

# **Z A K O N**

## **O METROU I GRADSKOJ ŽELEZNICI**

### **I. UVODNE ODREDBE**

#### **Predmet uređivanja**

#### **Član 1.**

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

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

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

#### **Pojmovi**

#### **Član 2.**

Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **II. ELEMENTI I INFRASTRUKTURA METRO SISTEMA**

### **Elementi metro sistema**

#### **Član 3.**

Metro sistem čine strukturni i funkcionalni podsistemi.

1) Strukturni podsistemi su:

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

2) Funkcionalni podsistemi su:

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

### **Podsystem pružna (kolosečna) infrastruktura**

#### **Član 4.**

Podsystem pružna infrastruktura čini:

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

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

3) trup pruge (prirodni ili veštački materijali);

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

### **Podsistem stanice (stanična infrastruktura)**

#### **Član 5.**

Podsistem stanice (stanična infrastruktura) čini:

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

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

3) sistemi za kontrolu pristupa peronima i naplatu karata;

4) sistemi za informisanje i komunikaciju.

### **Podsistem energija**

#### **Član 6.**

Podsistem energija čini:

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

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

3) kontaktni provodnici za električnu vuču;

4) postrojenja za upravljanje elementima podsistema energija,

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

### **Podsistem signalizacija, upravljanje i kontrola**

#### **Član 7.**

Podsistem signalizacija, upravljanje i kontrola obuhvata:

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

2) telekomunikacionu mrežu;

3) sisteme za nadzor i kontrolu;

4) sistem automatskih peronskih vrata na stanicama;

5) sistem za automatsko upravljanje vozilima.

### **Podsistem vozila**

#### **Član 8.**

Podsistem vozila obuhvata:

1) strukturu vozila;

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

### **Zahtevi za obezbeđenje bezbednog, pouzdanog i urednog odvijanja saobraćaja**

#### **Član 9.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Puštanje podsistema u rad**

#### **Član 10.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Postupak verifikacije podsistema i sertifikat o verifikaciji podsistema**

#### **Član 11.**

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

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

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

### **Dozvola za korišćenje podsistema**

#### **Član 12.**

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

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

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

Dozvola za korišćenje se izdaje u formi rešenja.

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

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

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

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

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

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

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

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

### **III. BEZBEDNOST METRO SISTEMA**

#### **Sistem upravljanja bezbednošću metro sistema**

##### **Član 13.**

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

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

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

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

Bezbednosni plan sadrži:

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

Nezavisnu ocenu bezbednosnog plana sprovodi Telo za ocenu rizika.

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

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

Osnovni elementi sistema upravljanja bezbednošću su:

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



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

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

### **Nadzor nad sistemom upravljanja bezbednošću**

#### **Član 14.**

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

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

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

### **Sertifikat o bezbednosti metro sistema**

#### **Član 15.**

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

Sertifikat o bezbednosti metro sistema se sastoji od:

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

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

- 1) dokumentacija upravljača o primenjenim standardima, internim i drugim aktima koji se primenjuju za eksploataciju i održavanje infrastrukture, zaposlene i vozila, kao i kako se putem sistema upravljanja bezbednošću osigurava njihovo poštovanje;

- 2) dokumentacija upravljača o različitim kategorijama zaposlenih ili po ugovoru angažovanih lica za potrebe eksploatacije i održavanja infrastrukture i vozni sredstava, uključujući dokaze da isti ispunjavaju zahteve definisane sistemom upravljanja bezbednošću;

- 3) dokumentacija upravljača o različitim vrstama vozila koja se koriste za prevoz i potrebe održavanja infrastrukture, uključujući dokaze da vozila ispunjavaju zahteve definisane sistemom upravljanja bezbednošću i da poseduju potrebne dozvole za korišćenje;

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

### **Izdavanje sertifikata o bezbednosti metro sistema**

#### **Član 16.**

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

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

Rok važenja sertifikata o bezbednosti metro sistema je pet godina.

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Oduzimanje sertifikata o bezbednosti metro sistema**

#### **Član 17.**

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

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

### **Uslovi koje moraju ispunjavati zaposleni metro sistema**

#### **Član 18.**

Zaposleni koji obavljaju bezbednosno relevantne poslove u vezi sa odvijanjem saobraćaja i održavanjem strukturnih podsistema moraju biti stručno

osposobljeni i imati odgovarajuću stručnu spremu u skladu sa zahtevima sistema upravljanja bezbednošću upravljača metro sistema, za svaku kategoriju zaposlenih.

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

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

### **Uslovi koje u zdravstvenom pogledu moraju ispunjavati zaposleni metro sistema**

#### **Član 19.**

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

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

#### **Član 20.**

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

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

### **Obaveze upravljača metro sistema u slučaju nesreća i nezgoda**

#### **Član 21.**

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

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

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

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

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

## **IV. UPRAVLJANJE INFRASTRUKTUROM METRO SISTEMA**

### **Opšte odredbe**

#### **Član 22.**

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

Upravljanje infrastrukturom metro sistema je delatnost od opšteg interesa.

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

### **Izgradnja infrastrukture metro sistema**

#### **Član 23.**

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

### **Održavanje infrastrukture metro sistema**

#### **Član 24.**

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

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

### **Izgradnja i rekonstrukcija infrastrukture metro sistema**

#### **Član 25.**

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

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

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

Organ iz stava 2. ovog člana, na predlog komisije za utvrđivanje ispunjenosti uslova za obavljanje poslova izrade tehničke dokumentacije, u roku od pet dana

izdaje potvrdu o ispunjenosti uslova za projektovanje i kontrolu tehničke dokumentacije za izgradnju, odnosno rekonstrukciju metro sistema.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Zaštita infrastrukture**

### **Član 26.**

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

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

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

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

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

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

### **Radnje ometanja odvijanja saobraćaja**

#### **Član 27.**

U cilju odvijanja bezbednog metro saobraćaja, zabranjeno je:

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

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

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

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

### **Javna infrastruktura i infrastrukturni objekti u funkciji metro sistema**

#### **Član 28.**

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

## **Odobrenje izgradnje infrastrukture u funkciji metrosistema**

### **Član 29.**

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

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

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

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

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

## **V. PREVOZ PUTNIKA U METRO SISTEMU**

### **Opšte odredbe**

#### **Član 30.**

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

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

#### **Član 31.**

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

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

#### **Pružanje usluga javnog prevoza putnika**

#### **Član 32.**

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

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

## **Informacije o uslugama javnog prevoza putnika u metro sistemu**

### **Član 33.**

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

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

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

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

### **Poveravanje obavljanja komunalne delatnosti gradskog i prigradskog prevoza putnika metroom**

### **Član 34.**

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

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

## **VI. GRADSKA ŽELEZNICA**

### **Opšte odredbe**

### **Član 35.**

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

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

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

## **VII. INSPEKCIJSKI NADZOR**

### **Član 36.**

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



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

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

## **VIII. KAZNE NE ODREDBE**

### **1. Privredni prestup**

#### **Član 37.**

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

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

#### **Član 38.**

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

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

#### **Član 39.**

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

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

### **2. Prekršaj**

#### **Član 40.**

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

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

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

## **IX. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE**

#### **Član 41.**

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

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

**Član 42.**

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