На основу члана 94. Закона о превозу путника у друмском саобраћају (“Службени гласник РС “, број 68/2015,41/2018 -др.закон и 83/2018) члана 3. став 1. Одлуке о такси превозу путника на територији општине Неготин (,,Службени лист општине Неготин“, број: 4/2019) и члана 40. тачка 27. Статута општине Неготин (“Службени лист општине Неготин” број 4/2019), Скупштина општине Неготин, на седници одржаној дана 02.04.2019. године,донела је

ОДЛУКУ
О УСВАЈАЊУ ПРОГРАМА ОРГАНИЗОВАЊА ТАКСИ ПРЕВОЗА
НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ НЕГОТИН
(за период од 2019-2024. године)

Члан 1.

Усваја се Програм организовања такси превоза на територији општине Неготин (за период од 2019-2024.године).

Члан 2.

Одлука ступа на снагу доношењем, а објављује се у ,,Службеном листу Општине Неготин“.

Број: 344-40/2019-I/07
Дана: 02.04.2019. године
Н е г о т и н

СКУПШТИНА ОПШТИНЕ НЕГОТИН
ПРЕДСЕДНИК,
мр Милан Уруковић, с.р.

Програм
организовања такси превоза на територији
Општине Неготин
(за период од 2019-2024. година)

Неготин, март 2019. године

Садржај

1. Актери који креирају политику и прописи..... 1

2. Анализа ауто такси превоза у систем јавног превоза путника..... 7

2.1. Анализе ауто такси превозника у систем јавног превоза..... 8

2.2. Постојећи број такси возила..... 8

2.3. Број такси стајалишта са бројем такси места..... 8

3. Оптимално организовање такси превоза у складу са саобраћајно техничким условима..... 9

4. Саобраћајни технички услови за уређење такси стајалишта..... 10

4.1. Начин исписивања натписа на коловозу (тахи)..... 10

4.2. Начин постављања вертикалне саобраћајне сигнализације..... 11

Програм организовања такси превоза
на територији
Општине Неготин
(за период од 2019-2024. године)

1. Актери који креирају политику и прописи

Програм организовања аутотакси превоза на територији Општине Неготин за период 2019-2024. годину, доноси се на основу података који се воде код општинске управе Општине Неготин, као и извршене анализе постојећег стања и упоредних података код других општина и градова, утврђује се потребан број такси возила, локације такси стајалишта са бројем такси места, начин уређења такси стајалишта, као и распоред такси места, на територији Општине Неготин.

Одлуком о такси превозу путника на терторији општине Неготин, чланом 3. уређено је:

‘’Скупштина општине Неготин, у складу са законом и саобраћајнотехничким условима доноси програм који дефинише организовање такси превоза у оквиру којег се одређује и оптималан број такси возила.

Саобраћајно технички услови из става 1. овог члана дефинишу се у петогодишњем периоду, а на основу карактеристика превозних захтева – вожњи и стања техничког регулисања саобраћаја на територији општине Неготин.’’

Програм садржи:

- анализу потреба за такси превозом,
- оптимално организовање такси превоза у складу са саобраћајнотехничким условима,
- саобраћајнотехничке услове за увођење стајалишта,
- број такси стајалишта са бројем такси места,
- и друге елементе неопходне за доношење Програма.

Програм изражава локалну такси политику Општине Неготин, који су проблеми, мане, начини превазилажења проблема, могућности и решења. Програмом се настоји да се прикажу основне специфичности и инструменти ове секторске политике, приказаће какав утицај имају сви актери који учествују у креирању такси политика као и њихове интересе, али и какве су последице или погодности по кориснике такси услуга, као и могуће алтернативе.

Такси превоз по нашим правним прописима спада под *јавни превоз,* а он јесте превоз који је под једнаким условима доступан свим корисницима превозних услуга и обавља се наоснову уговора о превозу. *Аутотакси превоз* (у даљем тексту: такси превоз) је превоз путника који се обавља путничким аутомобилом који испуњава услове прописане законом. Такси превоз могу обављати предузетници и правна лица чија је претежна делатност такси превоз путника, који су за обављање те делатности регистровани у Регистру привредних субјеката, у складу са законом којим се уређује регистрација привредних субјеката и који имају одобрење надлежног органа локалне самоуправе за обављање аутотакси превоза путника.

Сабраћај, саобраћајна инфраструктура и саобраћајна привреда су капитални фактори развоја сваког града, због чега су предмет посебне пажње не само као постојећи кључни проблем, већ и као основни потенцијал његовог будућег развоја.

Такси превоз путника представља подсистем јавног градског и приградско путничког превоза (ЈГПП) и често се у стручној литератури назива паратранзит, односно полујавни превоз путника или превоз путника на изнајмљивање. Овакав превоз путника, подразумева транспортну услугу коју обезбеђује превозник и расположив је за оне кориснике, који прихватају услове из Уговора о превозу, тј. прописану цену која може да задовољи различите степене индивидуалних жеља корисника. Такси превоз нема устаљене трасе линија и редове вожње.

Најзначајније карактеристике овог подсистема, које уједно чине његово оптимално подручје примене, сврстане су у две групе и то: А. Према доступности услуге: 1. Могућност коришћења – јавно 2. Давалац услуге – превозник 3. Организатор превозника – корисник или превозник; Б. Према оптималном подручју примене: 1. Кратка растојања – посебно подручја са неразвијеним или неадекватним ЈГППом 2. Период функционисања – целодневна услуга (00:00 до 24:00 часа) 3. Сврха путовања – све сврхе (посао, кућа, школа, куповина, посета, рекреација и сл.)

Остале карактеристике технологије такси превоза су: 1. Према избору трасе – од стране корисника или превозника 2. Према трошковима рада – унапред дефинисано учешће 3. Према цени услуге – дефинисана тарифа 4. Према режиму заустављања – на такси станици, условно на улици или по позиву.

На основу претходно наведеног, може се уочити да такси превоз у сваком граду представља специфичну услугу на тржишту транспортних превозних услуга, која у задовољењу потреба корисника представља прелаз између превоза приватним путничким аутомобилима и јавним градским или приградским путничким превозом.

Основни циљеви сваког града, као организацијског система су задовољење различитих потреба његових становника (становање, снабдевање, култура, потребе за транспортом) на такав начин да се обезбеди одређени ниво квалитета живота, рационално коришћење ресурса (природних, материјалних, финансијских) и очување природне и човекове околине.

Обзиром на идентично испољене транспортне проблеме у свим градовима, неопходно је сагледати заједничку стратегију развоја система транспорта путника у градовима. Данас у свету постоје две основне стратегије у развоју градова, “одрживи развој” и “квалитет живота”. Стратегија “одрживи развој” предвиђа такав развој градова усклађан са економским, друштвеним и другим могућностима. Са аспекта транспорта, стратегија “квалитет живота” је омогућавање мобилности становника уз контролу употребе возила.

Задовољење ових циљева могуће је стварањем избалансираних градских транспортних система, које би се постигло системским приступом у управљању ресурсима града, развојем система ЈГППа, његовог подсистема такси превоза, планирањем и механизмима опорезивања, применом нових технологија, организацијом, управљањем и финансирањем.

У различитим градовима у свету и код нас, модели организације и управљања системом такси услуга су различити, али се углавном своде на три основна модела, и

то: Модел ограниченог уласка на транспортно тржиште, Модел слободног уласка на транспортно тржиште, Мешовит модел (слободан улазак са високом ценом лиценце).

Једна од заједничких карактеристика система такси превоза у свим градовима је да такси превоз припада јавној услузи, при чему се јављају захтеви три интересне групе: 1. Градски органи управе – формулишу захтеве свих група становника, 2. Такси превозници – испостављају захтеве везане за обезбеђење услова у којима могу ефикасно и ефективно пословати као правни субјекти, 3. Корисници – испостављају захтеве везане за обим и квалитет превозне услуге.

У првом реду, циљ органа градске управе јесте обезбеђење реализације друштвених интереса, повезујући истовремено интересе и корисника и такси превозника, уз перманентно вођење рачуна о захтевима грађана, а све у функцији усвојене саобраћајне политике града. Основни захтеви органа градске управе према систему такси превоза су: квалитет система и услуге, квалитетна структура и функционисање система, избегавање конфликтних ситуација.

Захтеви превозника према систему такси превоза су: ефективно и ефикасно пословање, исти услови у приступу и понашању на тржишту, стабилни регулаторски односи са органима градске управе, исти услови за стабилно ангажовање, исти услови за увођење нових (савремених) информационих технологија. Захтеви корисника према систему такси превоза су: добра приступачност у простору и времену, расположивост и стабилност услуге, лакоћа коришћења, атрактивност услуге.

У систему ТПП (као подсистему вишег система – ЈГППа), могу се на основу захтева према овом систему, формулисати четири интересне групе, и то: 1. Органи градске управе, који формулишу: захтеве свих група становника, такси превозника, организацију и управљање системом, 2. Организатори такси превоза – превозници, који испостављају захтеве за обезбеђење услова у којима могу ефикасно и ефектно пословати као правни субјекти. 3. Грађани – разне социјалне групе, које испостављају захтеве за доступност услуге под једнаким условима и заштиту човекове околине, 4. Корисници такси услуга, испостављају захтеве везане за обим и квалитет такси услуге

Из основног циља система ТПП произилазе и различити подциљеви наведених интересних група.

Локалну политику таски превоза путника уређује превасходно Закона о превозу путника у друмском саобраћају али осим ових основних нормативних начела, сам закон преноси надлежност општинама и градовима да уређују и обезбеђују организацију и начин обављања такси превоза.

У систему ТПП (као подсистему вишег система – ЈГППа), као актере локалне такси политике могуће је формулисати четири интересне групе, и то: 1. Органи градске управе, који формулишу: захтеве свих група становника, такси превозника, организацију и управљање системом, 2. Организатори такси превоза – превозници, који испостављају захтеве за обезбеђење услова у којима могу ефикасно и ефектно пословати као правни субјекти. 3. Грађани – разне социјалне групе, које испостављају захтеве за доступност услуге под једнаким условима и заштиту човекове околине, 4. Корисници такси услуга, испостављају захтеве везане за обим и квалитет такси услуге

Инструмент којим актери креирају ову јавну политику јесте регулација. Регулацију представљају пре свега закони, затим владине одлуке, административна пракса и процедуре.

Нормативана акта која уређују такси политику су:

- Закон о превозу путника у друмском саобраћају,
- Одлуке о такси превозу путника на територији општине,
- Програм организовања такси превоза на територији Општине Неготин за период 2019.2024. године,
- Правилник о изгледу обрасца такси дозвола за такси возило и такси дозвола за такси возача и кровне ознаке за такси возила,
- Решење о утврђивању цене услуге у оквиру такси тарифе по којој мора да се обавља такси превоз на територији Општине Неготин

Из основног циља система ТПП произилазе и различити подциљеви наведених интересних група.

Могући захтеви и циљеви појединих интересних група приказани су у следећим табелама.

Табела 2. 1. Органи општине

ЗАХТЕВИ	ЦИЉЕВИ
Обим и квалитет система и услуге	• дефинисан оптимални број такси возила на основу захтева корисника • квалитетно функционисање • компромис између ефикасности превозника и нивоа цене услуга
Организација и управљање системом ТПП–а	• регулисање делатности система ТПП, организација, праћење и контрола квалитета такси услуге
Избегавање конфликтних ситуација	• дефинисање односа са такси превозницима тако да зарада од такси услуге буде већа од трошкова
Примена савремених информационих технологија	• унапређење делатности, технологије рада, мониторинг и планирање развоја

Табела 2. 2. Такси превозници

ЗАХТЕВИ	ЦИЉЕВИ
Јасно дефинисани односи такси превозника и града	• прецизно и потпуно регулисано тржиште такси услуга
Услови за стабилно ангажовање	• односи са органима градске управе морају бити јасно издефинисани а процедуре транспарентне
Фер услови за пословање и понашање на тржишту	• утврђивање цене такси услуге у функцији карактеристика захтева, ефикасности рада (радно време, број и средња дужина вожње са корисником) и квалитет услуге, које морају покрити трошкове и омогућити остварење минималног профита

Табела 2. 3. Грађани – разне социјалне групе

ЗАХТЕВИ	ЦИЉЕВИ
Расположивост услуге за све грађане	• доступност такси услуге под једнаким условима за све социјалне групе
Естетски изглед возила	• изглед возила треба да допринесе позитивном утиску, возила треба да буду препознатљива и да допринесу стварању имиџа уређеног града
Заштита човекове околине	• возила морају да задовоље прописане стандарде у погледу буке, издувних гасова и отпадних материја

2. 4. Корисници такси услуга

ЗАХТЕВИ	ЦИЉЕВИ
Транспортна способност система ТПП	• висока вероватноћа опслуге • минимално време чекања на услугу
Организацијска подршка	• висока безбедност путника • сигурност путника у систему • експлоатациони квалитет возила (комфор у возилу, удобност у вожњи, безбедност и стабилност возила, одсуство буке и токсичности, маневарска способност)
Приступачност у простору и времену	• услуга доступна у току 24 часа • услуга доступна у свим деловима града • већи број такси станица у зони атракције
Лакоћа коришћења	• информације о систему ТПП (број телефона, цена услуга, такси станице) једноставан начин испостављања захтева за услугом – еластичност у плаћању (кеш, картица)
Атрактивност услуге	• комфор у возилу (удобност, прегледност, чистоћа, проветравање грејање, простор у возилу) – комфор у вожњи – начин вожње – однос такси возача према кориснику (изглед возача, начин комуникације) – цена такси услуге (усаглашеност између квалитета услуге и могућности корисника) – коректна наплата услуге

2. Анализа ауто такси превоза у систему јавног превоза путника

Анализа за аутотакси превоз, вршена је на основу анализа постојећег стања у овој врсти превоза.

Анализа постојећег стања у такси превозу, сачињена је на основу:

- анализе ауто такси превозника у систем јавног превоза;
- постојећег броја такси возила;
- планираних такси стајалишта.

2.1. Анализе ауто такси превозника у систем јавног превоза

Код утврђивања основних циљева развоја Општине Неготин и дефинисања општинске политике према проблему ауто такси превоза, кренуло се од постојећег стања у овој делатности, уз пуно уважавања свих специфичности, како би се постигли што оптималнији услови за организовање овог вида превоза.

Интервенција Општине је да се на студиозан и квалитетан начин на новим принципима организује укупни јавни општински превоз (линијски и ванлинијски) на територији Општине Неготин.

Такође, у анализи ауто такси превоза у систем јавног превоза, коришћено је искуство из окружења о потребама за такси превоз.

На основу доступних података у следећој табели дат је преглед броја такси возила на 1.000 становника. [1)]

Држава или град	број такси возила на 1.000 становника
Шведска	1,63
Холандија 4 највећа града	1,8
Холандија укупно	1,2
Загреб	1,68
Београд	4,68
Никшић	1,72
Подгорица	3,88
Будва	10,8
Бар	5,3

У Општини Неготин имајући у виду постојећи број такси возила 63, овај однос је 1,7 возила на 1.000 становника.

2.2. Постојећи број такси возила

Укупан број важећих одобрења за такси возила односно решења о обављању јавног ванлинијског превоза путника на територији Општине Неготин износи 34, укупан број возила за обављање ауто такси превоза је 63.[2)]

Организациона односна правна форма такси превозника је предузетник и привредно друштво.

2.3. Број такси стајалишта са бројем такси места

Такси стајалишта на територији Општине Неготин, одрађена су сагласно планској документацији, водећи рачуна о несметаном одвијању саобраћаја на тим локацијама.

Укупан број такси стајалишта које треба обележити на територији Општине Неготин је 8, за 42 возила.[3)]

Такси превозник који такси превоз обавља путем радиофреквенције или другог облика позива за пружање услуга путем диспечарске службе чији је основни задатак да организује и прати рад возила и управља возилима на терену, може напустити место на такси стајалишту ради обављања превоза.

1) Програм организвоања такси превоза на територији општине Куршумлија (за период од 2018. до до 2023.године), Службени лист општине Куршумлија број 12 од 17.7.2018.године, страна 111-112.

2) Подаци Одељења за општу управу, имовинске и стамбено-комунлане послове Општинске управе општине Неготин, на дан 20.фебруар 2019.године.

3) Главни пројекат саобраћајне сигнализацијеза насељено место Неготин.

Такси возач управља такси возилом и започиње такси вожњу на један од следећих начина: са такси стајалишта, по позиву, одласком на назначену адресу и на знак корисника такси услуге на јавној саобраћајној површини.

Такси стајалишта на територији Општине Неготин:

1) Улица Станка Пауновића подужно 5 ком;
2) Трг Ђорђа Станојевића управно 6 ком;
3) паркинг испред болнице управно 7 ком;
4) Улица 12. Септембар испред аутобуске станице управно 5 ком;
5) Улица Вере Радосављевић подужно 5 ком;
6) Улица Стојанке Радосављевић подужно 5 ком;
7) Улица Аце Патлицановића код гробља косо 3 ком;
8) Паркинг у Улици Милентија Поповића управно 6 ком.

3. Оптимално организовање такси превоза у складу са саобраћајно техничким условима

Најзначајнији параметри који утичу на оптимално организовање такси превоза, првенствено су они који утичу на одређивање потребног броја возила, у оквиру којег су:

- карактеристике превозних захтева према ауто такси превозу у току дана и дужина трајања вожње,
- обим превоза путника просечним ауто такси возилом,
- просечно годишње време рада ауто такси возила,
- искоришћеност капацитета и радног времена ауто такси возила.

Такође посебно су узети у обзир и параметари који утичу на одређивање потребног броја такси возила: демографски (број становника у насељеним местима на територији општине) и географски разлози (специфичности географских локалитета посебно удаљеност сеоских насеља од седишта општине као административног, просветног, здравственог и култруног центра), организованост јавног приградског превоза путника (који се одвија у сезони наставних дана школске године са минималним бројем од два поласка и два повратка дневно радним данима по једној линији, а ван сезоне школске године, а у време школских распуста, са минималним бројем од два поласка и два повратка недељно по једној линији).

Пад животног стандарда у протеклом периоду, условио је максимална улагања у бављење делатношћу такси превоза, тако да се на тржишту такси услуга појави знатно већи број возила. Практично, оваква ситуација је довела до пораста такси возила и возача у свим нашим градовима.

Узимајући у обзир наведене параметре и обзиром да Општина Неготин по задњем попису становништва из 2011. године има 37.056, оптимални оријентационо потребан број такси возила је 80 за Општину Неготин односно 2,15 возила на 1.000 становника.

Даље повећање такси возила неће утицати на рад постојећих јер је јавни линијски превоз слабо развијен, не постоји међумесни редовни линијски превоз као ни већи број полазака из Општине Неготин ка великим градским центрима.

4. Саобраћајни технички услови за уређење такси стајалишта

Такси стајалишта су место на јавној саобраћајној или другој посебно уређеној површини која су одређена и уређено за пристајање такси возила, чекање и пријем путника и која су обележена саобраћајном сигнализацијом сходно прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на јавним путевима.

Хоризонталном сигнализацијом жуте боје обележава се површина за стајање такси возила. На површини за стајање уписује се натпис "ТАХИ" жутом бојом.

На почетку стајалишта поставља се вертикална саобраћајна сигнализација за означавање такси стајалишта са допунском таблом којом се одређује број паркинг места и режим паркирања, у складу са правилником о саобраћајној сигнализацији.

Такси стајалишта морају да задовоље одређене саобраћајно техничке услове, у складу са техничким прописима и стандардима који регулишу ову област.

Површина за такси стајалиште обележава се линијама и симболима жуте боје, у складу са Правилником о саобраћајној сигнализацији („Сл. гласник РС“, бр. 85/2017), уз постављање саобраћајног знака и допунске табле.

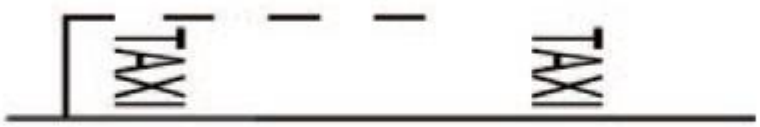
4.1. Начин исписивања натписа на коловозу (тахи)

Хоризонтална сигнализација за такси стајалишта обележава се у складу Правилником о саобраћајној сигнализацији („Сл. гласник РС“, бр. 85/2017).

Хоризонтална сигнализација за такси стајалиште спада у остале ознаке на путу која пружа додатна обавештења "ТАХИ (V15.3)".

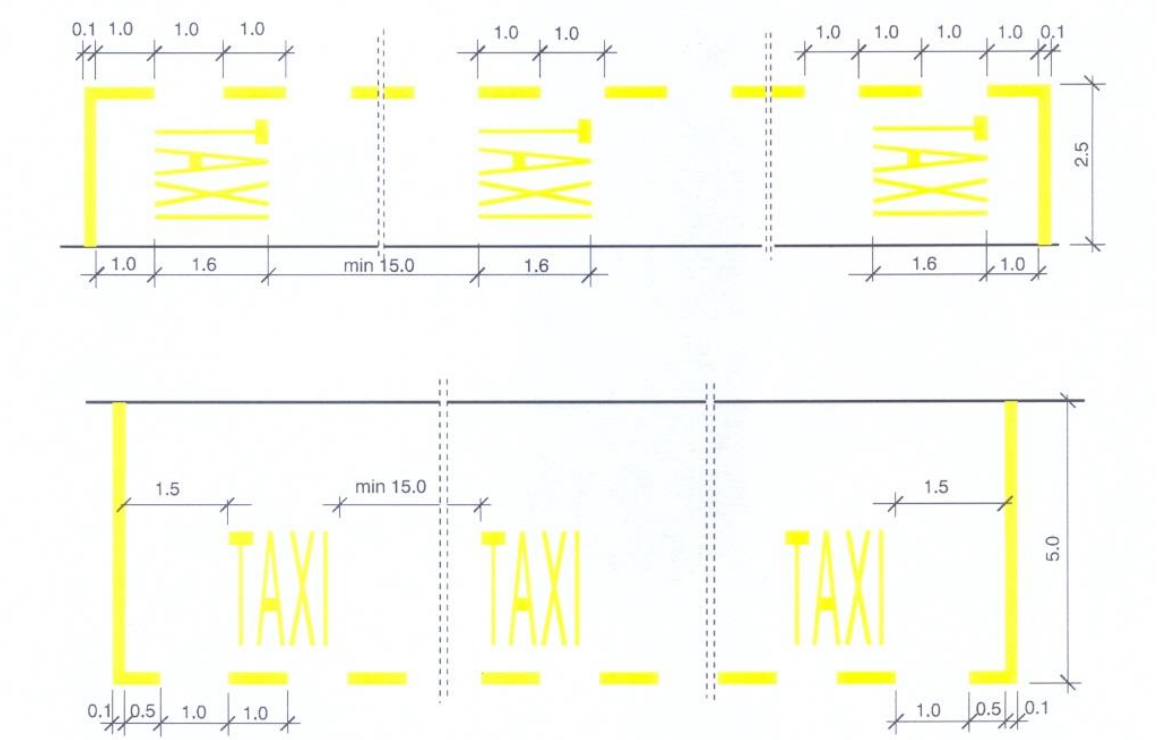
V-15.3

Ознаке на коловозу за обележавање саобраћајних површина за посебне намене, служе за обележавање места за такси возило и жуте су боје: (V16.3);



V-16.3

Места резервисана за такси возила могу бити обележена на два начина, зависно од тога да ли се ради о групном или појединачном паркирању. Примери за то приказани су на слици.



4.2. Начин постављања вертикалне саобраћајне сигнализације

Правилником о саобраћајној сигнализацији („Сл. гласник РС“, бр. 85/2017) дефинишу се знакови обавештења који пружају учесницима у саобраћају потребна обавештења о путу којим се крећу, називима места кроз која пут пролази и удаљености до тих места, престанку важења знакова изричитих наредби, као и друга обавештења која им могу бити корисна.

Знакови обавештења су: општи знакови обавештења, знакови за вођење саобраћаја; знакови туристичке сигнализације и знакови за обележавање препрека на путу и места

на коме се изводе радови. Знак под редним бројем 53 је знак „такси стајалиште” (III49.1) који означава место на коме се налази такси стајалиште.

III-49.1