају поласци под редним бројем: 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9 и 12.

Поласци под редним бројем 5 и 13 се одржавају радним даном, током трајања школске године. Током школских распуста не одржавају се поласци под редним бројем: 2, 9 и 11.

Полазак под редним бројем 11 се одржава радним даном током трајања школских распуста.



Линија 5: Аранђеловац – Прогореоци – Венчани – Тулеж

1	2	km	stajališta	3
20:10	22:15	0	Aranđelovac	13:27
20:11	22:16	0,7	Zelena Pijaca	13:26
20:13	22:18	2	Srednjoškolski centar	13:24
20:14	22:19	2,5	Šamot Aranđelovac	13:23
20:15	22:20	3	Banovići	13:22
20:17	22:22	4	Jovanova štala	13:20
20:18	22:23	5	FEP	13:19
20:20	22:25	6	Bukovik	13:17
20:21	22:26	7	Vlajkovići	13:16
20:23	22:28	8	Dišića rampa	13:14
20:24	22:29	9	St. Rampa	13:13
20:26	22:31	10	Prokići	13:11
20:28	22:33	11	Darosava	13:09
20:29	22:34	11,5	Šamot - Darosava	13:08
20:30	22:35	12	Bele obale	13:07
20:32	22:37	13	Progoreoci	13:05
20:34	22:39	14	Progoreoci G.O.	13:03
20:35	22:40	15	Progoreoci	13:02
20:36	22:41	16	Bele obale	13:01
20:37	22:42	16,5	Šamot - Darosava	13:00
20:39	22:44	17	Darosava	12:58
20:41	22:46	19	Poslovčica	12:56
20:43	22:48	20	Gerina k.	12:54
20:46	22:51	22	Staro selo	12:51
20:48	22:53	23	Trafo stanica	12:49
20:50	22:55	24	Viš	12:47
20:52	22:57	25	Spasojevića kuće	12:45
20:54	22:59	26	Kamenica	12:43
20:56	23:01	27	Z. Groblje	12:41
20:57	23:02	28	Begovići	12:40
21:01	23:06	30	Venčani	12:36
21:05	23:10	34	Tulež	12:32
21:07	23:12	35,2	Brod	12:30

Режим одржавања:

Поласци се одржавају током целе године.

Полазак под редним бројем 1 се одржава свакодневно.

Полазак под редним бројем 2 се одржава радним даном.

Полазак под редним бројем 3 се одржава за време школског распуста.



Линија 6: Аранђеловац – Вукасовци – Трешњевица

1	2	3	4	5	km	stajališta	6	7	8	9	10	11
05:50	11:45	14:30	18:00	20:10	0	Aranđelovac	05:15	07:09	12:54	15:39	19:14	21:19
05:52	11:47	14:32	18:02	20:12	1	Sportski centar	05:13	07:07	12:52	15:37	19:12	21:17
05:54	11:49	14:34	18:04	20:14	2.5	Balkan	05:11	07:05	12:50	15:35	19:10	21:15
05:55	11:50	14:35	18:05	20:15	3	Trafo stanica	05:10	07:04	12:49	15:34	19:09	21:14
05:56	11:51	14:36	18:06	20:16	3,5	Restoran Grb	05:09	07:01	12:48	15:33	19:08	21:13
05:57	11:52	14:37	18:07	20:17	4	Vojčića česma	05:08	07:02	12:47	15:32	19:07	21:12
06:03	11:58	14:43	18:13	20:23	7	Crvena bara	05:02	06:56	12:41	15:26	19:01	21:06
06:06	12:01	14:46	18:16	20:26	9	Šatra	04:59	06:53	12:38	15:23	18:58	21:03
06:11	12:06	14:51	18:21	20:31	12	Vukasovci	-	-	-	-	-	-
06:16	12:11	14:56	18:26	20:36	15	Šatra	04:59	06:53	12:38	15:23	18:58	21:03
06:18	12:13	14:58	18:28	20:38	16	Zarića grobije	04:57	06:51	12:36	15:21	18:56	21:01
06:21	12:16	15:01	18:31	20:41	18	Krstića kuća	04:54	06:48	12:33	15:18	18:53	20:58
06:23	12:18	15:03	18:33	20:43	19	Keremića krivina	04:52	06:46	12:31	15:16	18:51	20:56
06:25	12:20	15:05	18:35	20:45	21	Trušnjevička škoja	04:50	06:44	12:29	15:14	18:49	20:54
06:27	12:22	15:07	18:37	20:47	22	Trušnjevica	04:48	06:42	12:27	15:12	18:47	20:52
06:30	12:25	15:10	18:40	20:50	24	Đurića kuće	04:45	-	-	-	-	-
06:33	12:28	15:13	18:43	20:53	26	Trušnjevica	04:42	06:42	12:27	15:12	18:47	20:52
06:35	12:30	15:15	18:45	20:55	28	Matina kapija	04:40	06:40	12:25	15:10	18:45	20:50

Режим одржавања: Поласци се одржавају током целе године.

Поласци под редним бројем: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8 и 11 одржавају се радним даном.

Поласци под редним бројем: 2,3,4,7,8 и 10 одржавају се суботом.



Линија 7: Аранђеловац – Раниловић

1	2	3	4	5	6	7	8	km	stajališta	9	10	11	12	13	14	15	16
06:25	07:20	11:15	13:20	14:30	15:30	20:20	22:25	0	AS Arandelovac	05:09	06:19	07:29	08:29	13:00	14:19	17:59	21:24
06:27	07:22	11:17	13:22	14:32	15:32	20:22	22:27	0,7	Zelena Pijaca	05:08	06:18	07:28	08:28	12:43	14:18	17:58	21:23
06:30	07:25	11:20	13:25	14:35	15:35	20:25	22:30	2	Pruga	05:05	06:15	07:25	08:25	12:40	14:15	17:55	21:20
06:32	07:27	11:22	13:27	14:37	15:37	20:27	22:32	2,5	Subotarska crkva	05:04	06:14	07:24	08:24	12:39	14:14	17:54	21:19
06:33	07:28	11:23	13:28	14:38	15:38	20:28	22:33	3	Živanovići	05:03	06:13	07:23	08:23	12:38	14:13	17:53	21:18
06:35	07:30	11:25	13:30	14:40	15:40	20:30	22:35	4	Preseka	05:01	06:11	07:21	08:21	12:36	14:11	17:51	21:16
06:37	07:32	11:27	13:32	14:42	15:42	20:32	22:37	5	Grobići	04:59	06:09	07:19	08:19	12:34	14:09	17:49	21:14
06:39	07:34	11:29	13:34	14:44	15:44	20:34	22:39	6	Bunar	04:58	06:08	07:18	08:18	12:33	14:08	17:48	21:13
06:40	07:35	11:30	13:35	14:45	15:45	20:35	22:40	7	Nerezije	04:57	06:07	07:17	08:17	12:32	14:07	17:47	21:12
06:42	07:37	11:32	13:37	14:47	15:47	20:37	22:42	9	Šatra	04:55	06:05	07:15	08:15	12:30	14:05	17:45	21:10
06:45	07:40	11:35	13:40	14:50	15:50	20:40	22:45	11	Spomenik	04:53	06:03	07:13	08:13	12:28	14:03	17:43	21:08
06:48	07:43	11:38	13:43	14:53	15:53	20:43	22:48	12	Vukovići I	04:51	06:01	07:11	08:11	12:26	14:01	17:41	21:06
06:49	07:44	11:39	13:44	14:54	15:54	20:44	22:49	12,5	Vukovići II	04:50	06:00	07:10	08:10	12:25	14:00	17:40	21:05
06:50	07:45	11:40	13:45	14:55	15:55	20:45	22:50	13	Markovići	04:49	05:59	07:09	08:09	12:24	13:59	17:39	21:04
06:51	07:46	11:41	13:46	14:56	15:56	20:46	22:51	13,5	Vusići	04:48	05:58	07:08	08:08	12:23	13:58	17:38	21:03
06:53	07:48	11:43	13:48	14:58	15:58	20:48	22:53	14,5	Gajići	04:47	05:57	07:07	08:07	12:22	13:57	17:37	21:02
06:55	07:50	11:45	13:50	15:00	16:00	20:50	22:55	15	Ranilović	04:45	05:55	07:05	08:05	12:20	13:55	17:35	21:00
06:57	07:52	11:47	13:52	15:02	16:02	20:52	22:57	15,5	Groblje	04:43	05:53	07:03	08:03	12:18	13:53	17:33	20:58
07:00	07:55	11:50	13:55	15:05	16:05	20:55	23:00	17	Jovanovići	04:40	05:50	07:00	08:00	12:30	13:50	17:30	20:55

Режим одржавања: Поласци се одржавају током целе године.

Радним даном се одржавају следећи поласци: 1,2,3, 4, 5,6, 7,8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 и 16.

Суботом, недељом и државним празником саобраћају следећи поласци: 1,3,5,8,9,11,13 и 16.

Током школских распуста не саобраћају поласци под редним бројем: 2, 4, 12 и 14.



Линија 8: Аранђеловац – Мисача

1	2	3	4	km	stajališta
06:45	12:50	14:20	19:05	0	AS Arandjelovac
06:46	12:51	14:21	19:06	0,7	Zelena Pijaca
06:49	12:54	14:24	19:09	2	Pruga
06:50	12:55	14:25	19:10	2,5	Subotarska crkva
06:51	12:56	14:26	19:11	3	Živanovići
06:53	12:58	14:28	19:13	4	Preseka
06:55	13:00	14:30	19:15	5	Grobići
06:58	13:03	14:33	19:18	7	Đorđevići
07:01	13:06	14:36	19:21	9	Timotijevići
07:06	13:11	14:41	19:26	11	Misača - Dom
07:10	13:15	14:45	19:30	13	Nerezije
07:12	13:17	14:47	19:32	15	Bunar
07:14	13:19	14:49	19:34	17	Grobići
07:16	13:21	14:51	19:36	18	Preseka
07:18	13:23	14:53	19:38	19	Živanovići
07:19	13:24	14:54	19:39	19,5	Subotarska crkva
07:20	13:25	14:55	19:40	20	Pruga
07:23	13:28	14:58	19:43	21,3	Zelena Pijaca
07:24	13:29	14:59	19:44	22	AS Arandjelovac

Режим одржавања: поласци се одржавају током целе године.

Сви поласци се одржавају само радним даном.

Током школских распуста радним даном не саобраћају поласци под редним бројем 3 и 4.

Линија 9: Аранђеловац – Брезовац

1	2	3	4	5	6	7	km	stajališta	8	9	10	11	12	13	14
-	06:20	10:00	12:20	13:15	14:30	20:10	0	AS Arandjelovac	05:48	07:18	10:58	13:28	14:23	15:38	21:18
-	06:22	10:02	12:22	13:17	14:32	20:12	1	Sportski centar	05:46	07:16	10:56	13:26	14:21	15:36	21:16
-	06:25	10:05	12:25	13:20	14:35	20:15	3	AMS - AC Pavlović	05:43	07:13	10:53	13:23	14:18	15:33	21:13
-	06:26	10:06	12:26	13:21	14:36	20:16	3,5	Strelina garaža	05:42	07:12	10:52	13:22	14:17	15:32	21:12
-	06:27	10:07	12:27	13:22	14:37	20:17	4	Ciglana	05:41	07:11	10:51	13:21	14:16	15:31	21:11
05:00	06:30	10:10	12:30	13:25	14:40	20:20	5	Knjaz Miloš	05:38	07:08	10:48	13:18	14:13	15:28	21:08
-	-	-	12:33	-	-	-	6,3	Zabrežje	-	-	-	-	-	-	-
05:02	06:32	10:12	12:37	13:27	14:42	20:24	9	Vesovići	05:36	07:06	10:46	13:16	14:11	15:26	21:06
05:04	06:34	10:14	12:39	13:29	14:44	20:26	10,9	Ekonomija	05:34	07:04	10:44	13:14	14:09	15:24	21:04
05:08	06:38	10:18	12:43	13:33	14:48	20:28	11,8	Potkivač	05:30	07:00	10:40	13:10	14:05	15:20	21:00
05:13	06:43	10:23	12:48	13:38	14:53	20:33	14,8	Brezovac - škola	05:25	06:55	10:35	13:05	14:00	15:15	20:45
05:18	06:48	10:28	12:53	13:43	14:58	20:38	16,8	Brezovac - trafo stanica	05:20	06:50	10:30	13:00	13:55	15:10	20:50

Режим одржавања: поласци се одржавају током целе године.

Радним даном се одржавају следећи поласци: 1,2,4,5,6, 7,8,9,11,12, 13, 14.

Суботом, недељом и државним празником саобраћају поласци под редним бројем: 3,6,8,10,13.

У дане школских распуста не саобраћају поласци под редним бројем 5 и 12.



Линија 10: Босуа – Јеловик – Мост (Гараши) – привремени ред вожње

1	2	3	4	5	km	stajališta	6	7	8	9	10
06:45	12:00	13:15	14:35	20:00	0	Bosuta	07:37	12:47	13:57	15:27	20:52
06:47	12:02	13:17	14:37	20:02	1	Vodenica	07:35	12:45	13:55	15:25	20:50
06:48	12:03	13:18	14:38	20:03	2	Vrba	07:34	12:44	13:54	15:24	20:49
06:50	12:05	13:20	14:40	20:05	2,5	Potkivač	07:32	12:42	13:52	15:22	20:47
06:51	12:06	13:21	14:41	20:06	3	Jelovik III	07:31	12:41	13:51	15:21	20:46
06:53	12:08	13:23	14:43	20:08	4	Jelovik II	07:29	12:39	13:49	15:19	20:44
06:54	12:09	-	-	-	5	Mala ćuprija	-	-	-	15:18	20:43
06:55	12:10	-	-	-	6	Šuma	-	-	-	15:17	20:42
06:57	12:12	-	-	-	7	Osoje	-	-	-	15:15	20:40
06:59	12:14	-	-	-	8	Bobovnik	-	-	-	15:13	20:38
07:01	12:16	-	-	-	9	Osoje	-	-	-	15:11	20:36
07:02	12:17	-	-	-	10	Šuma	-	-	-	15:10	20:35
07:03	12:18	-	-	-	11	Mala ćuprija	-	-	-	15:09	20:34
07:05	12:20	13:25	14:45	20:10	13	Jelovik I	07:27	12:37	13:47	15:07	20:32
07:07	12:22	13:27	14:47	20:12	14	Veljkova bara	07:25	12:35	13:45	15:05	20:30
07:09	12:24	13:29	14:49	20:14	16	Garaši	07:23	12:33	13:43	15:03	20:28
07:10	12:25	13:30	14:50	20:15	17	Bazen	07:22	12:32	13:42	15:02	20:27
07:11	12:26	13:31	14:51	20:16	17	Brana	07:21	12:31	13:41	15:01	20:26
07:12	12:27	13:32	14:52	20:17	18	MOST	07:20	12:30	13:40	15:00	20:25

Режим одржавањ: Поласци се одржавају током целе године.

Радним даном саобраћају поласци: 1,2,3,4,5,6,7,8,9 и 10.

Суботом, недељом и државним празником саобраћају поласци под редним бројем: 1,2,4,5,6,7,9 и 10.

Током трајања школских распуста радним даном саобраћају поласци: 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9 и 10.

Линија 11: Босуа – Јеловик – Даросава – Аранђеловац



Линија 12: Мост (Гараши) – Аранђеловац – привремени ред вожње

1	2	3	4	5	km	stajališta	6	7	8	9	10
07:20	12:40	13:40	15:00	20:25	0	MOST	07:10	12:20	13:30	14:50	20:15
07:21	12:41	13:41	15:01	20:26	1	Miličevića kaplja	07:09	12:19	13:29	14:49	20:14
07:22	12:42	13:42	15:02	20:27	2	Cigani	07:06	12:16	13:26	14:46	20:11
07:25	12:45	13:45	15:05	20:30	4	Top	07:04	12:14	13:24	14:44	20:09
07:27	12:47	13:47	15:07	20:32	6	Banovići	06:58	12:08	13:18	14:38	20:03
07:33	12:53	13:53	15:13	20:38	8	Centrala	06:57	12:07	13:17	14:37	20:02
07:34	12:54	13:54	15:14	20:39	8,5	Lukoil pumpa	06:55	12:05	13:15	14:35	20:00
07:36	12:56	13:56	15:16	20:41	9	Srednjoškolski centar	06:53	12:03	13:13	14:33	19:58
07:38	12:58	13:58	15:18	20:43	9,5	Zelena pijaca	06:52	12:02	13:12	14:32	19:57
07:39	12:59	13:59	15:19	20:44	10	Aranđelovac Ž.S.	06:51	12:01	13:11	14:31	19:56
07:40	13:00	14:00	15:20	20:45	10	AS Aranđelovac	06:50	12:00	13:10	14:30	19:55

Режим одржавања: Поласци се одржавају током целе године.

Радним даном саобраћају поласци: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 и 8.

Суботом, недељом и државним празником саобраћају поласци под редним бројем: 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9 и 10.

Током трајања школских распуста радним даном саобраћају поласци: 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9 и 10.

Анализа постојећих линија јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац

У Аранђеловцу постоји 15 линија јавног аутобуског градског и приградског превоза путника. Од тога, 3 линија су градске линије, а 12 линија су приградске линије

Градска линија 1 : Томића крај - Болница - Буковик

Ова линија креће из Томића краја (Врбица) протеже се преко гробља кружног тока Старог суда, центра града ка кафани Зеленгора која представља излаз из града у правцу Лазаревца, Хотела Извор и болнице као једног од одредишта. Након Болнице линија се креће дуж пута ка Лукоил пумпи, скреће у правцу насеља Буковик које је крајње одредиште. Линија је дугачка 11 км у једном правцу и садржи 7 полазака из правца Томића краја и 6 полазака из Буковика. Наведеном линијом се превозе ученици основних и средњих школа 30%, запослени 30% и пензионери 30% и остали 10%.

Градска линија 2 : Мариновац – Аранђеловац - Колонија

Ова линија креће из засеока села Бање, преко магистралног пута Топола - Аранђеловац поред индустријске зоне у којој се налазе компаније Књаз Милош, Геровит, Универзал Кубршница, улази у град из правца истока, пролази кроз централну градску улицу Књаза Милоша, улицу Илије Гарашанина која представља излаз из града ка Лазаревцу и завршава у градском насељу Колонија. Ова линија има



карактер градске линије и дугачка је 13,7 км. Наведеном линијом се превозе углавном ученици основних и средњих школа 40%, запослени 30% и пензионери 25% и остали 5%. Линија подразумева 18 полазака током дана из Мариновца и 18 у супротном смеру.

Градска линија 3: Трешњевички пут (Грб) – Болница - Буковик

Градска линија 3 почиње на Трешњевичком путу (излаз из града ка Горњој Трешњевици и регионалном путу Топола -Рудник - Горњи Милановац креће се даље дуж улице Краља Александра ,Старог суда ,улицом Књаза Милоша до стадиона,улицом која пролази поред Хотела Извор до болнице Након Болнице линија се креће дуж пута ка Лукоил пумпи,скреће у правцу насеља Буковик које је крајње одредиште .Линија је дугачка 11 км са 6 полазака са Трешњевичког пута и 6 из Буковика.Градску линију 3 користе највише пензионери 40%,ученици основних и средњих школа 40% и остали 20%.

Приградске линије на територији Општине Аранђеловац јесу следеће:

1. Аранђеловац – Орашац – Стојник;
2. Аранђеловац – Копљари – Гајеви;
3. Аранђеловац – Даросава – Старо село;
4. Аранђеловац – Венчани – Тулеж;
5. Аранђеловац – Прогореоци – Венчани – Тулеж;
6. Аранђеловац – Вукасовци – Трешњевица;
7. Аранђеловац – Раниловић;
8. Аранђеловац – Мисача;
9. Аранђеловац – Брезовац;
10. Босута – Јеловик – Мост (Гараши) – привремени ред вожње;
11. Босута – Јеловик – Даросава – Аранђеловац – привремени ред вожње;
12. Мост (Гараши) – Аранђеловац – привремени ред вожње;



8.2. Број превезених путника

Број превезених путника у градском аутобуском саобраћају током 2022. године, износио је 250.386 путника на три градске линије што је у просеку 83.462 путника или 228 путника дневно, док је број путника у приградском аутобуском саобраћају био 496.859 путника на 12 линија, што је у просеку 41.404,91 путника или 112,61.

8.3. Разлози за давање концесије

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 већи део расхода за јавни аутобуски градски и приградски превоз покрива из градског буџета, а да није омогућен адекватан квалитет комуналне услуге. Одлив новчаних средстава има последице на финансијску стабилност Општине и ограничава могућности за унапређење квалитета услуга.

Остали разлози се огледају у следећем:

- Смањењу асиметрије информација између пореских обвезника и јавне администрације;
- Повећање транспарентности преузимања 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 елементима 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 Концесиони акт подразумева да ће се пројекат реализовати у складу са чланом 8. и чланом 10. ЗЈПК, односно као уговорно ЈПП са елементима концесије, које се заснива на јавном уговору којим се уређују права и обавезе у реализацији пројекта ЈПП, а у складу са одредбама ЗЈПК и одредбама посебних прописа којима се уређује област која је предмет ЈПП.

Концесиони акт за поверавање обављања делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника приватном партнеру 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 концесионог акта јесте успостављање савременог система превоза путника, односно поверавање обављања делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника, коришћењем 10 нових возила 5 половних, старости до 10 година, уређивање 40 постојећих аутобуских стајалишта у градском и 123 стајалишта приградском превозу, увођење ГПС-а у возилима, увођење система електронске наплате карата 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 Општине.

Приликом израде Концесионог акта 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).



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

Законом о јавно-приватном партнерству дефинисан је престанак јавно приватног партнерства и последице престанка на јавног и приватног партнера као и на делатност која је поверена Концесионим актом.

Осим престанка ЈПП-а испуњењем законских услова, јавни уговор може престати пре истека рока на који је закључен због пропуста приватног или јавног партнера, као и у другим случајевима прописаним законом или јавним уговором.

Превремени раскид јавног уговора са елементима концесије због пропуста приватног партнера дефинисан је у члану 54. ЗЈПК, у коме се наводи да јавни партнер може једнострано раскинути јавни уговор у следећим случајевима:

- 1) Ако концесионар у случају концесије није платио концесиону накнаду више од два пута узастопно или континуирано неуредно плаћа концесиону накнаду;
- 2) Ако концесионар не пружа јавне услуге према стандардима квалитета за такве услуге на начин како је договорено јавним уговором;
- 3) Ако концесионар не спроводи мере и радње неопходне ради заштите добра у општој употреби, односно јавног добра, ради заштите природе и културних добара;
- 4) Ако је концесионар дао неистините и нетачне податке који су били одлучујући за оцену његове квалификованости приликом избора најповољније понуде;
- 5) Ако концесионар својом кривицом не започне са извршавањем јавног уговора у уговореном року;
- 6) Ако концесионар обавља и друге радње или пропушта да обави неопходне радње које су у супротности са јавним уговором;
- 7) Ако је концесионар пренео на треће лице своја права из јавног уговора без претходног одобрења јавног партнера;
- 8) У другим случајевима у складу са одредбама јавног уговора и општим правилима облигационог права и прихваћеним правним правилима за конкретну врсту уговора.

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

Чланом 56. ЗЈПК је дефинисано да 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 концесионе 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, Општина Аранђеловац има право да, уз достављање обавештења, обезбеди другог превозника и да трошкове обрачуна приватном партнеру укључујући, али се не ограничавајући на уговорну казну у висини вредности трошкова које је Општина имала због обезбеђења комуналне услуге од стране другог превозника.

НАЦРТ



10. ПОДАЦИ О УТИЦАЈУ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ

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 (EEA). Овај систем је познат као DPSIR framework (D - Driving Forces, P – Pressures, S – State, I – Impact, R – Response).

Циљеви заштите животне средине су:

- Очување и заштита здравља људи, целовитости, разноврсности и квалитета екосистема;
- 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.



10.1. 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 превоз 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 градског и приградског 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 Општине Аранђеловац тренутно се обавља аутобусима старије генерације, чија просечна старост износи више од 12 година и који задовољавају еуро норме ЕУРО4 и ЕУРО5.

Реализацијом овог пројекта обезбедиће се да, одмах по закључењу јавног уговора, а најкасније у року од 12 месеци Концесионар набави 10 нових возила и 5



половних возила у резерви, старости до 10 година. Сва возила морају да задовоље стандард ЕУРО6.

Од посебног значаја је обезбеђивање квалитетног јавног аутобуског градског и приградског превоза путника јер се на тај начин директно утиче на квалитет живота становника општине.

10.2. 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.

10.3. Безбедност и заштита здравља и сигурност запослених које ангажује концесионар

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.

10.4. 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. Концесионар 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 возила морају имати најмање једно место резервисано за инвалиде.

НАЦРТ



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.





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 Општине, што доприноси равномерном развоју Општине.

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. Концесионар 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 превоза 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 напретке. Постизање Циљева одрживог развоја ће омогућити младима да похађају школу коју желе, женској популацији да имају сигурне могућности за запошљавање, старијим грађанима и особама са инвалидитетом да одрже своју независност и достојанство уз безбедан јавни аутобуски превоз 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 Општине Аранђеловац 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 Аранђеловац 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 Аранђеловца имали би приступ поменутиим 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 Општине 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 Општине 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 поступку. 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 који се после усваја на Општинском већу као надлежном органу. Након усвајања, пројекат се доставља Комисији за јавно-приватно партнерство, која доноси оцену и мишљење да ли се конкретни пројекат може реализовати у форми ЈПП и да ли је у складу са ЗЈПК. Ако је Република Србија, односно јавно тело Републике Србије предлагач пројекта јавно-приватног партнерства и ако је процењена вредност тог пројекта већа од 50 милиона евра, Комисија за ЈПП, пре давања свог мишљења, обавезно претходно прибавља мишљење министарства надлежног за послове финансија. Након што је Комисија 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, којим се 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 ЗЈПК, спровode на територији Републике Србије.

- 2) Максимизирање економске одрживости и фискалне одрживости – Пројекат треба да буде економски оправдан и да буде у складу са фискалним могућностима. Када локалне самоуправе имају мањак средстава у буџету и не могу себи приуштити да се 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 да буде пројектован и управљан тако да има дугорочну финансијску одрживост. Овај аспект укључује процену трошкова и прихода пројекта, као и његову способност да генерише приходе који могу подржати његову одрживост на дужи рок. Према члану 18. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама рок на који се закључује јавни уговор одређује се на начин који не ограничава тржишну утакмицу више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора. Рок из овог члана не може бити краћи од пет година ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера на начин и у поступку прописаном овим законом.
- 4) Повећање запошљавања и економских могућности – Пројекат треба да има потенцијал да повећа запошљавање и економске могућности у локалној заједници. Ово може укључивати отварање нових радних места, стимулације 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 10 нових возила и 5 половних возила старости до 10 година ЕУРО6 класе смањиће се емисија азотних оксида до 20%, као и емисија угљен-диоксида, због чега ће Аранђеловац бити еколошки чистија и здравија средина.

Концесиони акт има важну карактеристику која се односи на одрживост и развој система јавног аутобуског превоза путника, обезбеђујући путницима да се возе сигурним и ефикасним аутобусима.

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.

Концесионар 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 репликовање 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 репликовање 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 репликовању успешних иницијатива јавног аутобуског превоза. Платформе за дељење најбољих пракси, конференције и мреже могу олакшати ширење знања и промовисати репликовање.

5. Прилагођавање локалном контексту: Иако је репликовање усмерено на усвајање успешних модела, такође је важно узети у обзир јединствене карактеристике и изазове сваке локације. Иницијативе јавног аутобуског превоза требају бити прилагођене специфичним потребама, демографији и инфраструктури одређене општине 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. Концесионар (превозник): Концесионар 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. Организације цивилног друштва - Организације цивилног друштва (ОЦД) јесу добровољни облици организовања грађана, чији је циљ заштита интереса одређене групе грађана или друштва у целини и које нису део структурне власти. Приликом припреме пројекта ЈПП, ОЦД могу истраживати ефекте спровођења ЈПП у јединицама локалне самоуправе, са акцентом на начин и квалитет пружања услуга, подношењем захтева за приступ информацијама од јавног значаја, анкетирањем грађана и интервјуима са представницима релевантних субјеката.

Оно што је од великог значаја јесте и могућност ОЦД, као неутралног, неполитичког тела да информише 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 процесу 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 Општине Аранђеловац 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.

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији општине Аранђеловац 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 ОПШТИНЕ АРАНЂЕЛОВАЦ

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац реализоваће се у складу са чланом 8. ЗЈПК, односно као уговорно ЈПП са елементима концесије. Ово становиште оправдано је из следећих разлога:

1. Концесионар 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. Концесионар и Концедент ће имати обавезу да током трајања уговора, а од момента почетка важења уговора, заједнички финансирају уређење 40 стајалишта у градском, и 123 стајалишта у приградском превозу;
3. Концесионар врши услугу наплате карата уз помоћ савременог система наплате и подноси редовне извештаје јавном партнеру. Приходи који се остваре од продаје карата довољни су да покрију део трошкова обављања делатности, док се већи део трошкова покрива од стране Концедента. Концедент 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 – Концесионар ће достављати Концеденту податке о оствареним приходима од продатих карата, као и изводе наменског текућег рачуна преко којих ће бити евидентирани остварени приливи од продаје карата. Оба партнера могу предлагати измене линија, редова вожње и ценовника, а одлука о томе доноси се од стране надлежног органа Концедента.
4. Концедент обезбеђује контролу у аутобусу.
5. На овај начин Концедент би могао лакше одређивати додатне попусте, бесплатне вожње, измене линија, измене захтева и квалитетније задовољавати потребе грађана за превозом што и јесте јединствен циљ.
6. 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 Концесионим актом јесте да јавни аутобуски градски и приградски превоз путника на територији Општине Аранђеловац буде унапређен у односу на постојећи систем као и да такав унапређени систем превоза буде одржив у Општини у наредних 15 година. Инвестиционо улагање у реализацију пројекта подразумева набавку укупно 15 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 је просечна старост превазилази 12 година, па је обављање превоза и пружање услуге неадекватно и нередовно, возила често касне. Возила СП „Ласта“ којима се тренутно обавља превоз небезбедна су и неадекватна за обављање ове делатности због чега би Општина морала да инвестира у замену скоро комплетног возног парка како би делатност могла да настави да се обавља на задовољавајућем нивоу.

Предметним пројектом је предвиђена набавка 10 редовних возила која испуњавају емисиони стандард ЕУРО6, као и 5 резервних возила, а која су значајно еколошки исправнија и квалитетнија у односу на возила којима се тренутно обавља превоз. У Одлуци о одређивању аутобуских стајалишта у градском и приградском превозу ("Службени гласник општине Аранђеловац "број 5/2019) предвиђено је уређење 40 стајалишта у градском и 123 у приградском превозу.

Укупна вредност инвестиције за набавку новог возног парка износила би око 1.785.000,00 еур нето односно 209.202.000,00 рсд динара нето и односи се на набавку 10 нових возила и 5 половних резервних возила, старости до 10 година, емисионе класе ЕУРО 6. У наставку Концесионог акта биће приказана детаљна структура иницијалне вредности трошкова набавке возила и успостављања новог возног парка.

Укупна вредност инвестиције за уређивање 123 аутобуска стајалишта износила би око 391.200,00 евра нето односно 45.848.640,00 динара нето и спроводила би се током периода трајања уговора.

Концесионар 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 Концесионар је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене.

Најмање једном годишње приватни партнер има обавезу да ревидирају тренутне линије 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: 5 нових соло аутобуса, 4 нова минибуса и 1 ново комби возило, док ће 2 соло аутобуса и 3 комби возила бити у резерви, старости до 10 година. Укупан број возила неопходних за обављање превоза је најмање 15, а уколико у току реализације пројекта дође до повећања броја пређених километара, промена или увођења нових линија у току периода вршења уговорене услуге, неопходно је број возила ускладити са новонасталим променама. Након што Јавни и Приватни партнер утврде да је потребно повећати километражу, изменити линије, додати нове линије или поласке, Концесионар ће 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. Концесионар је у обавези да у свим возилима обезбеди савремене системе електронске наплате карата, као и да омогући



куповину карата у самим возилима код возача.

Под термином “ново возило” подразумева се нов аутобус, тј. некоришћен аутобус произведен у претходној или текућој години са првом регистрацијом у текућој години, са целокупном новом конструкцијом и уграђеним потпуно новим агрегатима, склоповима, подсклоповима, деловима и другим уграђеним ставкама. Возило не сме имати више од 2.000 пређених километара у тренутку изласка комисије за пријем и проверу техничких карактеристика возила. Након давања потврде комисије, возило се може користити у редовном превозу путника или као резервно возило. 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.

Уколико Приватни партнер уведе возила која нису нова возила и која су прешла више од 2.000 километара онда ће цена по километру бити 20% нижа од уговорене, односно последње усклађене цене у зависности од типа возила које уводи у ред вожње. Уколико возило које буде уведено у ред вожње буде ново возило по дефиницији из овог Концесионог акта Приватни партнер остварује право на накнаду по уговореној, односно последњој усклађеној цени. Цена се усклађује према ”Методологији промене накнаде – цене по пређеном километру” која је обрађена у оквиру пословног плана Предлога пројекта.

Набавка и уградња система за електронску наплату карата

Унапређење услуге јавног аутобуског превоза путника би се, поред обнављања возног парка, могло постићи и унапређењем електронског система наплате карата. Основна намена електронског система наплате карата јесте 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 Концесионар. Након увођења система електронске наплате карата, продају појединачних и периодичних карата у систему јавног аутобуског градског и приградског превоза путника организује Концесионар. Приход од продаје карата представља приход Концесионара. 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. Решење за постојеће проблеме јавног аутобуског градског и приградског превоза путника

Концесионар ће бити у обавези да набави 10 редовних и 5 резервних возила емисионе класе ЕУРО6 која ће обављати услугу превоза путника у наредних 15 година. Будуће линије којима ће се обављати превоз путника биће исте као и тренутне, са могућношћу повећања броја приградских линија, а на основу договора и сагласности између Концесионара и Концедента.

Концесионар и Концедент ће имати обавезу да за време трајања уговора, а од момента почетка важења уговора, заједнички финансирају уређење 40 стајалишта у градском, и 123 стајалишта у приградском превозу.

У наставку се налази приказ градских линија, као и ред вожње истих:

У наставку се налази преглед градских линија за поверавање обављања делатности превоза путника на територији општине Аранђеловац:

Линија 1: Томића крај – Болница – Буковик

1	2	3	4	5	6	7	km	stajalište	8	9	10	11	12	13
07:25	08:45	10:45	12:45	14:45	-	19:35	0	Томића крај	07:24	08:34	10:34	12:34	14:34	19:34
07:26	08:46	10:46	12:46	14:46	-	19:36	0.5	Groblje	07:23	08:33	10:33	12:33	14:33	19:33
07:27	08:47	10:47	12:47	14:47	-	19:37	1	Raskrsnica	07:22	08:32	10:32	12:32	14:32	19:32
07:28	08:48	10:48	12:48	14:48	-	19:38	1.4	Mašinac	07:21	08:31	10:31	12:31	14:31	19:31
07:29	08:49	10:49	12:49	14:49	-	19:39	2	Balkan	07:20	08:30	10:30	12:30	14:30	19:30
07:30	08:50	10:50	12:50	14:50	18:50	19:40	2.5	Stari sud	07:19	08:29	10:29	12:29	14:29	19:29
07:31	08:51	10:51	12:51	14:51	18:51	19:41	3	Ustanak	07:18	08:28	10:28	12:28	14:28	19:28
07:32	08:52	10:52	12:52	14:52	18:52	19:42	3.5	Fortuna (Komitet)	07:17	08:27	10:27	12:27	14:27	19:27
07:35	08:55	10:55	12:55	14:55	18:55	-	4.5	Zelengora	07:14	08:24	10:24	12:24	14:24	19:24
07:36	08:56	10:56	12:56	14:56	18:56	-	4.8	Izvor	07:13	08:23	10:23	12:23	14:23	19:23
07:38	08:58	10:58	12:58	14:58	18:58	-	5.7	Bolnica	07:11	08:21	10:21	12:21	14:21	19:21
07:41	09:01	11:01	13:01	15:01	19:01	-	6.5	Centrala	07:08	08:18	10:18	12:18	14:18	19:18
07:42	09:02	11:02	13:02	15:02	19:02	-	7	Lukoil Pampa	07:07	08:17	10:17	12:17	14:17	19:17
07:44	09:04	11:04	13:04	15:04	19:04	-	8	Banovići	07:05	08:15	10:15	12:15	14:15	19:15
07:46	09:06	11:06	13:06	15:06	19:06	-	9	Jovanova štala	07:03	08:13	10:13	12:13	14:13	19:13
07:47	09:07	11:07	13:07	15:07	19:07	-	10	Fep	07:02	08:12	10:12	12:12	14:12	19:12
07:49	09:09	11:09	13:09	15:09	19:09	-	11	Bukovik	07:00	08:10	10:10	12:10	14:10	19:10

Радним даном се одржавају сви поласци.

Суботом саобраћају поласци под редним бројем 1, 3, 8, 10 и 22.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац

Линија 2 : Мариновац – Аранђеловац – Колонија

km	stajalište	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	1
0	Marinovac (Selo Banja)	05:00	06:00	06:50	07:20	09:20	11:20	12:30	12:20	13:30	14:30	15:30	17:45	18:45	19:45	21
1	Romi - Marinovac	05:01	06:01	06:51	07:21	09:21	11:21	12:31	12:21	13:31	14:31	15:31	17:46	18:46	19:46	21
2	V. Kuće	05:02	06:02	06:52	07:22	09:22	11:22	12:32	12:22	13:32	14:32	15:32	17:47	18:47	19:47	21
4	Tomkovići	05:03	06:03	06:53	07:23	09:23	11:23	12:33	12:23	13:33	14:33	15:33	17:48	18:48	19:48	21
5	Autoprevoz	05:04	06:04	06:54	07:24	09:24	11:24	12:34	12:24	13:34	14:34	15:34	17:49	18:49	19:49	21
5.5	Knjaz Miloš (B. Banja)	-	-	06:56	-	-	-	12:36	-	-	-	-	-	-	-	-
10.3	Vesovići	-	-	06:58	-	-	-	12:38	-	-	-	-	-	-	-	-
12.3	Škola Banja	-	-	06:58	-	-	-	12:38	-	-	-	-	-	-	-	-
5.5	Knjaz Miloš (B. Banja)	05:05	06:05	06:59	07:25	09:25	11:25	12:39	12:25	13:35	14:35	15:35	17:50	18:50	19:50	21
5.8	Štamparija	05:06	06:06	07:00	07:26	09:26	11:26	12:40	12:26	13:36	14:36	15:36	17:51	18:51	19:51	21
6	Švabići	05:07	06:07	07:01	07:27	09:27	11:27	12:41	12:27	13:37	14:37	15:37	17:52	18:52	19:52	21
6.5	Ciglana	05:08	06:08	07:02	07:28	09:28	11:28	12:42	12:28	13:38	14:38	15:38	17:53	18:53	19:53	21
7	Strelina Garaža	05:09	06:09	07:03	07:29	09:29	11:29	12:43	12:29	13:39	14:39	15:39	17:54	18:54	19:54	21
7.5	AMS - Zanatlijska	05:10	06:10	07:04	07:30	09:30	11:30	12:44	12:30	13:40	14:40	15:40	17:55	18:55	19:55	21
8	Jugopetrol	05:11	06:11	07:05	07:31	09:31	11:31	12:45	12:31	13:41	14:41	15:41	17:56	18:56	19:56	21
8.5	Stari sud	05:12	06:12	07:06	07:32	09:32	11:32	12:46	12:32	13:42	14:42	15:42	17:57	18:57	19:57	21
9	Ustanak	05:13	06:13	07:07	07:33	09:33	11:33	12:47	12:33	13:43	14:43	15:43	17:58	18:58	19:58	21
9.5	Fortuna (Komitet)	05:14	06:14	07:08	07:34	09:34	11:34	12:48	12:34	13:44	14:44	15:44	17:59	18:59	19:59	21
10.5	Zelengora	05:17	06:17	07:11	07:37	09:37	11:37	12:51	12:37	13:47	14:47	15:47	18:02	19:02	20:02	21
11	Pruga	05:19	06:19	07:13	07:39	09:39	11:39	12:53	12:39	13:49	14:49	15:49	18:04	19:04	20:04	21
11.5	Subotarska Crkva	05:21	06:21	07:15	07:41	09:41	11:41	12:55	12:41	13:51	14:51	15:51	18:06	19:06	20:06	21
13.1	Svetosavska	05:22	06:22	07:16	07:42	09:42	11:42	12:56	12:42	13:52	14:52	15:52	18:07	19:07	20:07	21
13.7	Kolonija	05:23	06:23	07:17	07:43	09:43	11:43	12:57	12:43	13:53	14:53	15:53	18:08	19:08	20:08	21

Током трајања школских распуста не саобраћају поласци 3 и 7, а саобраћају поласци 4 и 8.

Суботом саобраћају поласци под редним бројем 4, 5, 6 и 9.

Недељом саобраћају поласци под редним бројем 4, 5 и 6.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац

km stajalište	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
0 Kolonija	05:30	06:25	08:45	08:45	10:45	11:55	11:55	12:55	12:55	14:05	15:05	15:05	16:05	17:20	17:20	18:20	19:20	20:20
0.5 OŠ Sveti Sava	05:31	06:26	08:46	08:46	10:46	11:56	11:56	12:56	12:56	14:06	15:06	15:06	16:06	17:21	17:21	18:21	19:21	20:21
1 Šamot	05:32	06:27	08:47	08:47	10:47	11:57	11:57	12:57	12:57	14:07	15:07	15:07	16:07	17:22	17:22	18:22	19:22	20:22
2 Srednjoškolski centar	05:33	06:28	08:48	08:48	10:48	11:58	11:58	12:58	12:58	14:08	15:08	15:08	16:08	17:23	17:23	18:23	19:23	20:23
3 Zelengora	05:35	06:30	08:50	08:50	10:50	12:00	12:00	13:00	13:00	14:10	15:10	15:10	16:10	17:25	17:25	18:25	19:25	20:25
4.5 Fortuna (Komitet)	05:38	06:33	08:53	08:53	10:53	12:03	12:03	13:03	13:03	14:13	15:13	15:13	16:13	17:28	17:28	18:28	19:28	20:28
5 Ustanak	05:39	06:34	08:54	08:54	10:54	12:04	12:04	13:04	13:04	14:14	15:14	15:14	16:14	17:29	17:29	18:29	19:29	20:29
5.5 Stari sud	05:40	06:35	08:55	08:55	10:55	12:05	12:05	13:05	13:05	14:15	15:15	15:15	16:15	17:30	17:30	18:30	19:30	20:30
6 Jugopetrol	05:41	06:36	08:56	08:56	10:56	12:06	12:06	13:06	13:06	14:16	15:16	15:16	16:16	17:31	17:31	18:31	19:31	20:31
6.5 AMS - Znanstijaska	05:42	06:37	08:57	08:57	10:57	12:07	12:07	13:07	13:07	14:17	15:17	15:17	16:17	17:32	17:32	18:32	19:32	20:32
7 Strelina Garaža	05:43	06:38	08:58	08:58	10:58	12:08	12:08	13:08	13:08	14:18	15:18	15:18	16:18	17:33	17:33	18:33	19:33	20:33
7.5 Cigljana	05:44	06:39	08:59	08:59	10:59	12:09	12:09	13:09	13:09	14:19	15:19	15:19	16:19	17:34	17:34	18:34	19:34	20:34
8 Švabići	05:45	06:40	09:00	09:00	11:00	12:10	12:10	13:10	13:10	14:20	15:20	15:20	-	17:35	17:35	18:35	19:35	20:35
8.2 Štamparija	05:46	06:41	09:01	09:01	11:01	12:11	12:11	13:11	13:11	14:21	15:21	15:21	-	17:36	17:36	18:36	19:36	20:36
8.5 Knjaz Miloš (B. Banja)	05:47	06:42	09:02	09:02	11:02	12:12	12:12	13:12	13:12	14:22	15:22	15:22	-	17:37	17:37	18:37	19:37	20:37
Štalo Mamoš	-	-	09:05	-	-	12:15	-	13:15	-	-	15:25	-	-	17:40	-	-	19:40	-
Pr. prihod	-	-	09:07	-	-	12:17	-	13:17	-	-	15:27	-	-	17:42	-	-	19:42	-
Marinovac	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17:44	-	-	-	-
Pr. prihod	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8.5 Knjaz Miloš (B. Banja)	06:03	06:42	09:10	09:03	11:03	12:20	12:13	13:20	13:13	14:23	15:30	15:23	-	17:45	17:38	18:38	20:10	20:38
9 Autoprevoz	06:04	06:43	09:11	09:04	11:04	12:21	12:14	13:21	13:14	14:24	15:31	15:24	-	17:46	17:39	18:39	20:11	20:39
10 Tomkovići	06:05	06:44	09:12	09:05	11:05	12:22	12:15	13:22	13:15	14:25	15:32	15:25	-	17:47	17:40	18:40	20:12	20:40
11 V. Kuće	06:06	06:45	09:13	09:06	11:06	12:23	12:16	13:23	13:16	14:26	15:33	15:26	-	17:48	17:41	18:41	20:13	20:41
12 Romi - Marinovac	06:07	06:46	09:14	09:07	11:07	12:24	12:17	13:24	13:17	14:27	15:34	15:27	-	17:49	17:42	18:42	20:14	20:42
13 Marinovac (Selo Banja)	06:08	06:47	09:15	09:08	11:08	12:25	12:18	13:25	13:18	14:28	15:35	15:28	-	17:50	17:43	18:43	20:15	20:43

Током трајања школских распуста не саобраћају поласци под редним бројем 3, 6,8, 11, 14 и 17, а саобраћају поласци 4, 7, 9, 12, 15 и 18.

Суботом саобраћају поласци под редним бројем 2, 4, 5 и 9.

Недељом саобраћају поласци под редним бројем 2, 4 и 5.



Линија 3: Трешњевички пут (ГРБ) – Болница – Буковик

1	2	3	4	5	6	km	stajalište	7	8	9	10	11	12
-	06:35	09:45	11:45	13:45	-	0	Restoran GRB (Tr. put)	06:34	09:34	11:34	13:34	15:34	-
-	06:37	09:47	11:47	13:47	-	1	Trafo stanica	06:32	09:32	11:32	13:32	15:32	-
-	06:39	09:49	11:49	13:49	-	1.5	Balkan	06:30	09:30	11:30	13:30	15:30	-
05:50	06:40	09:50	11:50	13:50	17:50	2.5	Stari sud	06:29	09:29	11:29	13:29	15:29	18:29
05:51	06:41	09:51	11:51	13:51	17:51	3	Ustanak	06:28	09:28	11:28	13:28	15:28	18:28
05:52	06:42	09:52	11:52	13:52	17:52	3.5	Fortuna (Komitet)	06:27	09:27	11:27	13:27	15:27	18:27
05:55	06:45	09:55	11:55	13:55	17:55	4.5	Zelengora	06:24	09:24	11:24	13:24	15:24	18:24
05:56	06:46	09:56	11:56	13:56	17:56	4.8	Izvor	06:23	09:23	11:23	13:23	15:23	18:23
05:58	06:48	09:58	11:58	13:58	17:58	5.7	Bolnica	06:21	09:21	11:21	13:21	15:21	18:21
06:01	06:51	10:01	12:01	14:01	18:01	6.5	Centrala	06:18	09:18	11:18	13:18	15:18	18:18
06:02	06:52	10:02	12:02	14:02	18:02	7	Lukoil Pumpa	06:17	09:17	11:17	13:17	15:17	18:17
06:04	06:54	10:04	12:04	14:04	18:04	8	Banovići	06:15	09:15	11:15	13:15	15:15	18:15
06:06	06:56	10:06	12:06	14:06	18:06	9	Jovanova štala	06:13	09:13	11:13	13:13	15:13	18:13
06:07	06:57	10:07	12:07	14:07	18:07	10	Fep	06:12	09:12	11:12	13:12	15:12	18:12
06:09	06:59	10:09	12:09	14:09	18:09	11	Bukovik	06:10	09:10	11:10	13:10	15:10	18:10

Радним даном се одржавају сви поласци.

Током трајања распуста и у дане викенда, поласци не саобраћају кроз село Банју.

Суботом саобраћају поласци под редним бројем 2, 3, 4, 5, 8, 9 и 10.

Недељом се поласци не одржавају.



Преглед приградских линија за поверавање обављања делатности превоза путника на територији општине Аранђеловац дат је у наставку текста:

Линија 1: Аранђеловац – Орашац – Стојник

1	2	3	4	5	6	km	stajališta	7	8	9	10	11	12
06:20	08:45	11:25	13:15	18:10	20:10	0	AS Arandelovac	06:18	09:43	13:08	14:13	15:28	19:08
06:22	08:47	11:27	13:17	18:12	20:12	1	Sportski centar	06:16	09:41	13:06	14:11	15:26	19:06
06:25	08:50	11:30	13:20	18:15	20:15	3	AMS - AC Pavlović	06:13	09:38	13:03	14:08	15:23	19:03
06:26	08:51	11:31	13:21	18:16	20:16	3,5	Strelina garaža	06:12	09:37	13:02	14:07	15:22	19:02
06:27	08:52	11:32	13:22	18:17	20:17	4	Cigłana	06:11	09:36	13:01	14:06	15:21	19:01
06:29	08:54	11:34	13:24	18:19	20:19	5	Pruga	06:09	09:34	12:59	14:04	15:19	18:59
06:31	08:56	11:36	13:26	18:21	20:21	7	Baljkovica	06:07	09:32	12:57	14:02	15:17	18:57
06:33	08:58	11:38	13:28	18:23	20:23	8	Anića kapija	06:05	09:30	12:55	14:00	15:15	18:55
06:35	09:00	11:40	13:30	18:25	20:25	9	Orašac	06:03	09:28	12:53	13:58	15:13	18:53
06:37	09:02	11:42	13:32	18:27	20:27	10,2	Starčevića brdo	06:01	09:26	12:51	13:56	15:11	18:51
06:40	09:05	11:45	13:35	18:30	20:30	13,5	Žikin mlin	05:58	09:23	12:48	13:53	15:08	18:48
06:42	09:07	11:47	13:37	18:32	20:32	15	Most	05:56	09:21	12:46	13:51	15:06	18:46
06:44	09:09	11:49	13:39	18:34	20:34	16,9	Strugara	05:54	09:19	12:44	13:49	15:04	18:44
06:46	09:11	11:51	13:41	18:36	20:36	17,9	Stojnik - dom	05:52	09:17	12:42	13:47	15:02	18:42
06:47	09:12	11:52	13:42	18:37	20:37	18,2	Stojnik - škola	05:51	09:16	12:41	13:46	15:01	18:41
06:48	09:13	11:53	13:43	17:43	20:38	19,3	Stojnik - Porta	05:50	09:15	12:40	13:45	15:00	18:40

1	2	km	stajališta	3	4	5
14:30	22:25	0	AS Arandelovac	05:25	07:20	21:10
14:32	22:27	1	Sportski centar	05:23	07:18	21:08
14:35	22:30	3	AMS - AC Pavlović	05:20	07:15	21:05
14:36	22:31	3,5	Strelina garaža	05:19	07:14	21:04
14:37	22:32	4	Cigłana	05:18	07:13	21:03
14:39	22:34	5	Pruga	05:16	07:11	21:01
14:41	22:36	7	Baljkovica	05:14	07:09	20:59
14:43	22:38	8	Anića kapija	05:12	07:07	20:57
14:45	22:40	9	Orašac	05:10	07:05	20:55
14:47	22:42	10,2	Starčevića brdo	05:08	07:03	20:53
14:50	22:45	13,5	Žikin mlin	05:05	07:00	20:50
14:51	22:46	14,8	Stublina	05:04	06:59	20:49
14:52	22:47	15,7	Stojnik dom	05:03	06:58	20:48
14:53	22:48	16	Stojnik - škola	05:02	06:57	20:47
14:55	22:50	17,1	Stojnik - Porta	05:00	06:55	20:45

Режим одржавања: Поласци се одржавају током целе године.

Радним даном се одржавају поласци под редним бројем: 1,2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.

Суботом, недљом и државним празником саобраћају поласци под редним бројем: 3, 5, 8.

Суботом саобраћају поласци под редним бројем: 1 и 6.

Током школских распуста не саобраћају поласци под редним бројем: 4 и 10.



Линнија 2 – Аранђеловац – Копљари – Гајеви

1	2	3	4	5	6	7	km	stajališta	8	9	10
06:25	06:25	12:15	14:20	14:20	19:20	19:20	0	Aranđelovac	07:09	15:04	20:04
06:27	06:27	12:17	14:22	14:22	19:22	19:22	1	Sportski centar	07:07	15:02	20:02
06:30	06:30	12:20	14:25	14:25	19:25	19:25	3	AMS-AC Pavlović	07:04	14:59	20:00
06:31	06:31	12:21	14:26	14:26	19:26	19:26	3,5	Strelina garaža	07:03	14:58	19:57
06:32	06:32	12:22	14:27	14:27	19:27	19:27	4	Ciglana	07:02	14:57	19:56
06:33	06:33	12:23	14:28	14:28	19:28	19:28	5	Pruga	07:01	14:56	19:55
06:35	06:35	12:25	14:30	14:30	19:30	19:30	7	Baljkovica	06:59	14:54	19:54
06:40	06:40	12:30	14:35	14:35	19:35	19:35	9,7	Lipar	-	-	-
06:48	06:48	12:38	14:43	14:43	19:43	19:43	13,5	Škola - Kopljari	-	-	-
06:53	06:53	12:43	14:48	14:48	19:48	19:48	15,3	Stanišići	-	-	-
06:56	06:56	12:46	14:51	14:51	19:51	19:51	15,9	Bunar	-	-	-
06:59	06:59	12:49	14:54	14:54	19:54	19:54	16,6	Baljkovica	-	-	-
07:00	-	12:50	-	14:55	19:55		17,6	Popovići	-	-	-
07:01	-	12:51	-	14:56	19:56		18,6	Orašac	-	-	-
07:07	-	12:57	-	15:02	20:02		21,6	Gajevi	-	-	-
07:13	-	13:03	-	15:08	20:08		24,6	Orašac	-	-	-
07:14	-	13:04	-	15:09	20:09		25,6	Popovići	-	-	-
07:15	-	13:05	-	15:10	20:10		26,6	Baljkovica	-	-	-
07:17	-	13:07	-	15:12	20:12		27,6	Pruga	-	-	-
07:18	-	13:08	-	15:13	20:13		28,6	Ciglana	-	-	-
07:19	-	13:09	-	15:14	20:14		29,1	Strelina garaža	-	-	-
07:20	-	13:10	-	15:15	20:15		29,6	AMS-AC Pavlović	-	-	-
07:23	-	13:13	-	15:18	20:18		31,6	Sportski centar	-	-	-
07:25	-	13:15	-	15:20	20:20		32,6	Aranđelovac	-	-	-

Режим одржавања: Поласци се одржавају током целе године.

Поласци се одржавају радним даном.

Поласци под редним бројем 1,3,5, и 6 не саобраћају током школских распуста.

Поласци под редним бројем 2,4,7 и 8 саобраћају током школских распуста.



Линија 3: Аранђеловац – Даросава – Старо село

1	km	stajališta	3
12:30	0	Arandjelovac	13:38
12:31	0,7	Zelena Pijaca	13:37
12:33	2	Srednjoškolski centar	13:35
12:34	2,5	Šamot Arandjelovac	13:34
12:35	3	Banovići	13:33
12:37	4	Jovanova štala	13:31
12:38	5	FEP	13:30
12:40	6	Bukovik	13:28
12:41	7	Vlajkovići	13:27
12:43	8	Dišića rampa	13:25
12:44	9	St. Rampa	13:24
12:46	10	Prokići	13:22
12:47	11	Darosava	13:21
12:48	11,5	Šamot - Darosava	-
12:49	12	Bele obale	-
12:51	13	Progorevci	-
12:53	14	Progorevci G.O.	-
12:55	15	Progorevci	-
12:57	16	Bele Obale	-
12:58	16,5	Šamot - Darosava	-
12:59	17	Darosava	13:21
13:01	19	Poslovčica	13:19
13:02	20	Gerina k.	13:18
13:05	22	Staro selo	13:15

Режим одржавања: поласци се одржавају радним даном, током трајања школске године.



Линија 4: Аранђеловац – Венчани – Тулеж

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
05:50	10:00	11:50	14:35	18:10	22:15	0	Aranđelovac	05:40	07:40	11:50	15:35	17:20	18:50	19:40	21:50
05:51	10:01	11:21	14:16	18:11	22:16	0,7	Zelena Pijaca	05:39	07:39	11:49	15:29	17:19	18:49	19:44	21:49
05:54	10:04	11:34	14:19	18:14	22:19	1	Srednjoškolski centar	05:36	07:36	11:46	15:26	17:16	18:46	19:41	21:46
05:55	10:05	11:35	14:20	18:15	22:20	1,5	Šanot Aranđelovac	05:35	07:35	11:45	15:25	17:15	18:45	19:40	21:45
05:56	10:06	11:36	14:21	18:16	22:21	3	Banovići	05:34	07:34	11:44	15:24	17:14	18:44	19:39	21:44
05:58	10:08	11:38	14:23	18:18	22:23	4	Jovanova štala	05:32	07:32	11:42	15:22	17:12	18:42	19:37	21:42
06:00	10:10	11:40	14:25	18:20	22:25	5	FEP	05:30	07:30	11:40	15:20	17:10	18:40	19:35	21:40
06:02	10:12	11:42	14:27	18:22	22:27	6	Bukovik	05:28	07:28	11:38	15:18	17:08	18:38	19:33	21:38
06:04	10:14	11:44	14:29	18:24	22:29	7	Vlajkovići	05:26	07:26	11:36	15:16	17:06	18:36	19:31	21:36
06:06	10:16	11:46	14:31	18:26	22:31	8	Dišića rampa	05:24	07:24	11:34	15:14	17:04	18:34	19:29	21:34
06:08	10:18	11:48	14:33	18:28	22:33	9	St. Rampa	05:22	07:22	11:32	15:12	17:02	18:32	19:27	21:32
06:10	10:20	11:50	14:35	18:30	22:35	10	Prokići	05:20	07:20	11:30	15:10	17:00	18:30	19:25	21:30
06:12	10:22	11:52	14:37	18:32	22:37	11	Darosava	05:18	07:18	11:28	15:08	16:58	18:28	19:23	21:28
06:14	10:24	11:54	14:39	18:34	22:39	13	Poslovčica	05:16	07:16	11:26	15:06	16:56	18:26	19:21	21:26
06:16	10:26	11:56	14:41	18:36	22:41	14	Gerina k.	05:14	07:14	11:24	15:04	16:54	18:24	19:19	21:24
06:19	10:29	11:59	14:44	18:39	22:44	16	Staro selo	05:11	07:11	11:21	15:01	16:51	18:21	19:16	21:21
06:21	10:31	12:01	14:46	18:41	22:46	17	Trafo stanica	05:09	07:09	11:19	15:09	16:49	18:19	19:14	21:19
06:23	10:33	12:03	14:48	18:43	22:48	18	VIŠ	05:07	07:07	11:17	15:07	16:47	18:17	19:12	21:17
06:25	10:35	12:05	14:50	18:45	22:50	19	Spasojevića kuće	05:05	07:05	11:15	15:05	16:45	18:15	19:10	21:15
06:27	10:37	12:07	14:52	18:47	22:52	20	Kamenica	05:03	07:03	11:13	15:03	16:43	18:13	19:08	21:13
06:29	10:39	12:09	14:54	18:49	22:54	21	Z. Groblje	05:01	07:01	11:11	15:01	16:41	18:11	19:06	21:11
06:30	10:40	12:10	14:55	18:50	22:55	22	Begovići	05:00	07:00	11:10	15:00	16:40	18:10	19:05	21:10
06:34	10:44	12:09 12:30	14:59	18:54	22:59	24	Venčani	04:56	06:56	11:06	15:06	16:36	18:06	19:01	21:06
06:38	10:48	12:13	15:03	18:58	23:03	28	Tulež	04:52	06:52	11:02	15:02	16:32	18:02	18:57	21:02
06:40	10:50	12:15	15:05	19:00	23:05	29,2	Brod	04:50	06:50	11:00	15:00	16:30	18:00	18:55	21:00

Режим одржавања: поласци се одржавају током целе године.

Радним даном се одржавају поласци под редним бројем : 1,2,3,4,5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 и 14

Суботом, недељом и државним празником се одржавају поласци под редним бројем: 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9 и 12.

Поласци под редним бројем 5 и 13 се одржавају радним даном, током трајања школске године. Током школских распуста не одржавају се поласци под редним бројем: 2, 9 и 11.

Полазак под редним бројем 11 се одржава радним даном током трајања школских распуста.



Линија 5: Аранђеловац – Прогореоци – Венчани – Тулеж

1	2	km	stajališta	3
20:10	22:15	0	Aranđelovac	13:27
20:11	22:16	0,7	Zelena Pijaca	13:26
20:13	22:18	2	Srednjoškolski centar	13:24
20:14	22:19	2,5	Šamot Aranđelovac	13:23
20:15	22:20	3	Banovići	13:22
20:17	22:22	4	Jovanova štala	13:20
20:18	22:23	5	FEP	13:19
20:20	22:25	6	Bukovik	13:17
20:21	22:26	7	Vlajkovići	13:16
20:23	22:28	8	Dišića rampa	13:14
20:24	22:29	9	St. Rampa	13:13
20:26	22:31	10	Prokići	13:11
20:28	22:33	11	Darosava	13:09
20:29	22:34	11,5	Šamot - Darosava	13:08
20:30	22:35	12	Bele obale	13:07
20:32	22:37	13	Progoreoci	13:05
20:34	22:39	14	Progoreoci G.O.	13:03
20:35	22:40	15	Progoreoci	13:02
20:36	22:41	16	Bele obale	13:01
20:37	22:42	16,5	Šamot - Darosava	13:00
20:39	22:44	17	Darosava	12:58
20:41	22:46	19	Poslovčica	12:56
20:43	22:48	20	Gerina k.	12:54
20:46	22:51	22	Staro selo	12:51
20:48	22:53	23	Trafo stanica	12:49
20:50	22:55	24	Viš	12:47
20:52	22:57	25	Spasojevića kuće	12:45
20:54	22:59	26	Kamenica	12:43
20:56	23:01	27	Z. Groblje	12:41
20:57	23:02	28	Begovići	12:40
21:01	23:06	30	Venčani	12:36
21:05	23:10	34	Tulež	12:32
21:07	23:12	35,2	Brod	12:30

Режим одржавања:

Поласци се одржавају током целе године.

Полазак под редним бројем 1 се одржава свакодневно.

Полазак под редним бројем 2 се одржава радним даном.

Полазак под редним бројем 3 се одржава за време школског распуста



Линија 6: Аранђеловац – Вукасовци – Трешњевица

1	2	3	4	5	km	stajališta	6	7	8	9	10	11
05:50	11:45	14:30	18:00	20:10	0	Aranđelovac	05:15	07:09	12:54	15:39	19:14	21:19
05:52	11:47	14:32	18:02	20:12	1	Sportski centar	05:13	07:07	12:52	15:37	19:12	21:17
05:54	11:49	14:34	18:04	20:14	2,5	Balkan	05:11	07:05	12:50	15:35	19:10	21:15
05:55	11:50	14:35	18:05	20:15	3	Trafo stanica	05:10	07:04	12:49	15:34	19:09	21:14
05:56	11:51	14:36	18:06	20:16	3,5	Restoran Grb	05:09	07:01	12:48	15:33	19:08	21:13
05:57	11:52	14:37	18:07	20:17	4	Vojčića česma	05:08	07:02	12:47	15:32	19:07	21:12
06:03	11:58	14:43	18:13	20:23	7	Crvena bara	05:02	06:56	12:41	15:26	19:01	21:06
06:06	12:01	14:46	18:16	20:26	9	Šatra	04:59	06:53	12:38	15:23	18:58	21:03
06:11	12:06	14:51	18:21	20:31	12	Vukasovci	-	-	-	-	-	-
06:16	12:11	14:56	18:26	20:36	15	Šatra	04:59	06:53	12:38	15:23	18:58	21:03
06:18	12:13	14:58	18:28	20:38	16	Zarića grobije	04:57	06:51	12:36	15:21	18:56	21:01
06:21	12:16	15:01	18:31	20:41	18	Krstića kuća	04:54	06:48	12:33	15:18	18:53	20:58
06:23	12:18	15:03	18:33	20:43	19	Keremića krivina	04:52	06:46	12:31	15:16	18:51	20:56
06:25	12:20	15:05	18:35	20:45	21	Trešnjevička škola	04:50	06:44	12:29	15:14	18:49	20:54
06:27	12:22	15:07	18:37	20:47	22	Trešnjevica	04:48	06:42	12:27	15:12	18:47	20:52
06:30	12:25	15:10	18:40	20:50	24	Đurića kuće	04:45	-	-	-	-	-
06:33	12:28	15:13	18:43	20:53	26	Trešnjevica	04:42	06:42	12:27	15:12	18:47	20:52
06:35	12:30	15:15	18:45	20:55	28	Matina kapija	04:40	06:40	12:25	15:10	18:45	20:50

Режим одржавања: Поласци се одржавају током целе године.

Поласци под редним бројем: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8 и 11 одржавају се радним даном.

Поласци под редним бројем: 2,3,4,7,8 и 10 одржавају се суботом.

Линија 7: Аранђеловац – Раниловић

1	2	3	4	5	6	7	8	km	stajališta	9	10	11	12	13	14	15	16
06:25	07:20	11:15	13:20	14:30	15:30	20:20	22:25	0	AS Aranđelovac	05:09	06:19	07:29	08:29	13:00	14:19	17:59	21:24
06:27	07:22	11:17	13:22	14:32	15:32	20:22	22:27	0,7	Zelena Pljaca	05:08	06:18	07:28	08:28	12:43	14:18	17:58	21:23
06:30	07:25	11:20	13:25	14:35	15:35	20:25	22:30	2	Pruga	05:05	06:15	07:25	08:25	12:40	14:15	17:55	21:20
06:32	07:27	11:22	13:27	14:37	15:37	20:27	22:32	2,5	Subotarska crkva	05:04	06:14	07:24	08:24	12:39	14:14	17:54	21:19
06:33	07:28	11:23	13:28	14:38	15:38	20:28	22:33	3	Živanovići	05:03	06:13	07:23	08:23	12:38	14:13	17:53	21:18
06:35	07:30	11:25	13:30	14:40	15:40	20:30	22:35	4	Preseka	05:01	06:11	07:21	08:21	12:36	14:11	17:51	21:16
06:37	07:32	11:27	13:32	14:42	15:42	20:32	22:37	5	Grobići	04:59	06:09	07:19	08:19	12:34	14:09	17:49	21:14
06:39	07:34	11:29	13:34	14:44	15:44	20:34	22:39	6	Bunar	04:58	06:08	07:18	08:18	12:33	14:08	17:48	21:13
06:40	07:35	11:30	13:35	14:45	15:45	20:35	22:40	7	Nerezije	04:57	06:07	07:17	08:17	12:32	14:07	17:47	21:12
06:42	07:37	11:32	13:37	14:47	15:47	20:37	22:42	9	Šatra	04:55	06:05	07:15	08:15	12:30	14:05	17:45	21:10
06:45	07:40	11:35	13:40	14:50	15:50	20:40	22:45	11	Spomenik	04:53	06:03	07:13	08:13	12:28	14:03	17:43	21:08
06:48	07:43	11:38	13:43	14:53	15:53	20:43	22:48	12	Vukovići I	04:51	06:01	07:11	08:11	12:26	14:01	17:41	21:06
06:49	07:44	11:39	13:44	14:54	15:54	20:44	22:49	12,5	Vukovići II	04:50	06:00	07:10	08:10	12:25	14:00	17:40	21:05
06:50	07:45	11:40	13:45	14:55	15:55	20:45	22:50	13	Markovići	04:49	05:59	07:09	08:09	12:24	13:59	17:39	21:04
06:51	07:46	11:41	13:46	14:56	15:56	20:46	22:51	13,5	Vusići	04:48	05:58	07:08	08:08	12:23	13:58	17:38	21:03
06:53	07:48	11:43	13:48	14:58	15:58	20:48	22:53	14,5	Gajići	04:47	05:57	07:07	08:07	12:22	13:57	17:37	21:02
06:55	07:50	11:45	13:50	15:00	16:00	20:50	22:55	15	Ranilović	04:45	05:55	07:05	08:05	12:20	13:55	17:35	21:00
06:57	07:52	11:47	13:52	15:02	16:02	20:52	22:57	15,5	Groblje	04:43	05:53	07:03	08:03	12:18	13:53	17:33	20:58
07:00	07:55	11:50	13:55	15:05	16:05	20:55	23:00	17	Jovanovići	04:40	05:50	07:00	08:00	12:30	13:50	17:30	20:55



Режим одржавања: Поласци се одржавају током целе године.

Радним даном се одржавају следећи поласци: 1,2,3, 4, 5,6, 7,8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 и 16.

Суботом, недељом и државним празником саобраћају следећи поласци: 1,3,5,8,9,11,13 и 16.

Током школских распуста не саобраћају поласци под редним бројем: 2, 4, 12 и 14.

Линија 8: Аранђеловац – Мисача

1	2	3	4	km	stajališta
06:45	12:50	14:20	19:05	0	AS Arandjelovac
06:46	12:51	14:21	19:06	0,7	Zelena Pijaca
06:49	12:54	14:24	19:09	2	Pruga
06:50	12:55	14:25	19:10	2,5	Subotarska crkva
06:51	12:56	14:26	19:11	3	Živanovići
06:53	12:58	14:28	19:13	4	Preseka
06:55	13:00	14:30	19:15	5	Grobići
06:58	13:03	14:33	19:18	7	Đorđevići
07:01	13:06	14:36	19:21	9	Timotijevići
07:06	13:11	14:41	19:26	11	Misača - Dom
07:10	13:15	14:45	19:30	13	Nerezije
07:12	13:17	14:47	19:32	15	Bunar
07:14	13:19	14:49	19:34	17	Grobići
07:16	13:21	14:51	19:36	18	Preseka
07:18	13:23	14:53	19:38	19	Živanovići
07:19	13:24	14:54	19:39	19,5	Subotarska crkva
07:20	13:25	14:55	19:40	20	Pruga
07:23	13:28	14:58	19:43	21,3	Zelena Pijaca
07:24	13:29	14:59	19:44	22	AS Arandjelovac

Режим одржавања: поласци се одржавају током целе године.

Сви поласци се одржавају само радним даном.

Током школских распуста радним даном не саобраћају поласци под редним бројем 3 и 4.

Линија 9: Аранђеловац – Брезовац

1	2	3	4	5	6	7	km	stajališta	8	9	10	11	12	13	14
-	06:20	10:00	12:20	13:15	14:30	20:10	0	AS Arandjelovac	05:48	07:18	10:58	13:28	14:23	15:38	21:18
-	06:22	10:02	12:22	13:17	14:32	20:12	1	Sportski centar	05:46	07:16	10:56	13:26	14:21	15:36	21:16
-	06:25	10:05	12:25	13:20	14:35	20:15	3	AMS - AC Pavlović	05:43	07:13	10:53	13:23	14:18	15:33	21:13
-	06:26	10:06	12:26	13:21	14:36	20:16	3,5	Strelnina garaža	05:42	07:12	10:52	13:22	14:17	15:32	21:12
-	06:27	10:07	12:27	13:22	14:37	20:17	4	Ciglana	05:41	07:11	10:51	13:21	14:16	15:31	21:11
05:00	06:30	10:10	12:30	13:25	14:40	20:20	5	Knjaz Miloš	05:38	07:08	10:48	13:18	14:13	15:28	21:08
-	-	-	12:33	-	-	-	6,3	Zabrežje	-	-	-	-	-	-	-
05:02	06:32	10:12	12:37	13:27	14:42	20:24	9	Vesovići	05:36	07:06	10:46	13:16	14:11	15:26	21:06
05:04	06:34	10:14	12:39	13:29	14:44	20:26	10,9	Ekonomija	05:34	07:04	10:44	13:14	14:09	15:24	21:04
05:08	06:38	10:18	12:43	13:33	14:48	20:28	11,8	Potkivač	05:30	07:00	10:40	13:10	14:05	15:20	21:00
05:13	06:43	10:23	12:48	13:38	14:53	20:33	14,8	Brezovac - škola	05:25	06:55	10:35	13:05	14:00	15:15	20:45
05:18	06:48	10:28	12:53	13:43	14:58	20:38	16,8	Brezovac - trafo stanica	05:20	06:50	10:30	13:00	13:55	15:10	20:50

Режим одржавања: поласци се одржавају током целе године.

Радним даном се одржавају следећи поласци: 1,2,4,5,6, 7,8,9,11,12, 13, 14.

Суботом, недељом и државним празником саобраћају поласци под редним бројем: 3,6,8,10,13.

У дане школских распуста не саобраћају поласци под редним бројем 5 и 12.

Линија 10: Босуца – Јеловик – Мост (Гараши) – привремени ред вожње

1	2	3	4	5	km	stajališta	6	7	8	9	10
06:45	12:00	13:15	14:35	20:00	0	Bosuta	07:37	12:47	13:57	15:27	20:52
06:47	12:02	13:17	14:37	20:02	1	Vodenica	07:35	12:45	13:55	15:25	20:50
06:48	12:03	13:18	14:38	20:03	2	Vrba	07:34	12:44	13:54	15:24	20:49
06:50	12:05	13:20	14:40	20:05	2,5	Potkivač	07:32	12:42	13:52	15:22	20:47
06:51	12:06	13:21	14:41	20:06	3	Jelovik III	07:31	12:41	13:51	15:21	20:46
06:53	12:08	13:23	14:43	20:08	4	Jelovik II	07:29	12:39	13:49	15:19	20:44
06:54	12:09	-	-	-	5	Mala čuprija	-	-	-	15:18	20:43
06:55	12:10	-	-	-	6	Šuma	-	-	-	15:17	20:42
06:57	12:12	-	-	-	7	Osoje	-	-	-	15:15	20:40
06:59	12:14	-	-	-	8	Bobovnik	-	-	-	15:13	20:38
07:01	12:16	-	-	-	9	Osoje	-	-	-	15:11	20:36
07:02	12:17	-	-	-	10	Šuma	-	-	-	15:10	20:35
07:03	12:18	-	-	-	11	Mala čuprija	-	-	-	15:09	20:34
07:05	12:20	13:25	14:45	20:10	13	Jelovik I	07:27	12:37	13:47	15:07	20:32
07:07	12:22	13:27	14:47	20:12	14	Veljkova bara	07:25	12:35	13:45	15:05	20:30
07:09	12:24	13:29	14:49	20:14	16	Garaši	07:23	12:33	13:43	15:03	20:28
07:10	12:25	13:30	14:50	20:15	17	Bazen	07:22	12:32	13:42	15:02	20:27
07:11	12:26	13:31	14:51	20:16	17	Brana	07:21	12:31	13:41	15:01	20:26
07:12	12:27	13:32	14:52	20:17	18	MOST	07:20	12:30	13:40	15:00	20:25

Режим одржавањ: Поласци се одржавају током целе године.

Радним даном саобраћају поласци: 1,2,3,4,5,6,7,8,9 и 10.

Суботом, недељом и државним празником саобраћају поласци под редним бројем: 1,2,4,5,6,7,9 и 10.

Током трајања школских распуста радним даном саобраћају поласци: 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9 и 10.



Линија 11: Босуа – Јеловик – Даросава – Аранђеловац

Линија 12: Мост (Гараши) – Аранђеловац – привремени ред вожње

1	2	3	4	5	km	stajališta	6	7	8	9	10
07:20	12:40	13:40	15:00	20:25	0	MOST					
07:21	12:41	13:41	15:01	20:26	1	Milicevića kapija	07:10	12:20	13:30	14:50	20:15
07:22	12:42	13:42	15:02	20:27	2	Cigani	07:09	12:19	13:29	14:49	20:14
07:25	12:45	13:45	15:05	20:30	4	Top	07:06	12:16	13:26	14:46	20:11
07:27	12:47	13:47	15:07	20:32	6	Banovići	07:04	12:14	13:24	14:44	20:09
07:33	12:53	13:53	15:13	20:38	8	Centrala	06:58	12:08	13:18	14:38	20:03
07:34	12:54	13:54	15:14	20:39	8,5	Lukoil pumpa	06:57	12:07	13:17	14:37	20:02
07:36	12:56	13:56	15:16	20:41	9	Srednjoškolski centar	06:55	12:05	13:15	14:35	20:00
07:38	12:58	13:58	15:18	20:43	9,5	Zelena pijaca	06:53	12:03	13:13	14:33	19:58
07:39	12:59	13:59	15:19	20:44	10	Aranđelovac Ž.S.	06:52	12:02	13:12	14:32	19:57
07:40	13:00	14:00	15:20	20:45	10	AS Aranđelovac	06:51	12:01	13:11	14:31	19:56
							06:50	12:00	13:10	14:30	19:55

Режим одржавања: Поласци се одржавају током целе године.

Радним даном саобраћају поласци: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 и 8.

Суботом, недељом и државним празником саобраћају поласци под редним бројем: 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9 и 10.

Током трајања школских распуста радним даном саобраћају поласци: 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9 и 10.



13.2. 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 Општине Аранђеловац 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 Општине Аранђеловац имају једнаку могућност приступа јавном аутобуском превозу. Становници мање насељених делова Општине и приградских насеља имаће поуздану и ефикасну услугу превоза, што доприноси побољшању њихове повезаности с центром општине 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, Општина Аранђеловац 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 општине, смањењу саобраћајних гужви и загађења ваздуха, те повећању социјалне правде.

Један од исхода који ће се такође постигнути реализацијом овог Концесионог акта 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 општинског 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 општински буџет. Ефикаснији и профитабилнији превоз омогућиће општинским властима боље управљање ресурсима, што ће резултирати бољим услугама за грађане Аранђеловца.

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 Аранђеловцу и допринети очувању животне средине. Приступачне цене карата и побољшање квалитета услуге допринеће повећању употребе јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац 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 Општине Аранђеловац 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 Концесионог акта. 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 и општине које 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 Општине Аранђеловац биће постигнуто успешно укључивање свих заинтересованих страна. Активно укључивање грађана Аранђеловца 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 служи свим становницима Аранђеловца на најбољи могући начин.

13.3. 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 Општине Аранђеловац.

Концесионар је у обавези да поручи нова возила у складу са техничким спецификацијама и предвиђеном динамиком испоруке, на које Концедент може да изнесе приговор уколико возила и опрема (за електронску наплату карата) не одговарају захтеваној техничкој спецификацији.

Период пружања уговорене услуге

Најкасније, 30 дана од дана закључења јавног уговора Концесионар је у обавези да у потпуности преузме обављање услуге јавног аутобуског градског и приградског превоза. У првих 12 месеци трајања уговора, односно до набавке нових возила, превоз ће се обављати са постојећим или неким другим возилима којима Концесионар располаже. У сваком моменту, превоз путника мора да се обавља без застоја и промена.



Концесионар ће у року од најдуже 12 месеци од дана закључења уговора бити у обавези да набави 10 нових и 5 половних возила старости до 10 година емисионе класе ЕУРО6.

Концесионар ће бити у обавези да у свим новим возилима којима ће се обављати јавни аутобуски градски и приградски превоз путника, обезбеди систем за електронску наплату карата који мора бити имплементиран пре него што се возило пусти у рад.

Најкасније 12 месеци од дана закључења уговора, Концесионар је у обавези да услугу обавља новим возилима ЕУРО 6 категорије (која је претходно доказао да је набавио у складу са пројектом и инвестиционим планом) и која су опремљена системом за електронску наплату карата. Концесионар је дужан да редовно одржава возила, као и опрему за електронску наплату карата 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 електронске наплате карата.

Концесионар 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.

Општина ће активно учествовати у исходовању свих неопходних дозвола, сертификата, лиценци и да активно учествује и исходовању истих код свих јавних и других надлежних тела како би се овај пројекат реализовао.

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

Концесионар ће имати обавезу извештавања Скупштине Општине о пословању (обавезама, приходима, расходима), на сваких 6 месеци током свих 15 година трајања уговора.

Период трајања уговора јесте 15 година.

Концесионар ће имати право да предлаже измене реда вожње, линија и висине накнаде уколико има оправданих разлога за то.

Концесионар може поднети захтев за давање сагласности о промени цене накнаде, при чему Скупштини општине Аранђеловац доставља образложење које



нарочито садржи разлоге за промену и детаљну структуру предложене цене (цене рада, промена курса, промена стопе инфлације, цене енергента). Скупштина општине Аранђеловац 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 Концесинару, начин и формулу за утврђивање, периодично усклађивање и прилагођавање тих тарифа или накнада, евентуалне исплате које Јавни партнер треба да изврши Концесинару, као и обим обавезе Концесионара 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 Концесионара.

Поред могућности промене накнаде, уговорне стране ће најмање једном годишње извршити проверу и преглед цена и утврдити да ли је дошло до промене оперативних трошкова који утичу на накнаду. Јавни партнер ће утврдити методологију промене накнаде. Оперативни трошкови који утичу на промену накнаде су: трошкови енергената, трошкови зарада и остали параметри дефинисани у методологији за промену цене услуге. На овај начин, Јавни партнер и Концесионар имају право да покрену захтев за измену накнаде за пружање услуга у случају повећања, односно смањења наведених трошкова.



14. 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.

14.1. Испуњеност услова за обављање професионалне делатности

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



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).

14.2. Финансијски и економски капацитет

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

- 1) имају одређени минимални приход, укључујући одређени минимални приход у области која је обухваћена предметом јавне набавке за период од највише три последње финансијске године, у зависности од датума оснивања привредног субјекта, односно почетка обављања делатности привредног субјекта;
- 2) имају одређени однос имовине и обавеза или други финансијски показатељ у вези са финансијским извештајима привредних субјекта за период од највише три последње финансијске године;
- 3) имају одговарајући ниво осигурања од професионалне одговорности.

14.3. 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.



15. РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ, 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.

Анализом података о потребним новчаним и другим средствима и динамици њиховог улагања, начин плаћања, планираних прихода за вршење превоза путника, оперативних трошкова потребних за вршење превоза који су обрађени у одељку 15. сачињен је одељак 15.10. Збирни преглед финансијских показатеља исплативости пројекта на основу кога је закључено да је најоптималније решење да рок на који се закључује јавни уговор буде 15 година.



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

16.1. Пословни план и финансијска анализа

Предмет овог предлога пројекта ЈПП је поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац, 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.

16.2. Методологија добијене вредности у односу на уложени новац

Анализа вредности која се добија у односу на уложени новац обавезно се спроводи код пројеката 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 Концесионар.

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 објеката 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.

16.3. Методологија „ вредност за људе и за планету“

Важно је напоменути да овај концесиони акт 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 концесиони акт 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.

16.4. Капитални трошкови и пројекција финансијских одлива

За потребе финансијске анализе реализације пројекта за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника и уређивање постојећих стајалишта на територији Општине Аранђеловац направљена је спецификација трошкова иницијалне набавке возила којима ће се обављати превоз путника, као и вредност трошкова за уређење и обележавање постојећих стајалишта.

У наставку текста ће бити приказани капитални трошкови пројекта који подразумевају набавку комплетног, потпуно новог, возног парка за обављање делатности и спровођење услуге превоза путника (аутобуси, минибусеви и комби возила), као и вредност средстава за уређење постојећих стајалишта.

За обављање делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац неопходно је обезбедити 5 нових соло аутобуса, 4 нова минибуса и 1 ново комби возила, док ће 2 соло аутобуса и 3 комби



возила бити у резерви, чија старост не прелази 10 година током целог трајања уговора. Према представљеној спецификацији укупан број возила неопходних за обављање превоза је 15 возила, а уколико у току реализације пројекта дође до повећања броја пређених километара и промене линија и реда вожње у току године неопходно је број возила ускладити са насталим променама.

Врста возила којом би се обављао превоз је ЕУРО 6 категорија возила и планира се иницијална набавка свих нових возила у првих 12 месеци периода реализације уговорне обавезе.

У наредним табелама биће представљени укупни капитални расходи који се односе на набавку возила.

Табела 8: Иницијална вредност трошкова набавке возила и успостављања новог возног парка

Тип возила	Број потребних возила	Вредност набавке возила (ЕУР нето)	Вредност улагања ЕУР	Курс евра	Вредност улагања РСД нето
Минибус нови, са додатном опремом	4	110.000,00 EUR	440.000,00 EUR	117,20	51.568.000,00 RSD
Соло аутобус нови, са додатном опремом	5	210.000,00 EUR	1.050.000,00 EUR	117,20	123.060.000,00 RSD
Комби нови, са додатном опремом	1	60.000,00 EUR	60.000,00 EUR	117,20	7.032.000,00 RSD
Комби половни - резерва, са додатном опремом	3	25.000,00 EUR	75.000,00 EUR	117,20	8.790.000,00 RSD
Соло аутобус, половни - резерва, са додатном опремом	2	80.000,00 EUR	160.000,00 EUR	117,20	18.752.000,00 RSD
Укупан број возила	15		1.785.000,00 EUR		209.202.000,00 RSD

Као што смо већ навели, за обављање квалитетне услуге превоза путника на територији Општине неопходно је обезбедити укупно 10 редовних возила и 5 возила у резерви. Према тренутно доступним тржишним подацима вредност иницијалне набавке возила процењује се на 209.202.000,00 динара са опремом и састоји се од следећег:

1. Иницијалне набавке нових 4 минибусева емисионе класе ЕУРО 6 чија је нето вредност набавке процењена на 51.568.000,00 динара. Према процени за иницијалну набавку представљене врсте возила потребно је издвојити 12.892.000,00 динара за свако возило односно 110.000,00 евра изражено у нето вредности (132.000,00 евра изражено у бруто вредности набавке);
2. Иницијалне набавке нових 5 соло приградских аутобуса емисионе класе ЕУРО 6 процењене вредности 123.060.000,00 динара. Према процени за иницијалну набавку представљене врсте возила потребно је издвојити 24.612.000,00 динара за свако возило односно 210.000,00 евра изражено у нето вредности (252.000,00 евра изражено у бруто вредности набавке);

3. Иницијалне набавка новог комби возила емисионе класе ЕУРО 6 процењене вредности 7.032.000,00 динара, односно 60.000,00 евра изражено у нето вредности (72.000,00 евра изражено у бруто вредности набавке);
4. Иницијалне набавке 3 комби возила старости до 10 године, емисионе класе ЕУРО6 процењене вредности 8.790.000,00 динара који ће служити као возила у резерви. Према процени за иницијалну набавку представљене врсте возила издвојити 2.930.000,00 динара за свако возило односно 25.000,00 евра изражено у нето вредности (30.000,00 евра изражено у бруто вредности набавке);
5. Иницијалне набавке 2 соло приградска аутобуса старости до 10 година, емисионе класе ЕУРО 6 процењене вредности 18.752.000,00 динара, а према процени иницијална вредност набавке овог типа возила би износила 9.376.000,00 динара. Износ иницијалне набавке једног возила у еврима од 80.000,00 евра изражен је нето вредности (96.000,00 евра изражено у бруто вредности набавке);

16.5. Иницијална вредност трошкова уређивања постојећих аутобуских стајалишта

На територији Општине Аранђеловац тренутно постоје аутобуска стајалишта од којих је јако мали број уређен и у функционалном стању. Предмет овог пројекта представља и уређивање 40 градских аутобуских стајалишта и 123 приградска стајалишта.

Преглед трошкова уређивања стајалишта

Тип стајалишта	Број стајалишта	Вредност уређивања једног стајалишта (ЕУР нето)	Вредност улагања ЕУР нето	Вредност улагања РСД нето
Градска стајалишта	40	2.400,00 EUR	96.000,00 EUR	11.251.200,00 RSD
Приградска стајалишта	123	2.400,00 EUR	295.200,00 EUR	34.597.440,00 RSD
Укупно	163		391.200,00 EUR	45.848.640,00 RSD

На основу представљених података који се односе на капиталне расхода долазимо до закључка да укупна вредност капиталних улагања износи 45.848.640,00 динара нето односно 391.200,00 евра. Идеја је да се овим пројектом, у моделу ЈПП-а, трошкови уређивања стајалишта поделе равномерно између Јавног и Приватног партнера, како би уместо пуне цена, оба партнера уложила укупно по 22.924.320,00 динара нето за период од 15 година, односно по 1.528.288,00 динара годишње. Пројект предвиђа да



Јавни партнер уплаћује свој предвиђени износ новчаних средстава за уређивање стајалишта Приватном партнеру током периода од 15 година, у сагласности са уговором. Истовремено, Приватни партнер би био одговоран за инвестирање целокупног износа у уређивање постојећих стајалишта на територији Општине Аранђеловац.

16.6. Оперативни трошкови и пројекција финансијских одлива

Оперативни трошкови односе се на редовне годишње трошкове који се појављују како би пружање услуге превоза у будућности функционисало на оптималном нивоу. За пружање услуге јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац 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 Општине Аранђеловац на годишњем нивоу неопходно издвојити приближно **128.671.209,00** динара.

У наредној табели представљена је структура оперативних годишњих трошкова:

Табела 9: Оперативни трошкови обављања делатности у будућности на годишњем нивоу

Оперативни трошкови	Годишњи износ трошкова (РСД нето)
Трошкови горива	37.748.355,56
Трошкови зарада и накнада зарада	75.003.553,44
Трошкови годишњег одржавања	8.819.300,00
Трошкови замене пнеуматика	3.500.000,00
Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем	3.600.000,00
Укупно:	128.671.209,00

Процена висине трошкова горива извршена је на основу будућег броја пређених километара који ће се остваривати годишње на територији Општине и који ће према процени износити 760.000,00, километара, а на основу очекиване просечне потрошње возила од 38 литара на пређених 100 километра за соло аутобусе, 21 литара на пређених 100 километра за минибусеве и комби возила и просечном ценом погонског горива од 171,67 РСД без ПДВ (206,00 динара малопродајне вредности набавке).



Трошкови зарада процењени су на 75.003.553,44 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 Општине, затим диспечери, административни радници, перачи, шеф саобраћаја, инжењер за планирање траса, координатор система електронске наплате и управљања возилима и директор односно сертификовано лице за обављање делатности превоза. Процењено је да је за обављање делатности потребно ангажовати укупно 38 лица, од којих највећи број чине возачи (27 возача).

Табела 10: Структура радне снаге и висина њихових зарада

Функција	Директор	Шеф саобраћаја	Књиговођа (финансијски аналитичар)	Инжењер за планирање траса (саобраћајни инжењер)	Диспечер (гаража)	Координатор система електронске наплате и управљања возилима	Административни радник	Перач	Возачи	Укупно
Број извршилаца	1	1	1	1	2	1	2	2	27	38
Висина нето зараде	130.000	110.000	100.000	90.000	75.000	90.000	65.000	65.000	110.000	
Висина бруто зараде	209.438	176.585	160.159	143.732	119.092	143.732	102.666	102.666	176.585	
Укупан износ	2.513.260	2.119.023	1.921.904	1.724.786	2.858.217	1.724.786	2.463.980	2.463.980	57.213.618	75.003.553

Висина месечне и годишње зараде процењена је у складу са условима на тржишту радне снаге, а у складу са потребама предметне делатности.

Годишње одржавање возила односи се на просечне годишње трошкове одржавања возног парка – инвестиционо и текуће одржавање возила, до којег може доћи како у периоду који је покривен гаранцијом, тако и након истека гаранције. На основу анализе система јавног аутобуског градског и приградског превоза на територији Републике Србије закључено је да трошкови годишњег одржавања у просеку износе 3,5% вредности возила на годишњем нивоу и у складу са потребним бројем возила они износе 8.819.300,00 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 80.000 км. У складу са будућим бројем пређених километара на територији Општине процењен је број пнеуматика које је потребно заменити на годишњем нивоу па су трошкови замене процењени на 3.500.000,00 динара годишње нето.

Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем процењују се на 240.000,00 динара по возилу што укупно чини 3.600.000,00 динара годишњих трошкова.



16.7. Пројекције прилива

У складу са овим концесионим актом начин наплате и плаћања биће организован на следећи начин:

1. Основни приход пројекта представља **продаја карата** за превоз путника у јавном аутобуском градском и приградском превозу на територији Општине. **Концесионар** ће током периода трајања пројекта **вршити продају карата** и наплату од стране корисника. Концесионар ће наплату карата вршити уз помоћ савременог система наплате. Концедент ће сачињавати ценовник за категорије путника које имају право на бесплатан или субвенционисани превоз (ђаци, студенти, осетљиве групе, пензионери итд.). Општина ће имати увид и контролу над оствареним приходима – Концесионар ће достављати Општини податке о оствареним приходима од продатих карата, као и изводе наменског текућег рачуна преко којих ће бити евидентирани остварени приливи од продаје карата. Оба партнера могу предлагати измене линија, редова вожње и ценовника, а одлука о томе доноси се од стране надлежног органа Општине. Приходи који се остваре од продаје карата довољни су да покрију део трошкова обављања делатности, док ће већи део трошкова бити исплаћиван од стране Општине као надокнада трошкова по пређеном километру. Предметним концесионим актом предвиђа се да ће годишња висина прихода од продаје карата могла износити око 27.000.000,00 динара изражено у нето вредности (65% више у односу на приходе који су остварени за обрачунски период јануар – децембар 2023. године због очекиваног повећаног броја превезених путника услед већег квалитета вршења услуге превоза);
2. Поред наведених планираних прилива пројекта, а како би делатност могла да буде организована, неопходно је обезбедити минимално 160.000.000,00 динара укупних прилива. Како су приходи који би могли да се остваре процењени на укупно 27.000.000,00 динара неопходно је да Општина годишње обезбеди 133.000.000,00 динара као надокнаду трошкова по пређеном километру (175,00 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 Општине 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.

16.8. 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 11: 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

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

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац

Табела 12: 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
Рокови за завршетак пројектно-техничке документације	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Редовно праћење напретка и добра комуникација и сарадња
Ризик дозвола	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Информисати се о критеријумима и временским роковима
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	Минималан	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Стручност при састављању и адекватно руковање са роковима и захтевима
Буџет пројекта и трошкови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Процена трошкова
ПЕРИОД 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		Ангажовање стручних лица за предметну делатност
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
Наплата карата	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Пружање адекватне услуге и контрола
Ризик кретања цена услуге	Минималан	Минималан	Занемарљив			Х	Регулисано методологијом за промену цене комуналне услуге
Ризик промене законске регулативе	Минималан	Минималан	Занемарљив			Х	Увек бити у току, пратити
Инфлаторни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Адекватна процена и праћење тржишних услова
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
Порески ризици	Минималан	Минималан	Занемарљив	Х			Пореска оптимизација за инвеститоре изражена кроз адекватну корпоративну структуру



Јавни партнер ће пренети на приватног партнера све ризике којима Концесионар 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 оваквог оквира, извршено је вредновање ризика у оквиру компаратора јавно-приватног партнерства, па се овом методом, тј. вредновањем



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац

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 документације, набавке возила, финансирања, одржавања возног парка и објекта, управљања и слично.

Табела 13: Ризици у оквиру Компаратора јавно-приватног партнерства

Категорија ризика	Ризици јавног партнера без примене ЈПП	Подела ризика у оквиру ЈПП	Вероватноћа ризика	Основни трошак пројекта	Утицај ризика нивоа (% тренутне вредности основног трошка)	Утицај ризика средња (% тренутне вредности основног трошка)	Утицај ризика висок (% тренутне вредности основног трошка)	Тренутна вредност основног трошка	Вредност ризика без ЈПП	Вредност пренетог ризика на ЈП	Вредност ризика који остаје на ЈП у ЈПП	Годишња вредност ризика без ЈПП	Годишња вредност пренетог ризика на ЈП	Годишња вредност ризика који остаје на ЈП у ЈПП
ПЕРИОД ПРИПРЕМЕ									19.849.537,12	15.989.400,85	3.860.136,27	1.323.302,47	1.065.960,06	3.860.136,27
Ризик припреме пројекта														
Планирање пројекта	ЈП	НП	10%	трошкови припреме документације	10%	15%	20%	20.920.200,00	313.803,00	313.803,00	0,00			
Ризик припреме документације	ЈП	НП	10%	трошкови припреме документације	10%	15%	20%	20.920.200,00	313.803,00	313.803,00	0,00			
Временско прекорачење и кашњења	ЈП	НП	15%	Годишња уштеда трошковима горива, одржавања и осталим трошковима	5%	10%	15%	128.671.209,00	1.930.068,13	1.930.068,13	0,00			
Рокови за завршетак пројектно-техничке документације	ЈП	НП	20%	Годишња уштеда трошковима горива, одржавања и осталим трошковима	5%	10%	15%	128.671.209,00	2.573.424,18	2.573.424,18	0,00			
Ризик дозвола	ЈП	НП	5%	трошкови припреме документације	100%	100%	100%	20.920.200,00	3.138.030,00	3.138.030,00	0,00			
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	ЈП	ЈП	1%	Годишња уштеда трошковима горива, одржавања и осталим трошковима	100%	100%	100%	128.671.209,00	3.860.136,27	0,00	3.860.136,27			
Буџет пројекта и трошкови	ЈП	НП	2%	Годишња уштеда трошковима горива, одржавања и осталим трошковима	100%	100%	100%	128.671.209,00	7.720.272,54	7.720.272,54	0,00			
ПЕРИОД ИНВЕСТИРАЊА И НАБАВКЕ ВОЗИЛА									16.797.515,62	16.797.515,62	0,00	16.797.515,62	16.797.515,62	0,00
Ризик набавке неопходне опреме за квалитетно обављање услуге превоза														
									11.765.961,40	11.765.961,40	0,00			
Ризик набавке опреме (кашњење у испоруци возила)	ЈП	НП	5%	вредност опреме	1%	2%	3%	209.202.000,00	627.606,00	627.606,00	0,00			
Располагање са потребном опремом, квалитет	ЈП	НП	5%	вредност опреме	1%	2%	3%	209.202.000,00	627.606,00	627.606,00	0,00			
Недостатак стручне радне снаге	ЈП	НП	5%	вредност опреме	10%	15%	20%	209.202.000,00	4.707.045,00	4.707.045,00	0,00			
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	ЈП	НП	10%	Годишња уштеда трошковима горива, одржавања и осталим трошковима	10%	15%	20%	128.671.209,00	5.790.204,40	5.790.204,40	0,00			
Повреде на раду	ЈП	НП	20%	вредност осигурања	10%	15%	20%	150.000,00	13.500,00	13.500,00	0,00			
Ризик финансирања у току периода									5.031.554,22	5.031.554,22	0,00			
Ризик финансирања	ЈП	НП	25%	трошкови припреме документације	10%	15%	20%	20.920.200,00	2.353.522,50	2.353.522,50	0,00			
Ризик финансирања	ЈП	НП	5%	трошкови финансирања	5%	10%	15%	178.535.448,00	2.678.031,72	2.678.031,72	0,00			
ПЕРИОД ТРАЈАЊА УГОВОРА									33.384.000,00	31.692.000,00	1.692.000,00	2.225.600,00	2.112.800,00	112.800,00
Ризици за време трајања уговора о ЈПП-у														
Наплата карата	ЈП	НП	5%	вредност пројекта	1%	2%	3%	2.400.000.000,00	7.200.000,00	7.200.000,00	0,00			
Ризик кретања цена услуге	ЈП	подељен	2%	вредност пројекта	1%	2%	3%	2.400.000.000,00	2.880.000,00	1.440.000,00	1.440.000,00			
Ризик промене Законске регулативе	ЈП	подељен	1%	вредност пројекта	0%	1%	2%	2.400.000.000,00	504.000,00	252.000,00	252.000,00			
Инфлаторни ризик	ЈП	НП	5%	вредност пројекта	1%	2%	3%	2.400.000.000,00	7.200.000,00	7.200.000,00	0,00			
Валутни ризик	ЈП	НП	5%	вредност пројекта	1%	2%	4%	2.400.000.000,00	8.400.000,00	8.400.000,00	0,00			
Ризик каматних стопа	ЈП	НП	5%	капитални трошкови	1%	4%	8%	0,00	0,00	0,00	0,00			
Порески ризици	ЈП	ЈП	5%	вредност пројекта	1%	2%	3%	2.400.000.000,00	7.200.000,00	7.200.000,00	0,00			
УКУПНО								70.031.052,75	64.478.916,48	5.552.136,27	20.346.418,10	19.976.275,68	3.972.936,27	

Квантификацијом ризика долази се до прорачуна да је укупан ризик реализације пројекта процењен на 70.031.052,75 динара, док се расподелом ризика у моделу ЈПП чак 64.478.916,48 динара преноси на приватног партнера, што износи приближно 92% свих урачунатих ризика.



16.9. Дисконтовани токови новца

Дисконтовањем новчаног тока пројектованих прилива и одлива новца, можемо оценили 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 повраћаја 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 6,5% и представља вредност референтне каматне стопе на нивоу Републике Србије, која је важећа на дан израде Концесионог акта.

Први сценарио који је разматран односи се на самосталну реализацију пројекта од стране Општине уз претпоставку да Општина поседује новчана средства за реализацију овог пројекта.

Овај сценарио базира се на претпоставци да би реализација пројекта у потпуности била финансирана из сопствених средстава Општине односно из буџета Општине. Овај сценарио подразумева да Општина у оквиру свог буџета може имати простора да обезбеди износ средстава који је неопходан да се изврши капитално улагање за набавку возила и уређивање постојећих стајалишта – односно износ од 255.050.640,00 динара. Такође, на овај начин били би задржани сви трошкови обављања делатности – трошкови зарада, трошкови утрошеног енергента, трошкови оджавања и остали фиксни и варијабилни трошкови.

Трошкови које би Општина имала у случају самосталне реализације пројекта представљени су у следећој табели:

Табела 15: Трошкови обављања делатности од стране јавног партнера - самостална реализација

Оперативни трошкови	Годишњи износ трошкова (РСД нето)
Трошкови горива	37.748.355,56
Трошкови зарада и накнада зарада	75.003.553,44
Трошкови годишњег одржавања	8.819.300,00
Трошкови замене пнеуматика	3.500.000,00
Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем	3.600.000,00
Укупно:	128.671.209,00

На бази анализе представљени су најзначајнији финансијски показатељи којима се доказује исплативост пројекта.



Концессиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац

Табела 16: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Општину у опцији самосталне реализације пројекта и без извора финансирања

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ОПШТИНУ САМОСТАЛНО И БЕЗ ИЗВОРА ФИНАНСИРАЊА																		
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Дисконтна стопа	6,50%																	
Дисконтни фактор			1,000000	0,938967	0,881659	0,827849	0,777323	0,729881	0,685334	0,643506	0,604231	0,567353	0,532726	0,500212	0,469683	0,441017	0,414100	0,388827
	СВ	Укупно																
Приливи	1.504.427.017	2.400.000.000	0	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000
Приливи од обављања делатности превоза	1.504.427.017	2.400.000.000	0	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000
Одливи	1.447.794.741	2.185.118.775	209.202.000	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785
Капитални инвестициони расходи - набавка возила	209.202.000	209.202.000	209.202.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Вредност улагања - стајалишта	28.739.972	45.848.640		3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576
Трошкови обављања делатности	1.209.852.769	1.930.068.135	0	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209
Нето новчани ток (ННТ)	56.632.275	214.881.225	-209.202.000	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215
Дисконтовани нето приливи		56.632.275	-209.202.000	26.546.681	24.926.461	23.405.128	21.976.646	20.635.348	19.375.914	18.193.346	17.082.954	16.040.332	15.061.345	14.142.108	13.278.975	12.468.521	11.707.531	10.992.987
Укупни дисконтовани нето приливи			-209.202.000	-182.655.319	-157.728.858	-134.323.731	-112.347.085	-91.711.737	-72.335.824	-54.142.478	-37.059.524	-21.019.191	-5.957.846	8.184.262	21.463.236	33.931.757	45.639.288	56.632.275
Период повраћаја (година)		10,42																
ИСП (интерна стопа приноса)		10,49%																
НСВ у РСД		56.632.275																
Коефицијент користи и трошкова		1,04																



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 15 година су:

- финансијска нето садашња вредност капитала (НСВ) је 56.632.275,00 динара;
- период повраћаја је близу 11 година;
- интерна стопа приноса је 10,49;
- коефицијент користи и трошкова 1,04.

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.

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 јесте исплатив у опцији самосталне реализације, уколико би постојала обезбеђена средства, без потребе за додатним финансирањем.

Извори финансирања пројекта

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

У овом кораку ћемо анализирати могућност финансирања пројекта задуживањем Општине, тако да рачуно однос дуга и буџетских средстава износи 70% према 30% (финансирање оваквих пројеката под комерцијалним условима подразумева да је потребно обезбедити и део улагања самостално, док се највећи део финансира од стране кредита односно банке).

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 8%, а период задуживања 7 година.

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

Табела 17 : План финансирања у току реализације пројекта

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац

Година	План повлачења и отплате кредита (РСД)								Укупно	
	0	1	2	3	4	5	6	7		
Повлачење кредита	178.535.448,00									178.535.448,00
Накнада	1.785.354,48									1.785.354,48
Камата	14.282.835,84	13.566.348,70	11.920.804,41	10.138.680,76	8.208.641,73	6.118.410,41	3.854.690,92	1.403.083,83		69.493.496,60
Трошкови камате и накнаде (2+3)	16.068.190,32	13.566.348,70	11.920.804,41	10.138.680,76	8.208.641,73	6.118.410,41	3.854.690,92	1.403.083,83		71.278.851,08
Отплата главнице	0,00	19.825.952,56	21.471.496,84	23.253.620,49	25.183.659,52	27.273.890,84	29.537.610,33	31.989.217,42		178.535.448,00
Укупно главница, камата и накнада (2+3+5)	16.068.190,32	33.392.301,25	33.392.301,25	33.392.301,25	33.392.301,25	33.392.301,25	33.392.301,25	33.392.301,25	33.392.301,25	249.814.299,00

Укупни трошкови повраћаја главнице, камата и накнаде приликом повлачења кредита износе 249.814.299,00 динара. Трошкови повраћаја главнице кредита износе 178.535.448,00 динара, док трошкови камате и накнаде износе 71.278.851,08 динара, што је износ трошкова који би додатно повећао финансијско оптерећење Општине.

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



Концессиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац

Табела 18: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Општину у опцији самосталне реализације пројекта и са позајмљеним изворима финансирања

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ОПШТИНУ САМОСТАЛНО СА ПОЗАЈМЉЕНИМ ИЗВОРИМА ФИНАНСИРАЊА																	
Опис	РСД																
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Дисконтна стопа	6,50%																
Дисконтни фактор		1,000000	0,938967	0,881659	0,827849	0,777323	0,729881	0,685334	0,643506	0,604231	0,567353	0,532726	0,500212	0,469683	0,441017	0,414100	0,388827
	СВ	Укупно															
Приливи	1.504.427.017	2.400.000.000	0	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000
Приливи од обављања делатности превоза	1.504.427.017	2.400.000.000	0	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000
Одливи	1.509.895.794	2.256.397.626	225.270.190	145.294.134	143.648.589	141.866.466	139.936.427	137.846.195	135.582.476	133.130.869	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785
Капитални инвестициони расходи - набавка возила	209.202.000	209.202.000	209.202.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Вредност улагања - стајалишта	28.739.972	45.848.640	0	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576
Трошкови обављања делатности	1.209.852.769	1.930.068.135	0	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209
Трошак финансирања	62.101.053	71.278.851	16.068.190	13.566.349	11.920.804	10.138.681	8.208.642	6.118.410	3.854.691	1.403.084	0	0	0	0	0	0	0
Нето новчани ток (ННТ)	-5.468.778	143.602.374	-225.270.190	14.705.866	16.351.411	18.133.534	20.063.573	22.153.805	24.417.524	26.869.131	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215	28.272.215
Дисконтвани нето приходи		-5.468.778	-225.270.190	13.808.325	14.416.373	15.011.830	15.595.879	16.169.637	16.734.162	17.290.453	17.082.954	16.040.332	15.061.345	14.142.108	13.278.975	12.468.521	11.707.531
Укупни дисконтвани нето приходи			-225.270.190	-211.461.865	-197.045.492	-182.033.662	-166.437.784	-150.268.146	-133.533.984	-116.243.531	-99.160.577	-83.120.244	-68.058.899	-53.916.791	-40.637.817	-28.169.296	-16.461.765

Период повраћаја (година)	16,50
ИСП (интерна стопа приноса)	6,16%
НСВ у РСД	-5.468.778
Коефицијент користи и трошкова	1,00

Нето садашња вредност пројекта је и у овом случају негативна и износи -5.468.778,00 динара и додатно смањена за трошкове финансирања пројекта, период повраћаја инвестиције дужи је од 15 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.



Концессиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац

Табела 19: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Општину у опцији самосталне реализације пројекта и са позајмљеним изворима финансирања и укљученим ризицима

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ОПШТИНУ САМОСТАЛНО СА ПОЗАЈМЉЕНИМ ИЗВОРИМА ФИНАНСИРАЊА И РИЗИЦИМА РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА																		
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Дисконтна стопа	6,50%																	
Дисконтни фактор			1,000000	0,938967	0,881659	0,827849	0,777323	0,729881	0,685334	0,643506	0,604231	0,567353	0,532726	0,500212	0,469683	0,441017	0,414100	0,388827
	СВ	Укупно																
Приливи	1.504.427.017	2.400.000.000	0	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000
Приливи од обављања делатности превоза	1.504.427.017	2.400.000.000	0	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000
Одливи	1.567.469.427	2.326.428.679	261.917.243	147.519.734	145.874.189	144.092.066	142.162.027	140.071.795	137.808.076	135.356.469	133.953.385	133.953.385	133.953.385	133.953.385	133.953.385	133.953.385	133.953.385	133.953.385
Капитални инвестициони расходи - набавка возила	209.202.000	209.202.000	209.202.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Вредност улагања - стајалишта	28.739.972	45.848.640	0	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576
Трошкови обављања делатности	1.209.852.769	1.930.068.135	0	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209	128.671.209
Трошкови финансирања	62.101.053	71.278.851	16.068.190	13.566.349	11.920.804	10.138.681	8.208.642	6.118.410	3.854.691	1.403.084	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак ризика у фази припреме	19.849.537	19.849.537	19.849.537	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак ризика у фази реализације инвестиције	16.797.516	16.797.516	16.797.516	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак ризика за време трајања уговора	209.265.880	33.384.000	0	2.225.600	2.225.600	2.225.600	2.225.600	2.225.600	2.225.600	2.225.600	2.225.600	2.225.600	2.225.600	2.225.600	2.225.600	2.225.600	2.225.600	2.225.600
Нето новчани ток (ННТ)	-63.042.410	73.571.321	-261.917.243	12.480.266	14.125.811	15.907.934	17.837.973	19.928.205	22.191.924	24.643.531	26.046.615	26.046.615	26.046.615	26.046.615	26.046.615	26.046.615	26.046.615	26.046.615
Дисконтовани нето приходи		-63.042.410	-261.917.243	11.718.560	12.454.152	13.169.369	13.865.869	14.545.215	15.208.883	15.858.265	16.738.177	14.777.631	13.875.710	13.028.836	12.233.648	11.486.994	10.785.910	10.127.615
Укупни дисконтовани нето приходи			-261.917.243	-250.198.683	-237.744.531	-224.575.162	-210.709.294	-196.164.079	-180.955.196	-165.096.931	-149.358.754	-134.581.123	-120.705.413	-107.676.577	-95.442.929	-83.955.935	-73.170.025	-63.042.410

Период повраћаја (година)	>15
ИСП (интерна стопа приноса)	0%
НСВ у РСД	-63.042.410
Коефицијент користи и трошкова	0,96



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 -63.042.410,00 динара и указује да је пројекат у случају самосталне реализације изузетно неисплатив. Презентовани модел нам говори да би самостална реализација пројекта од стране Општине могла да се деси само у случају да Општина обезбеди минимално око -4,2 милиона динара субвенција односно да поред задуживања за набавку комплетног возног парка и финансирања уређивања стајалишта мора додатно да обезбеди још око 4,2 милиона динара сваке године како би пројекат могао да буде на преломној тачки исплативости односно да његова исплативост износи 0 динара.

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

Овај сценарио базиран је на следећим претпоставкама:

- Концесионар врши набавку комплетног возног парка и инвестицију у уређивање стајалишта;
- Општина исплаћује надокнаду трошкова по пређеном километру Концесионару као разлику укупних трошкова (број километара*цена по пређеном километру) и прихода од наплате.

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац

Табела 20: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Приватног партнера

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА																	
Опис	РСД	Година															
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Дисконтна стопа	6,50%																
Дисконтни фактор		1,000000	0,938967	0,881659	0,827849	0,777323	0,729881	0,685334	0,643506	0,604231	0,567353	0,532726	0,500212	0,469683	0,441017	0,414100	0,388827
	РВ	Укупно															
Приливи	1.504.427.017	2.422.924.320	1.528.288	161.528.288	161.528.288	161.528.288	161.528.288	161.528.288	161.528.288	161.528.288	161.528.288	161.528.288	161.528.288	161.528.288	161.528.288	161.528.288	160.000.000
Приливи од обављања делатности превоза	253.872.059	405.000.000	0	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000
Надокнада трошкова по пређеном км	1.250.554.958	1.995.000.000	0	133.000.000	133.000.000	133.000.000	133.000.000	133.000.000	133.000.000	133.000.000	133.000.000	133.000.000	133.000.000	133.000.000	133.000.000	133.000.000	133.000.000
Приливи ЈП за улагање у стајалишта	15.304.035	22.924.320	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	0
Одливи	1.504.557.276	2.248.366.096	225.257.650	144.074.771	142.577.130	140.955.186	139.198.622	137.296.264	135.236.011	133.004.758	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	131.727.785	128.671.209
Капитални инвестициони расходи - набавка возила	209.202.000	209.202.000	209.202.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Вредност улагања - стајалишта	30.608.070	45.848.640	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	3.056.576	0
Трошкови горива	354.935.287	566.225.333	0	37.748.356	37.748.356	37.748.356	37.748.356	37.748.356	37.748.356	37.748.356	37.748.356	37.748.356	37.748.356	37.748.356	37.748.356	37.748.356	37.748.356
Трошкови зарада и накнада зарада	705.233.576	1.125.053.302	0	75.003.553	75.003.553	75.003.553	75.003.553	75.003.553	75.003.553	75.003.553	75.003.553	75.003.553	75.003.553	75.003.553	75.003.553	75.003.553	75.003.553
Трошкови годишњег одржавања	82.924.957	132.289.500	0	8.819.300	8.819.300	8.819.300	8.819.300	8.819.300	8.819.300	8.819.300	8.819.300	8.819.300	8.819.300	8.819.300	8.819.300	8.819.300	8.819.300
Трошкови замене пнеуматика	32.909.341	52.500.000	0	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000
Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем	33.849.608	54.000.000	0	3.600.000	3.600.000	3.600.000	3.600.000	3.600.000	3.600.000	3.600.000	3.600.000	3.600.000	3.600.000	3.600.000	3.600.000	3.600.000	3.600.000
Трошкови финансирања	54.894.436	63.247.321	12.999.074	12.346.986	10.849.345	9.227.401	7.470.837	5.568.479	3.508.226	1.276.973	0	0	0	0	0	0	0
Нето новчани ток	-130.259	174.558.224	-223.729.362	17.453.517	18.951.158	20.573.102	22.329.666	24.232.024	26.292.277	28.523.530	29.800.503	29.800.503	29.800.503	29.800.503	29.800.503	29.800.503	31.328.791
Укупни дисконтовани нето приходи		15.173.776	-223.729.362	16.388.279	16.708.464	17.031.423	17.357.365	17.686.490	18.018.995	18.355.069	18.006.393	16.907.412	15.875.504	14.906.576	13.996.785	13.142.521	12.340.396
Укупни дисконтовани нето новчани ток			-223.729.362	-207.341.083	-190.632.619	-173.601.195	-156.243.830	-138.557.340	-120.538.346	-102.183.277	-84.176.883	-67.269.472	-51.393.968	-36.487.391	-22.490.606	-9.348.085	2.992.311
Период повраћаја (година)		13,76															
ИСП (интерна стопа приноса)		7,44%															
НСВ и РСД		15.173.776															
Коефицијент користи и трошкова		1,00															

Финансијски показатељи исплативости пројекта у овом случају су позитивни и показују да је пројекат исплатив и за потенцијалног приватног партнера. Нето садашња вредност износи 15.173.776,00 динара, а период повраћаја инвестиције 13,76 година. Интерна стопа приноса је позитивна и износи 7,44%, док је коефицијент користи и трошкова 1,00.



Концессиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Аранђеловац

Сада ћемо размотрити опцију реализације пројекта у јавно-приватном партнерству и представити новчане токове Општине уколико се финансирање инвестиције врши од стране приватног партнера и највећи проценат ризика реализације пројекта се преноси на приватног партнера.

Табела 21: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Општину у јавно-приватном партнерству

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ОПШТИНУ У ЈАВНО-ПРИВАТНОМ ПАРТНЕРСТВУ																		
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Дисконтна стопа	6,50%																	
Дисконтни фактор			1,000000	0,938967	0,881659	0,827849	0,777323	0,729881	0,685334	0,643506	0,604231	0,567353	0,532726	0,500212	0,469683	0,441017	0,414100	0,388827
	PV	Укупно																
Приливи	1.567.469.427	2.326.428.679	261.917.243	147.519.734	145.874.189	144.092.066	142.162.027	140.071.795	137.808.076	135.356.469	133.953.385	133.953.385	133.953.385	133.953.385	133.953.385	133.953.385	133.953.385	133.953.385
Уштеде у трошковима	1.567.469.427	2.326.428.679	261.917.243	147.519.734	145.874.189	144.092.066	142.162.027	140.071.795	137.808.076	135.356.469	133.953.385	133.953.385	133.953.385	133.953.385	133.953.385	133.953.385	133.953.385	133.953.385
Одливи	1.523.717.760	2.428.476.456	3.860.136	161.641.088	161.641.088	161.641.088	161.641.088	161.641.088	161.641.088	161.641.088	161.641.088	161.641.088	161.641.088	161.641.088	161.641.088	161.641.088	161.641.088	161.641.088
Опортунитетни приходи од обављања делатности превоза	1.504.427.017	2.400.000.000	0	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000	160.000.000
Вредност улагања - стајалишта	14.369.986	22.924.320	0	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288	1.528.288
Трошак ризика	4.920.757	5.552.136	3.860.136	112.800	112.800	112.800	112.800	112.800	112.800	112.800	112.800	112.800	112.800	112.800	112.800	112.800	112.800	112.800
Нето новчани ток (ННТ)	43.751.667	-102.047.778	258.057.107	-14.121.354	-15.766.899	-17.549.022	-19.479.061	-21.569.293	-23.833.012	-26.284.619	-27.687.703	-27.687.703	-27.687.703	-27.687.703	-27.687.703	-27.687.703	-27.687.703	-27.687.703
Дисконтновани нето приходи		43.751.667	258.057.107	-13.259.488	-13.901.033	-14.527.942	-15.141.524	-15.743.013	-16.333.576	-16.914.316	-16.729.774	-15.708.708	-14.749.960	-13.849.728	-13.004.439	-12.210.741	-11.465.485	-10.765.713
Укупни дисконтновани нето приходи			258.057.107	244.797.619	230.896.587	216.368.645	201.227.120	185.484.107	169.150.531	152.236.215	135.506.441	119.797.734	105.047.773	91.198.045	78.193.606	65.982.865	54.517.380	43.751.667

НСВ и РСД 43.751.667



Презентовани модел јавно-приватног партнерства је исплатив за Јавног партнера и резултира нето садашњом вредности у износу од 43.751.667,00 динара. Јавни партнер у случају јавно-приватног партнерства одмах добија неопходна возила за обављање делатности јавног превоза и инвестицију у уређивање постојећих стајалишта. Инвестиција у уређивање постојећих стајалишта се врши на имовини Општине, тако да би у овом случају сва улагања била додатна вредност за Општину, која би остала и након истека јавног уговора. Поред тога, Општина би одмах била у прилици да повећа квалитет комуналне услуге, повећа број корисника, превоз обавља са најквалитетнијим возним парком који је еколошки прихватљив.

НАЦРТ

16.10. Збирни табеларни преглед финансијских показатеља исплативости пројекта

Табела 22: 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	56.632.275	-5.468.778	-63.042.410	43.751.667	15.173.776
Период повраћаја	10,42	16,50	>15	-	13,76
Интерна стопа приноса	10,49%	6,16%	0%	-	7,44%
Коефицијент користи и трошкова	1,04	1,00	0,96	-	1,00

Анализом збирног прегледа финансијских показатеља исплативости пројекта закључује се да би у случају самосталне реализације пројекта од стране Јавног партнера нето садашња вредност (НСВ) износила 56.632.275,00 динара, док би период повраћаја био преко 10 година. У случају реализације предметног пројекта моделом јавно-приватног партнерства нето садашња вредност (НСВ) Јавног партнера би била 43.751.667,00 динара, док би НСВ приватног партнера била 15.173.776,00 динара.

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

16.11. Врста и средства обезбеђења у пројекту ЈПП

Јавни партнер ће, сходно **Закону о јавним набавкама**, 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. Достављена 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 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.

Изабрани понуђач је у обавези да приликом потписивања јавног уговора, а најкасније у року од 15 (петнаест) дана од дана закључења јавног 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 износу до 5% од укупно уговорене вредности из Уговора без пореза на додатну вредност. Рок важења банкарске гаранције за испуњење уговорних обавеза треба да буде најмање 30 (тридесет) дана дужи од уговореног рока за вршење услуга. Банкарска гаранција се може издавати на годишњем нивоу, тако да рок важења банкарске гаранције буде 30 дана дужи од обрачунског периода (године) на коју се банкарска гаранција односи.

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.

16.12. Утврђивање методологије промене накнаде – цене по пређеном километру

Предложени модел реализације пројекта говори о томе да је за организовање и обављање делатности градског и приградског превоза путника неопходно обезбедити износ од 210,53 динара по пређеном километру како би услуга могла бити пружена на задовољавајућем нивоу. Цена по километру ће бити уговорена на основу понуде Приватног партнера у поступку избора приватног партнера и она садржи све трошкове које Приватни партнер буде имао током трајања јавног уговора. За пређену километражу са новим возилима, та цена ће износити толико колико је понуђена и уговорена, док ће за пређену километражу на возилима која још увек нису замењена (очекивана замена је у првих годину дана по овом Предлогу пројекта) цена по километру бити умањена за 20% све до момента набавке нових возила и увођења истих у ред вожње. Са друге стране, Приватни партнер има право на еколошку субвенцију у виду увећања уговорене цене у износу од 5% за сва возила и километражу коју пређе у вршењу услуге са хибридним или електричним возилима.

Како стално долази до промене тржишних услова односно промена цена које узрокују промене трошкова горива, зарада, одржавања и слично, а пројекат се реализује у периоду од 15 година, неопходно је планирати и на који начин би, током периода пружања услуге, могло доћи до корекције цене која је понуђена приликом спровођења отвореног поступка јавне набавке и уговорена приликом потписивања уговора о јавно-приватном партнерству.

Промене услова на тржишту које доводе до промена цена улазних параметара подносе оба партнера, како је и објашњено у анализи ризика и ти ризици укалкулисани су у новчане токове оба партнера.

Како Општина исплаћује Приватном партнеру разлику укупних трошкова и остварених прихода од обављања делатности, Концесионар може предложити нови ценовник на који би Општина дала сагласност и трансферисала на крајње кориснике повећањем цене комуналне услуге и/или доношењем одлука којима би се привукли становници да што више користе јавни превоз како би се повећао број продатих карата (што је већи број продатих карата мањи је утицај на износ трошкова који ће бити надокнађиван Приватном партнеру). На овај начин постоји мотивација за оба партнера да пружање услуге буде на највишем могућем нивоу како би број корисника био што већи.

Промена цене услуге вршила би се на следећи начин:

Табела 23: Параметри за промену цене

Редни број	Кључни параметри за промену цене	Процентуални утицај	Начин праћења промена
1	Средња вредност курса евра (ВЕ)	K1=10%	Званични периодични извештаји НБС
2	Бруто лични доходак у сектору превоза (ЗТ)	K2=30%	Званични статистички извештаји надлежних институција
3	Цена евро дизела (ЦД)	K3=30%	Званични ценовник добављача горива
4	Индекс потрошачких цена (ПЦ)	K4=30%	Званични статистички извештаји Републичког завода за статистику

$$P = K_1 \cdot VE_1 / VE_0 + K_2 \cdot LD_1 / LD_0 + K_3 \cdot CD_1 / CD_0 + K_4 \cdot (1 + PC / 100)$$

Где је:

P – збирни параметар

K₁ – процентуални утицај средње вредности курса евра

VE₁ – средња вредност курса евра на дан контроле

VE₀ – средња вредност курса евра коришћена у претходном прорачуну

K₂ – процентуални утицај висина бруто личног дохотка у сектору превоза

LD₁ – висина бруто личног дохотка у сектору превоза на дан контроле

LD₀ – висина бруто личног дохотка у сектору превоза коришћена у претходном прорачуну

K₃ – процентуални утицај цене евро дизела

CD₁ – цена евро дизела на дан контроле

CD₀ – цена евро дизела коришћена у претходном прорачуну



K_4 – процентуални утицај индекса потрошачких цена

ПЦ – индекс потрошачких цена узима се као сума ланчаних индекса малопродајних цена од месеца претходног прорачуна до месеца контроле.

Почетна вредност збирног параметра износи 1, односно представља процентуални збирни утицај (100%) свих кључних елемената. Уговорена цена се коригује уколико је апсолутна разлика вредности збирног параметра и почетне вредности збирног параметра **већа или једнака 5%**:

$$|p-1| \geq 5\%$$

Промена цене врши се према утицају збирног параметра, а по обрасцу: $T_1 = T_0 \cdot p$

t_1 – Нова цена по пређеном километру

t_0 – Претходна цена

Анализа промене кључних елемената и калкулација вредности промене цене врши се најмање једном годишње у последњем месецу трећег квартала буџетске године.

Образложен захтев за промену јединичних трошкова производње транспортног рада може покренути свака уговорна страна. Захтев за промену цене обавезно садржи:

- вредности кључних елемената утврђених уговором,
- датум утврђивања нових вредности кључних елемената и
- вредност утврђеног збирног параметра.

Захтеви се разматрају у току последњег месеца трећег квартала и утврђују параметре на 27. дан у месецу, односно првог наредног радног дана у случају да је 27. нерадни дан. Нова цена се примењује од првог дана наредног месеца у односу на месец у ком је утврђена промена.

Промена цене може бити вршена и чешће, односно сваки пут када вредност збирног параметра пређе износ од 5%.

17. ОБАВЕЗЕ И ПРАВА ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

Обавезе јавног партнера биле би:

- 1) спровођење поступка одабира Концесионара;
- 2) активно учествовање у исходовању свих дозвола, сагласности, лиценци и друге неопходне документације у циљу квалитетне реализације пројекта;
- 3) вршење контроле наплате карата у складу са законом;
- 4) вршење надзора над реализацијом пројекта, у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором;
- 5) разматра и усваја оправдане захтеве за изменом цена;
- 6) разматра и усваја оправдане захтеве за изменом линија и полазака;
- 7) надокнађивање трошкова по пређеном километру Приватном партнеру;
- 8) онемогућавање другом субјекту током трајања јавног уговора вршење услуга превоза путника предвиђених јавним уговором, а у складу са законом.
- 9) Издваја свој део средстава за финансирање уређивања постојећих стајалишта и уплаћује предвиђен износ Приватном партнеру у периоду од 15 година.

Права јавног партнера би била да:

- 1) врши редовну контролу квалитета пружања комуналне услуге.
- 2) уводи нове линије уколико постоји потреба за њима;
- 3) одређује корекције редова вожње на линији у зависности од промене броја путника (и усаглашава их са превозником);

Обавезе Концесионара 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) увођење система електронске наплате карата у свим возилима којима ће вршити услугу превоза путника и да исте одржава, а у складу са предвиђеном динамиком;
- 3) капитално инвестирање које се односи на набавку 10 нових возила емисионе класе ЕУРО 6 категорије, 5 резервних возила, емисионе класе ЕУРО 6 чија старост не сме прећи 10 година током трајања уговора, увођење система електронске наплате карата – сва возила којима се буде обављао



- јавни аутобуски градски и приградски превоз путника на територији Општине Аранђеловац треба да задовоље стандард ЕУРО 6;
- 4) Концесионар 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;
 - 5) Концесионар 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;
 - 6) Концесионар 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;
 - 7) Концесионар 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;
 - 8) вршење јавног аутобуског градског и приградског превоза путника у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором; Концесионар 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;
 - 9) једном годишње најмање Концесионар је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене;
 - 10) уколико се повећа број путника и број пређене километраже Концесионар ће бити у обавези да набави и додатна возила уколико у току периода вршења уговорене услуге буде потребе за тим;
 - 11) Вршење улагања у уређивање постојећих стајалишта у периоду од 15 година;
 - 12) извештавања Скупштине Општине о пословању (обавезама, приходима, расходима) на сваких 6 месеци.

Истовремено са преузетим обавезама, **Концесионар ће остварити следећа права:**

- 1) искључиво право обављања јавног аутобуског градског и приградског превоза на целокупној територији Општине Аранђеловац;
- 2) право на наплату карата за услуге превоза путника путем система електронске наплате карата и продајом карата од стране возача;
- 3) остваривање прихода од накнаде по километру на месечном нивоу од стране Општине Аранђеловац;



18. ОСТАЛИ ПОДАЦИ И ДОКУМЕНТИ ОД ЗНАЧАЈА ЗА КОНЦЕСИЈУ

18.1. 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 са елементима 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.

18.2. 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 као накнаду по километру за свих 15 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.

18.3. 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 Концесионар и услове за њихово обезбеђење, под условом да су наведени у јавном позиву;
2. расподела ризика између јавног и приватног партнера;
3. одредбе о минималном захтеваном квалитету и стандарду услуга и радова у интересу јавности или корисника услуга или јавних објеката, као и последице неиспуњења ових захтева у погледу квалитета, под условом да не представљају повећање или смањење накнаде приватном партнеру из тачке 9) овог става;
4. обим искључивих права приватног партнера, ако постоје;
5. евентуалну помоћ коју јавни партнер може пружити приватном партнеру за добијање дозвола и одобрења потребних за реализацију ЈПП или концесије;
6. власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености;
7. накнада приватном партнеру, без обзира да ли се састоји од тарифа или накнада за обезбеђене услуге, начин и формула за утврђивање, периодично усклађивање и прилагођавање тих тарифа или накнада, као и исплате које јавни партнер треба да изврши приватном партнеру на име надокнаде трошкова по пређеном километру;
8. механизми за смањење накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у случају лошијег квалитета његових услуга;
9. поступак који јавни партнер користи за разматрање и одобравање пројеката, планова изградње и спецификација, као и поступци за тестирање и коначну инспекцију, одобрење и пријем инфраструктурног објекта као и извршених услуга, ако је потребно;
10. поступци за измене пројеката, планова изградње и спецификација ако их једнострано утврђује јавни партнер и поступци за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању накнаде (укључујући трошкове финансирања);
11. обим обавезе приватног партнера да зависно од случаја обезбеди измену објеката или услуга у току трајања уговора да би се удовољило измењеној стварној тражњи за услугом, њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера;
12. могући обим измена јавног уговора након његовог закључења, лица која имају право да то захтевају и механизам за усаглашавање тих измена;
13. евентуална права јавног партнера да приватном партнеру одобри закључење најважнијих подизвођачких уговора или уговора са зависним друштвима приватног партнера или са другим повезаним лицима или других уговора којима се поверава обављање одређених послова од стране приватног

- партнера трећим лицима, ако је такво поверавање предвиђено предлогом пројекта ЈПП, односно концесионим актом;
14. јемства која треба да обезбеди Концесионар или јавни партнер (укључујући јемства јавног партнера финансијерима) или други начин обезбеђења плаћања;
 15. покриће осигурањем које треба да обезбеђује Концесионар;
 16. расположиви правни лекови у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе;
 17. 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.);
 18. 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;
 19. компензација и пребијање потраживања;
 20. последице штетне промене прописа;
 21. разлози и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити јавном или приватном партнеру, начин исплате накнаде и средства из којих ће бити исплаћена накнада), уговорне казне и одговарајуће одредбе предвиђене у тачки 19) овог става;
 22. евентуална ограничења одговорности уговорних страна;
 23. 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;
 24. меродавно право и механизам за решавање спорова;
 25. 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;
 26. евентуално право јавног партнера или надлежног државног органа да у циљу заштите јавног интереса као и у случају постојања опасности за јавну безбедност или угрожавање животне средине и здравља људи или повреде обавеза приватног партнера/концесионара из јавног уговора, у потпуности или делимично прекине извршење уговора или преузме извршење одговарајућих обавеза приватног партнера/концесионара (*step-in right*), уз дефинисање последица коришћења тог права;
 27. 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.

18.4. 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 Општине Аранђеловац давање сагласности на коначни нацрт јавног уговора укључујући и прилоге који чине његов саставни део.

Скупштина Општине Аранђеловац 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 Општине Аранђеловац. 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.

18.5. 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 Општине Аранђеловац.

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 концесионар 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.

19. 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 2 : Планирана динамика развоја пројекта

Р.бр.	Назив активности	Почетак активности	Крај активности	Период трајања
1	Иницијатива јавног тела за покретање поступка ЈПП	01.10.2023	01.10.2023	1
2	Одлука скупштине о започињању реализације поступка ЈПП	15.01.2024	15.01.2024	1
3	Решење о образовању стручног тима за спровођење поступка ЈПП	15.01.2024	15.01.2024	1
4	Припрема предлога пројекта	01.03.2024	27.04.2024	57
5	Упућивање предлога пројекта Комисији за ЈПП и концесије	27.04.2024	07.05.2024	10
6	Процес издавања мишљења Комисије за ЈПП и концесије	07.05.2024	05.08.2024	90
7	Припрема техничке документације	05.08.2024	04.09.2024	30
8	Припрема документације о набавци	04.09.2024	04.10.2024	30
9	Процес избора приватног партнера укључујући време за подношење З	05.10.2024	03.01.2025	90
10	Сагласност Скупштине локалне самоуправе на Јавни уговор	04.01.2025	19.01.2025	15
11	Закључивање и објављивање Јавног уговора	20.01.2025	04.02.2025	15
12	Припремни период	05.02.2025	07.03.2025	30
13	Период набавке возила	07.03.2025	07.03.2026	365
14	Почетак периода пружања услуге и уређивања стајалишта	07.03.2026	07.03.2026	0
УКУПНО				735

20. ЗАКЉУЧАК

Реализацијом Концесионог акта доћи ће до повећања комфора становништва, побољшања и унапређења комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника, и имплементације одрживог система превоза на период од 15 година. Реализацијом пројекта могуће је редуковати загађење животне средине смањењем емисије угљен-диоксида и оксида азота.

Концесиони акт је економско-финансијски оправдан и омогућиће остваривање директних и индиректних економских користи пре свега за јавног партнера, а затим и за приватног.

Најважнији циљеви овог пројекта јесу пружање квалитетне комуналне услуге јавног превоза и подизање квалитета исте уз постизање ефеката заштите животне средине смањењем емисије угљен-диоксида 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.