

ZAKON

O METROU I GRADSKOJ ŽELEZNICI

I. UVODNE ODREDBE

Predmet uređivanja

Član 1.

Ovim zakonom uređuju se regulatorni, tehnički i drugi uslovi za bezbedno, pouzdano i uredno odvijanje saobraćaja metro sistema i gradske železnice, uslovi koje zaposleni na njima moraju da ispune, upravljanje infrastrukturom metro sistema i gradske železnice, obavljanje delatnosti prevoza putnika i usluge javnog prevoza putnika metro sistemom i gradskom železnicom od opšteg interesa.

Odredbe ovog zakona primenjuju se na metro sisteme i gradske železnice funkcionalno nezavisne od javne železničke infrastrukture.

Na sva druga pitanja koja nisu posebno uređena ovim zakonom, a koja se odnose na funkcionisanje metro sistema, primenjivaće se odredbe propisa kojima se uređuje eksproprijacija, odredbe propisa kojima se uređuje izgradnja objekata, izgradnja i rekonstrukcija linijskih infrastrukturnih objekata i odredbe propisa kojima se uređuje opšti upravni postupak.

Pojmovi

Član 2.

Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:

1) gradska železnica je železnica sa posebnim saobraćajno-tehničkim karakteristikama, funkcionalno nezavisna od javne železničke infrastrukture kojom se vrši javni prevoz putnika na teritoriji jedinice lokalne samouprave, odnosno području naseljenih mesta u sastavu jedinice lokalne samouprave;

2) javna železnička infrastruktura jeste pruga sa svim pripadajućim objektima, postrojenjima, uređajima i dr, u funkciji železničkog saobraćaja, kao dobro u opštoj upotrebi u svojini Republike Srbije, koju mogu koristiti svi železnički prevoznici pod jednakim uslovima;

3) zaštitni pojas metro sistema je prostor: sa obe strane metro pruge širine 25 m računajući od ose krajnjeg koloseka odnosno spoljne ivice konstrukcije metro objekta, ispod trase u širini 5 m i iznad konstrukcije podzemnog metro objekta od objekta do površine zemlje. Zaštitni pojas obuhvata i zemljišni prostor staničnih područja koji obuhvata sve objekte, instalacije i pristupne puteve;

4) infrastrukturni pojas metro sistema je pojas sa obe strane metro pruge u širini od 5 m mereno od ose krajnjeg koloseka za nadzemne deonice, odnosno prostor širine 4 m mereno od spoljne ivice konstrukcije objekta metroa za podzemne deonice;

5) istraga označava proces koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, utvrđivanje uzroka, izvođenje zaključaka i utvrđivanje posledica, kao i davanje bezbednosnih preporuka u cilju prevencije nesreća i nezgoda, kada je to potrebno;

6) bezbednosno relevantni poslovi su svi poslovi povezani sa regulisanje saobraćaja, upravljanjem vozilima metro sistema i održavanja strukturnih podsistema;

7) javni prevoz jeste prevoz putnika, koji je dostupan svim korisnicima pod jednakim uslovima;

8) javni prevoz putnika od opšteg interesa obuhvata usluge prevoza putnika metroom i gradskom železnicom od opšteg interesa koje se pružaju javnosti na nediskriminatorskoj osnovi i kontinuirano;

9) metro jeste prostorno nezavisan šinski sistem visokog kapaciteta sa posebnim konstruktivnim i energetske-pogonskim karakteristikama namenjen gradskom i prigradskom prevozu putnika;

10) rekonstrukcija infrastrukture metro sistema obuhvata radove velikog obima zamene elementa na postojećoj infrastrukturi kojima se ne menja funkcionisanje;

11) održavanje infrastrukture metro sistema obuhvata radove koji se izvode u cilju očuvanja stanja i kapaciteta postojeće infrastrukture;

12) red vožnje je akt kojim se utvrđuje plan saobraćaja metro kompozicija u toku dana/nedelje;

13) sertifikat o bezbednosti metro sistema je isprava koju nadležni organ izdaje upravljaču metro sistema o ispunjenosti bezbednosnih uslova propisanih za metro sistem;

14) upravljač metro sistema je javno preduzeće ili drugo pravno lice koje upravlja infrastrukturom metro sistema i obavlja delatnost javnog prevoza putnika na njoj;

15) javna infrastruktura i infrastrukturni objekti u funkciji metro sistema jesu linijski infrastrukturni objekti (pristupna saobraćajnica, komunalna infrastruktura, trafo stanice, crpne stanice, rezervoari i dr), terminal javnog gradskog saobraćaja, parkinzi i ostali infrastrukturni objekti neophodni za pristup, komunalno opremanje i funkcionisanje metro sistema.

II. ELEMENTI I INFRASTRUKTURA METRO SISTEMA

Elementi metro sistema

Član 3.

Metro sistem čine strukturni i funkcionalni podsistemi.

1) Strukturni podsistemi su:

- (1) Podsystem pružna (kolosečna) infrastruktura;
- (2) Podsystem stanice (stanična infrastruktura);
- (3) Podsystem energija;
- (4) Podsystem signalizacija, upravljanje i kontrola;
- (5) Podsystem vozila;

2) Funkcionalni podsistemi su:

- (1) Podsystem operativno upravljanje i regulisanje saobraćaja;
- (2) Podsystem održavanje;
- (3) Podsystem upravljanje evakuacijom.

Podsystem pružna (kolosečna) infrastruktura

Član 4.

Podsystem pružna infrastruktura čini:

1) kolosek (šine i kolosečni pribor na pragovima u zastoru ili na armirano-betonskoj podlozi);

2) složene kolosečne konstrukcije (skretnice, ukrštaji, dilatacione sprave, okretnice, prenosnice, kolosečne kočnice i dr.);

3) trup pruge (prirodni ili veštački materijali);

4) veštački objekti (radni i evakuacioni putevi i otvori, potporni, zaštitni i obložni zidovi, mostovske konstrukcije, tunelske konstrukcije, sistemi za odvodnjavanje, objekti za zaštitu pružne infrastrukture, objekti za zaštitu od buke i vibracija i dr.)

Podsistem stanice (stanična infrastruktura)

Član 5.

Podsistem stanice (stanična infrastruktura) čini:

1) stanični objekti: peroni, stanični vestibili, pristupni i evakuacioni putevi na staničnom području;

2) mašinska postrojenja (eskalatori, liftovi, sistemi za ventilaciju, protivpožarni sistemi i dr.);

3) sistemi za kontrolu pristupa peronima i naplatu karata;

4) sistemi za informisanje i komunikaciju.

Podsistem energija

Član 6.

Podsistem energija čini:

1) napojni vodovi visokog napona i visokonaponske transformatorske stanice za napajanje metroa;

2) elektrovučne podstanice, rasklopna oprema i postrojenja za sekcionisanje;

3) kontaktni provodnici za električnu vuču;

4) postrojenja za upravljanje elementima podsistema energija,

5) transformatorske stanice opšte namene, sredjenaponska mreža, niskonaponska mreža i uređaji za obezbeđenje besprekidnog napajanja.

Podsistem signalizacija, upravljanje i kontrola

Član 7.

Podsistem signalizacija, upravljanje i kontrola obuhvata:

1) signalno-sigurnosne uređaje i postrojenja iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje saobraćaja u okviru metro sistema;

2) telekomunikacionu mrežu;

3) sisteme za nadzor i kontrolu;

4) sistem automatskih peronskih vrata na stanicama;

5) sistem za automatsko upravljanje vozilima.

Podsistem vozila

Član 8.

Podsistem vozila obuhvata:

1) strukturu vozila;

- 2) sistem kontrole i upravljanja opremom za vožnju, oduzimače struje, uređaje za vuču i konverziju energije;
- 3) opremu za kočenje, kvačenje, trčanje (obrtno postolje, osovine i sl.) i vešanje;
- 4) vrata i opremu za potrebe lica sa smanjenom pokretljivošću;
- 5) pasivni i aktivni bezbednosni uređaji i sredstva potrebna za bezbednost i zdravlje putnika i voznog osoblja;
- 6) uređaju za komunikaciju putnika sa osobljem koje upravlja kretanjem vozila u slučaju opasnosti.

Zahtevi za obezbeđenje bezbednog, pouzdanog i urednog odvijanja saobraćaja

Član 9.

Zahtevi za obezbeđenje bezbednog, pouzdanog i urednog odvijanja saobraćaja primenjuju se na projektovanje, izgradnju, puštanje u rad, eksploataciju, održavanje i rekonstrukciju metro sistema.

Zahtevi za obezbeđenje bezbednog, pouzdanog i urednog odvijanja saobraćaja primenjuju se i na stručne, zdravstvene i bezbednosne zahteve za zaposlene koji učestvuju u eksploataciji i održavanju metro sistema.

Osnovni zahtevi koje moraju da ispune strukturni podsistemi metro sistema su:

- 1) projektovanje, izgradnja, održavanje i praćenje komponenti bitnih za bezbednost, a posebno komponenti vezanih za kretanje metro vozila, moraju da osiguraju nivo bezbednosti koji odgovara bezbednosnim ciljevima i zahtevima u pogledu pouzdanosti, raspoloživosti i pogodnosti za održavanje;
- 2) parametri vezani za kontakt točak/šina moraju ispunjavati zahteve stabilnosti koji obezbeđuju bezbedno kretanje najvećom dozvoljenom brzinom, a parametri kočnica moraju da osiguraju zaustavljanje na određenom zaustavnom putu pri najvećoj dozvoljenoj brzini;
- 3) projektovanje stabilnih postrojenja i vozila i izbor korišćenih materijala moraju da budu takvi da u slučaju požara ograniče nastanak, širenje i dejstva vatre i dima ili opasnih gasova;
- 4) svaki uređaj predviđen da se njime rukuje mora da bude tako projektovan da se u slučaju korišćenja na predvidiv način, čak iako se njim ne rukuje u skladu sa datim uputstvima, ne naruši rad uređaja ili zdravlje i bezbednost lica koja njime rukuju;
- 5) pristup uređajima pod naponom mora biti onemogućen osim ovlašćenim licima pod posebnim uslovima;
- 6) uređaji moraju biti tako projektovani da se opasni delovi i oprema ne mogu nenamerno dodirivati;
- 7) materijali koji zbog načina upotrebe mogu da predstavljaju zdravstveni rizik za lica koja su sa njima u dodiru, ne mogu da se koriste u vozovima i na infrastrukturi;
- 8) vozna sredstva i sistemi za napajanje energijom moraju da budu projektovani i građeni tako da se postigne elektromagnetna kompatibilnost sa postrojenjima, i uređajima javnih i privatnih mreža i instalacija koje bi mogli da ometaju;

9) projektovanje, izgradnja i eksploatacija metro sistema ne smeju dovesti do nedozvoljenog nivoa buke u stanicama i unutrašnjosti vozila;

10) metro sistem ne može da prouzrokuje nedozvoljeni nivo vibracija tokom gradnje i eksploatacije;

11) tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno, kao i sa karakteristikama vozila koji se koriste u metro sistemu;

12) objekti i uređaji u podsystemima stanična infrastruktura i vozila koja su namenjeni za boravak, upotrebu ili aktiviranje od strane putnika i korisnika staničnih usluga moraju biti lako prepoznatljiva i lako dostupna. Rukovanje i aktiviranje uređaja mora biti jasno objašnjeno i lako razumljivo;

13) delovi podsystema stanične infrastrukture i vozila namenjeni za putnike i korisnike staničnih usluga moraju da budu pristupačni osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću u cilju obezbeđenja njihovog pristupa pod istim uslovima kao i ostalim licima, sprečavanjem postavljanja ili uklanjanjem prepreka, kao i primenom odgovarajućih mera. Ovo uključuje projektovanje, izgradnju, obnovu, unapređenje, održavanje i eksploataciju predmetnih delova podsystema;

14) infrastruktura koja je dostupna javnosti mora da bude projektovana i izgrađena na način da se ograniči rizik po bezbednost ljudi (stabilnost, požar, eksplozija, pristup, evakuacija, peroni i sl.);

15) postrojenja i procedure za kontrolu, upravljanje i signalizaciju moraju da omoguće kretanje vozila na nivou bezbednosti predviđenom za metro sistem;

16) sistemi kontrole, upravljanja i signalizacije moraju da omoguće nastavak bezbednog kretanja vozila i u otežanim uslovima;

17) struktura vozila i spojeva između vozila mora da bude projektovana na način da se u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostori za putnike i upravljačnice;

18) tehnika kočenja i pri tom nastala opterećenja moraju da budu usklađeni sa konstrukcijom koloseka, objekata na pruzi i signalnih sistema;

19) vozila moraju da budu opremljena sistemom razglasa za komunikaciju osoblja koje upravlja kretanjem vozila ili reguliše saobraćaj sa putnicima, a u slučaju opasnosti određeni uređaji moraju obezbediti mogućnost putnicima da obaveste lice koje upravlja vozilom ili reguliše saobraćaj;

20) sistemi zatvaranja i otvaranja vrata na vozilima i peronima moraju da garantuju bezbednost putnika i da omoguće evakuaciju iz vozila u bilo kom zaustavnom položaju;

21) moraju da postoje posebno označeni izlazi za slučaj opasnosti;

22) mora da postoji nezavisni sistem rezervnog osvetljenja dovoljne snage i kapaciteta;

23) vozila i sistemi za kontrolu i signalizaciju moraju da budu opremljeni uređajima za registrovanje informacija. Podaci prikupljeni pomoću tih uređaja i njihova obrada moraju da budu usklađeni;

24) uputstva, signalizacija, upozorenja i informacije koja se nalaze u vozilima moraju biti na srpskom i engleskom jeziku i na jeziku koji je u službenoj upotrebi na teritoriji jedinice lokalne samouprave.

Osnovni zahtevi koje moraju da ispune funkcionalni podsistemi metro sistema su:

1) operativna pravila regulisanja saobraćaja i upravljanja vozilima moraju da osiguraju nivo bezbednosti koji odgovara bezbednosnim ciljevima i zahtevima u pogledu pouzdanosti i raspoloživosti pogodnosti za održavanje, kao i da omoguće kontrolu svih rizika koji se pojavljuju u vezi saobraćaja vozila i prevoza putnika;

2) moraju da postoje odgovarajuće mere kontrole rizika koje treba da onemoguće neovlašćeni pristup u postrojenja namenjena za regulisanje i kontrolu saobraćaja i upravljanje vozilima;

3) potrebno je da se preduzmu mere kako bi se smanjila opasnost kojoj su izložene osobe pri ulasku, izlasku ili prolasku vozila kroz stanice;

4) pravila kretanja putnika na stanicama i ulaska i izlaska iz vozila moraju biti jasno objašnjena i lako razumljiva uključujući i osobe sa invaliditetom i lica sa smanjenom pokretljivošću;

5) usklađenost operativnih propisa i kvalifikacija osoblja koje reguliše saobraćaj, upravlja vozilima i sprovodi praćenje sistema mora da bude takva da omogućava bezbedan saobraćaj i rad osoblja;

6) rad tehničkih postrojenja i postupci na mestima gde se obavlja održavanje moraju da omoguće bezbedan rad podsistema i ne smeju da predstavljaju opasnost za zdravlje i bezbednost lica;

7) rad tehničkih postrojenja i postupci na mestima gde se obavlja održavanje ne smeju da prelaze dopuštene nivoe štetnih dejstava na okruženje;

8) postrojenja za održavanje voznih sredstava moraju da omoguće izvođenje radova na bezbedan, neškodljiv i nesmetan način na svim voznim sredstvima za koja su projektovana;

9) sistem održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u vezi sa održavanjem, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u radionicama za održavanje moraju da budu takvi da odgovara ciljevima bezbednosti i zahtevima u pogledu pouzdanosti, raspoloživosti i pogodnosti za održavanje;

10) moraju postojati operativne mere i pravila kako bi se osiguralo da se u slučaju bilo kakvih poremećaja i incidenata što brže reaguje. U slučaju nezgoda i nesreća, pomoć se pruža odmah, posebno u slučaju požara. Operativne mere i pravila moraju obuhvatati mere samopomoći i pomoći koju pruža osoblja metroa i nadležne službe spasavanja i zaštite. Pravila za postupanje u slučaju poremećaja i incidenata moraju biti jasno objašnjena i lako dostupna.

Puštanje podsistema u rad

Član 10.

Strukturni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su ispunjeni zahtevi za obezbeđenje bezbednog, pouzdanog i urednog odvijanja saobraćaja.

Strukturni podsistemi se smatraju usklađenim sa osnovnim zahtevima ako su usklađeni sa odgovarajućim srpskim i evropskim standardima.

U slučaju da ne postoje odgovarajući evropski standardi za ocenu usklađenosti se primenjuju drugi međunarodno priznati standardi u toj oblasti.

Odstupanja od standarda iz st. 2. i 3. ovog člana mogu se prihvatiti samo ako se postupkom ocene rizika utvrdi da ta odstupanja nisu u suprotnosti sa osnovnim zahtevima koje moraju da ispune strukturni podsistemi i da ne dovode do smanjenja

zahtevanog nivoa bezbednosti, pouzdanosti, raspoloživosti i pogodnosti za održavanje.

Postupak ocene rizika mora biti sproveden primenom priznate ili potvrđene metode za ocenu rizika u oblasti podsistema čija se usklađenost utvrđuje.

Strukturni podsistemi koji se puštaju u rad po pribavljanju rešenja o upotrebnoj dozvoli, izdatoj u skladu sa zakonom kojim se uređuje planiranje i izgradnja, su:

- 1) podsistem pružna (kolosečna) infrastruktura;
- 2) podsistem stanična infrastruktura i
- 3) podsistem energija.

Strukturni podsistemi koji se puštaju u rad na osnovu dozvole za korišćenje podsistema koju izdaje Direkcija za železnice su:

- 1) podsistem signalizacija, upravljanje i kontrola i
- 2) podsistem vozila.

Postupak verifikacije podsistema i sertifikat o verifikaciji podsistema

Član 11.

Verifikacija podsistema za koje se izdaje dozvola za korišćenje je postupak u kome telo za ocenjivanje usaglašenosti proverava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahteve.

Telo za ocenjivanje usaglašenosti sprovodi verifikaciju podsistema ili njegovog dela i izdaje sertifikat o verifikaciji podsistema ili njegovog dela.

Telo za ocenu usaglašenosti imenuje se u skladu sa propisima kojima se uređuju tehnički zahtevi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti.

Dozvola za korišćenje podsistema

Član 12.

Dozvola za korišćenje podsistema se izdaje na osnovu sertifikata o verifikaciji podsistema i prateće tehničke dokumentacije.

Pre izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema Direkcija za železnice proverava:

- 1) tehničku usklađenost ovih podsistema sa metro sistemom u koji se integrišu;
- 2) bezbednu integraciju ovih podsistema primenom mera za kontrolu rizika.

Dozvola za korišćenje se izdaje u formi rešenja.

Rešenje iz stava 3. ovog člana konačno je danom urednog uručenja strankama u postupku i može sadržati posebne uslove korišćenja ili druga ograničenja.

Zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje mogu da podnesu upravljač metro sistema ili proizvođač podsistema ili njegovog dela ili njegov ovlašćeni zastupnik u Republici Srbiji.

U slučaju da nisu ispunjeni uslovi propisani ovim zakonom, Direkcija za železnice donosi rešenje kojim se odbija zahtev podnosioca.

Rešenja iz st. 3. i 6. ovog člana su konačna u upravnom postupku i protiv njih nije dozvoljena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

Za izdavanje dozvole iz stava 3. ovog člana plaća se taksa čija je visina utvrđena zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Ukoliko po izdavanju rešenja iz stava 3. ovog člana dopunske kontrole i provere tokom eksploatacije pokažu da je podsistem neusklađen sa odredbama ovog zakona ili se nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću metroa utvrdi da se održavanje podсистema ne vrši u skladu sa propisanim postupcima, rešenje iz stava 3. ovog člana biće poništeno, a protiv upravljača metro sistema biće pokrenut prekršajni postupak.

Rešenje kojim se poništava dozvola za korišćenje podсистema konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti upravni spor.

Direkcija za železnice opštim aktom bliže propisuje način izdavanja, oduzimanja i suspendovanja dozvola za korišćenje podсистema.

III. BEZBEDNOST METRO SISTEMA

Sistem upravljanja bezbednošću metro sistema

Član 13.

Upravljač metro sistema je dužan da uspostavi sistem upravljanja bezbednošću, koji ima za cilj da se svi rizici povezani sa sopstvenim aktivnostima, aktivnostima dobavljača i podizvođača i od okruženja kontrolišu na propisanom nivou, u skladu sa osnovnim zahtevima.

Sistem upravljanja bezbednošću mora da ispuni zahteve i da sadrži elemente propisane ovim zakonom i propisima donetim na osnovu ovog zakona.

Sistem upravljanja bezbednošću se donosi na osnovu bezbednosnog plana koji se izrađuje u fazi projektovanja sistema ili pojedinačnog podсистema.

Bezbednosni plan dokazuje da su svi rizici povezani sa izgradnjom, eksploatacijom i održavanjem metro sistema uključeni u projekat i adekvatno ocenjeni, da su predviđene mere za njihovo kontrolisanje i da će sistem u celini moći da ispuni osnovne zahteve.

Bezbednosni plan sadrži:

- 1) kategorizaciju svih rizika;
- 2) princip prihvatljivosti rizika koji se koristi i
- 3) način sprovođenja postupka ocene rizika.

Nezavisnu ocenu bezbednosnog plana sprovodi Telo za ocenu rizika.

Upravljač metro sistema može usvojiti bezbednosni plan tek nakon pozitivne ocene Tela za ocenu rizika.

Telo za ocenu rizika imenuje Direkcija za železnice u skladu sa propisima kojima se uređuje bezbednost železničkog saobraćaja.

Osnovni elementi sistema upravljanja bezbednošću su:

- 1) postupci za identifikaciju, ocenu i kontrolu svih rizika;
- 2) podela odgovornosti u sistemu;
- 3) postupci stalnog unapređenja sistema upravljanja bezbednošću;
- 4) politika bezbednosti;

- 5) postupci za definisanje i praćenje kvantitativnih i kvalitativnih ciljeva bezbednosti;
- 6) postupci za obezbeđenje stalne usaglašenosti sa osnovnim zahtevima;
- 7) postupci za upravljanje rizicima pri promenama u sistemu;
- 8) postupci za upravljanje stručnom osposobljenošću i zdravstvenom sposobnošću zaposlenih;
- 9) postupci za upravljanje bezbednosnim informacijama;
- 10) postupci za upravljanje dokumentima;
- 11) postupci pri vanrednim događajima;
- 12) postupci za delovanje u vanrednim situacijama;
- 13) postupci interne kontrole sistema upravljanja bezbednošću.

Direkcija za železnice opštim aktom bliže propisuje elemente sistema upravljanja bezbednošću.

Nadzor nad sistemom upravljanja bezbednošću

Član 14.

Direkcija za železnice sprovodi nadzor nad sistemom upravljanja bezbednošću, nakon izdavanja sertifikata o bezbednosti metro sistema.

Nadzorom iz stava 1. ovog člana proverava se da li upravljač metro sistema primenjuje svoj sistem upravljanja bezbednošću i, po potrebi, nalaže se sprovođenje odgovarajućih mera.

Rešenje kojim se nalaže sprovođenje odgovarajućih mera iz stava 2. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor.

Sertifikat o bezbednosti metro sistema

Član 15.

Upravljač metro sistema mora da poseduje sertifikat o bezbednosti metro sistema.

Sertifikat o bezbednosti metro sistema se sastoji od:

- 1) dela kojim se potvrđuje prihvatanje sistema upravljanja bezbednošću;
- 2) dela kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je upravljač usvojio da bi zadovoljio osnovne zahteve za bezbedno projektovanje, održavanje i eksploataciju infrastrukture metro sistema.

Kao dokaz ispunjenosti uslova za izdavanje sertifikata o bezbednosti metro sistema iz stava 2. tačka 2) ovog člana podnosi se sledeće:

- 1) dokumentacija upravljača o primenjenim standardima, internim i drugim aktima koji se primenjuju za eksploataciju i održavanje infrastrukture, zaposlene i vozila, kao i kako se putem sistema upravljanja bezbednošću osigurava njihovo poštovanje;
- 2) dokumentacija upravljača o različitim kategorijama zaposlenih ili po ugovoru angažovanih lica za potrebe eksploatacije i održavanja infrastrukture i vozni sredstava, uključujući dokaze da isti ispunjavaju zahteve definisane sistemom upravljanja bezbednošću;
- 3) dokumentacija upravljača o različitim vrstama vozila koja se koriste za prevoz i potrebe održavanja infrastrukture, uključujući dokaze da vozila ispunjavaju

zahteve definisane sistemom upravljanja bezbednošću i da poseduju potrebne dozvole za korišćenje;

4) druga potrebna dokumentacija propisana aktom iz člana 16. stav 9. ovog zakona.

Izdavanje sertifikata o bezbednosti metro sistema

Član 16.

Sertifikat o bezbednosti metro sistema izdaje Direkcija za železnice u formi rešenja.

Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o bezbednosti metro sistema, konačno je u upravnom postupku, protiv njega nije dozvoljena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

Rok važenja sertifikata o bezbednosti metro sistema je pet godina.

Sertifikat o bezbednosti metro sistema obnavlja se na zahtev nosioca, pre isteka roka važenja sertifikata.

Sertifikat o bezbednosti metro sistema se u celini ili delimično ažurira, odnosno menja, kada dođe do značajnih izmena u strukturnim podsistemima ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture i voznih sredstava, o čemu nosilac sertifikata bez odlaganja obaveštava Direkciju za železnice.

Direkcija za železnice može zahtevati da sertifikat o bezbednosti metro sistema bude revidiran, odnosno izmenjen posle značajnijih promena u regulatornom okviru.

Za izdavanje, ažuriranje, revidiranje ili obnavljanje sertifikata o bezbednosti metro sistema plaća se taksa.

Visina takse iz stava 7. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Direkcija za železnice bliže propisuje potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje sertifikata o bezbednosti metro sistema.

O izdatim, izmenjenim ili poništenim sertifikatima o bezbednosti metro sistema Direkcija za železnice vodi ažurnu evidenciju, odnosno formira bazu podataka koja je javno dostupna na internet stranici Direkcije za železnice i ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja.

Rešenje o odbijanju obnavljanja, revidiranja ili ažuriranja sertifikata o bezbednosti metro sistema, konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti upravni spor.

Oduzimanje sertifikata o bezbednosti metro sistema

Član 17.

Ako Direkcija za železnice utvrdi da nosilac sertifikata o bezbednosti metro sistema više ne ispunjava uslove za posedovanje tog sertifikata ili ne postupi u skladu sa članom 16. stav 6. ovog zakona, oduzeće rešenjem sertifikat o bezbednosti metro sistema, navodeći razloge za svoju odluku.

Rešenje o oduzimanju sertifikata o bezbednosti metro sistema konačno je u upravnom postupku, ali se protiv njega može pokrenuti upravni spor.

Uslovi koje moraju ispunjavati zaposleni metro sistema

Član 18.

Zaposleni koji obavljaju bezbednosno relevantne poslove u vezi sa odvijanjem saobraćaja i održavanjem strukturnih podsistema moraju biti stručno osposobljeni i imati odgovarajuću stručnu spremu u skladu sa zahtevima sistema upravljanja bezbednošću upravljača metro sistema, za svaku kategoriju zaposlenih.

Stručno osposobljavanje, usavršavanje, proveru stručne osposobljenosti zaposlenih iz stava 1. ovog člana, sprovodi upravljač metro sistema u skladu sa postupcima definisanim u okviru svog sistema upravljanja bezbednošću.

Upravljač metro sistema ne može dozvoliti obavljanje poslova zaposlenom koji ne poseduje odgovarajuću stručnu osposobljenost ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije proverena.

Uslovi koje u zdravstvenom pogledu moraju ispunjavati zaposleni metro sistema

Član 19.

Uslovi u pogledu zdravstvene sposobnosti zaposlenih metro sistema se određuju i proveravaju u skladu sa zakonom kojim se uređuje bezbednost i zdravlje na radu.

Uslovi za sticanje prava na regulisanje saobraćaja i upravljanje vozilima u metro sistemu

Član 20.

Pravo na regulisanje saobraćaja i upravljanje vozilima u metro sistemu može da stekne lice koje ispunjava sledeće uslove:

- 1) da ispunjava uslove u pogledu zdravstvene sposobnosti iz člana 19. ovog zakona;
- 2) da je navršilo 18 godina života;
- 3) da ima propisano stručno obrazovanje;
- 4) da je praktično stručno osposobljeno i da je na proverama stručnog osposobljavanja pokazalo potrebno znanje;
- 5) da mu odlukom nadležnog organa nije zabranjeno da reguliše saobraćaj i upravlja vozilima u metro sistemu.

Obaveze upravljača metro sistema u slučaju nesreća i nezgoda

Član 21.

Upravljač metro sistema mora da istraži uzroke i posledice nesreća i nezgoda pri odvijanju saobraćaja, kao i okolnosti u kojima su nastali.

Upravljač metro sistema mora voditi evidenciju o nesrećama i nezgodama u odvijanju saobraćaja, kao i o drugim pojavama značajnim za bezbednost.

Upravljač metro sistema će privremeno udaljiti sa posla zaposlenog koji je nepažnjom ili na drugi način prouzrokovao nesreću i na taj način ugrozio bezbednost saobraćaja.

Upravljač metro sistema bez odlaganja obaveštava nadležne državne organe o nesreći i nezgodi u metro sistemu.

Način prijavljivanja, istraživanja, evidentiranja, statističkog praćenja i objavljivanja podataka o nesrećama i nezgodama upravljač metro sistema propisuje u okviru svog sistema upravljanja bezbednošću.

IV. UPRAVLJANJE INFRASTRUKTUROM METRO SISTEMA

Opšte odredbe

Član 22.

Upravljanje infrastrukturom metro sistema, u smislu ovog zakona jeste: izgradnja infrastrukture metro sistema, održavanje infrastrukture metro sistema, organizovanje i regulisanje saobraćaja, upravljanje stanicama, rekonstrukcija i zaštita infrastrukture metro sistema.

Upravljanje infrastrukturom metro sistema je delatnost od opšteg interesa.

Upravljač metro sistema je dužan da obezbedi bezbedno i nesmetano organizovanje, regulisanje i upravljanje saobraćajem i korišćenje staničnih objekata, kao i trajno, neprekidno i kvalitetno održavanje i zaštitu infrastrukture metro sistema.

Izgradnja infrastrukture metro sistema

Član 23.

Izgradnja infrastrukture metro sistema, uključujući i izgradnju priključaka na prenosni elektroenergetski sistem za potrebe metro sistema, vrši se u skladu sa propisima kojima se uređuje planiranje i izgradnja objekata i izgradnja linijskih infrastrukturnih objekata.

Održavanje infrastrukture metro sistema

Član 24.

Upravljač metro sistema održava infrastrukturu metro sistema na način da obezbedi nesmetano i bezbedno odvijanje saobraćaja u metro sistemu.

Uzimajući u obzir bezbednosni plan, upravljač metro sistema, u okviru sistema upravljanja bezbednošću, detaljno definiše metodologiju održavanja infrastrukture metro sistema, u svim fazama.

Izgradnja i rekonstrukcija infrastrukture metro sistema

Član 25.

Izgradnja metro sistema je skup radnji koji obuhvata: prethodne radove, izradu i kontrolu tehničke dokumentacije, pripremne radove za građenje, građenje objekta i stručni nadzor u toku građenja objekata.

Izradu i kontrolu tehničke dokumentacije za izgradnju metro sistema može vršiti i pravno lice registrovano po propisima drugih zemalja, koje je u zemlji porekla registrovano za obavljanje te vrste poslova, odnosno koje vrši te poslove u zemlji porekla, što dokazuje dostavljanjem najmanje dve reference o projektovanju metro sistema organu nadležnom za izdavanje rešenja o ispunjenosti uslova za obavljanje te vrste delatnosti, u skladu sa odredbama zakona kojim je uređeno planiranje i izgradnja objekata.

Građenje, kao i stručni nadzor u toku građenja metro sistema može vršiti i pravno lice koje u zemlji porekla jeste registrovano za obavljanje te vrste poslova, odnosno koje vrši te poslove u zemlji porekla, što dokazuje dostavljanjem najmanje dve reference o građenju ili vršenju nadzora u toku građenja metro sistema, organu nadležnom za izdavanje rešenja o ispunjenosti uslova za obavljanje te vrste delatnosti, u skladu sa odredbama zakona kojim je uređeno planiranje i izgradnja objekata.

Organ iz stava 2. ovog člana, na predlog komisije za utvrđivanje ispunjenosti uslova za obavljanje poslova izrade tehničke dokumentacije, u roku od pet dana izdaje potvrdu o ispunjenosti uslova za projektovanje i kontrolu tehničke dokumentacije za izgradnju, odnosno rekonstrukciju metro sistema.

Potvrda iz stava 4. ovog člana izjednačena je sa rešenjem nadležnog organa o ispunjenosti uslova za projektovanje i kontrolu tehničke dokumentacije u smislu zakona kojim se uređuje planiranje i izgradnja i izdaje se sa rokom važenja od dve godine, od dana izdavanja potvrde.

Na postupak izdavanja potvrde iz stava 4. ovog člana shodno se primenjuju odredbe Zakona o planiranju i izgradnji („Službeni glasnik RS”, br. 72/09, 81/09 - ispravka, 64/10 - US, 24/11, 121/12, 42/13 - US, 50/13 - US, 98/13 - US, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 - dr. zakon i 9/20), kojima se propisuje izrada tehničke dokumentacije.

Na strana ovlašćena fizička lica primenjuju se odredbe čl. 162-162l Zakona o planiranju i izgradnji.

Pripremni radovi i radovi na građenju objekta izvode se na osnovu rešenja ministarstva nadležnog za poslove građevinarstva.

Probni rad, u smislu zakona kojim se uređuje izgradnja objekta, može trajati najduže dve godine, uz obavezu investitora da prati rezultate probnog rada.

Rekonstrukcija infrastrukture metro sistema predstavlja radove velikog obima u zoni zaštitnog pojasa koji se izvode na postojećoj infrastrukturi metro sistema kao i zamenu pojedinih elemenata postojeće infrastrukture metro sistema, kojima se ne menja celokupno funkcionisanje metro sistema.

Rekonstrukcija infrastrukture metro sistema podrazumeva radove na elementima infrastrukture metro sistema kojima se unapređuje pouzdanost, efikasnost i bezbednost saobraćaja.

Radovi na rekonstrukciji infrastrukture metro sistema su radovi koji se izvode u skladu sa investicionim ciklusima pojedinih elemenata.

Rekonstrukcija infrastrukture metro sistema vrši se na osnovu rešenja o odobrenju za izvođenje radova koje izdaje ministarstvo nadležno za poslove građevinarstva

Zaštita infrastrukture

Član 26.

U zoni zaštitnog pojasa trase metro sistema, osim u zoni infrastrukturnog pojasa, izuzetno se mogu graditi objekti koji nisu u funkciji metro sistema, na osnovu uslova koje u objedinjenoj proceduri izdavanja lokacijskih uslova od upravljača infrastrukture metro sistema, kao imaoca javnih ovlašćenja izdaje nadležni organ.

Propisane mere zaštite objekata iz stava 1. ovog člana sprovodi investitor objekta o svom trošku.

U zoni zaštitnog pojasa mogu se postavljati nadzemne i podzemne instalacije – cevovodi i postrojenja (vodovodne, kanalizacione, gasovod i dr.), telekomunikacione instalacije i elektroenergetski vodovi, na osnovu posebno izdatih uslova upravljača metro sistema. Delovi ovih sistema, izuzetno se mogu postavljati u zoni infrastrukturnog pojasa, uz posebne uslove upravljača metro sistema.

U zoni zaštitnog pojasa iznad metro objekta, na površini zemlje, za podzemne objekte, na prostoru između spoljne ivice konstrukcije metro objekta do površine zemlje gradnja novih zgrada i drugih inženjerskih objekata, izuzetno se dozvoljava izgradnja uz posebne uslove upravljača metro sistema.

Zemljište iznad metro objekata ne predstavlja zemljište javne namene, osim ako je to predviđeno planskim dokumentom. Za objekte metro sistema katastarska parcela se formira samo za nadzemne delove, odnosno delove objekata koji su vezani za površinu zemlje (ulazi u stanice, ventilacioni šahtovi, evakuacioni šahtovi i dr.), dok se za podzemne objekte u koridoru metroa ne formiraju posebne parcele.

Prilikom izgradnje ili drugih obimnijih radova ili intervencija na postojećim objektima na katastarskim parcelama koje se u celini ili delimično nalaze u okviru zaštitnog pojasa metro sistema, organ nadležan za izdavanje lokacijskih uslova je obavezan da od upravljača metro sistema, kao imaoca javnih ovlašćenja, pribavi potrebne uslove za projektovanje.

Radnje ometanja odvijanja saobraćaja

Član 27.

U cilju odvijanja bezbednog metro saobraćaja, zabranjeno je:

- 1) otuđivati, uništavati, uklanjati ili oštećivati delove infrastrukture metro sistema ili delove vozila, koji neposredno utiču na bezbednost;
- 2) bacati ili stavljati bilo kakav predmet na kolosek ili bacati bilo kakav predmet na vozila ili iz vozila;
- 3) izvoditi radove u blizini metro trase koji bi mogli oštetiti objekte metro sistema, prugu ili umanjiti stabilnost terena (klizanje ili odronjavanje terena, hidrografske promene i sl.) ili na bilo koji drugi način ugrožavati ili ometati metro saobraćaj;
- 4) unositi materije ili predmete u vozove, u prostorije službenih mesta namenjenih putnicima, kojima bi se mogla ugroziti bezbednost putnika i drugih lica ili im se naneti šteta;
- 5) ometati rad zaposlenog u obavljanju poslova.

Upravljač metro sistema je dužan da na mestima na kojima može doći do ometanja ili ugrožavanja saobraćaja metro sistema, samostalno ili zajedno sa drugim licem, blagovremeno preduzima mere tehničke i fizičke zaštite infrastrukture metro sistema od elementarnih nepogoda radi bezbednog odvijanja saobraćaja.

U infrastrukturnom pojasu metro sistema zabranjena je sadnja drveća koja svojim korenima može uticati na stabilnost metro sistema i bezbednost odvijanja saobraćaja.

U zaštitnom pojasu metroa ne planira se formiranje deponija otpadnih materijala, kao ni trase instalacija za odvođenje površinskih i otpadnih voda tako da vode ka objektima metroa. Odvodnjavanje površinskih voda sa objekata i slobodnih površina u zaštitnom pojasu metroa mora biti kontrolisano i vođeno na suprotnu stranu od trase metroa, odnosno staničnih objekata metro sistema.

Javna infrastruktura i infrastrukturni objekti u funkciji metro sistema

Član 28.

Izrada tehničke dokumentacije i izgradnja javne infrastrukture i infrastrukturnih objekata u funkciji metro sistema vrši se u skladu sa propisima kojima se uređuje planiranje i izgradnja objekata i izgradnja linijskih infrastrukturnih objekata.

Odobrenje izgradnje infrastrukture u funkciji metrosistema

Član 29.

Građevinska dozvola za izgradnju javne infrastrukture i infrastrukturnih objekata u funkciji metro sistema izdaje se za više katastarskih parcela ili delova katastarskih parcela preko kojih prelazi taj objekat.

Pripremni radovi za izgradnju metro sistema i javne infrastrukture i infrastrukturnih objekata u funkciji metro sistema mogu se izvoditi i na osnovu privremene građevinske dozvole.

Uz zahtev za izdavanje privremene građevinske dozvole iz stava 2. ovog člana, prilaže se idejni projekat sa tehničkom kontrolom. Dokaz o odgovarajućem pravu na zemljištu ili objektu prilaže se u skladu sa zakonom kojim se uređuje izgradnja objekata.

Na postupak izdavanja privremene građevinske dozvole i njenu sadržinu primenjuju se odgovarajuće odredbe zakona kojim je uređena izgradnja objekata, ako ovim zakonom nije drugačije propisano. Za izdavanje privremene građevinske dozvole nije potrebno pribavljanje lokacijskih uslova.

Pripremni radovi koji su izvedeni na osnovu privremene građevinske dozvole iz stava 3. ovog člana mogu trajati najduže tri godine od dana pravnosnažnosti te dozvole, nakon čega je investitor u obavezi da pribavi građevinsku dozvolu za metro sistem, odnosno javne infrastrukture i infrastrukturnih objekata u funkciji metro sistema kojom će obuhvatiti i radove koji su se izveli na osnovu privremene građevinske dozvole iz stava 3. ovog člana.

V. PREVOZ PUTNIKA U METRO SISTEMU

Opšte odredbe

Član 30.

Javni prevoz putnika u metro sistemu obavlja upravljač metro sistema koji ispunjava uslove propisane ovim zakonom, uslove propisane zakonom kojim se uređuje obavljanje komunalnih delatnosti i koji je registrovan za obavljanje gradskog i prigradskog prevoza putnika.

Ispunjenost uslova za otpočinjanje obavljanja delatnosti javnog prevoza putnika u metro sistemu

Član 31.

Ispunjenost uslova za otpočinjanje obavljanje delatnosti javnog prevoza putnika u metro sistemu utvrđuje ministarstvo nadležno za komunalne delatnosti u skladu sa zakonom kojim se uređuju uslovi za obavljanje komunalnih delatnosti.

Ministar nadležan za poslove saobraćaja donosi podzakonski akt kojim se bliže utvrđuju uslovi, postupak i način za obavljanje delatnosti javnog prevoza.

Pružanje usluga javnog prevoza putnika

Član 32.

Javni prevoz putnika u metro sistemu se obavlja po unapred objavljenom redu vožnje na koji saglasnost daje nadležni organ za gradski i prigradski prevoz jedinice lokalne samouprave.

U slučaju promena reda vožnje ili ukidanja pojedinih usluga upravljač metro sistema mora tu promenu objaviti na odgovarajući način.

Informacije o uslugama javnog prevoza putnika u metro sistemu

Član 33.

Upravljač metro sistema mora na pogodan način da objavi najmanje sledeće informacije o uslugama javnog prevoza putnika koje obavlja:

- 1) tarifni sistem koji se primenjuje u metro sistemu;
- 2) red vožnje;
- 3) pristupačnost, uslove pristupa i mogućnost prevoza osoba sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću;
- 4) procedure za podnošenje pritužbi,

Tokom putovanja vozom upravljač metro sistema mora da adekvatno obavesti putnike o:

- 1) narednoj stanici;
- 2) kašnjenjima vozova;
- 3) mogućnostima presedanja na druge linije gradskog i prigradskog saobraćaja;
- 5) pitanjima bezbednosti i sigurnosti.

Poveravanje obavljanja komunalne delatnosti gradskog i prigradskog prevoza putnika metrom

Član 34.

Obavljanje prevoza putnika metrom može se poveriti uz saglasnost osnivača drugim pravnim licima.

Poveravanje obavljanja komunalne delatnosti gradskog i prigradskog prevoza putnika metrom vrši se u skladu sa ovim zakonom, zakonom kojim se uređuje komunalna delatnost i zakonom kojim se uređuje železnica.

VI. GRADSKA ŽELEZNICA

Opšte odredbe

Član 35.

Odredbe ovog zakona shodno se primenjuju i na gradsku železnicu koja je funkcionalno odvojena od javne železničke infrastrukture.

Javno preduzeće ili drugo pravno lice koje upravlja gradskom železnicom koje obavlja javni prevoz putnika i na javnoj železničkoj infrastrukturi, mora ispunjavati i uslove propisane zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i zakonom kojim se uređuje obavljanje delatnosti železničkog prevoza.

Železnička vozila koja koristi gradska železnica moraju ispunjavati uslove propisane zakonom koji uređuje interoperabilnost u železničkom sistemu.

VII. INSPEKCIJSKI NADZOR

Član 36.

Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona, kao i zakona, drugih propisa i opštih akata kojima se uređuje bezbednost u metro sistemu i gradskoj železnici vrši ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja.

Inspekcijski nadzor vrši ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja preko republičkog inspektora za železnički saobraćaj, u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje inspekcijski nadzor.

Nadzor nad obavljanjem delatnosti javnog prevoza putnika u metro sistemu se sprovodi u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje obavljanje komunalnih delatnosti.

VIII. KAZNE NE ODREDBE

1. Privredni prestup

Član 37.

Novčanom kaznom od 500.000 do 3.000.000 dinara kazniće se za privredni prestup privredno društvo ili drugo pravno lice ako ne postupi u skladu sa članom 12. stav 9. ovog zakona.

Novčanom kaznom od 50.000 do 200.000 dinara kazniće se odgovorno lice u pravnom licu za privredni prestup iz stava 1. ovog člana.

Član 38.

Novčanom kaznom od 500.000 do 3.000.000 dinara kazniće se za privredni prestup privredno društvo ili drugo pravno lice, ako zaposleni nema odgovarajuću stručnu spremu, u skladu sa članom 18. ovog zakona.

Novčanom kaznom od 50.000 do 200.000 dinara kazniće se odgovorno lice u pravnom licu za privredni prestup iz stava 1. ovog člana.

Član 39.

Novčanom kaznom od 50.000 do 1.000.000 dinara kazniće se za privredni prestup privredno društvo ili drugo pravno lice, ako ne objavi informacije o uslugama javnog prevoza putnika koje obavlja, u skladu sa članom 33. ovog zakona.

Novčanom kaznom od 5.000 do 200.000 dinara kazniće se odgovorno lice u pravnom licu za privredni prestup iz stava 1. ovog člana.

2. Prekršaj

Član 40.

Novčanom kaznom od 500.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice, zbog sprečavanja da se metro saobraćaj bezbedno odvija, u skladu sa članom 27. ovog zakona.

Novčanom kaznom od 5.000 do 150.000 dinara kazniće se fizičko lice, odnosno odgovorno lice u pravnom licu za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

Novčanom kaznom od 50.000 do 500.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

IX. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Član 41.

Ministar nadležan za poslove saobraćaja doneće podzakonski akt iz člana 31. stav 2. ovog zakona u roku od dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Direkcija za železnice je dužna da svoju unutrašnju organizaciju uskladi sa odredbama ovog zakona u roku od 30 dana od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Član 42.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

O B R A Z L O Ž E N J E

I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u odredbama člana 97. tačka 12. Ustava Republike Srbije, kojima se utvrđuje da Republika Srbija, između ostalog, uređuje i organizaciju i korišćenje prostora.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je prema članu 7. stav 2. Zakona o ministarstvima („Službeni glasnik RS”, br. 128/20) nadležno za obavljanje poslova državne uprave u oblasti železničkog, drumskog, vodnog i vazdušnog saobraćaja, koji se odnose između ostalog i na realizaciju projekata izgradnje saobraćajne infrastrukture i infrastrukturne projekte od posebnog značaja u oblasti niskogradnje.

Ideja o izgradnji beogradskog metroa stara je decenijama, a Grad Beograd je po prvi put uradio analize i studije neophodne za njegovu izgradnju. Izgradnja beogradskog metroa čini jedan od najkompleksnijih infrastrukturnih projekata koji treba da predstavlja visokokapacitetan i potpuno nezavistan šinski sistem, a samim tim i osnov javnog prevoza u Beogradu. Izgradnjom ovako važnog projekta za Republiku Srbiju i Grad Beograd značilo bi manje gužve u gradskom saobraćaju, a prema tome i brži protok kako gradskog saobraćaja tako i samog stanovništva. Osim toga, ovakav vid prevoza predstavlja jedan od najbezbednijih, najefikasnijih i najpouzdanijih vidova odvijanja saobraćaja. Ono što je posebno važno jeste da izgradnjom metroa doprinosimo ubrzanom razvoju delova grada sa potencijalom za izgradnju velikog broja stambenih i poslovnih jedinica. Projekat metroa u Beogradu u najvećoj meri može da utiče na uzdizanje Grada Beograda na nivo visokog ranga među metropolitenskim gradovima i prestonicama centralne, istočne i jugoistočne Evrope.

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je u svom planu rada planiralo otpočinjanje realizacije projekata do kraja 2021. godine, a čija vrednost je procenjena na oko 6 milijardi evra ulaganja u celokupan projekat. Projektom je predviđena izgradnja dve metro linije i to: prva metro linija koja će povezivati Železnik i Mirijevo i druga metro linija koja će povezivati Mirijevo i Zemun. Predviđeno je da prva linija metroa bude završena do 2028. godine, dok je planirani rok završetka celog projekta predviđen do 2033. godine.

Da bi se ubrzao početak izgradnje Beogradskog metroa, potrebno je doneti ovaj zakon, kako bi se omogućila brža i jednostavnija realizacija projekta, i to od procesa pribavljanja zemljišta, do izdavanja neophodnih dozvola, te ubrzao proces javnih nabavki neophodnih za realizaciju ovog projekta od značaja za Republiku Srbiju. Zakonom su uređeni i regulatorni, tehnički i drugi uslovi za bezbedno, pouzdano i uredno odvijanje saobraćaja.

Za sve navedene projekte obezbeđena su sredstva u budžetu Republike Srbije i garancije za kredite, za koje su pregovori sa bankama u toku za obezbeđivanje što povoljnijih uslova kreditiranja. Usvajanjem ovakvog zakonskog rešenja, ubrzala bi se realizacija projekata i time bi Republika Srbija bila u situaciji da plaća manje naknade bankama na neiskorišćena sredstva iz kredita, a doprinelo bi se i većoj iskorišćenosti sredstva iz budžeta Republike Srbije.

Zbog svega napred navedenog predlaže se donošenje ovog zakona, kojim će omogućiti brža i efikasnija realizacija projekata od značaja za Republiku Srbiju.

Odredbe ovog zakona ne ugrožavaju ustavna i ljudska prava građana Republike Srbije, a sa druge strane stvaraju uslove za efikasniju realizaciju projekata od značaja za Republiku Srbiju.

III. OBJAŠNJENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA I POJEDINAČNIH REŠENJA

Članom 1. Predloga zakona propisano je da ovaj zakon uređuju regulatorni, tehnički i drugi uslovi za bezbedno, pouzdano i uredno odvijanje saobraćaja metro sistema i gradske železnice, uslovi koje zaposleni na njima moraju da ispune, upravljanje infrastrukturom metro sistema i gradske železnice, obavljanje delatnosti prevoza putnika i usluge javnog prevoza putnika metro sistemom i gradskom železnicom od opšteg interesa .

Članom 2. Predloga zakona definisani su pojmovi upotrebljeni u smislu ovog zakona.

Članom 3. Predloga zakona određeni su elementi metro sistema.

Članom 4. Predloga zakona određen je podsistem pružna (kolosečna) infrastruktura.

Članom 5. Predloga zakona utvrđen je podsistem stanica (stanična infrastruktura)

Članom 6. Predloga zakona definisan je podsistem energije metro sistema.

Članom 7. Predloga zakona obuhvaćen je podsistem signalizacije, upravljanja i kontrole metro sistema.

Članom 8. Predloga zakona obuhvaćen je podsistem vozila.

Članom 9. Predloga zakona definisani su stručni i funkcionalni zahtevi podsistema metro sistema, kao i obezbeđivanje bezbednog, pouzdanog i urednog odvijanja saobraćaja.

Članom 10. Predloga zakona predviđa se način puštanja podsistema u rad.

Članom 11. Predloga zakona utvrđen je postupak verifikacije podsistema, kao i način izdavanja sertifikata o verifikaciji podsistema ili njegovog dela.

Članom 12. Predloga zakona definisan je način izdavanja dozvola za korišćenje podsistema.

Članom 13. Predloga zakona predviđen je sistem upravljanja bezbednošću metro sistema, kao i osnovni elementi sistema upravljanja bezbednošću.

Članom 14. Predloga zakona predviđen je nadzor nad sistemom upravljanja bezbednošću.

Članom 15. Predloga zakona utvrđeni su uslovi, od čega se sastoji i ko treba da poseduje sertifikat o bezbednosti metro sistema.

Članom 16. Predloga zakona utvrđen je način izdavanja sertifikata o bezbednosti metro sistema.

Članom 17. Predloga zakona utvrđen je način oduzimanja sertifikata o bezbednosti metro sistema.

Članom 18. Predloga zakona utvrđen su uslovi koje moraju da ispunjavaju zaposleni metro sistema.

Članom 19. Predloga zakona utvrđen su uslovi koje u zdravstvenom pogledu moraju da ispunjavaju zaposleni metro sistema.

Članom 20. Predloga zakona utvrđen su uslovi koje zaposleni mora da ispunjava kako bi stekao pravo na regulisanje saobraćaja i upravljanje vozilima u metro sistemu.

Članom 21. Predloga zakona definisane su obaveze upravljača metro sistema u slučaju nesreća i nezgoda pri odvijanju saobraćaja, kao i okolnosti u kojima su nastali.

Članom 22. Predloga zakona definisane su opšte odredbe upravljanja infrastrukturom metro sistema, a koji se odnosi na: izgradnju infrastrukture metro

sistema, održavanje infrastrukture metro sistema, organizovanje i regulisanje saobraćaja, upravljanje stanicama, rekonstrukcija i zaštita infrastrukture metro sistema.

Članom 23. Predloga zakona predviđen je način izgradnje infrastrukture metro sistema.

Članom 24. Predloga zakona predviđen je način održavanja infrastrukture metro sistema.

Članom 25. Predloga zakona predviđen je način izgradnje i rekonstrukcije infrastrukture metro sistema.

Članom 26. Predloga zakona predviđen je način zaštite infrastrukture metro sistema.

Članom 27. Predloga zakona predviđeni su elementi koji se tiču radnji koje su zabranjene, a tiču se odvijanja bezbednog metro saobraćaja.

Članom 28. Predloga zakona utvrđeno je da se izrada tehničke dokumentacije i izgradnja javne infrastrukture i infrastrukturnih objekata u funkciji metro sistema vrši u skladu sa propisima kojima se uređuje planiranje i izgradnja objekata i izgradnja linijskih infrastrukturnih objekata.

Članom 29. Predloga zakona definisan je postupak izdavanja odobrenja izgradnje infrastrukture u funkciji metrosistema.

Članom 30. Predloga zakona definisane su opšte odredbe prevoza putnika u metro sistemu.

Članom 31. Predloga zakona utvrđuje se ispunjenost uslovi za otpočinjanje obavljanje delatnosti javnog prevoza putnika u metro sistemu

Članom 32. Predloga zakona predviđen je način pružanja usluga javnog prevoza putnika.

Članom 33. Predloga zakona predviđen je način davanja informacija o uslugama javnog prevoza putnika u metro sistemu.

Članom 34. Predloga zakona predviđen je način poveravanja obavljanja komunalne delatnosti gradskog i prigradskog prevoza putnika metrom.

Članom 35. Predloga zakona definisane su opšte odredbe gradske železnice, odnosno da se odredbe ovog zakona shodno primenjuju i na gradsku železnicu koja je funkcionalno odvojena od javne železničke infrastrukture.

Članom 36. Predloga zakona definisan je Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona

Čl. 37, 38, 39. i 40. Predloga zakona predviđene su kaznene odredbe za privredni prestup i prekršaj učinjeni protiv ovog zakona.

Članom 41. Predloga zakona propisano je da će ministar nadležan za poslove saobraćaja doneti podzakonski akt iz člana 31. stav 2. ovog zakona u roku od dve godine od danas stupanja na snagu ovog zakona i da je Direkcija za železnice dužna da svoju unutrašnju organizaciju uskladi sa odredbama ovog zakona.

Članom 42. Predloga zakona propisano je stupanje na snagu ovog zakona.

IV. FINANSIJSKA SREDSTVA POTREBNA ZA SPROVOĐENJE OVOG ZAKONA

Za sprovođenje ovog zakona nisu potrebna dodatna finansijska sredstva iz budžeta Republike Srbije.

PRILOG 1:

Test uticaja Član 7. (uredbe) Odluka o potrebi sprovođenja analize efekata dokumenata javnih politika i propisa			
Test nivoa uticaja javne politike		Test nivoa prioriteta javne politike	
Visok uticaj	Vrlo složena, politički osetljiva ili sa značajnim finansijskim troškovima	Visok prioritet	Mere Vlade odnosno jedinice lokalne samouprave visokog političkog prioriteta, sa značajnim političkim, fiskalnim ili pravnim posledicama
Srednji uticaj	Donekle složena, politički osetljiva ili sa značajnim finansijskim troškovima	Srednji prioritet	Mere Vlade odnosno jedinice lokalne samouprave sa manjim političkim, fiskalnim ili pravnim posledicama
Nizak uticaj	Vrlo jasna, njeno sprovođenje prouzrokuje minimalne troškove	Nizak prioritet	Mere ministarstva ili drugih organa državne uprave, odnosno jedinica lokalne samouprave koje će, u slučaju da ne budu realizovane, izazvati minimalne štetne posledice
Utvrđivanje potrebe za sprovođenje Analize efekata (u daljem tekstu: AE)			
	Visok prioritet	Srednji prioritet	Nizak prioritet
Visok uticaj	AE potrebna	AE potrebna	AE potrebna
Srednji uticaj	AE potrebna	AE potrebna	AE potrebna
Nizak uticaj	AE preporučena	AE preporučena	AE nije potrebna

PRILOG 2:**Ključna pitanja za analizu postojećeg stanja i
pravilno definisanje promene koja se predlaže**

- 1) Koji pokazatelji se prate u oblasti, koji su razlozi zbog kojih se ovi pokazatelji prate i koje su njihove vrednosti?

U oblasti koja je predmet Zakona o metrou i gradskoj železnici, pokazatelji koji se trenutno prate pre svega se odnose na oblast javnog gradskog prevoza putnika kao i pokazatelji ostvarenog transportnog rada u predmetnoj oblasti.

Imajući u vidu da je oblast javnog prevoza putnika, delatnost od opšteg interesa, u ovom trenutku, na teritorijama jedinica lokalnih samouprava postoji obaveza i praksa praćenja pokazatelja rada preduzeća koja pružaju usluge prevoza putnika i to: broj prevezenih putnika po prevoznim sredstvima, broj ostvarenih kilometara, potrošnja energije i dr.

U nastavku dat prikaz podataka o broju prevezenih putnika na području Beograda po godinama.

godina	ukupno	tramvaj	trolejbus	autobusi	BG voz
2010	652542	97395	52340	502807	1988
2017	828456	87876	49873	681364	9343
2018	833090	87796	51471	686262	8561
2019	838827	87659	50392	691426	9350

Rezultati istraživanja sprovedeni u prethodnom periodu ukazuju da za uže gradsko područje Beograda, javni transport putnika ima dominantno učešće od 49,5%. ali sa značajnim učešćem autobusnog podsistema sa 44,8%, a zatim slede tramvajski podsistem sa 2,32% i trolejbuski podsistem sa 1,53%. Učešće gradske železnice je manje od 1%.

- 2) Da li se u predmetnoj oblasti sprovodi ili se sprovodio dokument javne politike ili propis? Predstaviti rezultate sprovođenja tog dokumenta javne politike ili propisa i obrazložiti zbog čega dobijeni rezultati nisu u skladu sa planiranim vrednostima.

Dokumenti koji u ovom trenutku delimično regulišu ovu oblast predstavljaju Zakon o železnici i Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju. U isto vreme ovo samo delimično, posebno imajući u vidu karakteristike transportnog tržišta koje postojeći zakoni regulišu (otvorenost tržišta, nezavisnost upravljača infrastrukture od operatera, elementi bezbednosti i interoperabilnosti i dr) odnosno postoje mnoga pitanja koja se odnose na metro sistem i sistem gradske železnice koja nisu ni na koji način „pokrivena“ postojećom legislativom.

Sa druge strane posmatrano, sprovodi se čitav niz politika koje se odnose na oblast Održive mobilnosti i održivog urbanog razvoja koji svojim merama zahtevaju i podstiču veći udeo ekološki pogodnih sistema u oblasti transporta u urbanim sredinama.

Jedan od osnovnih dokumenata koji je povezan sa predmetnim zakonom predstavlja Strategija održivog urbanog razvoja Republike Srbije do 2030. godine („Službeni glasnik RS”, br. 47/19). Strategija održivog urbanog razvoja usvojena je u skladu sa potrebama uređenja gradskog prostora, rešavanja problema urbanog razvoja, a samim tim i javnog saobraćaja putnika, i potencijalima koje urbana naselja nose kao generatori razvojnih aktivnosti.

Kao posledica donete Strategije, mnogi gradovi na području Republike Srbije pristupili su izradi dokumenata koji se odnose na Planove održive mobilnosti, koji između ostalog predviđaju veći udeo ekološki povoljnijih vidova. U slučaju većih gradova, a pre svega Beograda set mera za dostizanje održive mobilnosti direktno je povezan sa razvojem i unapređenjem visokokapacitativnih šinskih sistema u okviru javnog prevoza putnika – metroom i gradskom železnicom.

- 3) Koji su važeći propisi i dokumenti javnih politika od značaja za promenu koja se predlaže i u čemu se taj značaj ogleda?

Zakon o metrou i gradskoj železnici suštinski pokriva dve oblasti: bezbednost sistema i tehničku regulativu i delatnosti prevoza putnika. Prva oblast, s obzirom da metro tehnički pripada železničkim sistemima se uređuje u skladu sa tim regulatornim okvirom odnosno može se reći da je povezan sa zakonima koji regulišu ovu oblast – Zakon o železnici, Zakon o bezbednosti železničkog saobraćaja.

Što se tiče oblasti prevoza putnika, imajući u vidu da se radi o prevozu putnika na teritorijama lokalne samouprave, odnosno o delatnosti od javnog interesa ova oblast regulisana je Zakonom o komunalnim delatnostima.

Za oblast izgradnje, rekonstrukcije, održavanja, važeći su propisi Zakon o planiranju i izgradnji i Zakon o posebnim postupcima radi realizacije

projekata izgradnje i rekonstrukcije linijskih infrastrukturnih objekata od posebnog značaja za Republiku Srbiju.

Za ovu oblast veoma je važan i SMART plan iz 2017 godine i Strategija razvoja Beograda do 2021 godine.

- 4) Da li su uočeni problemi u oblasti i na koga se oni odnose? Predstaviti uzroke i posledice problema.

Osnovni problem predstavlja ne postojanje adekvatnog zakonskog okvira koji je neophodan za planiranje, projektovanje, izgradnju i eksploataciju metro sistema, kao i sistema gradske železnice.

Iako metro sistem i sistem gradske železnice predstavljaju elemente železničke sistema, obzirom da metro u tehničko-bezbednosnom smislu predstavlja kompleksan i specifičan sistem zahteva poseban pristup pri definisanju svih nivoa bezbednosnih procedura kao i ostalih segmenata.

Sve odredbe koje se predlažu Zakonom o metrou i gradskoj železnici, u najvećoj mogućoj meri poštovala su rešenja i pristup primenjen u zakonima koji regulišu oblast železnice, ali u isto vreme posebno vodeći računa o specifičnostima istih. Na primer metro je potpuno funkcionalno, prostorno i organizaciono nezavistan sistem te nije moguće primeniti rešenja koja važe za otvoreno tržište železničkih usluga koje funkcioniše uz poštovanje principa interoperabilnosti.

Sistem gradske železnice, iako u direktnoj vezi sa javnom železničkom infrastrukturom, na kojoj takođe može da funkcioniše, potrebno je jasnije definisati posebno u smislu tehničko tehnoloških zahteva nove infrastrukture koja će se koristiti samo u svrhu gradske železnice, a ne i ostalog železničkog prevoza. Ovo ima direktan uticaj na troškove projektovanja i izgradnje nove infrastrukture za potrebe sistema gradske železnice, s obzirom da će ih biti moguće projektovati i graditi u skladu sa zahtevima vozničkih sredstava za prevoz putnika u gradskim sredinama, a ne sa zahtevima za pruge za mešoviti saobraćaj, što je slučaj sa postojećim zakonima koji regulišu oblast železničkog saobraćaja u Republici Srbiji.

- 5) Koja promena se predlaže?

Donošenje novog zakona kojim će biti regulisana ova oblast.

- 6) Da li je promena zaista neophodna i u kom obimu?

Donošenje predmetnog zakona je neophodno. Predloženim tekstom i obimom definiše se okvir i osnove sistema, kao i bezbednosni elementi, dok će detalji biti obrađivani kroz podzakonska akta.

7) Na koje ciljne grupe će uticati predložena promena? Utvrditi i predstaviti ciljne grupe na koje će promena imati neposredan odnosno posredan uticaj.

Pored osnovnih funkcija transporta (da poveže mesta stanovanja sa mestom rada i školovanja, obezbedi pristupačnost važnim tačkama na teritoriji grada, kao što su urbani centri, privredne zone, objekti izuzetne rekreativne i turističke atrakcije i sl.), on treba da omogući građanima lakoću i bezbednost komuniciranja, investitorima efikasnije funkcionisanje objekata, zona ili kompleksa u koje žele da investiraju, a turistima i rekreativcima udobniju i lakšu dostupnost pojedinim odredištima. Koncept beogradskog metroa bi, dakle, trebalo da omogući aktiviranje značajnog teritorijalnog kapitala (građevinskog zemljišta u centru i periferiji) tj. da omogući da prioritetni potencijali budu aktivirani i upotrebljeni na optimalan način.

8) Da li postoje važeći dokumenti javnih politika kojima bi se mogla ostvariti željena promena i o kojim dokumentima se radi?

Ne postoje.

9) Da li je promenu moguće ostvariti primenom važećih propisa?

Ne, nije moguće, a pre svega imajući u vidu da je potrebno jasno i jednoznačno definisati sve neophodne, pre svega regulatorne okvire, kao i elemente bezbednosti sistema, a nakon toga i ostale elemente od važnosti za funkcionisanje metro sistema i sistema gradske železnice.

10) Kvantitativno (numerički, statistički) predstaviti očekivane trendove u predmetnoj oblasti, ukoliko se odustane od intervencije (*status quo*).

Uvođenjem metro sistema, dobija se javni prevoz velikog kapaciteta sa većom brzinom putovanja i mogućnošću ulaska u izgrađena gradska područja koji je, zbog saobraćajnih gužvi na uličnoj mreži, bolji od pristupa putničkim automobilom. Metro sistem vodi ka smanjenju broja vozila ostalih vidova javnog gradskog prevoza i ostalog saobraćaja na uličnoj mreži. Takođe, uvođenje metro sistema vodi do modalnog preusmeravanja putnika sa privatnih automobila na javni prevoz, a u okviru korisnika javnog prevoza, do promene putanja i prelaska putnika na metro sistema kao sistem koji nudi kraće vreme putovanja. Dolazi do ušteda vremena za prethodne korisnike javnog prevoza, ušteda vremena za nove korisnike javnog prevoza kao i ušteda pređene razdaljine za prethodne korisnike privatnih automobila. Takođe, dolazi do smanjenje razdaljina koje se prelaze vozila ostalih vidova javnog prevoza zbog reorganizacije saobraćaja.

Jasno je da bez visoko kapacitativnog sistema kakav je metro sistem, ove koristi izostaju i dolazi do dalje degradacije kvaliteta putovanja: duža

vremena putovanja javnim prevozom, veći broj privatnih automobila na ulicama, veće gužve, veće zagađenje vazduha. U slučaju ne realizovanja metro sistema, na primeru Beograda, prognozirano je da će broj zahteva za putovanjem putničkim automobilom značajno porasti između 2015. i 2033. godine: u jutarnjem vršnom času za oko 43% i u popodnevnom za oko 49% . Broj vozilo-km na putnoj mreži u glavnoj gradskoj zoni tokom jutarnjeg vršnog časa je prognozirano da će porasti za oko 39%. Ovakva situacija vodi ka pogoršavanju životne sredine prevashodno u smislu zagađenja vazduha.

11) Kakvo je iskustvo u ostvarivanju ovakvih promena u poređenju sa iskustvom drugih država, odnosno lokalnih samouprava (ako je reč o javnoj politici ili aktu lokalne samouprave)?

Postoje različita iskustva, koja su u direktnoj povezanosti sa kulturom pojedinih zemalja kao i načinom uređivanja oblasti prevoza, a u smislu osnovnog prava koje pojedine zemlje primenjuju. Tako su na primer u Velikoj Britaniji pitanja koje reguliše predmetni zakon obrađena kroz zakone koji uređuju javni železnički sistem.

U isto vreme, zbog bitnih razlika u regulatornim zahtevima - železnički sistem podrazumeva razdvojenost delatnosti, velik broj aktera, potrebu međunarodne interoperabilnosti, stalno usklađivanje sa EU zakonodavstvom dok metro sistem funkcioniše kao jedinstven sistem, sa samo jednim akterom na lokalnom nivou, metro sistem i gradska železnica uređuju se posebnim pravnim aktima u mnogim evropskih zemalja npr. u Francuskoj, Nemačkoj, Austriji itd.

Ključna pitanja za utvrđivanje ciljeva

- 1) Zbog čega je neophodno postići željenu promenu na nivou društva? (odgovorom na ovo pitanje definiše se opšti cilj).

Donošenjem Zakona o metrou i gradskoj železnici stvara se zakonodavni okvir i osnov za efikasno i bezbedno funkcionisanje ova dva sistema.

Nacrt Zakona o metrou i gradskoj železnici uređuje pitanja tehničkih, regulatornih i drugih uslova za bezbedan i pouzdan saobraćaj, upravljanje infrastrukturom ovih sistema i obavljanja delatnosti javnog prevoza putnika. Neophodno je što pre zakonski urediti nivo bezbednosti koji ovi sistemi moraju da imaju i niz drugih tehničkih karakteristika i institucionalni okvir koji po svojoj suštini predstavljaju ulazne podatke za projektovanje metroa. Svako kašnjenje u zakonskom definisanju ovih uslova u odnosu na projektovanje može kasnije izazvati brojne probleme i potrebu da se projekti ponovo razmatraju, vrše novi proračuni i izmene

- 2) Šta se predmetnom promenom želi postići? (odgovorom na ovo pitanje definišu se posebni ciljevi, čije postizanje treba da dovode do ostvarenja opšteg cilja. U odnosu na posebne ciljeve, formulišu se mere za njihovo postizanje).

Nacrtom Zakona o metrou, po prvi put u našem zakonodavstvu će se urediti pitanja tehničkih, regulatornih i drugih uslova za bezbedan i pouzdan saobraćaj metroom, upravljanje infrastrukturom metro sistema i obavljanja delatnosti javnog prevoza putnika metroom.

- 3) Da li su opšti i posebni ciljevi usklađeni sa važećim dokumentima javnih politika i postojećim pravnim okvirom, a pre svega sa prioritarnim ciljevima Vlade?

Da

- 4) Na osnovu kojih pokazatelja učinka će biti moguće utvrditi da li je došlo do ostvarivanja opštih odnosno posebnih ciljeva?

Po stupanju na snagu Zakona, učinak će biti prvo vidljiv kroz izradu i kontrolu tehničke dokumentacije za izgradnju metro sistema. Kasnije kroz fazu izgradnje prve faze prve linije metroa...

Ključna pitanja za identifikovanje opcija javnih politika

- 1) Koje relevantne opcije (alternativne mere, odnosno grupe mera) za ostvarenje cilja su uzete u razmatranje? Da li je razmatrana „*status quo*” opcija?

Nema alternativnih mera osim donošenja Zakona o metrou.

- 2) Da li su, pored regulatornih mera, identifikovane i druge opcije za postizanje željene promene i analizirani njihovi potencijalni efekti?

Nema drugih opcija za postizanje željenih ciljeva.

- 3) Da li su, pored restriktivnih mera (zabrane, ograničenja, sankcije i slično) ispitane i podsticajne mere za postizanje posebnog cilja?

Za sada nisu predviđene nikakve restriktivne mere.

- 4) Da li su u okviru razmatranih opcija identifikovane institucionalno upravljačko organizacione mere koje je neophodno sprovesti da bi se postigli posebni ciljevi?

Da, kroz sistem upravljanja bezbednošću metro sistema, nadzor nad sistemom upravljanja bezbednošću, obaveze upravljača metro sistema u slučaju nesreća i nezgoda kao i kroz oblast br. 4. upravljanje infrastrukturom metro sistema.

- 5) Da li se promena može postići kroz sprovođenje informativno-edukativnih mera?

Sprovođenje informativno- edukativnih mera nije potrebno da bi se postigli opšti i posebni ciljevi.

- 6) Da li ciljne grupe i druge zainteresovane strane iz civilnog i privatnog sektora mogu da budu uključene u proces sprovođenja javne politike, odnosno propisa ili se problem može rešiti isključivo intervencijom javnog sektora?

Problem se može rešiti isključivo intervencijom javnog sektora.

- 7) Da li postoje raspoloživi, odnosno potencijalni resursi za sprovođenje identifikovanih opcija?

Da

8) Koja opcija je izabrana za sprovođenje i na osnovu čega je procenjeno da će se tom opcijom postići željena promena i ostvarenje utvrđenih ciljeva?

Opcija je donošenje Zakona o metrou kako bi se po prvi put uredila pitanja tehničkih, regulatornih i drugih uslova za bezbedan i pouzdan saobraća metroom, upravljanje infrastrukturom metro sistema i obavljanja delatnosti javnog prevoza putnika metroom.

Ključna pitanja za analizu finansijskih efekata

- 1) Kakve će efekte izabrana opcija imati na javne prihode i rashode u srednjem i dugom roku?

Metro sistem je katalizator za urbani razvoj na gradskim lokacijama. Primenom koncepta tranzitnog razvoja na lokacijama koje su pod uticajem razvoja metroa uključujući i greenfield i brownfield lokacije ostvaruje se korist od vrednosti zemljišta čime se dobija povraćaj investiranog novca kroz javne prihode od vlasnika zemljišta i koristi koju takvim vlasnicima donosi infrastruktura i uređenje zemljišta.

- 2) Da li je finansijske resurse za sprovođenje izabrane opcije potrebno obezbediti u budžetu, ili iz drugih izvora finansiranja i kojih?

Pretežno iz drugih izvora finansiranja

- 3) Kako će sprovođenje izabrane opcije uticati na međunarodne finansijske obaveze?
- 4) Koliki su procenjeni troškovi uvođenja promena koji proističu iz sprovođenja izabrane opcije (osnivanje novih institucija, restrukturiranje postojećih institucija i obuka državnih službenika) iskazani u kategorijama kapitalnih troškova, tekućih troškova i zarada?

Uvođenje promena neće izazvati dodatne troškove u navedenim oblastima

- 5) Da li je moguće finansirati rashode izabrane opcije kroz redistribuciju postojećih sredstava?

Dodatni rashodi nisu predviđeni

- 6) Kakvi će biti efekti sprovođenja izabrane opcije na rashode drugih institucija?

Nema rashoda drugih institucija

Ključna pitanja za analizu ekonomskih efekata

- 1) Koje troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati privredi, pojedinoj grani, odnosno određenoj kategoriji privrednih subjekata?

Na primeru Beograda, u okviru Master plana saobraćajne infrastrukture Beograda – Smart Plan, 2017, prognoziran je odnos koristi i troškova (Benefit-Cost Ratio) za izgradnju dve linije metroa U Beogradu u rasponu od 1.3 do 2.8, što znači da za svaki potrošeni dinar/euro (uključujući i kapitalne i operativne troškove), između 1.3 do 2.8 dinara/eura se akumulira i ostvaruje se šira ekonomska korist.

- 2) Da li izabrana opcija utiče na konkurentnost privrednih subjekata na domaćem i inostranom tržištu (uključujući i efekte na konkurentnost cena) i na koji način?

Ne utiče

- 3) Da li izabrane opcije utiču na uslove konkurencije i na koji način?

NE

- 4) Da li izabrana opcija utiče na transfer tehnologije i/ili primenu tehničko-tehnoloških, organizacionih i poslovnih inovacija i na koji način?

Razvoj metro sistema podrazumeva uvođenje novih tehnologija

- 5) Da li izabrana opcija utiče na društveno bogatstvo i njegovu raspodelu i na koji način?

Izgradnja metroa utiče na povećanje BDP. Metro sistem poboljšava standard življenja, kvalitet životne sredine i ravnomernijem razvoju urbanih sredina

- 6) Kakve će efekte izabrana opcija imati na kvalitet i status radne snage (prava, obaveze i odgovornosti), kao i prava, obaveze i odgovornosti poslodavaca?

Podićiće se kvalitet radne snage, a prava, obaveze i odgovornosti poslodavaca će se takođe podići na viši nivo.

Ključna pitanja za analizu efekata na društvo

- 1) Kolike troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati građanima?

Uvođenje metro sistema dolazi do ušteda vremena putovanja za prethodne korisnike javnog prevoza, ušteda vremena putovanja za nove korisnike javnog prevoza kao i ušteda pređene razdaljine za prethodne korisnike privatnih automobila. Takođe, dolazi do smanjenja razdaljina koje prelaze vozila ostalih vidova javnog prevoza zbog reorganizacije saobraćaja.

Dodatno dolazi do pozitivnih efekata na stanje životne sredine kroz smanjenje emisija gasova putničkih i teretnih vozila na mreži saobraćajnica, gde bi posebno došlo do smanjenja emisije gasova vozila javnog prevoza zbog vidovne preraspodele putnika.

- 2) Da li će efekti realizacije izabrane opcije štetno uticati na neku specifičnu grupu populacije i da li će to negativno uticati na uspešno sprovođenje te opcije, kao i koje mere treba preduzeti da bi se ovi rizici sveli na minimum?

Neće štetno uticati

- 3) Na koje društvene grupe, a posebno na koje osetljive društvene grupe, bi uticale mere izabrane opcije i kako bi se taj uticaj ogledao (pre svega na siromašne i socijalno isključene pojedince i grupe, kao što su osobe sa invaliditetom, deca, mladi, žene, stariji preko 65 godina, pripadnici romske nacionalne manjine, neobrazovani, nezaposleni, izbegla i interno raseljena lica i stanovništvo ruralnih sredina i druge osetljive društvene grupe)?

Izabrana opcija će imati pozitivan uticaj na sve putnike, a naročito na putnike sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.

- 4) Da li bi i na koji način izabrana opcija uticala na tržište rada i zapošljavanje, kao i na uslove za rad (npr, promene u stopama zaposlenosti, otpuštanje tehnoloških viškova, ukinuta ili novoformirana radna mesta, postojeća prava i obaveze radnika, potrebe za prekvalifikacijama ili dodatnim obukama koje nameće tržište rada, rodnu ravnopravnost, ranjive grupe i oblike njihovog zapošljavanja i slično)?

Neće znatno uticati

- 5) Da li izabrane opcije omogućavaju ravnopravan tretman, ili dovode do direktne ili indirektno diskriminacije različitih kategorija lica (npr, na osnovu nacionalne pripadnosti, etničkog porekla, jezika, pola, rodnog

identiteta, invaliditeta, starosne dobi, seksualne orijentacije, bračnog statusa ili drugih ličnih svojstava)?

Izabrane opcije omogućavaju ravnopravan tretman svih putnika, naročito onih sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću, shodno tački 3.

- 6) Da li bi izabrana opcija mogla da utiče na cene roba i usluga i životni standard stanovništva, na koji način i u kojem obimu?

Pored osnovnih funkcija transporta (da poveže mesta stanovanja sa mestom rada i školovanja, obezbedi pristupačnost važnim tačkama na teritoriji grada, kao što su urbani centri, privredne zone, objekti izuzetne rekreativne i turističke atrakcije i sl.), on treba da omogući građanima lakoću i bezbednost komuniciranja, investitorima efikasnije funkcionisanje objekata, zona ili kompleksa u koje žele da investiraju, a turistima i rekreativcima udobniju i lakšu dostupnost pojedinim odredištima. Koncept metroa bi, dakle, trebalo da omogući aktiviranje značajnog teritorijalnog kapitala (građevinskog zemljišta u centru i periferiji) tj. da omogući da prioritetni potencijali budu aktivirani i upotrebljeni na optimalan način

- 7) Da li bi se realizacijom izabranih opcija pozitivno uticalo na promenu socijalne situacije u nekom određenom regionu ili okrugu i na koji način?

Da, kroz poboljšanje usluga javnog prevoza.

- 8) Da li bi se realizacijom izabrane opcije uticalo na promene u finansiranju, kvalitetu ili dostupnosti sistema socijalne zaštite, zdravstvenog sistema ili sistema obrazovanja, posebno u smislu jednakog pristupa uslugama i pravima za osetljive grupe i na koji način?

Nije relevantno

Ključna pitanja za analizu efekata na životnu sredinu

- 1) Da li izabrana opcija utiče i u kojem obimu utiče na životnu sredinu, uključujući efekte na kvalitet vode, vazduha i zemljišta, kvalitet hrane, urbanu ekologiju i upravljanje otpadom, sirovine, energetska efikasnost i obnovljive izvore energije?

Nacrt zakona ne prouzrokuje direktan uticaj na životnu sredinu, osim u meri u kojoj povećanjem kvaliteta metro prevoza i prevoza gradskom železnicom, dolazi do prelaska putnika sa drugih vidova saobraćaja (prevoz automobilima, autobusima...), što dovodi do pozitivnog uticaja na životnu sredinu imajući u vidu da je prevoz metroom i gradskom železnicom povoljan vid prevoza.

- 2) Da li izabrana opcija utiče na kvalitet i strukturu ekosistema, uključujući i integritet i biodiverzitet ekosistema, kao i floru i faunu?

Nacrt zakona ne prouzrokuje nikakav uticaj na kvalitet i strukturu ekosistema, uključujući i integritet i biodiverzitet ekosistema, kao floru i faunu.

- 3) Da li izabrana opcija utiče na zdravlje ljudi?

Nacrt Zakona neće proizvesti nikakav uticaj na zdravlje ljudi.

- 4) Da li izabrana opcija predstavlja rizik po životnu sredinu i zdravlje ljudi i da li se dopunskim merama može uticati na smanjenje tih rizika?

Nacrt zakona ne predstavlja rizik po životnu sredinu i zdravlje ljudi.

- 5) Da li izabrana opcija utiče na zaštitu i korišćenje zemljišta u skladu sa propisima koji uređuju predmetnu oblast?

Nacrt zakona ne utiče na zaštitu i korišćenje zemljišta u skladu sa propisima koji uređuju predmetnu oblast.

Ključna pitanja za analizu upravljačkih efekata

1) Da li se izabranom opcijom uvode organizacione, upravljačke ili institucionalne promene i koje su to promene?

Ne

2) Da li postojeća javna uprava ima kapacitet za sprovođenje izabrane opcije (uključujući i kvalitet i kvantitet raspoloživih kapaciteta) i da li je potrebno preduzeti određene mere za poboljšanje tih kapaciteta?

Da

3) Da li je za realizaciju izabrane opcije bilo potrebno izvršiti restrukturiranje postojećeg državnog organa, odnosno drugog subjekta javnog sektora (npr. proširenje, ukidanje, promene funkcija/hijerarhije, unapređenje tehničkih i ljudskih kapaciteta i sl.) i u kojem vremenskom periodu je to potrebno sprovesti ?

Ne

4) Da li je izabrana opcija u saglasnosti sa važećim propisima, međunarodnim sporazumima i usvojenim dokumentima javnih politika?

Da

5) Da li izabrana opcija utiče na vladavinu prava i bezbednost?

Ne

6) Da li izabrana opcija utiče na odgovornost i transparentnost rada javne uprave i na koji način?

Ne

7) Koje dodatne mere treba sprovesti i koliko vremena će biti potrebno da se sprovede izabrana opcija i obezbedi njeno kasnije dosledno sprovođenje, odnosno njena održivost?

Za dosledno sprovođenje i održivost zakona, potrebno je donošenje odgovarajućih podzakonskih akata

Ključna pitanja za analizu rizika

1) Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđena podrška svih ključnih zainteresovanih strana i ciljnih grupa? Da li je sprovođenje izabrane opcije prioritet za donosiocce odluka u narednom periodu (Narodnu skupštinu, Vladu, državne organe i slično)?

Da

2) Da li su obezbeđena finansijska sredstva za sprovođenje izabrane opcije? Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđeno dovoljno vremena za sprovođenje postupka javne nabavke ukoliko je ona potrebna?

U toku je obezbeđivanje finansijskih sredstava za sprovođenje. Nije predviđeno sprovođenje javne nabavke

3) Da li postoji još neki rizik za sprovođenje izabrane opcije?

Za sada nisu prepoznati značajniji rizici

Oblasti planiranja i sprovođenja javnih politika

- 1) Pravosuđe i pravni sistem;
- 2) Javna bezbednost;
- 3) Odbrana;
- 4) Javna uprava;
- 5) Urbanizam, prostorno planiranje i građevinarstvo;
- 6) Konkurentnost;
- 7) Mineralne sirovine i rudarstvo i energetika;
- 8) Zaštita životne sredine;
- 9) Saobraćaj i komunikacije;
- 10) Zaposlenost i socijalna zaštita;
- 11) Zdravstvo;
- 12) Sport;
- 13) Omladina;
- 14) Obrazovanje;
- 15) Poljoprivreda i ruralni razvoj;
- 16) Javno informisanje;
- 17) Kultura;
- 18) Ljudska prava i građansko društvo (uključujući vere i dijasporu).

a) Nadležni organ za celu oblast u obavezi je da u konsultacijama sa drugim organima odredi „krovni” dokument javne politike – strategiju za oblast planiranja i dokumente javne politike užeg obuhvata (program), kojima se razrađuje poseban cilj strategije;

b) Ukoliko strategija za određenu oblast planiranja ne pokriva neku temu ili se pojavi nova tema ili problem, prvo se izrađuje koncept politike kao odgovarajući dokument javne politike.

v) Identifikovane oblasti planiranja i sprovođenja javnih politika na nacionalnom nivou su u direktnoj vezi sa devet sektora¹ koje je Vlada odabrala za usvajanje sektorskog pristupa u procesu evropskih integracija i koje koristi kao polaznu osnovu u planiranju i sprovođenju sredstava Evropske unije i koordinaciji međunarodne razvojne pomoći.

¹ pravda, unutrašnji poslovi, reforma javne uprave, razvoj ljudskih resursa i društveni razvoj, konkurentnost, životna sredina i klimatske promene, energetika, saobraćaj, poljoprivreda i ruralni razvoj

Ključna pitanja za vrednovanje učinaka dokumenata javnih politika**RELEVANTNOST/ZNAČAJ**

- 1) Da li su ciljevi politike u neposrednoj korelaciji sa nadređenim dokumentima javnih politika i prioritetima Vlade?
- 2) Zašto je bila potrebna intervencija Vlade (kreiranje i sprovođenje javne politike)?
- 3) Da li su potrebe ciljnih grupa javne politike u potpunosti zadovoljene?
- 4) Da li su postignuti efekti u direktnoj korelaciji sa ciljevima politike?

EFIKASNOST

- 1) Koji pokazatelji i ciljne vrednosti su definisane za rezultate i da li su ostvarene?
- 2) Koliki su troškovi rezultata – po rezultatu i ukupno? Koliko odstupaju od troškova koji su planirani?
- 3) Da li su angažovani resursi bili dovoljni za ostvarenje rezultata?
- 4) Da li su rezultati postignuti u skladu sa utvrđenim rokovima? Ukoliko nisu, koji su razlozi za to?

EFEKTIVNOST

- 1) Da li su planirani efekti i ishodi postignuti i razvojni uslovi promenjeni?
- 2) Ukoliko nisu, da li je moguće kvantifikovati razliku i pronaći uzroke?
- 3) Da li su izabrane aktivnosti/mere relevantne i najadekvatnije za postizanje rezultata?
- 4) Da li su korisnici javne politike zadovoljni postignutim ishodima?

ODRŽIVOST

- 1) Da li su finansijski i ekonomski mehanizmi uspostavljeni u cilju dugotrajnih i održivih koristi od konkretne javne politike?
- 2) Da li se u okviru važećeg regulatornog okvira može omogućiti trajnije kreiranje koristi od konkretne javne politike?
- 3) Da li postoje odgovarajući institucionalni kapaciteti za trajno održavanje pozitivnih efekata konkretne javne politike?

IZJAVA
O USKLAĐENOSTI PREDLOGA ZAKONA O METROU I
GRADSKOJ ŽELEZNICI SA PROPISIMA EVROPSKE UNIJE

1. Ovlašćeni predlagač propisa – Vlada
 Obrađivač – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture
2. Naziv propisa
 Predlog zakona o metrou i gradskoj železnici
3. Usklađenost propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Sporazum), odnosno s odredbama Prelaznog sporazuma o trgovini i trgovinskim pitanjima između Evropske zajednice, sa jedne strane, i Republike Srbije, sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Prelazni sporazum):
 - a) Odredba Sporazuma i Prelaznog sporazuma koja se odnose na normativnu sadržinu propisa,
 Nema
 - b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma i Prelaznog sporazuma,
 Nema
 - v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma i Prelaznog sporazuma,
 Nema
 - g) Razlozi za delimično ispunjavanje, odnosno neispunjavanje obaveza koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma i Prelaznog sporazuma,
 Nema
 - d) Veza sa Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije,
 Nema.
4. Usklađenost propisa sa propisima Evropske unije:
 - a) Navođenje odredbi primarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima,
 Nema
 - b) Navođenje sekundarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima,
 Nema
 - v) Navođenje ostalih izvora prava Evropske unije i usklađenost sa njima,
 Nema
 - g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost,
 Nema

d) Rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti propisa sa propisima Evropske unije,
Nema.

5. Ukoliko ne postoje odgovarajuće nadležnosti Evropske unije u materiji koju reguliše propis, i/ili ne postoje odgovarajući sekundarni izvori prava Evropske unije sa kojima je potrebno obezbediti usklađenost, potrebno je obrazložiti tu činjenicu. U ovom slučaju, nije potrebno popunjavati Tabelu usklađenosti propisa. Tabelu usklađenosti nije potrebno popunjavati i ukoliko se domaćim propisom ne vrši prenos odredbi sekundarnog izvora prava Evropske unije već se isključivo vrši primena ili sprovođenje nekog zahteva koji proizilazi iz odredbe sekundarnog izvora prava (npr. Predlogom odluke o izradi strateške procene uticaja biće sprovedena obaveza iz člana 4. Direktive 2001/42/EZ, ali se ne vrši i prenos te odredbe Direktive).

Ne postoje odgovarajući sekundarni izvori prava Evropske unije sa kojima je potrebno obezbediti usklađenost.

6. Da li su prethodno navedeni izvori prava Evropske unije prevedeni na srpski jezik?
/

7. Da li je propis preveden na neki službeni jezik Evropske unije?
Ne

8. Učešće konsultanata u izradi propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti

U izradi ovog zakona nisu učestvovali konsultanti.