

## ЗАКОН

## О МЕТРОУ И ГРАДСКОЈ ЖЕЛЕЗНИЦИ

## I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

## Предмет уређивања

## Члан 1.

Овим законом уређују се регулаторни, технички и други услови за безбедно, поуздано и уредно одвијање саобраћаја метро система и градске железнице, услови које запослени на њима морају да испуне, управљање инфраструктуром метро система и градске железнице, обављање делатности превоза путника и услуге јавног превоза путника метро системом и градском железницом од општег интереса.

Одредбе овог закона примењују се на метро системе и градске железнице функционално независне од јавне железничке инфраструктуре.

Ако овим законом није друкчије одређено, примењиваће се одредбе прописа којима се уређује експропријација, изградња објекта, изградња и реконструкција линијских инфраструктурних објеката, општи управни поступак и други посебни закони.

## Појмови

## Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:

1) **градска железница** је железница са посебним саобраћајно-техничким карактеристикама, функционално независна од јавне железничке инфраструктуре којом се врши јавни превоз путника на територији јединице локалне самоуправе, односно подручју насељених места у саставу јединице локалне самоуправе

2) **јавна железничка инфраструктура** јесте пруга са свим припадајућим објектима, постројењима, уређајима и др, у функцији железничког саобраћаја, као добро у општој употреби у својини Републике Србије, коју могу користити сви железнички превозници под једнаким условима;

3) **заштитни појас метро система** је простор: са обе стране метро пруге ширине 25 m рачунајући од осе крајњег колосека односно спољне ивице конструкције метро објекта, испод трасе у ширини 5 m и изнад конструкције подземног метро објекта од објекта до површине земље. Заштитни појас обухвата и земљишни простор станичних подручја који обухвата све објекте, инсталације и приступне путеве.

4) **инфраструктурни појас метро система** је појас са обе стране метро пруге у ширини од 5 m мерено од осе крајњег колосека за надземне деонице, односно простор ширине 4 m мерено од спољне ивице конструкције објекта метроа за подземне деонице.;

5) **истрага** означава процес који обухвата прикупљање и анализу информација, утврђивање узрока, извођење закључака и утврђивање последица, као и давање безбедносних препорука у циљу превенције несрећа и незгода, када је то потребно;

6) **безбедносно релевантни послови су сви послови повезани са регулисање саобраћаја, управљањем возилима метро система и одржавања структурних подсистема;**

7) **јавни превоз** јесте превоз путника, који је доступан свим корисницима под једнаким условима;

8) **јавни превоз путника од општег интереса** обухвата услуге превоза путника метроом и градском железницом од општег економског интереса које се пружају јавности на недискриминаторској основи и континуирано;

9) **метро** јесте просторно независан шински систем високог капацитета са посебним конструктивним и енергетско-погонским карактеристикама намењен градском и приградском превозу путника;

10) **реконструкција инфраструктуре метро система** обухвата радове великог обима замене елемента на постојећој инфраструктури, којима се не мења функционисање;

11) **одржавање инфраструктуре метро система** обухвата радове који се изводе у циљу очувања стања и капацитета постојеће инфраструктуре;

12) **ред вожње** је акт којим се утврђује план саобраћаја метро композиција у току дана/недеље;

13) **сертификат о безбедности метро система** је исправа коју надлежни орган издаје управљачу метро система о испуњености безбедносних услова прописаних за метро систем

14) **управљач метро система** је јавно предузеће или друго правно лице које управља инфраструктуром метро система и обавља делатност јавног превоза путника на њој.

15) **Јавна инфраструктура и инфраструктурни објекти у функцији метро система** јесу линијски инфраструктурни објекти (приступна саобраћајница, комунална инфраструктура, трафо станице, црпне станице, резервоари...), терминуси јавног градског саобраћаја, паркинзи и остали инфраструктурни објекти неопходни за приступ, комунално опремање и функционисање метро система.

## II. ЕЛЕМЕНТИ И ИНФРАСТРУКТУРА МЕТРО СИСТЕМА

## **Елементи метро система**

### **Члан 3.**

Метро систем чине структурни и функционални подсистеми.

1) Структурни подсистеми су:

- (1) Подсистем пружна (колосечна) инфраструктура;
- (2) Подсистем станице (станична инфраструктура);
- (3) Подсистем енергија;
- (4) Подсистем сигнализација, управљање и контрола;
- (5) Подсистем возила;

2) Функционални подсистеми су:

- (1) Подсистем оперативно управљање и регулисање саобраћаја;
- (2) Подсистем одржавање;
- (3) Подсистем управљање евакуацијом.

### **Подсистем пружна (колосечна)инфраструктура**

#### **Члан 4.**

Подсистем пружна инфраструктура чини :

- 1) колосек (шине и колосечни прибор на праговима у застору или на армирано-бетонској подлози);
- 2) сложене колосечне конструкције (скретнице, укрштаји, дилатационе справе, окретнице, преноснице, колосечне кочнице и др.);
- 3) труп пруге (природни или вештачки материјали);
- 4) вештачки објекти (радни и евакуациони путеви и отвори, потпорни, заштитни и обложни зидови, мостовске конструкције, тунелске конструкције, системи за одводњавање, објекти за заштиту пружне инфраструктуре, објекти за заштиту од буке и вибрација и др.)

### **Подсистем станице (станична инфраструктура)**

#### **Члан 5.**

Подсистем станице (станична инфраструктура) чини:

- 1) станични објекти: перони, станични вестибили, приступни и евакуациони путеви на станичном подручју;
- 2) машинска постројења (ескалатори, лифтови, системи за вентилацију, противпожарни системи и др.);
- 3) системи за контролу приступа перонима и наплату карата;

- 4) системи за информисање и комуникацију.

### **Подсистем енергија**

#### **Члан 6.**

Подсистем енергија чини:

- 1) напојни водови високог напона и високонапонске трансформаторске станице за напајање метроа;
- 2) електровучне подстанице, расклопна опрема и постројења за секционисање;
- 3) контактни проводници за електричну вучу;
- 4) постројења за управљање елементима подсистема енергија,
- 5) трансформаторске станице опште намене, средњенапонска мрежа, нисконапонска мрежа и уређаји за обезбеђење непрекидног напајања.

### **Подсистем сигнализација, управљање и контрола**

#### **Члан 7.**

Подсистем сигнализација, управљање и контрола обухвата:

- 1) сигнално-сигурносне уређаје и постројења из којих се врши управљање и регулисање саобраћаја у оквиру метро система;
- 2) телекомуникациону мрежу;
- 3) системе за надзор и контролу;
- 4) систем аутоматских перонских врата на станицама;
- 5) систем за аутоматско управљање возилима.

### **Подсистем возила**

#### **Члан 8.**

Подсистем возила обухвата:

- 1) структуру возила;
- 2) систем контроле и управљања опремом за вожњу, одузимаче струје, уређаје за вучу и конверзију енергије;
- 3) опрему за кочење, квачење, трчање (обртно постоље, осовине и сл.) и вешање;
- 4) врата и опрему за потребе лица са смањеном покретљивошћу);
- 5) пасивни и активни безбедносни уређаји и средства потребна за безбедност и здравље путника и возног особља;
- 6) уређаји за комуникацију путника са особљем које управља кретањем возила у случају опасности.

### **Захтеви за обезбеђење безбедног, поузданог и уредног одвијања саобраћаја**

#### **Члан 9.**

Захтеви за обезбеђење безбедног, поузданог и уредног одвијања саобраћаја примењују се на пројектовање, изградњу, пуштање у рад, експлоатацију, одржавање и реконструкцију метро система.

Захтеви за обезбеђење безбедног, поузданог и уредног одвијања саобраћаја примењују се и на стручне, здравствене и безбедносне захтеве за запослене који учествују у експлоатацији и одржавању метро система.

Основни захтеви које морају да испуне структурни подсистеми метро система су:

1) пројектовање, изградња, одржавање и праћење компоненти битних за безбедност, а посебно компоненти везаних за кретање метро возила, морају да осигурају ниво безбедности који одговара безбедносним циљевима и захтевима у погледу поузданости, расположивости и погодности за одржавање;

2) параметри везани за контакт точак/шина морају испуњавати захтеве стабилности који обезбеђују безбедно кретање највећом дозвољеном брзином, а параметри кочница морају да осигурају заустављање на одређеном зауставном путу при највећој дозвољеној брзини;

3) пројектовање стабилних постројења и возила и избор коришћених материјала морају да буду такви да у случају пожара ограниче настанак, ширење и дејства ватре и дима или опасних гасова;

4) сваки уређај предвиђен да се њиме рукује мора да буде тако пројектован да се у случају коришћења на предвидив начин, чак иако се њим не рукује у складу са датим упутствима, не наруши рад уређаја или здравље и безбедност лица која њиме рукују;

5) приступ уређајима под напоном мора бити онемогућен осим овлашћеним лицима под посебним условима;

6) уређаји морају бити тако пројектовани да се опасни делови и опрема не могу ненамерно додиривати;

7) материјали који због начина употребе могу да представљају здравствени ризик за лица која су са њима у додиру, не могу да се користе у возовима и на инфраструктури;

8) возна средства и системи за напајање енергијом морају да буду пројектовани и грађени тако да се постигне електромагнетна компатибилност са постројењима, и уређајима јавних и приватних мрежа и инсталација које би могли да ометају;

9) пројектовање, изградња и експлоатација метро система не смеју довести до недозвољеног нивоа буке у станицама и унутрашњости возила;

10) метро систем не може да проузрокује недозвољени ниво вибрација током градње и експлоатације;

11) техничке карактеристике инфраструктуре и стабилних постројења морају да буду усклађене међусобно, као и са карактеристикама возила који се користе у метро систему;

12) Објекти и уређаји у подсистемима станична инфраструктура и возила која су намењени за боравак, употребу или активирање од стране путника и корисника станичних услуга морају бити лако препознатљива и лако доступна. Руковање и активирање уређаја мора бити јасно објашњено и лако разумљиво;

13) делови подсистема станичне инфраструктуре и возила намењени за путнике и кориснике станичних услуга морају да буду приступачни особама са инвалидитетом и

лицима са смањеном покретљивошћу у циљу обезбеђења њиховог приступа под истим условима као и осталим лицима, спречавањем постављања или уклањањем препрека, као и применом одговарајућих мера. Ово укључује пројектовање, изградњу, обнову, унапређење, одржавање и експлоатацију предметних делова подсистема;

14) инфраструктура која је доступна јавности мора да буде пројектована и изграђена на начин да се ограничи ризик по безбедност људи (стабилност, пожар, експлозија, приступ, евакуација, перони и сл.),

15) постројења и процедуре за контролу, управљање и сигнализацију морају да омогуће кретање возила на нивоу безбедности предвиђеном за метро систем,

16) системи контроле, управљања и сигнализације морају да омогуће наставак безбедног кретања возила и у отежаним условима;

17) структура возила и спојева између возила мора да буде пројектована на начин да се у случају судара или исклизнућа заштите простори за путнике и управљачнице,

18) техника кочења и при том настала оптерећења морају да буду усклађени са конструкцијом колосека, објеката на пружи и сигналних система,

19) возила морају да буду опремљени системом разгласа за комуникацију особља које управља кретањем возила или регулише саобраћај са путницима; у случају опасности одређени уређаји морају да омогуће путницима да обавесте лице које управља возилом или регулише саобраћај

20) системи затварања и отварања врата на возилима и перонима морају да гарантују безбедност путника и да омогуће евакуацију из возила у било ком зауставном положају,

21) морају да постоје посебно означени излази за случај опасности,

22) мора постојати независни систем резервног осветљења довољне снаге и капацитета,

23) возила и системи за контролу и сигнализацију морају да буду опремљени уређајима за регистровање информација. Подаци прикупљени помоћу тих уређаја и њихова обрада морају да буду усклађени;

24) упутства, сигнализација, упозорења, информације која се налазе у возилима морају бити на српском, енглеском језику и на језику који је у службеној употреби на територији јединице локалне самоуправе.

Основни захтеви које морају да испуне функционални подсистеми метро система су:

1) Оперативна правила регулисања саобраћаја и управљања возилима морају да осигурају ниво безбедности који одговара безбедносним циљевима и захтевима у погледу поузданости, расположивости погодности за одржавање и омогуће контролу свих ризика који се појављују у вези саобраћаја возила и превоза путника.

2) морају да постоје одговарајуће мере контроле ризика које треба да онемогуће неовлашћени приступ у постројења намењена за регулисање и контролу саобраћаја и управљање возилима,

3) потребно је да се предузму мере како би се смањила опасност којој су изложене особе при уласку, изласку или проласку возила кроз станице,

4) Правила кретања путника на станицама и уласка и изласка из возила морају бити јасно објашњена и лако разумљива укључујући и особе са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу;

5)

6) усклађеност оперативних прописа и квалификација особља које регулише саобраћај, управља возилима и спроводи праћење система мора да буде таква да омогућава безбедан саобраћај и рад особља

7) рад техничких постројења и поступци на местима где се обавља одржавање морају да омогуће безбедан рад подсистема и не смеју да представљају опасност за здравље и безбедност лица,

8) рад техничких постројења и поступци на местима где се обавља одржавање не смеју да прелазе допуштене нивое штетних дејстава на окружење,

9) постројења за одржавање возних средстава морају да омогуће извођење радова на безбедан, нешкодљив и несметан начин на свим возним средствима за која су пројектована;

10) систем одржавања, обука и квалификације особља у вези одржавања као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у радионицама одржавање морају да буду такви да одговара циљевима безбедности и захтевима у погледу поузданости, расположивости и погодности за одржавање,

11) Морају постојати оперативне мере и правила како би се осигурало да се у случају било каквих поремећаја и инцидената што брже реагује. У случају незгода и несрећа, помоћ се пружа одмах, посебно у случају пожара. Оперативне мере и правила морају обухватати мере самопомоћи и помоћи коју пружа особља метроа и надлежне службе спасавања и заштите. Правила за поступање у случају поремећаја и инцидената морају бити јасно објашњена и лако доступна.

## **Пуштање подсистема у рад**

### **Члан 10.**

Структурни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени тако да су испуњени захтеви за обезбеђење безбедног, поузданог и уредног одвијања саобраћаја.

Структурни подсистеми се сматрају усклађеним са основним захтевима ако су усклађени са одговарајућим српским и европским стандардима.

У случају да не постоје одговарајући европски стандарди за оцену усклађености се примењују други међународно признати стандарди у тој области.

Одступања од стандарда се могу прихватити само ако се поступком оцене ризика утврди да та одступања нису у супротности са основним захтевима које морају да испуне структурни подсистеми и да не доводе до смањења захтеваног нивоа безбедности, поузданости, расположивости и погодности за одржавање.

Поступак оцене ризика мора бити спроведен применом признате или потврђене методе за оцену ризика у области подсистема чија се усклађеност утврђује.

Структурни подсистеми који се пуштају у рад по прибављању решења о употребној дозволи, издајој у складу са законом којим се уређује планирање и изградња, су:

- 1) подсистем пружна (колосечна) инфраструктура,
- 2) подсистем станична инфраструктура, и
- 3) подсистем енергија.

Структурни подсистеми који се пуштају у рад на основу дозволе за коришћење подсистема коју издаје Дирекција за железнице су:

- 1) подсистем контрола, управљање и сигнализација, и
- 2) подсистем возила.

### **Поступак верификације подсистема и сертификат о верификацији подсистема**

#### **Члан 11.**

Верификација подсистема за које се издаје дозвола за коришћење је поступак у коме тело за оцењивање усаглашености проверава и потврђује да подсистем испуњава основне захтеве.

Тело за оцењивање усаглашености спроводи верификацију подсистема или његовог дела и издаје сертификат о верификацији подсистема или његовог дела.

Тело за оцену усаглашености именује се у складу са прописима којима се уређују технички захтеви за производе и оцењивање усаглашености.

### **Дозвола за коришћење подсистема**

#### **Члан 12.**

Дозвола за коришћење подсистема се издаје на основу сертификата о верификацији подсистема и пратеће техничке документације.

Пре издавања дозволе за коришћење структурних подсистема Дирекција за железнице проверава:

- 1) техничку усклађеност ових подсистема са метро системом у који се интегришу;
- 2) безбедну интеграцију ових подсистема применом мера за контролу ризика.

Дозвола за коришћење се издаје у форми решења.

Решење из става 4. овог члана коначно је даном уредног уручења странкама у поступку и може садржати посебне услове коришћења или друга ограничења.

Захтев за издавање дозволе за коришћење могу да поднесу управљач метро система или произвођач подсистема или његовог дела или његов овлашћени заступник у Републици Србији.



У случају да ниси испуњени услови прописани овим законом, Дирекција доноси решење којим се одбија захтев подносиоца.

Решења из ст. 4. и 7. овог члана су коначна у управном поступку и против њих није дозвољна жалба, али се може покренути управни спор.

За издавање дозволе из става 4. овог члана плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

Уколико по издавању решења из става 4. овог члана допунске контроле и провере током експлоатације покажу да је подсистем неусклађен са одредбама овог закона или се надзором над системима за управљање безбедношћу метроа утврди да се одржавање подсистема не врши у складу са прописаним поступцима, решење из става 4. овог члана биће поништено.

Решење о поништају дозволе за коришћење подсистема коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор.

Дирекција за железнице општим актом ближе прописује начин издавања, одузимања и суспендовања дозвола за коришћење подсистема

### **III. БЕЗБЕДНОСТ МЕТРО СИСТЕМА**

#### **Систем управљања безбедношћу метро система**

##### **Члан 13.**

Управљач метро система је дужан да успостави систем управљања безбедношћу, који има за циљ да се сви ризици повезани са сопственим активностима, активностима добављача и подизвођача и од окружења контролишу на прописаном нивоу, у складу са основним захтевима.

Систем управљања безбедношћу мора да испуни захтеве и да садржи елементе прописане овим законом и прописима донетим на основу овог закона.

Систем управљања безбедношћу се доноси на основу безбедносног плана који се израђује у фази пројектовања система или појединачног подсистема.

Безбедносни план доказује да су сви ризици повезани са изградњом, експлоатацијом и одржавањем метро система укључени у пројекат и адекватно оцењени, да су предвиђене мере за њихово контролисање и да ће систем у целини моћи да испуни основне захтеве.

Безбедносни план треба да садржи:

- 1) категоризацију свих ризика,
- 2) принцип прихватљивости ризика који се користи, и
- 3) начин спровођења поступка оцене ризика.

Независну оцену безбедносног плана спроводи Тело за оцену ризика.

Управљач метро система може усвојити безбедносни план тек након позитивне оцене Тела за оцену ризика.

Тело за оцену ризика именује Дирекција за железнице у складу са прописима којима се уређује безбедност железничког саобраћаја.

Основни елементи система управљања безбедношћу су:

- 1) поступци за идентификацију, оцену и контролу свих ризика;
- 2) подела одговорности у систему;
- 3) поступци сталног унапређења система управљања безбедношћу;
- 4) политика безбедности;
- 5) поступци за дефинисање и праћење квантитативних и квалитативних циљева безбедности;
- 6) поступци за обезбеђење сталне усаглашености са основним захтевима;
- 7) поступци за управљање ризицима при променама у систему;
- 8) поступци за управљање стручном оспособљеношћу и здравственом способношћу запослених;
- 9) поступци за управљање безбедносним информацијама;
- 10) поступци за управљање документима;
- 11) поступци при ванредним догађајима;
- 12) поступци за деловање у ванредним ситуацијама;
- 13) поступци интерне контроле система управљања безбедношћу.

Дирекција општим актом ближе прописује елементе система управљања безбедношћу.

### **Надзор над системом управљања безбедношћу**

#### **Члан 14.**

Дирекција за железнице спроводи надзор над системом управљања безбедношћу, након издавања сертификата о безбедности метро система.

Надзором из става 1. овог члана проверава се да ли управљач метро система примењује свој систем управљања безбедношћу и, по потреби, налаже се спровођење одговарајућих мера.

Решење којим се налаже спровођење одговарајућих мера из става 2. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор.

### **Сертификат о безбедности метро система**

#### **Члан 15.**

Управљач метро система мора да поседује сертификат о безбедности метро система.

Сертификат о безбедности метро система се састоји од:

- 1) дела којим се потврђује прихватање система управљања безбедношћу
- 2) дела којим се потврђује прихватање одредаба које је управљач усвојио да би задовољио основне захтеве за безбедно пројектовање, одржавање и експлоатацију инфраструктуре метро система.

Као доказ испуњености услова за издавање сертификата о безбедности метро система из става 2. тачка 2) овог члана подноси се следеће:

1) документација управљача о примењеним стандардима, интерним и другим актима који се примењују за експлоатацију и одржавање инфраструктуре, запослене и возила, као и како се путем система управљања безбедношћу осигурава њихово поштовање;

2) документација управљача о различитим категоријама запослених или по уговору ангажованих лица за потребе експлоатације и одржавања инфраструктуре и возних средстава, укључујући доказе да исти испуњавају захтеве дефинисане системом управљања безбедношћу;

3) документација управљача о различитим врстама возила која се користе за превоз и потребе одржавања инфраструктуре, укључујући доказе да возила испуњавају захтеве дефинисане системом управљања безбедношћу и да поседују потребне дозволе за коришћење;

4) друга потребна документација прописана актом из члана 16. став 9. овог закона.

### **Издавање сертификата о безбедности метро система**

#### **Члан 16.**

Сертификат о безбедности метро система издаје Дирекција за железнице у форми решења.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о безбедности метро система, коначно је у управном поступку, против њега није дозвољена жалба, али се може покренути управни спор.

Рок важења сертификата о безбедности метро система је пет година.

Сертификат о безбедности метро система обнавља се на захтев носиоца, пре истека рока важења сертификата.

Сертификат о безбедности метро система се у целини или делимично ажурира, односно мења, када дође до значајних измена у структурним подсистемима или начина експлоатације и одржавања инфраструктуре и возних средстава, о чему носилац сертификата без одлагања обавештава Дирекцију за железнице.

Дирекција за железнице може захтевати да сертификат о безбедности метро система буде ревидиран, односно измењен после значајнијих промена у регулаторном оквиру.

За издавање, ажурирање, ревидирање или обнављање сертификата о безбедности метро система плаћа се такса.

Висина таксе из става 7. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција за железнице ближе прописује потребну документацију која се прилаже уз захтев за издавање сертификата о безбедности метро система.

О издатим, измењеним или поништеним сертификатима о безбедности метро система Дирекција за железнице води ажурну евиденцију, односно формира базу података која је јавно доступна на интернет страници Дирекције и министарства надлежног за послове саобраћаја.

Решење о одбијању обнављања, ревидирања или ажурирања сертификата о безбедности метро система, коначно је у управном поступку, и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

### **Одузимање сертификата о безбедности метро система**

#### **Члан 17.**

Ако Дирекција за железнице утврди да носилац сертификата о безбедности метро система више не испуњава услове за поседовање тог сертификата или не поступи у складу са чланом 16. став 6. овог закона, она га одузима решењем, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата о безбедности метро система коначно је у управном поступку, против њега није дозвољена жалба, али се против њега може покренути управни спор.

### **Услови које морају испуњавати запослени метро система**

#### **Члан 18.**

Запослени који обављају безбедносно релевантне послове у вези са одвијањем саобраћаја и одржавањем структурних подсистема морају бити стручно оспособљени и имати одговарајућу стручну спрему у складу са захтевима система управљања безбедношћу управљача метро система, за сваку категорију запослених.

Стручно оспособљавање, усавршавање, проверу стручне оспособљености запослених из става 1. овог члана, спроводи управљач метро система у складу са поступцима дефинисаним у оквиру свог система управљања безбедношћу.

Управљач метро система не може дозволити обављање послова запосленом који не поседује одговарајућу стручну оспособљеност или чија стручна оспособљеност за те послове није проверена.

### **Услови које у здравственом погледу морају испуњавати запослени метро система**

## **Члан 19.**

Услови у погледу здравствене способности радника метро система се одређују и проверавају у складу са законом којим се уређује безбедност и здравље на раду.

### **Услови за стицање права на регулисање саобраћаја и управљање возилима у метро систему**

## **Члан 20.**

Право на регулисање саобраћаја и управљање возилима у метро систему може да стекне лице које испуњава следеће услове:

- 1) да испуњава услове у погледу здравствене способности из члана 19.
- 2) да је навршило 18 година живота;
- 3) да има прописано стручно образовање;
- 4) да је практично стручно оспособљено и да је на проверама стручног оспособљавања показао потребно знање.
- 5) да му одлуком надлежног органа није забрањено да регулише саобраћај и управља возилима у метро систему.

### **Обавезе управљача метро система у случају несрећа и незгода**

## **Члан 21.**

Управљач метро система мора да истражи узроке и последице несрећа и незгода у при одвијању саобраћаја, као и околности у којима су настали.

Управљач метро система мора водити евиденцију о несрећама и незгодама у одвијању саобраћаја, као и о другим појавама значајним за безбедност.

Управљач метро система ће привремено удаљити са посла радника који је непажњом или на други начин проузроковао несрећу и на тај начин угрозио безбедност саобраћаја.

Управљач метро система без одлагања обавештава надлежне државне органе о несрећи и незгоди у метро систему.

Начин пријављивања, истраживања, евидентирања, статистичког праћења и објављивања података о несрећама и незгодама управљач метро система прописује у оквиру свог система управљања безбедношћу.

## **IV. УПРАВЉАЊЕ ИНФРАСТРУКТУРОМ МЕТРО СИСТЕМА**

### **Опште одредбе**

## **Члан 22.**

Управљање инфраструктуром метро система, у смислу овог закона јесте: изградња инфраструктуре метро система, одржавање инфраструктуре метро система, организовање и регулисање саобраћаја, управљање станицама, реконструкција и заштита инфраструктуре метро система.

Управљање инфраструктуром метро система је делатност од општег интереса.

Управљач метро система је дужан да обезбеди безбедно и несметано организовање, регулисање и управљање саобраћајем и коришћење станичних објеката, као и трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту инфраструктуре метро система.

### **Изградња инфраструктуре метро система**

#### **Члан 23.**

Изградња инфраструктуре метро система, укључујући и изградњу прикључака на преносни електроенергетски систем за потребе метро система, врши се у складу са прописима којима се уређује планирање и изградња објеката и изградња линијских инфраструктурних објеката.

### **Одржавање инфраструктуре метро система**

#### **Члан 24.**

Управљач метро система одржава инфраструктуру метро система на начин да обезбеди несметано и безбедно одвијање саобраћаја у метро систему.

Узимајући у обзир безбедносни план, управљач метро система, у оквиру система управљања безбедношћу, детаљно дефинише методологију одржавања инфраструктуре метро система, у свим фазама.

### **Изградња и реконструкција инфраструктуре метро система**

#### **Члан 25.**

Изградња метро система је скуп радњи који обухвата: претходне радове, израду и контролу техничке документације, припремне радове за грађење, грађење објекта и стручни надзор у току грађења објекта.

Израду и контролу техничке документације за изградњу метро система може вршити и правно лице регистровано по прописима других земаља, које у земљи порекла регистровано за обављање те врсте послова, односно које врши те послове у земљи порекла, што доказује достављањем најмање две референце о пројектовању метро система органу надлежном за издавање решења о испуњености услова за обављање те врсте делатности, у складу са одредбама закона којим је уређено планирање и изградња објеката.

Грађење, као и стручни надзор у току грађења метро система може вршити и правно лице које у земљи порекла јесте регистровано за обављање те врсте послова,

односно које врши те послове у земљи порекла, што доказује достављањем најмање две референце о грађењу или вршењу надзора у току грађења метро система, органу надлежном за издавање решења о испуњености услова за обављање те врсте делатности, у складу са одредбама закона којим је уређено планирање и изградња објеката.

Орган из става 2. овог члана, на предлог Комисије за утврђивање испуњености услова за обављање послова израде техничке документације, у року од пет дана издаје потврду о испуњености услова за пројектовање и контролу техничке документације за изградњу, односно реконструкцију метро система.

Потврда из става 3. овог члана изједначена је са решењем надлежног органа о испуњености услова за пројектовање и контролу техничке документације у смислу закона којим се уређује планирање и изградња и издаје се са роком важења од две године, од дана издавања потврде.

На поступак издавања потврде из става 3. овог члана сходно се примењују одредбе Закона о планирању и изградњи којим се прописује израда техничке документације.

На страна овлашћена физичка лица примењују се одредбе чл. 162-162л. Закона о планирању и изградњи.

Припремни радови и радови на грађењу објекта изводе се на основу решења министарства надлежног за послове грађевинарства.

Пробни рад, у смислу закона којим се уређује изградња објекта, може трајати најдуже две године, уз обавезу инвеститора да прати резултате пробног рада.

Реконструкција инфраструктуре метро система представља радове великог обима у зони заштитног појаса који се изводе на постојећој инфраструктури метро система као и замену појединих елемената постојеће инфраструктуре метро система, којима се не мења целокупно функционисање метро система.

Реконструкција инфраструктуре метро система подразумева радове на елементима инфраструктуре метро система којима се унапређује поузданост, ефикасност и безбедност саобраћаја.

Радови на реконструкцији инфраструктуре метро система су радови који се изводе у складу са инвестиционим циклусима појединих елемената.

Реконструкција инфраструктуре метро система врши се на основу решења о одобрењу за извођење радова које издаје министарство надлежно за послове грађевинарства.

## **Заштита инфраструктуре**

### **Члан 26.**

У зони заштитног појаса трасе метро система, осим у зони инфраструктурног појаса, изузетно се могу градити објекти који нису у функцији метро система, на основу

услова које у обједињеној процедури издавања локацијских услова од управљача инфраструктуре метро система, као имаоца јавних овлашћења издаје надлежни орган. Прописане мере заштите тих објеката спроводи инвеститор објекта о свом трошку.

У зони заштитног појаса могу се постављати надземне и подземне инсталације – цевоводи и постројења (водоводне, канализационе, гасовод и друге сличне намене), телекомуникационе инсталације и електроенергетски водови, на основу посебно издатих услова управљача метро система. Делови ових система, изузетно се могу постављати у зони инфраструктурног појаса, уз посебне услове управљача метро система.

У зони заштитног појаса изнад метро објекта, на површини земље, за подземне објекте, на простору између спољне ивице конструкције метро објекта до површине земље градња нових зграда и других инжењерских објеката, изузетно се дозвољава изградња уз посебне услове управљача метро система.

Земљиште изнад метро објеката не представља земљиште јавне намене, осим ако је то предвиђено планским документом. За објекте метро система катастарска парцела се формира само за надземне делове, односно делове објеката који су везани за површину земље (улази у станице, вентилациони шахтови, евакуациони шахтови и др), док се за подземне објекте у коридору метроа не формирају посебне парцеле.

Приликом изградње или других обимнијих радова или интервенција на постојећим објектима на катастарским парцелама које се у целини или делимично налазе у оквиру заштитног појаса метро система, орган надлежан за издавање локацијских услова је обавезан да од управљача метро система, као имаоца јавних овлашћења, прибави потребне услове за пројектовање.

## **Члан 27.**

У циљу одвијања безбедног метро саобраћаја, забрањено је:

- 1) отуђивати, уништавати, уклањати или оштећивати делове инфраструктуре метро система или делове возила, који непосредно утичу на безбедност;
- 2) бацати или стављати било какав предмет на колосек или бацати било какав предмет на возила или из возила;
- 3) изводити радове у близини метро трасе који би могли оштетити објекте метро система, пругу или умањити стабилност терена (клизање или одроњавање терена, хидрографске промене и сл.), или на било који други начин угрожавати или ометати метро саобраћај;
- 4) уносити материје или предмете у возове, у просторије службених места намењених путницима, којима би се могла угрозити безбедност путника и других лица или им се нанети штета;
- 5) ометати рад радника у обављању послова.

Управљач метро система је дужан да на местима на којима може доћи до ометања или угрожавања саобраћаја метро система, самостално или заједно са другим лицем,



благовремено предузима мере техничке и физичке заштите инфраструктуре метро система од елементарних непогода ради безбедног одвијања саобраћаја.

У инфраструктурном појасу метро система забрањена је садња дрвећа која својим кореном може утицати на стабилност метро система и безбедност одвијања саобраћаја.

У заштитном појасу метроа не планирати формирање депонија отпадних материјала, као ни трасе инсталација за одвођење површинских и отпадних вода тако да воде ка објектима метроа. Одводњавање површинских вода са објеката и слободних површина у заштитном појасу метроа мора бити контролисано и вођено на супротну страну од трасе метроа, односно станичних објеката метро система.

### **Јавна инфраструктура и инфраструктурни објекти у функцији метро система**

#### **Члан 28.**

Израда техничке документације и изградња јавне инфраструктуре и инфраструктурних објеката у функцији метро система врши се у складу са прописима којима се уређује планирање и изградња објеката и изградња линијских инфраструктурних објеката.

#### **Члан 29.**

Грађевинска дозвола за изградњу јавне инфраструктуре и инфраструктурних објеката у функцији метро система издаје се за више катастарских парцела или делова катастарских парцела преко којих прелази тај објекат.

Припремни радови за изградњу метро система и јавне инфраструктуре и инфраструктурних објеката у функцији метро система могу се изводити и на основу привремене грађевинске дозволе.

Уз захтев за издавање привремене грађевинске дозволе из става 2. овог члана, прилаже се идејни пројекат са техничком контролом. Доказ о одговарајућем праву на земљишту или објекту прилаже се у складу са законом којим се уређује изградња објеката.

На поступак издавања привремене грађевинске дозволе и њену садржину примењују се одговарајуће одредбе закона којим је уређена изградња објеката, ако овим законом није другачије прописано. За издавање привремене грађевинске дозволе није потребно прибављање локацијских услова.

Припремни радови који су изведени на основу привремене грађевинске дозволе из става 3. овог члана могу трајати најдуже три године од дана правноснажности те дозволе, након чега је инвеститор у обавези да прибави грађевинску дозволу за метро систем, односно јавне инфраструктуре и инфраструктурних објеката у функцији метро система којом ће обухватити и радове који су се извели на основу привремене грађевинске дозволе из става 3. овог члана.

## **V. ПРЕВОЗ ПУТНИКА У МЕТРО СИСТЕМУ**

### **Опште одредбе**

#### **Члан 30.**

Јавни превоз путника у метро систему обавља управљач метро система који испуњава услове прописане овим законом, услове прописане законом којим се уређује обављање комуналних делатности и који је регистрован за обављање градског и приградског превоза путника.

#### **Испуњеност услова за отпочињање обављања делатности јавног превоза путника у метро систему**

#### **Члан 31.**

Испуњеност услова за отпочињање обављање делатности јавног превоза путника у метро систему утврђује министарство надлежно за комуналне делатности у складу са законом којим се уређују услови за обављање комуналних делатности.

Министар надлежан за послове саобраћаја доноси подзаконски акт којим се ближе утврђују услови, поступак и начин за обављање делатности јавног превоза, у року од две године од дана ступања на снагу овог закона.

#### **Пружање услуга јавног превоза путника**

#### **Члан 32.**

Јавни превоз путника у метро систему се обавља по унапред објављеном реду вожње на који сагласност даје надлежни орган за градски и приградски превоз јединице локалне самоуправе.

У случају промена реда вожње или укидања појединих услуга управљач метро система мора то објавити на одговарајући начин.

#### **Информације о услугама јавног превоза путника у метро систему**

#### **Члан 33.**

Управљач метро система мора на погодан начин да објави најмање следеће информације о услугама јавног превоза путника које обавља:

- (1) тарифни систем који се примењује у метро систему,
- (2) ред вожње
- (3) приступачност, услови приступа и могућност превоза особа са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу,
- (4) процедуре за подношење притужби;

Током путовања возом управљач метро система мора да адекватно информише путнике о:

- (1) наредној станици,
- (2) кашњењима возова,
- (3) могућностима преседања на друге линије градског и приградског саобраћаја,
- (5) питањима безбедности и сигурности.

### **Поверавање обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника метром**

#### **Члан 34.**

Обављање превоза путника метроом може се поверити уз сагласност оснивача другим правним лицима.

Поверавање обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника метром врши се у складу са овим законом, законом којим се уређује комунална делатност и законом којим се уређује железница.

## **VI. ГРАДСКА ЖЕЛЕЗНИЦА**

### **Опште одредбе**

#### **Члан 35.**

Одредбе овог закона сходно се примењују и на градску железницу која је функционално одвојена од јавне железничке инфраструктуре.

Јавно предузеће или друго правно лице које управља градском железницом које обавља јавни превоз путника и на јавној железничкој инфраструктури, мора испуњавати и услове прописане законом који уређује безбедност у железничком саобраћају и законом који уређује обављање делатности железничког превоза.

Железничка возила која користи градска железница морају испуњавати услове прописане законом који уређује интероперабилност у железничком систему.

## **VII. ИНСПЕКЦИЈСКИ НАДЗОР**

#### **Члан 36.**

Надзор над спровођењем овог закона, подзаконских аката донетих на основу овог закона, као и закона, других прописа и општих аката којима се уређује безбедност у метро систему и градској железници врши министарство надлежно за послове саобраћаја.

Инспекцијски надзор врши министарство надлежно за послове саобраћаја преко републичког инспектора за железнички саобраћај (у даљем тексту: Инспектор), у складу са овим законом и законом којим се уређује инспекцијски надзор.

Надзор над обављањем делатности јавног превоза путника у метро систему се спроводи у складу са овим законом и законом којим се уређује обављање комуналних делатности.

## **VIII. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ**

### **1. Привредни преступ**

#### **Члан 37.**

Новчаном казном од 500.000 до 3.000.000 динара казниће се за привредни преступ привредно друштво или друго правно лице ако не поступи у складу са чланом 12. став 9. овог закона.

Новчаном казном од 50.000 до 200.000 динара казниће се одговорно лице за привредни преступ из ства 1. овог члана.

#### **Члан 38.**

Новчаном казном од 500.000 до 3.000.000 динара казниће се за привредни преступ привредно друштво или друго правно лице, ако запослени нема одговорарајућу стручну спрему, у складу са чланом 18. овог закона.

Новчаном казном од 50.000 до 200.000 динара казниће се одговорно лице за привредни преступ из става 1. овог члана.

#### **Члан 39.**

Новчаном казном од 50.000 до 1.000.000 динара казниће се за привредни преступ привредно друштво или друго правно лице, ако не објави информације о услугама јавног превоза путника које обавља, у складу са чланом 31. овог закона.

Новчаном казном од 5.000 до 200.000 динара казниће се одговорно лице за привредни преступ из става 1. овог члана.

### **2. Прекршај**

#### **Члан 40.**

Новчаном казном од 500.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице, због спречавања да се метро саобраћај безбедно одвија, у складу са чланом 27. овог закона.

Новчаном казном од 5.000 до 150.000 динара казниће се физичко лице, односно одговорно лице за прекршај из става 1. овог члана.

Новчаном казном од 50.000 до 500.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.

## **IX. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ**

### **Члан 41.**

Дирекција за железнице је дужна да своју унутрашњу организацију усклади са одредбама овог закона у року од 30 дана од дана ступања на снагу овог закона.

### **Члан 42.**

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