

ZAKON

O DOPUNAMA ZAKONA O UTVRĐIVANJU JAVNOG INTERESA I POSEBNIM POSTUPCIMA RADI REALIZACIJE PROJEKTA IZGRADNJE INFRASTRUKTURNOG KORIDORA AUTO-PUTA E-761, DEONICA POJATE-PRELJINA

Član 1.

U nazivu Zakona o utvrđivanju javnog interesa i posebnim postupcima radi realizacije projekta izgradnje infrastrukturnog koridora auto-puta E-761, deonica Pojate-Preljina („Službeni glasnik RS”, broj 49/19), posle reči: „Pojate-Preljina” dodaju se reči: „i krak, deonica Kraljevo- Novi Pazar, sa vezom Raška-Jarinje”.

Član 2.

U članu 1. stav 1. posle reči: „(Čačak)” dodaju se reči: „i krak, deonica Kraljevo-Novu Pazar, sa vezom Raška-Jarinje”.

Član 3.

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

OBRAZLOŽENJE

I. USTAVNI OSNOV

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u članu 97. stav 1. tač. 6, 13. i 17. Ustava Republike Srbije kojim je predviđeno da Republika Srbija uređuje i obezbeđuje sistem obavljanja pojedinih privrednih delatnosti, režim i bezbednost u svim vrstama saobraćaja i druge odnose od interesa za Republiku Srbiju u skladu sa Ustavom i članu 183. stav 2. tačka 2. Ustava Republike Srbije kojim je predviđeno da autonomne pokrajine uređuju pitanja u oblasti rečnog i železničkog saobraćaja i uređivanja puteva.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

Predlogom zakona o dopunama Zakona o utvrđivanju javnog interesa i posebnim postupcima radi realizacije projekta izgradnje infrastrukturnog koridora auto-puta E-761, deonica Pojate – Preljina menja se član 1. navedenog zakona, tako što se na infrastrukturni koridor koji obuhvata deonicu Pojate – Preljina dodaje krak ove deonice i to deonica: Kraljevo- Novi Pazar, sa vezom Raška – Jarinje, koja će se graditi u sklopu ovog koridora.

Na području na kojem se planira izgradnja kraka autoputa „Moravski koridor” i to deonica: Kraljevo- Novi Pazar, sa vezom Raška – Jarinje živi oko 240.000 stanovnika koji će direktno osetiti pozitivne efekte izgradnje predmetnog puta. Takođe pozitivni efekti će se značajno odraziti i na privredu, imajući u vidu da su u Kraljevu skoncentrisani svi privredni kapaciteti jugozapadne Srbije i da u ovom gradu sedište ima veliki broj privrednih društava (oko 1.130) i preduzetnika (oko 535). Novi Pazar je grad sa velikim brojem privatnih malih i srednjih preduzeća, izuzetno razvijenim privatnim sektorom, sa preko 500 preduzeća koja se bave proizvodnjom odeće, obuće i nameštaja i oko 2.650 preduzeća koja se bave prevozom robe i putnika. Poboljšanje infrastrukture će značajno uticati na dalji razvoj ovog područja.

U postojećem stanju saobraćaj se prevashodno obavlja deonicama državnog puta IB reda broj 22 na potezu: Kraljevo –Ušće – Raška – Novi Pazar i državnog puta IB reda br. 31 deonica Raška – Jarinje.

Postojeće putne pravce karakterišu mnogobrojni problemi koji značajno utiču na bezbednost saobraćaja i vreme putovanja. Postojeći put, iako kategorisan kao državni put IB reda, ima mnogobrojne deonice sa elementima koji zahtevaju ograničenje brzine znatno niže od propisanih za ovaj rang puta. Na pojedinim deonicama kroz Ibarsku klisuru česti su odroni koji ugrožavaju bezbednost saobraćaja, a dolazi i do povremenih prekida u obavljanju saobraćaja što predstavlja veliki problem s obzirom da ne postoji adekvatan alternativni put. Postojeći put prolazi kroz naseljena mesta bez obezbeđenih odgovarajućih elemenata za pešake i bicikliste i ima mnogobrojne neregulisane priključke i prilaze.

Na većini deonica postojećeg državnog puta IB reda broj 22 je zabeležen prosečan godišnji dnevni saobraćaj (PGDS) u rasponu od 3.500 voz./dan do 7.500 voz./dan uz značajan udeo teretnog saobraćaja od 8 do 15% i više od 100 autobusa dnevno.

Analizom kapaciteta i nivoa usluge iz Generalnog projekta, mreže bez investicija, tj. ako ne dođe do izgradnje četvorotračnog puta, može se uočiti da na

pojedininim deonicama postoje izraženi kapacitivni problemi, sa neadekvatnim odnosom zahtevanog protoka i kapaciteta, odnosno nezadovoljavajućim uslovima u toku. Posebno je značajno istaći da su na čak 11 od 12 deonica puta IB reda sa brojem 22, koji u postojećem stanju predstavlja glavnu vezu u posmatranom području, zabeleženi nezadovoljavajući uslovi u toku. Sa aspekta kriterijuma eksploatacione brzine koji je osetljiviji parametar, može se primetiti da su na većini deonica razmatranih postojećih puteva dobijeni nezadovoljavajući uslovi u toku. Razlozi se mogu pronaći u tehničko-eksploatacionim karakteristikama, koje na određenim deonicama ne odgovaraju funkcionalnom značaju puta u mreži, zajedno sa visokim saobraćajnim opterećenjem na nekoliko deonica. Iz svega navedenog proizilazi zaključak da postoji potreba za poboljšanjem uslova u saobraćajnom toku.

U okviru Generalnog projekta analizirane su saobraćajne nezgode u petogodišnjem periodu od 2017. do 2021. Na postojećem državnom putu IB reda br. 22 na deonici od Kraljeva do Novog Pazara i dobijeni su sledeći rezultati:

Prosečan godišnji broj saobraćajnih nezgoda 113,6
Prosečan godišnji broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima 3,6
Prosečan godišnji broj saobraćajnih nezgoda sa povređenim licima 50,2
Prosečan godišnji broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom 60,3

Stanje bezbednosti saobraćaja je ocenjeno kao veoma loše (nepodnošljivo).

U slučaju da se planirani put ne izgradi i saobraćaj nastavi da se obavlja na postojećoj mreži državnih puteva, može se očekivati značajno pogoršanje parametara bezbednosti saobraćaja imajući u vidu prognozirani rast saobraćajnog opterećenja.

Izgradnjom predmetnog puta značajno će biti povećana bezbednost saobraćaja i učesnika u saobraćaju, smanjen rizik od saobraćajnih nezgoda, jer će se saobraćaj obavljati putevima sa visokim standardima bezbednosti saobraćaja, čija će realizacija doprineti postizanju opšteg cilja, a opšti cilj je smanjen broj poginulih i teško povređenih lica za 50% do 2030. godine u odnosu na 2019. godinu i bez poginule dece u saobraćaju od 2030. godine u skladu sa Strategijom bezbednosti saobraćaja Republike Srbije za period od 2023. do 2030. godine sa Akcionim planom za 2023. do 2025. godinu („Službeni glasnik RS” broj 84/23).

Značajni doprinos će se ostvariti i u privrednom razvoju ovog regiona, s obzirom da će poboljšanje putne infrastrukture omogućiti veća ulaganja domaćih i stranih investitora u ovom regionu.

S obzirom na položaj trase razmatranog višetravnog puta IB reda Kraljevo – Ušće – Raška – Novi Pazar u odnosu na postojeće putne pravce i saobraćajna težišta, očekivan je višestruki značaj planirane saobraćajnice. Pre svega, obezbedilo bi se efikasnije i bezbednije opsluživanje izvorno-ciljnih kretanja gradova i naselja u uticajnoj zoni, poput Kraljeva, Mataruške banje, Ušća, Raške, Novog Pazara itd., ali i turističkih centara poput Kopaonika. U okolini odnosno uticajnoj zoni puta nalaze se i Sjenica i Ivanjica koje su prostorno odvojene područjem Golije, koja predstavlja veliku prepreku za realizaciju kretanja usled nepogodnog terena. Dodatno se izdvaja pravac koji vodi prema Kosovskoj Mitrovici koji je značajan za povezivanje AP Kosovo i Metohija kako sa Raškom i Novim Pazarom, tako i centralnim delom Srbije. Pored izvorno-ciljnih kretanja u pomenutom području, razmatrani put bi opsluživao i daljinske i tranzitne tokove u pravcu ka Crnoj Gori.

Iz zaključaka generalnog projekta proizilazi da će planirana izgradnja predmetnog puta izazvati značajan uticaj na povećanje bezbednosti saobraćaja jer će novi put ispunjavati sve potrebne uslove sa aspekta bezbednosti saobraćaja i zbog izmeštanja saobraćaja iz naseljenih mesta.

Skraćanjem trase sa sadašnjih 98km na 80,7km i povećanjem brzine putovanja doći će do značajnih ušteda u vremenu putovanja i potrošnji goriva što je posebno važno imajući u vidu povećanu privrednu aktivnost i veliki udeo teretnog saobraćaja.

Izgradnja predmetnog puta će imati pozitivan uticaj na privredu, s obzirom da se zbog povećanja kvaliteta i bezbednosti puteva, kao i boljeg povezivanja sa ostalim delovima naše zemlje, u ovom regionu očekuje porast investicionih ulaganja u privredu, otvaranje novih preduzeća, što direktno utiče na povećanje zaposlenosti i povećanje standarda stanovništva.

Građanima će izgradnja predmetnog puta omogućiti nematerijalne koristi kroz obezbeđivanje sigurne i kvalitetne mreže puteva sa visokim nivoom usluge. Značajno će biti povećana bezbednost saobraćaja i učesnika u saobraćaju, smanjen rizik od saobraćajnih nezgoda, jer će se saobraćaj obavljati putevima sa visokim standardima bezbednosti saobraćaja, čija će realizacija doprineti postizanju opšteg cilja tj. smanjenju broja poginulih i teško povređenih lica. Značajni doprinos će se ostvariti i u privrednom razvoju ovog regiona, s obzirom da će poboljšanje putne infrastrukture omogućiti veća ulaganja domaćih i stranih investitora u ovom regionu, povećanje zaposlenosti i životnog standarda stanovnika.

III. OBJAŠNJENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA I POJEDINAČNIH REŠENJA

U članu 1. je propisano da se u Zakonu o o utvrđivanju javnog interesa i posebnim postupcima radi realizacije projekta izgradnje infrastrukturnog koridora auto-puta E-761, deonica Pojate–Preljina („Službeni glasnik RS”, broj 49/19) menja naziv zakona tako što se u nazivu posle reči: „Pojate-Preljina” dodaju reči: „i krak, deonica Kraljevo- Novi Pazar, sa vezom Raška – Jarinje”.

U članu 2. je propisano da se u članu 1. stav 1. iza reči: „(Čačak)” dodaju reči: „i krak, deonica Kraljevo- Novi Pazar, sa vezom Raška – Jarinje”.

U članu 3. je propisano da ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

IV. PROCENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

Za sprovođenje ovog zakona nije potrebno obezbediti finansijska sredstva u budžetu Republike Srbije.

V. PREGLED ODREDBA ZAKONA KOJE SE DOPUNJUJU

ZAKON

o utvrđivanju javnog interesa i posebnim postupcima radi realizacije projekta izgradnje infrastrukturnog koridora auto-puta E-761, deonica Pojate–Preljina I KRAK, DEONICA KRALJEVO- NOVI PAZAR, SA VEZOM RAŠKA – JARINJE

„Službeni glasnik RS”, broj 49 od 8. jula 2019.

I. OSNOVNE ODREDBE

Član 1.

Projekat izgradnje infrastrukturnog koridora auto-puta E-761, deonica Pojate–Kruševac–Adrani–Preljina (Čačak) I KRAK, DEONICA KRALJEVO- NOVI PAZAR, SA VEZOM RAŠKA – JARINJE, sa regulacijom reka i izgradnjom telekomunikacione infrastrukture duž koridora auto-puta (u daljem tekstu: Moravski koridor) je projekat od značaja za Republiku Srbiju.

Ovim zakonom uređuje se utvrđivanje javnog interesa za potpunu i nepotpunu eksproprijaciju i privremeno zauzimanje nepokretnosti za izgradnju Moravskog koridora, određivanje korisnika eksproprijacije, način obezbeđivanja finansijskih sredstava za realizaciju projekta, postupak eksproprijacije, izbor strateškog partnera, primena međunarodnih standarda za projektovanje i izvođenje radova, carinski postupci i porezi koji se primenjuju prilikom uvoza opreme i materijala, kao i uređenje drugih pitanja u cilju efikasnije realizacije ovog projekta.

Svi postupci koji se sprovode u skladu sa odredbama ovog zakona smatraju se hitnim i svi državni i organi jedinica lokalne samouprave, privredna i javna preduzeća, kao i drugi organi i institucije koji vrše javna ovlašćenja dužni su da bez odlaganja izdaju akte iz svoje nadležnosti.

Odredbe ovog zakona primenjuju se i u slučaju administrativnog prenosa na nepokretnostima za koje je utvrđen javni interes u skladu sa ovim zakonom.

Ako ovim zakonom nije drukčije određeno, primenjivaće se i odredbe zakona kojim se uređuje eksproprijacija, kao i zakona kojim se uređuje izgradnja objekata, državni premer i katastar, postupak upisa u katastar nepokretnosti i opšti upravni postupak.

ANALIZA EFEKATA

PREDLOGA ZAKONA O DOPUNAMA ZAKONA O UTVRĐIVANJU JAVNOG INTERESA I POSEBNIM POSTUPCIMA RADI REALIZACIJE PROJEKTA IZGRADNJE INFRASTRUKTURNOG KORIDORA AUTO-PUTA E-761, DEONICA POJATE–PRELJINA

1. Sagledavanje postojećeg stanja.

Na području na kojem se planira izgradnja kraka autoputa „Moravski koridor” i to deonica: Kraljevo- Novi Pazar, sa vezom Raška – Jarinje živi oko 240.000 stanovnika koji će direktno osetiti pozitivne efekte izgradnje predmetnog puta. Takođe pozitivni efekti će se značajno odraziti i na privredu, imajući u vidu da su u Kraljevu skoncentrisani svi privredni kapaciteti jugozapadne Srbije i da u ovom gradu sedište ima veliki broj privrednih društava (oko 1.130) i preduzetnika (oko 535). Novi Pazar je grad sa velikim brojem privatnih malih i srednjih preduzeća, izuzetno razvijenim privatnim sektorom, sa preko 500 preduzeća koja se bave proizvodnjom odeće, obuće i nameštaja i oko 2.650 preduzeća koja se bave prevozom robe i putnika. Poboljšanje infrastrukture će značajno uticati na dalji razvoj ovog područja.

U postojećem stanju saobraćaj se prevashodno obavlja deonicama državnog puta IB reda broj 22 na potezu: Kraljevo –Ušće – Raška – Novi Pazar i državnog puta IB reda br. 31 deonica Raška – Jarinje.

Postojeće putne pravce karakterišu mnogobrojni problemi koji značajno utiču na bezbednost saobraćaja i vreme putovanja. Postojeći put, iako kategorisan kao državni put IB reda, ima mnogobrojne deonice sa elementima koji zahtevaju ograničenje brzine znatno niže od propisanih za ovaj rang puta. Na pojedinim deonicama kroz Ibarsku klisuru česti su odroni koji ugrožavaju bezbednost saobraćaja, a dolazi i do povremenih prekida u obavljanju saobraćaja što predstavlja veliki problem s obzirom da ne postoji adekvatan alternativni put. Postojeći put prolazi kroz naseljena mesta bez obezbeđenih odgovarajućih elemenata za pešake i bicikliste i ima mnogobrojne neregulisane priključke i prilaze.

Na većini deonica postojećeg državnog puta IB reda broj 22 je zabeležen prosečan godišnji dnevni saobraćaj (PGDS) u rasponu od 3.500 voz./dan do 7.500 voz./dan uz značajan udeo teretnog saobraćaja od 8 do 15% i više od 100 autobusa dnevno.

Analizom kapaciteta i nivoa usluge iz Generalnog projekta, mreže bez investicija, tj. ako ne dođe do izgradnje četvorotračnog puta, može se uočiti da na pojedinim deonicama postoje izraženi kapacitivni problemi, sa neadekvatnim odnosom zahtevanog protoka i kapaciteta, odnosno nezadovoljavajućim uslovima u toku. Posebno je značajno istaći da su na čak 11 od 12 deonica puta IB reda sa brojem 22, koji u postojećem stanju predstavlja glavnu vezu u posmatranom području, zabeleženi nezadovoljavajući uslovi u toku. Sa aspekta kriterijuma eksploatacione brzine koji je osetljiviji parametar, može se primetiti da su na većini deonica razmatranih postojećih puteva dobijeni nezadovoljavajući uslovi u toku. Razlozi se mogu pronaći u tehničko-eksploatacionim karakteristikama, koje na određenim deonicama ne odgovaraju funkcionalnom značaju puta u mreži, zajedno sa visokim saobraćajnim opterećenjem na nekoliko deonica. Iz svega navedenog proizilazi zaključak da postoji potreba za poboljšanjem uslova u saobraćajnom toku.

U okviru Generalnog projekta analizirane su saobraćajne nezgode u petogodišnjem periodu od 2017. do 2021. Na postojećem državnom putu IB reda br. 22 na deonici od Kraljeva do Novog Pazara i dobijeni su sledeći rezultati:

Prosečan godišnji broj saobraćajnih nezgoda 113,6
Prosečan godišnji broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima 3,6
Prosečan godišnji broj saobraćajnih nezgoda sa povređenim licima 50,2
Prosečan godišnji broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom 60,3

Stanje bezbednosti saobraćaja je ocenjeno kao veoma loše (nepodnošljivo).

U slučaju da se planirani put ne izgradi i saobraćaj nastavi da se obavlja na postojećoj mreži državnih puteva, može se očekivati značajno pogoršanje parametara bezbednosti saobraćaja imajući u vidu prognozirani rast saobraćajnog opterećenja.

2. Utvrđivanje cilja

Izgradnjom predmetnog puta značajno će biti povećana bezbednost saobraćaja i učesnika u saobraćaju, smanjen rizik od saobraćajnih nezgoda, jer će se saobraćaj obavljati putevima sa visokim standardima bezbednosti saobraćaja, čija će realizacija doprineti postizanju opšteg cilja, a opšti cilj je smanjen broj poginulih i teško povređenih lica za 50% do 2030. godine u odnosu na 2019. godinu i bez poginule dece u saobraćaju od 2030. godine u skladu sa Strategijom bezbednosti saobraćaja Republike Srbije za period od 2023. do 2030. godine sa Akcionim planom za 2023. do 2025. godinu („Službeni glasnik RS”, broj 84/23).

Značajni doprinos će se ostvariti i u privrednom razvoju ovog regiona, s obzirom da će poboljšanje putne infrastrukture omogućiti veća ulaganja domaćih i stranih investitora u ovom regionu.

S obzirom na položaj trase razmatranog višetravnog puta IB reda Kraljevo – Ušće – Raška – Novi Pazar u odnosu na postojeće putne pravce i saobraćajna težišta, očekivan je višestruki značaj planirane saobraćajnice. Pre svega, obezbedilo bi se efikasnije i bezbednije opsluživanje izvorno-ciljnih kretanja gradova i naselja u uticajnoj zoni, poput Kraljeva, Mataruške banje, Ušća, Raške, Novog Pazara itd., ali i turističkih centara poput Kopaonika. U okolini odnosno uticajnoj zoni puta nalaze se i Sjenica i Ivanjica koje su prostorno odvojene područjem Golije, koja predstavlja veliku prepreku za realizaciju kretanja usled nepogodnog terena. Dodatno se izdvaja pravac koji vodi prema Kosovskoj Mitrovici koji je značajan za povezivanje AP Kosovo i Metohija kako sa Raškom i Novim Pazarom, tako i centralnim delom Srbije. Pored izvorno-ciljnih kretanja u pomenutom području, razmatrani put bi opsluživao i daljinske i tranzitne tokove u pravcu ka Crnoj Gori.

Iz zaključaka generalnog projekta proizilazi da će planirana izgradnja predmetnog puta izazvati značajan uticaj na povećanje bezbednosti saobraćaja jer će novi put ispunjavati sve potrebne uslove sa aspekta bezbednosti saobraćaja i zbog izmeštanja saobraćaja iz naseljenih mesta.

Skraćenjem trase sa sadašnjih 98km na 80,7km i povećanjem brzine putovanja doći će do značajnih ušteda u vremenu putovanja i potrošnji goriva što je posebno važno imajući u vidu povećanu privrednu aktivnost i veliki udeo teretnog saobraćaja.

3. Identifikovanje opcija.

Ukupna dužina planirane saobraćajnice Kraljevo (Adrani) – Novi Pazar iznosi 80,7km.

Dužina planirane saobraćajnice Raška – Jarinje iznosi 13km.

Planirana trasa nakon obilaska Kraljeva sa jugozapadne strane, prolazi kroz izrazito težak planinski teren i većim delom kroz Ibarsku klisuru. U koridoru trase postoje mnogobrojna ograničenja: Reka Ibar sa pritokama i bujičnim tokovima, planirana mreža hidroelektrana na Ibru, postojeća Ibarska magistrala i postojeća železnička pruga. Planirana trasa Motoputa se više puta ukršta sa rekom Ibar ali uz poštovanje kota stogodišnje vode i merodavne kote veštačkih jezera planiranih hidroelektrana. Ukrštaji sa železničkom prugom su planirani nadvožnjacima uzimajući u obzir planiranu rekonstrukciju i elektrifikaciju pruge. Zaštićena područja Stolovi i Maglič koji su u zoni planirane trase su uzeti u obzir prilikom trasiranja i uticaji moraju biti svedeni na minimum.

U okviru predviđenog koridora postoji više dalekovoda različitih naponskih nivoa kao i gasovodna mreža.

U uticajnim zonama predviđena je zaštita i izmeštanje postojeće infrastrukture ukoliko je neophodno.

U uticajnoj zoni doline Ibra u funkciji je železnička pruga Kraljevo – Raška – Kosovo Polje. Ukrštaji sa železničkom prugom su planirani nadvožnjacima uzimajući u obzir planiranu rekonstrukciju i elektrifikaciju pruge. Na ovaj način uticaj na železnički saobraćaj će biti minimalan.

U postojećem stanju saobraćaj se obavlja deonicama državnog puta IB reda broj 22 na potezu: Kraljevo –Ušće – Raška – Novi Pazar i državnog puta IB reda br. 31 deonica Raška – Jarinje.

4. Analiza ekonomskih efekata

Izgradnja predmetnog puta će imati pozitivan uticaj na privredu, s obzirom da se zbog povećanja kvaliteta i bezbednosti puteva, kao i boljeg povezivanja sa ostalim delovima naše zemlje, u ovom regionu očekuje porast investicionih ulaganja u privredu, otvaranje novih preduzeća, što direktno utiče na povećanje zaposlenosti i povećanje standarda stanovništva.

5. Analiza efekata na društvo.

Građanima će izgradnja predmetnog puta omogućiti nematerijalne koristi kroz obezbeđivanje sigurne i kvalitetne mreže puteva sa visokim nivoom usluge.

Značajno će biti povećana bezbednost saobraćaja i učesnika u saobraćaju, smanjen rizik od saobraćajnih nezgoda, jer će se saobraćaj obavljati putevima sa visokim standardima bezbednosti saobraćaja, čija će realizacija doprineti postizanju opšteg cilja tj. smanjenju broja poginulih i teško povređenih lica.

Značajni doprinos će se ostvariti i u privrednom razvoju ovog regiona, s obzirom da će poboljšanje putne infrastrukture omogućiti veća ulaganja domaćih i stranih investitora u ovom regionu, povećanje zaposlenosti i životnog standarda stanovnika.

6. Analiza efekata na životnu sredinu i klimatske promene.

Izgradnja predmetnog puta će imati pozitivan uticaj na životnu sredinu jer će se isti graditi u skladu sa propisima o zaštiti životne sredine, načelom zelene gradnje, na principu smanjivanja štetnog uticaja na životnu sredinu, u pogledu zaštite od buke i smanjenja emisije štetnih gasova, izbora ekološki najispravnijih rešenja koja doprinose ispunjavanju ekoloških ciljeva, uključivanja mogućnosti reciklaže, racionalnog i održivog korišćenja neobnovljivih resursa i optimalnog korišćenja obnovljivih resursa. Takođe za projekat izgradnje predmetnog puta biće izrađena procena uticaja na životnu sredinu.

S obzirom da će izgradnjom predmetnog puta doći do izmeštanja saobraćaja iz naseljenih mesta pozitivni efekti će se ogledati i u smanjenju zagađenja gusto naseljenih delova ovog područja, kao i smanjenjem buke izazvane saobraćajem.

7. Analiza upravljačkih efekata.

Nakon donošenja predmetnog zakona planirano je započinjanje aktivnosti na pripremi za realizaciju projekta izgradnje predmetnog puta. Planirani početak realizacije projekta je 2027. godine, a planirani završetak realizacije projekta je 2033. godine.

U okviru realizacije projekta izgradnje predmetnog puta pre pribavljanja građevinske dozvole biće pokrenuti postupci rešavanja imovinsko pravnih odnosa na zemljištu koje ulazi u sastav novog puta i planirano je da investitor ove postupke pokrene u toku 2027. godine.

U realizaciji projekta izgradnje predmetnog puta učestvovaće različite institucije. Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture će biti finansijer projekta i imaće nadležnosti finansijera u skladu sa Zakonom 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, 9/20, 52/21, 62/23, 91/25.) kao i obaveze utvrđene budućim komercijalnim ugovorom. Takođe će predstavljati organ koji će sa formiranim „mentorskim timom” pratiti realizaciju projekta u svim fazama realizacije.

Ulogu investitora na realizaciji ovog projekta imaće „Koridori Srbije” d.o.o. i sve nadležnosti investitora propisane Zakonom o planiranju i izgradnji.

Navedene institucije imaju sve neophodne ljudske i tehničke kapacitete radi realizacije predmetnog projekta.

8. Analiza finansijskih efekata.

Za donošenje predmetnog zakona nije potrebno obezbediti sredstva u budžetu Republike Srbije.

Radi realizacije projekta izgradnje predmetnog puta sredstva će biti obezbeđena u periodu nakon donošenja zakona delom iz budžeta a delom iz inostranih kredita.

9. Analiza rizika.

Analizom kapaciteta i nivoa usluge iz Generalnog projekta, mreže bez investicija, tj. ako ne dođe do izgradnje predmetnog puta, može se uočiti da na pojedinim deonicama postoje izraženi kapacitivni problemi, sa neadekvatnim odnosom zahtevanog protoka i kapaciteta, odnosno nezadovoljavajućim uslovima u toku. Posebno je značajno istaći da su na čak 11 od 12 deonica puta IB reda sa brojem 22, koji u postojećem stanju predstavlja glavnu vezu u posmatranom području,

zabeleženi nezadovoljavajući uslovi u toku. Sa aspekta kriterijuma eksploatacione brzine koji je osetljiviji parametar, može se primetiti da su na većini deonica razmatranih postojećih puteva dobijeni nezadovoljavajući uslovi u toku. Razlozi se mogu pronaći u tehničko-eksploatacionim karakteristikama, koje na određenim deonicama ne odgovaraju funkcionalnom značaju puta u mreži, zajedno sa visokim saobraćajnim opterećenjem na nekoliko deonica. Iz svega navedenog proizilazi zaključak da postoji potreba za poboljšanjem uslova u saobraćajnom toku.

Stanje bezbednosti saobraćaja je ocenjeno kao veoma loše (nepodnošljivo).

U slučaju da se planirani put ne izgradi i saobraćaj nastavi da se obavlja na postojećoj mreži državnih puteva, može se očekivati značajno pogoršanje parametara bezbednosti saobraćaja imajući u vidu prognozirani rast saobraćajnog opterećenja.

10. Izveštaj o sprovedenim konsultacijama.

Nisu sprovedene konsultacije radi donošenja predmetnog zakona.



IZJAVA O USKLAĐENOSTI PROPISA SA PROPISIMA EVROPSKE UNIJE
--

1. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa - Vlada

Obrađivač - Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture.

2. Naziv propisa

PREDLOG ZAKONA O DOPUNAMA ZAKONA O UTVRĐIVANJU JAVNOG INTERESA I POSEBNIM POSTUPCIMA RADI REALIZACIJE PROJEKTA IZGRADNJE INFRASTRUKTURNOG KORIDORA AUTO-PUTA E-761, DEONICA POJATE–PRELJINA

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. Usklađenost propisa sa 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):

a) Odredba Sporazuma koja se odnosi na normativnu saržinu propisa,

Nema

b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma,

Nema

v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,

Nema.

g) Razlozi za delimično ispunjavanje, odnosno neispunjavanje obaveza koje proizlaze iz navedene odredbe 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).

/

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 ?

/

8. Saradnja sa Evropskom unijom i učešće konsultanata u izradi propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti.

/