



**SKUPŠTINA CRNE GORE**  
Predsjedniku Skupštine

PRIMLJENO:	28. 10. 2013. GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	00-61-2/13-160
VEZA:	
EPA:	
SKRAĆENICA:	PRILOG:

**Ministru saobraćaja i pomorstva, Ivanu Brajoviću**

Na osnovu člana 187 Poslovnika Skupštine Crne Gore, ministru saobraćaja i pomorstva, Ivanu Brajoviću postavljam sljedeće

### POSLANIČKO PITANJE

Da li je opredijeljenost Vlade da da prednost gradnji autoputa u odnosu na gradnju brze ceste Bar-Boljare proistekla iz uporedne analize koja je urađena za njih? Da li ta analiza nedvosmislenim ekonomskim i drugim parametrima opredjeljuje Crnu Goru za gradnju autoputa, a ne za gradnju brze ceste? Koji su to parametri?

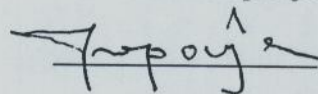
#### Obrazloženje:

Postoji interes javnosti. Ovakve kapitalne investicije su od izuzetnog značaja ne samo za građane koji danas plaćaju porez, već i za maloljetnike, pa čak i za generacije koje još nijesu ni rođene, a moraće da vraćaju planirano kreditno zaduženje.

Molim odgovor i u pisanoj formi.

**Poslanik**

**Goran Tuponja**





CRNA GORA  
SKUPŠTINA CRNE GORE

PRIMLJENO:	20. 12. 2013. GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	02-61-2/13-160/2
VEZA:	
EPA:	
SKRAĆENICA:	PRILOG:

*Crna Gora*  
*Ministarstvo saobraćaja i pomorstva*

Broj: 01-4388/1  
Podgorica, 16.12.2013. godine

**SKUPŠTINA CRNE GORE**

**PODGORICA**

U skladu sa Poslovníkom Skupštine Crne Gore, u prilogu dostavljamo odgovor na poslaničko pitanje poslanika Gorana Tuponje, koje je postavljeno u pisanoj formi prije sjednice Skupštine Crne Gore, zakazane za 30. oktobar 2013. godine.

S poštovanjem,



MINISTAR

*Ivan Brajović*  
Ivan Brajović



*Crna Gora*  
*Ministarstvo saobraćaja i pomorstva*

Broj: 01-4388/1  
Podgorica, 16.12.2013. godine

**SKUPŠTINA CRNE GORE**

**PODGORICA**

PREDMET: Odgovor na poslaničko pitanje

Skupštini Crne Gore zakazanoj za 30.10.2013. godine, poslanik Goran Tuponja dostavio je u pisanoj formi sljedeće

**POSLANIČKO PITANJE**

„Da li je opredijeljenost Vlade da da prednost gradnji autoputa u odnosu na gradnju brze ceste Bar-Boljare proistekla iz uporedne analize koja je urađena za njih? Da li ta analiza nedvosmislenim ekonomskim i drugim parametrima opredjeljuje Crne Goru za gradnju autoputa, a ne za gradnju brze ceste? Koji su to parametri?“

Na postavljeno pitanje Ministarstvo saobraćaja i pomorstva daje

**Odgovor**

Projekat autoputa Bar-Boljare je definisan kao projekat od strateškog značaja za Crnu Goru, čija realizacija treba da omogući ravnomjerniji razvoj sjevera i juga države, iskorišćavanje prirodnih bogatstava, razvoj turizma, bolje saobraćajno povezivanje i ukupan ekonomski razvoj.

Autoput Bar-Boljare bi trebao da povezuje jadransku obalu sa granicom Srbije, i to od Bara preko Podgorice do granice u Boljarima. Kako je planirano, ovaj put će povezivati Crnu Goru sa Srbijom preko rute Požega-Beograd i nadovezivaće se na TEN-T koridor X, što znači vezu sa Rumunijom i Centralnom Evropom. Takođe, bi bio povezan sa glavnim gradovima u regionu kao što su: Sarajevo u Bosni i Hercegovini, Tirana u Albaniji i Skoplje u Makedoniji, što znači da je njegova izgradnja od strateškog značaja za cijeli region.

Crna Gora aktivno učestvuje u regionalnoj saradnji i punopravni je član Memoranduma o razumijevanju za razvoj osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi (*SEETO<sup>[1]</sup> Memorandum*) koji je u Luksemburgu, 11. juna u 2004. godine, potpisan od strane Hrvatske, Bosne i Hercegovine, Makedonije, Albanije, Srbije i Kosova, kao i od

<sup>[1]</sup> *South East Europe Transport Observatory / SEETO*



strane Evropske komisije, i koji shodno tome, predstavlja kamen temeljac politike djelovanja Evropske Unije prema zemljama Zapadnog Balkana u oblasti saobraćaja. Posebni napredak je napravljen sa uvrštavanjem SEETO Sveobuhvatne mreže (SEETO Comprehensive Network) u okviru Trans-Evropske Transportne Sveobuhvatne mreže (TEN-T Comprehensive Network), kroz Anex-e (Annex III VOL 30/33 i 31/33), u oktobru mjesecu 2011. godine.

Autoput Bar-Boljare je uključen u SEETO sveobuhvatnu regionalnu transportnu mrežu, kao SEETO putni pravac 4. I u tom dijelu Vlada Crne Gore nastavlja aktivnosti na realizaciji ovog strateškog projekta za Crnu Goru.

Analiza alternativnih rješenja na ukupnoj trasi autoputa od Bara do Boljara, poredila je opcije „do minimum“ (bez ulaganja) do punog profila autoputa. Ključni parametri koji su evaluirani za ocjenu budućeg autoputa, obuhvatajući i osnove za dalji proces projektovanja, uključivali su:

- područja gdje lokalno poboljšanje trase jeste izvodljivo i povećava sigurnost;
- područja u kojima je poboljšanje ili proširenje poprečnog presjeka puta izvodljivo;
- razlike u radovima koje se odnose na signalizaciju i opremu za bezbjednost saobraćaja;
- načine za povećanje bezbjednosti saobraćaja, koji prolazi kroz prigradske ili urbane oblasti;
- problemi na raskrscima ili pristupnim putevima,
- oblasti gdje je rekonstrukcija postojećeg puta uslovljena tehničkim ili socijalnim faktorima,
- vjerovatnoća faznosti radova, koju može uslovljavati obim saobraćaja, imajući u vidu mogućnost dodatne izgradnje u kasnijoj fazi, kao i potrebu za izgradnjom traka za uspon/prećanje.

Kompletna trasa autoputa u Izvještaju o tehničkim opcijama, podijeljena je na 7 homogenih cjelina, koje su klasifikovane prema sljedećim kriterijumima:

- teren, morfologija istraživanog koridora;
- postojeći i projektovani obim saobraćaja, kao i različiti spoljni faktori;
- vrsta saobraćaja (teški ili laki teretni saobraćaj);
- ekološka ili socijalna ograničenja, koja bi mogla biti efikasnije riješena alternativnim pravcima;
- prisustvo postojećih dionica, koje nakon rehabilitacije i rekonstrukcije (na nivou poluautoputa) mogu postati prva faza izgradnje punog profila autoputa.

U analizi se najdalje otišlo sa opcijom izgradnje novog kombinovanog pravca (*dual carriageway/single carriageway*) prioritetne dionice Smokovac-Mateševo. Međutim, predloženo tehničko rješenje za novi pravac nudi kombinaciju dva profila, od kojih "dual carriageway", zavisno od uslova puta ima 6 traka, uključujući ili trake za sporu vožnju ili zaustavne trake, a "single carriageway" je poluprofil autoputa koji se koristi za saobraćaj u oba smjera, koji bi se smjenjivali naizmjenično, u odnosu na ukupnu dužinu dionice



50/50% (što bi značilo prelazak sa 6 traka na 2 trake u tunilema, ili prelazak sa 6 traka na 2 trake na mostovima).

Pri izradi ove analize konsultanti su se više rukovodili održavanjem troškova izgradnje na razumnom minimumu, dok su parametri uticaja na bezbjednost saobraćaja, kapacitet propusnosti, brzinu itd., bili niže vrednovani.

Uzimajući u obzir da bi ova varijanta novog kombinovanog pravca (*dual /single carriageway*), prema procjeni konsultanta koštala oko 500 miliona eura, varijanta izgradnje brze saobraćajnice, kao saobraćajnice višeg ranga je iznad ponuđenog profila *dual /single carriageway*, što upućuje da je puni profil autoputa bilo najprihvatljivije rješenje, kako sa aspekta troškova i vremena izgradnje, tako i sa aspekta sljedećih benefita:

- značajno smanjenje broja saobraćajnih nezgoda, posljedica i troškova koje proizilaze iz istih;
- skraćivanje vremena putovanja;
- veća homogenost saobraćaja i veća saobraćajna propusnost;
- snižavanje operativnih troškova;
- direktno angažovanje domaće građevinske operative, opreme, materijala i radne snage u fazi izgradnje, što će imati svoje multiplikativne efekte na indirektno koristi;
- bolje iskorišćavanje potencijala Luke Bar i Kontejnerskog terminala i njihova bolja veza sa gravitacionom zonom;
- obezbjeđivanje kontinuiteta puta istog ranga (veza sa koridorom X);
- povećanje mobilnosti;
- postizanje boljeg demografskog balansa, kroz ravnomjerniji razvoj regiona;
- izmijenjeni tržišni uslovi poslovanja i povećanje konkurentnosti preduzeća;
- olakšan pristup (regionalnom) tržištu, snižavanje zavisnih troškova nabavke;
- bolja valorizacija potencijala iz domena poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede;
- razvoj turizma;
- povećanje zaposlenosti i promjena strukture zaposlenosti;
- itd.

S poštovanjem,



MINISTAR

Ivan Brajović