РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
ГРАДСКО ВЕЋЕ
Број: 34-5343/2026-II
Дана: 18. јула 2026. године
НОВИ САД

ПРЕДСЕДНИЦИ
СКУПШТИНЕ ГРАДА НОВОГ САДА

На основу члана 84. ст. 3. и 4. Пословника Скупштине Града Новог Сада, упућује Вам се Предлог одлуке о усвајању Концесионог акта о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада са Образложењем и Закључком Градског већа Града Новог Сада, број: 34-5343/2026-II од 18. јула 2026. године, с молбом да се дневни ред XIX седнице Скупштине Града Новог Сада, заказане за 21. јул 2026. године, допуни разматрањем Предлога одлуке о усвајању Концесионог акта о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада и да Скупштина донесе Одлуку у предложеном тексту, како би се омогућила благовремена реализација јавно-приватног партнерства са елементима концесије у складу са Законом.

ГРАДОНАЧЕЛНИК

Жарко Мићин

На основу члана 67. тачка 1. Статута Града Новог Сада („Службени лист Града Новог Сада“, број 11/19), поводом разматрања Нацрта одлуке о усвајању Концесионог акта о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада, Градско веће Града Новог Сада на 159. седници од 18. јула 2026. године, доноси

З А К Љ У Ч А К

I. Утврђује се Предлог одлуке о усвајању Концесионог акта о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада.

II. На основу члана 84. ст. 3. и 4. Пословника Скупштине Града Новог Сада, доставља се председници Скупштине Града Новог Сада Предлог одлуке о усвајању Концесионог акта о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада и предлаже Скупштини Града Новог Сада да донесе ову одлуку у предложеном тексту.

III. За представника предлагача на седници Скупштине Града Новог Сада и њених радних тела одређује се проф. др Александар Булајић, члан Градског већа Града Новог Сада, а за повереника Никола Урошевић, в.д. начелника Градске управе за саобраћај и путеве.

ГРАДОНАЧЕЛНИК
Жарко Мићин

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
ГРАДСКО ВЕЋЕ
Број: 34-5343/2026-II
Дана: 18. јула 2026. године
Н О В И С А Д

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
ГРАДСКА УПРАВА ЗА ПРОПИСЕ
Број: XVI-012-01/2026-400
17. јул 2026. године
НОВИ САД

ГРАДСКО ВЕЋЕ
ГРАДА НОВОГ САДА

ПРЕДМЕТ: Мишљење на Нацрт одлуке о усвајању Концесионог акта о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада

Градска управа за прописе размотрила Нацрт одлуке о усвајању Концесионог акта о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада.

Градска управа за прописе нема примедби на Нацрт одлуке.

ВД ЗАМЕНИКА НАЧЕЛНИКА
Ивана Аћимов

Ивана Аћимов

ПРЕДЛОГ

На основу члана 29. став 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Службени гласник Републике Србије", бр. 88/11,15/16 и 104/16) и Мишљења Комисије за јавно –приватно партнерство, број: 31/2026 од 16. јула 2026. године, Скупштина Града Новог Сада на _____ седници од _____ 2026. године, доноси

ОДЛУКУ
О УСВАЈАЊУ КОНЦЕСИОНОГ АКТА О ФИНАНСИРАЊУ, ПОСТАВЉАЊУ И ОДРЖАВАЊУ НАДСТРЕШНИЦА И ЛЕД ДИСПЛЕЈА НА АУТОБУСКИМ СТАЈАЛИШТИМА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА НОВОГ САДА

Члан 1.

Усваја се Концесиони акт о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада у облику јавно-приватног партнерства са елементима концесије у складу са Законом, а на који је Комисија за јавно-приватно партнерство дала Мишљење, број: 31/2026 од 16. јула 2026. године, да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства са елементима концесије.

Члан 2.

Поступак доделе јавног уговора о јавно-приватном партнерству за финансирање, постављање и одржавање надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада са елементима концесије (у даљем тексту: Јавни уговор) спровешће се у складу са Законом.

Градско веће Града Новог Сада, пре објављивања Јавног позива за давање концесије о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада, доставља Правобранилаштву Града Новог Сада Нацрт Јавног уговора ради оцене усаглашености овог нацрта са Законом и конкурсном документацијом.

Градско веће Града Новог Сада доноси одлуку о избору најповољније понуде у поступку доделе Јавног уговора.

Пре закључивања Јавног уговора из става 1. овог члана, Градско веће Града Новог Сада доставља коначни Нацрт Јавног уговора Скупштини Града Новог Сада, ради давања сагласности.

Члан 3.

Задужује се Градска управа за саобраћај и путеве да прати реализацију Концесионог акта.

Члан 4.

Ова одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном листу Града Новог Сада".

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
СКУПШТИНА ГРАДА НОВОГ САДА
Број:
Датум:
НОВИ САД

ПРЕДСЕДНИЦА
Дина Вучинић

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Правни основ за доношење ове одлуке садржан је у члану 29. став 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Службени гласник Републике Србије", бр. 88/11,15/16 и 104/16), којим је између осталог прописано да на основу економских, финансијских, социјалних и других показатеља и процене утицаја концесионе делатности на животну средину, надлежно јавно тело припрема предлог за доношење концесионог акта који доставља скупштини јединице локалне самоуправе, ради усвајања, ако је давалац концесије јединица локалне самоуправе, када су јавна тела и предмет концесије у надлежности те јединице локалне самоуправе.

Закључком Градског већа Града Новог Сада, број: 34-3983/2026-II од 27. маја 2026. године Градско веће Града Новог Сада је прихватило да Град Нови Сад, као јавно тело буде предлагач Предлога за доношење концесионог акта о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада.

За чланове Стручног тима јавног тела који ће обављати послове на реализацији овог посла одређени су Александар Булајић, Данијела Андрић и Милорад Радојевић, чланови Градског већа Град Новог Сада, а Градска управа за саобраћај и путеве у сарадњи са Тимом за праћење реализације појединих пројеката од значаја за развој Града Новог Сада је задужена за стручне и административно техничке послове за потребе Стручног тима.

Предлог концесионог акта о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада који је сачинио Стручни тим јавног тела достављен је Градској управи за саобраћај и путеве 9. јула 2026. године, тако да је исти прослеђен Градском већу Града Новог Сада на даље поступање.

Закључком Градског већа Града Новог Сада, број: 34-5189/2026-II од 10.07.2026. године је дата сагласност на Предлог за доношење Концесионог акта о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада.

Градско веће Града Новог Сада упутило је Предлог за доношење Концесионог акта о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада на мишљење Комисији за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије.

Комисија за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије дала је мишљење да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства са елементима концесије.

Стручни тим јавног тела за давање концесије о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада доставио је овој управи на даље поступање Мишљење Комисије за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије дана 16. јула 2026. године, као и Служба извршних органа Града Новог Сада дописом број: II-020-3/2026-1054 од 16. јула 2026. године.

У члану 1. Предлога одлуке прописано је да се усваја Концесиони акт о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада у облику јавно-приватног партнерства са елементима концесије у складу са Законом, а на који је Комисија за јавно-приватно партнерство дала Мишљење, број: 31/2026 од 16. јула 2026. године, да се предметни

пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства са елементима концесије.

Чланом 2. Предлога одлуке прописано је да ће се поступак доделе Јавног уговора о јавно-приватном партнерству за финансирање, постављање и одржавање надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада са елементима концесије спровести у складу са Законом, као и да ће Градско веће Града Новог Сада, пре објављивања Јавног позива за давање концесије о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада, доставити Правобранилаштву Града Новог Сада Нацрт Јавног уговора ради оцене усаглашености овог нацрта са Законом и конкурсном документацијом.

Такође је прописано да ће Градско веће Града Новог Сада донети одлуку о избору најповољније понуде у поступку доделе Јавног уговора о јавно-приватном партнерству са елементима концесије за финансирање, постављање и одржавање надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада, а пре закључивања Јавног уговора Градско веће Града Новог Сада ће доставити коначни Нацрт Јавног уговора Скупштини Града Новог Сада, ради давања сагласности.

Ова одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном листу Града Новог Сада".

Имајући у виду наведено, предлаже се да Скупштина Града Новог Сада донесе ову одлуку, као у предложеном тексту.

ВД НАЧЕЛНИКА
Никола Урошевић

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ВЛАДА
Комисија за јавно-приватно
партнерство
Број: 31/2026
16. јул 2026. године
Београд

На основу члана 68. став 1. тачка 3), а у вези са чланом 29. став 4. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник Републике Србије", број 88/11, 15/16, 104/16), Комисија за јавно приватно партнерство даје следеће

МИШЉЕЊЕ

1. На Предлог Концесионог акта поднетог од стране града Новог Сада у складу са чланом 29. став 4. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, којим се предлаже финансирање, постављање и одржавање надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштама на територији града Новог Сада, Комисија за јавно-приватно партнерство (у даљем тексту: Комисија) је мишљења да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства са елементима концесије.

2. Давање мишљења из тачке 1. од стране Комисије не подразумева одговорност Комисије за процену исплативости предложеног правног посла, за даљу реализацију Предлога Концесионог акта, као ни за евентуалне спорове и штетне последице које настану из те реализације, за које је увек одговорно јавно тело које је јавни партнер у јавном уговору, у складу са законом.

3. Комисија констатује да је јавно тело у обавези да у даљем поступку додељивања јавног уговора не одступи од услова и ризика предвиђених Предлогом Концесионог акта из тачке 1. овог мишљења.

4. Предметно мишљење дато је искључиво на основу података и анализа достављених од стране подносиоца Предлога пројекта из тачке 1. овог мишљења.

5. Ово мишљење се објављује на интернет страници Комисије.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Град Нови Сад је у складу са чланом 29. став 4. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама (у даљем тексту: Закон), дана 10. јула 2026. године поднео Предлог Концесионог акта ради давања мишљења и оцене да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства са елементима концесије. Комисија је предметни Предлог Концесионог акта разматрала на седници одржаној 16. јула 2026.

године и констатовала да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства са елементима концесије.

Комисија је у претходној анализи утврдила да је Подносилац Концесионог акта јавно-приватног партнерства јавно тело у складу са чланом 4. став 1. тач. 7) и 8) Закона, те да може бити Предлагач пројекта јавно-приватног партнерства из члана 29. став 2. Закона.

Из достављеног Предлога Концесионог акта, Комисија је закључила да Предлог Концесионог акта садржи све елементе у складу са чланом 29. став 6. Закона и то:

1) предмет концесије;
2) разлоге за давање концесије;
3) евентуално одузимање поверених послова и одузимање права коришћења имовине за обављање поверених послова;
4) податке о утицају концесионе делатности на животну средину, на инфраструктуру и друге привредне области, на ефикасно функционисање техничко-технолошких система;
5) минималне техничке, финансијске и искуствене квалификације које учесник у поступку мора да испуњава да би му се омогућило учествовање у поступку избора концесионара и преговарања;
6) рок трајања концесије, укључујући образложење предложеног рока;
7) податке о потребним новчаним и другим средствима и динамици њиховог улагања, начин плаћања, давања гаранција или других средстава обезбеђења за извршавање концесионих обавеза, права и обавезе концесионара према корисницима услуга које су предмет концесије и питања везана за подношење приговора од стране тих корисника, питања услова и начина вршења надзора, и цене и опште услове за коришћење добара и обављање делатности;
8) податке о накнадама које плаћају концедент и концесионар;
9) оцену о потребном броју радних места и квалификоване радне снаге у вези са извршавањем концесије, уколико се предлаже да то буде елемент концесионог акта;
10) податке о другим уговорима који се закључују пре, истовремено или после закључења јавног уговора, било у форми прилога јавног уговора, било као посебни уговори, ради остварења економске оправданости или комерцијалних потреба релевантног пројекта, као што су уговори о преносу права коришћења непокретних и покретних ствари, пренос, односно уступање концесионару уговора које закључи јавно тело, преузимање запослених итд;
11) остале податке и документе од значаја за концесију.

У складу са информацијама и подацима достављеним од стране јавног тела, као и у складу са свим изнетим, Комисија је дала мишљење како је наведено.

ЗАМЕНИК ПРЕДСЕДНИКА КОМИСИЈЕ

Адријана Јовановић

Доставити:
- Јавном телу

РЕПУБЛИКА СРБИЈА — АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД

Предлог концесионог акта о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и LED дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада

НОВИ САД, 2026. године

САДРЖАЈ

1. ПОЈАМ И ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ
   - 1.1 ПОЈАМ УГОВОРНОГ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА СА ЕЛЕМЕНТИМА КОНЦЕСИЈЕ
   - 1.2 ПРЕДМЕТ И РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ
   - 1.3 ПРАВНИ ОСНОВ
2. РАЗЛОЗИ ЗА ДАВАЊЕ КОНЦЕСИЈЕ И ОБРАЗЛОЖЕЊЕ РОКА ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ
3. РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ И ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА
   - 3.1 Законски оквир одређивања рока
   - 3.2 Финансијско-економско образложење рока од 35 година
   - 3.3 Упоредна анализа варијанти рока концесије
     - 3.3.1 Евентуално одузимање поверених послова .
     - 3.3.2 Утицај концесионе делатности на животну средину, на инфраструктуру и друге привредне области, на ефикасно функционисање техничко-технолошких система
     - 3.3.3 Минималне техничке, финансијске и искуствене квалификације које учесник у поступку мора да испуњава да би му се омогућило учествовање у поступку избора концесионара и преговарања
     - 3.3.4 Подаци о потребним новчаним и другим средствима и динамици њиховог улагања, начин плаћања, давања гаранција или других средстава обезбеђења за извршавање обавеза и накнадама које плаћа концесионар
     - 3.3.5 Процена потребних радних места
   - 3.4 Нето садашња вредност новчаних токова и дисконтна стопа
   - 3.5 Структура мреже стајалишта и подела одговорности за одржавање
4. ПРЕГЛЕД ЗА РАЗМАТРАЊЕ И ИМПЛЕМЕНТАЦИЈУ ОДРЖАВАЊА СТУБОВА СА РЕДОМ ВОЖЊЕ ДО ПЕРИОДАЗАМЕНЕ
5. ПОТЕНЦИЈАЛНИ ПРИХОДИ ГРАДА ОД НАКНАДЕ ЗА ЗАУЗЕЋЕ ЈАВНЕ ПОВРШИНЕ
6. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ПРЕМА КОРИСНИЦИМА УСЛУГА
7. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА
8. ЈАВНИ УГОВОР
9. ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА
10. ПРИЛОЗИ – ТЕХНИЧКА СПЕЦИФИКАЦИЈА УРБАНЕ ОПРЕМЕ
    - 10.1 Техничка спецификација аутобуских надстрешница и киосака
    - 10.2 Техничка спецификација и типови инфо LED дисплеја
11. КАТАЛОГ

ПРЕГЛЕД КАТАЛОГА

Прилог 1
Прилог 2
Прилог 3
Прилог 4
Прилог 5
Прилог 6
Прилог 7
Прилог 8
Прилог 9
Прилог 10
Прилог 11
Прилог 12
Прилог 13
Прилог 14
Прилог 15

1. ПОЈАМ И ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ

1.1 ПОЈАМ УГОВОРНОГ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА СА ЕЛЕМЕНТИМА КОНЦЕСИЈЕ

Чланом 7. став 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијма („Сл. гласник РС" бр. 88/2011 и 15/2016- у даљем тексту: ЗЈППК) прописано је да је јавно приватно партнерство (у даљем тексту: ЈПП) дугорочна сарадња између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално.

Члан 10. ЗЈППК дефинише да је концесија, уговорно ЈПП са елементима концесије у коме је јавним уговором уређено комерцијално коришћење природног богатства, односно добра у општој употреби која су у јавној својини или обављања делатности од општег интереса, које надлежно јавно тело уступа домаћем или страном лицу, на одређено време, под посебно прописаним условима, уз плаћање концесионе накнаде од стране приватног, односно јавног партнера, при чему приватни партнер сноси ризик везан за комерцијално коришћење предмета концесије.

Члан 11. ЗЈППК дефинише да се концесија може дати ради комерцијалног коришћења природног богатства, односно добра у општој употреби која су у јавној својини или обављања делатности од општег интереса, а нарочито:

- за истраживање и експлоатацију минералних сировина и других геолошких ресурса;
- за поједине делатности унутар заштићених подручја природе, као и за коришћење других заштићених природних богатстава;
- у области енергетике;
- за луке;
- за јавне путеве;
- за јавни превоз;
- за аеродроме;
- у области спорта и образовања;
- на културним добрима;
- за комуналне делатности;
- у области железница;
- за комерцијално коришћење жичара;
- у области здравства;
- у области туризма;
- и другим областима

1.2 ПРЕДМЕТ И РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ

Предмет јавног уговора, који ће по спроведеном поступку у складу са ЗЈППК, Град Нови Сад као јавни партнер (концедент) закључити са приватним партнером (концесионаром) на основу овог предлога је: финансирање, постављање и одржавање надстрешница и LED дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада са могућношћу приватног партнера да постави додатне пратеће елементе: киоске, урбани мобилијар и опрему са појединим елементима комерцијалног садржаја који ће бити дефинисани конкурсном документацијом и јавним уговором.

Предлог концесионог акта израђен је на основу Студије оправданости за давање концесије о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и LED дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада.

Конкретни елементи предмета концеције

Конкретни елементи који чине предмет концесије обухватају:

- Аутобуска надстрешница без елемената комерцијалног садржаја (некомерцијална) *(Прилог 7)*;
- Аутобуска надстрешница инфо LED дисплеј (некомерцијална) *(Прилози 7, 11 и 12)*;
- Стајалишни стуб (некомерцијална) *(Прилог 10)*;
- Аутобуска надстрешница са елементима комерцијалног садржаја *(Прилози 8 или 9; 11 или 12, Прилог 13, 14 и 15)*,
- Рекламна ознака са комерцијалним и некомерцијалним садржајем (Змај Јовина, Дунавска улица, Његошева, Краља Александра, Модене улица, Јеврејска улица, позоришни плато, плато око Променаде, плато око Меркатора, дуж кеја итд.), *(Прилог 13)*;

Интеграција инфо LED дисплеја са системом јавног превоза

Неопходна је интеграција инфо LED дисплеја са системом јавног превоза путем постојеће серверско-софтверске инфраструктуре, и на тај начин омогућава приказ информација у реалном времену (ред вожње, време доласка возила, информациони сервис Града, итд). За функционисање интеграције неопходна је компатибилност и потпуно интегрисање са постојећим серверско-софтверским решењем и постојећом инфрасткруром у погледу двосмерне размене података.
Постојећи дистрибуирани систем инфо LED дисплеја мора да обезбеди приказ централизованих информација, као што су:

- **актуелни ред вожње аутобуса** који саобраћају на конкретном стајалишту са временима неколико предходних полазака са почетног стајалишта;
- **мапе кретања** линија аутобуса за конкретно стајалиште;
- **процењено време доласка** аутобуса на стајалиште уз освежавање података у реалном времену на основу тренутне GPS локације сваког аутобуса;
- **градске сервисне информације;**
- **телефонске бројеве** хитних служби;
- **забавни садржај** персонализован по локацијама у виду едукативних квизова;
- **актуелне градске вести** ажуриране минимум 2 пута у току 24 часа;
- **временску прогнозу** персонализовану према локацији;
- **дојаву доступности** дисплеја у реалном времену.

Рекламне ознаке (Прилог 13) из овог поглавља морају да садрже податке о актуелном реду вожње, градске сервисне информације и телефонске бројеве хитних служби, док остале податке из претходног става могу садржати.

Предвиђени рок трајања концесије је 35 година.

1.3 ПРАВНИ ОСНОВ

Правни основ за предложено закључење уговора о јавно-приватном партнерству са елементима концесије односно закључење јавног/концесионог уговора сходно члану 10. ЗЈППК, а са предложеним предметом ближе описаним у претходном одељку, налази се у обавези Града Новог Сада као јавног партнера/концедента да спроводи комунални ред у граду Новом Саду.
Ове обавезе Града а проистичу из следећих позитивно-правних прописа:
Закон о комуналним делатностима („Сл.гласник РС“ бр. 88/2011 104/2016, 95/2018 и

94/2024):
Овим законом су одређене комуналне делатности и уређени општи услови и начини њиховог обављања, а на основу којег је донета и Одлука о уређењу Града Новог Сада.
Чланом 4. Закона о комуналним делатностима је прописано да јединица локалне самоуправе обезбеђује организационе, материјалне и друге услове за изградњу, одржавање и функционисање комуналних објеката и за техничко и технолошко јединство система и уређује и обезбеђује обављање комуналних делатности и њихов развој, те да се комуналним објектима, сматрају грађевински објекти са уређајима, инсталацијама и опремом, сама постројења, уређаји и инсталације и други објекти који служе за пружање комуналних услуга корисницима, као и уређено грађевинско земљиште и добра у општој употреби која се користе за обављање комуналне делатности.
У том смислу, јединица локалне самоуправе уређује у складу са законом услове обављања комуналних делатности, права и обавезе корисника комуналних услуга, обим и квалитет комуналних услуга и начин вршења надзора над обављањем комуналних делатности обезбеђујући нарочито:
1) одговарајући обухват, обим и квалитет комуналних услуга, који подразумева нарочито: здравствену и хигијенску исправност према прописаним стандардима и нормативима, тачност у погледу рокова испоруке, сигурност и заштиту корисника у добијању услуга, поузданост, приступачност и трајност у пружању услуга;
2) развој и унапређивање квалитета и асортимана комуналних услуга, као и унапређивање организације рада, ефикасности и других услова пружања услуга;
3) сагласност са начелима одрживог развоја;
4) ефикасно коришћење ресурса и смањење трошкова обављања комуналних делатности успостављањем сарадње две или више јединица локалне самоуправе и другим активностима када за то постоји могућност;
5) конкуренцију у обављању делатности.

Ради коришћења, чувања и одржавања средстава за обављање комуналних делатности, одржавања чистоће и заштите животне средине јединица локалне самоуправе може да прошише опште услове одржавања комуналног реда и мере за њихово спровођење, а Влада уређује следећа мерила за обављање комуналних делатности:
1) минимални обим који обухвата подручја, односно број становништва за које се пружа одређена комунална услуга;
2) учесталост пружања комуналне услуге;
3) садржај комуналне услуге;
4) показатељ квалитета и ефикасности пружања услуга.

Чланом 10. став 2. Закона о јавној својини - у даљем тексту: ЗЈС је дефинисано да су добра у општој употреби у јавној својини оне ствари које су због своје природе намењене коришћењу свих и које су као такве одређене законом (између осталог и улице, тргови јавни паркови и др.).
Ставом 4. истог члана је прописано да се на добрима у општој употреби може стећи право предвиђено посебним законом (концесија, закуп и сл.).
Како се урбана опрема поставља на јавним површинама које су ЗЈС дефинисане као добра у општој употреби у јавној својини, на њу се примењују наведене одредбе ова два закона тј. ЗЈППК и ЗЈС.
Ова област је дефинисана и Одлуком о уређењу Града Новог Сада којом се прописују општи услови уређења Града Новог Сада, односно услови за одржавање комуналног реда и мере за његово спровођење.

2. РАЗЛОЗИ ЗА ДАВАЊЕ КОНЦЕСИЈЕ И ОБРАЗЛОЖЕЊЕ РОКА ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ

Разлози за давање концесије су пре свега уштеда у буџету Града Новог Сада као јавног партнера (концедента) у издацима за финансирање надстрешница и LED дисплеја, која проистиче из надлежности Града као јединице локалне самоуправе да обезбеди обављање комуналних делатности и спровођење комуналног реда. Основни разлози за примену концепта јавно-приватног партнерства јесу јасна алокација одговорности, оптимална подела ризика и адекватан рок трајања партнерства.

Модернизација мреже аутобуских надстрешница директно унапређује квалитет услуге јавног превоза. Путници добијају заштиту од временских прилика, информације у реалном времену путем LED дисплеја, већу безбедност захваљујући адекватном осветљењу, и приступачност прилагођену особама са инвалидитетом. Унапређени услови чекања подстичу коришћење јавног превоза као одрживог вида урбане мобилности, што доприноси смањењу индивидуалног аутомобилског саобраћаја, загушења и емисије штетних гасова — циљевима усклађеним са стратегијама одрживог развоја Града.

Град Нови Сад представља један од ретких већих урбаних центара у Републици Србији који, упркос општим негативним демографским кретањима на националном нивоу, задржава изражену демографску, миграциону и функционалну привлачност. Према подацима Пописа становништва из 2022. године, на територији Града Новог Сада живи 368.967 становника, док само насељено место Нови Сад има 260.438 становника. Град има 156.378 домаћинстава, са просечном величином домаћинства од 2,34 члана, што указује на урбани модел становања и постепено смањивање величине домаћинстава, карактеристично за развијеније градске средине.

Старосна структура становништва Града Новог Сада је повољнија у односу на велики број јединица локалне самоуправе у Србији. Просечна старост становништва износи 40,8 година, при чему је просечна старост мушкараца 39,2 године, а жена 42,2 године. Број пунолетних становника износи 299.539, што показује да Град располаже значајном радно способном, потрошачком и корисничком базом за јавне услуге, инфраструктуру и развојне пројекте.

Демографски развој Новог Сада у дужем периоду обележен је континуираним порастом становништва, при чему је, према подацима Града, на раст становништва значајније утицао механички прилив него природни прираштај. Ово је важно за оцену оправданости јавних инвестиција, јер указује да Нови Сад није само административно седиште, већ и снажан миграциони центар који привлачи становништво због образовања, запошљавања, квалитета живота, развијености услуга и положаја у региону.

Поред унутрашњег урбаног језгра, демографску структуру Града чини и мрежа приградских и насељених места, као што су Петроварадин, Футог, Ветерник, Кać, Сремска Каменица, Кисач, Ковиљ, Руменка, Будисава, Бегеч, Ченеј и друга насеља. Ова просторна структура указује на потребу да се развој јавне инфраструктуре, комуналних система, саобраћаја, јавних служби и пратећих услуга планира не само за централно градско подручје, већ и за шире функционално подручје Града.

Град Нови Сад има изузетно повољан саобраћајно-географски положај, који представља једну од његових најзначајнијих развојних предности. Положај града је одређен истовременим присуством три кључна вида саобраћаја: друмског, железничког и речног, што Нови Сад позиционира као једно од најважнијих мултимодалних чворишта у северном делу Републике Србије и у ширем простору АП Војводине.

Нови Сад се налази на правцу главних националних и међународних саобраћајних

токова. Кроз градско подручје пролази паневропски саобраћајни коридор X, односно ауто-путски правац Е-75, који повезује Централну Европу, Мађарску, Србију, Северну Македонију и Грчку. Истовремено, преко Дунава као међународног пловног пута, Нови Сад је укључен у дунавски, односно паневропски коридор VII, који повезује земље западне и средње Европе са црноморским басеном. Званична презентација Града посебно истиче да кроз Нови Сад пролазе Коридор X и Дунавски коридор, као и да је пловним каналом Нови Сад повезан са системом канала Дунав–Тиса–Дунав.

Са аспекта друмске доступности, Нови Сад је непосредно повезан са ауто-путем Е-75, као кичмом северно-јужног саобраћајног правца у Србији. Овај положај омогућава брзу везу са Београдом, Суботицом, државном границом са Мађарском, као и са осталим деловима националне мреже ауто-путева. Поред тога, планирани и започети инфраструктурни правци, пре свега Фрушкогорски коридор, додатно јачају улогу Новог Сада као чворишта између Бачке, Срема, западне Србије и правца ка Босни и Херцеговини. Фрушкогорски коридор је дефинисан као део путног правца Нови Сад–Рума–Шабац–Лозница–граница са БиХ, у укупној дужини од око 47,7 km.

Железнички положај Новог Сада има посебан стратешки значај. Град се налази на магистралном железничком правцу Београд–Нови Сад–Суботица–државна граница са Мађарском, који је део ширег пројекта модернизације железничке везе Београд–Будимпешта. Деоница Београд–Нови Сад је модернизована за велике брзине до 200 km/x, а пуштањем у саобраћај деонице Нови Сад–Суботица значајно је унапређена железничка доступност Новог Сада према северу земље и централној Европи. Ово мења функционалну позицију града: Нови Сад више није само регионални административни центар, већ постаје снажна тачка у систему брзог путничког и потенцијално ефикаснијег теретног железничког повезивања.

Речни саобраћај представља додатну стратешку предност. Нови Сад се налази на Дунаву, једном од најважнијих европских унутрашњих пловних путева, а Лука Нови Сад представља важну тачку за претовар, складиштење и логистичко повезивање привреде Војводине са међународним тржиштима. Према подацима Дунавске комисије, Лука Нови Сад налази се на 1254. километру Дунава, а оператор је DP Worлд. Ова околност је посебно релевантна за привреду која се ослања на пољопривредне производе, расуте терете, индустријске сировине, грађевински материјал и логистичке ланце са већим транспортним обимима.

Са урбанистичког становишта, саобраћајни положај Новог Сада истовремено представља и развојни ресурс и инфраструктурни изазов. Дунав обезбеђује речни транспорт и снажан просторни идентитет, али истовремено условљава потребу за ефикасним мостовским везама између бачког и сремског дела града. Мостови преко Дунава имају не само локалну, већ и регионалну функцију, јер повезују Нови Сад са Петроварадином, Сремском Каменицом, Фрушком гором, Иригом, Румом и даље са западном Србијом. Због тога су капацитет, безбедност и функционалност мостовских и приступних саобраћајница од непосредног значаја за развој целокупног градског система.

Основни разлози за примену концепта јавно-приватног партнерства јесу јасна алокација одговорности, подела ризика и рок трајања партнерства. Подела ризика омогућава, да сваки од партнера преузме ризик којим може да управља на најадекватнији начин, чиме се постиже већа ефикасност ових пројеката. Концепт јавно- приватног партнерства, осим смањења трошкова и растерећења буџета за набавку, постављање и делом одржавања комерцијланих и некомерцијалних аутобуских надстрешница.

Бенефит за Град би био унифицирање аутобуских стајалишта, повећање броја уређених надстрешница, односно сва аутобуска стајалишта на територији града би добила аутобуске надстрешнице, где је физички могуће поставити исте (тренутно је на територији Града неопремљено преко 350 аутобуских стајалишта) чиме се добија естетски унапређен јавни простор, повећан комфор и безбедност корисника јавног превоза, боља информисаност о реду вожње и свим сервисним информацијама Града и градских установа и предузећа, извесност дугорочног и константног одржавања

надстрешница.

Јавно-приватно партнерство (ЈПП) са елементима концесије представља модел сарадње између Града, као јединице локалне самоуправе, и приватног партнера, чији је циљ

унапређење јавне инфраструктуре и услуга уз оптимално коришћење ресурса. У овом пројекту, ЈПП се примењује на набавку, постављање и одржавање предмета концесије. Овај приступ доноси значајне користи за Град и грађане, укључујући унапређење естетике јавног простора, повећање комфора и безбедности корисника јавног превоза, бољу информисаност грађана и дугорочну одрживост инфраструктуре.

Тренутно стање урбане опреме у Граду указује на неуједначеност у изгледу и функционалности аутобуских стајалишта, киоска и других елемената. Многа аутобуска стајалишта су застарела, без надстрешница или адекватне опреме, што негативно утиче на визуелни идентитет града. Кроз концесију, Град може постићи унификацију изгледа комерцијалних и некомерцијалних аутобуских надстрешница и осталог урбаног мобилијара, стварајући модеран, уредан и визуелно привлачан јавни простор. Унификован дизајн, са уједначеним материјалима и бојама, не само да побољшава естетику, већ и јача имиџ Града као савремене и добро организоване средине. Ово је посебно важно у туристичким зонама или централним деловима града, где први утисак може значајно утицати на перцепцију посетилаца. На пример, стандардизоване надстрешнице на аутобуским стајалиштима доприносе осећају континуитета и реда у урбаном пејзажу, чиме се Град позиционира као привлачна дестинација за становнике и туристе.

Поред естетских предности, предвиђено јавно-приватно партнерство са елементима концесије значајно унапређује комфор и безбедност корисника јавног превоза. На територији Града тренутно постоји преко 350 аутобуских стајалишта, многе без надстрешница, што излаже путнике неповољним временским условима, попут кише, снега или јаке сунчеве светлости. **Приватни партнер ће кроз овај пројекат обезбедити постављање адекватних (прилог технички цртеж, графички приказ и каталог) надстрешница или новог и опремљеног стајалишног стуба (прилог каталог) и унифицирати мрежу надстрешница на аутобуским стајалиштима, што ће омогућити заштиту путника од временских утицаја и повећати њихов комфор.** Ове надстрешнице и стајалишни стубови могу бити опремљене додатним елементима, као што су клупе,

осветљење и јасне ознаке, што додатно побољшава корисничко искуство. **Добро осветљена и уређена аутобуска стајалишта смањују ризик од незгода, посебно у вечерњим сатима, и стварају сигурније окружење за грађане, укључујући осетљиве групе попут деце, старијих особа и особа са инвалидитетом.**

Још једна важна корист овог пројекта је боља информисаност грађана. **Повећање броја инфо LED дисплеја, омогућава приказ информација о реду вожње, сервисним обавештењима Града и градских установа, као и другим релевантним обавештењима у реалном времену. Ови дисплеји омогућавају грађанима приступ ажурним подацима о времену доласка аутобуса, могућим кашњењима или изменама у реду вожње, што смањује неизвесност и повећава ефикасност коришћења јавног превоза.** Поред тога, инфо LED дисплеји могу послужити за ширење других важних обавештења, попут информација о градским догађајима, безбедносним упозорењима или кампањама за подизање свести о еколошким и друштвеним темама. **Овај аспект пројекта не само да побољшава функционалност јавног превоза, већ и јача комуникацију између Града и грађана, чинећи је директнијом и ефикаснијом. На пример, грађани могу бити правовремено обавештени о културним манифестацијама или променама у организацији саобраћаја, што доприноси бољем искуству живљења у граду.**

Примена ЈПП-а такође може имати индиректне економске користи за Град. Уређен и модеран јавни простор привлачи већи број посетилаца, укључујући туристе, што може

подстаћи локалну економију. На пример, добро уређена аутобуска стајалишта у близини туристичких атракција или трговачких зона могу повећати пешачки саобраћај, што позитивно утиче на локалне трговце и угоститеље. Поред тога, пројекат може подстаћи запошљавање, јер приватни партнер ангажује локалне раднике за постављање, одржавање и управљање урбаним мобилијаром. Ово може имати позитиван утицај на локалну заједницу, пружајући нова радна места и подстичући економску активност. На пример, локалне фирме могу бити ангажоване за производњу или инсталацију елемената урбане опреме, чиме се подстиче развој малих и средњих предузећа у Граду.

ЈПП омогућава Граду да пренесе оперативне задатке, попут набавке, постављања и одржавања урбане опреме, на приватног партнера. Ово ослобађа Град од сложених административних и логистичких обавеза. Приватни партнер доноси иновације и ефикасност у управљање пројектом, на пример, коришћењем савремених материјала који су издржљивији и лакши за одржавање. Ово резултира вишим квалитетом урбане опреме и дужим веком трајања инфраструктуре, што је у интересу свих грађана.

Пројекат такође доприноси промоцији одрживог развоја града кроз увођење еколошки прихватљивих решења. Приватни партнер може користити енергетски ефикасне материјале или соларне панеле за осветљење аутобуских стајалишта, чиме се смањује угљенични отисак пројекта. Ово је у складу са савременим трендовима одрживог урбаног развоја и доприноси позиционирању Града као еколошки свесне заједнице. **Унапређење јавног превоза кроз модернизацију аутобуских стајалишта може подстаћи грађане да чешће користе јавни превоз уместо приватних возила, што смањује загађење ваздуха и саобраћајне гужве.** Ово је посебно важно у урбаним срединама где је одрживост кључни фактор у планирању будућности.

3. РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ И ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА

Предлаже се рок трајања концесије од 35 година. Приликом одређивања рока узета су у обзир очекивања тржишта потенцијалних приватних партнера, која се огледају у повећању профитабилности концесије путем дужег уговореног периода, са настојањем концедента да концесиони рок не ограничава тржишну утакмицу више него што је потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера.

3.1 ЗАКОНСКИ ОКВИР ОДРЕЂИВАЊА РОКА

Чланом 18. ЗЈППК дефинисано је да се рок на који се закључује јавни уговор одређује на начин који не ограничава тржишну утакмицу више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора. Истим чланом прописано је да рок не може бити краћи од пет ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера у поступку прописаном законом.

Када се јавним уговором додељује концесија, рок се утврђује у складу са ЗЈППК, осим ако рок на који се даје концесија није одређен посебним прописом којим се уређује област из које је предмет концесије. У конкретном случају, посебним прописом није одређен рок, те се примењује општи режим из члана 18. ЗЈППК.

3.2 ФИНАНСИЈСКО-ЕКОНОМСКО ОБРАЗЛОЖЕЊЕ РОКА ОД 35 ГОДИНА

Предложени рок од 35 година проистиче из анализе будућих прихода и расхода пројекта. Кључна специфичност овог пројекта огледа се у обавезној периодичној замени предмета

концесије — надстрешнице и LED дисплеји имају економски век трајања од 8 до максимално 10 година, у ком року их је неопходно заменити новим. То значи да приватни партнер током трајања концесије реализује не једну, већ вишеструке инвестиционе циклусе (3 до 4 пуна циклуса замене опреме).
Имајући у виду капитално-интензивну природу пројекта и вишеструке циклусе реинвестирања, рок од 35 година обезбеђује:

- Амортизацију почетне инвестиције постављања комерцијалних и некомерцијалних садржаја;
- Финансирање 3 до 4 пуна циклуса замене опреме током трајања концесије;
- Разуман повраћај уложеног капитала кроз коришћење комерцијаних садржаја;
- Дугорочну стабилност, предвидивост и континуитет одржавања.

Из наведеног следи да је рок од 35 година сразмеран сваком од три критеријума члана 18. ЗЈППК истовремено: (I) омогућава амортизацију улагања кроз вишеструке циклусе замене; (II) обезбеђује разуман — а не прекомеран — повраћај капитала; и (III) сразмеран је природи и интензитету тржишног ризика.

3.3 УПОРЕДНА АНАЛИЗА ВАРИЈАНТИ РОКА КОНЦЕСИЈЕ

У сврху израде више варијанти трајање концесије израђен је финансијски модел са шест варијанти рока: 10, 15, 20, 25, 30 и 35 година.
Кључна методолошка вредност овог приступа јесте упоредивост — пошто све варијанте деле исте улазне податке, разлике у резултатима произлазе искључиво из дужине рока, што омогућава чисту анализу утицаја рока на одрживост.
Анализа разликује две перспективе вредновања, што је суштински за исправно тумачење: перспективу приватног инвеститора (за кога је меродаван NPV и повраћај улагања у оквиру рока) и перспективу јавног интереса (за коју су меродавни потпуност модернизације, континуитет услуге и вредност имовине која се преноси Граду). Ове две перспективе не показују максимум у истој тачки — управо у томе лежи суштина избора оптималног рока, од 35 година.

Табела Упоредна анализа варијанти рока концесије

Рок	CAPEX (EUR)	Приходи (EUR)	NPV (EUR)	≈ IRR	P/C	≈ IRR	Оцена
10 год.	8.282.870	10.457.607	1.466.300	40,22%	1,175	4,99%	✗ Неодржив
15 год.	10.382.870	16.348.657	1.734.139	34,46%	1,168	8,25%	⚠ Ризичан
20 год.	14.957.870	22.694.992	1.838.371	33,44%	1,136	6,82%	⚠ Гранично одржив
25 год.	16.982.870	29.531.797	1.991.927	33,07%	1,137	7,11%	≈ Гранично прихватљив
30 год.	21.832.870	35.379.755	1.902.832	33,00%	1,116	6,32%	≈ Прихватљив
35 год.	24.900.228	44.831.367	650.283	17,56%	1,105	5,49%	✓ Оптималан

Краћи рокови (10, 15 и 20 година) не омогућавају адекватан повраћај инвестиције уз тржишно прихватљиве комерцијалне услове, посебно због потребе за вишеструким реинвестирањем у замену опреме сваких 8–10 година. Скраћивање рока захтевало би или увођење капиталне субвенције Града (што елиминише основну предност модела — растерећење буџета) или повећање обима комерцијалне експлоатације изнад тржишно одрживог нивоа.
Образложење предложеног рока је садржано у одредбама ЗЈППК, где треба истаћи да је:

- чланом 18. ЗЈППК дефинисано да се рок на који се закључује јавни уговор одређује на начин који не ограничава тржишну утакмицу више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је

повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора, али и да рок из става 1. овог члана не може бити краћи од 5 година ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера на начин и у поступку прописаном овим законом,

- чланом 18. ЗЈППК је такође дефинисано да када се јавним уговором додељује концесија, рок се утврђује у складу са овим законом, осим ако рок на који се даје концесија није одређен посебним прописом којим се уређује област из које је предмет концесије.

Предложени рок концесије од 35 година заснован је на периоду експлоатације комерцијално искористиве урбане опреме, што омогућава приватном партнеру да ефикасно управља пројектом, док Град остварује низ дугорочних предности без додатних трошкова.

Рок концесије од 35 година обезбеђује дугорочну одрживост урбане инфраструктуре, што је један од кључних разлога за примену ЈПП-а овог карактера. Приватни партнер је обавезан да током целог периода концесије обнавља урбани мобилијар и спроводи замену старих и поставку нових аутобуских надстрешница, стајалишних стубова и инфо LED дисплеја на начин и под условима који дефинише овај акт. Ово спречава деградацију инфраструктуре, што је чест проблем у традиционалним моделима управљања где недостатак средстава може довести до запуштености јавног простора. Дугорочни аспект овог пројекта омогућава Граду да планира развој урбане инфраструктуре на систематски начин. На пример, приватни партнер може у фазама уводити нове технологије, попут енергетски ефикасних осветљења на аутобуским стајалиштима. Ово доприноси стварању „паметног града", где се технологија користи за побољшање квалитета живота грађана. Такође, дугорочна сарадња са приватним партнером обезбеђује континуитет у одржавању, што значи да ће аутобуска стајалишта и други елементи урбаног мобилијара остати функционални и естетски привлачни током целог периода концесије.

Предложени рок концесије од 35 година у потпуности је усклађен са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама (ЗЈППК). Према члану 18. ЗЈППК, рок трајања јавног уговора одређује се тако да омогућава амортизацију улагања приватног партнера, уз разуман повраћај капитала, без ограничавања тржишне конкуренције. Рок од 35 година пажљиво је изабран на основу периода експлоатације комерцијално искористиве урбане опреме, што обезбеђује да пројекат остане одржив за приватног партнера. Овај период омогућава Граду да дугорочно планира развој јавног простора, уз могућност да се, након истека концесије, закључи нови уговор уз избор новог приватног партнера у складу са законом. Ово обезбеђује флексибилност и континуитет у управљању урбаном инфраструктуром.

У закључку, примена јавно-приватног партнерства за управљање урбаним мобилијаром доноси вишеструке користи за Град и његове грађане. Унапређење естетике јавног простора, повећање комфора и безбедности корисника јавног превоза, боља информисаност грађана и дугорочна одрживост инфраструктуре чине овај пројекат кључним за модернизацију града. Рок концесије од 35 година обезбеђује стабилност и континуитет, омогућавајући Граду да постигне модеран, функционалан и привлачан јавни простор.

3.3.1. ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА

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

- испуњењем законских услова,
- раскидом јавног уговора због јавног интереса,
- споразумним раскидом јавног уговора,

- једностраним раскидом јавног уговора,
- правноснажношћу судске одлуке којом се јавни уговор оглашава ништавим или поништава.

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

1) истеком рока на који је закључен јавни уговор;

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

Превремени раскид јавног уговора због пропуста приватног партнера је нормиран чланом

54. ставом 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС", бр . 88/2011 , 15/2016 и 104/16), а у коме се наводи да јавни партнер може једнострано раскинути јавни уговор у следећим случајевима: Јавни партнер може једнострано раскинути јавни уговор у следећим случајевима:

1) ако приватни партнер у случају концесије није платио концесиону накнаду више од два пута узастопно или континуирано неуредно плаћа концесиону накнаду;

2) ако приватни партнер не обавља јавне радове или не пружа јавне услуге према стандардима квалитета за такве радове, односно услуге на начин како је договорено јавним уговором;

3) ако приватни партнер не спроводи мере и радње неопходне ради заштите добра у општој употреби, односно јавног добра, ради заштите природе и културних добара;

4) ако је приватни партнер дао неистините и нетачне податке који су били одлучујући за оцену његове квалификованости приликом избора најповољније понуде;

5) ако приватни партнер својом кривицом не започне са извршавањем јавног уговора у уговореном року;

6) ако приватни партнер обавља и друге радње или пропушта да обави неопходне радње које су у супротности са јавним уговором;

7) ако је приватни партнер пренео на треће лице своја права из јавног уговора без претходног одобрења јавног партнера;

8) у другим случајевима у складу са одредбама јавног уговора и општим правилима облигационог права и прихваћеним правним правилима за конкретну врсту уговора. Чланом 54. ставом 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС", бр . 88/2011, 15/2016 и 104/16) је прописано да се критеријуми на основу којих

јавни партнер утврђује постојање разлога за раскид јавног уговора из става 1, тачке. 2) до ,

7) овог члана утврђују јавним уговором.

Ставом 3. истог члана ја уређено да пре једностраног раскида јавног уговора, јавни партнер мора претходно писаним путем упозорити приватног партнера о таквој својој намери и одредити примерени рок за отклањање разлога за раскид јавног уговора и за изјашњавање о тим разлозима, а ставом 4. поменутог члана дефинисано је да ако приватни партнер не отклони разлоге за раскид јавног уговора у року из става 3. овог члана, јавни партнер раскида јавни уговор.

Чланом 54. ставом 5. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16) је предвиђено да у случају једностраног раскида јавног уговора од стране јавног партнера, јавни партнер има право на накнаду штете коју му је проузроковао приватни партнер у складу са општим

правилима облигационог права. Ставом 6. поменутог члана је нормирано да се на последице превременог раскида јавног уговора због пропуста приватног партнера примењују посебна правила утврђена јавним уговором као и општа правила облигационог права.

3.3.2. УТИЦАЈ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ, НА ЕФИКАСНО ФУНКЦИОНИСАЊЕ ТЕХНИЧКО-ТЕХНОЛОШКИХ СИСТЕМА

Позив наручиоца изричито захтева да Студија на доказив начин образложи да модел јавно-приватног партнерства са елементима концесије испуњава највише стандарде заштите животне средине, те анализира утицај пројекта на инфраструктуру, друге привредне области и на ефикасно функционисање техничко-технолошких система. Ово поглавље пружа свеобухватну анализу тих утицаја, ослоњену на методологију оцене животног циклуса (Life Cycle Assessment,LCA), међународне студије о модалном помаку и савремену праксу одрживог управљања урбаном инфраструктуром.

Утицај на животну средину
Концесиона делатност има претежно и доказиво позитиван утицај на животну средину, који се остварује кроз три међусобно повезана механизма: (1) подстицање модалног помака ка јавном превозу и последично смањење емисија из друмског саобраћаја; (2) енергетски ефикасну и нискоугљеничну инфраструктуру стајалишта; и (3) одрживо управљање материјалима кроз цео животни циклус опреме. Свака од ових компоненти анализирана је засебно.

Модални помак и смањење емисија из саобраћаја
Саобраћај учествује са преко једне петине светских емисија гасова са ефектом стаклене баште. Кључна предност јавног превоза у односу на индивидуални аутомобилски саобраћај лежи у ефикасности по путнику: док аутомобил типично превози једну до две особе, аутобус може да превезе 50 и више путника, чиме се емисије по пређеном путничком километру драстично смањују. Унапређење квалитета, удобности и поузданости аутобуских стајалишта — кроз заштиту од временских прилика, информације у реалном времену и виши осећај безбедности — представља доказан инструмент подстицања грађана да изаберу јавни превоз уместо приватног возила.
Међународне студије потврђују значајан потенцијал модалног помака за смањење емисија. Истраживања показују да помак путничког саобраћаја са приватних возила на јавне видове превоза може смањити емисије угљен-диоксида до 35% у односу на референтни сценарио. Студија спроведена у Великом Манчестеру (eHUBS) показала је смањење укупних емисија од 15–18% за путовања дужа од 5 km, уз пораст коришћења јавног превоза од 8–13%. Поред климатских ефеката, модални помак доноси и локалне користи: бољи квалитет ваздуха, мању буку, смањење загушења и мањи број саобраћајних незгода.

Енергетска ефикасност и нискоугљенична инфраструктура
Техничко решење инфраструктуре заснива се на принципима енергетске ефикасности и обновљивих извора енергије. Већина надстрешница опремљена је аутономним соларним системом (фотонапонски панел са акумулаторским блоком) који напаја унутрашњу LED расвету, чиме се оперативни трошкови електричне енергије за расвету своде на нулу, а елиминише се потреба за изградњом класичне електроенергетске прикључне инфраструктуре. Инфо LED дисплеји најновије генерације одликују се ниском специфичном потрошњом и енергетски су ефикасни.
Дигитално оглашавање на отвореном (DOOH) има изразито низак енергетски отисак по оствареном контакту (импресији). За разлику од дигиталних канала који циљају једног

корисника, један приказ на DOOH екрану досеже хиљаде пролазника без повећања потрошње енергије. Према подацима индустрије, ООН медији у Великој Британији емитују свега око 0,25 грама CO_2-еквивалента по импресији, што је вишеструко ниже од дигиталног оглашавања (1,00–1,08 г), радија (0,83–1,09 г) и телевизије (1,99–2,62 г). Енергетски ефикасни LED модули новије генерације смањују потрошњу по екрану за око трећину у односу на старије системе, а соларно-асистирано напајање додатно смањује зависност од мреже.

Оцена животног циклуса материјала (LCA)

Анализа животног циклуса (LCA - Life Cycle Assessment) урбане опреме обухвата четири фазе: набавку сировина и производњу, транспорт, употребу и одржавање, и крај животног века (рециклажу/збрињавање). Материјали који доминирају у конструкцији надстрешница и дисплеја — челик, алуминијум, стакло и поликарбонат — одликују се високом рециклабилношћу:

Челик је најрециклиранији материјал на свету — око 40% укупно произведеног челика потиче из рециклаже, а његова механичка својства се рециклажом не деградирају (бесконачна рециклабилност);

Алуминијум је један од најрециклабилнијих материјала у употреби — близу 75% укупно произведеног алуминијума и данас је у употреби, а рециклажа алуминијума троши свега око 5% енергије потребне за примарну производњу;

Стакло и поликарбонат су такође погодни за рециклажу на крају животног века.

Кључни методолошки налаз LCA литературе јесте да код инфраструктуре са дугим веком трајања доминира фаза употребе, а не фаза производње материјала. Управо зато је аутономно соларно напајање (које елиминише потрошњу мрежне енергије за расвету током целог века трајања) еколошки значајније од почетног отиска материјала.

Утицај на инфраструктуру

Постављање надстрешница и инфо LED дисплеја врши се на постојећим аутобуским стајалиштима, у оквиру постојеће саобраћајне инфраструктуре, уз неопходност додатног улагања у бетонирање и поплочавање појединих аутобуских стајалишта да би се могле поставити аутобуске надстрешнице. Због комплексности извођења будућих радова на аутобуским стајалиштима и неизвесности релаизације у предвиђеном времену, ту инвестицију и извођење потребно је пребацити на приватног партнера.

Хибридни концепт напајања додатно растерећује постојећу инфраструктуру: аутономно соларно напајање расвете елиминише потребу за изградњом кабловских прикључака, копањем ровова кроз урбане зоне и прибављањем електроенергетских сагласности за већину локација, док се на мрежу прикључују само инфо LED дисплеји као и киосци, City-light панели и LED екрани до 8 m^2 (преко засебних мерних места). Постојећа нисконапонска дистрибутивна мрежа није оптерећена, будући да потрошачи користе енергетски ефикасну технологију ниске потрошње.

Самостојећи елементи конструктивно су анкерисани за армирано-бетонске темеље (плоче минималне дебљине д=25 цм, анкер вијци М16), чиме је обезбеђена отпорност на ветар и ванредна дејства без утицаја на носивост или стабилност постојећих саобраћајних површина. Концесиона делатност не утиче негативно на постојеће комуналне и техничко-технолошке системе Града.

Утицај на друге привредне области

Реализација пројекта генерише позитивне ефекте на више привредних области, са израженим мултипликативним дејством на локалну привреду:

Сектор оглашавања на отвореном (OOH/DOOH)

Пројекат директно развија тржиште дигиталног оглашавања на отвореном (Дигитал Оут-оф-Хоме, DOOH), које представља један од најбрже растућих сегмената медијске

индустрије. Дигитализација огласних површина на аутобуским стајалиштима позиционира Нови Сад у савремене трендове програмског (программатиц) и контекстуалног оглашавања, чиме се повећава вредност огласног инвентара и приходи који се сливају у буџет Града.

Локални добављачи, извођачи и запосленост
Пројекат отвара простор за ангажовање домаћих произвођача урбане опреме, извођача грађевинско-монтажних радова, пружалаца услуга одржавања, електро-инсталатера и комуникационих провајдера. Мултипликативни ефекат огледа се у индиректној запослености и развоју ланца снабдевања на локалном нивоу. Поред директних радних места код концесионара (поглавље о радним местима), пројекат подстиче активност малих и средњих предузећа у региону.

Урбани развој, туризам и манифестације
Модернизација унапређује визуелни идентитет и функционалност јавног простора, што позитивно утиче на туризам, угоститељство и трговину у зонама високе фреквенције. Као град домаћин бројних манифестација и носилац титула Европске престонице културе (2022) и члана УНЕСКО мреже креативних градова (2023), Нови Сад додатно капитализује унапређену инфраструктуру. Инфо-дисплеји и city-light панели могу служити и за информисање о градским манифестацијама и кампањама од јавног значаја.

Утицај на ефикасно функционисање техничко-технолошких система
Пројекат доприноси ефикасности и поузданости техничко-технолошких система Града кроз интеграцију са системом јавног превоза и дигитализацију информационог сервиса:

Интеграција са системом аутоматског лоцирања возила (AVL)
LED инфо-дисплеји интегришу се са системом за аутоматско лоцирање возила, који усклађује GPS позицију аутобуса са мапираним стајалиштем из Даљинара и преко комуникационе мреже (4G) исписује тачно време доласка возила у реалном времену, што је могуће само софтверском компатибилношћу инфо LED дисплеја и аутобуса, што захтева сарадњу са ЈГСП. Тиме се подиже ниво услуге, смањује неизвесност путника и оптимизује коришћење капацитета мреже.

Дигитализација информационог сервиса и паметни град
Дигитална огласна и информациона инфраструктура део је концепта паметног града (smart city). Глобално, иницијативе паметних градова чине значајан удео нових DOOH инфраструктурних пројеката, повезујући огласне ресурсе са системима управљања саобраћајем, јавним информационим дисплејима и оквирима за хитна обавештења. LED дисплеји на стајалиштима могу се користити и за приказ обавештења од јавног значаја (временска упозорења, ванредне ситуације, кампање).

Даљински надзор, дијагностика и одржавање
Комуникациони модули омогућавају даљински надзор рада уређаја, дијагностику кварова и оптимизацију рута одржавања по линијским правцима и зонама (на основу мапираних позиција из Даљинара). Тиме се скраћује време реакције на кварове, повећава расположивост инфраструктуре (уптиме) и смањују оперативни трошкови одржавања — што се директно повезује са кључним индикаторима учинка (KPI) дефинисаним у моделу реализације.

Концесиона делатност има доказиво позитиван утицај на животну средину, инфраструктуру, привредне области и техничко-технолошке системе Града Новог Сада. Еколошка корист произлази превасходно из подстицања модалног помака ка јавном

превозу (потенцијал смањења емисија до 35%), уз нискоугљеничну, соларно напајану инфраструктуру и високо рециклабилне материјале. Утицај на инфраструктуру је минималан и нискоризичан, док су ефекти на привреду (DOOH сектор, локални добављачи, запосленост) и техничко- технолошке системе (AVL интеграција, паметни град, даљински надзор) изразито позитивни. Пројекат на доказив начин испуњава највише стандарде заштите животне средине које прописује позив наручиоца.

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

Технички капацитети
Искуство у одржавању опреме која је предмет концесије и/или система оглашавања на отвореном;
Способност управљања и одржавања инфо LED дисплеј система и комуникационе инфраструктуре;
Капацитет за благовремено одржавање и интервенције.

Финансијски капацитети
Способност финансирања почетне инвестиције и вишеструких циклуса замене опреме током трајања концесије;
Финансијска стабилност и бонитет који гарантују одрживост пословања током целог концесионог периода;
Обезбеђење средстава финансијског обезбеђења (банкарска гаранција / меница) за добро извршење посла.

Кадровски капацитети
Стручни тим за управљање системом одржавања, малопродаје и маркетинга;
Сервисна служба за редовно и ванредно одржавање аутобуских надстрешница и опреме.

3.3.4. ПОДАЦИ О ПОТРЕБНИМ НОВЧАНИМ И ДРУГИМ СРЕДСТВИМА И ДИНАМИЦИ ЊИХОВОГ УЛАГАЊА, НАЧИН ПЛАЋАЊА, ДАВАЊА ГАРАНЦИЈА ИЛИ ДРУГИХ СРЕДСТАВА ОБЕЗБЕЂЕЊА ЗА ИЗВРШАВАЊЕ ОБАВЕЗА И НАКНАДАМА КОЈЕ ПЛАЋА КОНЦЕСИОНАР

По овом пројекту комплетно финансирање постављања нове некомерцијалне и комерцијалне опреме, а дефинисане овим пројектом је обавеза приватног партнера, осим оних надстрешница и инфо LED дисплеја које је град већ поставио.

Укупан број аутобуских стајалишта на територији града Новог Сада је 808.
Концесионар финансира поставку 182 комерцијалних аутобуских надстрешница и поставку најмање 353 некомерцијалне аутобуске надстрешнице или нових стајалишних стубова.
Концесионар финансира поставку 20 инфо LED дисплеја.
Концесионар финансира сукцесивну поставку 50 инфо LED дисплеја.
Концесионар финансира одржавање само 182 комерцијалне аутобуске надстрешнице.
Концедент, Град Нови Сад финансира поставку 270 аутобуских надстрешница.

Град Нови Сад-концедент, финансираће одржавање 270 некомерцијалних аутобуских надстрешница, 353 стајалишна стуба или надстрешница, као и финансирање одржавања најмање 103 ИНФО LED дисплеја. (Прилог 11 и 12)
Сукцесивном заменом стајалишних стубова са аутобуским надстрешницама или новим опремљеним стајалишним стубовима, Град (концедент) преузима финансирање њиховог одржавања.

Приватни партнер/концесионар улаже своја средства за изградњу и постављање унифициране (прилог каталог) некомерцијалне и комерцијалне опреме на подручју Града а тако да јавни партнер/концедент у том смислу нема никаквих финансијских обавеза;

Приватни партнер/концесионар ће и кроз коришћење садржаја комерцијалне опреме, покривати трошкове набавке и уградње некомерцијалне и комерцијалне опреме, зараде радника који ће бити директно ангажовани за вођење целокупног посла у вези комерцијализације урбане опреме, као и периодично занављање новим надстрешницама и опремом свих аутобуских станица на територији града Новог Сада.

Током целог трајања концесионог уговора, сваких 8-10 година приватни партнер ће све аутобуске надстрешнице, нове стајалишне стубове без обзира на то ко их је првобитно поставио и инфо LED дисплеје на целој територији града Новог Сада заменити новим аутобуским надстрешницама или стајалишним стубовима и новим лед дисплејима. То финансира концесионар, а град-јавни партнер је потпуно изузет од трошкова инвестиције за поставку нових аутобуских надстрешница, стајалишних стубова и инфо LED дисплеја.

Гаранције и друга средства обезбеђења ће бити дефинисана конкурсном документацијом у складу са законом.

Подаци о накнадама које плаћају концедент и концесионар
Предлаже се да се концесија додели без посебне концесионе накнаде коју би приватни партнер плаћао Граду Новом Саду. Изостанак концесионе накнаде образлаже се одредбама ЗЈППК и специфичном структуром предложене концесије.
Одредбама Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) одређено је да је концесионар дужан да плаћа новчану накнаду за концесију у износу и на начин уређен јавним уговором о концесији, осим ако плаћање накнаде за концесију није економски оправдано.
Члан 43. ЗЈППК предвиђа да ће концесионом накнадом бити обухваћена и накнада за коришћење одређеног добра у општој употреби прописана законом којим се уређује коришћење предметног добра, накнада за коришћење добра у својини јавног тела, као и друге врсте јавних прихода (осим пореза на имовину) везане за коришћење тог добра. Висина концесионе накнаде одређује се зависно од врсте делатности, рока трајања концесије, пословног ризика и очекиване добити, опремљености и површине добра у општој употреби.
Имајући у виду специфичности предмета концесије — обавезно обнављање (замену) предмета концесије (3 - 4 пута) током трајања периода концесије, чињеницу да ће након истека периода концесије изграђени објекти, опрема и инвентар без накнаде бити предати у посед Граду Новом Саду, као и да Град неће учествовати у финансирању инвестиције — економски није оправдано утврдити концесиону накнаду.

Посебно треба имати у виду да концесионар:
Самостално финансира постављање и одржавање 182 аутобуске надстрешнице;
Финансира постављање нових 353 аутобуских надстрешница или стајалишних

стубова;
Током целог трајања уговора финансира периодичну замену свих аутобуских надстрешница или стајалишних стубова на целој територији Града, сваких 8–10 година;
Финансира набавку и поставку 20 инфо LED дисплеја као и сукцесивну поставку нових 50 инфо LED дисплеја
Финансира периодичну замену свих инфо LED дисплеја новим уређајима.
Увођење посебне концесионе накнаде, поред обавезе финансирања целокупне инвестиције и њеног вишеструког обнављања, као и предаје опреме Граду, нарушило би финансијску одрживост пројекта и тржишну атрактивност за приватног партнера.
Иако концесионар не плаћа концесиону накнаду, Град Нови Сад остварује корист кроз:
Преузимање модернизоване опреме;
Унапређење квалитета јавне услуге без додатног буџетског терета;
Растерећење буџета Града од капиталних улагања.

Концедент ће плаћати одржавање некомерцијалних аутобуских надстрешница, стајалишних стубова и свих инфо LED дисплеја (Прилог 11 и 12).

Концесионар неће имати обавезу плаћања накнада концеденту.

Пословни план, укључујући услове ЈПП, процену трошкова и анализу добијене вредности у односу на уложена средства, спецификације о финансијској прихватљивости ЈПП за јавно тело, спецификације у погледу финансирања пројекта и расположивости средстава, планирану расподелу ризика.

3.3.5. ПРОЦЕНА ПОТРЕБНИХ РАДНИХ МЕСТА

Поред директних радних места код концесионара, пројекат генерише и индиректну запосленост код домаћих добављача опреме, произвођача LED дисплеја, извођача радова и пружалаца услуга. Тиме се остварује додатни позитиван ефекат на локалну привреду и тржиште рада Града Новог Сада.

Категорија радних места	Оквирни број	Опис послова
Радници у малопродаји	80–100	Пријем, продаја, услуживање и наплата
Монтажери / екипе за постављање	3–6	Постављање надстрешница и дисплеја
Сервисно особље (одржавање)	6–9	Редовно и ванредно одржавање мреже
Комерцијала и маркетинг (оглашавање)	3–5	Управљање огласним простором
Администрација и управљање уговором	3–5	Извештавање, координација са Градом
УКУПНО (директно)	**95–125**	—

Реализацијом јавно приватног партнерства директно би било запослено око 100 радника.

3.4 НЕТО САДАШЊА ВРЕДНОСТ НОВЧАНИХ ТОКОВА И ДИСКОНТНА СТОПА

Финансијска и економска анализа спроведена је у складу са Методологијом за анализу добијене вредности у односу на уложена средства (Value-for-Money) у јавно-приватном партнерству и концесијама, коју је донела Комисија за јавно-приватно партнерство. У складу са тачком 3.3 позива наручиоца, анализа садржи процену инвестиционе вредности, процену трошкова одржавања и оперативних трошкова, анализу прихода од оглашавања,

анализу извора финансирања, cash-flow анализу, cost-benefit анализу, анализу ризика, анализу одрживости и предлог оптималног модела финансирања.

Основне претпоставке

Табела Основне претпоставке финансијске анализе

Период калкулације / економски век пројекта	2027–2061 (35 година)
Формални почетак концесије	2027. година
Дисконтна стопа (реална)	5,00%
Фиксни курс	117,50 RSD/EUR
Цене	сталне, цене базне године (без инфлације)
Економски век опреме	8–10 година (вишеструки циклуси замене)
Раст прихода (годишњи)	1,5%
Модел алокације ризика	хибридни (Град OPEX; концесионар CAPEX)

Нето садашња вредност новчаних токова и дисконтна стопа

Нето садашња вредност (NPV) представља збир нето позитивних ефеката пројекта из његовог економског тока, актуелизованих на садашњу вредност применом дисконтне стопе. То је интегрални и апсолутни показатељ за оцену економске рентабилности и прихватљивости пројекта. Да би пројекат био прихватљив, нето садашња вредност мора бити већа од нуле, што значи да позитивни ефекти пројекта надмашују трошкове улагања. Нето садашња вредност рачуна се по формули:

$$NPV = \Sigma\ [\ НПи / (1 + к)^{i}\ ]$$

где је: НПи — нето приливи (нето ток) пројекта у години и; к — дисконтна стопа; и — година у којој се исказује вредност. Другачије речено, нето садашња вредност = садашња вредност користи (PVP) минус садашња вредност трошкова (PVR). Интерна стопа рентабилности (IRR) је дисконтна стопа при којој је NPV = 0; пројекат је прихватљив када је IRR виша од примењене дисконтне стопе. Резидуална (преостала) вредност представља употребну вредност објеката на крају хоризонта посматрања — процењена је на 25% трошкова инвестиције сваког инвестиционог циклуса, односно на 50% на крају периода концесије.

Образложење дисконтне стопе

Референтна каматна стопа НБС износи 5,75%. У анализи је примењена дисконтна стопа од 5%, која је уједно препоручена фискална дисконтна стопа Министарства финансија Републике Србије за 2026. годину. С обзиром да Европска комисија у Водичу за анализу трошкова и користи препоручује стопу од 4,00%, и да је процена пројектног ризика 1,00 процентни поен, потврђена је висина стопе од 5,00% као реалне дисконтне стопе. Напомиње се да Министарство финансија Републике Србије за 2026. годину препоручује две дисконтне стопе: финансијску дисконтну стопу (ФДС) од 5% и друштвену дисконтну стопу (ДДС) од 7%. У складу са тим, финансијска анализа пројекта (FNPV, FRR, B/C) спроведена је по стопи од 5%, док је економска (друштвено-економска) анализа — обрачун економске нето садашње вредности (ENPV) и компаратора трошкова јавног сектора — спроведена по друштвеној дисконтној стопи од 7%, чиме се обезбеђује пуна усклађеност са важећом методологијом Министарства финансија.

Табела Структура и обрачун дисконтне стопе

Референтна каматна стопа НБС (од 12.9.2024.)	5,75%
Каматна стопа на кредитне олакшице О/Н	7,00%

Опортунитетни трошак капитала + процена ризика	8,00%
Препорука ЕК — СВА Водич (ГД Регио, 2014)	4,00%
Фискална дисконтна стопа Мин. финансија РС за 2026.	5,00%
Процена пројектног ризика	+1,00 п.п.
ПРИМЕЊЕНА ДИСКОНТНА СТОПА	**5,00%**

Временски оквир анализе

Прогноза будућих кретања новчаног тока пројекта обухвата претпостављени економски век пројекта од 35 година (2027–2061). Наведени период трајања концесије је реалан с обзиром да интерна стопа приноса на уложена средства износи 17,56% и да је виша од дисконтне стопе коришћене у дисконтовању токова новца. С обзиром на вишеструка инвестициона улагања, у овом периоду приватни партнер реално повраћа уложена средства и остварује разумну добит током трајања концесије. Специфичност пројекта огледа се у обавезној периодичној замени објеката који су предмет концесије, чији економски век трајања износи 8 до 10 година, у ком року их је неопходно заменити новим.

3.5 СТРУКТУРА МРЕЖЕ СТАЈАЛИШТА И ПОДЕЛА ОДГОВОРНОСТИ ЗА ОДРЖАВАЊЕ

Врсте и опремљеност аутобуских надстрешница:

1. Аутобуска надстрешница (некомерцијална)
2. Аутобуска надстрешница инфо LED дисплеј (некомрцијална)
3. Самостајалишни стуб (некомерцијална)
4. Аутобуска надстрешница са city light лед или плакатни или ттд (један или два), (комерцијална)
5. Аутобуска надстрешница са city light лед или плакатни (један или два), или ттд и инфо LED дисплеји (комерцијална)
6. Аутобуска надстрешница са city light лед или плакатни (један или два), са једним или два киоска и инфо LED дисплеј, и лед или ттд рекламним паноом без тона дп 8м2 постављен на самом киоску (комерцијална).

Аутобуско стајалиште може садржати поред надстрешнице један или два киоска ако то простор дозвољава.

Укупан плански обухват мреже износи 808 аутобуских стајалишта. Подсла финансирања и одговорности за одржавање, са динамиком изградње нових стајалишта (2027–2030), приказана је у следећој табели:

Табела . Структура мреже стајалишта, дисплеја и одржавања

Концесионар	182		14.688,82	176.265,82	32.080.379,75	38.496.455,70
Управа за саобраћај		53	40.800,00	489.600,00	25.948.800,00	31.138.560,00
Управа за саобраћај	270		14.688,82	176.265,82	47.591.772,15	57.110.126,58

Само стуб са редом вожње*	353		7.600,00	91.200,00	32.193.600,00	38.632.320,00
Укупно надстрешнице и дисплеји	805				73.540.572,15	88.248.686,58
Укупно са стубовима					105.734.172,15	126.881.006,58

Табела Преглед постојећих инвестиција (унос у концесију)

Концесионар				
Вредност иницијалне инвестиције	Број	Цена по комаду	Укупно	Са ПДВ-ом
Комерцијалне аутобуске надстрешнице	182	317,000.00 рсд	57,694,000.00 рсд	69,232,800.00 рсд
City light у оквиру надстрешница и у пешачким зонама	350	58,000.00 рсд	20,300,000.00 рсд	24,360,000.00 рсд
Киосци	36	1,468,750.00 рсд	52,875,000,00 рсд	63,450,000.00 рсд
Инфо LED сплеји	20	702,000.00 рсд	14,040,000.00 рсд	16,848,000.00 рсд
УКУПНО			**144,909,000.00 рсд**	**173,890,800.00 рсд**

Концесионар самостално одржава 182 аутобуске надстрешнице које он и поставља. Град финансира одржавање 353 нове надстрешнице изграђене у концесији, 270 постојећих, стубове са редовима вожње до њихове замене (353→0 до 2030) и свих 103 LED дисплеја. LED дисплеји: 33 (Управа) + 20 + 50 нових (финансира поставку концесионар) = укупно 103.
Напомена: збир приказаних редова (182+ 270 + 353 = 805) обухвата затечена стајалишта, док планski обухват од 808 укључује и планска проширења;
Износ у реду „Укупно надстрешнице и дисплеји " (88.248.686,58 RSD са ПДВ) представља годишње одржавање које финансира Град и не обухвата 182 стајалишта која концесионар одржава о свом трошку.
Износ у реду „Укупно са стубовима " (126.881.006,58 RSD без ПДВ) представља годишње одржавање које финансира Град и не обухвата 182 стајалишта која концесионар одржава о свом трошку.

4. ПРЕДЛОГ ЗА РАЗМАТРАЊЕ И ИМПЛЕМЕНТАЦИЈУ ОДРЖАВАЊА СТУБОВА СА РЕДОМ ВОЖЊЕ ДО ПЕРИОДА ЗАМЕНЕ

Предмет овог образложења јесте стручно утемељење потребе да се 353 постојећа станична стуба (метални стуб са таблом реда вожње, без надстрешнице) уредно одржавају у оквиру обухвата пројекта концесије, током прелазног периода — све док не буду фазно замењени надстрешницама по планираној динамици 100 + 100 + 100 + 53 у периоду 2027–
2030.
Циљ образложења је да се, полазећи од достављене калкулације, покаже да прелазно одржавање ових стубова није факултативни трошак, већ нужна, ограничена и опадајућа обавеза без које се планирана фазна замена не може спровести без прекида у квалитету јавне услуге.

Полазне чињенице из калкулације
Мрежу аутобуских стајалишта Града Новог Сада, према достављеној калкулацији, чини

укупно 805 стајалишта, разврстаних по опремљености. Постојећих 353 „голих" стубова са редом вожње представљају активне сервисне тачке које и у прелазном периоду свакодневно опслужују путнике али се тренутно не одржавају.

Континуитет јавне услуге — нема сервисног прекида
Фазна замена 353 стуба надстрешницама по динамици 100 + 100 + 100 + 53 значи да у сваком тренутку прелазног периода у пуној функцији остаје значајан број неизмењених стубова: 253 у 2027, 153 у 2028 и 53 у 2029. Реч је о активним сервисним тачкама на којима путници и даље чекају превоз и очитавају ред вожње. Изостанак одржавања тих тачака произвео би до четири године опадајућег, али сталног пада квалитета услуге на делу мреже — што је супротно самом циљу пројекта, а то је подизање, а не привремено урушавање нивоа услуге.

Табела Предвиђена додатна инвестиција од 2027. до 2031. године

Концесионар												
Предвиђена додатна инвестиција од 2027.до 2031.	Број	Цена по комаду	2027	Број	2028	Број	2029	Број	2030	УКУПНО	Са ПДВ-ом
Аутобуске надстрешнице	100	317,000.00 рсд	31,700,000.00 рсд	100	31,700,000.00 рсд	100	31,700,000.00 рсд	53	16,801,000.00 рсд	111,901,000.00 рсд	134,281,200.00 рсд
Инфо LED дисплеји	15	702,000.00 рсд	10,530,000.00 рсд	10	7,020,000.00 рсд	15	10,530,000.00 рсд	10	7,020,000.00 рсд	35,100,000.00 рсд	42,120,000.00 рсд
УКУПНО			42,230,000.00 рсд		38,720,000.00 рсд		42,230,000.00 рсд		23,821,000.00 рсд	147,001,000.00 рсд	176,401,200.00 рсд

Поставка надстрешница ће се реализовати само на локацијама на којима је то просторно могуће, и где је припремљена стајалишна подлога, односно, избетониран плато. На осталим позицијама ће се стари стубови (неки старији од 60 година) заменити новим модерним стајалишним стубовима са великом информативном таблом, соларним панелом и рефлектором како би се видео ред вожње и током ноћи уз значајно подизање безбедности објекта и окружења. Сваки нови стајалишни стуб ће имати интегрисану клупу за чекање превоза и одмор. То ради потенцијални концесионар на свој рачун, односно, као део инвестиционог улагања. У 2027. години планирано је постављање бар 200 нових стубова, где год није могуће постављање надстрешнице, а у 2028. би било завршено све остало. Одржавање стубова због континуитета је потребно од 01.01.2027.

Правно-безбедносни основ
Аутобуско стајалиште и истакнути ред вожње нису декоративни, већ функционални и правно уређени елементи јавног линијског превоза. Управљач овог дела јавне површине и организатор превоза одговорни су за безбедно стање стуба (статичка исправност, одсуство оштрих и корозивних елемената, стабилност), за читљив и тачан ред вожње, као и за приступачност стајалишта. Неодржаван стуб (корозија, оштећена или нечитка табла,
оштећен темељ) представља и безбедносни ризик и извор одговорности за Град. Обавеза одржавања стога постоји независно од динамике замене — она траје све док стуб физички стоји и опслужује путнике.

Јединствен стандард и једна одговорна страна
Мрежа од 805 стајалишта је један, недељив систем. Ако се одржавање дела мреже (270+

све нове надстрешнице) уреди пројектом, а 353 стуба изостави из обухвата, настаје управљачки вакуум: два режима одржавања, подељена и споредна одговорност, неуједначен ниво услуге и трајни ризик од спора „чија је обавеза" на свакој појединачној тачки. Укључивање стубова у пројекат обезбеђује једну одговорну страну, један стандард одржавања и један мерљив ниво услуге (SLA) за целу мрежу током целог прелаза — што је управљачки најчистије и најмање ризично решење.

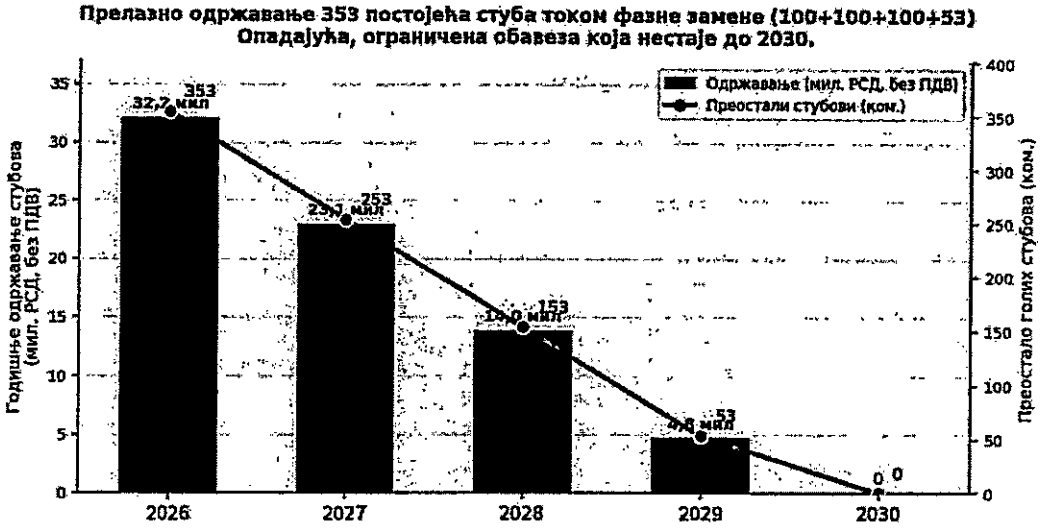
Економија обима и рационалност трошка
Извођач који већ одржава надстрешнице је оперативно мобилисан (екипе, логистика, материјал, надзор). Маргинални трошак прикључења стубова истом режиму је низак, а сам трошак је ограничен и опадајући — са 32,19 мил. РСД годишње на нулу до 2031. Раздвајање тог посла на посебан, паралелан аранжман увело би дуплирање режијских трошкова и мобилизације, без икакве користи. Прелазно одржавање стубова је најјефтинији појединачни елемент одржавања у мрежи.

Заштита вредности и изводљивост саме динамике замене
Планирана динамика 100 + 100 + 100 + 53 сама по себи претпоставља да преостали, још незамењени стубови буду у исправном стању до дана замене. Стуб који се урушава пре реда за замену не само да деградира услугу, већ ремети и распоред радова и ствара непланиране интервенције. Одржавање преосталог фонда стубова је, дакле, предуслов уредног спровођења фазне замене, а не паралелна или опциона активност.

Правичност и равномеран третман корисника
Корисници на стајалиштима која су на реду за замену тек у трећој или четвртој години не смеју због редоследа радова добити суштински лошију услугу током читавог прелаза. Одржавање свих стубова по истом стандарду обезбеђује равномеран третман корисника на целој мрежи, без обзира на то када је поједина тачка планирана за замену.

Финансијски оквир прелазног одржавања
Трошак прелазног одржавања стубова је потпуно предвидив, ограничен и опадајући: смањује се како стубови прелазе у надстрешнице и нестаје до 2031. године. Кумулативни трошак за цео прелазни период (2026–2030) износи 106.248.000 РСД без ПДВ (127.497.600 РСД са ПДВ), односно око 904.238 ЕУР без ПДВ.

Слика. Опадајући профил прелазног одржавања и преостали фонд стубова.



Табела Прелазно одржавање стубова по годинама (предложено решење)

2026	353	38.632.320	328.786
2027	353	38.632.320	328.786
2028	253	27.688.320	235.645
2029	153	16.744.320	142.505
2030	53	5.800.320	49.364
Укупно 2026–2030		127.497.600	1.085.086

Напомена: Обрачун се темељи на јединичном трошку из калкулације (91.200 РСД/год по стубу) и планираној динамици замене (353 → 353 → 253 → 153 → 53 → 0, градња 2027–2030). Курс: 117,50 РСД/ЕУР.

Стубови физички остају у служби до дана замене, па се одржавање не може избећи — може се само определити ко га и по ком стандарду спроводи. Трошак прелазног одржавања стубова обухваћен је оперативним трошковима пословања концесионара (Табела 58, укупно 30.428.827 EUR) и покривен је обелодањеном разликом између рачуноводственог OPEX-a и инкременталног готовинског OPEX-a новчаног тока (тачка 14.8), па продужење прелазног периода за једну годину, услед фазирања градње 2027–2030, не мења показатеље новчаног тока. Стварни избор није „одржавати или не", већ „координисано, у оквиру пројекта и по јединственом стандарду" наспрам „некоординисано, ван обухвата, уз управљачки вакуум и подељену одговорност". Трошак прелазног одржавања стубова садржан је у оперативним трошковима финансијског модела (OPEX); дисконтовани ефекат померања динамике за једну годину услед фазиране градње 2027–2030 је реда величине 25 хиљада EUR (≈ 3% NPV) и није материјалан за закључке Студије.

Аргументи показују да прва опција доминира по свим релевантним критеријумима: континуитет услуге, безбедност и правна одговорност, јединствен стандард, најнижи трошак (уз економију обухвата), изводљивост саме динамике замене и равномеран третман корисника. Друга опција не доноси уштеду (трошак и даље настаје тамо где се стуб мора одржати), а уводи ризике деградације услуге, безбедности и спорова о надлежности током читаве четири године.

У табели је дата пројектована структура трошкова одржавања стубова.

Табела. Структура трошкова одржавања стубова

Трошкови рада екипе са порезима и доприносима	2.549
Материјал: фолија, штампа, лепак, потрошни материјал	959
Гориво и теренски изласци	748
Амортизација возила	608
Сервиси, регистрација, осигурање возила, гуме	479
Амортизација алата и опреме	210
Заштитна опрема радника	105
Администрација, организација, диспечер, канцеларија	889
Телефон, евиденције, извештавање, фото-документација	140
Осигурање одговорности и остали општи ризици	94
Резерва за хитне и непредвиђене интервенције	818
Цена без ПДВ-а	**7.600**
ПДВ	**1.520**
[illegible]	[illegible]

Одржавање 353 постојећа стуба са редом вожње у оквиру пројекта, током прелазног периода до њихове замене надстрешницама, стручно је оправдано и представља нужан, а не факултативан елемент фазне замене. Обавеза постоји све док стуб физички опслужује путнике; трошак је ограничен, предвидив и најнижи јединични трошак у систему одржавања мреже.

Препоручује се да се прелазно одржавање свих преосталих стубова уврсти у обухват пројекта, по јединственом стандарду и мерљивом нивоу услуге, са опадајућим годишњим оквиром приказаним у Табели 53, а да се модалитет финансирања (буџетска ставка наспрам обухвата концесије) дефинише у финалном моделу концесије, Предлогу концесионог акта, односно концесионог уговора.

Табела Преглед пројектованих вредности месечног одржавања

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Концесионар	182		14.688,82	176.265,82	32.080.379,75	38.496.455,70
Управа за саобраћај		53	40.800,00	489.600,00	25.948.800,00	31.138.560,00
Управа за саобраћај	270		14.688,82	176.265,82	47.591.772,15	57.110.126,58
Само стуб са редом вожње	353		7.600,00	91.200,00	32.193.600,00	38.632.320,00
Укупно стајалишта	805				105.734.172,15	126.881.006,58
Управа за саобраћај		58	40.800,00	489.600,00	28.396.800,00	34.076.160,00
Управа за саобраћај	370		14.688,82	176.265,82	65.218.354,43	78.262.025,32
Само стуб са редом вожње	253		7.600,00	91.200,00	23.073.600,00	27.688.320,00
Укупно стајалишта	805				116.688.754,43	140.026.505,32
Управа за саобраћај		63	40.800,00	489.600,00	30.844.800,00	37.013.760,00
Управа за саобраћај	470		14.688,82	176.265,82	82.844.936,71	99.413.924,05
Само стуб са редом вожње	153		7.600,00	91.200,00	13.953.600,00	16.744.320,00
Укупно стајалишта	805				127.643.336,71	153.172.004,05

Управа за саобраћај		68	40.800,00	489.600,00	33.292.800,00	39.951.360,00
Управа за саобраћај	570		14.688,82	176.265,82	100.471.518,99	120.565.822,78
Само стуб са редом вожње	53		7.600,00	91.200,00	4.833.600,00	5.800.320,00
Укупно стајалишта	805				138.597.918,99	166.317.502,78
Концесионар		68	40.800,00	489.600,00	33.292.800,00	39.951.360,00
Управа за саобраћај	623		14.688,82	176.265,82	109.813.607,59	131.776.329,11
Само стуб са редом вожње	0		7.600,00	91.200,00	0,00	0,00
Укупно стајалишта	805				143.106.407,59	171.727.689,11

Напомена: Град од 2027. године нема више инвестиција за поставку надстрешница и инфо led дисплеја. Услов за то је ефикасност у замени постојећих стубова надстрешницама или тамо где то није могуће, другим, модификованим стубом.

Инвестиције и кумулативни трошкови пословања

Преглед улагања концесионара у надстрешнице и дисплеје

Табела Преглед улагања концесионара у надстрешнице и дисплеје

Надстрешнице	182	69.232.800	589.215
Постојећи дисплеји	20	16.848.000	143.387
Почетни програм 2027–2030 — стајалишта са стубом	353	134.281.200	1.142.819
Циклуси замена надстрешница и дисплеја током концесије	—	1.309.227.065	11.142.358
Нови дисплеји	50	42.120.000	358.468
Инвестиционо одржавање	—	1.440.148.500	12.256.583
Годишње одржавање надстрешница	182	38.496.455	327.629

Како се види у овој табели, из прегледа су изостављени киосци, иако је њихова функција и у функцији јавног превоза. Наиме, у киосцима се врши наплата карата и постоји разлика дефинисана тарифама ЈГСП:карта купљена у киоску кошта 50 динара, у аутобусу 80, а продаја и осталих облика претплатних карата је омогућена на 25 локација. Продајно-уплатно место омогућава реализацију свих трансакција уплата, билет-сервиса и других пратећих услуга.

Укупна капитална улагања концесионара (CAPEX)

Табела Укупна капитална улагања концесионара (CAPEX)

Почетни програм 2027–2030 (353 надстрешнице и 50 инфо LED дисплеја)	176.401.200	1.501.287
Замене надстрешница, киоска и дисплеја и инвестиционо одржавање (2027–2061)	2.749.375.637	23.398.941
УКУПНО CAPEX КОНЦЕСИОНАР	**2.925.776.837**	**24.900.228**

Укупна капитална улагања концесионара током целог периода концесије, укључујући почетни програм 2027–2030, нова улагања и вишеструке циклусе замене опреме (на сваких 8—10 година), износе 24.900.228 EUR. Сва улагања финансира приватни партнер, без капиталног учешћа Града. Почетни програм фазиран је 2027–2030 сагласно дефиницији Управе за саобраћај: 353 надстрешнице динамиком 100/100/100/53 годишње

(111.901.000 RSD без ПДВ, односно 134.281.200 RSD са ПДВ) и 50 нових инфо LED дисплеја динамиком 15/10/15/10 (35.100.000 RSD без ПДВ, односно 42.120.000 RSD са ПДВ), без капиталног издатка у 2026. години. Постојећа инфраструктура не улази у CAPEX концесионара. Право коришћења није бестеретно: уравнотежено је обавезама концесионара — одржавањем мреже од 182 стајалишта о сопственом трошку (садашња вредност ≈ 5,36 милиона EUR), фазном заменом 353 стајалишта са голим стубом и бесплатном предајом неамортизоване имовине Граду — укупно око 5,7 милиона EUR, вишеструко изнад вредности права коришћења.

Оперативни трошкови (OPEX)

Табела Оперативни трошкови концесионара (OPEX)

Одржавање 182 надстрешнице	20.440.327	Константан број — 182
Трошкови зарада запослених	3.895.000	Директно особље
Трошкови постеринга / лепљења	1.000.000	Оперативни трошак оглашавања
Лизинг возила, гориво, одржавање, регистрација	1.200.000	—
Електрична енергија, закуп, комуникације	1.875.000	—
Едукација, услуге трећих лица	512.500	—
Алати, потрошна и сигурносна опрема	1.506.000	—
УКУПНИ ОПЕРАТИВНИ ТРОШКОВИ	**30.428.827**	

Остали нематеријални трошкови

Табела Остали нематеријални трошкови

Трошкови осигурања	560.000
Трошкови платног промета	595.000
Трошкови пореза	730.000
Трошкови административних и судских такси	157.500
Остали нематеријални трошкови	350.000
УКУПНО	**2.392.500**

Приходи пројекта

Приходи пројекта планирани су на основу података о тренутној попуњености капацитета за оглашавање, прихода од малопродаје и промена у структури мреже услед повећања броја стајалишта. Пројектован је раст прихода по годишњој стопи од 1,5%. Укупни приходи за период од 35 година износе 44.831.367 EUR. Кретање прихода по карактеристичним годинама:

Табела 66. Пројекција прихода пројекта по годинама (2027–2061)

2027	898.275	2039	1.177.949	2051	1.408.377
2028	1.000.000	2040	1.195.618	2052	1.429.503
2029	1.015.000	2041	1.213.552	2053	1.450.945
2030	1.030.225	2042	1.231.756	2054	1.472.710
2031	1.045.678	2043	1.250.232	2055	1.494.800
2032	1.061.364	2044	1.268.986	2056	1.517.222
2033	1.077.284	2045	1.288.020	2057	1.539.981
2034	1.093.443	2046	1.307.341	2058	1.563.080
2035	1.109.845	2047	1.326.951	2059	1.586.526
2036	1.126.493	2048	1.346.855	2060	1.610.324

2037	1.143.390	2049	1.367.058	2061	1.634.479
2038	1.160.541	2050	1.387.564	УКУПНО	44.831.367

Предвиђени приходи и финансијски резултат концесионара

Процена прихода од обављања делатности оглашавања, малопродаје и осталих услуга, уз преглед инвестиционих трошкова и процену финансијског резултата за 35 година пословања, дата је у следећој табели:

Табела Процењени приходи и финансијски резултат концесионара

Процењени приход (рекламирање, малопродаја, остале услуге)	44.831.367
Процењени трошкови	32.821.327
Процењени трошкови амортизације	7.366.655
Добит пре опорезивања	4.643.385
Порез на добит	696.508
НЕТО ДОБИТ	3.946.877

Напомена: Ставка 'Процењени трошкови' (32.821.327 EUR) обухвата укупне оперативне трошкове (OPEX, 30.428.827 EUR) и остале нематеријалне трошкове (2.392.500 EUR). Трошкови амортизације (7.366.655 EUR) исказани су као засебна позиција, у складу са рачуноводственим третманом, те се не урачунавају у ставку 'Процењени трошкови' да би се избегло двоструко исказивање."

***Разграничење готовинских и рачуноводствених трошкова:** Финансијски ток пројекта и показатељи рентабилности (Табела 66 и Прилог 3) заснивају се на готовинским оперативним трошковима, који за цео концесиони период износе 20.440.328 EUR. Биланс успеха (Табела 61) исказује трошкове на рачуноводственој (обрачунској) основи и стога садржи позиције које не представљају готовински одлив у новчаном току: (1) амортизацију капиталних улагања (7.366.655 EUR) као непаричан расход — наспрам које се у новчаном току исказује сам инвестициони одлив (CAPEX 24.900.228 EUR) у години настанка; и (2) пуне оперативне трошкове пословне организације концесионара (зараде, оглашавање, лизинг, енергија, услуге и опрема), које оператер сноси у оквиру свог укупног пословања. Новчани ток пројекта, у складу са инкременталним принципом анализе (сценарио „са пројектом" наспрам „без пројекта", Водич Европске комисије за CBA), обухвата само инкременталне готовинске трошкове саме концесионе делатности — одржавање дела мреже (20.440.328 EUR за цео период) — па рачуноводствени оперативни трошкови (30.428.827 EUR, односно 32.821.327 EUR са нематеријалним расходима) по природи ствари премашују инкременталну готовинску OPEX новчаног тока. Нето садашња вредност (NPV 650.283 EUR) и интерна стопа приноса исправно почивају на готовинској основи; разлика између готовинске и рачуноводствене основе је методолошки исправна и не представља неконзистентност Студије.*

Извори финансирања

Пројекат се финансира приватним капиталом концесионара — комбинацијом сопствених средстава и дугорочног кредитног финансирања. Град Нови Сад не учествује у капиталном финансирању. Извори прихода концесионара за повраћај улагања су приходи од комерцијалне експлоатације огласног простора (city-light и рекламне ознаке), приходи од малопродаје (киосци) и остале услуге. Предлаже се финансијска структура у којој приватни партнер сноси целокупан инвестициони ризик, чиме се остварује оптималан пренос ризика и вредност за новац за јавни сектор. Индикативна анализа банкабилности (изворни Excel Прилог 21) потврђује кредитну способност модела уз структуру усаглашену са принципима пројектног финансирања за концесије са тржишним ризиком, без availability плаћања: однос дуга и капитала 55:45 на инвестициону фазу 2027–2030 (Транша А ≈ 1.681.828 EUR), EUR-индексирано задужење по фиксној свеобухватној стопи од 6,5% годишње (EURIBOR + маржа 4,0–4,5 п.п.), тенор 12 година

door-to-door (2027–2038), grace период до завршетка изградње уз 12 месеци стабилизације прихода (најкасније до краја 2030), ануитетска отплата 2031–2038 уз cash sweep од 50% вишка изнад DSCR 1,30× и резервне рачуне DSRA (шест месеци сервиса дуга) и MMRA (изравнати мали циклуси замене). Базни сценарио даје стабилан и раван профил: DSCR 1,57–1,61× (минимум 1,57×, просек 1,60×), LLCR 1,70×, уз покриће камате у периоду изградње (ICR) од 6,6× до 20,6×. Стрес сценарији: пад прихода од 10% → минимални DSCR 1,19× (непосредно испод lock-up прага од 1,20× блокада расподеле добити, уз широк простор до default прага); камата 7,0% → 1,54×; RSD задужење по 9,0% → 1,43×; комбиновани стрес (RSD 9,0% уз пад прихода од 10%) → 1,08× — и даље изнад default прага од 1,05×, чиме структура апсорбује и двоструки шок без угрожавања сервиса дуга. Велики циклуси замене финансирају се роловер структуром: сваки циклус (2035, 2045, 2055) носи засебну траншу са нижим учешћем дуга — Транша Б за циклус 2035: 50% (≈ 1.750.000 EUR), отплата 2039–2046 по гашењу Транше А, индикативни DSCR ≈ 1,40× — тако да комбиновано оптерећење сервиса дуга ни у једном тренутку не прелази један ануитет. RSD варијанта задужења обрађена је као сензитивност, будући да је модел EUR-номинован по фиксном курсу од 117,50 RSD/EUR.

Cost-benefit анализа (CBA)

Cost-benefit анализа разликује финансијску од економске (друштвене) оправданости пројекта, у складу са Методологијом Комисије за ЈПП и Водичем Европске комисије за анализу трошкова и користи инвестиционих пројеката.

Финансијска рентабилност (са становишта концесионара)

Финансијска анализа спроведена је дисконтовањем нето новчаног тока пројекта у хоризонту 2026–2061, са дисконтном стопом од 5%. Резултати потврђују да пројекат генерише позитивну нето садашњу вредност (FNPV = 650.283 EUR) и финансијску интерну стопу приноса изнад трошка капитала (FRR = 17,56% > 5%). Однос дисконтованих користи и трошкова (B/C = 1,10) показује да сваки уложени динар генерише 1,10 динара дисконтованих користи. Однос B/C обрачунат је као количник садашње вредности користи (приходи, резидуалне вредности опреме и имовина која се на крају рока предаје Граду) и садашње вредности трошкова (укупан CAPEX, укључујући почетно улагање из 2026. године, и OPEX), истом конвенцијом којом су обрачунати B/C односи варијанти рока у тачки
7.4; обрачунат конзервативно (само резидуали признати у нето ефекту, без предате имовине), однос износи 1,04 и такође потврђује исплативост. Кумулативни нето новчани ток позитиван је на крају економског века (2.007.650 EUR), што потврђује финансијску самоодрживост и ликвидност пројекта.

Економска (друштвено-економска) оправданост

Економска анализа обухвата шире друштвене користи које превазилазе финансијски ток концесионара: унапређење квалитета јавне услуге, подстицање модалног помака ка јавном превозу и последично смањење емисија и загушења, повећање безбедности и приступачности, естетско унапређење јавног простора и подстицај локалне привредне активности (DOOH сектор, локални добављачи, запосленост). Ове користи, заједно са фискалним ефектима за Град (пренос CAPEX-а од 24,90 милиона EUR на приватног партнера и приходи од накнада за коришћење јавних површина), чине пројекат друштвено-економски оправданим независно од његове финансијске рентабилности за приватног партнера. Детаљна квантификација друштвено-економских користи дата је у поглављу о јавном интересу.

Квантификација економске оправданости (ENPV/ERR)

Друштвено-економске користи пројекта монетизоване су применом цена у сенци (shadow prices), у складу са Водичем Европске комисије за анализу трошкова и користи. Монетизоване су следеће категорије спољних ефеката: уштеда времена и комфор путника

(реалтиме информисање, заштита од временских услова, безбедност), смањење емисија CO_2 услед модалног помака ка јавном превозу, смањење саобраћајних незгода, смањење загушења и буке, и унапређење квалитета урбаног простора. Усвојене вредности су конзервативне — модални помак од **4% узет је испод доњег прага од 8% који наводе референтне студије (eXУБС, Велики Манчестер)**, уз цене у сенци CO_2 од 0,09 EUR/кг (ниво EU ETS) и вредност времена од 2,5 EUR/х.

Табела Монетизоване друштвено-економске користи (пуна мрежа, EUR годишње)

Уштеда времена и комфор путника (реалтиме инфо)	614.417 EUR
Смањење емисија CO_2 (модални помак)	127.405 EUR
Смањење саобраћајних незгода	176.952 EUR
Смањење загушења и буке	471.872 EUR
Унапређење квалитета урбаног простора	121.200 EUR
УКУПНО годишње (пуна мрежа)	1.511.846 EUR

Дисконтовањем нето економског тока (друштвене користи умањене за економске трошкове, уз конверзиони фактор 0,85 за искључење трансфера и пореза) у хоризонту 2026–2061. по друштвеној дисконтној стопи од 7% (препоручена друштвена дисконтна стопа Министарства финансија Републике Србије за 2026. годину), добијају се следећи економски показатељи. Друштвене користи улазе у обрачун постепено, линеарном рампом 2026–2030 (од 40% до пуног режима): део користи признат је већ од 2026. године, будући да концесионар од дана закључења уговора преузима управљање и одржавање постојеће мреже (270 надстрешница, 20 LED дисплеја ЈГСП и 33 инфо лед дисплеја Града), па се ефекти поузданијег информисања, вишег стандарда одржавања и безбедности остварују и пре завршетка новог програма изградње; пун режим користи достиже се по окончању фазиране изградње (од 2030. године):

Табела Економски показатељи пројекта (ENPV/ERR)

Показатељ	Вредност
Економска нето садашња вредност (ENPV @ 7%)	3.703.722 EUR
Економска интерна стопа приноса (ERR)	24,30%
Економски однос користи и трошкова (B/C)	1,24
Садашња вредност друштвених користи	18.962.532 EUR
Садашња вредност економских трошкова	15.258.805 EUR

Економска анализа потврђује друштвену оправданост пројекта: **ENPV износи приближно 3.703.722 EUR, економска интерна стопа приноса (ERR) износи 24,30%, што је знатно изнад препоручене друштвене дисконтне стопе од 7%, а економски однос користи и трошкова (B/C = 1,24) већи је од јединице.** Другим речима, и независно од финансијске рентабилности за концесионара, пројекат ствара нето позитивну вредност за друштво — сваки уложени динар економских трошкова враћа се кроз 1,24 динара друштвених користи. Детаљан обрачун по годинама дат је у изворном Excel прилогу „Економска анализа (ENPV)".

Компаратор трошкова јавног сектора (PSC) и вредност за новац

Ради потврде да модел ЈПП представља економски најповољнију опцију за Град, спроведено је поређење са компаратором трошкова јавног сектора (Public Sector Comparator, PSC) — хипотетичким трошком да Град сам реализује пројекат кроз буџетски модел (финансирање целокупних капиталних улагања, вишеструких циклуса замене опреме и одржавања целе мреже), уз додатак вредновања пренесеног и задржаног ризика и конкурентске неутралности.

Табела. Компаратор трошкова јавног сектора (PSC) наспрам ЈПП (дисконтовано)

PSC — укупан трошак (буџетски модел)	4.260.426.788	36.258.951
ЈПП — трошак Града (одржавање задржаног дела)	2.511.923.020	21.378.068
ВРЕДНОСТ ЗА НОВАЦ (PSC − ЈПП)	**1.748.503.768**	**14.880.883**
Вредност за новац као % PSC	**41,0%**	—

Резултат показује да модел ЈПП доноси Граду **вредност за новац (Value for Money) од приближно 1,75 милијарди RSD (14,88 милиона EUR) у дисконтованој вредности, односно 41,0% трошка буџетског модела.** При тумачењу годишње уштеде потребно је разликовати две методолошки различите основе. Укупна вредност за новац од 1,75 милијарди RSD (14,88 милиона EUR) исказана је у дисконтованој (садашњој) вредности, чиме се уважава временска вредност новца; подељена на тридесетпетогодишњи период, дисконтована уштеда износи у просеку око 48,6 милиона RSD годишње. Посматрано пак у номиналним (недисконтованим) износима — у стварним динарима који се штеде у сваком буџетском циклусу — просечна годишња уштеда износи око 99,3 милиона RSD (приближно 845.000 EUR). Разлика између ова два износа није недоследност, већ последица дисконтовања: за процену непосредног растерећења буџета меродаван је номинални износ, док је за оцену укупне економске оправданости меродавна дисконтована вредност за новац. Уштеда потиче превасходно из преноса капиталног терета и инвестиционог ризика на приватног партнера, уз задржавање контроле Града над квалитетом услуге. Детаљан обрачун по годинама и графички приказ дати су у прилогу „Прилог 1 — PSC компаратор" и Графикону 1.

Анализа осетљивости и сценарија

С обзиром да приходи од оглашавања представљају најосетљивији елемент пројекције, спроведена је анализа осетљивости нето садашње вредности на промену кључних параметара — прихода од оглашавања, оперативних трошкова и капиталних трошкова. Анализа обухвата конзервативни, основни и оптимистички сценарио:

Табела Анализа осетљивости и сценарија

Сценарио	Промењени параметар	Ефекат на NPV (5%)	Оцена оправданости
Оптимистички	Приходи +15%	≈ +2,9 М€ → NPV ≈ 3,6 М€	Веома повољан
Оптимистички	Приходи +10%	≈ +1,9 М€ → NPV ≈ 2,6 М€	Повољан
Основни (base case)	0%	NPV = 650.283 €	Прихватљив
Конзервативни	Приходи −10%	≈ −1,9 М€ → NPV ≈ −1,3 М€	⚠ Граничан
Конзервативни	OPEX +10%	≈ −0,8 М€ → NPV ≈ −0,1 М€	⚠ Граничан
Конзервативни	CAPEX +10%	≈ −1,1 М€ → NPV ≈ −0,5 М€	⚠ Граничан
Критична тачка	**Приходи −3,3%**	**NPV = 0**	**Праг рентабилности**

Анализа показује да се пројекат налази у зони уравнотежене економске оправданости: основни сценарио даје позитивну али умерену нето садашњу вредност, при чему критична тачка (праг рентабилности) наступа већ при паду прихода од приближно 3,3%. То значи да пројекат има ограничену резерву отпорности на негативна одступања прихода, што додатно оправдава пренос тржишног ризика на приватног партнера (који тим ризиком боље управља) и изостанак концесионе накнаде. У конзервативним сценаријима пројекат прелази у зону негативне NPV, што приватни партнер апсорбује кроз сопствени ризик, без последица по буџет Града. Тиме се потврђује да Град ни у једном сценарију не сноси финансијски ризик. Допунски је испитан и најконзервативнији третман

постојеће инфраструктуре (Сценарио Б): уколико би се пуна вредност права коришћења постојеће инфраструктуре (830.360 EUR, Табела 21) третирала као опортунитетни трошак концесије у 2026. години, показатељи би износили NPV ≈ −180 хиљада EUR (испод 1% садашње вредности прихода), IRR 3,87%, MIRR 4,88% и B/C 1,05. Резултат потврђује исправност базног третмана: право коришћења није стваран новчани издатак концесионара, а његово вештачко урачунавање као трошка обарало би пројекат на саму границу одрживости — што је додатни разлог због којег се постојећа инфраструктура, сагласно ставу Управе за саобраћај, предаје на коришћење и не терети CAPEX концесионара. Детаљан обрачун дат је у изворном Excel Прилогу 3, лист „Сценарио Б".

Детаљан преглед података и показатеља финансијске ликвидности и ефикасности пројекта

Дисконтовањем новчаног тока пројектованих прихода и расхода, уз резидуалне вредности у годинама замене опреме, добија се детаљан преглед нето ефеката и дисконтованог тока по годинама (у EUR):

Табела Детаљан преглед новчаних токова и дисконтованих ефеката (2026–2061)

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2026	—	—	—	—	—	1,0000	—	—
2027	843.445	898.275	277.525	—	(222.695)	0,9524	(212.090)	(212.090)
2028	837.470	1.000.000	288.626	—	(126.096)	0,9070	(114.373)	(326.463)
2029	843.445	1.015.000	300.171	—	(128.616)	0,8638	(111.103)	(437,567)
2030	533.510	1,030,225	312.178	—	184,537	0,8227	151.819	(285.748)
2031	150.000	1.045.678	324.665	—	571.013	0,7835	447.404	161.656
2032	175.000	1,061.364	337.651	—	548,713	0,7462	409.458	571.114
2033	850.000	1.077.284	351.158	212.500	(123.874)	0,7107	(88.035)	483.079
2034	300.000	1.093.443	365.204	—	428.239	0,6768	289.849	772.928
2035	3.500.000	1,109.845	379.812	875.000	(2.769.967)	0,6446	(1.785.545)	(1.012.617)
2036	250.000	1.126.493	395.004	—	481.489	0,6139	295.592	(717.025)
2037	275.000	1.143.390	410.805	—	457.585	0,5847	267.540	(449.484)
2038	300.000	1,160.541	427,237	—	433.304	0,5568	241.280	(208,204)
2039	325.000	1.177.949	444.326	—	408.623	0,5303	216.702	8.497
2040	350.000	1.195.618	462.099	—	383.519	0,5051	193.703	202.200
2041	850.000	1,213.552	480.583	212.500	(117.031)	0,4810	(56.294)	145.906
2042	250.000	1.231.756	499.807	—	481.949	0,4581	220.786	366.693
2043	275.000	1.250.232	519.799	—	455.433	0,4363	198.704	565.397
2044	300.000	1.268.986	540.591	—	428.395	0,4155	178.007	743,404
2045	3,500,000	1.288.020	562.215	875.000	(1.899.195)	0,3957	(751.576)	(8.172)
2046	250.000	1.307.341	584.703	—	472.638	0,3769	178.132	169.960
2047	275.000	1.326.951	608.091	—	443.860	0,3589	159.320	329.280
2048	300.000	1.346.855	632.415	—	414.440	0,3418	141.676	470.956
2049	850.000	1.367.058	657.711	212.500	(140.653)	0,3256	(45.793)	425.164
2050	250.000	1.387.564	684.020	—	453.544	0,3101	140.629	565.793
2051	350.000	1.408.377	711.381	—	346.996	0,2953	102.469	668.262
2052	400.000	1.429.503	739.836	—	289.667	0,2812	81.466	749.728
2053	450.000	1.450.945	769.429	—	231.516	0,2678	62.011	811.739
2054	500.000	1.472.710	800.207	—	172.503	0,2551	44.004	855.744
2055	3.500.000	1.494.800	832.215	875.000	(1.962.415)	0,2429	(476.762)	378.982
2056	850.000	1,517.222	865.503	212.500	(198.281)	0,2314	(45.878)	333.105

2057	300.000	1.539.981	900.124	—	339.857	0,2204	74.891	407.995
2058	350.000	1.563.080	936.129	—	276.951	0,2099	58.123	466.118
2059	425.000	1.586.526	973.574	—	187.952	0,1999	37.566	503.684
2060	500.000	1.610.324	1.012.517	—	97.807	0,1904	18.618	522.302
2061	642.358	1.634.479	1.053.017	766.840	705.943	0,1813	127.981	650.283
Σ	**24.900.228**	**44.831.367**	**20.440.328**	**4.241.840**	**2.007.650**		**650.283**	

Нето садашња вредност (NPV @ 5%)	**650.283**	Збир дисконтованих нето ефеката
Интерна стопа приноса (IRR)	**17,6%**	Стопа при којој је NPV=0
Модификована НСП (MIRR)	**5,5%**	Реинвестирање по 5%
Однос користи и трошкова (B/C)	**1,10**	PV(приходи + резидуали + предата имовина) / PV(CAPEX + OPEX) — конвенција варијанти рока
Имовина предата Граду на крају рока (50% NBV, 2061)	**1.761.457**	Улаз из модела рокова — чл. 57 ЗЈПК

Методолошка напомена (третман интерног резидуала по циклусима замене): *Интерни резидуал (неамортизована/салваждна вредност замењене опреме, 875.000 EUR) не исказује се у нето ефекту првог циклуса замене (2035), будући да се у том циклусу замењује затечена инфраструктура предата концесионару на коришћење (која се не води у пословним књигама концесионара) и опрема почетне фазе, чија је књиговодствена вредност на крају првог циклуса сведена на нулу. У наредним циклусима (2045. и 2055), напротив, замењује се нова опрема постављена током концесионог периода, која на крају свог века задржава делимичну салваждну вредност, те се она исказује као интерни резидуал. Овакав диференцирани третман методолошки је доследан и конзистентно је уграђен у обрачун нето садашње вредности (NPV 650.283 EUR). Из истих разлога опрезности, у нето ефекат нису признати ни обрачунски резидуали мањих (дисплејских) циклуса замене (по 212,500 EUR у 2033, 2041, 2049. и 2056. години), који су у табели приказани искључиво ради транспарентности; од укупно исказаних резидуала у нето ефекат укључено је 2.516.840 EUR (2045, 2055. и 2061). Овакав третман је конзервативан — признавањем свих исказаних резидуала NPV би износио око 1,59 милиона EUR.*

Обрачун показатеља финансијске рентабилности пројекта

На основу спроведене финансијске анализе пројекта, извршене применом методологије дисконтованих новчаних токова у временском хоризонту 2026–2061. године, уз дисконтну стопу од 5%, утврђени су следећи кључни показатељи:

Табела 67. Кључни финансијски показатељи пројекта

24,90 M €	**44,83 M €**	**650.283 €**	**17,56%**
CAPEX концесионара	Приходи 2027–2061	NPV @ 5%	IRR

Табела . Обрачун показатеља финансијске рентабилности

Укупни нето новчани ток (номинални збир)	2.007.650 EUR	>0	✓ ПОЗИТИВАН
Нето садашња вредност (NPV, 5%)	650.283 EUR	>0	✓ ПОЗИТИВНА
Интерна стопа приноса (IRR)	17,56%	>5% (дисконтна стопа)	✓ ИСПУЊЕН
Модификована интерна стопа приноса (MIRR)	5,49%	>5%	✓ ИСПУЊЕН
B/C коефицијент	1,10	>1,0	✓ ИСПЛАТИВ
Период повраћаја (једноставни)	5 година (2031)	—	✓
Период повраћаја (дисконтовани)	20 година (трајно позитиван ток од 2046)	—	✓

CAPEX концесионара	24.900.228 EUR	финансира ПП	БЕЗ ТЕРЕТА ГРАДА

Добијени резултати указују да предметни пројекат генерише позитивну нето садашњу вредност у износу од 650.283 EUR, што недвосмислено потврђује да дисконтовани приливи премашују дисконтоване одливе, односно да пројекат ствара додатну вредност изнад трошка капитала. Интерна стопа приноса од 17,56% значајно премашује примењену дисконтну стопу од 5%, што указује на задовољавајући ниво инвестиционе атрактивности, посебно у контексту инфраструктурних и комуналних пројеката са дугим животним циклусом. Релативно умерен ниво нето садашње вредности, у односу на обим инвестиције, указује да пројекат не генерише изражен вишак профитабилности, већ се налази у зони уравнотежене економске оправданости. Однос користи и трошкова од 1,10 показује да сваки уложени динар генерише 1,10 динара дисконтованих користи, што потврђује економску оправданост пројекта.

Анализа профитабилности и реалне стопе приноса

Разлика између интерне стопе приноса (17,56%) и модификоване интерне стопе приноса (5,49%) указује на значајан утицај вишеструких реинвестирања и ефекта дисконтовања у дугом временском периоду. MIRR представља реалну меру акумулације вредности и указује да је пројекат усклађен са очекиваним приносима за инвестиције умереног ризика. Кумулативни нето новчани ток (и његов дисконтовани еквивалент) први пут прелази у позитивну зону већ у петој години пројекта (2031); услед вишеструких циклуса замене опреме привремено се враћа у негативну зону у годинама великих замена, а трајно је позитиван од 2046. године (двадесете године пројекта), што је прихватљиво за инфраструктурни пројекат са дугим животним циклусом.

Финансијска одрживост пројекта — закључак

Нето новчани ток прихода и расхода је позитиван током целокупног периода реализације пројекта, осим у инвестиционим годинама (2026–2027) и заменским годинама када је највеће капитално улагање, захваљујући обезбеђеним средствима за финансирање расхода од стране приватног партнера. Кумулативни номинални нето новчани ток на крају економског века пројекта, у износу од 2.007.650 EUR, потврђује финансијску одрживост и ликвидност пројекта.

Пројекат је финансијски одржив и економски оправдан: NPV (5%) износи 650.283 EUR (позитивна), IRR 17,56% (изнад дисконтне стопе од 5%), B/C коефицијент 1,10, уз позитиван кумулативни новчани ток од 2.007.650 EUR.

Пројекат се налази у зони уравнотежене економске оправданости — финансијски је исплатив уз разумну стопу приноса, без простора за додатну концесиону накнаду. Истовремено, Град Нови Сад преноси целокупан терет капиталних улагања (CAPEX 24,90 милиона EUR) на приватног партнера, чиме растерећује буџет.

Процењено улагање концесионара

Иницијално улагање-182 комерцијалних аутобуских надстрешница = 173,890,800.00 рсд.
353 некомерцијалних аутобуских надстрешница = 134.281.200,00 рсд.
Годишње одржавање 182 комерцијалних аутобуских настрешница = 38,496,455.88 рсд, за 35 година = 1,347,375,955.80 рсд.

Замена свих аутобуских надстрешница током трајања концесионог уговора = 1.198.716.480,00 рсд.

Укупно улагање концесионара за 35 година = 2,854,264,435.80 рсд.

5. ПОТЕНЦИЈАЛНИ ПРИХОДИ ГРАДА ОД НАКНАДЕ ЗА ЗАУЗЕЋЕ ЈАВНЕ ПОВРШИНЕ

Методологија обрачуна
Обрачун је изведен по формули прописаној Одлуком — накнада се утврђује **за сваки цео и започети m² површине, по зонама, сразмерно времену коришћења.** За целогодишње трајно заузеће, годишњи приход по елементу рачуна се као:
број јединица × површина по јединици (m²) × тарифа (дин/m²/дан) × 365 дана
Овакав приступ је методолошки усклађен са **Одлуком о изменама Одлуке о накнадама за коришћење јавних површина на територији Града Новог Сада** (Службени лист Града Новог Сада, бр. 434-60/2025-I од 17. децембра 2025), која се примењује од 1. јануара 2026. године. Новом Одлуком више није прописано раније умањење од 75% за обвезнике који објекте за оглашавање користе на основу јавног конкурса; стога се накнада за оглашавање обрачунава по пуном дневном износу. Обрачун је конзервативан и не претпоставља годишњу индексацију тарифа током трајања концесије.

Правни статус надстрешница и инфо-дисплеја у обрачуну
Потребна је важна правна напомена у вези са надстрешницама и информативним LED дисплејима. Тарифни број 1 Одлуке изричито прописује да се заузеће у пословне сврхе односи на **привремено коришћење и не обухвата коришћење трајног карактера изградњом објеката инфраструктуре.** Аутобуска надстрешница јесте трајни инфраструктурни објекат, па се накнада за заузеће за саму надстрешницу не наплаћује. Истоветно важи и за информативне LED дисплеје који чине саставни део инфраструктуре стајалишта и служе јавном информисању путника, а не комерцијалном оглашавању.
Из тог разлога, **надстрешнице и инфо-LED дисплеји у потпуности су изузети из обрачуна** и не стварају приход од накнаде за заузеће. **Реално наплативе категорије** су искључиво: оглашавање путем city-light панела (Тарифни број 2) и пословни објекти — киосци (Тарифни број 1). Овакав приступ обезбеђује да закључци буду правно утемељени и да не прецењују стварни приходни потенцијал.

Зоне, тарифе и расподела опреме
Тарифе по зонама из важеће Одлуке, релевантне за обрачун, дате су у следећој табели. Обрачун се спроводи по тарифама I зоне:
Сва опрема која је предмет обрачуна (киосци и city-light панели) лоцирана је у I зони.

Резултати — годишњи потенцијални приход
Применом методологије на сваку категорију опреме, по пуним тарифама I зоне и без умањења, добијени су следећи годишњи износи:

Табела . Годишњи потенцијал прихода Града од накнаде за заузеће

Киосци	354	2.454.990	20.894
City-light панели (350 × 2 m², двострани)	1400	19.929.000	169.608
Наплативо	**1.754**	**22.383.990**	**190.502**

Стварно наплатив годишњи приход Града (city-light панели и киосци, по пуним тарифама I зоне без умањења) износи приближно **22.383.990 РСД, односно око 190.502 EUR годишње.** City-light панели чине **89,0% овог износа** (1400 m² огласне површине), а киосци преосталих 11,0% (354 m²). Надстрешнице и инфо LED дисплеји не улазе у обрачун, у складу са тачком 12.2.

Табела Показатељи уштеде кроз параметре цене одржавања и укупног прихода накнаде

38.496.455,70 РСД	22.383.990,00 РСД
Позитивна разлика за Град = 16.112.465,70 РСД	

6. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ПРЕМА КОРИСНИЦИМА УСЛУГА

Овим поглављем уређују се права и обавезе према корисницима услуга које су предмет концесије, питања подношења приговора од стране корисника, услови и начин вршења надзора, цене и општи услови за коришћење добара и обављање делатности.
Од концесионара се очекује да кориснике услуга које су предмет концесије третира у складу са позитивним прописима и добрим пословним обичајима, укључујући дефинисање међусобних права и обавеза и омогућавање подношења приговора од стране корисника. Корисници јавне услуге — путници јавног градског и приградског превоза — имају право на безбедну, приступачну и функционалну инфраструктуру стајалишта, тачне информације о реду вожње и времену доласка возила, као и на заштиту од временских прилика.
У делу који се тиче оглашавања, надзор и контролу врши надлежно Министарство у складу са Законом о оглашавању. У вези реализације концесионог уговора, надзор и контролу врши Министарство финансија у складу са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама. Поред државног надзора, Град Нови Сад врши оперативни надзор над испуњавањем уговорних обавеза концесионара, укључујући контролу квалитета одржавања и испуњавања KPI индикатора.
У складу са ЗЈППК, концесионар задржава право да слободно уређује цене и опште услове комерцијалне експлоатације огласног простора, у складу са јавним (концесионим) уговором, који ће садржати одговарајуће механизме заштите јавног интереса.
Концесионар може да постави киоске на позицијама 353 надстрешнице а према сопственим проценама актрактивности локације, техничким и осталим условима.

7. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

Полазећи од концепције наведеног јавно-приватног партнерства са елементима концесије на територији града Новог Сада, приказане и анализиране овим концесионим актом, одређују се следећа права и обавезе јавног и приватног партнера:

Права и обавезе приватног партнера, односно концесионара су:

1. Да се придржава обавеза из Уговора.
2. Да ће у року до 60 дана, поставити 182 комерцијалне аутобуске надстрешнице (Рок до 60 дана одређен је како би грађани у најкраћем року имали на располагању унифициране модерне аутобуске надстрешнице.)
3. Да ће у року до 60 дана поставити 20 инфо LED дисплеја.
4. Да ће у року до 60 дана поставити 36 објеката киоска од укупно до 70 предвиђених. Од тога 28 улазних објеката за грађане и 8 шалтер продаја

(мењачница, вендинг бокс, итд.)

5. Да ће до краја 2027. Године поставити 23 LED city ligt-ова у наведеним пешачким зонама, улицама и платоима.
6. Да предлаже локације за киоске након закључења Уговора и предлаже локације за постављање комерцијалног урбаног мобилијара након закључења Уговора о јавном приватном партнерству.
7. При замени некомерцијалног урбаног мобилијара, предлаже нови дизајн, а да буде у складу са визуелним идентитетом града, безбедоносним и функционалним стандардима.
8. Предлаже локације за постављање комерцијалног урбаног мобилијара након закључења Уговора о Ј.П.П., на основу својих тржишних анализа (промет саобраћаја, промет пешака, близина важних саобраћајница, тржних центара, стамбених блокова итд) , а задовољавајући безбедоносне критеријуме.
9. Приватни партнер има право да на новопостављених 353 надстрешнице постави city light или киоск, или оба комерцијална елемента на аутобуским стајалиштима који имају само аутобуску надстрешницу, али тада трошак одржавања те аутобуске надстрешнице на којој су постављени комерцијални елементи, прелази са јавног партнера на приватног партнера.
10. Приватни партнер ће финансирати и одржавати, о свом трошку, аутобуска стајалишта која су опремљена надстрешницом, city light панелима, киоском, LED екраном на киоску или са свим комерцијалним садржајем (комерцијални тип).
11. Да приватни партнер у наредних пет година, почевши од 2027. године (по динамици коју одреди јавни партнер), финансира и постави аутобуске надстрешнице на свим аутобуским стајалиштима на територији града Новог Сада.
12. Да приватни партнер, почевши од 2027. године, финансира и постави још 50 инфо LED дисплеја до краја 2030. године.
13. Да ће почевши од 2027. године до 2030. године финансирати и поставити најмање 353 аутобуске надстрешнице уместо стајалишних стубова или нови, модернији и функционалнији стајалишни стуб.
14. Приватни партнер ће током целог трајања уговора финансирати периодичну замену свих аутобуских надстрешница и инфо LED дисплеја (сваких 8-10 година) на целој територији града Новог Сада.
15. Приватни партнер има право, уз претходно писмено образложење, да предложи и премести поједине елементе комерцијалног урбаног мобилијара (киосци, citylight, лед екрани…) на нову локацију, ако се у пракси покаже да постојећа локација није више довољно фреквентна, или комерцијално одржива-исплатива.

Напомена: Уколико приватни партнер постави city light или киоск на новопостављену надстрешницу, трошак одржавања прелази са јавног на приватног партнера.

Права и обавезе јавног партнера (Града) су:

1. Обезбеђивање коришћења јавних површина.
2. Додељује право коришћења локација за постављање некомерцијалног и комерцијалног урбаног мобилијара на период од 35 година.
3. Одобрава евентуалне измене локација некомерцијалних аутобуских надстрешница, инфо LED дисплеја, итд.
4. Повезује приватног партнера са јавним предузећима и службама (Електродистрибуција, ЈГСП, ЈКП Зеленило, Информатика ЈП Урбанизам итд), као и комуналном инспекцијом, надлежним управама

и институцијама Града.

5. Укључује релевантне градске службе у фазама реализације Ј.П.П.
6. Издаје све потребне сагласности, дозволе и решења (ако су потребни) за поставку или премештање некомерцијалног и комерцијалног урбаног мобилијара.
7. Издаје све дозволе за раскопавање јавних површина, које су евентуално потребне при монтажи некомерцијалне и комерцијалне урбане опреме и повезивању на електро мрежу.
8. Сарађује са приватним партнером у избору оптималних локација, водећи рачуна о равномерној просторној покривености и јавном интересу.
9. Јавни партнер даје благовремено налог за поставку аутобуских надстрешница или новог стајалишног стуба на аутобуским стајалиштима где их нема, или су тренутно постављени стари модели надстрешница од стране ЈГСП Нови Сад.
10. Јавни партнер даје благовремени налог за поставку инфо LED дисплеја приватном партеру.
11. Јавни партнер сваке године до 01.10. утврђује постојеће стање на терену о броју и опремљености аутобуских стајалишта (број надстрешница, број инфо LED дисплеја, број стајалишних стубова), како би се утврдили параметри за обрачун одржавања за наредну годину.
12. Јавни партнер ће извршити плаћање приватном партнеру на начин дефинисан Јавним уговором.
13. . Јавни партер ће финансирати током целог трајања уговора одржавање аутобуских стајалишта, на којима постоје аутобуске надстрешнице које су некомерцијалне (без city light или киоска), и финансираће одржавање свих инфо LED дисплеја (најмање 103) као и аутобуских стајалишта која су опремљена само стубом као ознаком стајалишта, а немају надстрешницу.
14. На територији града Новог Сада тренутно постоји укупно 808 аутобуских стајалишта, опремљених и неопремљених. **Сва остала која се у будућности буду оформила, јавни партнер ће обавестити приватног партнера о томе, а приватни партнер је обавезан да на свим новоформираним аутобуским стајалиштима постави и финансира аутобуске надстрешнице или нове стајалишне стубове.**
15. Јавни партнер ће омогућити услове на терену за поставку аутобуских надстрешница, а тамо где технички није могуће, неће се реализовати поставка и поставиће се нови модел стајалишних стубова.
16. **По завршетку Ј.П.П. периода, опрема и инфраструктура прелазе у власништво Града у исправном стању без додатне накнаде, па је Град дужан преузети исту.**

По престанку јавног уговора, објекти, уређаји, постројења и други елементи који су предмет концесије, у складу са чланом 57. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, постају својина Републике Србије, аутономне покрајине, јединице локалне самоуправе, јавног предузећа или правног лица овлашћеног посебним законом којим се уређује давање концесије. Комерцијални елементи који су предмет концесије, могу бити отуђени у складу са законом и условима утврђеним јавним уговором.

8. ЈАВНИ УГОВОР

Чланом 46. Закона о јавно-приватном партнерству је одређена садржина јавног уговора.

Јавни уговор садржи све одредбе, услове и друге клаузуле које јавни партнер сматра корисним за испуњавање задатка приватног партнера и за однос приватног партнера са другим учесницима који играју значајну улогу у реализацији ЈПП са или без елемената концесије.

Приликом одређивања одредаба и услова јавног уговора, јавни партнер уређује следећа питања:

1) карактер и обим радова које треба да изврши и/или услуга које треба да обезбеди приватни партнер и услове за њихово обезбеђење, под условом да су наведени у јавном позиву;

2) расподела ризика између јавног и приватног партнера;

3) одредбе о минималном захтеваном квалитету и стандарду услуга и радова у интересу јавности или корисника услуга или јавних објеката, као и последице неиспуњења ових захтева у погледу квалитета, под условом да не представљају повећање или смањење накнаде приватном партнеру из тачке 9) овог става;

4) обим искључивих права приватног партнера, ако постоје;

5) евентуалну помоћ коју јавни партнер може пружити приватном партнеру за добијање дозвола и одобрења потребних за реализацију ЈПП или концесије;

6) захтеве у вези са ДПН у погледу: правне форме, оснивања, минималног капитала и минималних других средстава или људских ресурса, структуре акционара, организационе структуре и пословних просторија као и пословних активности ДПН;

7) власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености;

8) висина и начин израчунавања концесионе накнаде, ако је има;

9) накнада приватном партнеру, без обзира да ли се састоји од тарифа или накнада за обезбеђене објекте или услуге, начин и формула за утврђивање, периодично усклађивање и прилагођавање тих тарифа или накнада, евентуалне исплате које јавни партнер треба да изврши приватном партнеру;

10) механизми за смањење накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у случају лошијег квалитета његових услуга/објеката;

11) поступак који јавни партнер користи за разматрање и одобравање пројеката, планова изградње и спецификација, као и поступци за тестирање и коначну инспекцију, одобрење и пријем инфраструктурног објекта као и извршених услуга, ако је потребно;

12) поступци за измене пројеката, планова изградње и спецификација ако их једнострано утврђује јавни партнер и поступци за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању накнаде (укључујући трошкове финансирања);

13) обим обавезе приватног партнера да зависно од случаја обезбеди измену објеката или услуга у току трајања уговора да би се удовољило измењеној стварној тражњи за услугом, њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера;

14) могући обим измена јавног уговора након његовог закључења, лица која имају право да то захтевају и механизам за усаглашавање тих измена;

15) евентуална права јавног партнера да приватном партнеру одобри закључење најважнијих подизвођачких уговора или уговора са зависним друштвима приватног партнера или са другим повезаним лицима или других уговора којима се поверава обављање одређених послова од стране приватног партнера трећим лицима, ако је такво поверавање предвиђено предлогом пројекта ЈПП, односно концесионим актом;

16) јемства која треба да обезбеди приватни партнер или јавни партнер (укључујући јемства јавног партнера финансијерима) или други начин обезбеђења плаћања;

17) покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнер;

18) расположиви правни лекови у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе;

19) мера у којој било која уговорна страна може бити изузета од одговорности за неизвршење или кашњење у испуњењу уговорних обавеза услед околности реално ван њене контроле (виша сила, промена закона и сл.);

20) рок трајања јавног уговора и права и обавезе уговорних страна након његовог истека (укључујући и стање у којем се имовина мора предати јавном партнеру), поступак продужења уговореног рока укључујући његове последице на финансирање пројекта;

21) компензација и пребијање потраживања;

22) последице штетне промене прописа;

23) разлози и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити јавном или приватном партнеру, начин исплате накнаде и средства из

којих ће бити исплаћена накнада), уговорне казне и одговарајуће одредбе предвиђене у тачки 19) овог става;

24) евентуална ограничења одговорности уговорних страна;

25) сви споредни или повезани уговори које треба закључити, укључујући и оне намењене лакшем финансирању трошкова везаних за пројекат, као и ефекте тих уговора на јавни уговор. То нарочито обухвата посебне одредбе којима се јавном партнеру дозвољава да закључи уговор са финансијерима приватног партнера и да обезбеди права на пренос јавног уговора на лице које наведу финансијери у одређеним околностима;

26) меродавно право и механизам за решавање спорова;

27) околности под којима јавни партнер или одређено треће лице може (привремено или на други начин) преузети вођење објекта или другу функцију приватног партнера како би се обезбедило делотворно и непрекидно вршење услуге и/или објеката који су предмет уговора у случају озбиљних пропуста приватног партнера у извршавању његових обавеза;

27а) евентуално право јавног партнера или надлежног државног органа да у циљу заштите јавног интереса као и у случају постојања опасности за јавну безбедност или угрожавање животне средине и здравља људи или повреде обавеза приватног партнера/концесионара из јавног уговора, у потпуности или делимично прекине извршење уговора или преузме извршење одговарајућих обавеза приватног партнера/концесионара (*step-in right*), уз дефинисање последица коришћења тог права;

28) опорезивање и фискална питања - ако постоје.

У складу са Концесионим актом, конкурсном документацијом и одредбама закона и других прописа који уређују ову материју, након избора приватног партнера у поступку јавне набавке, уз примену одредаба Закона о јавном приватном партнерству које се обавезно примењују у поступку избора приватног партнера, са приватним партнером ће се закључити јавни уговор.

Јавним уговором ће се, у складу са чланом 46. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, који прописује садржину истог, детаљно ће се:

- дефинисати предмет концесије,
- утврдити расподела ризика између јавног и приватног партнера, односно концесионара полазећи од дефинисања ризика и њихове расподеле из овог концесионог акта,
- одредити потребан квалитет и стандарди предмета концесије у складу са овим концесионим актом и конкурсном документацијом,
- дефинисати врсте и начин пружања евентуалне помоћи приватном партнеру, односно концесионару око добијања потребних дозвола, сагласности и сл.
- дефинисати начин утврђивања и мењања цена услуга у складу са

законом и давања утврђених износа од стране јавног партнера приватном партнеру, односно концесионару и обрнуто, уколико их има,

- уредити могућност и начин измене јавног уговора,
- уредити разлози за раскид уговора и начин решавања спорова
- уредити права јавног партнера у циљу заштите јавног интереса и околности које ограничавају или искључују одговорност уговорних страна, на начин који није у супротности са овим концесионим актом,
- уредити поступање у ванредним околностима, ако је потребно.

9. ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА

Полазећи од законом утврђених поступака реализовања јавно-приватног партнерства са елементима концесије и потребе да се у што краћем року спроведе, планирана је следећа динамика развоја пројекта до потписивања јавног уговора:

- Позитивно мишљење Комисије за ЈПП – јул 2026. године
- Усвајање Концесионог акта од стране Скупштине града Новог Сада – јул 2026. године
- Израда конкурсне документације – август 2026. године
- Објављивање јавног позива –септембар 2026. године
- Спровођење поступка јавне набавке –октобар 2026. године
- Доношење одлуке о избору најповољније понуде – октобар 2026. године
- Добијање сагласности на коначан нацрт јавног уговора од стране Скупштине града Новог Сада – новембар 2026. године
- Закључење јавног уговора – новембар 2026. године.

10. ПРИЛОЗИ – ТЕХНИЧКА СПЕЦИФИКАЦИЈА УРБАНЕ ОПРЕМЕ

10.1. ТЕХНИЧКА СПЕЦИФИКАЦИЈА АУТОБУСКИХ НАДСТРЕШНИЦА И КИОСАКА

Надстрешнице су типског карактера.

Димензије надстрешнице
Од 5000mm x 1700mm укупне висине 2600mm или 6000 mm x 1700mm укупне висине

2600mm.

Димензије кровне конструкције
Кровна конструкција треба да буде димензија 5000mm x 1700mm или 6000mm x 1700mm укупне висине 2600mm.

Завршна обрада
Пластификација у ral 7016. Одводњавање атмосферске воде је предвиђено преко крова који је у минималном нагибу од 3% према задњој страни надстрешнице где вода може слободно да пада на терен.

Кров надстрешнице треба да се затвара поцинкованим пластифицираним лимом 0.5mm тип tr10 пластифицираног обострано у ral 7016.

Клупа за седење
Клупа за седење је обавезан елемент и интегрисана је у стајалишни стуб. Клупа је димензија 700 mm до 1000 mm x 400 mm до 500 mm.
Завршна обрада – пластификација у ral 7016.

Табла за информисање
Материјал lexan 10mm, димензија 1500мм x 500мм која треба да се монтира између два стуба клупе и која треба да служи за лепљење релевантних информација у штампаном материјалу.

Осветљење надстрешнице - рефлектор
За осветљење некомерцијалних надстрешница предвиђен је рефлектор са ип 65 заштитом снаге од 30 до 50w постављен у унутрашњем делу кровне конструкције.

Предвиђено је да расвета буде соларног напајања.

Типови аутобуских надстрешнице

- Надстрешница без рекламног простора **ТИП 1**
- Надстрешница са једним рекламним простором (1 city-light) **ТИП 2**
- Надстрешница са два рекламна простора (2 city-light) **ТИП 3**
- Надстрешница са рекламним простором и продајним местом (киоск) са интегрисаним лед екраном до 8 m² **ТИП 4**

Продајно место (киоск) може бити од 4 m² до 10,50 m²

10.2. ТЕХНИЧКА СПЕЦИФИКАЦИЈА И ТИПОВИ ИНФО LED ДИСПЛЕЈА

У зависности од категорије стајалишта, предвиђена су два типа уређаја:

- Инфо LED дисплеј (32"): Електронски информациони дисплеј, намењен за приказ реда вожње у реалном времену и сервисних информација Града као и других важних података за грађане.
- Инфо LED Интерактивни дисплеј (42"): модел опремљен Touchscreen технологијом (екраном осетљивим на додир) за приказ реда вожње у реалном времену и сервисних информација Града као и других важних података за грађане.

Опште техничке катактеристике за оба типа дисплеја:

- Терморегулација: Оба модела дисплеја (од 32" и 42") опремљена су AC клима уређајима за активно одржавање оптималне радне температуре и заштиту унутрашњих компоненти;

- Вандал-отпорно заштитно стакло: Екрани су заштићени високоотпорним каљеним стаклом са анти-рефлексним (Anti-glare) слојем, што спречава одсјај сунчеве светлости и обезбеђује високу заштиту од физичких оштећења и вандализма;

- Висока осветљеност и читљивост при дневном светлу;

- Аутоматска регулација јачине осветљења у зависности од спољашњих услова;

- Приказ реда вожње у реалном времену, времена доласка возила и обавештења градских служби.

Техничка спецификација инфо LED дисплеја

Инфо LED интерактивни дисплеј модел 1:

- Величина 43"
- Оперативни систем: Windows 10
- Матична плоча: Marvell 520
- Процесор: i5-3210M
- Меморија: 8+128G
- Резолуција 1920*1080
- Осветљење: 2500cd/m2, Contrast 3000:1, View angle 178°/178°(H/N)
- Систем хлађења: Air condition
- Напајање: AC 110V~240V,50/60HZ
- Потрошња струје: ≤400W
- Материјал: l Aluminium + Metal, Boja ral 7005 (Siva)

Инфо LED интерактивни дисплеј модел 2:

- Величина 43"
- Оперативни систем: Windows 10
- Матична плоча: Marvell 320
- Процесор: i3-1215U
- Меморија: 4+256G
- Резолуција 1920*1080
- Осветљење: 2500cd/m2, Contrast 3000:1, View angle 178°/178°(H/N)
- Систем хлађења: Air condition
- Напајање: AC 110V~240V,50/60HZ
- Потрошња струје: ≤350W

- Материјал: l Aluminium + Metal, Boja ral 7005 (Siva)

Инфо LED дисплеј:

- Величина 32"
- Оперативни систем: Windows 10
- Матична плоча: Marvell 305 mATX
- Процесор: i3-1215U
- Меморија: 4+128G
- Резолуција 1920*1080

- Осветљење: 2500cd/m2, Contrast 3000:1, View angle 178°/178°(H/N)
- Систем хлађења: Air condition
- Напајање: AC 110V~240V,50/60HZ
- Потрошња струје: ≤350W
- Материјал: l Aluminium + Metal, Boja ral 7005 (Siva)

Систем напајања

Напајање и електроенергетска безбедност. Напајање уређаја изведено је преко засебних мерних места (бројила електричне енергије). Са аспекта електроенергетске безбедности, сваки уређај обезбеђен је уређајем за диференцијалну струјну заштиту (FID склопка) називних карактеристика 25A / 500мA, уз изведено сопствено заштитно уземљење путем вертикалне сонде и пренапонске заштите. Наведено је у потпуности усклађено са важећим техничким стандардима и прописима из области електроенергетских инсталација ниског напона.

Комуникациона инфраструктура

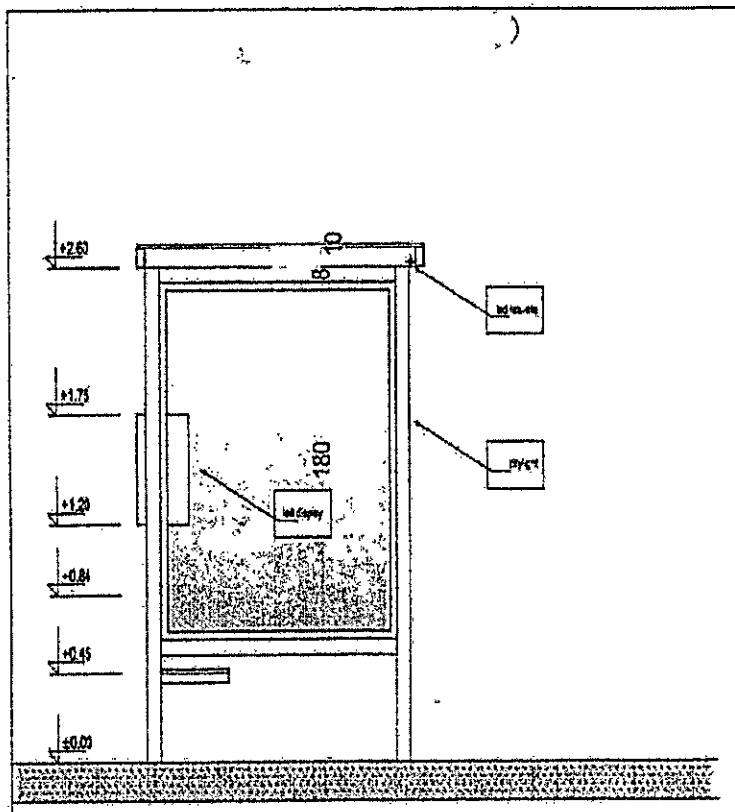
За рад Инфо LED дисплеја у realnom времену предвиђа се комуникациона инфраструктура заснована на мобилној мрежи (4G/5G), која омогућава даљинско управљање садржајем, надзор рада, праћење температуре унутар кућишта и дијагностику кварова. Интеграција са сервером и системом.

Отпорност, приступачност и енергетска ефикасност

Отпорност на временске услове: степен заштите IP65 или виши, рад у температурном опсегу прилагођеном континенталној клими, отпорност на ветар, падавине и температурне промене.

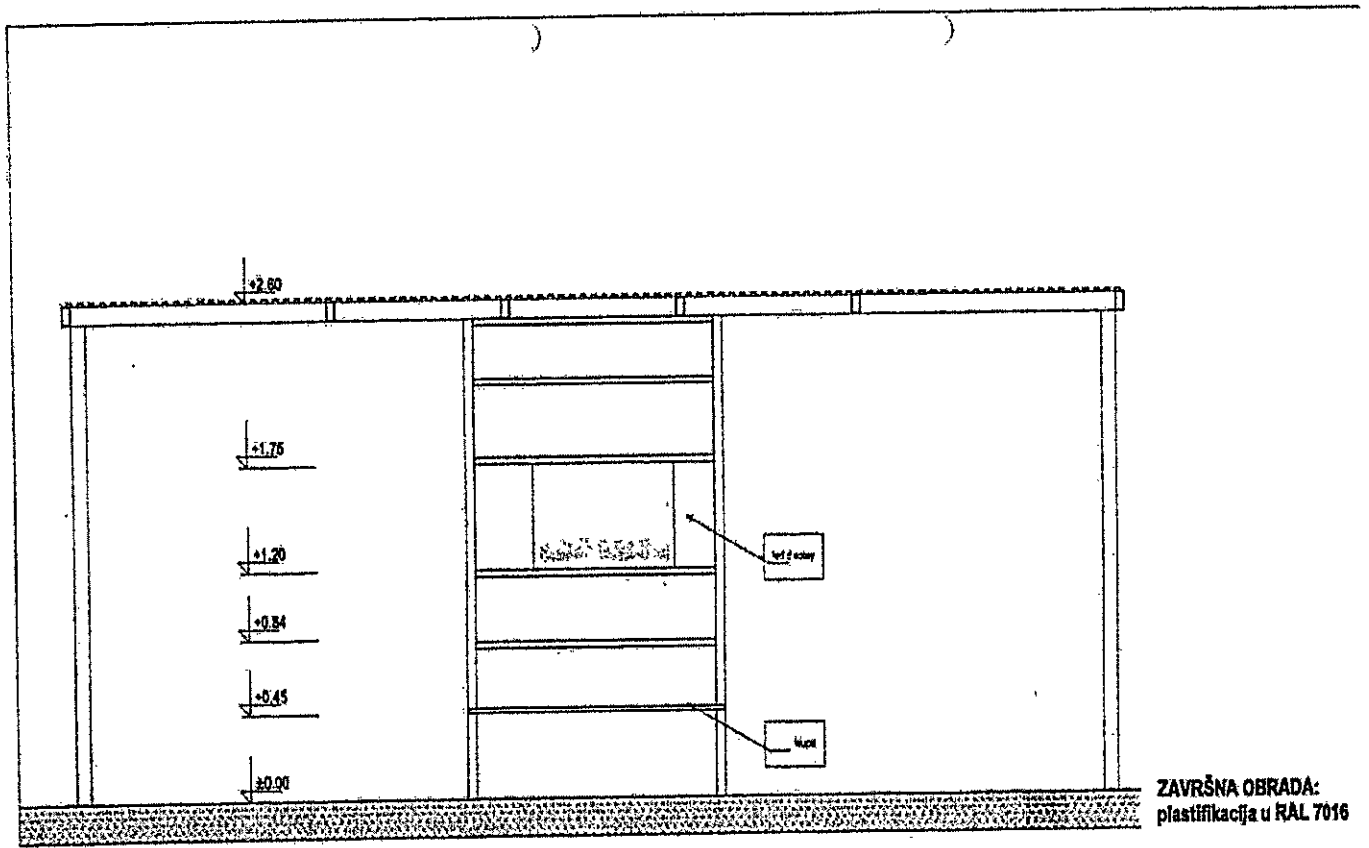
10. КАТАЛОГ

Прилог I



ZAVRŠNA OBRADA:
plastifikacija u RAL 7016

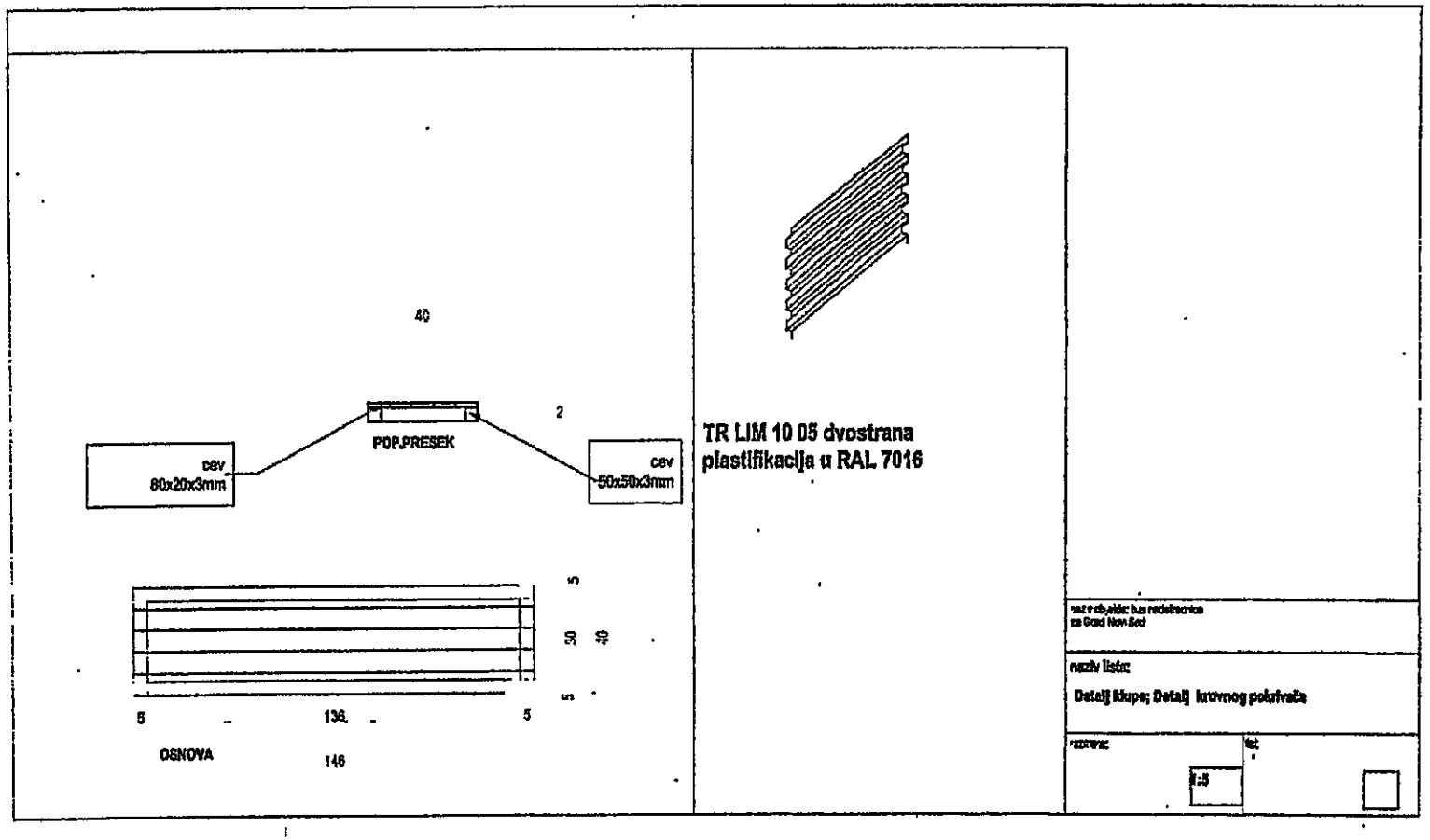
naziv objekta: bus nadstrešnica za Grad Novi Sad	
naziv lista: **Poprečni izgled D-D**	
razmera: **1:20**	list: **2.1**



ZAVRŠNA OBRADA:
plastifikacija u RAL 7016

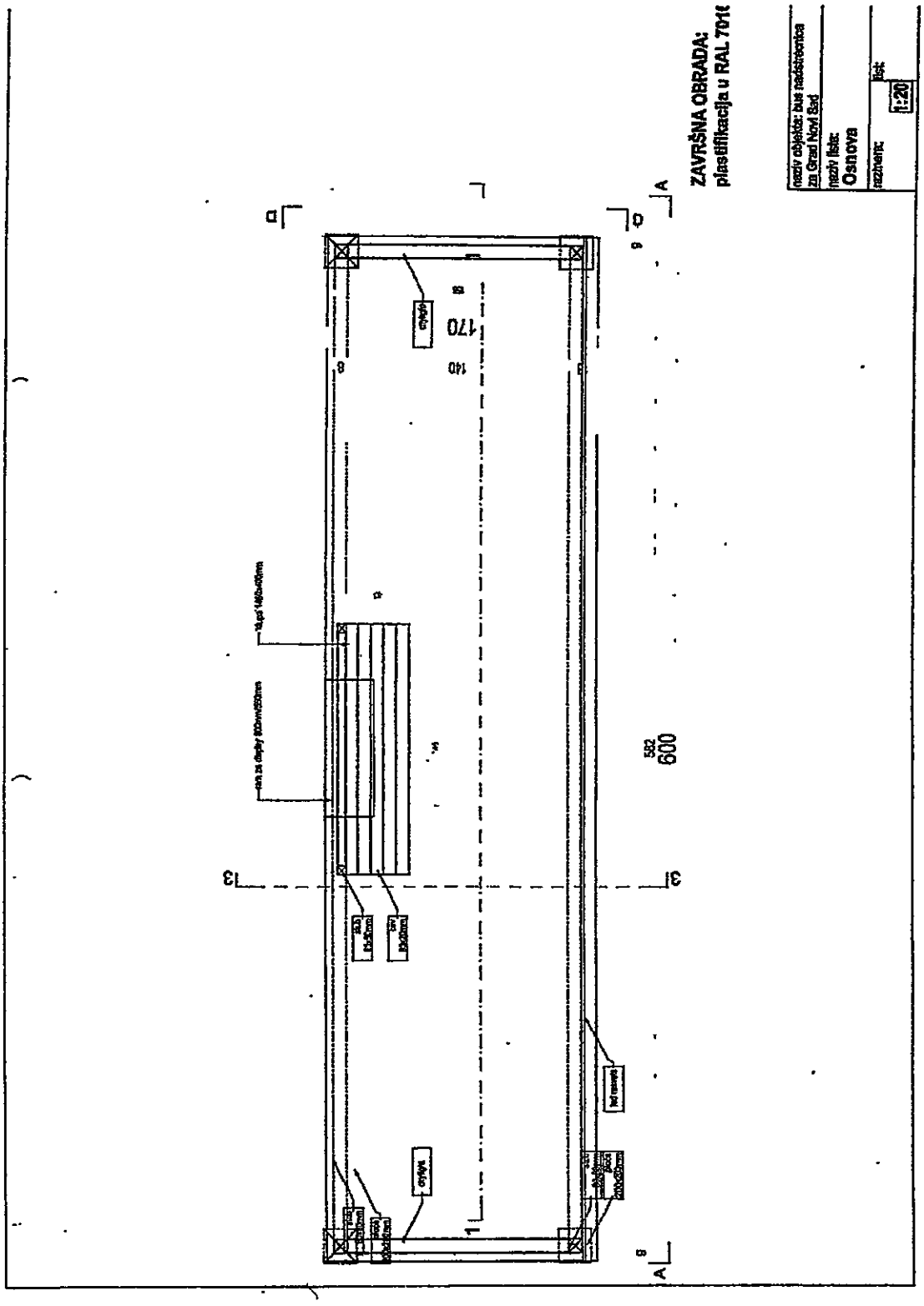
naziv objekta: bus nadstrešnica za Grad Novi Sad	
naziv lista: **Frontalni izgled A-A**	
razmera: 1:20	list:

Prilog 2

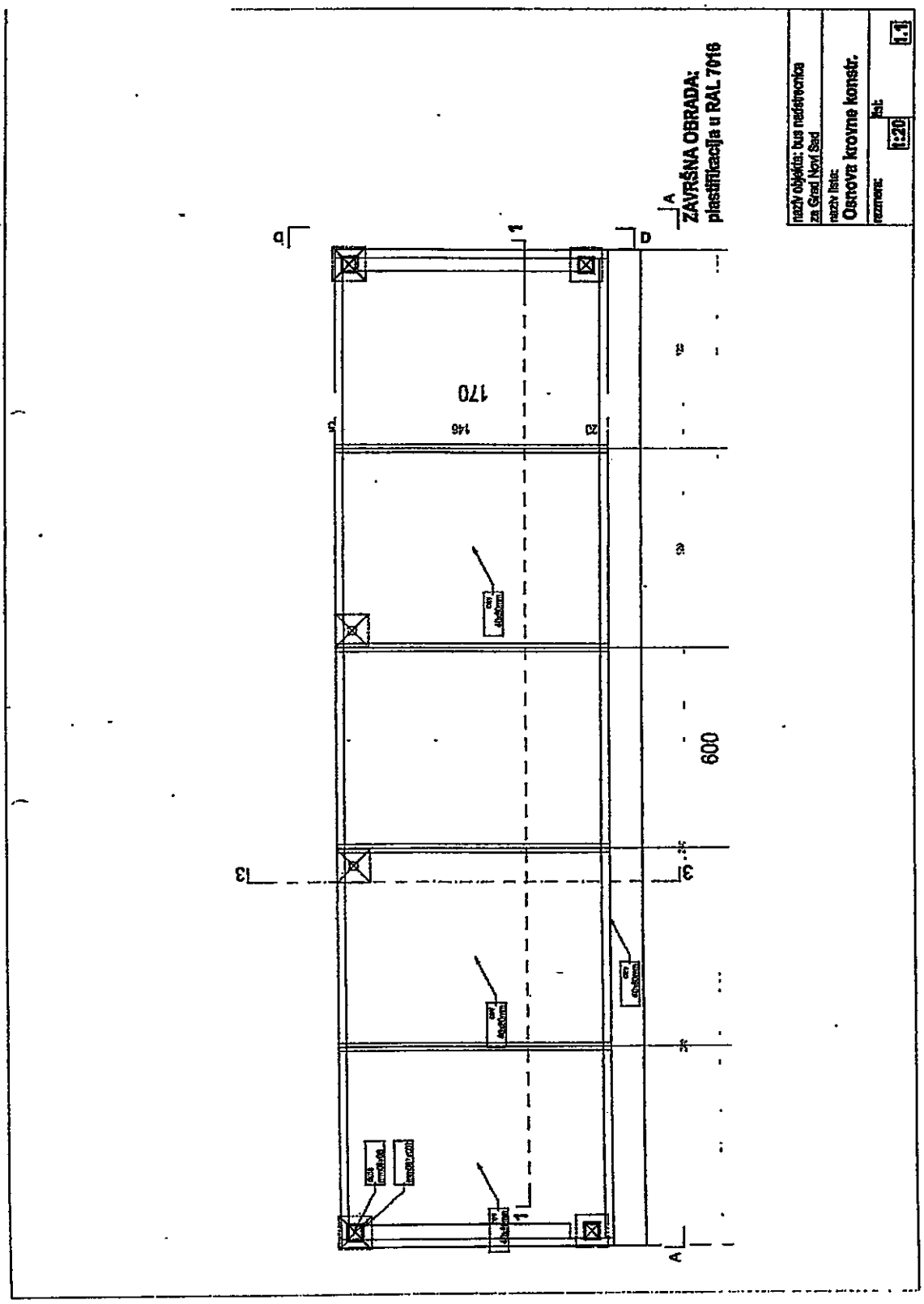

40
2
POP.PRESEK
cev
80x20x3mm
cev
50x50x3mm
5
30
40
5
5
136
5
OSNOVA
146
TR LIM 10 05 dvostrana
plastifikacija u RAL 7016
naziv lista:
Detalj klupe; Detalj kružnog postolja
1:5

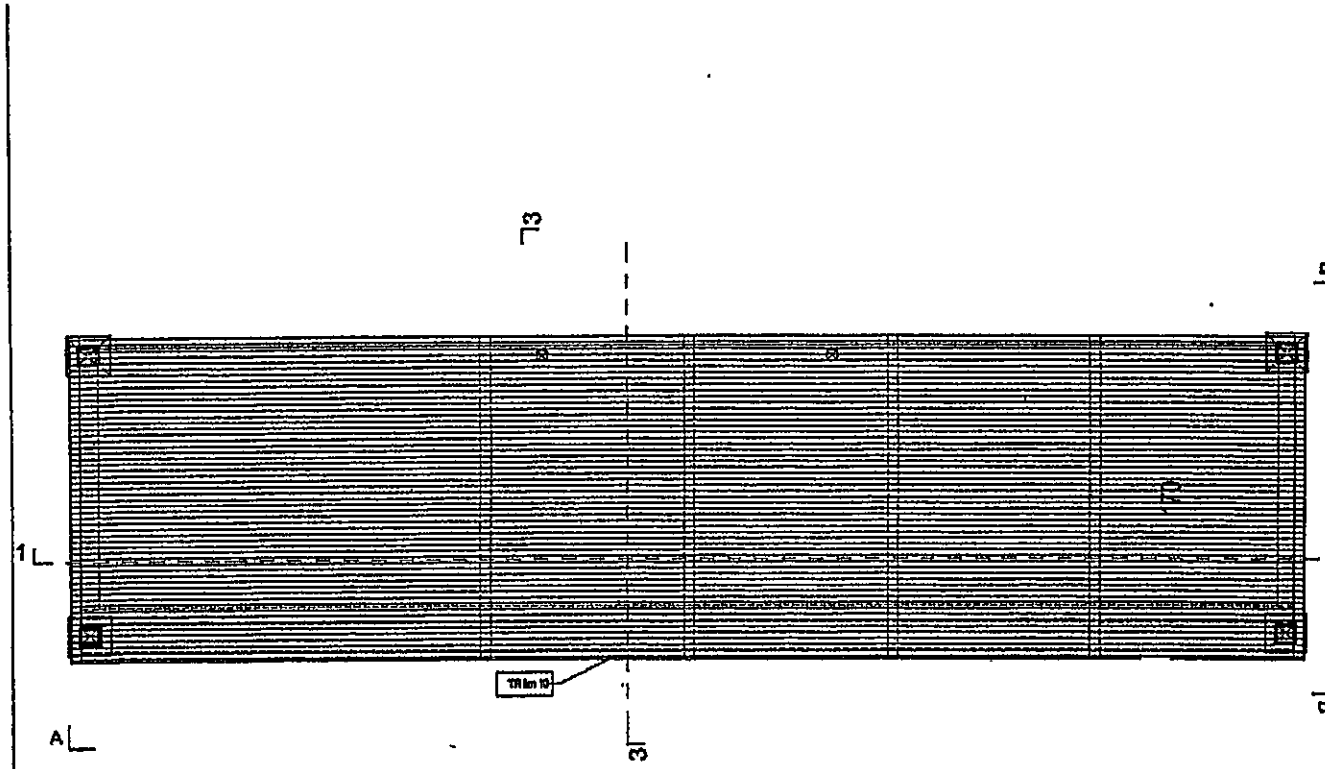
Prilog 3

Прилог 4


ZAVRŠNA OBRADA:
plastifikacija u RAL 7016
naziv objekta: bus nadstrešnica
za Grad Novi Sad
naziv lista:
Osnova
1:20
582
600
170
140

Прилог 5


ZAVRŠNA OBRADA:
plastifikacija u RAL 7016
naziv objekta: bus nadstrecnica
za Grad Novi Sad
naziv lista:
Osnova krovne konstr.
razmera:
1:20
list:
1.1
170
146
600
A
D
1
3



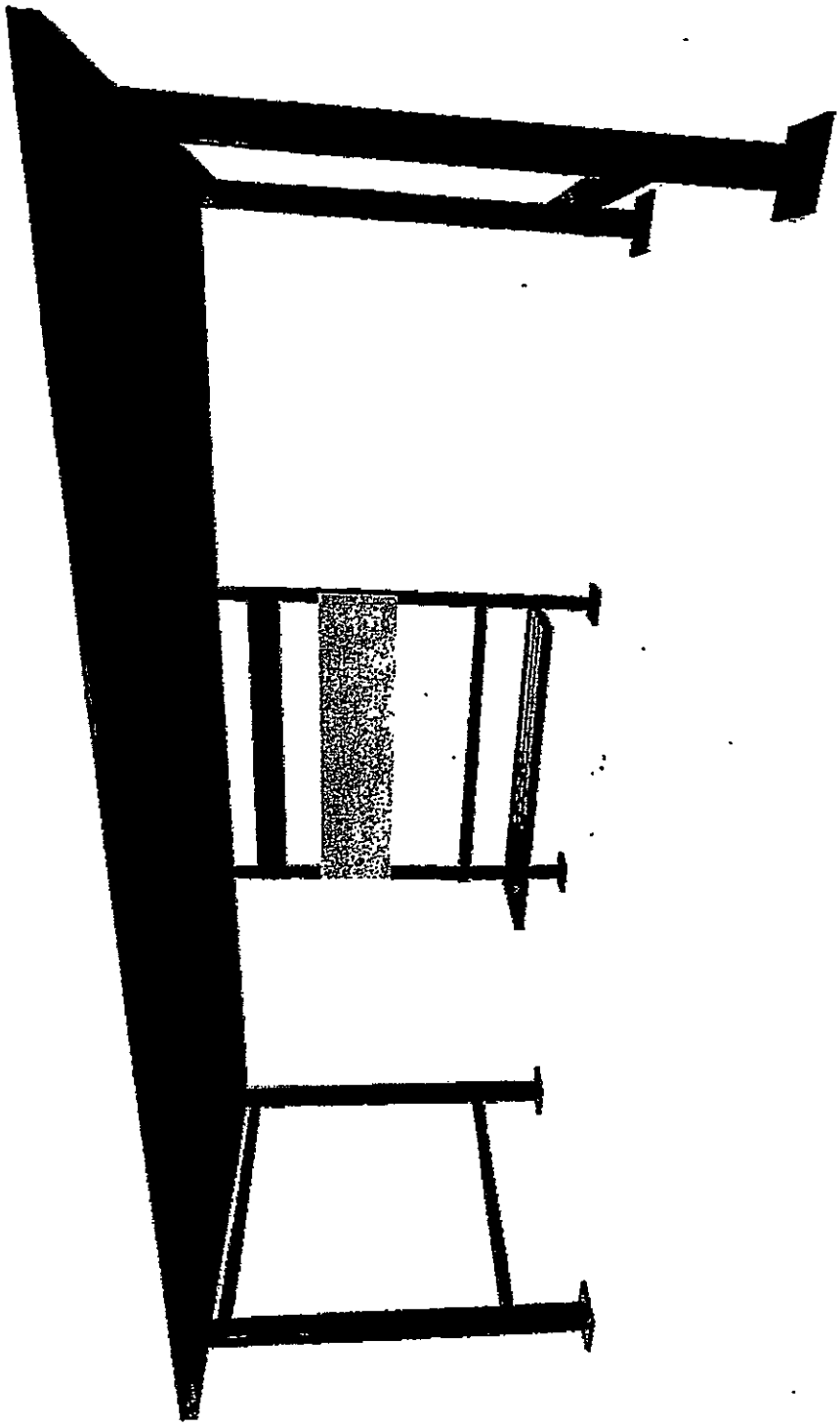
TR LIM 10 05 dvostrana
plastifikacija u RAL 7016

Dužina krovne konstrukcije može biti u rasponu od 500 cm do 600 cm

naziv objekta: bus nadstrecnica za Grad Novi Sad	
naziv lista: KROVNI POKRIVAČ	
razmera: 1:20	list: 3.0

6 primeraka

Прилог 7



Прилог 8

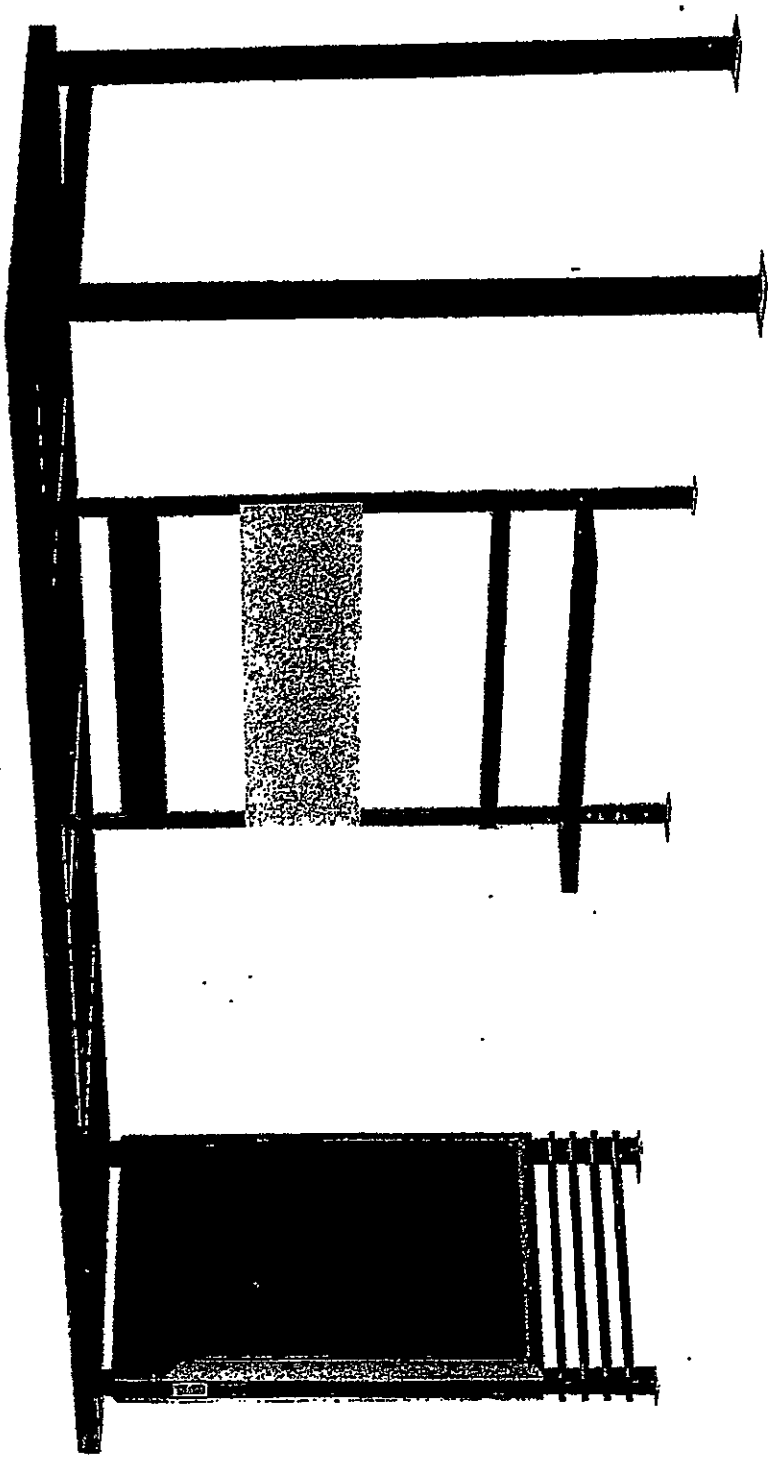
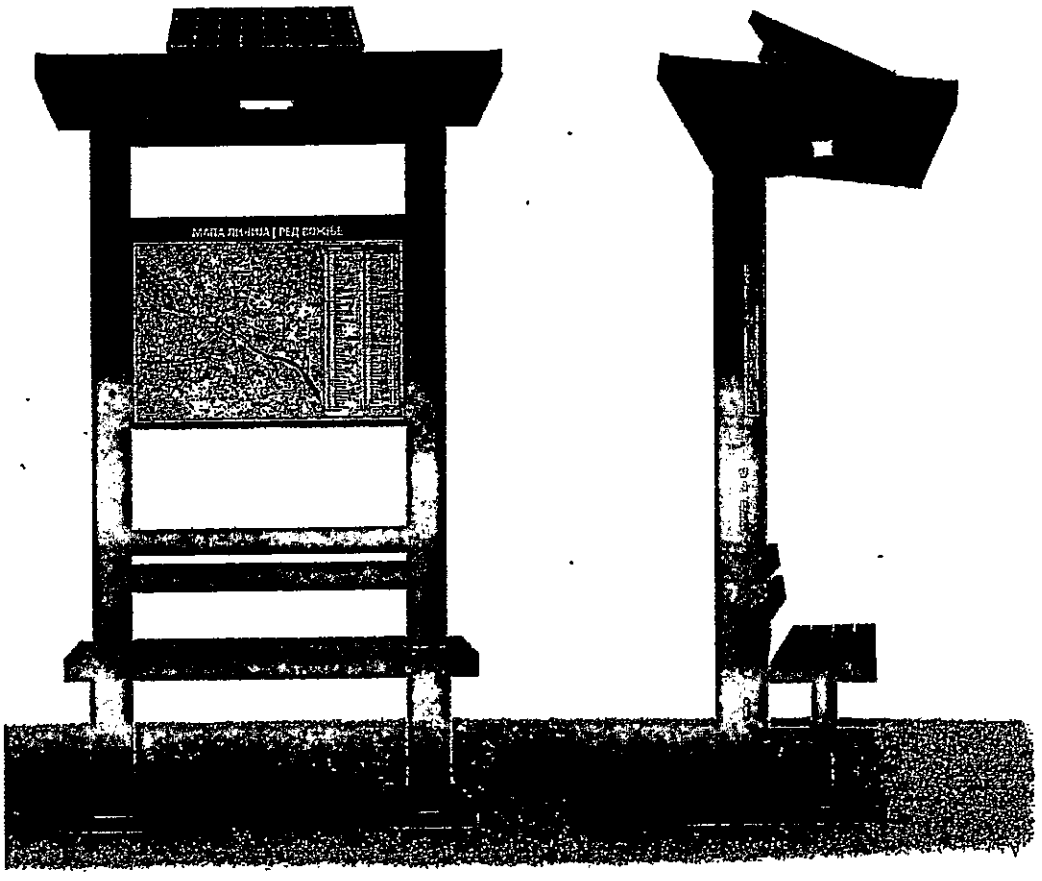


Figure 9

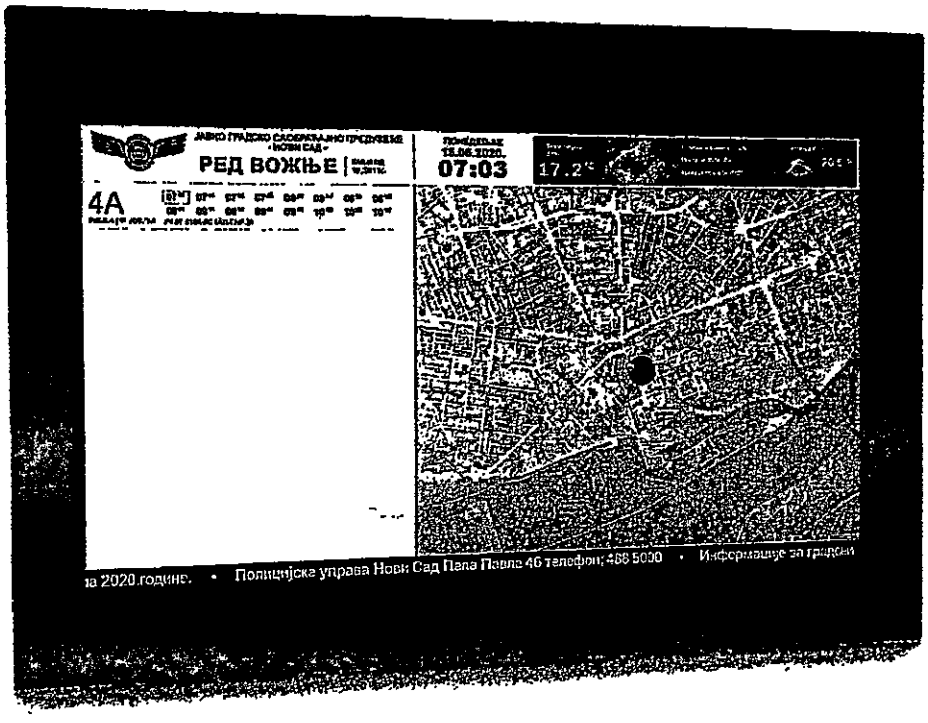
Прилог 10

ПРЕДЊИ ИЗГЛЕД **БОЧНИ ИЗГЛЕД**

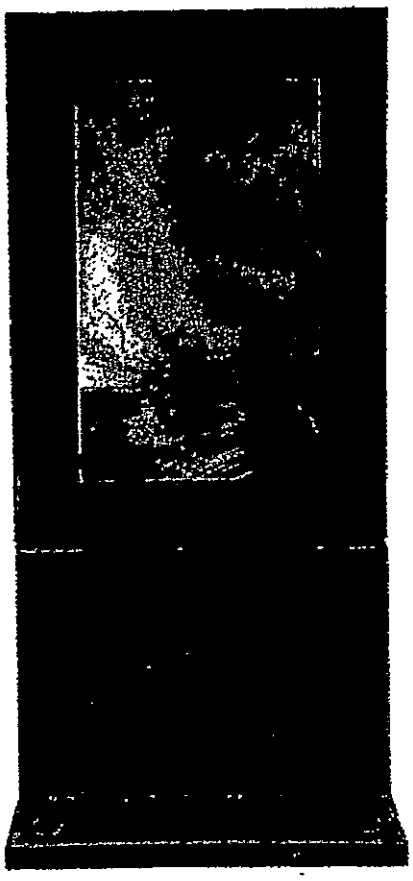


Висина конструкције може бити у распону од 200 cm до 240 cm.
Ширина конструкције може бити у распону од 70 cm до 100 cm у зависности од броја линија и величине мапе са приказом линије кретања аутобуса.
Клупа димензија 70 cm до 100 cm x 40 cm до 50 cm.

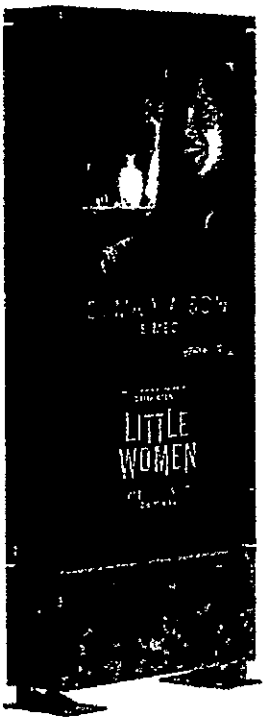
Прилог 11


ЈАВНО ГРАДСКО САОБРАЋАЈНО ПРЕДУЗЕЋЕ
„НОВИ САД"
РЕД ВОЖЊЕ
07:03
17.2°
4A
а 2020.године. • Полицијска управа Нови Сад Пала Павле 46 телефон: 488 5000 • Информације за градски

Прилог 12

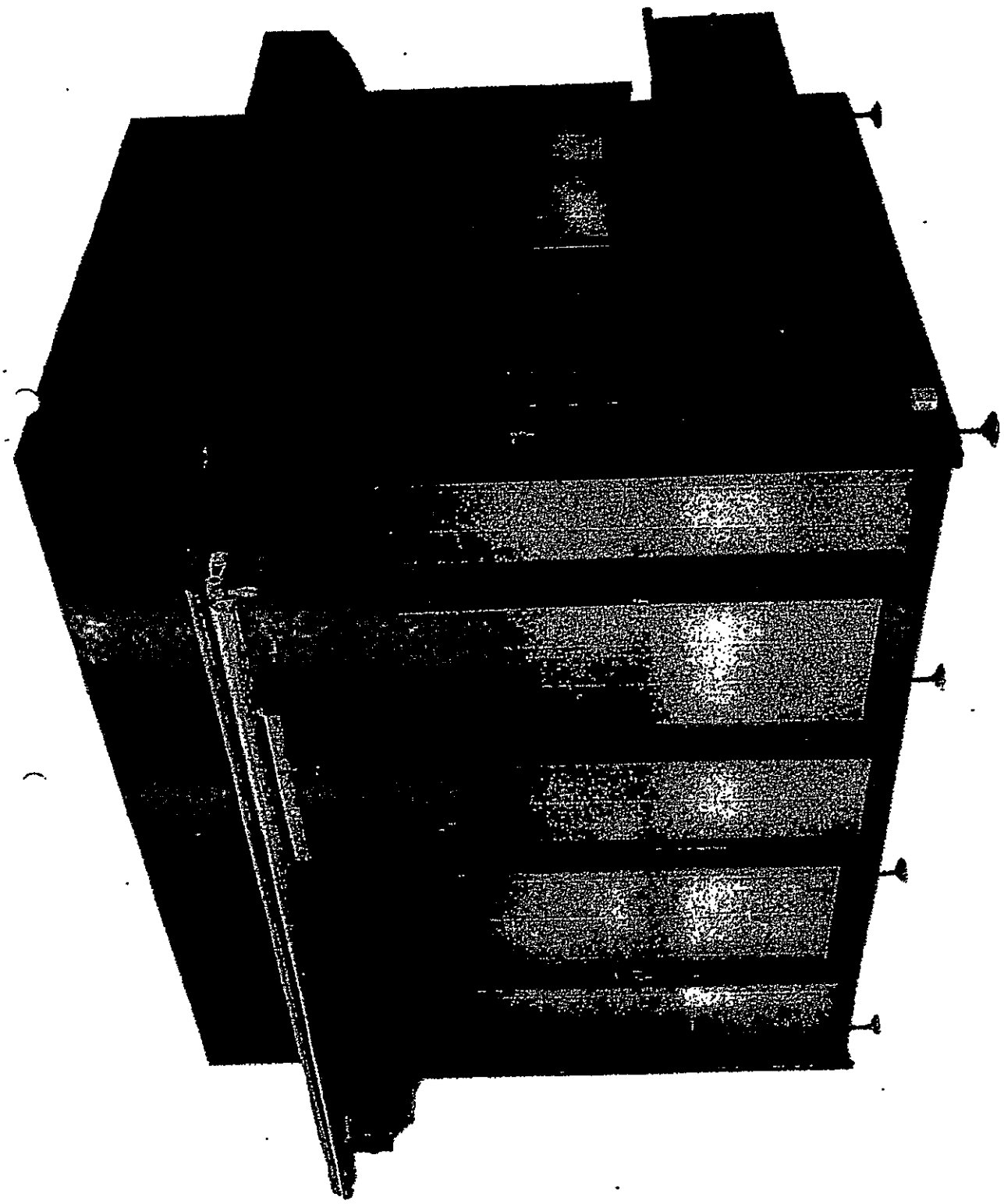


Прилог 13

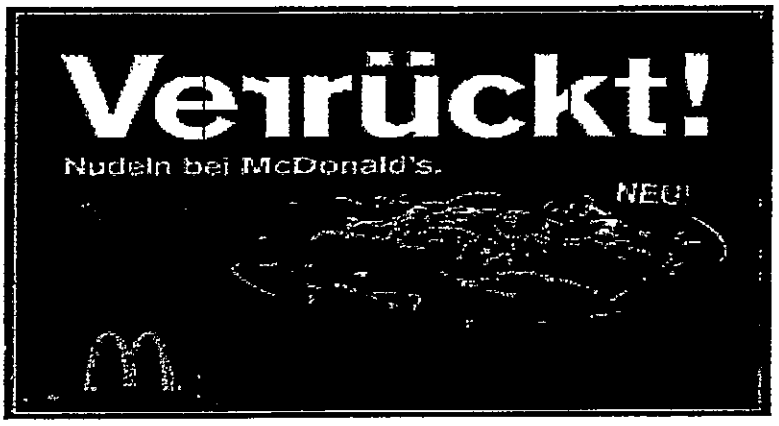




Прилог 14



Прилог 15





Лед екран до 8м2 на киоску.

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
Стручни тим Града Новог Сада за давање концесије о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада
Број: Службено
Дана: 16.07.2026. године
НОВИ САД

ГРАДСКОЈ УПРАВИ ЗА САОБРАЋАЈ И ПУТЕВЕ

ПРЕДМЕТ: Достава Мишљења Комисије за јавно-приватно партнерство

У складу са тачком IV. Закључка Градског већа Града Новог Сада, број: 34-3983/2026-II од 27. маја 2026. године, којим је утврђено да Градска управа за саобраћај и путеве обавља стручне и административно техничке послове за потребе Стручног тима за давање концесије о финансирању, постављању и одржавању надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада, у прилогу дописа достављa вам се Мишљење Комисије за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије, број: 31/2026 од 16. јула 2026. године, на Предлог Концесионог акта поднетог од стране Града Новог Сада у складу са чланом 29. став 4. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама на даље поступање.

СТРУЧНИ ТИМ

Александар Булајић,
Члан Градског већа Града Новог Сада

Данијела Андрић,
Члан Градског већа Града Новог Сада

Милорад Радојевић,
Члан Градског већа Града Новог Сада

ГРАД НОВИ САД
ГРАДСКА УПРАВА ЗА САОБРАЋАЈ И ПУТЕВЕ
Број: 853/26
Датум:
НОВИ САД

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ГРАД НОВИ САД
СЛУЖБА ИЗВРШНИХ ОРГАНА
ГРАДА НОВОГ САДА
Број: II-020-3/2026-1054
Дана: 16. јула 2026. године
НОВИ САД

16 -07- 2026

Градска управа за саобраћај и путеве, в.д. начелника

У прилогу дописа доставља Вам се, на дање поступање, Мишљење Комисије за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије, број: 31/2026 од 16. јула 2026. године, на Предлог Концесионог акта Града Новог Сада за финансирање, постављање и одржавање надстрешница и лед дисплеја на аутобуским стајалиштима на територији Града Новог Сада.

П. О. ШЕФ СЛУЖБЕ

Бојан Парабуцки