

Na osnovu članova 187 i 188 Poslovnika Skupštine Crne Gore, gospodinu Osmanu Nurkoviću, ministru saobraćaja i pomorstva postavljam sljedeće



CRNA GORA
SKUPŠTINA CRNE GORE

PRIMLIENO:	16. VIII	20 18	GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	00-81-2/18-93		
VEZA:			
EPA:			
SKRAĆENICA:	PRILOG:		

Poslaničko pitanje

U kojoj je fazi izrada Studije opravdanosti za puni profil autoputa Bar-Boljari, na koji način se planira priključak za prvu dionicu od Smokovca do Mateševa, na tzv.petlji, koliko je od početka gradnje autoputa ukupno utrošeno sredstava do 1.jula tekuće godine, i da li dinamika radova, odnosno utrošak sredstava do sada, omogućavaju da se radovi završe u predviđenom roku, i po predviđenoj cijeni?

Odgovor tražim i u pisanoj formi.

Poslanik

Aleksandar Damjanović



Crna Gora

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva



CRNA GORA
SKUPŠTINA CRNE GORE

PRIMLJENO:	19. X	20. 18	GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	0-61-2/18-93/2		
VEZA:			
EPA:			
SKRAĆENICA:			PRILOG:

Broj: 34/18-01-5704/2
Podgorica, 19.10.2018.godine

SKUPŠTINA CRNE GORE

PODGORICA

U skladu sa Poslovníkom Skupštine Crne Gore, u prilogu dostavljamo odgovor na poslaničko pitanje poslanika Aleksandra Damjanovića, koje je postavljeno u pisanoj formi prije sjednice Skupštine Crne Gore, zakazane za 18. jul 2018. godine.

S poštovanjem,



MINISTAR

Osman Nurković



Broj: 34/18-01-5704/2
Podgorica, 19.10.2018.godine

SKUPŠTINA CRNE GORE

PREDMET: Odgovor na pitanje

U skladu sa članom 188 stav 2 Poslovnika Skupštine Crne Gore, za Jedanaestu - posebnu sjednicu Prvog redovnog (proljećnjeg) zasijedanja Skupštine Crne Gore sazvanu za 18. jul 2018. godine, poslanik g-din Aleksandar Damjanović, dostavio je u pisanoj formi sljedeće

PITANJE

"U kojoj je fazi izrada Studije opravdanosti za puni profil autoputa Bar-Boljare, na koji način se planira priključak za prvu dionicu od Smokovca do Mateševa, na tzv. petlji, koliko je od početka gradnje autoputa ukupno utrošeno sredstava do 1. jula tekuće godine, i da li dinamika radova, odnosno utrošak sredstava do sada, omogućavaju da se radovi završe u predviđenom roku, i po predviđenog cijeni?"

Na postavljeno pitanje, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva daje sljedeći

Odgovor

1. Često je postavljano pitanje opravdanosti izgradnje autoputa Bar-Boljare, o čemu se može govoriti sa različitih aspekata: socijalnog, demografskog, ekonomskog, razvojnog, ... Mislim da se svi ipak možemo složiti oko jednog, da vrijednost jednog ljudskog života nije mjerljiva, i da će ovaj projekat doprinoseći povećavanju bezbjednosti u saobraćaju, omogućavanjem spašavanja ljudskih života u odnosu na postojeći putni pravac i stvaranjem pretpostavki za ravnomjerniji razvoj svih regiona Crne Gore, ispuniti svoju svrhu.

Veliki kapitalni infrastrukturni projekti gotovo uvijek su praćeni nedovoljno visokom stopom prinosa u odnosu na kapitalni izdatak uslovljen njihovom realizacijom i visokim fiksnim troškovima realizacije i zato sagledavanje efekata njihove realizacije nikako ne smije biti svedeno na sagledavanje samo direktnih efekata, jer vrlo često njihova realizacija uslovljava pojavu niza indirektnih efekata koji višestruko, po svom značaju, prevazilaze direktne efekte.

Sama činjenica da se projekat autoputa Bar-Boljare nalazi na SEETO glavnoj transportnoj mreži i da je kao takav od 2015. godine dio indikativnog proširenja osnovne regionalne saobraćajne mreže TEN-T na prostor Zapadnog Balkana, odnosno dio proširenog koridora Bliski Istok-Istočni Mediteran u okviru Trans-evropske transportne mreže, govori u prilogu činjenice o značaju koji ovom projektu daje i Evropska Unija. Kao još jedna potvrda podrške Evropske Unije ovom projektu govori i činjenica da su i za pripremu idejnih projekata i pratećih elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo za II etapu



realizacije projekta autoputa Bar-Boljare odobrena sredstva u ukupnom iznosi od 5.490.000 eura, kao i za pripremu nove sveobuhvatne Studije opravdanosti za čitav autoput Bar-Boljare u ukupnom iznosi od 1.300.000 eura.

U toku su pripremne aktivnosti na strani donatora (Investicioni okvir za Zapadni Balkan), koje podrazumijevaju pripremu projektnog zadatka i izbor Konsultanta, a sve prema definisanim EU procedurama na koje Crna Gora, odnosno Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, kao korisnik bespovratnih sredsta nema uticaja. Ova studija će predstavljati samo prvi korak u analizama koje treba da dovedu do definisanja optimalnih uslova realizacije ostalih dionica autoputa Bar-Boljare, i posljedično do predloga modela za nastavak realizacije, odnosno kriterijuma za predkvalifikaciju najpovoljnijih ponuđača za realizaciju tzv. druge etape autoputa Bar-Boljare.

2. U Idejnom projektu koji je rađen na osnovu Detaljnog prostornog plana autoputa Bar-Boljare i Idejnog rješenja ove dionice, definisan je početak dionice Smokovac-Mateševo od stacionaže 0+000km iza petlje Smokovac, tako da petlja Smokovac nije bila sastavni dio Idejnog projekta. Kao potencijalno rješenje veze novoizgrađenog dijela autoputa i magistralnog puta M2, razmatralo se i privremeno rješenje na početku same trase, na sličan način na koji su rješavane veze izgrađenih djelova autoputa na postojeće stanje i u zemljama okruženja. Od navedenog se odustalo, zbog činjenice da bi se zbog ograničenog prostora dobilo nebezbedno rješenje, skromnih elemenata, koje bi predstavljalo tačku na kojoj bi se stvarala potencijalna zagušenja u saobraćaju.

Komisija koja je radila reviziju Idejnog projekta dionice Smokovac-Mateševo je, kao preporuku, navela da je potrebno uraditi priključak (dio petlje Smokovac) u sklopu izrade Glavnog projekta ove dionice. Ekspertski tim koji je radio na izradi Projektnog zadatka za izradu Glavnog projekta dionice Smokovac - Mateševo je, imajući u vidu prethodno navedenu preporuku, uključio u obim posla i projektovanje petlje Smokovac, kako bi se ostvarila potpuna saobraćajno tehnička funkcionalnost autoputa i izbjegle privremene negativne posljedice ove etape radova.

Projektnim zadatkom za izradu Glavnog projekta je planirano da se petlja projektuje fazno, što je nesporna obaveza Izvođača kada je riječ o projektovanju, da bi da se kroz I fazu omogućilo kvalitetno rješenje priključka na ovu dionicu autoputa Bar-Boljare.

I faza ne predviđa izgradnju čitave petlje Smokovac već samo izgradnju priključka na ugovorenu prioritetnu dionicu Smokovac - Mateševo autoputa Bar-Boljare. Pristup dionici autoputa koja se realizuje od magistralnog puta M2, biće saobraćajnica dužine oko 1,5 km, kao I faza ukupnog projektnog rješenja petlje Smokovac, koja će ostati konačno rješenje i u kasnijim fazama realizacije autoputa Bar-Boljare kroz naredne dionice.

3. S obzirom da se od ukupne fakturisane vrijednosti stvarno izvedenih radova za plaćanje odbija dio po osnovu otplate avansa i dio po osnovu zadržavanja garantnog depozita, Izvođač radova je zaključno sa majom ove godine izveo i fakturisao radove u vrijednosti od 306,1 miliona eura, dok je od početka radova do sada isplaćivan kako slijedi:
 - U toku 2015. godine Izvođaču radova su isplaćene 2 rate avansa, u ukupnom iznosu od 161,915,471.22 €;
 - U toku 2016. godine Izvođač radova je isplaćen ukupan iznos od 9.291.185,30 € za obim stvarno izvedenih radova, a prema definisanoj metodologiji mjerenja elemenata za plaćanje;



- U toku 2017. godine Izvođač radova je isplaćen ukupan iznos od **176.316.260,17 €** za obim stvarno izvedenih radova, a prema definisanoj metodologiji mjerenja elemenata za plaćanje;
- U toku 2018. godine Izvođač radova je isplaćen ukupan iznos od **73.601.369,41 €** za obim stvarno izvedenih radova, a prema definisanoj metodologiji mjerenja elemenata za plaćanje.

Takođe, do 1. jula ove godine Izvođač radova je izveo radove u vrijednosti od oko 56 miliona eura za koje još po ugovornoj proceduri nije kompletirao zahtjev za isplatu.

4. U posljednje vrijeme često je od strane javnosti postavljano pitanja roka završetka Projekta. Istaću da je od početka realizacije projekta posebna pažnja poklanjanja stručnim mišljenjima, dok se prema Izvođaču radova insistiralo na dosljednom poštovanju ugovornih odredbi, kao i na dosljednoj primjeni relevantnih domaćih i evropskih propisa, procedura i standarda, čije poznavanje je u početnom periodu realizacije ovog projekta bio priličan izazov sa kojim se suočavao Izvođač radova, kao nov na evropskom tržištu u tom trenutku, a što je svakako u određenoj mjeri, pored česte izmjene projektnih rješenja imalo i svoj uticaj na tempo projektovanja i kasnije posljedično na izvođenje radova na terenu. Iako od strane top menadžmenta kompanije CRBC kontuirano dobijamo uvjeravanja da će angažovati sve svoje raspoložive resurse na način koji će osigurati realizaciju projekta u ugovorenom roku, vjerujemo da je moguće da dođe do produženja ugovorenog roka realizacije, što je gotovo uobičajena pojava kod brojnih infrastrukturnih projekata i to nije nešto što treba da zabrinjava bilo koga sve dok se projekat realizuje u skladu sa Ugovorom i na način koji će osigurati kvalitet, bezbjednost, dugotrajnost radova i punu funkcionalnost prvih kilometara autoputa u Crnoj Gori, a što vjerujemo da zajednički cilj svih nas, kako subjekata koji su uključeni u praćenje njegove realizacije, tako i šire javnosti i građana Crne Gore za čiju dobrobit se ovaj projekat i realizuje.

S poštovanjem,

 **MINISTAR**
Osman Nurković