



# INFORMACIJA O STATUSU REALIZACIJE PROJEKTA OBILAZNICE OKO BUDVE NA TRASI BRZE SAOBRAĆAJNICE DUŽ CRNOGORSKOG PRIMORJA

## UVODNE NAPOMENE

Projekat Brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja u zoni Jadransko-jonskog koridora je jedan od najznačajnijih infrastrukturnih projekata iz domena putne infrastrukture u Crnoj Gori<sup>1</sup>, za koji je do sada obezbijeđena i značajna podrška Evropske komisije u iznosu od 7,875 miliona eura za pripremu dokumentacije, kako je i precizirano u nedavnom dopisu Evropske komisije (EK) od 19.01.2022. godine, a kojim EK Vladu, odnosno resorno Ministarstvo kapitalnih investicija (kao pravnog sljedbenika Ministarstva saobraćaja i pomorstva) obavještava da se povlače ranije dodijeljena bespovratna sredstava za kofinansiranje izgradnje u iznosu od 42,1 miliona eura.

Indikativnim proširenjem Trans-evropske transportne mreže na prostoru Zapadnog Balkana 2015. godine, projekat Brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja je obuhvaćen kao indikativno proširenje Mediteranskog koridora. Na dijelu kroz Crnu Goru, projekat se sastoji iz niza obilaznica oko primorskih opština.

Obilaznica oko Budve na trasi Brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja zoni Jadransko-jonskog koridora ukupne dužine od oko 30 km se sastoji od tri dionice:

- sjeverni krak od petlje Kotor do petlje Bratešići (Podlastva),
- središnji krak od petlje Bratešići preko petlje Budva (Markovići) do petlje Vrijesno,
- južni krak od petlje Vrijesno do petlje Petrovac.

Kroz mehanizam Investicionog okvira za Zapadni Balkan (Western Balkans Investment Framework - WBIF) obezbijeđena su bespovratna sredstva u vrijednosti od 4.614.200 eura za izradu Idejnog projekta i Elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo za cijelu obilaznicu u dužini od oko 30 km, i izradu Glavnog projekta i Elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo i tenderske dokumentacije za središnju dionicu u dužini od oko 11,3 km. Realizacija sredstava je započela 8. jula 2019. godine.

Evropska komisija je dopisom iz jula 2020. godine upozorila na potrebu ubrzavanja realizacije projekta obilaznice oko Budve, navodeći dolje navedene indikativne rokove za završetak pojedinih faza, koji su posmatrano iz ugla investitora (Vlada Crne Gore koju predstavlja Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, odnosno Ministarstvo kapitalnih investicija kao pravni sljedbenik Ministarstva saobraćaja i pomorstva) ambiciozno postavljeni imajući u vidu

---

<sup>1</sup> U strateškim dokumentima na nivou Evropske komisije ovaj projekat je označen kao „Blue Highway“.



dosadašnju dinamiku realizacije i potrebu sagledavanja prioriteta realizacije kapitalnih infrastrukturnih projekata u predstojećem srednjoročnom periodu, što je posebno aktuelizovano posljedicama pandemije Covid 19:

- rok za završetak projektne dokumentacije I kvartal 2021. godine,
- rok za zaključenje ugovora o finansiranju sa vodećom finansijskom institucijom<sup>2</sup> III kvartal 2021. godine,
- rok za zaključenje ugovora sa izvođačem radova i ugovora sa nadzornim organom najkasnije IV kvartal 2021. godine,
- rok za početak radova najkasnije I kvartal 2022. godine,
- rok za završetak radova najkasnije 2024. godine.

Na prethodno navedeni dopis Kancelarija za evropske integracije je prema Evropskoj komisiji uputila odgovor od 03.09.2020. godine ukazujući da su navedeni rokovi ambiciozni i da je realno očekivati da proces projektovanja bude okončan u III kvartalu 2021. godine i da bi pregovori oko zaključenja ugovora o kreditu sa vodećom finansijskom institucijom mogli započeti u IV kvartalu 2021. godine, uz molbu za razumijevanje o potrebi odlaganja rokova planiranih za 2021. godinu.

## **PREDUZETE AKTIVNOSTI**

U trenutku dostavljanja prvog zahtjeva (aplikacije) za dodjeljivanje bespovratnih sredstava u okviru XVIII poziva Investicionog okriva za Zapadni Balkan za tehničku podršku (pripremu tehničke dokumentacije) 2017. godine, na snazi je bio samo Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine (2008.) kojim je bila predviđena trasa Brze saobraćajnice na potezu: Ulcinj - zaleđe Bara - zaleđe Budve - zaleđe Tivta – varijantni prelaz preko Bokokotorskog zaliva - priključak na Jadranski autoput u rejonu Herceg Novog. U aplikaciji je jasno bilo navedeno da je u tom trenutku na snazi samo Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine (2008.), ističući i da se očekuje do kraja 2017. godine usvajanje Prostornog plana posebne namjene za obalno područje Crne Gore.

Proces izrade Idejnog projekta i Elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo za čitavu obilaznicu oko Budve i Glavnog projekta i Elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo i tenderske dokumentacije za prioritetni, središnji, segment obilaznice oko Budve po zahtjevima Ministarstva saobraćaja i pomorstva je počeo 08.07.2019. godine, da bi Skupšina Crne Gore usvojila Odluku o donošenju Prostornog plana posebne namjene za obalno područje Crne Gore do 2030. godine na sjednici od 27.07.2018. godine i ista je objavljena u Službenom listu Crne Gore broj 56/2018 od 03.08.2018. godine, što znači nakon apliciranja Investitora /

---

<sup>2</sup> Vodeća finansijska institucija u vezi sa trenutnom realizacijom grantova koji se odnose na proces projektovanja i pripremu tenderske dokumentacije je Njemačka razvojna banka (KfW), dok je u vezi sa pripremom Studije opravdanosti za Jadransko-jonski koridor kroz Crnu Goru i Albaniju (koja na dijelu kroz Crnu Goru tretira trasu Brze saobraćajnice), to bila Evropska banka za rekonstrukciju i razvoj (EBRD).



Korisnika bespovratnih sredstava (Vlada Crne Gore koju je predstavljalo Ministarstvo saobraćaja i pomorstva) prema Donatoru (Evropska komisija kroz mehanizam Investicionog okvira za Zapadni Balkan), što je činjenica od posebnog značaja kako za realizaciju već obezbijeđenih bespovratnih sredstava, tako i za planiranje predstojećih nužnih investicionih aktivnosti sa vremenskih okvirom i potrebnim budžetom za realizaciju, a zbog uslovljavanja koja su definisana Prostornim planom posebne namjene za obalno područje Crne Gore do 2030. godine (2018.).

U Prostornom planu posebne namjene za obalno područje Crne Gore do 2030. godine (2018.), koji je prostorno-planski dokument nižeg reda, u odnosu na Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine (2008.), su navedene dolje citirane odredbe:

1. "Koridor saobraćajnice za brzi motorni saobraćaj je u PPPN OP predložen u skladu sa PP Crne Gore. Uvažavaju se razlozi potrebe za preispitivanje alternativnih koridora. U ovom planu se ostavlja mogućnost razmatranja alternativnih koridora: preko Luštice i u zoni Budve. Plan ukazuje na potrebu tehničkog preispitivanja mogućnosti prolaska trase „brze saobraćajnice“ alternativnim koridorima. **Ovim planom se predlažu alternativni koridori preko Luštice i Paštrovske gore kao moguće strateško opredjeljenje koje će se detaljno razmotriti kroz izradu Studije saobraćaja koja će se raditi za potrebe Izmjena PPCG. Ovi koridori, odnosno trase brze saobraćajnice će se provjeriti tehnički kroz projektantska rješenja. (Idejni, Glavni projekat...).** Paralelno sa analizom mogućih rješenja će se uraditi SPU na životnu sredinu/studija vizuelnog uticaja / HIA, kojima će se dodatno razmotriti eventualni konflikti u prostoru. Ovim planom se nalaže da se u slučaju definisanja trase u zoni Luštice u cilju izbjegavanja konflikata sačuvaju naselja Luštice i njihov širi areal, kako bi se nesmetano odvijao njihov razvoj u planskom periodu prema prepoznatim zonama za ruralni razvoj i parametrima i smjernicama datim u planu. Preporuka ovog plana je da koridor gasovoda, za koji u ovom planu postoji preliminarna trasa koja je data Master planom gasovoda i buduća trasa brze saobraćajnice (ukoliko se koridor ocijeni prihvatljivim), idu paralelno, kako bi se što manje narušio prirodni pejzaž Luštice i ostavila mogućnost za nesmetan turistički razvoj na Luštici. Nakon izvršenih tehničkih provjera konačno opredjeljenje je moguće dati u Izmjenama Prostornog plana Crne Gore i Plana generalne regulacije."
2. "Direktna implementacija, odnosno izdavanje UT uslova iz ovog plana moguća je i za: - svu saobraćajnu i tehničku infrastrukturu koja je predmet ovog Plana, osim dionica brze saobraćajnice za koje su ponuđena alternativna rješenja i ostalu infrastrukturu koja se nalazi u okviru granica Prirodnog i kulturno – istorijskog područja Kotora sa njegovom zaštićenom okolinom, za koju je neophodno uraditi dodatne analize i studije."

U vezi sa prethodno citiranim odredbama iz Prostornog plana posebne namjene za obalno područje Crne Gore do 2030. godine (2018.), ukazujemo da ista uslovljavanja u vezi sa predlaganjem alternativnih koridora na trasi Brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja nisu prepoznata u Prostornom planu Crne Gore do 2020. godine (2008.), već samo upozorenje / preporuka o potrebi vođenja računa i ograničavanje izgradnje objekata i infrastrukture koji bi mogli ugroziti visoku vrijednost prirodnog i kulturnog pejzaža, dok je u mišljenju Ministarstva ekologije, prostornog planiranja i urbanizma od 17.02.2021. godine navedeno da Prostorni plan Crne Gore predstavlja strateški okvir održivog razvoja, odnosno osnov za usklađivanje opštih i sektorskih politika kojim se ne donose investicione ili razvojne odluke na egzekutivnom nivou,



već se obezbjeđuju preduslovi i strateške rezervacije prostora za njihovo eventualno donošenje. Konačne odluke će proisteci iz sektorskih politika i nižih, tj. detaljnijih nivoa prostornog planiranja, u ovom slučaju Prostornog plana posebne namjene za obalno područje (PPNOP), ako se, na osnovu parametara fizibilnosti (uticaj na životnu sredinu, socijalna prihvatljivost, ekonomska isplativnost i dr.) u transparentnim postupcima odlučivanja, utvrdi njihova opravdanost. Dalje je, u mišljenju, istaknuto da bi se varijantna rješenja adekvatno analizirala i odabralo optimalno, potrebno je projektnu dokumentaciju uraditi na istom tehničkom nivou. Za trasu iz Prostornog plana Crne Gore (PPCG), postoji urađeno Idejno rješenje (Generalni projekat), dok za varijante iz PPPNOP nije rađena projekta dokumentacija.

Polazeći od gore citiranih odredbi Prostornog plana posebne namjene za obalno područje Crne Gore do 2030. godine (2018.), Ministarstvo kapitalnih investicija kao pravni sljedbenik Ministarstva saobraćaja i pomorstva, je razmatralo mogućnost za proširenje već obezbijeđenih bespovratnih sredstava čija realizacija je u toku, a kako bi se omogućila izrada Idejnog projekta (ili bar Idejnog rješenja) za alternativne koridore, na što je reakcija Evropske komisije, u januaru 2021. godine, kao donatora, bila blokiranje procesa projektovanja, tj. izrade Idejnog projekta južne i sjeverne pod-dionice obilaznice oko Budve, za koje i ne postoje izdati Urbanističko-tehnički uslovi od strane nadležnog Ministarstva<sup>3</sup> i koje je u toku iz već obezbijeđenih bespovratnih sredstava, zahtijevajući jasno određenje Investitora da je trasa za koju se trenutno radi Idejni projekat i trasa po kojoj će se izvoditi radovi, što Ministarstvo kapitalnih investicija nije može eksplicitno da potvrdi zbog citiranih odredbi iz Prostornog plana posebne namjene za obalno područje Crne Gore do 2030. godine (2018.). Za Evropsku komisiju je neprihvatljivo da se na istom nivou detaljnosti projektuju po dva alternativna koridora za južnu i sjevernu pod-dionicu obilaznice oko Budve na trasi Brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja.

Nakon sastanka koji se održan 28.01.2021. godine, uz prisustvo predstavnika Njemačke razvojne banke, Evropske komisije – DG NEAR i Delegacije Evropske unije u Crnoj Gori, Kancelarije za evropske integracije i Ministarstva kapitalnih investicija, od strane Evropske komisije stopiran je proces projektovanja za južnu i sjevernu pod-dionicu obilaznice oko Budve, uz zahtjev da Investitor / Korisnik sredstava dostavi u pisanoj formi zvaničan odgovor na sljedeća pitanja:

1. Pružiti detaljan opis zahtjeva za projektovanje opcija, uključujući predviđenu trasu za ove opcije i procjenu rizika da trasa za koju je idejni projekt do sada bio u pripremi na kraju neće biti odabrana za izgradnju;
2. Dostaviti precizniju informaciju o strateškim prioritetima (posebno vezano za izgradnju središnju dionicu obilaznice oko Budve, status realizacije bulevara Tivat-Jaz i njegov uticaja na projekat obilaznice oko Budve.

Nakon što je Ministarstvo kapitalnih investicija, kao krajnji korisnik dodijeljenih bespovratnih sredstava Evropske komisije, na sastanku održanom 23.03.2021. godine pružilo uvjerenja da ostaje posvećeno realizaciji projekta „Plavog autoputa“, koji je uvršten i u Ekonomski i investicioni plan Evropske komisije od 06.10.2020. godine, i obećalo da će iz sopstvenih sredstava (sredstava „Monte-puta“ DOO Podgorica), finansirati analizu alternativnih koridora obilaznice oko Budve shodno odredbama iz Prostornog plana posebne namjene za obalno

---

<sup>3</sup> Urbanističko-tehničke uslove nije bilo moguće izdati jer je upravo prethodno citiranim odredbama Prostornog plana posebne namjene obalnog područja do 2030. godine propisana obaveza analize varijantnih rješenja alternativnih koridora obilaznice oko Budve.



područije Crne Gore do 2030. godine, i dalo objašnjenje različite namjene obilaznice oko Budve u poređenju sa bulevarom Tivat-Jaz, Evopska komisija je odblokirala projekat, na način da je dozvoljen nastavak izrade Idejnog projekta za čitavu obilaznicu oko Budve, dok je izrada Glavnog projekta za središnju dionicu pomenute obilaznice otkazana. U tom trenutku bespovratna sredstva dodijeljena za kofinansiranje izgradnje su ostavljena su na raspolaganje, uz napomenu da će se konačna odluka donijeti nakon što se Investitor / Korisnik sredstava odredi o trasi po kojoj će se projekat graditi.

Nakon što se pripreme navedena idejna rješenja za alternativne koridore obilaznice oko Budve, pokrenuće se izrada Studije procjene uticaja na baštinu (Heritage Impact Assessment – HIA) (prema ICOMOS smjernicama) za prelazak preko Bokokotorskog zaliva, nakon čega će se konačno riješiti i pitanje optimalnog prelaska Bokokotorskog zaliva. Trenutni status, i navedeni slijed koraka je predstavljen i predstavnicima Opštine Budva na sastanku održanom 10.09.2021. godine, kome su prisustvovali i predstavnici Ministarstva ekologije, prostornog planiranja i urbanizma, Projektant i Revident za Idejni projekat obilaznice oko Budve koji se trenutno realizuje, predstavnici „Monte-puta“ DOO Podgorica, koji su generalno podržali napore da se određena pitanja u vezi konačnim položajem trase Brze saobraćajnice riješe.

Ministarstvo kapitalnih investicija je nastavilo da održava redovnu komunikaciju sa svim nadležnim subjektima uključenim u praćenje realizacije projekta (Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma, „Monte-put“ DOO Podgorica, Projektant, Revident, Njemačka razvojna banka – KfW, Evropska komisija), u cilju informisanja o preduzetim aktivnostima i u cilju unapređenja realizacije ovog projekta. Nakon što je od Ministarstva ekologije, prostornog planiranja i urbanizma putem dopisa dobilo zvanično potvrdu da Investitor treba da pripremi tehničku dokumentaciju alternativnih rješenja i da nakon multikriterijumske analize izabere optimalno rješenje trase obilaznice oko Budve, Ministarstvo kapitalnih investicija je od kompanije „Monte-put“ DOO Podgorica, u čijoj nadležnosti je upravljanje predmetnim projektom, pisanim putem zahtijevalo da pristupi pripremi idejnih rješenja alternativnih koridora obilaznice oko Budve, prema Paštrovačkoj gori i prema Luštici, a za što je u toku priprema tenderske dokumentacije, i raspisivanje tendera se očekuje uskoro.

Tokom 2020. godine ispoljeno je i nezadovoljstvo predstavnika Opštine Budve u vezi sa trasom obilaznice oko Budve, iako se njihove primjedbe odnose na aspekte prostornog planiranja, pa ove primjedbe trebaju da budu iznešene i razmotrene prilikom izrade Prostornog plana Crne Gore i Prostornog plana posebne namjene za obalno područje Crne Gore.

U cilju sagledavanja trenutnog statusa realizacije projekta obilaznice oko Budve i otvorenih pitanja, dana 31.01.2022. godine održan je sastanak u Ministarstvu kapitalnih investicija, kome su prisustvovali predstavnici Ministarstva ekologije, prostornog planiranja i urbanizma, Ministarstva finansija i socijalnog staranja, Kancelarije za evropske integracije, obrađivač novog Prostornog plana Crne Gore i predstavnici Njemačke razvojne banke (KfW), na kome je jednoglasno konstatovano da proces strateškog planiranja, kao i usaglašavanje projektnih aktivnosti sa zemljama okruženja mora biti unapređen.

## **PREDLOG ODGOVORA EVROPSKOJ KOMISIJI**





Nezadovoljna dinamikom realizacije bespovratnih sredstava u vezi sa projektom obilaznice oko Budve, Evropska komisija je dopisom od 19.01.2022. godine obavijestila da se bespovratna sredstva, u iznosu od 42,1 miliona eura, namijenjena za kofinansiranje izgradnje obilaznice oko Budve povlače, uz napomenu da se može ponovo aplicirati i to za 40% od procijenjene vrijednosti izgradnje onda kada se steknu uslovi i od Investitora / Korisnika sredstava zahtijeva izjašnjenje do kraja januara 2022. godine. U trenutku odobravanja sredstava za kofinansiranje izgradnje, u decembru 2018. godine Metodologija Investicionog okvira za Zapadni Balkan je predviđala odobravanje 20% od procijenjene vrijednosti izgradnje, dok sadašnja Metodologija definiše da može biti bespovratno dodijeljeno 40% od procijenjene vrijednosti izgradnje, kada je riječ o putnoj infrastrukturi. Približnija procijenjena vrijednost izgradnje će se znati po završetku izrade Idejnog projekta obilaznice oko Budve.

Na primljeni dopis, pripremljen je navedeni odgovor:

Investitor / Korisnik sredstava potvrđuje da ostaje pri opredijeljenju da je realizacija projekta Brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja, u evropskim dokumentima prepoznatim kao dio „Plavog autoputa“ jedan od ključnih infastrukturnih projekata čijoj realizaciji je posvećen. Svjesno i kompleksnosti i višeznačajnog uticaja implementacije ovakvih projekata, Investitor ne želi da donosi dalje investicione odluke bez kvalitetnih i sveobuhvatnih pripremnih aktivnosti, pa u ovom trenutku prioritet predstavlja definisanje konačnog položaja trase shodho preporukama iz Prostornog plana posebne namjene za obalno područje Crne Gore do 2030. godine, što znači da, u skladu sa svojim ranijim obećanjima, Investitor iz svojih sredstava finansira pripremu idejnih rješenja alternativnih koridora obilaznice oko Budve (prema Paštovačkoj gori i prema Luštici), nakon čega će se pristupiti pripremi Studije procjene uticaja za baštinu vezano za prelaz preko Bokokotorskog zaliva na bazi ICOMOS smjernica, što je obaveza zahtijevana od strane UNESCO, i intezivirati komunikacija sa UNESCO-m kako bi se definisala konačna trasa čitave Brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja, vezano za prelaz preko Bokokotorskog zaliva i nakon čega će se moći donositi dalje investicione odluke vezano za ovaj projekat u cjelosti (ne samo za obilaznicu oko Budve), od Debelog brijega (granica sa Hrvatskom) do Sukobina (granica sa Albanijom). Albaniji je već i upućen predlog Sporazuma o utvrđivanju kontaktne tačke u mjestu Sukobin. Svjesni smo činjenice da se proces projektovanja ne odvija zadovoljavajućom dinamikom, zbog čega razumijemo potrebu da se bespovratna sredstva dodijeljena za kofinansiranje izgradnje preusmjere na druge investicione projekte, a u trenutku kada projekat bude na odgovarajućem nivou zrelosti, Vlada, odnosno resorno Ministarstvo će se obratiti Evropskoj komisiji sa novim zahtjevom, još jednom ističući zahvalnost i za svu do sada obezbijeđenu pomoć i podršku Crnoj Gori, ne samo za ovaj investicioni projekat.

Ponov ističemo da se projekat obilaznice Budve ne može posmatrati kao konkurencija projektu rekonstrukcije magistralnog puta Tivat-Jaz, koji tim zahvatom postaje saobraćajnica bulevarskog tipa sa četiri saobraćajne trake s glavnom svrhom prikupljanja lokalnih saobraćajnih tokova u zoni sa intenzivnom urbanizacijom Na taj način će se pristupni put Bratešići osloboditi uticaja lokalnog prometa, a kapacitet obilaznice oko Budve dodatno će se povećati za tranzitne saobraćajne tokove, što joj je glavna svrha. Pitanje poređenja dva projekta, različitog ranga, ima više smislu ako govorimo o visini kapitalnih izdataka i finansijskim kapacitetima Investitora / Korisnika sredstava da se u srednjoročnom periodu realizuju i ovi i drugi infrastrukturni projekti, a ne da li imaju svoju ekonomsku opravdanost, i upravo da bi Vlada donijela odluku vezano za fazu izgradnje prethodno mora imati kompletiranu projektnu dokumentaciju, što je zajednički interes svih koji ulažu napore vezano za realizaciju „Plavog autoputa“.



U odnosu na druge kapitalne infrastrukturne projekte, u srednjoročnom periodu, prednost se daje drugim započetim investicijama koje trebaju da osiguraju regionalnu povezanost Crne Gore, osiguravajući na taj način i potpunije iskorištavanje razvojnih potencijala svih gravitirajućih područja, odnosno osiguravajući koridorski razvoj ako govorimo o projektu autoputa Bar-Boljare, kako bi se na najbolji način valorizovali i razvojni potencijali Luke Bar.

Investitor / Korisnik sredstava je svjestan rizika kojima bi realizacija ovakve vrste projekata bila izložena u slučaju primjene javno-privatnog partnerstva, u poređenju sa tradicionalnim načinima realizacije, i zato želi da sve pripremne aktivnosti sprovede pažljivo i uz poštovanje stručnih mišljenja, stavova i preporuka, svjesno pri tom i svih preuzetih obaveza i principa implementacije na čiju obaveznost primjene upućuju i Ugovor o osnivanju transportne zajednice Jugoistočne Evrope i Sporazum o vladinim nabavkama pri Svjetskoj trgovinskoj organizaciji, koji upućuju na obavezno poštovanje principa nediskriminacije, jednakog tretmana i slobode konkurencije, kojima Vlada i resorna ministarstva ostaju posvećani.