

ЗАКОН

О ДОПУНАМА ЗАКОНА О УТВРЂИВАЊУ ЈАВНОГ ИНТЕРЕСА И ПОСЕБНИМ ПОСТУПЦИМА РАДИ РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА ИЗГРАДЊЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТО-ПУТА Е- 761, ДЕОНИЦА ПОЈАТЕ-ПРЕЉИНА

Члан 1.

У називу Закона о утврђивању јавног интереса и посебним поступцима ради реализације пројекта изградње инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761, деоница Појате-Прељина („Службени гласник РС”, број 49/19), после речи: „Појате-Прељина” додају се речи: „и крак, деоница Краљево- Нови Пазар, са везом Рашка-Јариње”.

Члан 2.

У члану 1. став 1. после речи: „(Чачак)” додају се речи: „и крак, деоница Краљево-Нови Пазар, са везом Рашка-Јариње”.

Члан 3.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

I. УСТАВНИ ОСНОВ

Уставни основ за доношење овог закона садржан је у члану 97. став 1. тач. 6, 13. и 17. Устава Републике Србије којим је предвиђено да Република Србија уређује и обезбеђује систем обављања појединих привредних делатности, режим и безбедност у свим врстама саобраћаја и друге односе од интереса за Републику Србију у складу са Уставом и члану 183. став 2. тачка 2. Устава Републике Србије којим је предвиђено да аутономне покрајине уређују питања у области речног и железничког саобраћаја и уређивања путева.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Предлогом закона о допунама Закона о утврђивању јавног интереса и посебним поступцима ради реализације пројекта изградње инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761, деоница Појате – Прелјина мења се члан 1. наведеног закона, тако што се на инфраструктурни коридор који обухвата деоницу Појате – Прелјина додаје крак ове деонице и то деоница: Краљево-Нови Пазар, са везом Рашка – Јариње, која ће се градити у склопу овог коридора.

На подручју на којем се планира изградња крака аутопута „Моравски коридор” и то деоница: Краљево-Нови Пазар, са везом Рашка – Јариње живи око 240.000 становника који ће директно осетити позитивне ефекте изградње предметног пута. Такође позитивни ефекти ће се значајно одразити и на привреду, имајући у виду да су у Краљеву сконцентрисани сви привредни капацитети југозападне Србије и да у овом граду седиште има велики број привредних друштава (око 1.130) и предузетника (око 535). Нови Пазар је град са великим бројем приватних малих и средњих предузећа, изузетно развијеним приватним сектором, са преко 500 предузећа која се баве производњом одеће, обуће и намештаја и око 2.650 предузећа која се баве превозом робе и путника. Побољшање инфраструктуре ће значајно утицати на даљи развој овог подручја.

У постојећем стању саобраћај се превасходно обавља деоницама државног пута IБ реда број 22 на потезу: Краљево – Ушће – Рашка – Нови Пазар и државног пута IБ реда бр. 31 деоница Рашка – Јариње.

Постојеће путне правце карактеришу многобројни проблеми који значајно утичу на безбедност саобраћаја и време путовања. Постојећи пут, иако категорисан као државни пут IБ реда, има многобројне деонице са елементима који захтевају ограничење брзине знатно ниже од прописаних за овај ранг пута. На појединим деоницама кроз Ибарску клисуру чести су одрони који угрожавају безбедност саобраћаја, а долази и до повремених прекида у обављању саобраћаја што представља велики проблем с обзиром да не постоји адекватан алтернативни пут. Постојећи пут пролази кроз насељена места без обезбеђених одговарајућих елемената за пешаке и бициклисте и има многобројне нерегулисане прикључке и прилазе.

На већини деоница постојећег државног пута IБ реда број 22 је забележен просечан годишњи дневни саобраћај (ПГДС) у распону од 3.500

воз./дан до 7.500 воз./дан уз значајан удео теретног саобраћаја од 8 до 15% и више од 100 аутобуса дневно.

Анализом капацитета и нивоа услуге из Генералног пројекта, мреже без инвестиција, тј. ако не дође до изградње четворотрачног пута, може се уочити да на појединим деоницама постоје изражени капацитивни проблеми, са неадекватним односом захтеваног протока и капацитета, односно незадовољавајућим условима у току. Посебно је значајно истаћи да су на чак 11 од 12 деоница пута IB реда са бројем 22, који у постојећем стању представља главну везу у посматраном подручју, забележени незадовољавајући услови у току. Са аспекта критеријума експлоатационе брзине који је осетљивији параметар, може се приметити да су на већини деоница разматраних постојећих путева добијени незадовољавајући услови у току. Разлози се могу пронаћи у техничко-експлоатационим карактеристикама, које на одређеним деоницама не одговарају функционалном значају пута у мрежи, заједно са високим саобраћајним оптерећењем на неколико деоница. Из свега наведеног произилази закључак да постоји потреба за побољшањем услова у саобраћајном току.

У оквиру Генералног пројекта анализирани су саобраћајне незгоде у петогодишњем периоду од 2017. до 2021. На постојећем државном путу IB реда бр. 22 на деоници од Краљева до Новог Пазара и добијени су следећи резултати:

	Просечан годишњи број саобраћајних незгода	113,6
	Просечан годишњи број саобраћајних незгода са погинулим лицима	3,6
50,2	Просечан годишњи број саобраћајних незгода са повређеним лицима	
60,3	Просечан годишњи број саобраћајних незгода са материјалном штетом	

Стање безбедности саобраћаја је оцењено као веома лоше (неподношљиво).

У случају да се планирани пут не изгради и саобраћај настави да се обавља на постојећој мрежи државних путева, може се очекивати значајно погоршање параметара безбедности саобраћаја имајући у виду прогнозиран раст саобраћајног оптерећења.

Изградњом предметног пута значајно ће бити повећана безбедност саобраћаја и учесника у саобраћају, смањен ризик од саобраћајних незгода, јер ће се саобраћај обављати путевима са високим стандардима безбедности саобраћаја, чија ће реализација допринети постизању општег циља, а општи циљ је смањен број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године у складу са Стратегијом безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са Акционим планом за 2023. до 2025. годину („Службени гласник РС” број 84/23).

Значајни допринос ће се остварити и у привредном развоју овог региона, с обзиром да ће побољшање путне инфраструктуре омогућити већа улагања домаћих и страних инвеститора у овом региону.

С обзиром на положај трасе разматраног вишетрачног пута IB реда Краљево – Ушће – Рашка – Нови Пазар у односу на постојеће путне правце и саобраћајна тежишта, очекиван је вишеструки значај планиране саобраћајнице. Пре свега, обезбедило би се ефикасније и безбедније опслуживање изворно-циљних кретања градова и насеља у утицајној зони, попут Краљева, Матарушке бање, Ушћа, Рашке, Новог Пазара итд., али и туристичких центара попут Копаоника. У околини односно утицајној зони пута налазе се и Сјеница и Ивањица које су просторно одвојене подручјем Голије, која представља велику препреку за реализацију кретања услед непогодног терена. Додатно се издваја правац који води према Косовској Митровици који је значајан за повезивање АП Косово и Метохија како са Рашком и Новим Пазаром, тако и централним делом Србије. Поред изворно-циљних кретања у поменутом подручју, разматрани пут би опслуживао и даљинске и транзитне токове у правцу ка Црној Гори.

Из закључака генералног пројекта произилази да ће планирана изградња предметног пута изазвати значајан утицај на повећање безбедности саобраћаја јер ће нови пут испуњавати све потребне услове са аспекта безбедности саобраћаја и због измештања саобраћаја из насељених места.

Скраћењем трасе са садашњих 98km на 80,7km и повећањем брзине путовања доћи ће до значајних уштеда у времену путовања и потрошњи горива што је посебно важно имајући у виду повећану привредну активност и велики удео теретног саобраћаја.

Изградња предметног пута ће имати позитиван утицај на привреду, с обзиром да се због повећања квалитета и безбедности путева, као и бољег повезивања са осталим деловима наше земље, у овом региону очекује пораст инвестиционих улагања у привреду, отварање нових предузећа, што директно утиче на повећање запослености и повећање стандарда становништва.

Грађанима ће изградња предметног пута омогућити нематеријалне користи кроз обезбеђивање сигурне и квалитетне мреже путева са високим нивоом услуге.

Значајно ће бити повећана безбедност саобраћаја и учесника у саобраћају, смањен ризик од саобраћајних незгода, јер ће се саобраћај обављати путевима са високим стандардима безбедности саобраћаја, чија ће реализација допринети постизању општег циља тј. смањењу броја погинулих и тешко повређених лица.

Значајни допринос ће се остварити и у привредном развоју овог региона, с обзиром да ће побољшање путне инфраструктуре омогућити већа улагања домаћих и страних инвеститора у овом региону, повећање запослености и животног стандарда становника.

III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА

У члану 1. је прописано да се у Закону о утврђивању јавног интереса и посебним поступцима ради реализације пројекта изградње инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761, деоница Појате–Прелјина („Службени гласник РС”, број 49/19) мења назив закона тако што се у називу после речи: „Појате-Прелјина” додају речи: „и крак, деоница Краљево- Нови Пазар, са везом Рашка – Јариње”.

У члану 2. је прописано да се у члану 1. став 1. иза речи: „(Чачак)” додају речи: „и крак, деоница Краљево- Нови Пазар, са везом Рашка – Јариње”.

У члану 3. је прописано да овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

IV. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА

За спровођење овог закона није потребно обезбедити финансијска средства у буџету Републике Србије.

V. ПРЕГЛЕД ОДРЕДАБА ЗАКОНА КОЈЕ СЕ ДОПУЊУЈУ

ЗАКОН

о утврђивању јавног интереса и посебним поступцима ради реализације пројекта изградње инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761, деоница Појате–Прељина И КРАК, ДЕОНИЦА КРАЉЕВО- НОВИ ПАЗАР, СА ВЕЗОМ РАШКА – ЈАРИЊЕ

„Службени гласник РС”, број 49 од 8. јула 2019.

I. ОСНОВНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

Пројекат изградње инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761, деоница Појате–Крушевац–Адрани–Прељина (Чачак) И КРАК, ДЕОНИЦА КРАЉЕВО- НОВИ ПАЗАР, СА ВЕЗОМ РАШКА – ЈАРИЊЕ, са регулацијом река и изградњом телекомуникационе инфраструктуре дуж коридора ауто-пута (у даљем тексту: Моравски коридор) је пројекат од значаја за Републику Србију.

Овим законом уређује се утврђивање јавног интереса за потпуну и непотпуну експропријацију и привремено заузимање непокретности за изградњу Моравског коридора, одређивање корисника експропријације, начин обезбеђивања финансијских средстава за реализацију пројекта, поступак експропријације, избор стратешког партнера, примена међународних стандарда за пројектовање и извођење радова, царински поступци и порези који се примењују приликом увоза опреме и материјала, као и уређење других питања у циљу ефикасније реализације овог пројекта.

Сви поступци који се спроводе у складу са одредбама овог закона сматрају се хитним и сви државни и органи јединица локалне самоуправе, привредна и јавна предузећа, као и други органи и институције који врше јавна овлашћења дужни су да без одлагања издају акте из своје надлежности.

Одредбе овог закона примењују се и у случају административног преноса на непокретностима за које је утврђен јавни интерес у складу са овим законом.

Ако овим законом није друкчије одређено, примењиваће се и одредбе закона којим се уређује експропријација, као и закона којим се уређује изградња објеката, државни премер и катастар, поступак уписа у катастар непокретности и општи управни поступак.

АНАЛИЗА ЕФЕКТА

ПРЕДЛОГА ЗАКОНА О ДОПУНАМА ЗАКОНА О УТВРЂИВАЊУ ЈАВНОГ ИНТЕРЕСА И ПОСЕБНИМ ПОСТУПЦИМА РАДИ РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА ИЗГРАДЊЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТО-ПУТА Е-761, ДЕОНИЦА ПОЈАТЕ–ПРЕЉИНА

1. Сагледавање постојећег стања.

На подручју на којем се планира изградња крака аутопута „Моравски коридор” и то деоница: Краљево- Нови Пазар, са везом Рашка – Јариње живи око 240.000 становника који ће директно осетити позитивне ефекте изградње предметног пута. Такође позитивни ефекти ће се значајно одразити и на привреду, имајући у виду да су у Краљеву сконцентрисани сви привредни капацитети југозападне Србије и да у овом граду седиште има велики број привредних друштава (око 1.130) и предузетника (око 535). Нови Пазар је град са великим бројем приватних малих и средњих предузећа, изузетно развијеним приватним сектором, са преко 500 предузећа која се баве производњом одеће, обуће и намештаја и око 2.650 предузећа која се баве превозом робе и путника. Побољшање инфраструктуре ће значајно утицати на даљи развој овог подручја.

У постојећем стању саобраћај се превасходно обавља деоницама државног пута IB реда број 22 на потезу: Краљево –Ушће – Рашка – Нови Пазар и државног пута IB реда бр. 31 деоница Рашка – Јариње.

Постојеће путне правце карактеришу многобројни проблеми који значајно утичу на безбедност саобраћаја и време путовања. Постојећи пут, иако категорисан као државни пут IB реда, има многобројне деонице са елементима који захтевају ограничење брзине знатно ниже од прописаних за овај ранг пута. На појединим деоницама кроз Ибарску клисуру чести су одрони који угрожавају безбедност саобраћаја, а долази и до повремених прекида у обављању саобраћаја што представља велики проблем с обзиром да не постоји адекватан алтернативни пут. Постојећи пут пролази кроз насељена места без обезбеђених одговарајућих елемената за пешаке и бициклисте и има многобројне нерегулисане прикључке и прилазе.

На већини деоница постојећег државног пута IB реда број 22 је забележен просечан годишњи дневни саобраћај (ПГДС) у распону од 3.500 воз./дан до 7.500 воз./дан уз значајан удео теретног саобраћаја од 8 до 15% и више од 100 аутобуса дневно.

Анализом капацитета и нивоа услуге из Генералног пројекта, мреже без инвестиција, тј. ако не дође до изградње четворотрачног пута, може се уочити да на појединим деоницама постоје изражени капацитивни проблеми, са неадекватним односом захтеваног протока и капацитета, односно незадовољавајућим условима у току. Посебно је значајно истаћи да су на чак 11 од 12 деоница пута IB реда са бројем 22, који у постојећем стању представља главну везу у посматраном подручју, забележени незадовољавајући услови у току. Са аспекта критеријума експлоатационе брзине који је осетљивији параметар, може се приметити да су на већини деоница разматраних постојећих путева добијени незадовољавајући услови у току. Разлози се могу пронаћи у техничко-експлоатационим карактеристикама,

које на одређеним деоницама не одговарају функционалном значају пута у мрежи, заједно са високим саобраћајним оптерећењем на неколико деоница. Из свега наведеног произилази закључак да постоји потреба за побољшањем услова у саобраћајном току.

У оквиру Генералног пројекта анализирани су саобраћајне незгоде у петогодишњем периоду од 2017. до 2021. На постојећем државном путу IB реда бр. 22 на деоници од Краљева до Новог Пазара и добијени су следећи резултати:

Просечан годишњи број саобраћајних незгода 113,6
Просечан годишњи број саобраћајних незгода са погинулим лицима 3,6
Просечан годишњи број саобраћајних незгода са повређеним лицима 50,2
Просечан годишњи број саобраћајних незгода са материјалном штетом 60,3

Стање безбедности саобраћаја је оцењено као веома лоше (неподношљиво).

У случају да се планирани пут не изгради и саобраћај настави да се обавља на постојећој мрежи државних путева, може се очекивати значајно погоршање параметара безбедности саобраћаја имајући у виду прогнозиран раст саобраћајног оптерећења.

2. Утврђивање циља

Изградњом предметног пута значајно ће бити повећана безбедност саобраћаја и учесника у саобраћају, смањен ризик од саобраћајних незгода, јер ће се саобраћај обављати путевима са високим стандардима безбедности саобраћаја, чија ће реализација допринети постизању општег циља, а општи циљ је смањен број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године у складу са Стратегијом безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са Акционим планом за 2023. до 2025. годину („Службени гласник РС”, број 84/23).

Значајни допринос ће се остварити и у привредном развоју овог региона, с обзиром да ће побољшање путне инфраструктуре омогућити већа улагања домаћих и страних инвеститора у овом региону.

С обзиром на положај трасе разматраног вишетрачног пута IB реда Краљево – Ушће – Рашка – Нови Пазар у односу на постојеће путне правце и саобраћајна тежишта, очекиван је вишеструки значај планиране саобраћајнице. Пре свега, обезбедило би се ефикасније и безбедније опслуживање изворно-циљних кретања градова и насеља у утицајној зони, попут Краљева, Матарушке бање, Ушћа, Рашке, Новог Пазара итд., али и туристичких центара попут Копаоника. У околини односно утицајној зони пута налазе се и Сјеница и Ивањица које су просторно одвојене подручјем Голије, која представља велику препреку за реализацију кретања услед непогодног терена. Додатно се издваја правац који води према Косовској Митровици који је значајан за повезивање АП Косово и Метохија како са Рашком и Новим Пазаром, тако и централним делом Србије. Поред изворно-циљних кретања у поменутом подручју, разматрани пут би опслуживао и даљинске и транзитне токове у правцу ка Црној Гори.

Из закључака генералног пројекта произилази да ће планирана изградња предметног пута изазвати значајан утицај на повећање безбедности саобраћаја

јер ће нови пут испуњавати све потребне услове са аспекта безбедности саобраћаја и због измештања саобраћаја из насељених места.

Скраћењем трасе са садашњих 98km на 80,7km и повећањем брзине путовања доћи ће до значајних уштеда у времену путовања и потрошњи горива што је посебно важно имајући у виду повећану привредну активност и велики удео теретног саобраћаја.

3. Идентификовање опција.

Укупна дужина планиране саобраћајнице Краљево (Адрани) – Нови Пазар износи 80,7km.

Дужина планиране саобраћајнице Рашка – Јариње износи 13km.

Планирана траса након обиласка Краљева са југозападне стране, пролази кроз изразито тежак планински терен и већим делом кроз Ибарску клисуру. У коридору трасе постоје многобројна ограничења: Река Ибар са притокама и бујичним токовима, планирана мрежа хидроелектрана на Ибру, постојећа Ибарска магистрала и постојећа железничка пруга. Планирана траса Мотопута се више пута укршта са реком Ибар али уз поштовање кота стогодишње воде и меродавне коте вештачких језера планираних хидроелектрана. Укрштаји са железничком пругом су планирани надвожњацима узимајући у обзир планирану реконструкцију и електрификацију пруге. Заштићена подручја Столови и Маглич који су у зони планиране трасе су узети у обзир приликом трасирања и утицаји морају бити сведени на минимум.

У оквиру предвиђеног коридора постоји више далековода различитих напонских нивоа као и гасоводна мрежа.

У утицајним зонама предвиђена је заштита и измештање постојеће инфраструктуре уколико је неопходно.

У утицајној зони долине Ибра у функцији је железничка пруга Краљево – Рашка – Косово Поље. Укрштаји са железничком пругом су планирани надвожњацима узимајући у обзир планирану реконструкцију и електрификацију пруге. На овај начин утицај на железнички саобраћај ће бити минималан.

У постојећем стању саобраћај се обавља деоницама државног пута IB реда број 22 на потезу: Краљево – Ушће – Рашка – Нови Пазар и државног пута IB реда бр. 31 деоница Рашка – Јариње.

4. Анализа економских ефеката

Изградња предметног пута ће имати позитиван утицај на привреду, с обзиром да се због повећања квалитета и безбедности путева, као и бољег повезивања са осталим деловима наше земље, у овом региону очекује пораст инвестиционих улагања у привреду, отварање нових предузећа, што директно утиче на повећање запослености и повећање стандарда становништва.

5. Анализа ефеката на друштво.

Грађанима ће изградња предметног пута омогућити нематеријалне користи кроз обезбеђивање сигурне и квалитетне мреже путева са високим нивоом услуге.

Значајно ће бити повећана безбедност саобраћаја и учесника у саобраћају, смањен ризик од саобраћајних незгода, јер ће се саобраћај обављати путевима са високим стандардима безбедности саобраћаја, чија ће реализација допринети постизању општег циља тј. смањењу броја погинулих и тешко повређених лица.

Значајни допринос ће се остварити и у привредном развоју овог региона, с обзиром да ће побољшање путне инфраструктуре омогућити већа улагања домаћих и страних инвеститора у овом региону, повећање запослености и животног стандарда становника.

6. Анализа ефеката на животну средину и климатске промене.

Изградња предметног пута ће имати позитиван утицај на животну средину јер ће се исти градити у складу са прописима о заштити животне средине, начелом зелене градње, на принципу смањивања штетног утицаја на животну средину, у погледу заштите од буке и смањења емисије штетних гасова, избора еколошки најисправнијих решења која доприносе испуњавању еколошких циљева, укључивања могућности рециклаже, рационалног и одрживог коришћења необновљивих ресурса и оптималног коришћења обновљивих ресурса. Такође за пројекат изградње предметног пута биће израђена процена утицаја на животну средину.

С обзиром да ће изградњом предметног пута доћи до измештања саобраћаја из насељених места позитивни ефекти ће се огледати и у смањењу загађења густо насељених делова овог подручја, као и смањењем буке изазване саобраћајем.

7. Анализа управљачких ефеката.

Након доношења предметног закона планирано је започињање активности на припреми за реализацију пројекта изградње предметног пута. Планирани почетак реализације пројекта је 2027. године, а планирани завршетак реализације пројекта је 2033. године.

У оквиру реализације пројекта изградње предметног пута пре прибављања грађевинске дозволе биће покренути поступци решавања имовинско правних односа на земљишту које улази у састав новог пута и планирано је да инвеститор ове поступке покрене у току 2027. године.

У реализацији пројекта изградње предметног пута учествоваће различите институције. Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре ће бити финансијер пројекта и имаће надлежности финансијера у складу са Законом о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 - др. закон, 9/20, 52/21, 62/23, 91/25.) као и обавезе утврђене будућим комерцијалним уговором. Такође ће представљати орган који ће са формираним „менторским тимом” пратити реализацију пројекта у свим фазама реализације.

Улогу инвеститора на реализацији овог пројекта имаће „Коридори Србије” д.о.о. и све надлежности инвеститора прописане Законом о планирању и изградњи.

Наведене институције имају све неопходне људске и техничке капацитете ради реализације предметног пројекта.

8. Анализа финансијских ефеката.

За доношење предметног закона није потребно обезбедити средства у буџету Републике Србије.

Ради реализације пројекта изградње предметног пута средства ће бити обезбеђена у периоду након доношења закона делом из буџета а делом из иностраних кредита.

9. Анализа ризика.

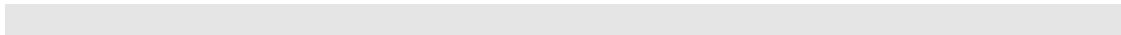
Анализом капацитета и нивоа услуге из Генералног пројекта, мреже без инвестиција, тј. ако не дође до изградње предметног пута, може се уочити да на појединим деоницама постоје изражени капацитивни проблеми, са неадекватним односом захтеваног протока и капацитета, односно незадовољавајућим условима у току. Посебно је значајно истаћи да су на чак 11 од 12 деоница пута IB реда са бројем 22, који у постојећем стању представља главну везу у посматраном подручју, забележени незадовољавајући услови у току. Са аспекта критеријума експлоатационе брзине који је осетљивији параметар, може се приметити да су на већини деоница разматраних постојећих путева добијени незадовољавајући услови у току. Разлози се могу пронаћи у техничко-експлоатационим карактеристикама, које на одређеним деоницама не одговарају функционалном значају пута у мрежи, заједно са високим саобраћајним оптерећењем на неколико деоница. Из свега наведеног произилази закључак да постоји потреба за побољшањем услова у саобраћајном току.

Стање безбедности саобраћаја је оцењено као веома лоше (неподношљиво).

У случају да се планирани пут не изгради и саобраћај настави да се обавља на постојећој мрежи државних путева, може се очекивати значајно погоршање параметара безбедности саобраћаја имајући у виду прогнозирани раст саобраћајног оптерећења.

10. Извештај о спроведеним консултацијама.

Нису спроведене консултације ради доношења предметног закона.



ИЗЈАВА О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРОПИСА СА ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

1. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа - Влада

Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

2. Назив прописа

ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О ДОПУНАМА ЗАКОНА О УТВРЂИВАЊУ ЈАВНОГ ИНТЕРЕСА И ПОСЕБНИМ ПОСТУПЦИМА РАДИ РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА ИЗГРАДЊЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТО-ПУТА Е-761, ДЕОНИЦА ПОЈАТЕ–ПРЕЉИНА

DRAFT LAW ON AMENDMENTS TO THE LAW ON THE ESTABLISHMENT OF A PUBLIC INTERSECTION AND SPECIAL PROCEDURES FOR THE IMPLEMENTATION OF THE PROJECT FOR CONSTRUCTION OF THE INFRASTRUCTURE CORRIDOR OF THE E-761 EXPRESSWAY, SECTION POJATE-PRELJINA

3. Усклађеност прописа са одредбама Споразума о стабилизацији и придруживању између Европских заједница и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08) (у даљем тексту: Споразум):

а) Одредба Споразума која се односи на нормативну саржину прописа,

Нема

б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума,

Нема

в) Оцена испуњености обавезе које произлазе из наведене одредбе Споразума,

Нема.

г) Разлози за делимично испуњавање, односно неиспуњавање обавеза које произлазе из наведене одредбе Споразума,

Нема.

д) Веза са Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније.

Нема

4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније

а) Навођење одредби примарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,

Нема.

б) Навођење секундарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,

Нема.

в) Навођење осталих извора права Европске уније и усклађеност са њима,

Нема.

г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност,

Нема

д) Рок у којем је предвиђено постизање потпуне усклађености прописа са прописима Европске уније.

Нема

5. Уколико не постоје одговарајуће надлежности Европске уније у материји коју регулише пропис, и/или не постоје одговарајући секундарни извори права Европске уније са којима је потребно обезбедити усклађеност, потребно је образложити ту чињеницу. У овом случају, није потребно попуњавати Табелу усклађености прописа. Табелу усклађености није потребно попуњавати и уколико се домаћим прописом не врши пренос одредби секундарног извора права Европске уније већ се искључиво врши примена или спровођење неког захтева који произилази из одредбе секундарног извора права (нпр. Предлогом одлуке о изради стратешке процене утицаја биће спроведена обавеза из члана 4. Директиве 2001/42/ЕЗ, али се не врши и пренос те одредбе директиве).

/

6. Да ли су претходно наведени извори права Европске уније преведени на српски језик ?

/

7. Да ли је пропис преведен на неки службени језик Европске уније ?

/

8. Сарадња са Европском унијом и учешће консултаната у изради прописа и њихово мишљење о усклађености.

/