



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 Gori¹, za koji je do sada obezbijeđena i značajna podrška Evropske komisije:

1. Kroz mehanizam Investicionog okvira za Zapadni Balkan (Western Balkans Investment Framework - WBIF) za izradu **Studije izvodljivosti za prioritizaciju između obilaznica Herceg Novi, Budva ili Bar**, i doradu tehničke dokumentacije nakon izbora prioritetne obilaznice, dobijen je grant u vrijednosti od **435.000 €**. Realizacija sredstava je završena 2016. godine.
2. Kroz mehanizam Investicionog okvira za Zapadni Balkan (Western Balkans Investment Framework - WBIF) za izradu **Studije izvodljivosti za Jadransko-jonski koridor kroz Crnu Goru i Albaniju**, dobijena su bespovratna sredstva u ukupnom iznosu od **3.500.000 eura**, od kojih Crnoj Gori pripada jedan milion eura za izradu Studije izvodljivosti, na trasi Brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja. Realizacija sredstava je u završnoj fazi.
3. Kroz CONNECTA mehanizam za izradu **Idejnog projekta po EU standardima** (što odgovara nivou Idejnog rješenja po crnogorskim propisima) **za prioritetni segment obilaznice oko Budve na trasi Brze saobraćajnice** dobijena su bespovratna sredstva u vrijednosti od **1.500.000 eura**. Realizacija sredstava je završena 2018. godine.
4. Kroz mehanizam Investicionog okvira za Zapadni Balkan (Western Balkans Investment Framework - WBIF), za izradu **Idejnog projekta i Elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo za čitavu obilaznicu oko Budve, Glavnog projekta i Elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo i prateće tenderske dokumentacije za prioritetni segment obilaznice oko Budve** dobijena su bespovratna sredstva u vrijednosti od **4.614.200 eura**. Realizacija sredstava je u toku.
5. Kroz mehanizam Investicionog okvira za Zapadni Balkan (Western Balkans Investment Framework - WBIF), **za ko-finansiranje izgradnje prioritetnog, središnjeg, segmenta obilaznice oko Budve**, obezbijeđena su bespovratna sredstva od **42.095.000 eura**. Realizacija sredstava predstoji, i model realizacije (izgradnje) o kome se razmišlja jeste privatno-javno partnerstvo, a precizniji procijenjeni kapitalni izdatak izgradnje će se znati po okončanju izrade Idejnog projekta za čitavu obilaznicu oko Budve u dužini od 30 km, a

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



još preciznije definisati kroz izradu Glavnog projekta za prioritetni, središnji, segment obilaznice oko Budve.

Evropska komisija je nedavnim dopisom iz jula 2020. godine upozorila na potrebu ubrzanja 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 investija kao pravni sljedbenik Ministarstva saobraćaja i pomorstva) ambiciozno postavljeni imajući u vidu 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 institucijom²
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 3. septembra 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.

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) obezbijedena 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.

² Vodeća finansijska institucija u vezi sa trenutnom realizacijom grantova koji se odnose na proces projektovanja i pripremu tenderske dokumentacije je Njemačka razvojna banka (KfW).



OTVORENO PITANJE

U okviru XVIII i XIX poziva Investicionog okvira za Zapadni Balkan za tehničku podršku Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, u svojstvu investitora na projektu Brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja u zoni Jadransko-jonskog koridora (i time krajnjeg korisnika bespovratnih sredstava), je apliciralo sa zahtjevima za dodjeljivanje bespovratnih sredstava (grantova) za pripremu Idejnog projekta i Elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo za čitavu obilaznicu oko Budve i Glavni projekat i Elaborat procjene uticaja na životnu sredinu i društvo za čitavu obilaznicu oko Budve i tendersku dokumentaciju za prioritetni segment obilaznice oko Budve na trasi Brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja. Bespovratna sredstva su obezbijeđena / odobrena u navedenim iznosima, kako slijedi:

1. Na 17. sjednici Upravnog odbora Investicionog okvira za Zapadni Balkan od 13.12.2017. godine odobrena su bespovratna sredstva u ukupnom iznosu od 2.500.000 eura za pripremu Idejnog projekta i Elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo za čitavu obilaznicu oko Budve.
2. Na 18. sjednici Upravnog odbora Investicionog okvira za Zapadni Balkan od 19.06.2018. godine odobrena su bespovratna sredstva u ukupnom iznosu od 1.500.000 eura za pripremu Glavnog projekta i Elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo i tenderske dokumentacije za čitavu obilaznicu oko Budve.
3. Na predlog IPF7 kome je povjereno praćenje procesa projektovanja iz prethodne dvije tačke (Idejni projekat i Glavni projekat sa pratećom dokumentacijom) za obilaznicu oko Budve, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je u aprilu 2019. godine zahtijevalo obezbijeđenje dodatnih bespovratnih sredstava do 615.000 eura za izvođenje detaljnih geotehničkih i topografskih istraživanja.
4. Na 19. sjednici Upravnog odbora Investicionog okvira za Zapadni Balkan od 06.12.2018. godine odobrena su bespovratna sredstva u ukupnom iznosu od 42.095.000 eura za kofinansiranje izgradnje prioritetnog, središnjeg, segmenta obilaznice oko Budve.

U trenutku dostavljanja prvog zahtjeva (aplikacije) za dodjeljivanje bespovratnih sredstava u okviru XVIII poziva Investicionog okvira za Zapadni Balkan za tehničku podršku 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 i 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 ne prepoznajemo u Prostornom planu Crne Gore do 2020. godine (2008.), već samo upozorenje / preporuku 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 isplativost i dr.) u transparentnim postupcima odlučivanja, utvrdi njihova opravdanost. Dalje je, u mišljenju, istaknuto da bi se varijantna rješenja adekvatno analizirala i odabralo optimano, 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 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 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 u ovom trenutku Ministarstvo kapitalnih investicija ne 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, 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.

Takođe, iz dosadašnje komunikacije se stiče utisak da dalje odugovlačenje Investitora sa odlukom vezano za izgradnju središnje dionice obilaznice oko Budve uvodi rizik da već obezbijeđena bespovratna sredstva za kofinansiranje izgradnje mogu biti preusmjerena na neki drugi projekat u Crnoj Gori.

PREDLOG ODGOVORA EVROPSKOJ KOMISIJI

Na bazi zahtjeva iz važeće prostorno-planske dokumentacije i pribavljenog mišljenja nadležnog Ministarstva ekologije, prostornog planiranja i urbanizma od 17.02.2021. godine, i uz prethodno



sagledavanje Studije opravdanosti za Jadransko-jonski koridor kroz Crnu Goru i Albaniju čija izrada je u završnoj fazi, pripremljeni su navedeni odgovori:

Uvažavajući vremenski slijed aktivnosti, odnosno činjenicu da je u trenutku podnošenja zahtjeva za dodjeljivanje bespovratnih sredstava za projektovanje obilaznice oko Budve na trasi Brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja u zoni Jadransko-jonskog koridora (koja je i tretirana u okviru Studije opravdanosti za Jadransko-jonski koridor kroz Crnu Goru i Albaniju) 2017. godine bio na snazi samo Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine (2008.), i da je Prostorni plan posebne namjene za obalno područje Crne Gore do 2030. godine (2018.) stupio na snagu nakon zvaničnog apliciranja prema Investicionom okviru za Zapadni Balkan, potvrđujemo da Investitor / Korisnik sredstava nije obmanuo niti je imao takvu namjeru prema Donatoru, već zahtjev za izradu Idejnog projekta ili Glavnog projekta za alternative trase južne i sjeverne pod-dionice obilaznice oko Budve proizilazi iz prostorno-planske dokumentacije čija obaveznost donošenja i poštovanja je i propisana važećim Zakonom o planiranju prostora i izgradnji objekata ("Sl. list CG", br. 64/17, 44/18, 63/18, 11/19 i 82/20), što implicira i zaključak na obaveznu razradu alternativa trase, koje su prikazane u grafičkom prilogu (Prilog 1) za južnu i sjevernu pod-dionice obilaznice oko Budve, čak i ako za to ne bude odobreno proširenje granta čija realizacija je u toku (WB18-MNE-TRA-01 & WB19-MNE-TRA-01). Međutim, uvažavajući preliminarne stručna mišljenja, kao i preporuke Studije opravdanosti za Jadransko-jonski koridor za Albaniju i Crnu Goru (WB14-REG-TRA-01) koja ocjenjuje alternativne pravce kao nerealistične, nije vjerovatno da će alternativne trase južne i sjeverne pod-dionice obilaznice oko Budve i biti odabrane varijante trase po kojima će se graditi, već da će to biti trase ovih pod-dionica za koje je već duboko razvijen proces izrade idejnih projekata.

Projekat „Plavog autoputa“, odnosno Brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja u zoni Jadransko-jonskog koridora ostaje jedan od ključnih infrastrukturnih prioriteta, uz uvažavanje činjenice da se blaga prednost daje započetim investicijama koje trebaju da osiguraju regionalnu povezanost Crne Gore, osiguravajući na taj način potpunije iskorištavanje razvojnih potencijala svih gravitirajućih područja, odnosno veću ekonomsku opravdanost realizacije same investicije. Da bi se mogla sagledati čitava investicija, u konkretnom slučaju obilaznica oko Budve, i u skladu sa tim donositi odluke u vezi sa realizacijom pojedinih njenih pod-dionica, posebno u uslovima globalno izraženih posljedica pandemije Covid-19, neophodno je da se nastavi već započeti proces izrade idejnih projekata za južnu i sjevernu pod-dionicu obilaznice oko Budve. Nezavisno od toga, Investitor ima zakonsku obavezu baziranu na postojećim prostornim planovima da obezbijedi izradu najmanje Idejnog rješenja za alternativne trase kao podršku pravilnom finalnom izboru trase uvažavajući: prostorno-urbanističke karakteristike, aspekte uticaja i očuvanja životne sredine, tehničke karakteristike, saobraćajno-eksploatacione i ekonomske karakteristike.

Projektovanje trase, posebno za sjevernu pod-dionicu, u skladu sa odredbama prostorno-planske dokumentacije, je neophodno kako bi se, paralelno sa procesom projektovanja, pokrenula izrada Procjene uticaja za baštinu (HIA) na bazi ICOMOS smjernica, što je obaveza zahtijevana od strane UNESCO, i tek po okončanju HIA, zavisno od njenih rezultata, je moguće donositi dalje investicione odluke vezano za prelaz preko Bokokotorskog zaliva, što je dodatni razlog zbog kojeg proces projektovanja (uz analizu alternativnih koridora) treba biti nastavljen.

Vjerujemo da nailazimo na razumijevanje da predmetni projekat ne smije biti blokiran, već da započeti proces projektovanja treba i da bude nastavljen, što u ovom trenutku treba da bude

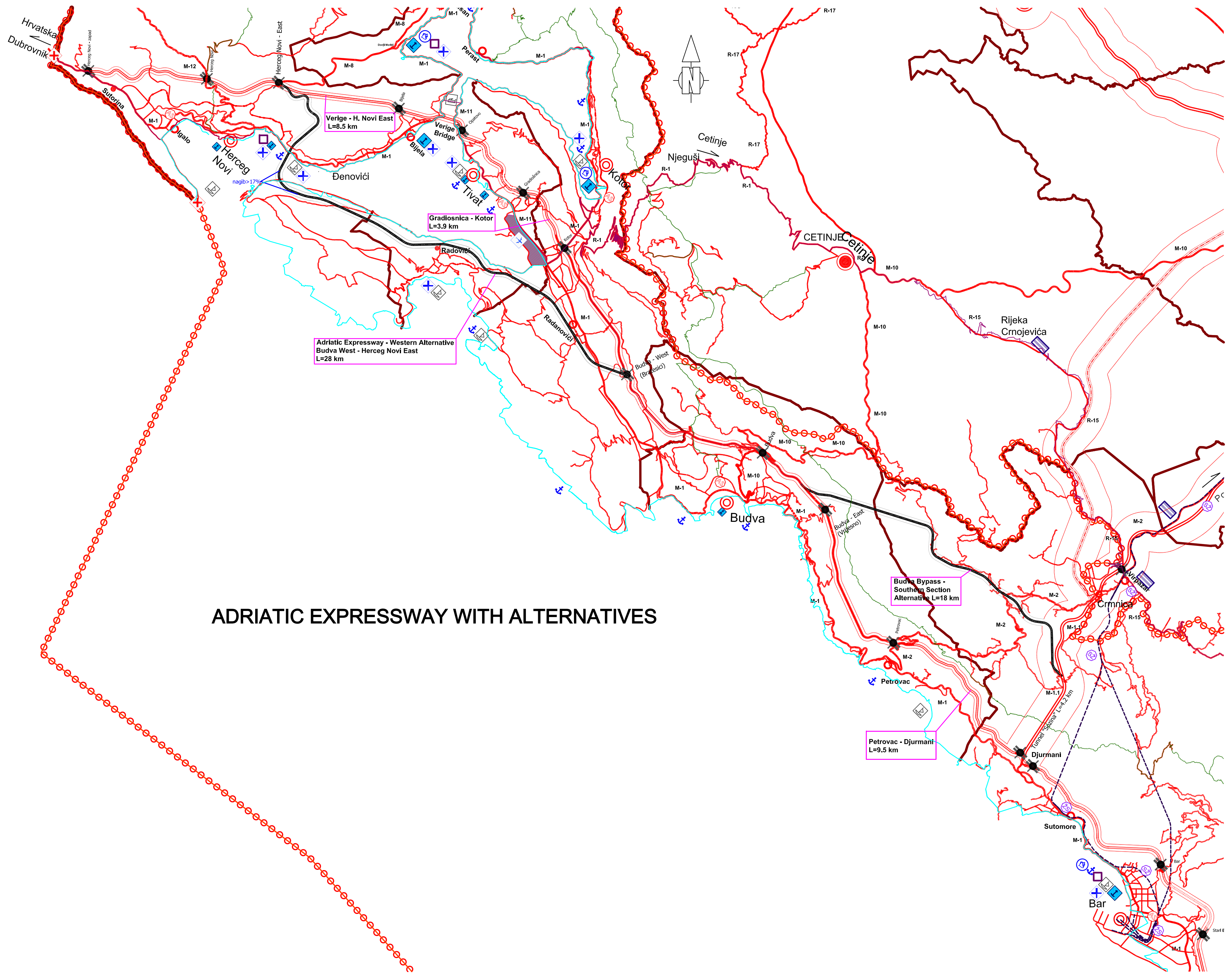


prioritet u odnosu na donošenje odluke vezano za izgradnju pod-dionice, koja kao takva obezbjeđuje tranzitne saobraćajne tokove van gradskog jezgra.

Projekat obilaznice Budve se 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 smisla 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“.

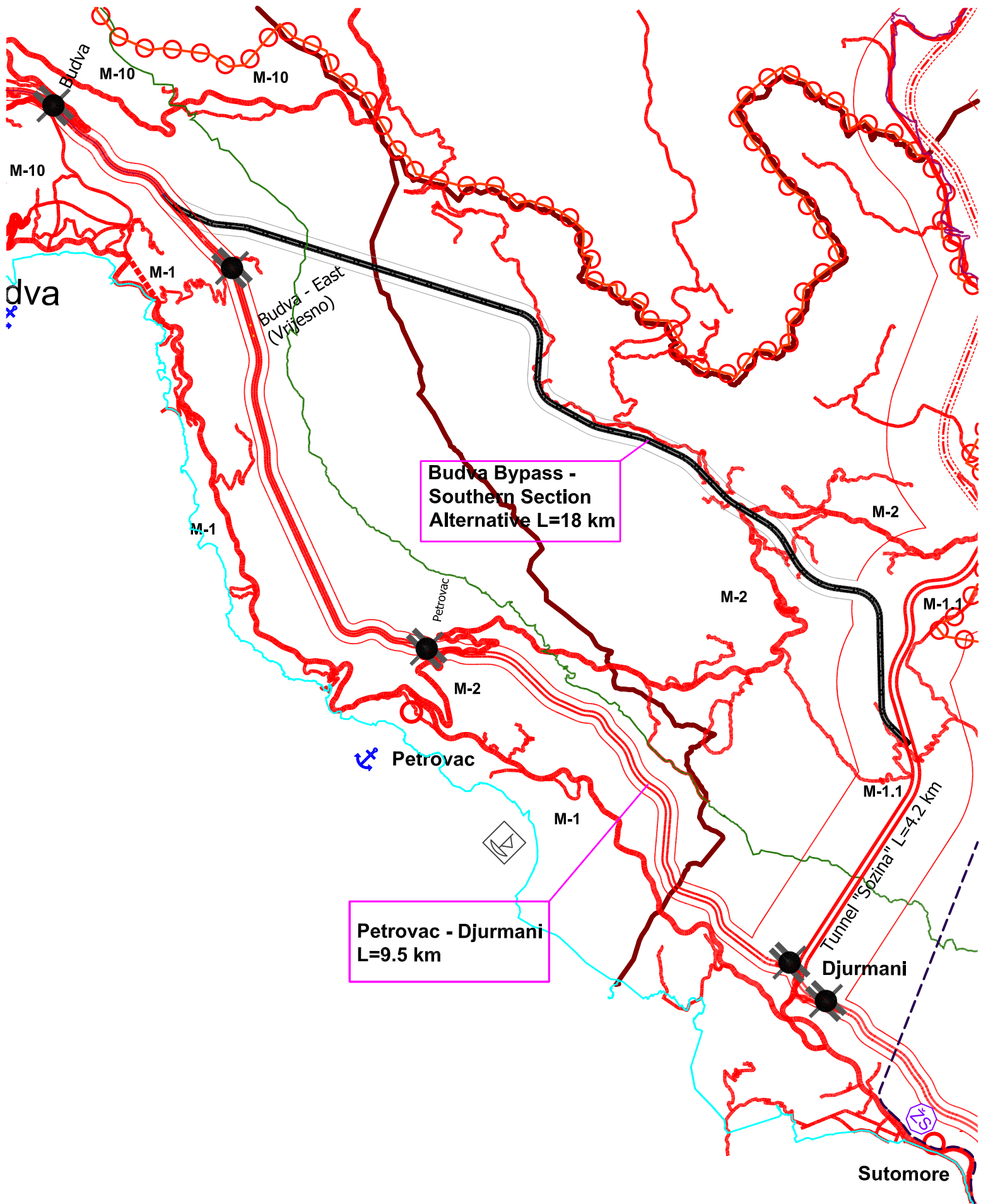
Stanje i planirani vremenski okvir izrade projektne dokumentacije u ovom trenutku su sljedeći:

- Završeno je i usvojeno definisanje trase za sve tri pod-dionice obilaznice Budve, što predstavlja prvu i najvažniju fazu izrade Idejnog projekta.
- Idejni projekat srednje pod-dionice je u završnoj fazi i biće predat na ocjenu i usvajanje u prvoj sedmici aprila.
- Idejni projekti sjeverne i južne pod-dionice mogu biti završeni u roku od tri mjeseca nakon obezbjeđenja geotehničkih podloga.
- Glavni projekat srednje pod-dionice će biti završen do kraja 2021. godine.



ADRIATIC EXPRESSWAY WITH ALTERNATIVES

ADRIATIC EXPRESSWAY WITH ALTERNATIVES - SOUTHERN PART



ADRIATIC EXPRESSWAY WITH ALTERNATIVES - WESTERN PART

