



Br: 06-053/26-8030/1

Datum: 28. oktobar 2026. godine

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ JAVNOJ RASPRAVI
Nacrt Ažurirane Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035

I. VRIJEME TRAJANJA JAVNE RASPRAVE:

Javna rasprava je održana u periodu od 7. septembra do 2. oktobra 2026. godine.

II. NAČIN SPROVOĐENJA JAVNE RASPRAVE:

Ministarstvo saobraćaja je dana 7. septembra 2026. godine objavilo poziv za javnu raspravu građanima, naučnoj i stručnoj javnosti, državnim organima, nevladinim organizacijama, međunarodnim organizacijama, i svim zainteresovanim subjektima da se uključe u javnu raspravu i daju svoj doprinos u razmatranju Nacrta Ažurirane Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035.

Javna rasprava podrazumijevala je dostavljanje sugestija, primjedbi i komentara u pisanom ili elektronskom obliku, u roku od 26 dana od dana objavljivanja javnog poziva na internet stranici Ministarstva saobraćaja i portalu e-uprave, odnosno do 2. oktobra 2026. godine.

Takođe, u skladu sa javnim pozivom, dana 24. septembra 2026. godine, sa početkom u 09:00 časova, održan je i Okrugli sto o tekstu Nacrta Ažurirane Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035 u prostorijama Naučno-tehnološkog parka Crne Gore, na adresi Bulevar Mihajla Lalića b.b. 81000 Podgorica.

U skladu sa javnim pozivom od 7. septembra 2026. godine, zainteresovani subjekti svoje primjedbe, predloge i sugestije na Nacrt ažurirane Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035 dostavljali su Ministarstvu saobraćaja u pisanoj formi na adresu: Rimski trg, broj 46, 81000 Podgorica (putem arhive Ministarstva) ili elektronskim putem na e-mail adresu milos.stanojevic@msa.gov.me tokom trajanja javne rasprave.

III. OVLAŠĆENI PREDSTAVNICI MINISTARSTVA KOJI SU UČESTVOVALI U JAVNOJ RASPRAVI:

Okruglom stolu održanom 24. septembra 2026. godine u Podgorici ovlašćeni predstavnici Ministarstva saobraćaja bili su su ministar Radoš Zečević, državni sekretari Božidar Savović i Marko Milačić, v.d. generalne direktorice za kapitalne projekte i međunarodnu saradnju Bojana Laković, i drugi predstavnici ministarstva.

Kontakt osoba za koordinaciju i dostavljanje primjedaba, predloga i sugestija, u skladu sa javnim pozivom, bio je Miloš Stanojević, milos.stanojevic@msa.gov.me.

IV. PODACI O BROJU I STRUKTURI UČESNIKA U JAVNOJ RASPRAVI:

Okruglom stolu o tekstu Nacrta Ažurirane Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035 koji je održan 24. septembra 2026. godine, prisustvovalo je ukupno 41 zainteresovano lice iz sljedećih institucija i organizacija: Ministarstvo saobraćaja, Ministarstvo odbrane, Ministarstvo unutrašnjih poslova, Ministarstvo pomorstva, Ministarstvo ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera, Ministarstvo turizma, Ministarstvo energetike i rudarstva, Agencija za željeznice, Agencija za civilno vazduhoplovstvo, Uprava za saobraćaj, SMATSA doo, Željeznička infrastruktura Crne Gore, Održavanje željezničkih voznih sredstava AD, Željeznički prevoz Crne Gore, KCCG, Aerodromi Crne Gore, Elektroprivreda Crne Gore, Udruženje saobraćajnih inženjera Crne Gore, NVO Biciklo.me, NVO „Međunarodna hidroavio regata Montadria“, „Tahoservis Perović“, EcoEnergy Consulting i Systema Consulting.

Javna rasprava o Nacrtu ažurirane Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035 sprovedena je u skladu sa Programom javne rasprave.

Tokom trajanja javne rasprave zainteresovana javnost imala je mogućnost da izvrši uvid u nacrt dokumenta, prisustvuje okruglom stolu i prezentaciji nacrtu, kao i da dostavi primjedbe, prijedloge i sugestije Ministarstvu saobraćaja u pisanoj i elektronskoj formi. Rezime svih dobijenih primjedaba, predloga i sugestija dat je u tabeli na strani 3.

V. OKRUGLI STO

Okrugli sto je započeo detaljnom prezentacijom konsultantskog konzorcijuma i Ministarstva saobraćaja o sprovedenim aktivnostima na ažuriranju Strategije, primijenjenom pristupu, ključnim nalazima analize postojećeg stanja i glavnim razvojnim prioritetima, uz pregled predloženih mjera i aktivnosti za unapređenje saobraćajnog sistema Crne Gore.

Predstavnici Ministarstva odbrane ukazali su na značaj razvoja aerodroma Nikšić, lučkih kapaciteta Luke Zelenika, Jadransko-jonskog koridora i infrastrukture za potrebe civilne i vojne mobilnosti, kao i na potrebu detaljnije razrade koncepta Jedinstvenog evropskog neba i tranzicije SMATSA-e. Agencija za civilno vazduhoplovstvo i ostali učesnici naglasili su da je potrebno jasnije definisati ciljeve i mjere razvoja vazduhoplovnog sektora, uključujući modernizaciju infrastrukture, unapređenje kontrole letenja, razvoj avio-prevoznika i bolje povezivanje aerodroma sa drugim vidovima saobraćaja. Ukazano je i na značaj digitalizacije drumskog saobraćaja, razvoja intermodalnosti i blagovremene pripreme zrelih projekata za buduće finansiranje iz fondova Evropske unije.

U dijelu održive urbane mobilnosti, istaknuta je potreba za snažnijom institucionalizacijom planova održive urbane mobilnosti (SUMP), jasnijim definisanjem obaveza opština, prilagođavanjem zakonodavnog okvira i jačanjem kapaciteta lokalnih samouprava za njihovu izradu i sprovođenje. Predloženo je i dodatno razmatranje povezivanja aerodroma Podgorica sa željezničkom stanicom Aerodrom, uključujući mogućnost uvođenja shuttle ili redovne autobuske linije, kao i unapređenje usklađenosti sa zahtjevima TEN-T mreže i obavezama u oblasti klimatske politike.

Predstavnici Ministarstva saobraćaja i konsultantskog konzorcijuma potvrdili su da će svi relevantni komentari i sugestije biti razmotreni u procesu finalizacije Strategije, uz naglasak da ovaj dokument predstavlja krovni strateški okvir, dok će detaljnija razrada pojedinih sektora biti predmet posebnih strategija, studija i akcionih planova. Posebno je naglašena važnost pravovremene pripreme projekata za buduće finansiranje iz instrumenta Connecting Europe Facility (CEF), kao i uključivanja Vodiča za izradu SUMP-ova u Strategiju.

Rezime dostavljenih primjedbi, predloga i sugestija, sa navedenim razlozima njihovog prihvatanja, odnosno neprihvatanja, nalazi se u Prilogu 1.

Mjesto i datum sačinjavanja izvještaja: 28. oktobar 2026. godine, Podgorica.

Naziv organizacione jedinice ministarstva koja je odgovorna za pripremu nacrtu ažurirane Strategije: Direktorat za kapitalne projekte i međunarodnu saradnju.

MINISTAR

Radoš Zečević



Radoš Zečević



Prilog 1: Rezime dostavljenih primjedbi, predloga i sugestija, sa navedenim razlozima njihovog prihvatanja, odnosno neprihvatanja

R.b r	Podnosilac primjedbi, predloga i sugestija	Primjedbe, predlozi i sugestije	Obrazloženje	Odgovor na primjedbe, predloge i sugestije
1.	NVO "EkoSan CG"	1. Predlaže se da se u dijelu Strategije koji se odnosi na zelenu i održivu urbanu mobilnost eksplicitno predvidi razvoj lokalnih programa održivog pristupa školama. Programi bi obuhvatali pješaćenje, bezbjedno korišćenje bicikla, upravljanje dolaskom i odlaskom učenika, smanjenje nepotrebnih kratkih putovanja automobilom i zadržavanja vozila sa uključenim motorom u neposrednoj blizini školskih ulaza. U osjetljivim zonama, naročito oko škola i vrtića, mjere održive mobilnosti treba povezati i sa javnim zdravljem, kvalitetom vazduha i bukom.	1. Školske zone su prostor u kojem se istovremeno mogu ostvarivati ciljevi bezbjednosti, zaštite životne sredine, javnog zdravlja i promjene putnih navika. Podsticanje pješaćenja i biciklizma na kratkim relacijama, uz smanjenje nepotrebnog rada motora u mjestu, može imati istovremeni ekološki, zdravstveni i bezbjednosni efekat. Ovakav pristup je posebno primjenjiv u malim i srednjim gradovima, gdje su svakodnevne relacije često kratke i postoji realan potencijal za veći udio aktivne mobilnosti.	PRIHVATA SE Tekst je dodat u revidiranu verziju izvještaja. Napominje se da je Crna Gora izradila i usvojila pravilnik o školskim zonama, zasnovan na smjernicama „Safe to School“ koje je pripremio Sekretarijat Transportne zajednice (TCT). Projektovanje školskih zona na državnim putevima i u opštinskim zonama obuhvaćeno je Strategijom unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima (mjere 2.2 i 2.3). Relevantna mjera koja se odnosi na planove održive urbane mobilnosti (SUMP) dodatno je razrađena, a aneks sa opštim smjernicama za SUMP-ove dodat je Nacionalnom okviru politike za SUMP-ove.

		<p>2. Predlaže se da Strategija, u okviru mjera održive urbane mobilnosti i učešća zainteresovanih strana, prepozna mogućnost da lokalne samouprave, škole i organizacije civilnog društva sprovode standardizovane preglede prostora u zoni približno 200–300 metara oko školskih ulaza. Pregled bi mogao obuhvatiti prohodnost trotoara, pješačke prelaze, preglednost, konfliktna mjesta, parkiranje i zaustavljanje, prepreke za pješake i druge uočljive uslove svakodnevnog kretanja. Na osnovu tako prikupljenih podataka, u malim i srednjim gradovima mogle bi se pilotirati mjere niskog troška koje se mogu brzo testirati i evaluirati.</p>	<p>2. Ovakav model omogućava prikupljanje lokalno relevantnih i ponovljivih podataka bez zamjene stručnog saobraćajnog elaborata, službenog nadzora ili odlučivanja nadležnih organa. Rezultati bi imali informativno-preventivni karakter i služili za prepoznavanje pitanja koja treba uputiti nadležnim stručnim službama. NVO EkoSan CG je pripremila metodološki okvir za građansko mapiranje školskih zona na Cetinju, koji može poslužiti kao osnova za lokalni pilot. Cetinje, zbog kratkih urbanih relacija i kompaktnog gradskog tkiva, može biti jedan od mogućih konteksta za testiranje takvog pristupa, uz ravnopravan i transparentan izbor pilot sredina.</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je dodat u revidiranu verziju izvještaja. Mjera koja se odnosi na planove održive urbane mobilnosti (SUMP) dodatno je razrađena, a Nacionalnom okviru politike za SUMP-ove dodat je aneks sa opštim smjernicama za njihovu izradu.</p>
--	--	---	---	---

		<p>3. Predlaže se da se, gdje je primjenljivo, u sistem praćenja Strategije i budućih akcionih planova uvedu jednostavni pokazatelji ishoda: udio dolazaka pješke i biciklom na kratkim relacijama, broj ili udio dolazaka učenika automobilom u posmatranim terminima, učestalost zadržavanja vozila sa uključenim motorom, broj identifikovanih i realizovanih mjera malog troška i poređenje početnog i naknadnog stanja. Periodične lokalne konsultacije sa školama, lokalnim samoupravama, stručnim službama i organizacijama civilnog društva mogu dodatno unaprijediti kvalitet praćenja i sprovođenja mjera.</p>	<p>3. Broj radionica, objava, brošura ili učesnika pokazuje obim aktivnosti, ali ne pokazuje da li je došlo do stvarne promjene u načinu kretanja ili lokalnim uslovima. Jednostavno početno i naknadno posmatranje povećava mjerljivost rezultata i omogućava da se javna sredstva i lokalne mjere usmjeravaju prema onome što daje stvarni efekat. Sažeti rezultati lokalnog praćenja i konsultacija trebalo bi da budu javno dostupni, uz jasno razgraničenje između građanskog mapiranja i stručnog odnosno zakonskog odlučivanja.</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je dodat u revidiranu verziju izvještaja. Mjera koja se odnosi na planove održive urbane mobilnosti (SUMP) dodatno je razrađena, a Nacionalnom okviru politike za SUMP-ove dodat je aneks sa opštim smjernicama za njihovu izradu.</p>
2.	Fizičko lice: Boris Kaluđerović	<p>Sugestije:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Da se obavi detaljna analiza i generalni presjek stanja bezbjednosti i sigurnosti saobraćaja u Crnoj Gori (gradski saobraćaj, međugradski i magistralni/auto put), 	/	<p>POJAŠNJENJE</p> <p>U okviru ažuriranja Strategije razvoja saobraćaja (TDS), Konsultant je sproveo detaljnu analizu postojećeg stanja (npr. stanja bezbjednosti saobraćaja, voznog parka i međugradskog javnog prevoza), koja je predstavljena u Izvještaju o</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • Da vidimo koliko imamo vozila, u kakvom su stanju i koja trebaju da ostanu i koja treba isključiti iz saobraćaja, • Kaznena politika da se revidira i radi na preventivi, • Modernizacija vozila i subvencije za dato, • Praćenje i kontola saobraćaja preko sistem i mob app (projektne ideje) • Povezivanje krajnjih tačaka države (Andrjevica, Bijelo Polje, Žabljak, Sinjajevina), (Nikšić - Kolašin), itd • Ostalo 	<p>dijagnostičkoj analizi. Ova analiza, zajedno sa procjenom drugih dostupnih strateških dokumenata i studija (npr. Strategije unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima i Akcionog plana UNECE-a za održivi transport u Crnoj Gori: utvrđivanje naknada za korišćenje puteva i podsticanje obnove voznog parka radi ekološke održivosti), poslužila je kao osnova za definisanje mjera ažurirane Strategije, kao što su:</p> <ul style="list-style-type: none"> • program podsticaja za obnovu voznog parka; • primjena inteligentnih transportnih sistema (ITS) u upravljanju saobraćajem; • ugovori o obavezama pružanja javnih usluga (PSO) za međugradski javni prevoz, radi unapređenja povezanosti i pristupačnosti udaljenih područja; • izrada studije o određivanju cijene emisija ugljenika i reviziji putnih naknada. <p>Preporuka koja se odnosi na politiku kažnjavanja i preventivne mjere prvenstveno se tiče Strategije unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima i spada u nadležnost Ministarstva unutrašnjih poslova, a ne u okvir opšte Strategije razvoja saobraćaja. Ipak, Strategija razvoja saobraćaja predviđa mjeru koja se odnosi na kontinuiranu saradnju sa</p>
--	--	--	---

				Ministarstvom unutrašnjih poslova u oblastima bezbjednosti saobraćaja i prevoza opasnih materija.
3.	Crnogorski Operator tržišta električne energije d.o.o.	<p>1. Novo poglavlje „Zelena inicijativa: infrastruktura za punjenje električnih vozila“ za Ažuriranu Strategiju razvoja saobraćaja 2019-2035 (nacrt od 31. avgusta 2026. godine, ref. br. MNE-WBTTFP-94710-QCBS-25-2.2.2).</p> <p>Predloženo mjesto. Novo Poglavlje 7, između Poglavlja 6 (Usklađenost sa EU SSMS) i sadašnjeg Poglavlja 7 (Plan implementacije – praćenje i evaluacija), koje postaje Poglavlje 8. Numeracija naslova i tabela je automatska: nakon umetanja primijeniti stilove naslova iz dokumenta i ažurirati polja (Ctrl+A, zatim F9). Alternativno, poglavlje se može dodati nakon Plana implementacije kao Poglavlje 8, bez promjene numeracije postojećih poglavlja. Upućivanja na odjeljke (7.x) u ovoj napomeni</p>	/	<p>PRIHVATA SE DJELIMIČNO</p> <p>Dostavljeni dokument i tehnički komentari su veoma cijenjeni i upoređeni su sa Nacrtom nacionalnog okvira politike za infrastrukturu alternativnih goriva i Nacrtom ažurirane Strategije razvoja saobraćaja (TDS). Relevantni tehnički podaci, kriterijumi usklađenosti sa AFIR-om, protokoli koordinacije sa elektroenergetskom mrežom i dopune polaznih podataka, koji su u potpunosti usklađeni sa Nacrtom nacionalnog okvira politike, uključeni su u Aneks C (Nacionalna mapa puta za e-mobilnost), bez izmjena osnovne strukture Strategije.</p> <p>Predlog da se uvede posebno, samostalno poglavlje („Zelena inicijativa“) i novi kodovi mjera prevazilazi obim Projektnog zadatka (ToR) i obuhvat ažuriranja Strategije razvoja saobraćaja. Uzimajući u obzir i to da je Nacionalni okvir politike za infrastrukturu alternativnih goriva još u postupku usvajanja, kao i da odgovarajuća mapa puta za njegovu implementaciju još nije izrađena, smatra se da je u ovoj fazi preuranjeno uključivati takvu inicijativu u ažuriranu</p>

		<p>pretpostavljaju umetanje kao Poglavlje 7.</p> <p>Oznake za provjeru. Žuto označene vrijednosti su pretpostavke ili novi prijedlozi koje treba potvrditi prije usvajanja – prije svega indikativni troškovi (odjeljak 7.8) i novi indikatori i ciljne vrijednosti (odjeljak 7.4). Podaci o polaznom stanju i postojeće ciljne vrijednosti preuzeti su iz nacrtu Strategije (Aneks C), a zahtjevi AFIR-a iz Uredbe (EU) 2023/1804.</p> <p>Povezane izmjene u ostatku dokumenta:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Odjeljak 1.7 (Struktura izvještaja): dodati opis novog poglavlja (osam umjesto sedam osnovnih poglavlja) i ažurirati navod „Posljednje poglavlje (Poglavlje 7)“. – Odjeljak 4.2: dodati RO-I-54 u Tabelu 14 i ažurirati navod da su infrastrukturne mjere za drumski saobraćaj razvrstane u okviru SPO 1, 2 i 8 (RO-I-54 pripada SPO 11); dodati CC-S-55 u Tabelu 25. 	<p>Strategiju, kao paralelan okvir sa ovim nivoom detaljnosti. Stoga izvještaj o ažuriranoj Strategiji razvoja saobraćaja zadržava strukturu od sedam poglavlja i integrisani okvir mjera.</p> <p>Manje izmjene i korekcije unesene su u revidiranu verziju izvještaja.</p>
--	--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> – Tabela 29 (Mjere ažurirane TDS): dodati RO-I-54.1–54.3 i CC-S-55 u okviru SPO 11 (šifre su privremene). – RO-S-43.2: dopuniti opis i troškove mjere infrastrukturom za punjenje električnih autobusa u depoima. – Aneks D i sadašnja Tabela 32: bodovati RO-I-54 prema metodologiji prioritizacije. – Sadašnje Tabele 33 i 34 (Plan implementacije) i zbirni troškovi u odjeljku o prioritizaciji: dodati nove mjere, sa nepredviđenim troškovima od 15% (infrastrukturne) i 10% (meke) i raspodjelom rashoda 2026-2030 / 2031-2035. – Tabela 31 i Slika 24 (vodeće inicijative SSMS): razmotriti dopunu veza SPO 11 i SPO 12 sa FS3, FS4, FS5, FS7 i FS9. – Matrica logičkog okvira: dodati indikatore iz odjeljka 7.12. – Aneks A (Akcioni plan 2026-2027): dodati aktivnosti Faze I koje padaju u taj period (odjeljak 7.9). 		
--	--	---	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> – Aneks C: dodati upućivanje na ovo poglavlje i indikator ukupne snage javno dostupnih punjača, preispitati ciljne vrijednosti izražene brojem punjača i uskladiti razmak HDV čvorišta sa AFIR-om (60 km na osnovnoj i 100 km na sveobuhvatnoj TEN-T mreži). – Spisak skraćenica: dodati BEV, PHEV, HDV, CPO, CGES, REGAGEN, JLS, SSE, V2G, MCS i SoH. – Sadržaj i spisak tabela: ažurirati. <p>Neusklađenosti uočene u nacrtu (za urednika):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aneks C navodi udio ZEV od 0.30% za 2025. godinu u tekstu, a za 2026. godinu u tabeli ciljnih vrijednosti; ovo poglavlje koristi 2026. godinu. – Matrica logičkog okvira je u spisku tabela Tabela 37, a u tekstu Tabela 36. – Spisak skraćenica definiše LDV kao „lako teretno vozilo“, dok Aneks C i ovo poglavlje koriste LDV za laka vozila (putnički automobili i laka teretna vozila) u smislu AFIR-a. 		
--	--	---	--	--

		<p>– Naziv FS9 razlikuje se između Slike 3 („Pravedna i pristupačna mobilnost za sve“) i Tabele 31 („Pravedna i pravična mobilnost za sve“); ovo poglavlje koristi naziv iz Tabele 31.</p> <p>Jezičke verzije. Crnogorska i engleska verzija imaju istu strukturu i sadržaj. Terminologija i skraćenice preuzete su iz nacrtu Strategije i Aneksa C (MoT, MoEnergy, MoEcology, MoTourism, AFI-NPF, SSTPA, UTC, NAP, ZEV, LDV); MoEcology se koristi kao u Aneksu C (u spisku skraćenica: MoE).</p>		
4.	Ministarstvo odbrane	<p>1. Strategija, između ostalog, navodi da je obuhvatila sveobuhvatno planiranje saobraćaja koje uključuje sve vidove saobraćaja (drumski, željeznički, vazdušni, pomorski i multimodalni), kao i prikupljanje informacija kroz konsultacije sa predstavnicima različitih ministarstava, subjekata u oblasti saobraćaja i drugih zainteresovanih strana.</p>	<p>1. Opšti komentar na cjelokupan dokument odnosi se na činjenicu da prilikom izrade Strategije nijesu uzeti u obzir stavovi i potrebe sektora odbrane u odnosu na sve vidove saobraćaja. Na to ukazuje i činjenica da nijesu uključeni strateški dokumenti iz oblasti odbrane, niti je prepoznata potreba za obezbjeđivanjem funkcionisanja saobraćaja u kriznim periodima. Imajući u vidu da je riječ o planskom dokumentu kojim se</p>	<p>PRIHVATA SE DJELIMIČNO</p> <p>Prilikom izrade Strategije razmatran je razvoj saobraćajnog sistema Crne Gore u cjelini, uz uvažavanje relevantnog nacionalnog i evropskog strateškog i regulatornog okvira. Strategija razvoja saobraćaja predstavlja sektorski razvojni dokument, čiji je primarni cilj utvrđivanje pravaca razvoja saobraćajne infrastrukture, usluga i sistema upravljanja saobraćajem, te ne predstavlja dokument kojim se uređuju pitanja nacionalne bezbjednosti i odbrane.</p>

		<p>Prilikom navođenja subjekata koji su bili uključeni u proces, u tački 1.5 jasno je naznačeno da nijesu bili uključeni predstavnici Ministarstva odbrane.</p> <p>Takođe, u Strategiji se navodi da je strateški okvir za sektor saobraćaja Crne Gore uređen sveobuhvatnim skupom nacionalnih i granskih strategija, čiji je cilj usklađivanje sa saobraćajnom politikom Evropske unije.</p> <p>Međutim, među glavnim strateškim dokumentima navedenim u Strategiji ne nalaze se strategije iz oblasti nacionalne bezbjednosti, iako se, na primjer, navodi korišćenje dokumenta koji se ažurira – „Mjere za prevenciju rizika od katastrofa i upravljanje pripravnošću“, izrađenog uz koordinaciju Ministarstva unutrašnjih poslova.</p> <p>Takvim pristupom izostavljeni su strateški dokumenti koji se odnose na nacionalnu bezbjednost, odnosno</p>	<p>utvrđuje razvoj saobraćaja, smatramo da je neophodno blagovremeno predvidjeti potrebe i zahtjeve sektora odbrane, u okviru nacionalnog sistema kolektivne bezbjednosti, kako bi se obezbijedili odgovarajući odgovori na izazove u mirnodopskim uslovima, kao i u svim oblicima krize.</p>	<p>Ipak, prepoznaje se značaj saobraćajnog sistema za potrebe odbrane, kao i potreba obezbjeđivanja njegovog kontinuiteta i otpornosti u vanrednim okolnostima i kriznim situacijama. U tom smislu, komentar će biti razmotren u cilju dodatnog sagledavanja relevantnih zahtjeva sektora odbrane u okviru planiranja razvoja saobraćaja, u mjeri u kojoj su oni primjenjivi na predmet i obuhvat Strategije, uz uvažavanje nadležnosti relevantnih institucija i važećeg strateškog okvira.</p>
--	--	--	---	--

		<p>odbranu, kao i potreba za usklađivanjem samog sektora odbrane sa politikama Evropske unije.</p> <p>2. Nijesu pomenuta vojna pristaništa (za prihvrat ratnih brodova i drugih vojnih plovniha objekata – školskih brodova, jahti, pomoćnih plovniha objekata i sl.), poput pristaništa Pine u Tivtu, Pristan u tjesnacu Kumbor ili vojno sidrište u Luci Bar.</p> <p>3. Ocjena sektora vazdušnog saobraćaja navodi da krizne situacije u drugim dijelovima</p>	<p>2. Na prethodno navedenim lokacijama stalno su vezani brodovi Mornarice Crne Gore, dok su povremeno predviđene i za vez stranih brodova. Na pristaništu Pine u Tivtu mogu se vezivati vojni jedrenjaci i drugi brodovi ranga korveta i manja. Na pristaništu Pristan u tjesnacu Kumbor mogu se vezivati plovna sredstva i manji brodovi dužine do 50 m i gaza do 3 m. Na vojnom sidrištu u Luci Bar mogu se vezati brodovi svih veličina, osim ratnih brodova ranga krstarica i nosača aviona.</p> <p>3. Geopolitički faktori također mogu uticati na obrasce saobraćaja. Na primjer, tenzije u drugim regionima dovele su do promjena u tržištima</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja.</p> <p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja.</p>
--	--	--	---	---

		<p>svijeta mogu uticati na saobraćaj u Crnoj Gori</p>	<p>porijekla putnika za crnogorske aerodrome ili do povećanog korišćenja balkanskog vazdušnog koridora, čime je povećan broj preleta u vazdušnom prostoru za koji je odgovorna SMATSA d.o.o., uključujući i crnogorski sektor.“</p> <p>Ovim se ponovo ukazuje na nedovoljno sagledavanje aktuelne situacije, kao i budućih potreba Ministarstva odbrane u pogledu saobraćajnih kapaciteta koji treba da odgovore na izazove kako u mirnodopskim uslovima, tako i u periodima krize.</p> <p>S druge strane, član 130 Zakona o vazdušnom saobraćaju predstavlja pravni osnov za određivanje pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, te bi u dijelu koji opisuje institucionalni okvir vazdušnog saobraćaja trebalo izvršiti povezivanje sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju i usklađivanjem sa regulatornim okvirom Jedininstvenog evropskog neba (Single European Sky – SES),</p>	
--	--	---	--	--

			<p>kako bi se povezali nacionalni i evropski propisi.</p> <p>Predlog je da se u cijelom dokumentu koristi termin „pružalac usluga upravljanja vazdušnim saobraćajem i usluga u vazdušnom saobraćaju (ATM/ATS)“, u skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju, umjesto naziva SMATSA d.o.o.</p> <p>U dijelu koji se odnosi na unapređenje stanja aerodroma navodi se:</p> <p>„Kada je riječ o mogućnostima finansiranja sektora, unapređenje crnogorskih aerodroma može se osloniti na kombinaciju budžetskih izdvajanja Vlade, javno-privatnih partnerstava (JPP), bespovratnih sredstava EU i međunarodnog finansiranja.“</p> <p>Navode se različiti fondovi EU čija sredstva podržavaju strateške programe povezane i sa rastom turizma i unapređenjem operativnih kapaciteta.</p> <p>Međutim, s obzirom na to da potrebe odbrane nijesu obuhvaćene, nije navedeno da</p>	
--	--	--	---	--

			<p>bi se kapaciteti Aerodroma Podgorica mogli unaprijediti i kroz program Instrument za povezivanje Evrope (Connecting Europe Facility – CEF), finansijski instrument EU kojim se obezbjeđuju sredstva za projekte koji povezuju evropske zemlje i unapređuju infrastrukturu. Ovi projekti uklapaju se u evropske mreže TEN-T/TEN-E i inicijativu vojne mobilnosti (Military Mobility).</p> <p>Predlog je da se u ovom dijelu, kao i u SWOT analizi (mogućnosti), navedu i mogućnosti za unapređenje stanja kroz finansiranje EU, kao što je program CEF, koji podržava razvoj civilnih i vojnih saobraćajnih kapaciteta.</p> <p>Iako je pregled dat samo za aerodrome, program CEF i mreža TEN-T, u kontekstu potreba vojne mobilnosti, primjenjivi su na sve vidove saobraćaja.</p>	
--	--	--	---	--

		<p>4. U ovom poglavlju navedene su strateške prednosti i nedostaci Crne Gore koje je potrebno unaprijediti i integrisati u multimodalni saobraćajni sistem. Međutim, ni u jednom dijelu analize ključnih izazova i strateških imperativa, niti u SWOT analizi, ne pominje se vazdušni saobraćaj, odnosno integracija kapaciteta aerodroma u multimodalni saobraćajni sistem.</p>	<p>4. Posebno treba naglasiti da Aerodrom Podgorica predstavlja osnovnu vazdušnu luku za potrebe Podrške zemlje domaćina (Host Nation Support – HNS), što zahtijeva povezanost sa drugom saobraćajnom infrastrukturom za potrebe odbrane. Predlog je da se u ovo poglavlje uključe segmenti koji se odnose na vazdušni saobraćaj ili da se jasno navede da oni nijesu dio multimodalnog saobraćaja.</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja.</p>
		<p>5. Navodi se da Crna Gora ima viziju saobraćajnog sistema koji je moderan, inkluzivan i usklađen sa najvišim evropskim standardima. Definisana je široko postavljena vizija, dok nalazi dijagnostičke analize predstavljaju polaznu osnovu za definisanje ciljeva i mjera neophodnih za njihovo ostvarivanje. Ti ciljevi bi, po pravilu, trebalo da budu usmjereni na ispunjavanje nacionalnih</p>	<p>5. S obzirom na to da je odbrana sastavni dio društva, koja ima obaveze u pogledu izvršavanja nacionalnih zadataka i zadataka povezanih sa pristupanjem Evropskoj uniji, kao i sopstvene strategije i planove, potrebno je proširiti široko postavljenu formulaciju vizije i u ovom segmentu.</p> <p>Predložena dopuna formulacije vizije:</p> <p>Uspostaviti integrisan, održiv, efikasan, pametan, otporan i</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja.</p>

		<p>obaveza prema Transportnoj zajednici i u okviru procesa pristupanja Evropskoj uniji, kao i na sprovođenje već usvojenih nacionalnih strategija i planova.</p>	<p>bezbjedan multimodalni saobraćajni sistem koji:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. unapređuje regionalnu i međunarodnu povezanost; 2. doprinosi ekonomskom razvoju i podržava nacionalne sektorske strategije, uključujući turizam; 3. poštuje životnu sredinu i doprinosi pametnoj i zelenoj tranziciji; 4. promoviše ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju, unapređujući kvalitet života građana; i 5. spreman je da odgovori na buduće izazove i prilagođen potrebama postupanja u svim oblicima kriznih situacija, uz punu usklađenost sa politikama Evropske unije. 	
		<p>6. Tabela 11, u okviru tačke 2 (Vodeće inicijative SSMS-a), navodi: „Uspostavljanje aerodroma i luka sa nultom emisijom štetnih gasova.“ Tabela 11, u okviru tačke 4 (Vodeće inicijative SSMS-a), navodi:</p>	<p>6. Vojna motorna vozila predviđena su za korišćenje širokog spektra pogonskih goriva, kako bi se obezbijedila mobilnost oružanih snaga bez zastoja ili ograničenja u slučaju nedostupnosti određene vrste goriva. Zbog toga nije moguće preći na</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Pojašnjenje je dodato u revidiranoj verziji izveštaja.</p>

		<p>„Ekologizacija teretnog saobraćaja.“</p>	<p>pogon sa nultom emisijom štetnih gasova niti sprovesti mjere ekologizacije voznog parka vojnih terenskih i teretnih vozila.</p> <p>Predlaže se dodavanje napomene da se navedene mjere neće primjenjivati na vojna prevozna sredstva (motorna vozila, vazduhoplove i plovna sredstva).</p>	
		<p>7. Kada je riječ o strateškom cilju „Bezbjednost i sigurnost“, u ovaj pasus potrebno je dodati sljedeći tekst:</p> <p>„Ciljevi u oblasti bezbjednosti i sigurnosti u sektoru vazdušnog saobraćaja ostvareni su u visokom stepenu, što se ogleda u održavanju strogih standarda i odsustvu značajnih incidenata u komercijalnom vazdušnom saobraćaju u periodu od 2019. do 2025. godine. Bezbjednosti i sigurnosti u sektoru vazdušnog saobraćaja doprinosi i</p>	<p>7. Imajući u vidu da se članom 2 Zakona o vazdušnom saobraćaju (ZoVS) vazdušni saobraćaj definiše tako da obuhvata civilni i vojni saobraćaj, Strategija bi trebalo da obuhvati i drugu komponentu – vojni vazdušni saobraćaj. Ovo je posebno značajno jer se pominju zadaci koje izvršavaju vojni vazduhoplovi, a koji su prvenstveno u domenu civilnog sektora i predstavljaju dio obaveza države, pri čemu se njihovo finansiranje djelimično obezbjeđuje i kroz EUROCONTROL (traganje i spašavanje).</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja.</p>

		<p> učešće vojnih vazduhoplova u vazdušnom saobraćaju, bez incidenata, kao i njihovo višegodišnje primarno angažovanje na nacionalnom nivou u pružanju usluga traganja i spašavanja i gašenja požara, kroz izvršavanje zadataka pružanja pomoći civilnom sektoru. Agencija za civilno vazduhoplovstvo uspješno je nastavila sa sertifikacijom vazduhoplovnog osoblja i infrastrukture, uz striktno poštovanje pravne tekovine EU u oblasti bezbjednosti i sigurnosti i međunarodnih standarda. Operativna bezbjednost dodatno je unaprijeđena primjenom novih procedura vazdušne plovidbe, kojima su povećani preciznost i efikasnost prilaza crnogorskim aerodromima. Ovaj napredak podržan je usvajanjem dvogodišnjih planova integriteta, koji obuhvataju antikorupcijske mjere u postupcima tehničkih </p>		
--	--	--	--	--

		<p>pregleda i izdavanja dozvola.“</p> <p>8. Analiza Aerodroma Nikšić je izostavljena. Sa pistom dužine približno 500 m i asfaltnom podlogom, ovaj aerodrom može poslužiti kao lokacija za dislokaciju vazduhoplovnih snaga Vojske Crne Gore u kriznim situacijama.</p> <p>9. Postojeća Strategija razvoja saobraćaja (TDS) prvenstveno je usmjerena na razvoj infrastrukture, integraciju u mrežu TEN-T, interoperabilnost, usklađivanje sa EU, intermodalnost, olakšavanje graničnih procedura, reformu upravljanja i bezbjednost drumskog saobraćaja. Predložen je novi skup od dvanaest (12) posebnih strateških ciljeva (SPO), koji odražavaju stvarne</p>	<p>8. Aerodrom Nikšić raspolaže stajankom koja u kriznim situacijama može prihvatiti dio vazduhoplova Vojske Crne Gore, kao i omogućiti smještaj manjih vazduhoplova, poput manjih vojnih transportnih aviona stranih oružanih snaga, civilnih sportskih aviona ili vazduhoplova civilne generalne avijacije.</p> <p>9. Unapređenje infrastrukture zahtijeva poboljšanje stanja aerodroma, ali i prilagođavanje institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira za upravljanje vazdušnim prostorom, u skladu sa operativnim strukturama EU – Mjera 17, oznaka AV-S-17. Predlaže se da se u mjere dodaju odredbe kojima bi se ukazalo na to da razvoj infrastrukturnih kapaciteta može pozitivno uticati i na unapređenje uslova za</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst zasnovan na dijagnostičkoj analizi dodat je u revidiranu verziju, uz naglašavanje značaja Aerodroma Nikšić.</p> <p>PRIHVATA SE</p> <p>Komentar je uzet u obzir u revidiranom skupu relevantnih predloženih mjera.</p>
--	--	--	--	---

		<p>probleme, specifične ciljeve i očekivane rezultate za saobraćajni sistem Crne Gore, u skladu sa aktuelnim nacionalnim i evropskim kontekstom, kako bi se u konačnici ostvarili ciljevi ažuriranja Strategije.</p> <p>Između ostalog:</p> <p>SPO 5: Utvrđivanje mogućnosti i potreba za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja.</p> <p>Predloženi posebni strateški ciljevi usmjereni su na sljedeće identifikovane ključne probleme po vidovima saobraćaja:</p> <p><i>Sektor vazdušnog saobraćaja</i></p> <p>„Aerodromska infrastruktura sve teže odgovara rastućoj tražnji za putničkim saobraćajem i sezonskim oscilacijama uzrokovanim turizmom. Zbog toga je potrebno proširenje terminala i šire unapređenje infrastrukture na aerodromima u Podgorici i Tivtu.“</p>	<p>potrebe odbrane na Aerodromu Podgorica, kao i na pripremu države za buduće zahtjeve EU u oblasti vojne mobilnosti, uz istovremenu podršku razvoju civilnog i vojnog vazdušnog saobraćaja.</p> <p>Napomena: U nastavku su date opšte informacije o programu CEF i vojnoj mobilnosti radi lakšeg razumijevanja konteksta predloga, koji se pominje i u kasnijim predloženim izmjenama Strategije. Važno je naglasiti da ovaj program EU za sufinansiranje funkcioniše isključivo u okviru projekata koji imaju civilnu i vojnu namjenu, s ciljem razvoja oba sektora.</p> <p>CEF (Connecting Europe Facility – Instrument za povezivanje Evrope), u skladu sa Uredbom (EU) 2021/1153, predstavlja finansijski instrument EU kojim se obezbjeđuju sredstva za projekte koji povezuju evropske zemlje i unapređuju infrastrukturu. U zavisnosti od konkretnog poziva i vrste aktivnosti, CEF može</p>	
--	--	---	--	--

			<p>finansirati određeni procenat troškova kroz bespovratna sredstva. Preostali dio sredstava mora obezbijediti korisnik ili se mora finansirati iz drugih izvora.</p> <p>CEF, na primjer, može podržati:</p> <p>aerodromsku infrastrukturu, naročito kada doprinosi mreži TEN-T;</p> <p>elektrifikaciju i primjenu alternativnih goriva na aerodromima, npr. napajanje vazduhoplova električnom energijom dok su na zemlji ili infrastrukturu za vodonik;</p> <p>upravljanje vazdušnim saobraćajem (ATM) i digitalizaciju;</p> <p>projekte povezane sa programom SESAR i modernizacijom evropskog vazdušnog prostora;</p> <p>projekte za smanjenje emisija i dekarbonizaciju vazdušnog saobraćaja.</p> <p>Crnogorski aerodromi obuhvaćeni su proširenjem mreže TEN-T na Zapadni Balkan. Vojna mobilnost predstavlja veoma značajan segment programa CEF,</p>	
--	--	--	--	--

			<p>posebno kada je riječ o aerodromskoj infrastrukturi. U okviru komponente CEF Military Mobility izričito je podržavana infrastruktura dvostruke namjene, odnosno infrastruktura koja služi i civilnim i odbrambenim potrebama.</p> <p>U okviru prethodnih poziva programa CEF, prihvatljive su bile i aktivnosti u oblasti vazdušnog saobraćaja, uključujući aerodromsku infrastrukturu. To, na primjer, može obuhvatiti:</p> <p>poletno-sletne staze i rulne staze koje je potrebno ojačati radi prihvata teških vazduhoplova;</p> <p>aerodromske platforme;</p> <p>kapacitete za prihvati i otpremu vojnih transportnih vazduhoplova;</p> <p>infrastrukturu za navigaciju, komunikaciju i nadzor;</p> <p>aerodromsku infrastrukturu koja omogućava brzo premještanje vojnog osoblja i opreme;</p> <p>pristupne puteve i logističke kapacitete.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Novi predlog programa CEF za period 2028–2034. predviđa značajno povećanje ulaganja u saobraćaj i vojnu mobilnost, u ukupnom iznosu od približno 51,5 milijardi eura za saobraćaj i vojnu mobilnost. Predlog izričito predviđa saobraćajnu infrastrukturu dvostruke namjene za civilnu i vojnu mobilnost.</p> <p>Prilikom podnošenja prijave potrebno je dokazati da projekat predstavlja projekat dvostruke namjene u okviru mreže TEN-T i da je adekvatno povezan sa evropskim prioritetima u oblasti vojne mobilnosti. Projekat mora biti povezan sa jasno utvrđenim vojnim zahtjevima ili prioritetima vojne mobilnosti.</p> <p>Postojeća infrastruktura može se modernizovati ili se može izgraditi nova infrastruktura. Infrastruktura mora imati dvostruku namjenu, odnosno služiti i civilnim i vojnim potrebama.</p> <p>Dio infrastrukture koji služi isključivo vojnim potrebama nije prihvatljiv za finansiranje.</p>	
--	--	--	---	--

		<p>10. U Tabeli 13 – Strateški odgovor na identifikovane probleme i nedostatke prema posebnim ciljevima, umjesto teksta „ANS“, potrebno je navesti „SMATSA d.o.o.“.</p> <p>U Tabeli 13 – Strateški odgovor na identifikovane probleme i nedostatke prema posebnim ciljevima, umjesto teksta: „Nedovoljni vazduhoplovni kapaciteti tokom vršne turističke sezone; kašnjenje u modernizaciji aerodroma Tivat/Podgorica usljed</p>	<p>Prema tome, Crna Gora bi mogla da konkuriše za ova sredstva, a predlog je da se razmotri podnošenje zahtjeva za finansiranje iz budžeta programa CEF za period 2028–2034, koji bi se vremenski poklopio sa mogućim pristupanjem Crne Gore Evropskoj uniji 2028. godine. Članstvo u EU olakšalo bi pristup ovim sredstvima.</p> <p>10. Predložene izmjene teksta u skladu su sa predlozima 4 i 9.</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja.</p>
--	--	---	---	--

		<p>kašnjenja u postupku dodjele koncesije“ potrebno je navesti:</p> <p>„Nedovoljni vazduhoplovni kapaciteti tokom vršne turističke sezone i nedovoljni kapaciteti Aerodroma Podgorica za zajedničku civilno-vojnu upotrebu.“</p> <p>U Tabeli 13 – Strateški odgovor na identifikovane probleme i nedostatke prema posebnim ciljevima, umjesto teksta:</p> <p>„Podrška razvoju aerodroma Podgorica i Tivat kroz uspješno okončanje i efikasno praćenje sprovođenja ugovora o koncesiji“ potrebno je navesti:</p> <p>„Podrška razvoju aerodroma Podgorica i Tivat kroz budžetsko finansiranje i sufinansiranje iz fondova EU za razvoj aerodromskih kapaciteta dvostruke namjene. Time bi se omogućio istovremeni razvoj kapaciteta Aerodroma Podgorica za civilne i vojne potrebe (aerodromska infrastruktura, upravljanje</p>		
--	--	---	--	--

		<p>vazdušnim saobraćajem (ATM) i digitalizacija, infrastruktura za navigaciju, komunikaciju i nadzor).“</p> <p>11. U Tabeli 13, u okviru posebnog cilja „SPO 2 – Unapređenje nivoa usluge i bezbjednosti na državnoj putnoj mreži“, izostavljene su putne dionice od značaja za odbranu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radovići–Pristan (sa krakom prema vrhu Obostnik); - povezivanje kasarne u Baru sa putem Bar–Zaljevo; - povezivanje kasarne u Maslinama u Podgorici sa putem Smokovac–Božaj; - povezivanje vojnog objekta (skladišta) Brezovik kod Nikšića sa putem Nikšić–Plužine. 	<p>11. Navedene lokacije od ključnog su značaja za prihvatanje, smještaj i tranzit savezničkih snaga, što predstavlja obavezu u okviru NATO koncepta podrške zemlje domaćina (Host Nation Support – HNS). Izostavljene putne dionice mogu se uvrstiti u okviru SPO 2, ali bi, radi bolje preglednosti i razumijevanja, bilo jednostavnije uvesti novi posebni cilj SPO 2a, koji bi glasio:</p> <p>Identifikovani nedostatak/problem: „Ispunjavanje nacionalnih obaveza u skladu sa NATO konceptom podrške zemlje domaćina (Host Nation Support – HNS).“</p> <p>SPO 2a: „Obaveze povezane sa odbranom.“</p> <p>Strateški odgovor: „Izgradnja puta Radovići–Pristan (sa krakom prema vrhu Obostnik), izgradnja pristupnih</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja. Opis mjere je shodno tome prilagođen. Napominje se da posebni strateški ciljevi (SPO) u Strategiji po pravilu treba da budu opšteg karaktera, kako bi se omogućilo uključivanje više mjera različite prirode u okviru istog cilja.</p>
--	--	--	---	---

		<p>12. Identifikacija mjera za ažuriranu Strategiju razvoja saobraćaja (TDS) sprovedena je kroz proces usmjeren na rezultate, koji je započeo direktnim povezivanjem identifikovanih problema i predloženih intervencija sa posebnim strateškim ciljevima (SPO). Ovakva metodologija obezbjeđuje da svaka mjera doprinosi rješavanju konkretnog uskog grla ili nedostatka utvrđenog tokom dijagnostičke analize i faze identifikacije problema.</p>	<p>puteva za povezivanje kasarne u Baru sa putem Bar–Zaljevo, kasarne u Maslinama u Podgorici sa putem Smokovac–Božaj i vojnog objekta Brezovik kod Nikšića sa putem Nikšić–Plužine.“</p> <p>12. U okviru SPO 5 (Utvrđivanje mogućnosti i potreba za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja), potrebno je izvršiti sljedeće izmjene:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mjera 18, oznaka AV-I-18: naziv mjere treba da glasi: „valorizacija ostalih aerodroma i druge vazduhoplovne infrastrukture u Crnoj Gori (isključujući aerodrome Podgorica i Tivat)“, a u posljednjoj koloni navesti „N/A“. - Mjera 16, oznaka AV-S-16: naziv mjere treba da glasi: „Prilagođavanje institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira za upravljanje vazdušnim prostorom u skladu sa operativnim strukturama EU“, a u posljednjoj koloni navesti „N/A“. 	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja kako bi se obuhvatili svi relevantni pristigli predlozi, uzimajući u obzir i najnovija dešavanja u postupku dodjele koncesije. Izbjegavaju se dugi nazivi mjera, dok su njihovi opisi dopunjeni u skladu sa predlozima.</p>
--	--	---	---	---

			<p>- Mjera 17, oznaka AV-S-17: umjesto naziva „Praćenje ugovora o koncesiji za aerodrome Podgorica i Tivat“, naziv mjere treba da glasi: „Planiranje razvoja aerodroma Podgorica i Tivat kroz budžetsko finansiranje i sufinansiranje iz fondova EU i razvoj potrebnih aerodromskih kapaciteta dvostruke namjene“, a u posljednjoj koloni navesti „N/A“.</p> <p>Predložena izmjena teksta u skladu je sa Predlogom 9.</p>	
		<p>13. U Tabeli 14, u okviru posebnog cilja „SPO 1 – Završetak drumskih projekata na osnovnoj TEN-T mreži“, izostavljen je putni pravac za povezivanje kasarne u Baru sa putem Bar–Zaljevo.</p> <p>U Tabeli 14, u okviru posebnog cilja „SPO 2 – Unapređenje nivoa usluge i bezbjednosti na državnoj putnoj mreži“,</p>	<p>13. Predlaže se da se navedeni putni pravci uvrste u Tabelu 14 na sljedeći način:</p> <p>Mjera 1.7 – povezivanje kasarne u Baru sa putem Bar–Zaljevo;</p> <p>Mjera 2.2 – povezivanje vojnog objekta Brezovik kod Nikšića sa putem Nikšić–Plužine;</p> <p>Mjera 2.3 – povezivanje kasarne u Maslinama u Podgorici sa putem Smokovac–Božaj;</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja. Predloženi putni pravci predstavljaju lokalne saobraćajne veze, koje su obuhvaćene mjerom posvećenom državnoj putnoj mreži. Shodno tome, ove lokalne saobraćajnice uvrštene su kao dodatne mjere u okviru oznake RO-I-1.4, što je pojašnjeno i u opisu mjere i u Aneksu E.</p>

		<p>izostavljene su sljedeće putne dionice od značaja za odbranu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radovići–Pristan (sa krakom prema vrhu Obostnik); - povezivanje kasarne u Maslinama u Podgorici sa putem Smokovac–Božaj; - povezivanje vojnog objekta (skladišta) Brezovik kod Nikšića sa putem Nikšić–Plužine. 	<p>dodavanje Mjere 2.6 – izgradnja puta Radovići–Pristan (sa krakom prema vrhu Obostnik), imajući u vidu njihov značaj za potrebe odbrane.</p>	
		<p>14. U Tabeli 18, u okviru posebnog cilja „SPO 4 – Revitalizacija i/ili unapređenje infrastrukture, objekata, usluga i povezanosti u vodnom saobraćaju“, izostavljena je rekonstrukcija vojnog sidrišta u Luci Bar.</p>	<p>14. Predlaže se da se navedena rekonstrukcija uvrsti u Tabelu 18 kao Mjera 15, imajući u vidu njen značaj za prihvatanje savezničkih snaga koje dolaze morskim putem.</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja. Predložena mjera uvrštena je u okviru Mjere 12 (kao mjera 12.6), budući da se odnosi na širi program intervencija u Luci Bar.</p>
		<p>15. Tabela 29 – Mjere ažurirane TDS (integrisana lista sa</p>	<p>15. U okviru posebnog cilja „Utvrdjivanje mogućnosti i potreba za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja kako bi se obuhvatili svi relevantni pristigli predlozi, uzimajući u</p>

		<p>mjerama BAU-DSO i DSO)</p> <p>Tekst je potrebno dopuniti u skladu sa obrazloženjem (tekst prikazan podebljano i kurzivom).</p>	<p>vazdušnog saobraćaja“, za Mjeru br. 16, oznake AV-S-16, pod nazivom:</p> <p>„Prilagođavanje institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira za upravljanje vazdušnim prostorom u skladu sa operativnim strukturama EU“</p> <p>Vrsta mjere: Soft</p> <p>Vid saobraćaja: AV</p> <p>Opis mjere treba da glasi:</p> <p>„Ova regulatorna, institucionalna i operativna mjera obuhvata potrebne studije i druge aktivnosti za prilagođavanje institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira za upravljanje vazdušnim prostorom u skladu sa operativnim strukturama EU i potrebom za unapređenjem civilno-vojne koordinacije.</p> <p>Aktivnosti u okviru ove mjere doprinose sprovođenju okvira Jedininstvenog evropskog neba (SES), dugoročnog reformskog procesa koji se realizuje u više faza i obuhvata primjenu sistema performansi, sistema naplate, interoperabilnost ATM sistema, razvoj upravljanja vazdušnim prostorom, primjenu koncepta fleksibilne upotrebe vazdušnog prostora</p>	<p>obzir i najnovija dešavanja u postupku dodjele koncesije. Izbjegavaju se dugi nazivi mjera, dok su njihovi opisi dopunjeni u skladu sa predlozima.</p>
--	--	---	--	---

			<p>(FUA) radi koordinisanog civilno-vojnog djelovanja, u mirnodopskim uslovima i tokom kriznih perioda, kao i kontinuirani razvoj stručnih i institucionalnih kapaciteta, uz posebno uvažavanje specifičnosti zajedničkog pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi (ANS) za Crnu Goru i Republiku Srbiju.</p> <p>Očekuje se da ova mjera doprinese i digitalnoj transformaciji vazdušnog saobraćaja kroz razvoj U-space usluga, integraciju bespilotnih vazduhoplova, digitalizaciju ATM/ANS sistema, razvoj zajedničkih...“</p> <p>U okviru posebnog cilja „Utvrđivanje mogućnosti i potreba za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja“, Mjeru br. 17, oznake AV-S-17, pod nazivom:</p> <p>„Praćenje ugovora o koncesiji za aerodrome Podgorica i Tivat“</p> <p>potrebno je zamijeniti sljedećim nazivom:</p> <p>„Planiranje razvoja aerodroma Podgorica i Tivat kroz budžetsko finansiranje i sufinansiranje sredstvima EU, uz razvoj potrebnih kapaciteta</p>	
--	--	--	---	--

			<p>aerodroma za dvojnu namjenu“</p> <p>Postojeći opis mjere:</p> <p>„Ova institucionalna, organizaciona i operativna mjera obuhvata kontinuirano praćenje nedavno zaključenog ugovora o koncesiji za Aerodrome Crne Gore (Podgorica i Tivat), na osnovu dogovorenih mehanizama za praćenje ključnih pokazatelja uspješnosti (KPI) i angažovanih javnih institucija.“</p> <p>potrebno je zamijeniti sljedećim opisom:</p> <p>„Ova mjera obuhvata planiranje, blagovremeno budžetiranje kapitalnih ulaganja, podnošenje prijava za sredstva EU i praćenje unapređenja infrastrukture aerodroma Podgorica i Tivat za potrebe civilnog vazdušnog saobraćaja.</p> <p>Mjera takođe obuhvata proglašavanje Aerodroma Podgorica aerodromom za dvojnu namjenu i prijavu za finansiranje njegovog razvoja kroz program CEF, kojim se podržavaju civilna povezanost, otpornost i vojna mobilnost duž saobraćajne ose Zapadni Balkan – istočni Mediteran (WB-EM).“</p>	
--	--	--	--	--

		<p>16. Tabela 36 nije adekvatna.</p> <p>17. Mjera 5, na strani 159, ne sadrži informacije iz Strateškog pregleda odbrane (kao posljedica izostanka predstavnika Ministarstva odbrane iz procesa izrade Strategije).</p>	<p>Predložena izmjena teksta odgovara Predlogu 9.</p> <p>16. Potrebno je ispraviti Tabelu 36 na strani 146, u skladu sa Predlogom 15.</p> <p>17. Ministarstvo odbrane treba definisati kao izvještajni subjekt, u cilju ažuriranja višegodišnjih programa. Na strani 161, pod stavkom 16, u ćeliji „Aktivnosti za 2026–2027. godinu“, potrebno je dodati sljedeći tekst: „i potrebe za funkcionisanjem tokom kriznih situacija“.</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tabela 36 je revidirana u skladu sa navedenim.</p> <p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja.</p>
--	--	---	--	--

		<p>18. ANEKS A – Akcioni plan 2026-2027 Ažurirane Strategije razvoja saobraćaja</p>	<p>18. Mjeru br. 16, na strani 161, potrebno je izmijeniti/dopuniti sljedećim tekstom: „Pripremiti studiju i sprovesti aktivnosti na prilagođavanju nacionalnog nadzornog organa operativnim strukturama EU i potrebama za funkcionisanje tokom kriznih situacija.“ Odgovorni subjekti: Ministarstvo saobraćaja / Agencija za civilno vazduhoplovstvo / Ministarstvo odbrane Naziv Mjere br. 17, na strani 161, potrebno je izmijeniti tako da glasi: „Priprema projekta za prijavu za sredstva iz programa CEF za period 2028–2034.“ – u skladu sa Predlogom 9. Mjeru br. 17, na strani 172, potrebno je izmijeniti u skladu sa Predlogom 9.</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja.</p>
		<p>19. Aneks B – mapa puta za institucionalno restrukturiranje I jačanje kapaciteta</p>	<p>19. Na strani 185 potrebno je dodati/izmijeniti tekst tako da glasi: „Prilagoditi nacionalni nadzorni organ za upravljanje vazдушnim prostorom zahtjevima funkcionalne i</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja.</p>

			<p>pravne nezavisnosti u okviru Jedinog evropskog neba, za potrebe djelovanja u mirnodopskim uslovima i tokom kriznih situacija.“</p>	
		<p>20. Jačanje kapaciteta za sprovođenje pravne tekovine EU</p>	<p>20. Na strani 187 potrebno je dodati/izmijeniti tekst tako da glasi: „Podržati institucionalno prilagođavanje u sektoru vazdušnog saobraćaja, uključujući moguće promjene modela upravljanja vazdušnim prostorom u mirnodopskim uslovima i tokom kriznih situacija, kao i integraciju u evropske operativne strukture.“</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja.</p>
		<p>21. Tabela – Sveobuhvatna mapa puta za institucionalno restrukturiranje i jačanje kapaciteta, strana 193</p>	<p>21. U kolonu „Odgovorni subjekti“ potrebno je dodati „Ministarstvo odbrane“.</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja.</p>

		<p>Aktivnost: Prilagođavanje nacionalnog nadzornog organa za upravljanje vazdušnim prostorom (ASM).</p> <p>22. Imajući u vidu da Strategija prepoznaje potrebu za unapređenjem sistema upravljanja vazdušnim prostorom, kao i obavezu izmjene koncepta fleksibilne upotrebe vazdušnog prostora (FUA) u okviru evropskog sistema upravljanja vazdušnim saobraćajem, potrebno je preciznije definisati ovu oblast.</p> <p>Takođe, Strategijom je potrebno prepoznati značaj institucionalne koordinacije i operativne koordinacije između Ministarstva saobraćaja, Ministarstva odbrane i pružaoca usluga</p>	<p>22. Predlaže se da se, u skladu sa članovima 133 i 6 Zakona o vazdušnom saobraćaju, Strategija dopuni tekstem kojim se upravljanje vazdušnim prostorom definiše kao zasebna funkcionalna oblast sistema upravljanja vazdušnim saobraćajem, u skladu sa konceptom FUA. Ovaj koncept omogućava primjenu civilno-vojne koordinacije i upravljanje vazdušnim prostorom kako u mirnodopskim uslovima tako i tokom kriznih situacija, kao i razvoj zajedničkih procedura za planiranje, koordinaciju i sprovođenje korišćenja pojedinih djelova vazdušnog prostora.</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja.</p>
--	--	---	--	--

		ATM/ANS (kontrola vazdušnog saobraćaja).		
		23. Sistem upravljanja vazdušnim saobraćajem predstavlja kritičnu infrastrukturu, čiji kontinuitet rada mora biti obezbijeđen i u uslovima poremećaja koji utiču na pružanje ATM/ANS usluga. Planiranje postupanja u vanrednim situacijama dio je međunarodnog regulatornog okvira.	23. Predlaže se da se Strategijom prepozna i potreba za razvojem otpornosti sistema upravljanja vazdušnim saobraćajem, kao i mogućnost pružanja usluga u specifičnim situacijama. Ovim se ponovo želi naglasiti potreba za razvojem sistema koji treba da odgovori na zahtjeve saobraćaja kako u mirnodopskim uslovima tako i tokom kriznih situacija, bez obzira na intenzitet ili trajanje krize.	PRIHVATA SE Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja. Konkretni mehanizmi za jačanje otpornosti sistema upravljanja vazdušnim saobraćajem biće precizirani kroz aktivnosti u okviru SES-a, predložene u okviru revidirane mjere AV-S-16.
5.	Fizičko lice: Rade Kasalica, dipl.inž. vazdušnog saobraćaja	1. Primjedba se odnosi na dio dokumenta koji se odnosi na oblast vazdušnog saobraćaja. Predlaže se da se upravljanje vazdušnim saobraćajem i pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi eksplicitno prepoznaju kao funkcija od strateškog značaja i dio kritične transportne	1. Razvoj vazdušnog saobraćaja i aerodromske infrastrukture neposredno zavisi od raspoloživog kapaciteta vazdušnog prostora, kontrolnih jedinica, tehničkih sistema i stručnog osoblja.	POJAŠNJENJE Strategija prepoznaje povezanost aerodromske infrastrukture i odvijanja vazdušnog saobraćaja, predviđajući aktivnosti usmjerene na unapređenje obje ove oblasti. Očekuje se da će se predloženim ažuriranjem Master plana aerodroma (revidirana AV mjera) jasno utvrditi, prioritizovati i uskladiti potrebe.

		<p>infrastrukture . Predlaže se dopuna: „Upravljanje vazdušnim saobraćajem i pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi predstavljaju funkciju od strateškog značaja za Crnu Goru i dio kritične transportne infrastrukture, čiji razvoj, kapacitet, kontinuitet i otpornost treba planirati dugoročno i u skladu sa razvojem vazdušnog saobraćaja i evropskog ATM sistema.“</p>		
		<p>2. Primjedba se odnosi na dio dokumenta koji se odnosi na oblast vazdušnog saobraćaja u dijelu razvoja vazdušnog saobraćaja i aerodromske infrastrukture. Predlaže se da se Strategijom definiše plansko usklađivanje razvoja aerodromske infrastrukture i očekivani rast</p>	<p>2. Aerodromski i ATM/ANS kapacitet predstavljaju međusobno zavisne elemente jedinstvenog sistema vazdušnog saobraćaja. Povećanje broja operacija mora biti praćeno adekvatnim kapacitetom vazdušnog prostora, CNS/ATM infrastrukture i ljudskih resursa.</p>	<p>POJAŠNJENJE</p> <p>Vidjeti prethodno.</p>

		<p>vazdušnog saobraćaja sa razvojem ATM/ANS kapaciteta.</p> <p>3. Predlaže se da se u Nacrtu ažurirane Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore 2019–2035 uvede novi specifični cilj (SPO) kojim bi se razvoj sistema upravljanja vazdušnim saobraćajem (ATM) i pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi (ANS) definisao kao sastavni dio dugoročnog razvoja saobraćajnog sistema Crne Gore. Predlog novog specifičnog cilja (SPO):</p> <p>„ Obezbijediti dugoročno održiv, siguran, digitalizovan i operativno otporan sistem upravljanja vazdušnim saobraćajem i pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi koji je usklađen sa razvojem vazdušnog saobraćaja Crne Gore, a uz p otpunu</p>	<p>3. Ovak o definisnim s pecifičnim ciljem ob ezbeđuje se istovremeni razvoj vazdušnog saobraćaja , ATM/ANS kapaciteta, infrastrukture, ljudskih resursa, digitalizacije, kontinuiteta i investicija kroz jedinstven razvojni okvir. Poseban specifični cilj omogućio bi da se navedeni kapaciteti dugoročno planiraju, paralelno sa razvojem aerodromske infrastrukture i prognoziranim rastom vazdušnog saobraćaja, uz usklađivanje sa evropskim standardima i razvojem evropskog ATM okruženja. Tako definisan cilj podstiče izradu Nacionalnog plana razvoja ATM/ANS sistema Crne Gore do 2035. godine. Predmetni plan bi pojedinačne strateške ciljeve pretvorio u konkretne projekte, rokove i investicije i obuhvatio: prognozu saobraćaja, kapacitet</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Predlog je obuhvaćen revidiranim skupom AV mjera. Napominje se da je 12 posebnih ciljeva (SPO) ažurirane TDS definisano i usaglašeno u ranijoj fazi zadatka, na način koji omogućava uključivanje više mjera različite prirode u okviru svakog od njih.</p>
--	--	---	---	--

		<p>uslađenost sa propisima i zahtjevima</p> <p>Jedinstvenog evropskog neba (SES – Single European Sky) .“</p> <p>Predlaže se da se realizacija ovog SPO-a razradi kroz buduće akcione planove Strategije, uz definisanje konkretnih mjera, indikatora učinka, nosilaca aktivnosti, rokova, finansijskih potreba i izvora finansiranja. Na ovaj način bi se obezbijedilo da razvoj ATM/ANS kapaciteta bude planski povezan sa razvojem aerodromske infrastrukture, rastom vazdušnog saobraćaja i procesom usklađivanja Crne Gore sa evropskim ATM/ANS okruženjem do 2035. godine.</p>	<p>vazdušnog prostora, razvoj operativnih službi u sistemu kontrole letenja, ljudske resurse i školovanje, CNS/ATM infrastrukturu, rezervne kapacitete, digitalizaciju, cyber bezbjednost, investicione potrebe i izvore finansiranja. Istim bi se utvrdio akcioni plan za postizanje potpune usklađenosti ATM/ANS sistema Crne Gore sa zahtjevima regulative Jedinstvenog evropskog neba te ostalim evropskim i nacionalnim regulatornim, tehničkim i operativnim zahtjevima jer pravovremeno usklađivanje omogućava interoperabilnost sistema, sertifikaciju, efikasniju razmjenu podataka, digitalizaciju i lakše uključivanje budućih investicionih projekata u evropske programe finansiranja. Predmetnim planom obezbjeđuje se kontinuitet pružanja ATM/ANS usluga što predstavlja važan element otpornosti ukupnog saobraćajnog sistema. Savremeni ATM</p>	
--	--	--	---	--

			<p>sistem zahtijeva istovremeni razvoj tehničke, operativne i infrastrukturne komponente, uz interoperabilnost sa evropskim ATM sistemom i povećanje kapaciteta i otpornosti. Kritična infrastruktura mora imati odgovarajuće rezervne kapacitete za slučaj značajnog poremećaja ili prestanka rada primarne infrastrukture, pa bi planom bili definisan i strateški razvoj rezervnih i contingency kapaciteta za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi, uključujući alternativne operativne lokacije, redundantne tehničke sisteme, rezervne komunikacione kapacitete i disaster recovery kapacitete. Planom bi bio definisan i investicioni okvir od približno 60–90 miliona EUR, koji bi se naknadno precizirao na osnovu pre-feasibility i feasibility studija, projektne dokumentacije i procjene pojedinačnih investicionih projekata, te potencijalni izvori finansiranja razvoja ATM/ANS sistema, uključujući državni</p>	
--	--	--	--	--

			<p>budžet, sopstvene prihode pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, EU fondove i instrumente pretpristupne i kohezijske politike, WBIF, EIB, EBRD, EU grant i druge odgovarajuće međunarodne finansijske instrumente. Kombinovanje nacionalnih i međunarodnih izvora omogućilo bi realizaciju kapitalno zahtjevnijih projekata i smanjilo opterećenje nacionalnog budžeta.</p>	
		<p>4. Predlaže se da se razvoj ATM/ANS infrastrukture i kapaciteta eksplicitno uključi u investicione prioritete Strategije. Za period do 2035. godine predlaže se definisanje indikativnog investicionog okvira od približno 60–90 miliona EUR, koji bi se naknadno precizirao na osnovu pre-feasibility i feasibility studija, projektne dokumentacije i procjene</p>	<p>4. Uključivanje ATM/ANS sistema u investicione prioritete omogućilo bi pravovremeno planiranje i pripremu projekata. Indikativni okvir predstavlja osnov za strateško planiranje, a ne konačnu vrijednost investicija. Konačne iznose potrebno je utvrditi kroz pre-feasibility i feasibility studije, tehničku dokumentaciju, procjenu troškova životnog ciklusa i detaljnu pripremu pojedinačnih projekata.</p>	<p>POJAŠNJENJE</p> <p>Revidirani skup AV mjera uzeo je u obzir budžetsku procjenu ovog reda veličine. Prioritetna lista intervencija na ATM/ANS sistemima biće definisana kroz aktivnosti predložene u okviru revidirane mjere AV-S-16.</p>

		pojedinačnih investicionih projekata.	<p>Investiciona oblast Indikativni okvir</p> <p>ATM/ANS operativni objekti i infrastruktura 20–30 mil. EUR</p> <p>Modernizacija ATM sistema i obrada podataka 10–15 mil. EUR</p> <p>CNS infrastruktura 10–15 mil. EUR</p> <p>Rezervni/contingency kapaciteti 5–10 mil. EUR</p> <p>Cyber bezbjednost, mreže i tehnička otpornost 3–5 mil. EUR</p> <p>Razvoj ljudskih resursa i specijalistička obuka 5–8 mil. EUR</p> <p>Studije, projektovanje, sertifikacija i implementacija 3–5 mil. EUR</p> <p>UKUPNO 60–90 mil. EUR</p>	
6.	Agencija za civilno vazduhoplovstva	1. Aerodromska infrastruktura i status postupka davanja aerodroma u koncesiju (AV-S-17)	1. U dijelu Strategije koji se odnosi na ocjenu stanja u vazduhoplovnom sektoru (poglavlje 2.5) prepoznato je da infrastrukturna ograničenja predstavljaju jedan od ključnih izazova za dalji razvoj vazdušnog saobraćaja u Crnoj Gori. Konkretno, ukazano je na ograničenja kapaciteta i nivo razvijenosti infrastrukture Aerodroma Podgorica i Aerodroma Tivat, kao i na	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Relevantni tekst i mjere revidirani su kako bi odražavali najnovija dešavanja u vezi sa mogućnošću davanja aerodroma u koncesiju. Identifikovane su glavne oblasti za intervencije. Posebno se očekuje da se predloženim ažuriranjem master planova Aerodroma Podgorica i Aerodroma Tivat (revidirana mjera AV) eksplicitno utvrde i prioritizuju potrebe za razvojem.</p>

			<p>činjenicu da postojeća infrastruktura ne prati na odgovarajući način rast tražnje i obima saobraćaja.</p> <p>Međutim, dio koji se odnosi na postupak davanja aerodroma u koncesiju potrebno je ažurirati u skladu sa trenutnim statusom postupka. Postupak davanja Aerodroma Crne Gore u koncesiju, pokrenut 2019. godine, trenutno je odložen, odnosno obustavljen do daljnjeg. Shodno tome, koncesiju više ne treba posmatrati kao osnovni preduslov za realizaciju razvoja aerodromske infrastrukture, niti kao razlog zbog kojeg se aktivnosti na modernizaciji i proširenju infrastrukture ne mogu sprovoditi.</p> <p>U skladu sa navedenim, smatramo da Strategija treba jasno da razdvoji model upravljanja aerodromima od potreba za razvojem aerodromske infrastrukture. Bez obzira na to da li će se u budućnosti primjenjivati model koncesije, neki drugi oblik upravljanja ili postojeći model, potreba za blagovremenim planiranjem i realizacijom infrastrukturnih projekata ostaje nepromijenjena.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Stoga bi ažuriranom Strategijom trebalo jasno definisati pravce razvoja postojećih i planiranih aerodroma u Crnoj Gori. U tom smislu, prvenstveno smatramo neophodnim utvrđivanje razvojnih prioriteta Aerodroma Podgorica i Aerodroma Tivat, koji bi predstavljali osnov za dalju pripremu planskih i strateških dokumenata.</p> <p>Posebno je važno da se razvoj aerodromske infrastrukture ne zasniva isključivo na otklanjanju postojećih uskih grla, već i na dugoročnom planiranju kapaciteta. Aerodromsku infrastrukturu potrebno je planirati i projektovati tako da, uz odgovarajuće fazno proširenje, može odgovoriti na prognoziranu tražnju za vazdušnim saobraćajem u periodu od najmanje 15 godina, kako u pogledu broja putnika tako i u pogledu broja operacija i strukture saobraćaja.</p> <p>S tim u vezi, potrebno je sprovesti sveobuhvatno planiranje i, gdje je to neophodno, reorganizaciju aerodromskog kompleksa, uključujući:</p>	
--	--	--	--	--

			<p>terminalne zgrade i njihovu funkcionalnu organizaciju; kapacitete za prihvat i obradu putnika, prtljaga, robe i pošte; raspoložive kapacitete platformi za parkiranje vazduhoplova i njihovu organizaciju; operativne površine; servisne saobraćajnice i interne saobraćajne tokove; pristupne saobraćajnice i odvijanje saobraćaja u zoni aerodroma; parkirališta i druge površine namijenjene korisnicima; infrastrukturne kapacitete potrebne za bezbjedno, sigurno i efikasno odvijanje saobraćaja; neophodnu aerodromsku opremu, sredstva i uređaje za opsluživanje planiranog obima saobraćaja; druge elemente aerodromskog sistema koji utiču na ukupni kapacitet i funkcionalnost aerodroma.</p> <p>Takođe smatramo da Strategija treba da predvidi fazni pristup realizaciji infrastrukturnih projekata. Prva faza trebalo bi da bude usmjerena na otklanjanje postojećih kritičnih ograničenja kapaciteta i unapređenje nivoa usluge, dok bi naredne faze</p>	
--	--	--	--	--

			<p>trebalo uskladiti sa prognoziranim rastom saobraćaja i potrebom za obezbjeđivanjem dugoročnih kapaciteta.</p> <p>U tom smislu, ažuriranom Strategijom potrebno je utvrditi razvojne prioritete za sve aerodrome u Crnoj Gori i definisati okvir za njihovu pripremu, projektovanje i realizaciju, uključujući odgovarajuće tehničke studije, prognoze saobraćaja, procjene kapaciteta i faznu realizaciju investicija.</p> <p>Na ovaj način, pitanje aerodromske infrastrukture u Strategiji bi se tretiralo kao pitanje dugoročnog razvoja, a ne kao pitanje koje isključivo zavisi od ishoda postupka davanja aerodroma u koncesiju. Istovremeno, takav pristup bi obezbijedio kontinuitet u planiranju i realizaciji infrastrukturnih projekata od značaja za razvoj vazdušnog saobraćaja, nezavisno od budućeg modela upravljanja Aerodromima Crne Gore.</p> <p>Shodno navedenom, smatramo da je potrebno ažurirati dio Strategije koji se odnosi na postupak davanja</p>	
--	--	--	--	--

		<p>2. Upravljanje vazdušnim prostorom, ANS i buduće usklađivanje sa okvirom Jedinstvenog evropskog neba (SES)</p>	<p>aerodroma u koncesiju, dok dugoročni razvoj aerodroma u Crnoj Gori, zasnovan na prognozama saobraćaja i planiranim kapacitetima za period od najmanje 15 godina, treba jasno definisati kao jedan od ključnih prioriteta.</p> <p>2. U ocjeni stanja (poglavlje 2.5) navodi se da buduće pristupanje Crne Gore Evropskoj uniji može značajno uticati na poslovanje Kontrole letenja Srbije i Crne Gore SMATSA d.o.o. (u daljem tekstu: SMATSA d.o.o.), odnosno na način organizovanja i pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi (ANS). U tom kontekstu, pominju se primjena propisa o Jedinstvenom evropskom nebu (SES), sertifikacija pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi, usklađenost sa zahtjevima koji se odnose na performanse, transparentnost i bezbjednost (vjerovatno u smislu sigurnosti), kao i mogućnost budućeg restrukturiranja ili redefinisanja</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Ključni aspekti su adekvatno razmotreni, a tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja. Opisi mjera su shodno tome prilagođeni, uz očuvanje strateškog fokusa dokumenta. Određeni prateći detalji biće precizno definisani nakon izrade predloženih analiza (revidirana mjera AV-S-16).</p>
--	--	---	--	---

			<p>uloge SMATSA d.o.o. i njenog mogućeg uključivanja u funkcionalne blokove vazdušnog prostora (FAB) i druge strukture evropskog ATM sistema.</p> <p>Smatramo da je ovo pitanje relevantno za dugoročni razvoj sektora, ali da postojeći tekst treba preciznije da razdvoji trenutno stanje u oblasti upravljanja vazdušnim prostorom (ASM) od budućih institucionalnih i organizacionih zahtjeva koji mogu proistići iz daljeg procesa evropskih integracija. Naime, u Tabeli 13, u okviru strateškog odgovora na identifikovane probleme i nedostatke, kao problem se navode „nedostaci u upravljanju vazdušnim prostorom koji zahtijevaju usklađivanje sa Jedinstvenim evropskim nebom“. Smatramo da ova formulacija nije adekvatna i da je treba revidirati.</p> <p>U Crnoj Gori nije identifikovan problem u funkcionisanju ASM-a koji bi opravdao zaključak da postoje „nedostaci u upravljanju vazdušnim prostorom“ koje je potrebno otkloniti kroz Strategiju. Upravljanje</p>	
--	--	--	--	--

			<p>vazдушnim prostorom sprovodi se u okviru postojećeg institucionalnog i regulatornog sistema, dok SMATSA d.o.o., kao zajednički pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi za Srbiju i Crnu Goru, posluje u skladu sa važećim evropskim i međunarodnim standardima. Relevantne aktivnosti i postupci u oblasti upravljanja vazдушnim prostorom predmet su kontinuiranog regulatornog nadzora Agencije za civilno vazduhoplovstvo (u daljem tekstu: ACV).</p> <p>Posebno je važno jasno razlikovati pojmove ATM/ANS (upravljanje vazдушnim saobraćajem/usluge u vazdušnoj plovidbi) i ASM (upravljanje vazдушnim prostorom), naročito u kontekstu usklađivanja sa propisima SES-a i potrebe za odgovarajućom reorganizacijom pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi. ATM/ANS predstavlja širi funkcionalni i organizacioni okvir upravljanja vazдушnim saobraćajem i pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi. Obuhvata, između ostalog, usluge u vazdušnom saobraćaju (ATS), komunikacione, navigacione i</p>	
--	--	--	---	--

			<p>nadzorne usluge (CNS), meteorološke usluge za potrebe vazduhoplovstva (MET), vazduhoplovne informacione usluge (AIS), usluge obrade podataka za potrebe vazdušnog saobraćaja (ADS), kao i funkcije upravljanja vazdušnim prostorom (ASM) i upravljanja protokom vazdušnog saobraćaja (ATFM), uključujući projektovanje procedura za letenje, u okviru šireg ATM koncepta.</p> <p>U tom smislu, ASM ne treba posmatrati kao sinonim za ATM/ANS, niti kao cjelokupan sistem upravljanja vazdušnim saobraćajem. ASM predstavlja jednu od funkcija u okviru upravljanja vazdušnim saobraćajem (ATM), usmjerenu na planiranje i praćenje korišćenja vazdušnog prostora, čiji je osnovni cilj optimizacija upotrebe raspoloživog vazdušnog prostora kroz dinamičku vremensku dodjelu i, po potrebi, razdvajanje vazdušnog prostora između različitih kategorija korisnika, u skladu sa kratkoročnim potrebama.</p> <p>Stoga usklađivanje sa propisima SES-a ne</p>	
--	--	--	---	--

			<p>podrazumijeva samo unapređenje ili reorganizaciju funkcije upravljanja vazдушnim prostorom (ASM), već zahtijeva razmatranje cjelokupnog sistema ATM/ANS, uključujući njegovu organizaciju, nadležnosti, način pružanja usluga i funkcionalnu povezanost pojedinačnih komponenti.</p> <p>**Slika 1: Pregled usluga i funkcija ATM/ANS sistema**</p> <p>U skladu sa navedenim, smatramo da postojeći tekst u Tabeli 13 treba preformulisati. Umjesto formulacije „Nedostaci u upravljanju vazдушnim prostorom koji zahtijevaju usklađivanje sa Jedinstvenim evropskim nebom“, primjerenija bi bila sljedeća formulacija:</p> <p>„Potreba za kontinuiranim usklađivanjem institucionalnog i operativnog okvira ATM/ANS sistema sa razvojem regulatornog okvira Jedinstvenog evropskog neba i budućim obavezama Crne Gore u procesu pristupanja Evropskoj uniji, uključujući blagovremeno definisanje budućeg modela organizacije i funkcionisanja pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi u Crnoj Gori. U tom smislu,</p>	
--	--	--	---	--

			<p>potrebno je razmotriti budući status, organizacionu strukturu i nadležnosti potencijalnog nacionalnog pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi (ANSP), kao i obim i vrste usluga koje bi takva organizacija pružala, uzimajući u obzir postojeće aranžmane za pružanje usluga u okviru SMATSA d.o.o., zahtjeve okvira SES-a i potrebu za obezbjeđivanjem kontinuiteta, sigurnosti i efikasnosti pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi.“</p> <p>Takođe, strateški odgovor definisan u Tabeli 13 treba uskladiti sa ovako definisanim problemom. Umjesto da se kao osnovni cilj definiše „prilagođavanje“ zbog navodnih nedostataka u upravljanju vazдушnim prostorom, fokus treba staviti na blagovremenu pripremu institucionalnog, regulatornog i operativnog sistema Crne Gore za obaveze koje proističu iz pristupanja Evropskoj uniji i razvoja okvira SES-a.</p> <p>Na ovaj način ne dovodi se u pitanje postojeći nivo funkcionisanja ASM-a, već se jasno prepoznaje potreba za budućim prilagođavanjem sistema i funkcija pružanja usluga ATM/ANS razvoju</p>	
--	--	--	--	--

			<p>evropskog regulatornog i operativnog okvira.</p> <p>U tom smislu, strateški odgovor može obuhvatiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - praćenje razvoja regulatornog okvira Jedinog evropskog neba i blagovremeno usklađivanje nacionalnog okvira; - procjenu budućih institucionalnih i organizacionih zahtjeva u vezi sa pružanjem usluga u vazdušnoj plovidbi; - očuvanje kontinuiteta, sigurnosti i efikasnosti pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi; - dalje unapređenje saradnje i koordinacije sa relevantnim evropskim i regionalnim institucijama i pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi; - pripremu za moguće promjene u organizaciji evropskog ATM sistema i funkcionalnih blokova vazdušnog prostora, u skladu sa budućim obavezama Crne Gore; - dalji razvoj digitalnih i tehnoloških kapaciteta ATM/ANS sistema; - razvoj okvira za U-space i integraciju bespilotnih vazduhoplova u vazdušni prostor, u skladu sa 	
--	--	--	---	--

			<p>relevantnim evropskim zahtjevima;</p> <ul style="list-style-type: none"> - primjenu novih tehnologija, automatizacije i drugih rješenja koja mogu doprinijeti povećanju kapaciteta, sigurnosti i efikasnosti ATM/ANS sistema. 	
		<p>3. Mjera AV-S-16 – Prilagođavanje institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira i usklađenost mjere sa Akcionim planom i trenutnim stanjem</p>	<p>3. U Tabeli 21, kao i u Tabeli 29, mjera AV-S-16 definisana je kao „Prilagođavanje institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira za upravljanje vazdušnim prostorom u skladu sa operativnim strukturama EU“, dok opis mjere obuhvata niz aktivnosti koje se odnose na primjenu okvira Jedininstvenog evropskog neba (SES), upravljanje performansama, sistem naplate, interoperabilnost ATM sistema, razvoj upravljanja vazdušnim prostorom, fleksibilno korišćenje vazdušnog prostora, razvoj institucionalnih kapaciteta, U-space, digitalizaciju ATM/ANS sistema, zajedničke</p>	<p>PRIHVATA SE</p> <p>Tekst je izmijenjen u revidiranoj verziji izvještaja. Opisi predloženih mjera i aktivnosti shodno tome su prilagođeni, uz očuvanje strateškog fokusa dokumenta.</p>

			<p>informacione usluge i primjenu vještačke inteligencije. Smatramo da je mjera, ovako definisana, preširoka i nedovoljno precizna, zbog čega nije jasno koje su konkretne aktivnosti planirane i koji se rezultati očekuju do kraja perioda važenja Strategije.</p> <p>Prije svega, potrebno je razlikovati regulatorni okvir od institucionalnog i operativnog okvira. Regulatorni okvir u oblasti civilnog vazduhoplovstva u Crnoj Gori već je u značajnoj mjeri usklađen sa relevantnim evropskim zahtjevima, a njegovo sprovođenje i primjena predmet su kontinuiranog regulatornog nadzora. Stoga nije jasno na koje se konkretne regulatorne nedostatke odnosi mjera AV-S-16, odnosno koje bi regulatorne promjene trebalo sprovesti u okviru ove mjere.</p> <p>S druge strane, potencijalne buduće promjene institucionalnog i operativnog okvira predstavljaju složenije pitanje koje je potrebno precizno definisati. Nije jasno šta se u okviru mjere podrazumijeva pod „prilagođavanjem</p>	
--	--	--	---	--

			<p>institucionalnog i operativnog okvira“, odnosno koje se konkretne organizacione promjene očekuju, u kojim institucijama i subjektima, niti koji bi bio budući model organizacije pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi u Crnoj Gori.</p> <p>Stoga predlažemo da se mjera AV-S-16 redefiniše tako da prvenstveno obuhvati procjenu budućih institucionalnih i operativnih zahtjeva koji proističu iz procesa pristupanja Evropskoj uniji i razvoja okvira SES-a, uključujući analizu budućeg modela organizacije i pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi u Crnoj Gori. Na osnovu rezultata takve analize naknadno bi se mogle definisati konkretne institucionalne, organizacione i operativne aktivnosti, kao i rokovi za njihovu realizaciju, troškovi i odgovorni subjekti.</p> <p>Na ovaj način jasno bi se razdvojilo ono što je već uspostavljeno i funkcionalno od onoga što predstavlja budući razvojni zahtjev ili potrebu u prelaznom periodu, čime bi sama mjera bila realnije definisana, mjerljiva i usklađena sa stvarnim</p>	
--	--	--	---	--

			<p>potrebama sektora vazdušne plovidbe.</p> <p>Pored toga, smatramo da je potrebno preispitati način na koji je mjera AV-S-16 „Prilagođavanje institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira za upravljanje vazдушnim prostorom u skladu sa operativnim strukturama EU“ definisana u ANEKSU A – AKCIONI PLAN 2026–2027. AŽURIRANE STRATEGIJE RAZVOJA SAOBRAĆAJA.</p> <p>Naime, kao odgovorni za sprovođenje ove mjere određeni su ACV i Ministarstvo saobraćaja. Smatramo da je potrebno preispitati ovakav način definisanja odgovornosti, posebno u dijelu koji se odnosi na ACV.</p> <p>ACV je regulatorni i nadzorni organ u oblasti civilnog vazduhoplovstva i, kao takav, mora biti funkcionalno i institucionalno nezavisan od subjekata koji obavljaju operativne funkcije, uključujući pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi. Uloga ACV-a je da donosi i primjenjuje regulatorni okvir u okviru svojih zakonom utvrđenih nadležnosti, nadzire njegovo sprovođenje i</p>	
--	--	--	--	--

			<p>obezbjeđuje usklađenost sa relevantnim zahtjevima u oblasti sigurnosti, bezbjednosti i drugih elemenata vazduhoplovnog sistema, a ne da učestvuje u definisanju ili uspostavljanju budućeg modela organizacije pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi na način koji bi mogao dovesti u pitanje njegovu regulatornu nezavisnost.</p> <p>Posebno je važno imati u vidu da je ACV već u značajnoj mjeri usklađen sa relevantnim evropskim regulatornim okvirom u oblasti vazduhoplovstva i da je njegova osnovna uloga upravo da obezbjeđuje primjenu i nadzor nad primjenom važećih međunarodnih i evropskih standarda i propisa.</p> <p>Stoga se eventualna potreba za daljim usklađivanjem nacionalnog institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira sa razvojem Jedinstvenog evropskog neba ne može tumačiti kao potreba za prilagođavanjem ili reformom samog ACV-a, niti kao zadatak koji bi ACV trebalo da predvodi u smislu kreiranja budućeg organizacionog modela ATM/ANS sistema.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>U tom smislu, potrebno je jasno razlikovati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - regulatornu i nadzornu funkciju ACV-a, koja mora ostati nezavisna od pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi; - odgovornost Ministarstva saobraćaja i drugih nadležnih državnih organa za definisanje državne politike, institucionalnog okvira i strateških usmjerenja u oblasti vazdušne plovidbe; - operativnu funkciju pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi, koju obavlja sertifikovani pružalac usluga u skladu sa važećim regulatornim zahtjevima; - buduće obaveze koje mogu proistići iz procesa pristupanja Evropskoj uniji i razvoja regulatornog okvira SES-a, a koje treba analizirati na nivou državne politike i nadležnih institucija, uz učešće ACV-a u okviru njegovih regulatornih i nadzornih nadležnosti. <p>Smatramo da ACV ne bi trebalo određivati kao vodeći organ za aktivnosti koje obuhvataju definisanje, osmišljavanje ili sprovođenje budućeg institucionalnog i operativnog modela upravljanja vazдушnim</p>	
--	--	--	---	--

			<p>prostorom i pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi, ukoliko te aktivnosti prevazilaze njegovu regulatornu i nadzornu funkciju.</p> <p>Ukoliko je namjera mjere AV-S-16 da obuhvati analizu budućeg statusa i organizacije ATM/ANS sistema Crne Gore, uključujući njegov odnos sa evropskim operativnim strukturama, budući model pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi i moguće institucionalne promjene koje mogu proistići iz članstva Crne Gore u Evropskoj uniji, vodeću ulogu u tim aktivnostima trebalo bi da ima prvenstveno Ministarstvo saobraćaja, odnosno nadležni državni organ, dok bi ACV trebalo da učestvuje u svojstvu regulatornog i nadzornog organa, u okviru svojih zakonom utvrđenih nadležnosti propisanih članom 198.</p> <p>Uloga ACV-a u okviru ove mjere mogla bi se preciznije definisati kroz aktivnosti koje se odnose na sertifikaciju pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi i kontinuirani nadzor nad njihovim radom, u skladu sa važećim propisima.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Istovremeno, sveobuhvatna mapa puta za institucionalno restrukturiranje i jačanje kapaciteta već predviđa aktivnosti „Prilagođavanje nacionalnog nadzornog organa za upravljanje vazdušnim prostorom (ASM)“ i „Uspostavljanje civilno-vojne koordinacije u upravljanju vazdušnim prostorom“. U postojećim okolnostima, ove aktivnosti su već realizovane, odnosno potrebni institucionalni i operativni aranžmani u ovoj oblasti su uspostavljeni.</p> <p>Shodno tome, nije jasno koji bi se konkretan novi nedostatak ili potreba rješavali ponovnim predviđanjem aktivnosti prilagođavanja nacionalnog nadzornog organa u periodu 2026–2027. godine, te predlažemo da se Strategijom ne propisuje potreba za „prilagođavanjem nacionalnog nadzornog organa za upravljanje vazdušnim prostorom (ASM)“.</p>	
7.	LINERK Montenegro Center D.O.O.	1. Predlažemo da se u konačnoj verziji Strategije eksplicitno prikaže odnos između finansijskog okvira od približno 3,0 milijarde eura (odjeljak	<p>1. U odjeljku 2.9.3 (str. 62) približno 3,0 milijarde eura ukupnih kapitalnih rashoda do 2035. godine ocjenjuje se kao razuman finansijski okvir. U odjeljku 7.2</p>	<p>PRIHVATA SE DJELIMIČNO</p> <p>Procijenjeni iznos od 3,0 milijarde eura predstavlja umjerenu projekciju zasnovanu na dostupnim podacima o istorijskim rashodima i potencijalnim sredstvima koja bi mogla biti dostupna</p>

		<p>2.9.3, str. 62), tri nivoa implementacije (odjeljak 7.2, str. 131–133), Plana implementacije infrastrukturnih mjera u Tabeli 33 i ukupnih troškova implementacije od 6,835 milijardi eura, koji, pored infrastrukturnih mjera iz Tabele 33, obuhvataju i „neophodne“ meke mjere (str. 133). Konkretno, predlažemo da se:</p> <p>a) u odjeljku 2.9.3 ili 7.3.1 navede obuhvat iznosa od 3,0 milijarde eura, odnosno da li on uključuje BAU mjere, „neophodne“ meke mjere, rezerve za nepredviđene troškove i mjeru RO-I-4, kao i na koje se izvore finansiranja odnosi (državni budžet, sredstva EU, krediti međunarodnih finansijskih institucija);</p> <p>b) u odjeljku 7.3.1 doda kratka tabela usaglašavanja koja, na</p>	<p>(str. 131–133) definisana su tri nivoa implementacije „uz BAU i neophodne mjere“. Troškovi priorizovanih infrastrukturnih mjera, sa nepredviđenim troškovima, iznose 2,57, 4,36 odnosno 5,09 milijardi eura. Ukupni troškovi implementacije, uključujući BAU mjere (1,50 milijardi eura) i „neophodne“ meke mjere (0,245 milijardi eura), iznose 6,835 milijardi eura. Tabela 33 raspoređuje sve priorizovane mjere do 2035. godine, dok Nacrt predviđa prilagođavanje nacionalnim fiskalnim mogućnostima kroz dvogodišnje akcione planove (str. 157). Budući da obuhvat iznosa od 3,0 milijarde eura nije definisan, iz Nacrta se ne može utvrditi s kojim je nivoom implementacije ovaj okvir usklađen. Prema našoj analizi podataka iz Nacrta, odgovor u velikoj mjeri zavisi od toga da li iznos obuhvata BAU mjere, čije je sprovođenje prema str. 131 već u toku, i mjeru RO-I-4 (2,11 milijardi</p>	<p>do 2035. godine za pokrivanje svih vrsta rashoda isključivo u sektoru saobraćaja (investicije prema scenarijima BAU i DS, troškovi upravljanja i održavanja (O&M), obaveze javnih usluga (PSO) i dr.). Napominje se da je ova projekcija prvenstveno osjetljiva na neizvjesnost u pogledu dostupnosti sredstava iz fondova Evropske unije i međunarodnih finansijskih institucija (IFI) i da ne odražava nijedan od nivoa implementacije navedenih na str. 133. Plan implementacije sprovodiće se u skladu sa utvrđenim prioritetima i raspoloživošću sredstava. Konačno, napominje se da bi, nakon nedavno postignutih međudržavnih sporazuma (G2G), mogle biti otvorene dodatne mogućnosti za finansiranje sa značajnim potencijalnim uticajem.</p>
--	--	---	---	--

		<p>istoj osnovi (sa nepredviđenim troškovima ili bez njih), prikazuje finansijski okvir, troškove BAU mjera, troškove „neophodnih“ mekih mjera i troškove tri nivoa implementacije;</p> <p>c) u odjeljku 7.2 pojasni odnos između nivoa implementacije i Tabele 33, u kojoj su raspoređene sve prioritizovane mjere, kao i način na koji se nivoi implementacije primjenjuju pri izradi dvogodišnjih akcionih planova (str. 157). Ovaj predlog ne podrazumijeva prestrukturiranje Tabele 33 prema nivoima implementacije.</p>	<p>euru sa nepredviđenim troškovima, Tabela 33). U zavisnosti od toga, isti finansijski okvir mogao bi odgovarati veoma različitim nivoima implementacije. Jasno usaglašavanje ovih iznosa omogućilo bi da Plan implementacije i akcioni planovi pokažu koje se mjere mogu realizovati u okviru procijenjenih finansijskih mogućnosti, a koje zavise od obezbjeđivanja dodatnog finansiranja. Predlog ne zahtijeva izbor jednog nivoa implementacije niti prestrukturiranje Tabele 33.</p>	
		<p>2. Predlažemo da se u konačnoj verziji Strategije ukratko pojasne pretpostavke o dinamici</p>	<p>2. Nacrt navodi da periodi realizacije u Tabeli 33 obuhvataju i pripremne aktivnosti (str. 133). Međutim, za pojedine mjere Akcioni plan za 2026–2027.</p>	<p>PRIHVATA SE DJELIMIČNO</p> <p>Procijenjena raspodjela rashoda zasniva se na odgovarajućoj raspodjeli utvrđenoj Master planom investicija</p>

		<p>realizacije na kojima se zasnivaju planirane godine završetka i raspodjela troškova između perioda 2026–2030. i 2031–2035. u Tabeli 33, za velike infrastrukturne mjere čija priprema još nije završena. Konkretno, predlažemo:</p> <p>a) da se, uz upućivanje na Aneks D i Aneks A, ukratko navede period u kojem se predviđa prelazak iz faze pripreme u fazu izgradnje;</p> <p>b) da se za mjere čiji projekat ili obuhvat još nijesu završeni jasno navede da su planirane godine završetka i iznosi za period 2026–2030. indikativni i da će se potvrđivati ili ažurirati kroz dvogodišnje akcione planove po dostizanju relevantnih faza pripreme (str. 157). Ovo je naročito važno za RA-I-10.1, čiji će obuhvat biti definisan</p>	<p>predviđa samo pripremu projekta ili definisanje obuhvata, dok Tabela 33 za period 2026–2030. predviđa značajne iznose. To samo po sebi ne predstavlja nedosljednost, ali pretpostavka o tome kada se očekuje početak izgradnje nije vidljiva u tekstu.</p> <p>Konkretno: RO-I-1.1 Tološi–Virpazar: 4,0 miliona eura za pripremu u Aneksu A (str. 166), naspram 322,6 miliona eura u Tabeli 33 za 2026–2030; RO-I-1.2 Virpazar–Bar: 4,0 miliona eura (Aneks A, str. 166), naspram 402,5 miliona eura; RO-I-2.5 Markovići–Ljubotinj: 2,0 miliona eura za pripremu projekta/pripremu tendera (Aneks A, str. 167), naspram 228,0 miliona eura; RA-I-10.1 Bar–Vrbnica, faza 2: 0,5 miliona eura u 2027. godini za definisanje tehničkih investicionih potreba (Aneks A, str. 169), naspram 108,4 miliona eura u Tabeli 33 za 2026–2030.</p> <p>Za RA-I-10.1 Tabela 29 (str. 109) navodi potrebu za</p>	<p>Ministarstva finansija za period 2026–2030. godine i programima Ministarstva saobraćaja za pojedinačne podsektore. Napominje se da je predložena raspodjela indikativnog karaktera i da se zasniva na planiranim godinama završetka projekata i rashodima predviđenim u navedenim programima.</p> <p>Prema najnovijim informacijama Ministarstva saobraćaja, planirana godina završetka projekta RO-I-BAU3 je 2031. godina (izmijenjeno u izvještaju).</p>
--	--	---	--	---

		<p>studijom planiranom za 2027. godinu;</p> <p>c) da se planirana godina završetka mjere RO-I-BAU3, obilaznice Budve, u Tabeli 33 uskladi sa ugovorenim rokom završetka. Imajući u vidu ugovor potpisan 29. juna 2026. godine i ugovoreni rok od 48 mjeseci, ugovoreni rok završetka ne može isteći prije kraja juna 2030. godine.</p>	<p>izradom studije za ovu fazu, dok Aneks D (str. 208) pokazuje nizak nivo pripremljenosti jer za mjeru u cjelini nije identifikovana konkretna tehnička dokumentacija. Uprkos tome, za 2026–2030. predviđeno je 108,4 miliona eura i godina završetka 2031; ove vrijednosti treba tretirati kao indikativne do završetka studije iz 2027. godine.</p> <p>Za pojedine mjere, na primjer RO-I-1.2 i RA-I-10.1, iznosi su jednako raspoređeni između dva perioda, ali osnova takve raspodjele nije navedena. Ovi primjeri ne pokazuju da su iznosi u Tabeli 33 pogrešni, već da nije objašnjena pretpostavka o prelasku iz pripreme u realizaciju.</p> <p>Predlog ne uvodi novi uslov zrelosti projekta, novi mehanizam odobravanja, promjenu prioriteta niti odlaganje rashoda; traži samo da indikativne pretpostavke koje će se ažurirati kroz postojeći</p>	
--	--	--	---	--

			<p>mehanizam dvogodišnjih akcionih planova budu jasno navedene.</p> <p>Obilaznica Budve predstavlja odvojenu činjeničnu korekciju. Tabela 33 navodi 2029. kao godinu završetka (str. 133).</p> <p>Obavještenje o tenderu na gov.me od 14. oktobra 2025. navodi rok završetka od 48 mjeseci od uvođenja izvođača u posao, uključujući izradu glavnog projekta.</p> <p>Obavještenje Monteputa od 29. juna 2026. potvrđuje da je ugovor potpisan tog dana i da ugovoreni rok za projektovanje i izvođenje radova iznosi četiri godine. Pošto uvođenje izvođača u posao ne može prethoditi potpisivanju ugovora, ugovoreni rok završetka ne može isteći prije kraja juna 2030. godine. To ne isključuje mogućnost da radovi budu završeni prije isteka ugovorenog roka.</p>	
--	--	--	---	--

		<p>3. Predlažemo da se u konačnoj verziji Strategije, u opisu mjere RO-I-4 u Tabeli 29 (str. 107) i/ili u kratkoj napomeni uz Tabelu 33 (str. 134), pojasne osnova i obuhvat procijenjenih troškova ove mjere. Konkretno, predlažemo da se navede:</p> <p>a) izvor, obuhvat i period na koji se odnosi osnovni iznos od 1.836,0 miliona eura, uključujući način na koji je procjena utvrđena za period nakon 2028. godine, s obzirom na to da se opis mjere odnosi na Srednjoročni program izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva u Crnoj Gori do 2028. godine, dok je u Tabeli 33 kao planirana godina završetka navedena 2035. godina;</p>	<p>3. Prema opisu u Tabeli 29 (str. 107), mjera RO-I-4 obuhvata nastavak sprovođenja Srednjoročnog programa izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva u Crnoj Gori do 2028. godine, sa procijenjenim troškovima od 1.836,0 miliona eura. U Tabeli 33 (str. 134) troškovi ove mjere, uz nepredviđene troškove, iznose 2.111,4 miliona eura, sa planiranom godinom završetka 2035. godine, od čega je 1.372,4 miliona eura raspoređeno na period 2026–2030, a 739,0 miliona eura na period 2031–2035. RO-I-4 je najveća pojedinačna mjera u Planu implementacije infrastrukturnih mjera. Nacrt navodi program na koji se mjera oslanja, nadležnu instituciju (Ministarstvo saobraćaja / Uprava za saobraćaj, Aneks A, str. 167) i klizne višegodišnje programe za državne puteve u okviru mjere RO-S-5 (Tabela 29, str. 108; str. 143). Međutim, u Nacrtu nije navedeno iz kojeg izvora i za koji period je utvrđen iznos od 1.836,0</p>	<p>POJAŠNJENJE</p> <p>Za RO-I-4 korišćene su najnovije vrijednosti iz Višegodišnjeg programa rekonstrukcije i rehabilitacije puteva za period 2026–2029. godine, koje su unakrsno provjerene sa Master planom investicija u infrastrukturu Ministarstva finansija za period 2026–2030. godine (mart 2026). Mjera je u revidiranom izvještaju predstavljena znatno detaljnije (novi Aneks E). Pojedinačni projekti rekonstrukcije i rehabilitacije prikazani su detaljno, pri čemu nijesu uključeni troškovi redovnog održavanja.</p>
--	--	--	--	---

		<p>b) da li ovaj iznos predstavlja indikativni programski okvir i na koji način će se pojedinačni iznosi potvrđivati ili ažurirati kroz postojeće mehanizme višegodišnjeg programiranja, odnosno kroz klizne višegodišnje programe za državne puteve (mjera RO-S-5) i dvogodišnje akcijske planove (odjeljak 7.4.2, str. 157);</p> <p>c) odnos između iznosa od 1.372,4 miliona eura, koji je u Tabeli 33 (str. 134) raspoređen na period 2026–2030, i iznosa od 204,4 miliona eura, koji je u Aneksu A (str. 167) predviđen za period 2026–2027;</p> <p>d) da li su izdaci za održavanje državnih puteva, na koje se odnosi indikator „Nivo ulaganja u održavanje infrastrukture državnih puteva“ iz Aneksa A (str. 179), obuhvaćeni mjerom RO-I-4 ili</p>	<p>miliona eura, na koji način je procjena proširena na period nakon 2028. godine, niti na osnovu čega je utvrđena raspodjela troškova po periodima.</p> <p>U Aneksu A (str. 167) za period 2026–2027 predviđeno je 204,4 miliona eura iz kapitalnog budžeta za održavanje kontinuiteta sprovođenja srednjoročnog (višegodišnjeg) programa. Ovaj iznos i iznos iz Tabele 33 odnose se na različite periode i ne moraju imati isti programski obuhvat. Ipak, u Nacrtu nije pojašnjeno kako se iznos iz Aneksa A uklapa u iznos predviđen za period 2026–2030.</p> <p>Nacrt u istorijskim rashodima razlikuje redovno od periodičnog (investicionog) održavanja (str. 58), a Aneks A sadrži poseban indikator za nivo ulaganja u održavanje infrastrukture državnih puteva (str. 179). Za ove rashode u Tabelama 29 i 33 nije prikazana posebna stavka, niti je</p>	
--	--	--	---	--

		se iskazuju odvojeno.	<p>navedeno da li su uključeni u RO-I-4.</p> <p>Ne dovodimo u pitanje postojanje osnove za procjenu troškova, niti predlažemo izmjenu procijenjenog iznosa, prioriteta ili raspodjele rashoda. Predlog je ograničen na kratko pojašnjenje osnove i obuhvata troškova i na jačanje sljedivosti najveće pojedinačne mjere u Planu implementacije.</p>	
		<p>4. Predlažemo da se u konačnoj verziji Strategije, u odjeljku 7.2 ili u kratkoj napomeni uz Tabelu 29 (str. 106–122) i Tabelu 33 (str. 133–135), navede osnova na kojoj su iskazani procijenjeni troškovi mjera. Konkretno, predlažemo</p>	<p>4. Nacrt navodi da su troškovi procijenjeni „na osnovu najnovijih dostupnih izvora podataka“ (odjeljak 5.2.1, str. 97), odnosno na osnovu najnovijih ažuriranja dobijenih od nadležnih subjekata, dostupnih studija i iskustva konsultanta, pri čemu su detalji dati u izvještaju za Zadatak 2 (str. 85). Nacrt takođe definiše primjenu</p>	<p>POJAŠNJENJE</p> <p>Procijenjena raspodjela rashoda zasniva se na odgovarajućoj raspodjeli utvrđenoj Master planom investicija Ministarstva finansija za period 2026–2030. godine i programima Ministarstva saobraćaja za pojedinačne podsektore.</p> <p>Najnoviji podaci dobijeni su od Uprave za saobraćaj i Monteputa i unakrsno</p>

		<p>da se u jednoj kratkoj metodološkoj napomeni navede:</p> <p>a) da li su iznosi iskazani sa porezom na dodatu vrijednost (PDV) ili bez njega;</p> <p>b) referentna godina cijena, odnosno datum na koji se odnose procjene troškova;</p> <p>c) na koji način su procjene koje potiču iz izvora različitih datuma, vrsta i faza pripreme svedene na dosljednu osnovu za finansijski prikaz u Strategiji;</p> <p>d) da iznosi u Tabeli 33 uključuju nepredviđene troškove utvrđene u skladu sa metodologijom opisanom na str. 133, radi jasnog razlikovanja od procijenjenih troškova iskazanih u Tabeli 29.</p> <p>Ukoliko je ova metodologija opisana u izvještaju za Zadatak 2, na koji se Nacrt poziva (str. 85),</p>	<p>nepredviđenih troškova (str. 133).</p> <p>Međutim, u tekstu Strategije, uključujući Tabelu 29 i Tabelu 33, nije navedeno da li su iznosi iskazani sa PDV-om ili bez njega, niti na koju se godinu cijena odnosno datum vrednovanja odnose. Procjene troškova mjera potiču iz izvora različitih datuma, vrsta i faza pripreme (Aneks D, str. 207–213), a u Nacrtu nije opisano na koji način su svedene na dosljednu osnovu za finansijski prikaz. Kolone sa troškovima u Tabeli 29 i Tabeli 33 nose isti naziv, iako iznosi u Tabeli 33, prema str. 133, uključuju nepredviđene troškove. Za razliku od toga, Tabela 35 za infrastrukturne projekte za razmatranje nakon 2035. godine izričito razlikuje „Trenutnu procjenu troškova“ i „Troškove sa nepredviđenim troškovima (30%)“ (str. 137–138).</p> <p>Ova primjedba ne predstavlja tvrdnju o dokazanoj numeričkoj nedosljednosti. Predlog se ne</p>	<p>provjereni sa Master planom investicija u infrastrukturu Ministarstva finansija za period 2026–2030. godine (mart 2026). Dostavljeni podaci ne uključuju PDV niti poznate nepredviđene troškove. U Tabeli 33 prikazane su vrijednosti uvećane za rezervu za nepredviđene troškove, u zavisnosti od nivoa zrelosti projekta. Tabela je izmijenjena u revidiranom izvještaju.</p>
--	--	---	--	--

		<p>predlažemo da se u Strategiji navede njen kratak sažetak i izričito uputi na taj izvještaj.</p>	<p>odnosi na ponovni obračun ili ažuriranje procijenjenih troškova, uvođenje modela eskalacije cijena niti na izradu dodatnih tabela po projektima, već samo na kratku zajedničku metodološku napomenu u Strategiji.</p>	
		<p>5. Predlažemo da se u konačnoj verziji Strategije preispita mjera AV-S-17 „Praćenje ugovora o koncesiji za aerodrome Podgorica i Tivat“, budući da, prema analitičkom dijelu Nacrta, konačan ishod koncesionog postupka još nije utvrđen, te da se mjera formuliše tako da bude aktuelna i sprovodiva bez obzira na model razvoja aerodroma koji bude formalno utvrđen. Konkretno, predlažemo:</p>	<p>5. U analitičkom dijelu Nacrt više puta opisuje koncesioni postupak kao postupak koji je u toku i čiji ishod nije utvrđen: „konačan ishod tendera još nije utvrđen“ i „duga kašnjenja u tenderskom postupku“ (str. 35); tender je „suočen sa ponovljenim proceduralnim kašnjenjima i pravnim osporavanjima nakon inicijalne evaluacije ponuda u julu 2025. godine“ (str. 69). Nasuprot tome, opis mjere AV-S-17 u Tabeli 29 obuhvata „kontinuirano praćenje nedavno zaključenog ugovora o koncesiji ... na osnovu</p>	<p>POJAŠNJENJE</p> <p>Mjera AV-S-17 definisana je na osnovu informacija dostupnih u vrijeme izrade predmetnog izvještaja. Ocijenjeno je da je mjera zastarjela, te je stoga uklonjena iz revidiranog izvještaja. Umjesto nje predložena je nova infrastrukturna mjera koja se odnosi na razvoj dva glavna aerodroma.</p> <p>Odgovarajuće reference na postupak davanja aerodroma u koncesiju uklonjene su ili izmijenjene u skladu s tim, kroz cijeli revidirani izvještaj.</p>

		<p>a) da se opis mjere AV-S-17 u Tabeli 29 (str. 114) uskladi sa opisom stanja koncesionog postupka na str. 35 i 69, tako da se u njemu ne navodi da je ugovor o koncesiji „nedavno zaključen“, niti da već postoje „ugovoreni mehanizmi praćenja KPI“;</p> <p>b) da se, u mjeri u kojoj je to potrebno nakon preispitivanja mjere, na odgovarajući način prilagode naziv mjere AV-S-17 u tabelama u kojima se navodi, aktivnost i rokovi u Aneksu A (str. 161 i 172), očekivani indikator rezultata (str. 147) i povezani strateški odgovor (str. 82), tako da mjera obuhvata praćenje sprovođenja formalno utvrđenog modela razvoja aerodroma Podgorica i Tivat, a ne samo praćenje ugovora o koncesiji;</p>	<p>ugovorenih mehanizama praćenja KPI“ (str. 114). Aneks A predviđa da Ministarstvo saobraćaja i Aerodromi Crne Gore „započnu kontinuirano praćenje ugovora o koncesiji“ u periodu od Q3 2026. do Q4 2027. (str. 161 i 172), a očekivani indikator rezultata mjere je „djelotvorno sprovođenje obaveza iz ugovora o koncesiji i unaprijeđeni/modernizovani aerodromi“ (str. 147). Opis na str. 114 nije u skladu sa opisom stanja postupka u analitičkom dijelu Nacrta. Pored toga, mjera, njena aktivnost u Aneksu A i njen očekivani indikator rezultata vezani su isključivo za ugovor o koncesiji. Budući da konačan ishod koncesionog postupka još nije utvrđen, u konačnoj verziji Strategije potrebno je preispitati da li je mjera AV-S-17 u sadašnjoj formulaciji i dalje relevantna i sprovodiva. U Tabeli 29 nije predviđena infrastrukturna mjera za aerodrome</p>	
--	--	--	--	--

		<p>c) da se u odjeljku 7.3.1 (str. 140) primjer Aerodroma Crne Gore formuliše tako da ne upućuje na već zaključenu koncesiju.</p>	<p>Podgorica i Tivat, a Aneks A povezuje mjeru AV-S-17 sa ciljnom vrijednošću „Unaprijeđeni i modernizovani aerodromi“ za 2035. godinu i za nju iskazuje trošak N/A (str. 172). Nacrt već predviđa da se nadležne institucije i izvori finansiranja utvrđuju kroz uzastopne dvogodišnje akcione planove (str. 156–157), tako da se preispitana mjera može operacionalizovati u tom okviru.</p> <p>Predlog se ne odnosi na izbor između koncesije ili drugog modela razvoja aerodroma, na izmjenu analitičkog dijela Nacrta, niti na procjenu troškova ili uvođenje novih budžetskih iznosa.</p> <p>Cilj je da mjera AV-S-17 bude aktuelna i sprovodiva i da Strategija dosljedno prikazuje stanje postupka.</p>	
--	--	--	---	--

		<p>1. U odjeljku 2.9.3 (str. 62) zaključuje se da se ukupni kapitalni izdaci od približno 3,0 milijarde eura do 2035. godine čine razumnim, uz uvažavanje povezanih troškova rada i održavanja od približno 2–4% kapitalnih troškova. U odjeljku 7.2 (str. 133) ukupni troškovi realizacije iznose 6,835 milijardi eura. Ovaj iznos uključuje BAU projekte, „neophodne” meke mjere i nepredviđene troškove. Također su definisani nivoi realizacije koji treba da usmjeravaju odluke u uslovima vremenskih ili budžetskih ograničenja (str. 131–133). Molimo Ministarstvo da pojasni:</p> <p>(a) kako je iznos od 3,0 milijarde eura izveden iz podataka navedenih na str. 62, odnosno približno 2,5 milijardi eura državnih sredstava,</p>	/	<p>POJAŠNJENJE</p> <p>Procijenjeni iznos od 3,0 milijarde eura predstavlja umjerenu projekciju zasnovanu na dostupnim podacima o istorijskim izdacima i potencijalnim sredstvima koja bi mogla biti dostupna do 2035. godine za pokrivanje svih vrsta rashoda isključivo u sektoru saobraćaja (investicije prema scenarijima BAU i DS, troškovi upravljanja i održavanja (O&M), obaveze javnih usluga (PSO) i dr.).</p> <p>Ova projekcija podložna je neizvjesnostima u pogledu dostupnosti sredstava iz fondova Evropske unije i međunarodnih finansijskih institucija (IFI) i ne odražava nijedan od nivoa realizacije navedenih na str. 133. Plan implementacije sprovodiće se u skladu sa utvrđenim prioritetima i raspoloživošću sredstava.</p> <p>Na kraju, napominje se da bi, kao rezultat nedavno postignutih međudržavnih sporazuma (G2G), mogle biti otvorene dodatne mogućnosti za finansiranje, sa značajnim potencijalnim uticajem.</p>
--	--	---	---	--

		<p>do 2,0 milijarde eura sredstava EU za sve sektore i finansiranja od međunarodnih finansijskih institucija u iznosu od približno jedne trećine troškova projekata;</p> <p>(b) da li je iznos od 3,0 milijarde eura definisan na istoj osnovi kao iznosi u Tabeli 33, naročito u pogledu nepredviđenih troškova, BAU mjera i mjere RO-I-4, koja obuhvata održavanje državnih puteva (str. 107);</p> <p>(c) kojem od nivoa realizacije opisanih na str. 133, ukoliko ijednom, treba da odgovara iznos od 3,0 milijarde eura? Reference; str. 62, 107, 131–133, 139; Tabele 32–34.</p>		
		<p>2. U odjeljku 7.3.2 (str. 140) navodi se da će se geološki rizik ublažavati izradom detaljnih</p>	/	<p>POJAŠNJENJE</p> <p>Tekst u odjeljku 7.3.2 daje opšti pristup ublažavanju rizika i ne odnosi se izričito na Žuti FIDIC. Nivo geotehničke i</p>

		<p>geotehničkih istraživanja i glavnih projekata prije raspisivanja tendera. Aneks A (str. 159, 166–167) predviđa FIDIC Žutu knjigu (projektovanje i izgradnja) za BAU1, BAU2, BAU3 i RO-I-2.5, pri čemu glavni projekat izrađuje izvođač (str. 106–107). Molimo Ministarstvo da pojasni:</p> <p>(a) kako se mjera ublažavanja rizika sa str. 140 primjenjuje na ove ugovorne pakete, a naročito koji nivo geotehničkih istraživanja i projektne dokumentacije naručilac treba da obezbijedi prije raspisivanja tendera po Žutoj knjizi;</p> <p>(b) šta obuhvata „adekvatna procjena stepena pripremljenosti”, od koje zavisi određivanje prioriteta autoputeva (odjeljak 7.1, str. 130), i u</p>	<p>projektne dokumentacije uvijek treba da bude usklađen sa nacionalnim pravilnicima, zahtjevima postupka javne nabavke i drugim standardima EU/IFI, gdje je to primjenjivo. Procjena adekvatnog nivoa zrelosti projekta obuhvata, kao minimum, studiju izvodljivosti, uključujući analizu troškova i koristi (CBA) i opcionu analizu.</p>
--	--	---	--

		<p>kojoj fazi pripreme projekta se ta procjena sprovodi? Reference: str. 106–107, 130–131, 140; Aneks A (str. 159, 166–167); Aneks D (str. 207–210).</p>		
		<p>3. U Nacrtu se navodi da su procjene zasnovane na najnovijim dostupnim izvorima podataka (str. 97). Aneks D pokazuje da potiču iz više izvora, uključujući studije izvodljivosti, Srednjoročni program do 2028. godine i budžet Uprave za saobraćaj (str. 209–213). Nacrt takođe navodi rezervu za nepredviđene troškove kao mjeru za ublažavanje rasta troškova izgradnje i inflacije (str. 140). Molimo Ministarstvo da za Tabele 29 i 33 pojasni: (a) datum na koji se odnose cijene u</p>	/	<p>POJAŠNJENJE</p> <p>Najnoviji podaci dobijeni su od Uprave za saobraćaj i Monteputa i unakrsno provjereni sa Master planom investicija u infrastrukturu Ministarstva finansija za period 2026–2030. godine (mart 2026). Dostavljeni podaci ne uključuju PDV niti poznate nepredviđene troškove. U Tabeli 33 prikazane su vrijednosti uvećane za rezervu za nepredviđene troškove, u zavisnosti od nivoa zrelosti projekta.</p> <p>Za projekat RO-I-BAU2 Smokovac–Tološi, najnovija procijenjena vrijednost iznosi 236 miliona eura (ažurirana u revidiranom izvještaju)</p>

		<p>procjenama ili, ako procjene potiču iz izvora različitih datuma, da li su svedene na zajedničku cjenovnu osnovu;</p> <p>(b) da li su svi iznosi iskazani bez PDV-a. Iznos za RO-I-BAU3 (196,3 miliona eura, str. 107) odgovara objavljenoj procijenjenoj vrijednosti tendera bez PDV-a, ali osnova za ostale mjere nije navedena;</p> <p>(c) šta obuhvata osnovni iznos od 180,0 miliona eura za RO-I-BAU2 Smokovac–Tološi (str. 106) i kako se odnosi prema procijenjenoj ukupnoj vrijednosti projekta od 270,0 miliona eura iz Opšteg obavještenja o nabavci EBRD-a od 23. aprila 2026. godine?</p>		
		<p>4. U odjeljku 7.2 (str. 133) navedeno je da periodi</p>	/	POJAŠNJENJE

		<p>realizacije uključuju neophodne pripremne aktivnosti. Za nekoliko mjera Akcioni plan za 2026–2027. predviđa samo projektovanje ili izradu studija. Ipak, Tabela 33 predviđa značajne iznose za period 2026–2030: Molimo Ministarstvo da pojasni pretpostavke o početku radova i trajanju izgradnje na osnovu kojih je za ove mjere utvrđena raspodjela izdataka između perioda 2026–2030. i 2031–2035. Reference; str. 133–134; Aneks A (str. 166–167, 169).</p> <p>5. Tabela 33 navodi 2029. kao planiranu godinu završetka mjere RO-I-BAU3, pri čemu je cjelokupan iznos od 206,1 miliona eura raspoređen na period 2026–2030. (str. 133). Na</p>	/	<p>Procijenjena raspodjela rashoda zasniva se na odgovarajućoj raspodjeli utvrđenoj Master planom investicija Ministarstva finansija za period 2026–2030. godine i programima Ministarstva saobraćaja za pojedinačne podsektore.</p> <p>POJAŠNJENJE</p> <p>Prema važećem Programu implementacije Ministarstva saobraćaja, godina završetka radova je 2031. godine.</p>
--	--	--	---	---

		<p>str. 107 navodi se da je izvođač mobilisan.</p> <p>Prema objavljenim obavještenjima Monteputa, ugovor za projektovanje i izgradnju potpisan je 29. juna 2026. godine. U njima se takođe navodi da je rok za završetak, koji uključuje izradu glavnog projekta, 48 mjeseci od dana uvođenja izvođača u posao. Može li Ministarstvo potvrditi da li će godina završetka i raspodjela izdataka za RO-I-BAU3 u Tabeli 33 biti usklađene sa ugovorenim rokom završetka?</p>		
8.	NVO "Međunarodna hidroavio regata MONTADRIA"	<p>1. Precizirati AV-I-18 i dopuniti sektorsku dijagnostiku i KPI tako da mjera bude operativno mjerljiva.</p> <p>Predloženi naziv mjere AV-I-18</p> <p>AV-I-18 – Valorizacija i razvoj druge</p>	<p>1. Nacrt već prepoznaje nerazvijenost vazduhoplovne infrastrukture izvan dva glavna aerodroma i kao strateški odgovor navodi procjenu i revitalizaciju infrastrukture, prije svega u Beranama i Nikšiću, kao i ispitivanje potencijala heliodroma,</p>	<p>PRIHVATA SE DJELIMIČNO</p> <p>Tekst je izmijenjen kako bi se dodala nova neinvesticiona mjera koja se odnosi na evidentiranje/mapiranje druge aerodromske infrastrukture, osim aerodroma Podgorica i Tivat, kao što su mali aerodromi, letjelišta, heliodromi, vodeni aerodromi i operativne vodene površine, poznate privatne lokacije za</p>

		<p>vazduhoplovne infrastrukture u Crnoj Gori (osim aerodroma Podgorica i Tivat): sekundarni aerodromi i letjelišta, vodeni aerodromi i operativne vodene površine za hidroavionske/amfibijske operacije, heliodromi i HEMS/SAR lokacije, budući vertiporti, infrastruktura za UAS/U-space i druga infrastruktura napredne i inovativne vazdušne mobilnosti.</p> <p>Predloženi obuhvat mjere</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sekundarni aerodromi i letjelišta za opštu avijaciju (GA), sportsku avijaciju, obuku, regionalnu vazdušnu mobilnost, javne službe i specijalizovane operacije. • Prioritetna stručna procjena revitalizacije i funkcionalnog razvoja Nikšića – Kapino Polje i Berana, koje Nacrt već izričito prepoznaje. 	<p>infrastrukture za hidroavione, podrške GA i UAV/UAS i naprednoj vazdušnoj mobilnosti. Istovremeno, AV-I-18 je u tabelarnom dijelu svedena na širok naziv bez operativnog razlaganja. Preciziranje zato ne uvodi novi strateški pravac, već operacionalizuje pravac koji je Nacrt već otvorio. Posebno je važno da se investiciona logika ne veže unaprijed za jedan tip infrastrukture ili jednu lokaciju. Konačne dimenzije pista, kategorije operacija, terminali, vodene lokacije ili vertiporti treba da budu rezultat studija, safety assessment-a, prostorno-ekološke provjere i potvrđene tražnje.</p>	<p>slijetanje helikoptera, infrastruktura za bespilotne vazduhoplove (UAS) i koncept U-space, kao i druge potencijalno upotrebljive lokacije. Predložena je i procjena relevantnog tržišta i mogućnosti razvoja ovih infrastrukturnih kapaciteta, kao i analiza razvoja koncepta U-space, regulatorne spremnosti za UAS i naprednu vazdušnu mobilnost (AAM/IAM) i određivanja geografskih zona za UAS. Očekuje se da predložena mjera izričito definiše potrebe, odgovarajuće aktivnosti i pokazatelje za praćenje, zbog čega dodatni detalji nijesu uključeni, kako bi se zadržao strateški fokus dokumenta.</p>
--	--	--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> • Nacionalni audit Ćemovskog polja i drugih postojećih ili planskih lokacija, uključujući Ulcinj, Bar, Žabljak i Pljevlja, samo ako prostorni planovi, analiza tražnje, sigurnosna procjena i studija izvodljivosti potvrde opravdanost. • Operativne vodene površine, mobilni vodeni terminali, stalni pontonski terminali i multimodalni SEA–AIR–LAND čvorovi, isključivo gdje vazduhoplovna, pomorska, ekološka i prostorna analiza potvrdi mogućnost. • Heliodromi, HEMS/SAR i protivpožarne baze, budući vertiporti i UAS/U-space infrastruktura, uz regulatornu, prostornu i energetsku spremnost za AAM/IAM i sertifikovane VTOL-capable/eVTOL vazduhoplove. • Digitalna, meteorološka i senzorska 		
--	--	--	--	--

		<p>infrastruktura: MET/AWOS, status operativnih površina, kamere, održavanje, GNSS i drugi relevantni podaci; Remote/Digital Tower samo kao predmet posebne analize sa nadležnim ATS/ANS pružaoce i regulatorom.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Energetski efikasni čvorovi: fotonaponski sistemi, baterijsko skladištenje, mikromreže, punjenje električnih vozila i budućih električnih vazduhoplova, uz tehnološku neutralnost. • MRO, hangariranje, zimovnik, obuka i druge javne i tržišne funkcije koje mogu povećati održivost sekundarne mreže. <p>Dopuna dijagnostike – poglavlje 2.5 i SWOT Predlažemo dodavanje pododjeljka „Opšta, sportska i amfibijska avijacija“, sa početnim inventarom aktivnih</p>		
--	--	--	--	--

		<p>aerodroma/letjelišta van Podgorice i Tivta, aeroklubova, DTO/ATO organizacija, domaće flote i kadra, MRO kapaciteta, kao i postojećih/potencijalnih vodenih operativnih površina. Time bi se strateški odgovor na str. 82 zasnivao na mjerljivoj polaznoj osnovi, a ne samo na kvalitativnom opisu. Dopuna indikatora učinka za SPO 5</p> <ul style="list-style-type: none"> • Usvojen Nacionalni audit i SEA–AIR–LAND Mobility Master Plan 2026–2035. • Broj pravno i tehnički analiziranih sekundarnih lokacija. • Broj projekata dovedenih do nivoa predizvodljivosti/izvodljivosti i spremnosti za finansiranje. • Broj funkcionalnih GA/sportskih/trenažnih čvorova i drugih 		
--	--	--	--	--

		<p>sekundarnih vazduhoplovnih čvorova.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Broj regulatorno odobrenih pilot-lokacija za vodene, heli/UAS i AAM/IAM operacije. • Broj domaćih operatora, organizacija za obuku i MRO kapaciteta koji koriste sekundarnu mrežu. • Godišnji broj operacija opšte, sportske i amfibijske avijacije, uz polaznu vrijednost koju utvrđuju nadležni organi. <p>2. Uvrstiti pripremnu aktivnost AV-S/I-18.1 u Akcioni plan 2026–2027 i povezati je sa regulatornim okvirom za vodene operacije, U-space/AAM i vazdušni prostor.</p> <p>Predložena nova aktivnost AV-S/I-18.1 – Izrada Nacionalnog audita, Glavnog plana i studije</p>	<p>2. AV-I-18 je u Nacrtu prepoznata kao ključna infrastrukturna mjera za vazduhoplovstvo izvan Podgorice i Tivta, ali Akcioni plan 2026–2027 trenutno operacionalizuje prije svega AV-S-16 i AV-S-17. Bez pripreme aktivnosti postoji rizik da AV-I-18 ostane strateška namjera bez inventara, projektne zrelosti i finansijskog puta. Predloženi AV-S/I-18.1 upravo popunjava tu prazninu, bez zahtjeva za trenutnu gradnju.</p>	<p>PRIHVATA SE DJELIMIČNO</p> <p>Tekst je izmijenjen kako bi se uvela nova neinvesticiona mjera koja se odnosi na evidentiranje i mapiranje druge aerodromske infrastrukture, osim aerodroma Podgorica i Tivat, kao što su mali aerodromi, letjelišta, heliodromi, vodeni aerodromi i operativne vodene površine, poznate privatne lokacije za slijetanje helikoptera, infrastruktura za bespilotne vazduhoplove (UAS) i koncept U-space, kao i druge potencijalno upotrebljive lokacije. Predložena je i procjena relevantnog tržišta i mogućnosti razvoja ovih</p>
--	--	---	--	---

		<p>izvodljivosti za razvoj sekundarne i napredne vazdušne mobilnosti Crne Gore 2026–2035 (SEA–AIR–LAND Mobility Master Plan).</p> <p>Minimalni obuhvat AV-S/I-18.1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pravni, vlasnički, tehnički i operativni audit sekundarne infrastrukture: vlasništvo, pravo raspolaganja, operator, korisnici, ugovorni odnosi, status aerodroma/letjelišta i režim pristupa. • GIS inventar pista, rulnica, stajanki, nosivosti, prepreka, ograde, hangara, MET, RFFS/BLS, goriva, pristupnih puteva, energetike, održavanja i potencijala proširenja. • Funkcionalni scenariji za Nikšić, Berane i Čemovsko polje, uz screening drugih lokacija prema prostornim planovima i realnoj tražnji. 	<p>Pristup je fazan i fiskalno oprezan: prvo se utvrđuje šta postoji i šta je opravdano, zatim se bira mali broj projekata koji se mogu pripremiti do nivoa podobnog za nacionalno, EU/IFI ili JPP finansiranje.</p>	<p>infrastrukturnih kapaciteta, kao i analiza razvoja koncepta U-space, regulatorne spremnosti za UAS i naprednu vazdušnu mobilnost (AAM/IAM) i određivanja geografskih zona za UAS. Očekuje se da predložena mjera izričito definiše potrebe, relevantne aktivnosti i pokazatelje za praćenje, te dodatni detalji nijesu uključeni kako bi se očuvao strateški fokus dokumenta.</p>
--	--	---	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> • Studija nacionalne mreže vodenih operativnih površina i terminala: operativna vodena površina → mobilni terminal → stalni pontonski terminal → multimodalni SEA–AIR–LAND čvor. • Regulatorni i institucionalni model ACV–UPSUL za amfibijske operacije, uz uključivanje lokalnih uprava, marina/luka, policije, spasilačkih službi i zaštite životne sredine u okviru njihovih nadležnosti. • Master plan heliodroma, HEMS/SAR i protivpožarnih lokacija, UAS/U-space infrastrukture i prostorno-energetske spremnosti za buduće vertiporte i AAM/IAM. • Model upravljanja: vlasnik infrastrukture → upravljanje imovinom → operator infrastrukture → nezavisni operatori 		
--	--	--	--	--

		<p>vazdušnih operacija → korisnici → regulator.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analiza mrežnog operatora sekundarne infrastrukture po principu „JEDNA MREŽA – VIŠE OPERATORA – ZAJEDNIČKI STANDARDI“, bez prejudiciranja konačnog pravnog/JPP modela. • Digitalna i energetska arhitektura mreže i povezivanje sa budućim multimodalnim informacionim sistemima, bez preuzimanja ATS/ATC funkcija. • Ekološki i klimatski screening: biodiverzitet, buka, zaštićene zone, vodni i priobalni prostor, klimatska otpornost. • Ekonomska i finansijska analiza pojedinačnih čvorova i izbor ograničenog broja pilot-projekata. <p>Posebna dopuna: pravni i operativni okvir za vodene aerodrome /</p>		
--	--	---	--	--

		<p>operativne vodene površine</p> <p>Predlažemo da se u okviru AV-S/I-18.1 ili kao posebna meka podmjera razvije jedinstven, predvidljiv okvir za amfibijske operacije, sa stalnom koordinacijom ACV–UPSUL. Cilj nije preklapanje nadležnosti, već jedna jasna korisnička procedura koja povezuje vazduhoplovne, pomorske, prostorne, ekološke i sigurnosne zahtjeve. Planiranje na Skadarskom jezeru i rijeci Bojani treba povezati sa već predviđenim mjerama unutrašnjih plovnih puteva, kako bi se izbjegla kolizija namjena i omogućila racionalna kolokacija male infrastrukture gdje je opravdana.</p> <p>Posebna dopuna: AV-S-16 – vazdušni prostor, U-space i AAM/IAM</p> <p>Opis mjere AV-S-16 treba dopuniti tako da, uz potpuno očuvanje IFR</p>		
--	--	--	--	--

		<p>zaštite i regulatornih nadležnosti, izričito obuhvati očuvanje funkcionalnog vazdušnog prostora za VFR, sportsku, opštu i amfibijsku avijaciju i obuku. Takođe treba utvrditi rok, nosioca i indikator za U-space i regulatornu pripremu napredne vazdušne mobilnosti. Tehničku klasifikaciju vazdušnog prostora ne treba detaljno propisivati Strategijom; ona ostaje predmet zasebnog ACV/SMATSA regulatornog i safety procesa, na koji je MONTADRIA već dostavila stručne komentare.</p> <p>Predloženi rezultat do kraja 2027. godine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Usvojen Nacionalni audit i SEA–AIR–LAND Mobility Master Plan 2026–2035. • Utvrđena pravna i tehnička polazna osnova za svaku analiziranu lokaciju. 		
--	--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> • Definisana prioritetna mreža i faze razvoja 2028–2035. • Izabrani pilot-projekti sa predstudijama/studijama izvodljivosti i preliminarnim CAPEX/OPEX modelima. • Pripremljen regulatorni plan za amfibijsku avijaciju, UAS/U-space i spremnost za AAM/IAM. • Formiran projektni portfolio spreman za dalje projektovanje i finansiranje. <p>Predloženi nosilac i partneri</p> <p>Nosilac: Ministarstvo saobraćaja. Partneri po nadležnosti: Agencija za civilno vazduhoplovstvo, SMATSA, Ministarstvo pomorstva i UPSUL, nadležni organi za prostorno planiranje, ekologiju, energetiku i obrazovanje, lokalne samouprave, Aerodromi Crne Gore u dijelu interoperabilnosti, aeroklubovi, akademska zajednica, NVO, privatni</p>		
--	--	--	--	--

		<p>sektor i drugi relevantni subjekti. Iznos tehničke pomoći treba utvrditi kroz projektni zadatak i raspoloživi izvor finansiranja, bez prejudiciranja kasnijeg CAPEX-a.</p>		
		<p>3. Horizontalno povezati vazduhoplovstvo sa ljudskim resursima/kapitalom, intermodalnošću, digitalnom i zelenom mobilnošću, upravljanjem i regionalnom interoperabilnošću.</p> <p>A. Ljudski resursi/kapital, sportska avijacija i aeroklubovi</p> <ul style="list-style-type: none"> • U okviru CC-S-36 i institucionalne mape puta uvesti Nacionalni plan razvoja vazduhoplovnog kadra 2026–2035 sa godišnjom procenom potreba sistema. • Uspostaviti Nacionalni program vazduhoplovnih kadeta sa transparentnom 	<p>3. Sama Strategija prepoznaje da izazovi saobraćaja nijesu samo infrastrukturni, već i digitalni, institucionalni, kadrovski i intermodalni. Institucionalna mapa puta već predviđa HR strategiju, zadržavanje kadra, procjenu potreba za obukom, okvire kompetencija i saradnju sa univerzitetima, NVO i privatnim sektorom. Zbog toga je racionalno da se vazduhoplovni dio tih horizontalnih politika konkretizuje kroz jedinstveni ljudski, digitalni i infrastrukturni lanac.</p> <p>SEA–AIR–LAND koncept nije zamišljen kao zamjena za Podgoricu i Tivat niti kao paralelni regulatorni sistem. Podgorica i Tivat ostaju primarni međunarodni aerodromi, dok</p>	<p>PRIHVATA SE DJELIMIČNO</p> <p>Tekst je izmijenjen kako bi se odgovorilo na komentar na nivou nacionalnog strateškog planiranja. Dodata je nova neinvesticiona mjera koja se odnosi na valorizaciju ostalih aerodroma i vazduhoplovne infrastrukture u Crnoj Gori. Očekuje se da se predloženom mjerom izričito utvrde njihovo trenutno stanje, tržišne i razvojne mogućnosti, potrebe, kao i poslovni i upravljački aspekti, zbog čega dodatni detalji nijesu uključeni kako bi se očuvao strateški fokus dokumenta.</p> <p>Mogućnosti za programe obuke kadrova predviđene su kroz međusektorsku mjeru CC-S-36 i institucionalnu mapu puta, koje se odnose na moguće slične aktivnosti u različitim vidovima saobraćaja, dok su mogućnosti intermodalne mobilnosti putnika</p>

		<p>selekcijom i stipendijama za pilotski, tehnički/inženjerski, aerodromski, RFFS/SAR, UAS/AAM i druge deficitarne pravce.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aeroklube uključiti kao početne centre vazduhoplovne kulture, sportskog letenja, identifikacije talenata, osnovne obuke i tehničkog obrazovanja mladih, uz finansiranje mjerljivih programa od javnog interesa. • Povezati stipendije sa stručnom praksom, pripravničkim programima i strukturiranim pristupom prvom zaposlenju, uz zapošljavanje na osnovu kvalifikacija, licenci, selekcije i realnih potreba sistema. • Razviti distribuiranu Mrežu vazduhoplovnih akademija Crne Gore koristeći postojeće lokacije i specijalizacije. 	<p>sekundarna mreža razvija komplementarne funkcije: sportska i opšta avijacija, obuka, MRO, regionalna mobilnost, javne službe, amfibijske, helikopterske i UAS operacije i postepena spremnost za novu generaciju mobilnosti.</p>	<p>uključene u odgovarajuću međusektorsku mjeru CC-S-43.3.</p>
--	--	--	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> • Uvesti KPI za stopu zadržavanja domaćeg vazduhoplovnog kadra, broj stipendista, završenih obuka, praktičnih programa i zaposlenih u domaćem sektoru. <p>PRINCIP LJUDI → ZNANJE → OPERACIJE → INFRASTRUKTURA → POVEZANOST</p> <p>B. Intermodalnost i SEA–AIR–LAND putnički čvorovi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dopuniti MU-S-20 (Studija intermodalnosti) tako da pored teretne analizira i putničku AIR–SEA–LAND mobilnost: sekundarne aerodrome, luke, marine, unutrašnje plovne puteve, javni prevoz, željeznicu i drumske terminale. • Na Skadarskom jezeru i rijeci Bojani provjeriti mogućnost kolokacije/interoperabilnosti male putničke vodne infrastrukture i amfibijskih terminala samo gdje 		
--	--	--	--	--

		<p>sigurnosna, pomorska, ekološka i vazduhoplovna analiza to potvrdi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kod urbanih i turističkih čvorova favorizovati modularne terminale i integraciju sa postojećim marinama/lukama umjesto velikih samostalnih objekata gdje oni nijesu opravdani. <p>C. Digitalna mobilnost, U-space i AAM/IAM spremnost</p> <ul style="list-style-type: none"> • U okviru budućih multimodalnih informacionih sistema omogućiti standardizovanu razmjenu relevantnih operativnih i putničkih podataka sekundarne vazduhoplovne mreže, uz strogo razdvajanje od safety-critical ATM/ANS sistema. • Razviti zajedničku digitalnu podršku čvorovima: MET/AWOS, status operativnih površina, održavanje, 		
--	--	---	--	--

		<p>energija, hangari/parking, pristup i rezervacije.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nastaviti razvoj U-space koncepta i regulatornu, prostornu i energetska spremnost za UAS i AAM/IAM, bez preuranjenog ulaganja u komercijalnu infrastrukturu prije potvrđene tražnje. <p>D. Zelena i energetska otporna infrastruktura</p> <ul style="list-style-type: none"> • U okviru SPO 11 i planiranja infrastrukture alternativnih goriva uključiti procjenu potreba vazduhoplovnih čvorova za električnu energiju, punjenje, obnovljive izvore i skladištenje energije. • Novu i revitalizovanu sekundarnu infrastrukturu projektovati prema principima energetske efikasnosti, klimatske otpornosti, niskog nivoa buke i minimalnog prostornog/ekološkog otiska. • Zadržati tehnološku neutralnost: spremnost 		
--	--	--	--	--

		<p>za električne, hibridne i druge niskoemisione pogone i novu generaciju amfibijskih i VTOL vazduhoplova, bez favorizovanja pojedinačnog proizvođača.</p> <p>E. Upravljanje, finansiranje i regionalna interoperabilnost</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jasno razdvojiti uloge: vlasnik infrastrukture → upravljanje imovinom → operator infrastrukture → nezavisni operatori vazdušnih operacija → korisnici → regulator. • Ispitati mrežni model sekundarne infrastrukture u kojem se SMS, usklađenost, nabavke, IT, obuka, osiguranje, planiranje održavanja, energija i komercijalni sistemi mogu racionalno organizovati centralno, dok lokalno ostaju funkcije koje moraju biti fizički prisutne. • Razvijati portfolio projekata, a ne jedan 		
--	--	--	--	--

		<p>megalomanski projekat: javni sektor za javni interes; EU/IFI za tehničku pomoć i zelenu/digitalnu mobilnost; JPP i privatni kapital za tržišne funkcije.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Predvidjeti Jadransko-jonsku regionalnu dimenziju kroz harmonizaciju operativnih, sigurnosnih, graničnih i digitalnih procedura sa zainteresovanim državama, bez stvaranja nadnacionalnog regulatora. • MONTADRIA uključiti kao neekskluzivnog inicijatora koncepta, razvojnog partnera i demonstracionu platformu, uz puno poštovanje javnih nabavki, tržišne konkurencije i nadležnosti državnih organa. 		
--	--	---	--	--