

DECENIJA
OBNOVE
NEZAVISNOSTI
HILJADU GODINA
DRŽAVNOSTI
2016



Ministarstvo
saobraćaja i
pomorstva



dnevne
novine

Da je vječna Crna Gora

RIJEČ UREDNIKA



VESNA ŠOFRANAC
gl. i odg. urednik

KROĆENJE PLATIJA

Za koji mjesec, vidjeće se prvi obrisi najvećeg infrastrukturnog i razvojnog projekta u istoriji Crne Gore – auto-puta Bar-Boljare. Svi koji su sumnjali, sprečavali, rušili još neizgrađene mostove, biće svjedoci da naša zemlja postaje najveće gradilište na Zapadnom Balkanu, spona regiona, ulazak u razvijeni svijet.

Samo onaj ko ne zna zamke Platija koje su odnijele više od 500 života u proteklih nekoliko godina, uz 11.000 povrijeđenih, može postaviti pitanje opravdanosti ovakvog projekta. Benefiti povezivanja juga i sjevera, su posebna priča. Priprema i početak projekta vijeka, kako se često o auto-putu govori u javnosti, prolazio je kroz razne faze, o njemu su govorili i govore analitičari, ekonomisti, finansijski stručnjaci, jedni skrećući pažnju na njegov značaj, drugi na moguće negativne posljedice. Bilo je i onih koji su prognozirali dužničko ropstvo države, kojima nijesu odgovarali Kinezi kao izvođači, niti kineske banke kao kreditori... Ponovila se priča koja je pratila izgradnju tunela Sozina. Danas smo svjedoci značaja Sozine za državu, za građane, za turističku privredu, ekonomiju Crne Gore... Prihod tunela na godišnjem nivou je višemilionski. Ovaj podatak najbolja je preporuka i za novi impozantni projekat kojem je posvećen i dodatak Dневnih novina u kojem će građani Crne Gore dobiti jasnu sliku šta će oni i šta će država dobiti izgradnjom auto-puta.

AUTO-PUT PROJEKAT STOLJEĆA

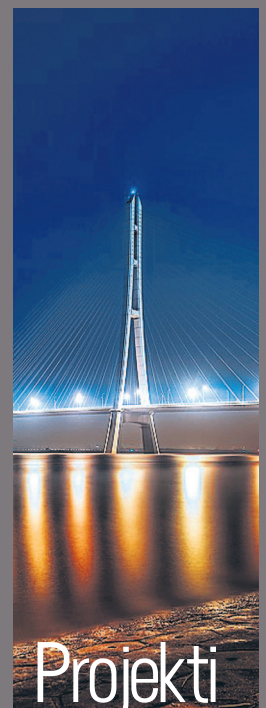
ZA DN GOVORE:

WANG HONGBO
direktor projekta
izgradnje



IVAN BRAJOVIĆ
ministar saobraćaja
i pomorstva

VLATKO ĆIPRANIĆ
glavni inženjer
na projektu



Projekti
CRBC u
svijetu



INTERVJU: Direktor projekta izgradnje auto-puta

CRBC SPREMAN STRATEŠKI VAŽAN ZA



MORAČICA VELIKI IZAZOV

Most na Moračici je uz tunel Vjeternik ključni objekat na auto-putu. Ispunjenje plana projekta gradnje auto-puta, kako ističe Wang, direktno zavisi od uspjeha realizacije ove dvije podsekcije.

I

KILOMETAR BIĆE DUŽINA MOSTA MORAČICA

Svi radnici, mašine i oprema CRBC-a su u potpunosti spremni za početak gradnje auto-puta Bar-Boljare, koji je našoj kompaniji strateški važan, kazao je Dnevним novinama Wang Hongbo, direktor projekta gradnje auto-puta.

DN: Kompanija CRBC je angažovana kao izvođač na realizaciji istorijskog i najvećeg infrastrukturnog projekta u Crnoj Gori. Koliko ovo iskustvo znači u vašem poslovnom portfoliju, imajući u vidu specifičan i veoma zahtjevan teren za gradnju?

WANG: Izgradnja auto-puta Bar-Boljare jedan je od najvažnijih projekata koji naša kompanija realizuje. Značaj ovom projektu daju ne samo zahtjevnost u izvođenju radova, već i njegova strateška važnost za nas kao kompaniju. U sklopu Saradnje 16+1 između Kine i zemalja centralne i istočne Evrope, te "Jedan pojas, jedan put", inicijative projekat izgradnje crnogorskog auto-puta dopriniće prisutnosti našeg brenda, izgradnji dugoročnih odnosa povjerenja sa poslovnim partnerima, ali i našem dobrom pozicioniranju na regionalnom tržištu.

DN: Šta je, po Vašem mišljenju, najveći izazov sa kojim ste se susreli od početka rada na ovom projektu i šta, u građevinskom smislu, smatrate da može biti posebno zahtjevno u narednom

periodu?

WANG: Kao najveći izazov do sada pokazala se priprema projektne dokumentacije i dobijanje neophodnih dozvola. Ako govorimo o realizaciji na terenu, vjerujem da će izgradnja mosta Moračica zahtijevati posebnu pažnju. Takođe, veliki broj tunela čini izgradnju prioritetne dionice auto-puta Bar-Boljare izazovnijom u odnosu na neke druge građevinske poduhvate.

DN: U kojoj fazi je sada realizacija projekta, da li su

aktivnosti na izgradnji prve dionice u skladu sa vašim planom?

WANG: Most na Moračici (podsekcija 1.3) i tunel Vjeternik (podsekcija 2.3) predstavljaju ključne objekte na auto-putu i ispunjenje plana projekta direktno zavisi od uspjeha realizacije ove dvije podsekcije. Upravo je to razlog što su glavni projekti za ova dva objekta pripremljeni kao prioritetni. Nedavno smo dobili građevinske dozvole za tunel Vjeternik i most Moračica i glavni radovi na ovim objektima već su počeli. Projektne dokumentacije za ostale dijelove auto-puta je u završnoj fazi pripreme i usaglašavanja sa Državnom komisijom za reviziju tehničke dokumentacije, dok će se građevinske dozvole za preostale podsekcije izdavati sukcesivno, tokom narednih šest mjeseci.

Želim da poručim da su svi naši radnici, mašine i oprema u potpunosti spremni za početak glavnih radova.

DN: Koliko radnika, lokalnih i stranih, trenutno je uposleno na ovom projektu, a koliko očekujete da će biti dodatno angažovano u jeku radova na izgradnji auto-puta?

WANG: Kompanija CRBC u Crnoj Gori sada zapošljava ukupno 556 radnika, kako

domaćih, tako i stranih državljana. U vrijeme najvećeg obima radova očekujemo da ćemo angažovati dodatnih oko 3.000 radnika, kako bismo u potpunosti odgovorili zahtjevima projekta.

DN: Koliko lokalnih podizvođača je kompanija CRBC do sada angažovala na realizaciji projekta i da li očekujete da ćete premašiti ugovorom definisan minimum od 30 odsto?

WANG: Zaključno sa 1. aprilom kompaniji CRBC je Ministarstvo saobraćaja i pomorstva izdalo ukupno 50 prethodnih saglasnosti za angažovanje podizvođača (domaćih i stranih kompanija) za rad na auto-putu. Vrijednost ugovorenih radova koji su povjereni lokalnim kompanijama (registrovanim u Crnoj Gori prije 1. januara 2012.) u sadašnjem trenutku iznosi 20,74 odsto. Imajući u vidu Ugovornu odredbu kojim je propisano da najmanje 30 odsto radova mora biti povjereno domaćim kompanijama, želim da poručim da će CRBC nastaviti u tom smjeru, kako bismo ispunili definisano učešće domaćih kompanija u projektu.

DN: Projekat izgradnje auto-puta Bar-Boljare realizuje Vlada Crne Gore, na čelu sa resornim Ministarstvom



MINISTARSTVA UNUTRAŠNJIH POSLOVA I ODRŽIVOG RAZVOJA I TURIZMA POKAZALA SU SE KAO VEOMA EFIKASNE I NAMA SU BILE OD VELIKE POMOĆI. NADAMO SE DA ĆE SE DOBRA SARADNJA NASTAVITI U BUDUĆNOSTI I PROŠIRITI NA OSTALE VLADINE INSTITUCIJE.



556

RADNIKA TRENUTNO ZAPOSŁJAVA
CRBC U CRNOJ GORI

ta Bar-Boljare WANG HONGBO

I, AUTO-PUT
A KOMPANIJU

Wang Hongbo po struci je građevinski inženjer. Ima više od osam godina iskustva na poziciji menadžera projekata gradnje auto-puteva i aerodroma u Kini i Africi.

za saobraćaj i pomorstvo. Kako ste zadovoljni saradnjom sa Vladom Crne Gore?

WANG: Do sada imamo veoma dobru saradnju sa vladinim institucijama. Sarađivali smo sa Ministarstvom unutrašnjih poslova, kao i Ministarstvom održivog razvoja i turizma na nekoliko bitnih pitanja, kao što su: procjena uticaja na životnu sredinu, odobrenja za postavljanje skladišta eksploziva, kvalifikacije za miniranje. Ove Vladine institucije pokazale su se kao veoma efikasne i nama su bile od velike pomoći. Nadamo se da će se dobra saradnja nastaviti u budućnosti i biti proširena na ostale vladine institucije.

DN: Od dolaska u Crnu Goru, kompanija CRBC je iskazala interesovanje i inicijativu za realizaciju drugih velikih infrastrukturnih projekata. O kojim se projektima radi i kakve dugoročne planove kompanija ima kada je njeno poslovanje u Crnoj Gori u pitanju?

WANG: Kompanija CRBC je specijalizovana za projekte kao što su putevi, mostovi, luke, željezničke pruge, aerodromi, tuneli, projekti očuvanja voda, komunalni radovi i poslovi na iskopavanjima. Ogranak CRBC Montenegro bi želio da učestvuje u realizaciji infrastrukturnih razvojnih projekata

u Crnoj Gori i da gradi dugoročnu saradnju sa Vladom Crne Gore. Trenutno smo najviše zainteresovani za nastavak projekta izgradnje auto-puta, odnosno njegovu drugu fazu, kao i za projekte razvoja Luke Bar i rekonstrukcije željezničke pruge.

DN: Kompanija CRBC prepoznata je i po društvenoj odgovornosti i humanosti. Opreмали ste škole, finansirali izgradnju biciklističke staze, darivali bolnice, pomagali lokalnom stanovništvu. Da li imate u planu još neku sličnu aktivnost?

WANG: Iako je CRBC inostrana kompanija, mi u CRBC Montenegro vidimo sebe prije svega kao kompaniju koja je prijatelj i komšija lokalnoj zajednici. Putevi i mostovi koje gradimo će takođe voditi dobrim i čvrstim prijateljstvima. Iako je trenutno sva naša pažnja posvećena početku glavnih radova, to nas ne sprečava da konstantno pratimo šta su potrebe lokalne zajednice, čiji smo dio.



INTERVJU:

Glavni inženjer VLATKO ČIPRANIĆ

RADOVI IDU U SKLADU SA PLANOVIMA

Glavni inženjer gradnje prioritetne dionice auto-puta Bar-Boljare Vlatko Čipranić za Dnevne novine govori o kompleksnosti ovog projekta, preduzetim koracima i onome što slijedi.

DN: Šta konkretno projekat izgradnje auto-puta Bar-Boljare čini kompleksnim i specifičnim?

ČIPRANIĆ: U prvom redu to je zahtjevnost terena i veliki broj objekata koje je potrebno izgraditi, kao što su tuneli i mostovi, koji su najkomplikovaniji objekti u ovoj vrsti građevinskih projekata. Samo tuneli čine skoro polovinu ukupne prioritetne dionice Smokovac-Mateševo. Primjera radi, željeznička pruga Bar-Bijelo Polje jednom trećinom nalazi se u tunelima, a to je svojevrremeno bio jedan od zahtjevnijih građevinskih poduhvata. Druga karakteristika je brzi uspon auto-puta na visoku kotu. Kod tunela Vjeternik, koji je na oko 20 kilometara od Podgorice, auto-put će već biti na oko 900 metara nadmorske visine, što je planinska kота. Ako znamo da će auto-put krenuti sa kote 50 i već nakon 20 kilometara biti na 900 metara, onda je jasno da savladavanje takvog uspona zahtijeva i veoma specifičan pristup izvođenju radova na kvalitetan način.

Treći razlog kompleksnosti je što većim dijelom dionica prolazi pored rijeke Tare, koja je zaštićeno područje, što do-

datno usložnjava gradnju, jer se pažljivo vodi računa o svim ekološkim aspektima.

DN: U maju 2015. započeti su pripremni radovi. Šta je do sada urađeno na terenu, koliko kampova, pristupnih puteva, dobijanje dozvola i slično?

ČIPRANIĆ: Iako javnost nerijetko potcjenjuje značaj pripremni radova, oni su u građevinskoj struci osnova za dobro urađen posao. Prethodnih skoro 12 mjeseci obilježili su veoma intenzivni radovi, u svim oblastima.



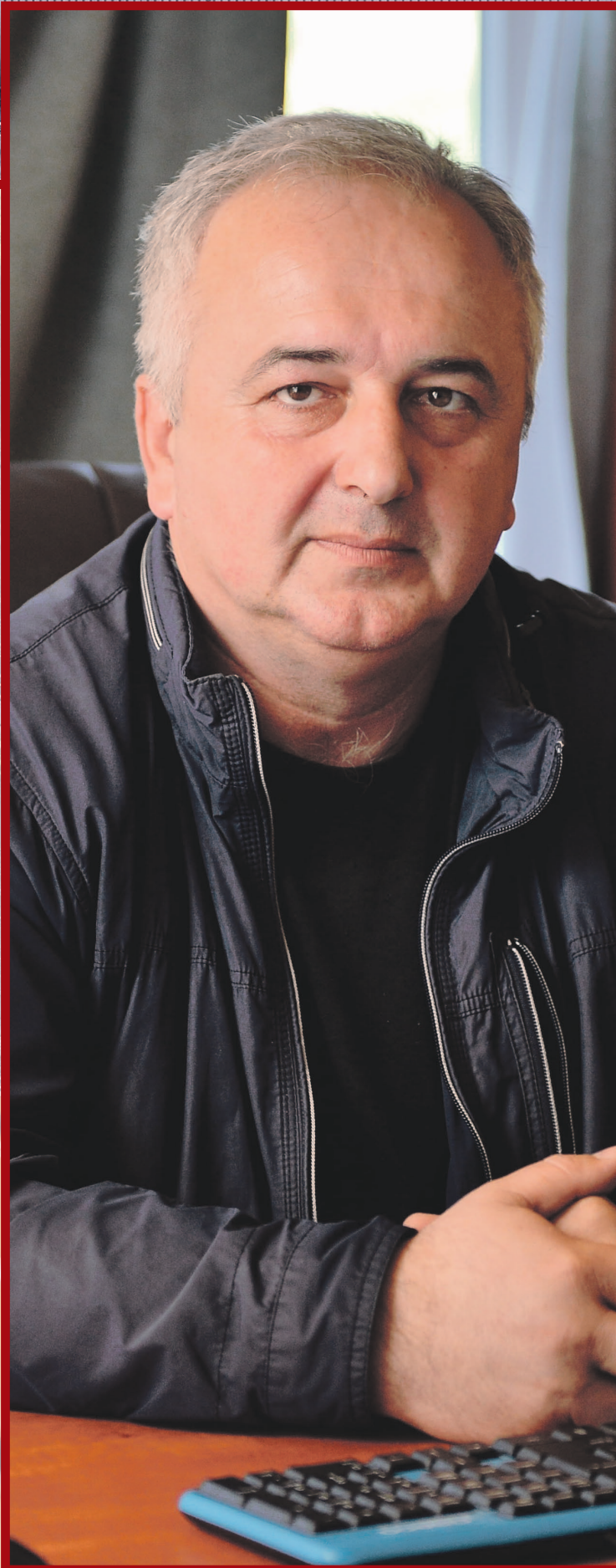
Iako javnost nerijetko potcjenjuje značaj pripremni radova, oni su u građevinskoj struci osnova za dobro urađen posao. Prethodnih skoro 12 mjeseci obilježili su veoma intenzivni radovi, u svim oblastima. Izgrađeno je pet glavnih kampova, a paralelno smo radili na izgradnji čak 40 kilometara pristupnih puteva



Izgrađeno je pet glavnih kampova – Moračica, Pelev brijeg, Lopate, Jabuka i Bioče. U toku je izrada manjih kampova za smještaj radnika u neposrednoj blizini svih većih objekata, jer planiramo da radimo non-stop, po smjenama. Svi kampovi su veoma kvalitetno izgrađeni, uz poštovanje građevinskih i ekoloških standarda. U kampovima imamo kancelarijske prostore, smještajne jedinice, kuhinje, kao i bogate sportske sadržaje za sve zaposlene.

Paralelno smo radili na izgradnji čak 40 kilometara pristupnih puteva. Ovo je bio veoma važan zadatak, jer se skoro kompletna planirana trasa auto-puta nalazi van domašaja postojećih saobraćajnica. Za početak glavnih radova, preduslov je da imamo obezbijedene prilaze svakom, kako mi to kažemo "napadnom mjestu", odnosno tački na kojoj radimo. Za tunele su potrebna dva napadna mjesta, s ulazne i izlazne strane, što znači da smo samo za ove građevinske objekte morali da imamo pristupne puteve za 38 različitih lokacija. Posebna korist za lokalno stanovništvo, ali i državu, jeste činjenica da je kompanija CRBC u obavezi da izgrađene pristupne puteve održava tokom cijele izgradnje auto-puta.

Pored ovoga, urađen je i od nadležnih državnih organa odobren Elaborat o procje-





ni uticaja na životnu sredinu. Budući auto-put neće ni na koji način narušiti postojeći ambijent. Istakao bih da će, primjera radi, svi tuneli na dionici Smokovac-Mateševo imati unutrašnje odvođe, što znači da će sva voda sa kolovoza biti skupljena u kanalizaciju auto-puta i prečišćavana prije izbacivanja u okolinu.

DN: Ovo je prvi auto-put u Crnoj Gori. Možete li pojasniti crnogorskoj javnosti sve korake u izgradnji jednog ovakvog projekta: od planiranja, pripremnih radova, do asfaltiranja?

ČIPRANIĆ: Prvi korak je usvajanje prostorno planske dokumentacije kojom se definiše koridor ili trasa auto-puta, što je država uradila 2008. godine. Potom je urađen Idejni projekat auto-puta, nakon kojeg se radi Glavni projekat. Glavni projekat precizno definiše auto-put i mi se nalazimo u fazi izrade ovog projekta. Najjednostavnije rečeno, to je postavljanje puta u prostor. Ovaj fazi prethodili su izrada geodetskih podloga u zoni koridora i obimna geotehnička i geološka istraživanja.

Nakon što Državna revizijska komisija usvoji Glavni projekat tražimo građevinsku dozvolu i po njenom dobijanju mogu početi glavni radovi. Trasa prioritete dionice auto-puta je podijeljena na 15 podsekcija i za svaku od njih ćemo dobijati građevinske dozvole. Prve građevinske dozvole za Vjeternik i Moračicu, kao dva najzahtjevnija objekta auto-puta, već su dobijene. Tunnel Vjeternik je dug oko tri kilometra (dužina tunela po osi desne cijevi je 2852 metra, lijeva cijev je dugačka 3039 metara), što ga čini ne samo najdužim tunelom na dionici Smokovac-Mateševo, već i drugim po dužini u cijeloj zemlji, nakon tunela Sozina. Vjeternik će ulaznu stranu imati u mjestu Lutovo, dok je izlaz planiran u mjestu Duške. Izgradnja tunela Vjeternik će u cjelini biti obavljena kroz dvije grupe različitih geoloških formaci-

40

KILOMETARA PRISTUPNIH PUTEVA IZGRADJENO JE U PROTEKLIM 12 MJESECI



BIOGRAFIJA

Vlatko Čipranić je građevinski inženjer sa 24 godine iskustva. Bio je rukovodilac nadzora na izgradnji tunela Sozina i njegovih pristupnih puteva. Kao predstavnik Direkcije za saobraćaj radio je na više infrastrukturnih projekata u Crnoj Gori, poput izgradnje obilaznice u Bijelom Polju, rekonstrukcije puta Mioska - Kolašin, izgradnju tunela Ivica.

300

KINESKIH INŽENJERA TRENUTNO RADI U CRNOJ GORI NA AUTO-PUTU

ja: krečnjaka i fliša.

Važno je istaći da rad na Glavnom projektu traje dok traje izgradnja auto-puta – papirološki će biti završen u ovoj godini, ali projektanti ostaju sve vrijeme i prate realizaciju, jer se uvijek može desiti nešto neplanirano. To znači da projektovanje traje sve vrijeme izvođenja radova.

Kad počnu, glavni radovi obuhvataju sve zemljane, betonske radove, izgradnju tunela, mostova, zaštitu kosina. U finalnoj fazi, završni radovi obuhvataće asfaltiranje, postavljanje horizontalne i vertikalne signalizacije, izgradnju naplatnih rampi i elektro-mašinskih instalacija u tunelima za provjetravanje.

Ono što se često percipira kao izgrađen auto-put – odnosno asfaltiranje, jeste završna faza jednog višeslojnog procesa. Planirana kolovozna konstrukcija za auto-put prvi put će biti postavljena u Crnoj Gori, postavkom posebnog asfalta koji je izuzetno otporan na habanje. Kolovozna konstrukcija sastoji se od sljedećih slojeva: habajući sloj split mastix asfalta (debljina sloja oko 4 cm) koji se prvi put koristiti u Crnoj Gori, bitumenizirani noseći sloj (debljina slojeva 2x7 cm) koji zajedno čine površinski sloj, ispod kog se nalazi tampon (vezni sloj debljine 30 cm).

DN: Da li ste spremni za gradnju mosta Moračica i tunela Vjeternik koji su jako zahtjevni projekti?

ČIPRANIĆ: Radovi na ova dva segmenta već su počeli. Prema Zakonu o uređenju prostora i izgradnji objekata postoji mogućnost da se, za važne objekte koji imaju radove većeg obima, zemljani radovi izvode na osnovu Elaborata o pripremnim radovima. Zahvaljujući ovoj mogućnosti, mi smo i prije dobijanja građevinskih dozvola, izvodili određene radove



Nije bilo povreda

DN: Zaštita na radu je veoma važan segment kada su ovakvi projekti u pitanju. Na koji način ste regulisali i obezbijedili zaštitu radnika na radu?

ČIPRANIĆ: Nedavno smo potpisali ugovor sa kvalifikovanom kompanijom iz Bosne i Hercegovine, čiji će zadatak biti da s velikim brojem licenciranih inženjera zaštite na radu or-

ganizuje i prati kompletan proces zaštite na radu, na svakom gradilištu. Ja s ponosom mogu istaći da do sada nijesmo imali većih povreda na radu, a potrudimo se da tako i ostane.

Uopšteno govoreći, nadzor nad svim elementima projekta je veoma stručan i strog i ne dozvoljavaju se bilo kakva odstupanja od evropskih standarda zaštite na radu ili zaštite životne sredine.

je su podizvođači u ovom projektu?

ČIPRANIĆ: Izgradnja auto-puta je odlična prilika za crnogorsku građevinsku struku, iz ugla iskustva koje pruža ovaj projekat, ali i finansija. Saradujemo sa velikim brojem domaćih kompanija. Neke od njih su zadužene za zaista veliki obim radova. Pored toga, postoji veliki broj manjih podizvođača, koji su angažovani na radovima kao što su izrada pristupnih puteva, izgradnja pomoćnih objekata, betoniranje i slično. Saradnja je na veoma visokom nivou i svi smo usmjereni na uspješnu realizaciju ovog projekta.

DN: Rok za završetak radova na prvoj dionici auto-puta je maj 2019. Očekujete li da će kompanija CRBC završiti planirane radove u predviđenom roku?

ČIPRANIĆ: Kompanija CRBC će dati sve od sebe da ih završi u predviđenom roku. Rok za završetak u najvećoj mjeri zavisi od progressa na dva ključna objekta – izgradnji mosta Moračica i tunela Vjeternik, a to su objekti koje smo već počeli da radimo i čija izgradnja ide u skladu sa planovima.

DN: Koliko kineskih inženjera se trenutno nalazi u Crnoj Gori i da li je taj broj dovoljan?

ČIPRANIĆ: Oko 300 kineskih inženjera je sada u Crnoj Gori i to je dovoljan broj za planirane radove. Svi odgovorni inženjeri licencirani su i kod Inženjerske komore Crne Gore.

DN: Kako ocenjujete saradnju sa crnogorskim kompanijama ko-



Slojevi od kojih će biti sastavljena kolovozna konstrukcija na auto-putu

Zamjenik menadžera projekta ZHANG GUANGYI

GRADIMO I MOSTOVE prijateljstva



MOST NATARI
NAJVEĆA ATRAKCIJA

Kinezi su u Crnoj Gori najviše impresionirani spojem različitosti. Ipak, postoji jedna turistička atrakcija koju je veliki broj Kineza znao i prije nego što je došao u Crnu Goru. To je most na Đurđevića Tari. Ova znamenitost je Kinezima postala poznata zahvaljujući filmu "Most" iz 1969. godine, koji je svojevremeno bio veoma popularan u našoj zemlji.

Pored gradnje auto-puta Bar-Boljare koja je CRBC dovela u Crnu Goru, kineska kompanija usmjerena je na razvoj društvene odgovornosti i jačanju veza između dvije države, o čemu nam govori zamjenik menadžera projekta Zhang Guangyi.

DN: Više puta ste istakli da CRBC u Crnoj Gori ne gradi samo mostove, već je tu u namjeri i da kulturno poveže dvije zemlje. Na koji način to postižete?

GUANGYI: Želimo da naše prisustvo u Crnoj Gori ostavi trajne vrijednosti. To su, s jedne strane, infrastrukturne građevine poput auto-puta, čiji će mostovi, tuneli i vijadukti biti po mnogo čemu jedinstveni u ovom dijelu Evrope. S druge strane, želimo da prenesemo našu veoma bogatu i raznovrsnu kulturu, ali i da se upoznamo sa lokalnim nasljedem.

Veoma veliki utisak na javnost je ostavio nastup naših kineskih kolega u kolašinskom Domu kulture, kada su otpjevali tradicionalnu crnogorsku pjesmu "Bjelasicom

pasla stada" na vašem jeziku. U saradnji sa Institutom Konfucije crnogorskoj publici omogućili smo da uživa u jedinstvenom umjetničkom performansu "Most prijateljstva", koji je prikazao karakteristične igre i melodije iz različitih oblasti Kine. Sa lokalnim stanovništvom i partnerima proslavili smo i dva značajna praznika – Praznik sredine jeseni i Kinesku No-

10

HILJADA EURA DONIRAO
JE CRBC ZA RENOVI-
RANJE KOLAŠINSKE OŠ "RI-
STO MANOJLOVIĆ"

vu godinu.

Ovdje smo naredne četiri godine i Crna Gora je sada naša druga domovina. Lokalno stanovništvo posmatramo kao naše komšije, sa kojima gradimo dobre odnose. Zbog toga imamo i društveno odgovornu dimenziju našeg poslovanja – donirali smo deset hiljada eura za renoviranje jednog područnog odjeljenja kolašinske Osnovne škole "Risto Manojlović", sa osamdeset hiljada eura finansiramo izgradnju druge biciklističke staze u Podgorici, a ove godine smo i generalni pokrovitelj manifestacije Dani karijere, usmjerene na studentsku populaciju i njihovo lakše pozicioniranje na tržište rada. Naravno, zaposleni u kompaniji CRBC su uvijek tu da pritegnu u pomoć lokalnom stanovništvu, što smo do sada već nekoliko puta pokazali i na djelu.

Gradimo mostove – s jednog kraja rijeke na drugi, ali i mostove od čovjeka do čovjeka.

DN: Kako provodite slobodno vrijeme u Crnoj Gori?

GUANGYI: Rad u kompaniji CRBC zna da bude veoma zahtjevan i intenzivan, pa se trudimo da obogatimo slobodno vrijeme naših zaposlenih organizacijom različitih aktivnosti. Opremili smo kampove terenima i spravama koji omogućavaju našim zaposlenima da, u slobodno vrijeme, praktikuju razne vrste sportova i rekreacije (fines, bilijar, sportovi sa lopatom i sl.). Organizovali smo i fudbalski kup, upravo kako bi kroz igru povezali zaposlene koji dolaze iz različitih zemalja i rade na različitim sekcijama auto-puta. Pored toga, često organizujemo zajedničke vikend aktivnosti u cilju jačanja timskog duha i zajedništva i povećanja međusobnog razumijevanja i rad-

nog učinka.

DN: Da li ste posjetili neku od znamenitosti u Crnoj Gori i šta je na Vas ostavilo najveći utisak?

GUANGYI: Do sada sam više puta išao u turistički obilazak Crne Gore. Na mene su ipak najveći utisak ostavili primorski gradovi, poput Kotora i Budve, koji su nestvarno lijepi tokom cijele godine. Kinezi su u Crnoj Gori najviše impresionirani spojem različitosti, od kojih je svaka na svoj način jedinstvena i lijepa, a istovremeno bogata kulturnim i istorijskim nasledem.

Ipak, postoji jedna turistička atrakcija koju je veliki broj Kineza znao i prije nego što je došao u Crnu Goru. To je most na Đurđevića Tari. Ova znamenitost je Kinezima postala poznata zahvaljujući filmu "Most" iz 1969. godine, koji je svojevremeno bio veoma popularan u našoj zemlji. Upravo zato, kao što sam i ranije rekao, mi volimo da kažemo da je naša misija u Crnoj Gori ne samo da gradimo auto-put, već i da stvaramo dugoročne i čvrste mostove prijateljstva i kulturne razmjene između naših zemalja.

“

Želimo da naše prisustvo u Crnoj Gori ostavi trajne vrijednosti. To su, s jedne strane, infrastrukturne građevine poput auto-puta, čiji će mostovi, tuneli i vijadukti biti po mnogo čemu jedinstveni u ovom dijelu Evrope. S druge strane, želimo da prenesemo našu veoma bogatu i raznovrsnu kulturu, ali i da se upoznamo sa lokalnim nasljedem. Gradimo mostove – s jednog kraja rijeke na drugi, ali i mostove od čovjeka do čovjeka.

”



Prioritetni razvojni projektat u oblasti saobraćaja u 2016. godini za Vladu
Projektovana brzina na ovoj dionici je 100 km/h, a vrijeme putovanja od



Asistent direktora QIAN YUANJING KLJUČ ZA UČENJE VAŠEG JEZIKA JE STRPLJENJE

organizaciju brojnih kulturnih aktivnosti i prezentacija, sa ciljem da dodatno približimo lokalcima kinesku kulturu i tradiciju i olakšavamo razumijevanje jezika. Kako je kontinuitet veoma važan za ostvarivanje napretka, insistiramo na redovnom prisustvu svim predavanjima. Dodatno, sva predavanja prate i tekstovi sa latinskom transkripcijom, što olakšava čitanje i doprinosi boljem tumačenju kineskih znakova. Kolege iz Crne Gore koji pohađaju kurs su već uvidjeli koliko je kineski jezik ustvari koncizan i logičan i njihov napredak u savladavanju jezika je evidentan. Upotreba kineskog jezika na dnevnom nivou je postala uobičajena i među lokalcima, pa se često dešava da se međusobno pozdravljaju upravo na kineskom jeziku.

YUANJING: Mi to posmatramo na drugačiji način. Kinezi koji su angažovani na izgradnji auto-puta su uigran tim, sa bogatim iskustvom rada u različitim sredinama, kulturama i kontinentima, tako da se lako prilagođavaju novim okolnostima i okruženju. Osim toga, Crna Gora je prelijepa zemlja sa veoma ljubaznim i predusretljivim ljudima, zbog čega se mi ovdje osjećamo divno. Jezik je jedna od najvećih različitosti i u početku je trebalo malo vremena da se naviknemo na različite akcente. Ipak, mi se međusobno veoma dobro slažemo i olakšavamo komunikaciju tako što se trudimo da budemo strpljivi i savladamo jezike. Na primjer, nijedan od naših šefova kuhinje ne govori engleski, ali bez ikakvih napora svakodnevno brižljivo priprema ukusan jelovnik za preko 100 ljudi koji su zaposleni u kamp.



Jezik je jedna od najvećih različitosti i u početku je trebalo malo vremena da se naviknemo na različite akcente. Ipak, mi se međusobno veoma dobro slažemo i olakšavamo komunikaciju tako što se trudimo da budemo strpljivi i savladamo jezike. Na primjer, nijedan od naših šefova kuhinje ne govori engleski, ali bez ikakvih napora svakodnevno brižljivo priprema ukusan jelovnik za preko 100 ljudi koji su zaposleni u kamp.



Mlada Qian Yuanjing, asistent direktora crnogorskog ogranka CRBC, brzo se prilagodila životu u Crnoj Gori, u čemu joj je posebno pomoglo znanje našeg jezika koje je naučila na univerzitetu u Pekingu.

DN: Vi ste jedna od rijetkih Kineskinja koja zna i odlično govori naš jezik. Kako ste ga naučili i odakle ideja za izučavanje našeg jezika?

YUANJING: Hvala na komplimentu, to je lijepo čuti. Iako sam uspješno savladala jezik, svjesna sam da imam još dosta toga da naučim i iskoristiću maksimalno svoj boravak u Crnoj Gori da unaprijedim i usavršim moje poznavanje crnogorskog jezika. Prilikom da naučim ovaj jezik sam dobila na univerzitetu u Pekingu gdje sam završila jezičke studije. Imala sam sreću da ovaj jezik učim od profesora **Nikole Grdinića**, čijim se lekcijama i danas vraćam, jer mi mnogo pomažu u praktičnoj primjeni jezika. Upravo iz tog razloga, dugujem mu ve-

liku zahvalnost za uloženi trud, ne samo da mi pomogne da lakše savladam vaš jezik, već i da ga zavolim.

DN: Dio života na kampu je i organizovani kurs kineskog jezika za lokalce. Kako se snalaze sa izučavanjem vašeg drevnog jezika, koji je poznat kao izuzetno težak?

YUANJING: Kada su naše kolege iz Crne Gore saznale za kurs kineskog jezika, prva pomisao im je bila da je to nemoguća misija. Ipak, čim su počeli da savladavaju osnove jezika i usvajaju prva znanja, njihov entuzijazam je porastao. Angažovali smo odličnog profesora sa Instituta Konfucije, koji se trudi da predavanja budu zabavna i interaktivna, kroz

DN: Koliko je Kinezima teško da se ukllope u našu sredinu i šta su najveće razlike, a šta ste lako usvojili?



Kamp u Morači, u kojem je zaposleno preko 100 ljudi, raspolaže i terenima za rekreaciju

ga istinski uživamo u svemu što nam pruža vaša divna zemlja i iskreno se nadamo da i Crnogorci uživaju u našem prisustvu i novom duhu kulture koji smo iz naše drevne Kine donijeli u Crnu Goru.

Crne Gore je nastavak realizacije projekta izgradnje prve dionice auto-put Bar-Boljare. Podgorice do Kolašina skraćuje se sa sadašnjih sat i 30 minuta na svega 25 minuta.



IMPOZANTNI PROJE

Kineska kompanija China Road and Bridge Corporation prepoznata je u svijetu po imponantnim projektima, a ovom prilikom predstavljamo njih devet. Ova firma, jedna od četiri najveće državne građevinske kompanije u Kini, prva je krenula na međunarodna tržišta.

Kineska kompanija China Road and Bridge Corporation (CRBC) specijalizovana je za izgradnju infrastrukture, nekretnine i investicije. Ova firma, jedna od četiri najveće državne građevinske kompanije u Kini, prva je krenula na međunarodna tržišta, sa foku-

som na izgradnju infrastrukture, kao što su auto-putevi i mostovi, luke, željezničke pruge, aerodromske piste i tuneli.

"Poslovanje takođe uključuje i investicije, industrijski razvoj, trgovinu, lizing i druge usluge. Sa podružnicama u skoro 50 zemalja Azije, Afri-

ke, Evrope i Južne Amerike, u CRBC-u smo uspostavili vrlo efikasnu i brzu mrežu za saradnju, razvoj i menadžment. CRBC je sada ključna platforma za CCCC poslove u inostranstvu", ističu u CRBC.

Ova kompanija prepoznata je u svijetu po imponantnim projektima, od kojih predstavljamo njih devet. Između ostalog CRBC je učestvovao u izgradnji drugog po dužini tunela na svijetu Kuinling Žongnanšan (18 kilometara) i najdužeg mosta na svijetu

preko mora Ćin Dao bridž dužine 41,5 kilometara. Od aktuelnih projekata, fascinant je pet kilometara dugi tunel ispod rijeke Jangcekgang, ali i novi projekat premošćavanja 49,5 kilometara moreuza na relaciji Džuhai-Makao-Hong Kong, vrijedan čak 11,24 milijardi dolara. Izgradnjom ovog sistema prevoza tereta sa relacije Džuhai-Makao-Hong Kong sa četiri sata biće smanjen na svega pola sata. CRBC u Nandjingu gradi dvospratni tunel sa dvije cijevi dužine pet

i 5,5 kilometara. Impresivno zdanje, sa supermodernom tehnologijom izgradnje, trebalo bi da bude završeno naredne godine.

"Od danas pa zauvijek, CRBC će biti posvećena izgradnji puteva i mostova, doprinosti zajednicama, voditi računa o ljudima i težiti savršenstvu. CRBC se raduje zajedničkom radu sa prijateljima i partnerima iz cijelog svijeta u izgradnji bolje i svjetlije budućnosti", istakli su u ovoj kineskoj kompaniji.

➔ Most "Yangtaze" dugačak je 15,6 metara, sa rasponom kablova od čak 648 metara. Ovaj most čelične konstrukcije i jedinstvenog izgleda izgrađen je za svega dvije godine.



➔ Most Zemun – Borča preko Dunava dug 1,5 kilometara otvoren je krajem prošle godine. Most je gradio CRBC, a finansiran je preko Kineske EXIM banke.



Prosječni dnevni, odnosno godišnji saobraćaj na postojećim putevima od Bara do sezonskim intenzitetom i do 20.000 vozila. Za obezbjeđenje zatvorenog sistema

PROJEKTI FIRME CRBC



"Xiamen Haicang" most je izgrađen 1999. godine. Ši-
rok je 32 metra, a dugačak 5,9 kilometara. Ispod mosta
ostavljen je raspon između nosećih stubova od preko
kilometar kako bi nesmetano mogli da prolaze brodovi.



Most "Surabaya-Madura" nalazi se u Indoneziji i do sada je najveći infrastrukturni projekat koji je
kompanija CRBC radila van Kine. Ono što ovaj most čini jedinstvenim u svijetu jeste pylon na mostu
visine 140 metara i kablovi raspona 434 metra. Projekat je započet 2004., a završen 2007. godine.

granice sa Srbijom na pojedinim dionicama procijenjuje se od 5.100 do 8.300 vozila sa
naplate putarine predviđena su dva čeona mjesta - poslije tunela Sozina i u Boljarima.



INTERVJU: Ministar saobraćaja IVAN BRAJOVIĆ

VLADA JE VEOMA ZAHTEJEVAN INVESTITOR

Svjesni značaja projekta izgradnje prve dionice auto-puta i novca koji se izdvaja za njega, visoko smo postavili ljestvicu izvođaču radova, rekao je za Dnevne novine ministar saobraćaja Ivan Brajović.

DN: Desetogodišnjicu nezavisnosti Crne Gore definitivno će obilježiti početak gradnje prve dionice auto-puta. Kako teku dosadašnji radovi?

BRAJOVIĆ: U trenutku kada slavimo ovaj značajan datum, vjerujem da dijelim i zadovoljstvo građana Crne Gore zbog početka realizacije našeg najvećeg infrastrukturnog projekta u skorijoj istoriji. Vjerujem da se u ovom trenutku, na specifičan način susreću osnovne tekovine naše prošlosti oličene u istrajnosti i odlučnosti našeg naroda, sa vizijom daljeg razvoja naše države, koju pored ostalog realizujemo i izgradnjom auto-puta.

Period od jedne decenije je istorijski gledano veoma kratak, a mi smo u njemu ostvarili velike i dugoročno gledano istorijske rezultate. Slijedi period novog, još intenzivnijeg razvoja Crne Gore, čemu će poseban impuls i pečat dati izgradnja auto-puta Bar-Boljare.

Obnova nezavisnosti Crnu Goru je stavila pred brojne društvene, političke, eko-

nomske i kulturne izazove, ali i pokazala da smo spremni da preuzmemo odgovornost da gradimo Crnu Goru po mjeri njenih građana, u okvirima sopstvenih razvojnih specifičnosti i potencijala, prema standardima evropske porodice. U tom procesu, kao jedan od ključnih elemenata dostizanja razvojnih i integracionih ciljeva jeste izgradnja auto-puta Bar-Boljare, koji je i prepoznat kao projekat od strateškog interesa za Crnu Goru i koji bi trebalo da sve potencijale naše države stavi u funkciju kreiranja i privlačenja robnih i saobraćaj-



Dosadašnjom saradnjom sa CRBC-om smo uglavnom zadovoljni, sve probleme i nejasnoće koje nastaju u svakom pa i ovom poslu, rješavaju se zajedničkim naporima



nih tokova, dinamičnijeg i održivog ekonomskog rasta i boljeg života za sve građane.

Svaki veliki infrastrukturni projekat, u sredinama i mnogo većim i razvijenim od Crne Gore prate izazovi, ali zajedničkim naporima sve se može prevazići, a da se pri tome kvalitet, bezbjednost i dugotrajnost radova nikada ne dovodi u pitanje. Vodeći računa o maksimalnoj zaštiti interesa države kao investitora, i uz puno poštovanje svih relevantnih propisa, standarda i ugovornih odredbi, došli smo do trenutka intenziviranja radova na terenu, završen je Elaborat procjene uticaja na životnu sredinu za nivo Glavnog projekta kao jedan od ključnih uslova za izdavanje građevinskih dozvola. Nedavno smo dobili građevinske dozvole za tunel Vjeternik i za most Moračica, za čije je glavne projekte Državna komisija za reviziju tehničke dokumentacije dala pozitivnu ocjenu. Ovo su dva najveća objekta na trasi. U ovom trenutku mogu sa građanima Crne Gore da podijelim i lično zadovoljstvo, kao i zadovoljstvo svih članova tima koji su na strani Investitora.

Crna Gora jeste prostorno mala zemlja, ali je i zemlja ambicioznih planova.

53

SAGLASNOSTI ZA ANGAŽOVANJE PODIZVOĐAČA IZDALO JE DO SADA MINISTARSTVO

DN: Kako ste zadovoljni brojem angažovanih podizvođača iz Crne Gore?

BRAJOVIĆ: Sa posebnim zadovoljstvom želim da istaknem činjenicu da smo Ugovorom o projektovanju i izgradnji uspješni da obavežemo izvođača radova da mora angažovati najmanje 30 odsto pravnih lica iz Crne Gore i to u odnosu na ugovorenu cijenu radova. Ova obaveza je već uglavnom realizovana. Dakle, skoro 250 miliona eura ostaje u finansijskim tokovima naše države, što će povratno dati dodatni pozitivni impuls privrednim tokovima u Crnoj Gori. Osim toga, obezbijediće se novi odgovarajući transfer znanja i tehnologija u cilju unapređenja kvaliteta poslovanja domaćih kompanija, kao i sticanja odgovarajućeg



Zakonom o auto-putu Bar-Boljare kineska kompanija CRBC poreza i doprinosa na inostrane radnike i poreza na dobit. Do



Biće više od 3.500 radnika

Kada je riječ o broju angažovanih radnika, njih je trenutno na gradilištu 556.

“Ovaj broj bi u predstojećem periodu trebalo da bude značajnije povećan. U vrijeme najvećeg obima radova, prema planovima Izvođača radova, taj broj bi trebalo da naraste i na preko 3.500. I u ovom segmentu, prepoznata je šansa za angažovanje domaćih radnika”, rekao je Brajović.

DODATNI IMPULS PRIVREDI

Skoro 250 miliona eura ostaje u finansijskim tokovima naše države, što će povratno dati dodatni pozitivni impuls privrednim tokovima u Crnoj Gori.

iskustva i razvijanja odgovarajućih sposobnosti i vještina, koje će domaćim kompanijama omogućiti, prije svega opstanak na tržištu u uslovima sve oštrije konkurencije i sve teže predvidivih tržišnih kretanja, a zatim i dalje unapređenje poslovanja, rast i razvoj.

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je u svojstvu investitora do sada izdalo 53 puta saglasnost za angažovanje podizvođača, a kojim je obuhvaćeno 67 preduzeća, jer jedna saglasnost može da obuhvati više preduzeća ukoliko jedno preduzeće uključuje ugovor o poslovno-tehničkoj saradnji sa nekim drugim, čime je osigurano da se na gradilištu može naći isključivo kompanija koja ima saglasnost Investitora. Od ovog broja, 61 preduzeće je iz Crne Gore.

DN: Kada se može očekivati početak glavnih radova?

BRAJOVIĆ: Nakon što su ispunjeni odgovarajući zakonski i ugovorni preduslovi, kao datum početka radova određen je 11. maj 2015. U skladu sa Ugovorom od ovog datuma počinje da teče rok od 48 mjeseci u kojem je izvođač radova dužan da izradi Glavni projekat, predmetnu dionicu autoputa, nabavi i ugradi opremu i instalacije.

Vrlo često se zaboravlja da smo mi zaključili ugovor i o projektovanju i izgradnji. Prosjek projektovanja kod ovako velikih kapitalnih projekata, sa vrlo zahtjevnom morfologijom terena i velikim brojem objekata na trasi je od devet do 12 mjeseci. Samo izrada potrebnih geodetskih podloga i izvođenje geotehničkih istražnih radova sa odgovarajućim elaboratima, traje oko šest mjeseci. Iz tih razloga, izrada projektne dokumentacije za izgradnju ove dionice autoputa duži-

ne 41 km odvija se sukcesivno, po podsekcijama kojih ima 15, na način da se prioritet daje onim objektima za čiju izgradnju je potrebno duže vrijeme, odnosno raniji početak, kako bi bili izgrađeni u ugovorenom roku. Projekti za izgradnju sistema napajanja, rasvjete, telekomunikacija, komandnih

vrednijem i najznačajnijem razvojnom Projektu.

DN: Da li ste zadovoljni saradnjom sa kompanijom CRBC?

BRAJOVIĆ: Mi smo veoma zahtjevan investitor. Svjesni značaja projekta i novca koji se izdvaja za ovaj projekat, visoko smo postavili ljestvicu



Ministar Brajović tokom jedne od posjeta kampu CRBC

centara za upravljanje autoputem itd., koji su zajednički za cijelu dionicu, praktično se rade u drugom dijelu realizacije projekta, paralelno sa izvođenjem građevinskih radova.

Tempo i dinamika realizacije radova jeste odgovornost izvođača radova. Kako su radovi počeli u maju 2015. godine, očekujemo da ćemo se prvim kilometrima autoputa voziti u 2019. godini. U svim aktivnostima predstavnici investitora dosljedno primjenjuju sve relevantne propise Crne Gore, poštuju ugovorne odredbe i relevantne domaće i međunarodne standarde i insistiramo da od svog partnera dobijemo najveći stepen kvaliteta u radu, a sve sa ciljem obezbjeđenja dobijanja tehničkih rješenja i kvaliteta izrade. Oni su neophodni za potpunu, dugotrajnu funkciju i kompletnost radova na ovom našem naj-

izvođaču radova, kako u odnosu na dosljednost u primjeni evropskih standarda i kvaliteta, tako i u odnosu na sve druge ugovorene obaveze. To se neminovno podrazumijeva uz visok stepen odgovornosti i veoma veliku posvećenost, u procesu odobravanja pojedinih segmenata, ali i u procesu realizacije. Dosadašnjom saradnjom sa CRBC-om smo uglavnom zadovoljni, sve probleme i nejasnoće koje nastaju u svakom pa i ovom poslu, rješavaju se zajedničkim naporima. Vjerujem da će ovaj izvođač radova opravdati povjerenje koje mu je dato, imajući u vidu njegove reference.

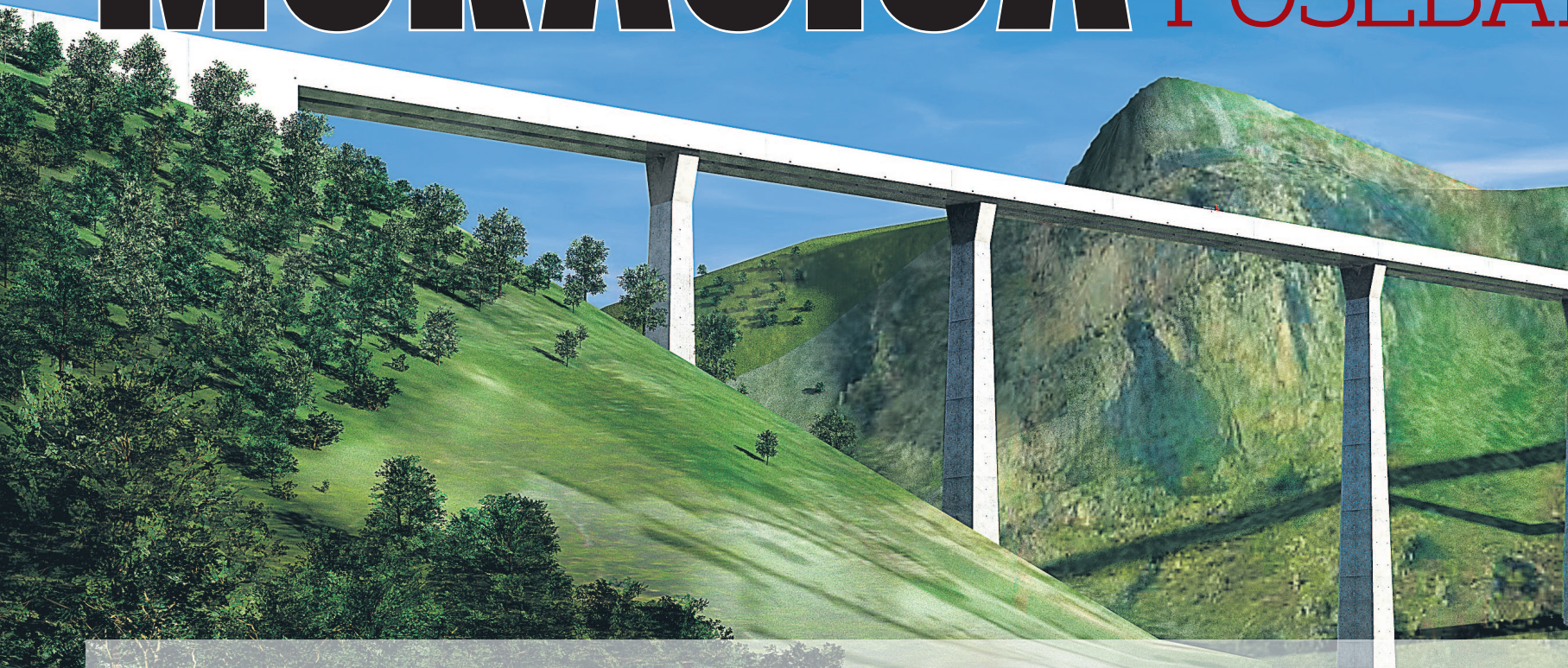
Kao odgovoran investitor obezbijedili smo široku lepezu garancija, ali vjerujemo da će svi poslovi biti završeni na vrijeme i na obostrano zadovoljstvo i investitora i izvođača radova.

i njegovi podizvođači oslobođeni su plaćanja poreza na dodatu vrijednost, carine, sada CRBC je angažovao kao podizvođača 67 preduzeća, od čega je 61 firma iz Crne Gore.



MORAČICA

PROJEKT POSEBA



Svi mostovi na prvoj dionici auto-puta su projektovani po istom građevinskom sistemu, osim mosta Moračica sa ultravisokim stubovima, koji je projektovani kao posebni objekat, rekao je Dnevnim novinama direktor upravljača projektom Goran Vujović.

Ukupna širina mostova za svaki smjer vožnje je 9,62 metara. Na djelovima trase sa podužnim nagibom većim od četiri odsto, ukupna širina mostova za svaki smjer vožnje iznosi 13,12 metara, kako bi se omogućila treća traka.

ZAHTJEVAN PROJEKAT

Prema riječima Vujovića, geomorfološke odlike terena



Planirani sistem naplate putarine za auto-put je zatvorenog tipa sa sljedećim naplatnim mjestima: privremena čeona naplatna rampa na Gornjim Mrkama, naplatna stanica na petlji Pelevbrijeg, naplatna stanica na petlji Veruša, naplatna stanica na petlji Mateševo.



duž prioritetne trase auto-puta veoma su složene.

“Nadmorska visina varira od oko 50 do maksimalnih 1.174 metara. Prva trećina trase je u zoni nadmorske visine od 50 do 500 metara, druga trećina od 500 do 1.000 metara i posljednja trećina od 1.000 do 1.174 metara. Konfiguracija terena je takva da se brda i doline, nizije i jaruge smjenjuju na veoma maloj udaljenosti”, objasnio je Vujović.

Kao rezultat toga, 41 kilometar auto-puta ovog projekta, kako ističe Vujović, obuhvata veliki broj mostova i tunela.

“Činjenica da na trasi postoji 19 mostova ukupne dužine 4,5 kilometara, 19 tunela dužine 19,3 kilometara, što čini

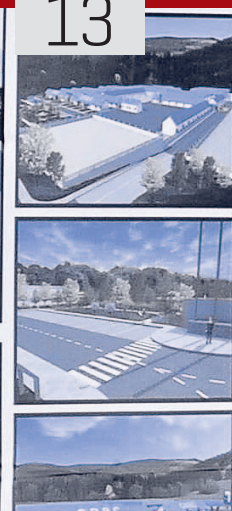
58 odsto ukupne trase, govori o izazovima i zahtjevima za projektante, a sa druge strane o stepenu odgovornosti i obimu posla za Državnu komisiju za reviziju tehničke dokumentacije”, tvrdi Vujović.

Na otvorenoj trasi širina kolovoza u jednom smjeru je 2x3,5, odnosno sedam metara. Ukupna širina trase uključujući zaustavne trake, horizontalnu signalizaciju traka, zaštitne ograde i dvije kolovozne trake je 27,10 m.

“Kosine nasipa će biti izgrađene sa nagibom kosine 1:1,5. Međutim, zbog visine nasipa koja se kreće od 10 do 35 metara biće obezbijedena zaštita od erozije. Gradnja tunela će se generalno odvijati u dvi-

Vujović





TOVANA KAO N OBJEKTAT



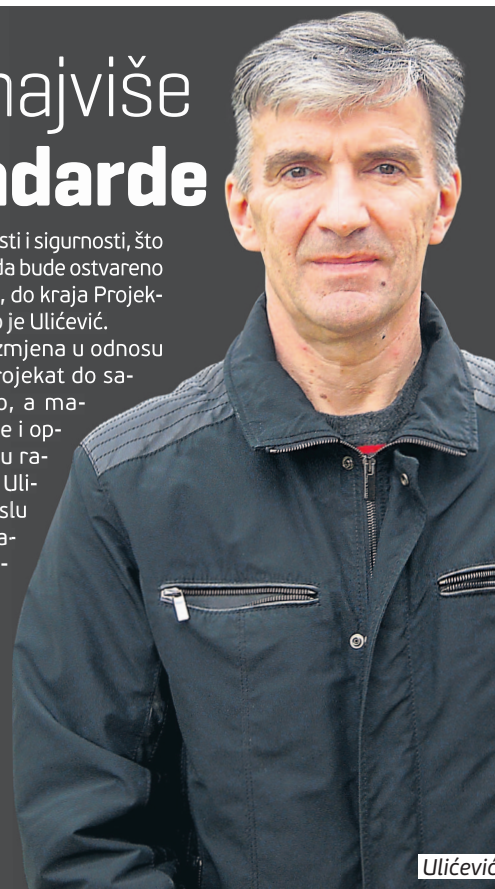
Zahtijevamo najviše tehničke **standarde**

Predsjednik Državne komisije za reviziju tehničke dokumentacije prof. dr **Mladen Ulićević** kazao je Dnevnom novinama da je u drugoj polovini prošle godine težište aktivnosti kineskih partnera bilo na izradi geodetskih podloga i izvođenju geotehničkih istražnih radova u cilju prikupljanja neophodnih ulaznih podataka za izradu glavnih projekata trase i objekata na trasi.

"Početkom ove godine su intenzivirani, a ovih dana i uspješno završeni radovi na projektovanju ključnih objekata na ovoj dionici auto-puta, a to su najduži tunel Vjeternik i veliki most Moračica za čiju izgradnju je potrebno oko tri godine. Možemo reći da su kod ovih objekata primijenjeni najviši tehnički standardi kva-

liteta, trajnosti i sigurnosti, što očekujemo da bude ostvareno i u nastavku, do kraja Projekta", objasnio je Ulićević.

Bitnijih izmjena u odnosu na Idejni projekat do sada nije bilo, a manje korekcije i optimizacije su rađene, ističe Ulićević, u smislu prilagođavanja tehničkih rješenja planiranoj tehnologiji izgradnje objekata, kao i realnoj morfologiji terena nakon detaljnog snimanja.



Ulićević

je grupe različitih geoloških uslova: krečnjacima i flišnim sedimentima. Na dijelu trase od Smokovca do tunela Vjeternik, na 23 kilometru preovladavaju krečnjaci. Od 23 kilometra do kraja trase odnosno 41 kilometar, dominantne su flišne naslage. Odobrene dimenzije otvora tunela za kolovoz sa dvije trake od 3,50 metara, uključujući prostor za saobraćajnu signalizaciju i prolaz za pješake su širina 7,7 metara i visina 4,7 metara. Na djelovima trase sa tri saobraćajne trake ukupna širina između prolaza za pješake je 11,2 metara", kazao je Vujović.

INTENZIVIRANJE RADOVA

Projektom je predviđena i baza za održavanje auto-puta, sa objektom kontrole i uprav-

ljanja, skladište soli i agregata, garaže, skladište opreme i materijala, pumpa za gorivo, radionica za opravku opreme, parking za zaposlene i prostor za odlaganje havarijskih vozila.

"Planirani sistem naplate putarine za auto-put je zatvorenog tipa sa sljedećim naplatnim mjestima: privremena čeon naplatna rampa na Gornjim Mrkama sa 3+3 naplatna mjesta, naplatna stanica na petlji Pelev brijeg sa 2+2 naplatna mjesta, naplatna stanica na petlji Veruša sa 2+2 naplatna mjesta, naplatna stanica na petlji Mateševo sa 2+2 naplatna mjesta", saopštio je Vujović.

Kako je objasnio Vujović, od 11. maja 2015. godine, kada su počeli radovi na auto-putu, do sada, Izvođač je osim na izradi Glavnog projekta, radio na: raščišćavanju trase, izgrad-

nji četiri glavna kampa (Moračica, Pelev Brijeg, Lopate i Jabuka) i četiri manja kampa (Lutovo, Ptič, sjeverni Kosman, Mateševo) za radnike sa svom pratećom infrastrukturom, izgradnji laboratorija, drobilica, betonskih baza, radionica, platformi za kompresore, skladišta za eksplozive, armiračnice, privremenom čeličnom mostu Moračica, privremenom napajanju, iskopima predusjeka portala tunela - Kosman, Vjeternik, Mrke, iskopima stopa mosta Moračica, kao i na 40 kilometara pristupnih puteva.

"Svakako da očekivano predstojeće poboljšanje vremenskih uslova, povećanje broja odobrenih glavnih projekata i izdatih građevinskih dozvola jesu preduslovi koji će pospješiti intenziviranje radova na terenu", zaključio je Vujović.

19

MOSTOVA BIĆE IZGRADENO DUŽ AUTO-PUTA
BAR-BOLJARE





 **BENZINSKE
PUMPE**

Na cjelokupnoj dionici auto-puta biće izgrađeno 11 benzinskih pumpi od kojih će četiri biti u sklopu motela



Vrijednost mašina koje su kompaniji China Road and Bridge Corporation dopremljene iz Kine premašuje 50 miliona eura

IZDATE DOZVOLE ZA MORAČICU I VJETERNIK

Ministarstvo održivog razvoja i turizma izdalo je nedavno Ministarstvu saobraćaja građevinske dozvole za gradnju mosta Moračica i tunela Vjeternik. To su najzahtjevniji objekti na prvoj trasi auto-puta.

Dobijanjem građevinske dozvole praktično se odmah krenulo u realizaciju najzahtjevnijeg objekta na prioritetnoj dionici auto-puta Bar-Boljare.

POČELI RADOVI

Radovi na izgradnji prve dionice auto-puta Bar-Boljare posljednjih dana su se evidentno zahuktali. Radnici su počeli sa gradnjom mosta Moračica i nosećih stubova, od kojih će glavni biti visok 158 metara. Takođe, svi pripremni radovi, neophodni za početak probijanja brda Vjeternik i gradnje istoimenog tunela su završeni.

Stanje na terenu prioritetne dionice najbolje oslikavaju razne mašine ko-

je neprestano rade, kao i veliki broj radnika koji su raspoređeni na više lokacija na različitim poslovima. Najveći dio radnika prisutan je na mjestu gdje će biti izgrađen najzahtjevniji objekat na prvoj dionici - most Moračica. U toku je bušenje i betoniranje temelja na kojima će se kasnije graditi noseći stubovi ovog imponantnog objekta.

Paralelno sa ovim radovima, završeni su i pripremni radovi za gradnju tunela Vjeternik. Ovaj projekat biće, kako Dnevne novine saznaju iz više izvora, rađen sa obje strane brda. Sa jedne strane, brdo Vjeternik će početi da probija glavni izvođač radova, odnosno kineska kompanija "China Road and Bridge Corporation" (CRBC), dok će sa druge strane isti postupak obavljati crnogorska građevinska kompanija Bemax.

TRI SMJENE

Zbog obima radova kako na mostu Moračica, tako i na tunelu Vjeternik, radovi na prioritetnoj dionici će se najvjerovatnije obavljati u tri smjene.

Ministarstvo održivog razvoja i turizma izdalo je

nedavno građevinske dozvole za gradnju mosta Moračica i tunela Vjeternik.

Ova dva imponantna objekta definitivno će biti primjer moderne saobraćajne infrastrukture u regionu, a i šire. Dovoljno je pomenuti podatak da za 41 kilometar, koliko je duga dionica, nadmorska visina varira od 63 metra do preko 1.100 metara.

Projektovana brzina na prvoj dionici auto-puta je 100 km/h, a vrijeme putovanja između Podgorice i Kolašina skraćuje se sa sadašnjih sat i 30 minuta na svega 25 minuta. Radovi

su zvanično počeli 11. maja 2015. godine i biće završeni do 11. maja 2019.

KREDIT

Izgradnja prve dionice auto-puta koštaće 809,6 miliona eura. Od tog iznosa, 85 odsto, tj. 688,16 miliona eura obezbijediće Exim banka kroz kredit, a 15 odsto ili 121,44 miliona eura je učešće države Crne Gore. Rok otplate kredita je 20 godina, grejs period šest godina, a godišnja kamatna stopa iznosi dva odsto. Period povratka sredstava koja su potreb-

GRADNJA
TUNELA 

Sa jedne strane, brdo Vjeternik će početi da probija glavni izvođač radova, odnosno kineska kompanija "China Road and Bridge Corporation" (CRBC), dok će sa druge strane isti postupak obavljati crnogorska građevinska kompanija Bemax.

Auto-put će takođe povezivati luke na Jadranu sa lukama na Dunavu i dalje sa cijelom mrežom Panevropskih koridora



Izgradnja prve dionice auto-puta koštaće 809,6 miliona eura. Od tog iznosa, 85 odsto, tj. 688,16 miliona eura obezbijediće Exim banka kroz kredit, a 15 odsto ili 121,44 miliona eura je učešće države Crne Gore.





48

MJESECI UGOVORNI JE PERIOD ZA IZGRADNJU DIONICE SMOKOVAC – UVAČ – MATEŠEVO



Radovi na gradnji prve dionice zvanično su počeli 11. maja 2015. godine

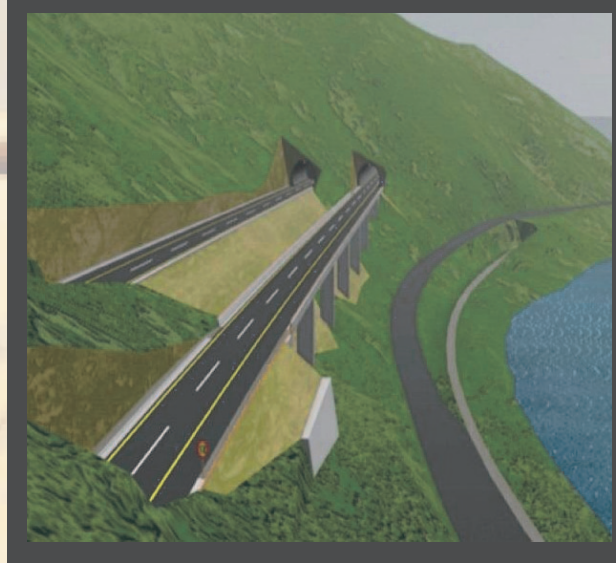
na za gradnju prioritetne dionice auto-puta od Smokovca do Mateševa iznosi 17 godina od perioda gradnje, odnosno 13 godina od početka njegove eksploatacije, pokazala je socio-ekonomska analiza tog projekta. Vlada Crne Gore i kineska Exim banka potpisale su 31. 10. 2014. godine u kineskoj ambasadi u Podgorici ugovor o finansiranju autoputa Bar-Boljare, koji će značajno približiti sjever Crne Gore sa centralnom i južnom dijelu države. Ugovor je u ime Vlade Crne Gore potpisao ministar finansija **Radoje Žugić**. Auto-put će takođe povezivati luke na Jadranu sa lukama na Dunavu (Koridor VII i Koridor X) i dalje sa cijelom mrežom Panevropskih koridora. To će ujedno biti i najkraća veza Mađarske i Rumunije preko Srbije i Crne Gore sa južnom Italijom i Albanijom. Autoput Beograd-Južni Jadran zahvata široko gravitaciono područje sa oko 4,7 miliona stanovnika.



Uz auto-put pumpe, odmorišta i moteli

Prosječni dnevni, odnosno godišnji saobraćaj na postojećim putevima od Bara do granice sa Srbijom na pojedinim dionicama kreće se od 5.100 do 8.300 vozila sa izraženim sezonskim godišnjim intenzitetom koji dostiže i do 20.000 vozila. Prema Detaljnom prostornom planu autoputa, od Bara do Boljara biće izgrađeno deset odmorišta. Duž autoputa biće izgrađeno i 11 benzinskih pumpi, od kojih će četiri biti u sklopu motela. Shodno planu, benzin-

ske pumpe biće izgrađene na sljedećim dijelovima autoputa: Virpazar, Velje Brdo, Guši, Mateševu, Berane, Štitari, Boljare, zatim Šteke, Andrijevića, Berane II i u naselju Crnča. Kao prateći objekti u koridoru auto-puta sa najbogatijim sadržajima i najkraćim zadržavanjem od jedne noći, radi potreba saobraćaja, odmora, rekreacije i turizma, biće izgrađeno šest motela. Moteli će biti izgrađeni u Štekama, Mateševu, Andrijevići, kao i u Beranama, Crnči i Boljarima.



20

HILJADA VOZILA NA GODIŠNjem NIVOU MAKSIMALNA JE PROCIJENJENA FREKVENTNOST SAOBRAĆAJA NA AUTO-PUTU



Izdavač: Novine d.o.o.

**Glavni i odgovorni urednik
VESNA ŠOFRANAC**

**Autori:
NEMANJA LACMAN I BOJANA MINIĆ**

**DTP:
DEJAN POPOVIĆ**