

AŽURIRANJE IZVJEŠTAJA

AUTOPUT BAR-BOLJARE ANALIZA I OPTIMIZACIJA PRATEĆIH SADRŽAJA

Decembar 2024. godine

1. UVOD

Rješenjem Izvršnog direktora br 3891/2024-2 od 25.10.2023. godine, imenovana je komisija u sastavu:

- Goran Vujović, predsjednik Komisije
- Natalija Jovović, član
- Vladan Knežević, član
- Marijana Ostojić, član
- Mirko Nikitović, član

Zadatak Komisije je Ažuriranje izvještaja Analiza pratećih sadržaja (funkcionalnih i za potrebe korisnika) duž trase autoputa Bar – Boljare, na potezu od Starog Bara do Boljara.

U toku je izrada novog Prostornog plana Crne Gore do 2040. godine, čija je namjera da pored ostalog, definiše jedinstvene usaglašene koridore primarnih saobraćajnih pravaca, odnosno autoputeva i brzih saobraćajnica.

Saglasno navedenom, pokrenuta je izrada niza Idejnih rješenja kojim se ispituju alternativni koridori koji će poslužiti kao osnov za opredjeljenje i definisanje preciznijeg položaja trasa autoputeva i brzih saobraćajnica, koje će biti implementirano u Predlog Prostornog plana Crne Gore do 2040 godine.

U skladu sa prethodno navedenim Idejnim rješenjima, dio trase od šireg reona mjesta Gradac do Starog Bara je zajednički dio koridora autoputa Bar – Boljare i Jadransko – Jonskog autoputa.

Ovim Izvještajem, obuhvaćeni su prateći sadržaji na autoputu Bar – Boljare, uključujući i zajednički dio trase sa Jadransko – Jonskim autoputom, dok će sadržaji na ostalim dionicama Jadransko – Jonskog autoputa biti predmet posebne analize.

Zbog usaglašavanja trasa sa zakonskom regulativom u cilju povoljnijeg obilaska Skadarskog Jezera, kroz izradu Idejnih rješenja izmjenjene su trase autoputa, posebno na potezu od Tološa do Bara, pa je sa ciljem implementacije novih trasa potrebno uraditi ažuriranje prethodno urađenog Izvještaja, sa ciljem usaglašavanja ovog Izvještaja sa urađenom projektnom dokumntacijom, kao i sagledavanja dijela trase od Virpazara do Đurmana do Farmaka, koja nije bila obuhvaćena prethodnim Izvještajem.

Za funkcionalne prateće sadržaje, analiza podrazumijeva mogućnost unapređenja definisanih sadržaja, sa ciljem obezbjeđenja većeg nivoa funkcionalnosti, uzimajući u obzir iskustva sa prioritetne dionice.

Za prateće sadržaje namijenjene korisnicima (odmorišta, benzinske stanice i moteli) analiza podrazumijeva razmatranje fazne gradnje u sklopu realizacije pojedinih dionica, sa ciljem racionalizacije troškova izgradnje. Realizacijom **I faze** treba da budu obezbijeđeni sadržaji koji pružaju uslove za bezbjednu i udobnu vožnju. Pozicije na kojima se predviđa fazna gradnja, kroz dalju razradu projektne dokumntacije treba da budu projektovane na način, da se izvođenjem naredne faze ne ugrozi ili onemogući saobraćaj na prethodno izvedenim fazama.

Komisija je u svom radu koristila Detaljni prostorni plan autoputa Bar – Boljare, Urbanističko – tehničke uslove za pojedine dionice izdate od strane nadležnog Ministarstva, kao i raspoloživu projektnu dokumentaciju za određene dionice autoputa, urađene na različitim nivoima obrade dokumentacije.

Predlozi se odnose na sve prateće sadržaje (funkcionalne i za potrebe korisnika), objedinjene na grafičkim prilogima i analizirane i obrazložene u tekstualnom dijelu ovog Izvještaja.

2. OPŠTI PODACI

Detaljnim prostornim planom autoputa Bar – Boljare, zbog značaja i funkcije autoputa i potrebe za etapnom izgradnjom, definisane su i etape sprovođenja Plana.

Analizirajući značaj i funkcije autoputa i potrebe za etapnom izgradnjom, Detaljnim prostornim planom autoputa Bar-Boljare definisana je etapna izgradnja, i to:

I etapa: Smokovac – Mateševo;

II etapa: Mateševo – Andrijeвица i obilaznica na potezu Smokovac – Tološi – Farmaci;

III etapa: Andrijeвица – Boljare;

IV etapa: Farmaci – Đurmani.

Za dionicu od Starog Bara do Južnog portala tunela Sozina, u toku je izrada Idejnog rješenja, a ovaj izvještaj će biti ažuriran u skladu sa raspoloživim Idejnim projektom Brze saobraćajnice, jer se ne očekuju pomjeranja u prostoru, koja bi mogla utisati na koncept rasporeda pratećih sadržaja. Podaci za ovu dionicu prikazani su na grafičkom prilogu 1.

Na potezu od južnog portala tunela Sozina do planirane petlje u Virpazaru, trasa je definisana već izgrađenom **I fazom** tunela Sozina i pristupnom saobraćajnicom.

Od petlje Virpazar do petlje Smokovac, od raspoložive dokumentacije, komisija je u svom radu koristila Idejno rješenje na dijelu od petlje Tološi do Virpazara, kao i izvod iz Idejnog projekta Smokovac - Farmaci. Podaci za dionicu od tunela Sozina do petlje Smokovac prikazani su na grafičkom prilogu 2.

Dionica Smokovac – Mateševo je realizovana i otvorena za saobraćaj.

Za dionicu Mateševo – Andrijeвица urađen je Idejni projekat. Podaci za ovu dionicu prikazani su na grafičkom prilogu 3.

Za dionicu Andrijeвица – Boljare, urađeno je Idejno rješenje, koje je Komisija koristila u svom radu. Podaci za ovu dionicu prikazani su na grafičkom prilogu 4.

Podaci o svim dionicama i sadržajima, u vidu šeme, prikazani su na grafičkom prilogu 5.

U svrhu optimizacije pratećih sadržaja analizirani su podaci iz raspoložive projektne dokumentacije, i važećeg Detaljnog prostornog plana autoputa Bar – Boljare.

Razlike u stacionažama koje se pojavljuju u odnosu na DPP, su proistekle iz činjenice da su korišćeni podaci iz raspoložive tehničke dokumentacije.

Ukazujemo i na činjenicu da su u Detaljnom prostornom planu autoputa Bar – Boljare, sve pozicije definisane okvirno, sa prefiksom „oko“, što ostavlja mogućnost da se kroz dalju razradu projektne dokumentacije svi sadržaji definišu preciznije.

Uzimajući u obzir izgrađenu prioritetnu dionicu, kao i promjene u trasama koje su izazvane ispitivanjem alternativnih koridora sa ciljem povoljnijeg obilaska Skadarskog jezera, početna tačka (km 0+000) na osnovu koje su rađene šeme (grafički prilog 5) definisana je u skladu sa Glavnim projektom prioritetne dionice, u odnosu na koju se razvija autoput na desnu i lijevu stranu.

3. PRATEĆI SADRŽAJI

Detaljnim prostornim planom autoputa Bar – Boljare, definisani su prateći sadržaji i to:

- **Funkcionalni sadržaji**, na autoputu koji služe za održavanje, upravljanje i omogućavanje bržeg, sigurnijeg, udobnijeg i pouzdanijeg prevoza robe i putnika na autoputu: baze i objekti namijenjeni za održavanje puta, kontrolu i upravljanje, kao i za naplatu putarine;
- **Prateći sadržaji namijenjeni učesnicima u saobraćaju**: benzinske pumpe, moteli, prodavnice, parkinzi, odmorišta, informativni centri i dr.

3.1 Funkcionalni sadržaji

Funkcionalni sadržaji na autoputu služe za održavanje, upravljanje i omogućavanje bržeg, sigurnijeg, udobnijeg i pouzdanijeg prevoza robe i putnika na autoputu. U ove sadržaje spadaju:

- Baze i objekti namijenjeni održavanju puta
- Objekti kontrole i upravljanja
- Objekti naplate putarine

3.1.1 Baze i objekti namijenjeni održavanju

Saglasno Detaljnom prostornom planu autoputa Bar – Boljare, ovi objekti pozicioniraju se rastojanju od 50-70km i predviđene su na sledećim pozicijama:

- Gluhi Do oko km 5+000 – neposredno uz sjeverni portal tunel Sozina u funkciji održavanja autoputa na potezu od Bara do Šteka;
- Pelev Brijeg oko km 69+000 – smještena u denivelisanoj reskrsnici u funkciji održavanja autoputa od Šteka do Mateševa;
- Andrijevića oko km 115+000 – smještena u denivelisanoj raskrsnici u funkciji održavanja autoputa od Mateševa do Berana;
- Crnča oko km 142+000 – smještena u denivelisanoj raskrsnici u funkciji održavanja autoputa od Berana do Boljara.

Predlog za baze, objekte održavanja i objekte kontrole i upravljanja:

a) Baza i komandni centar Gluhi Do

Baza i komandni centar u Gluhom Dolu izgrađeni su i do sad su bili u funkciji održavanja i upravljanja tunelom Sozina i prilaznim saobraćajnicama.

Imajući u vidu planiranu faznost gradnje predlog je da se iz baze u Gluhom Dolu upravlja i održava dionicom od Tološa do Starog Bara, što je ukupna dužina od oko 65 km, a nakon izgradnje dionice od Starog Bara prema granici sa Albanijom predvidjeti Komandni centar sa bazom za održavanje i vatrogasni dom (lokacija - planirana petlja Pečurice), koji će preuzeti upravljanje i održavanje od petlje Sozina do granice sa Albanijom, sve to iz razloga ravnomjernijeg rasporeda tereta održavanja i upravljanja između ova dva centra.

Obzirom na činjenicu da je na ovom potezu potrebno izgraditi autoput do punog profila, predlaže se proširenje kapaciteta baze i komandnog centra, na način da se koristi prostor ispred tunela Sozina, naspram postojeće baze, na platou gdje su uglavnom izvedeni zemljani radovi. Obije strane baze treba povezati i omogućiti nesmetanu saobraćajnu komunikaciju, što će se definisati kroz dalju razradu projektne dokumentacije.

b) Baza i komandni centar Pelev Brijeg

Baza i komandni centar na Pelevom Brijegu su izgrađeni i u funkciji su održavanja i upravljanja novoizgrađene dionice Smokovac – Mateševo. Takođe, iz ove baze predviđeno je održavanje i upravljanje dionica od Smokovca do Tološa i dionice Mateševo – Andrijevice po završetku istih.

c) Baza Andrijevice

Bazu u Andrijevici locirati u okviru petlje Andrijevice 1. Prilaz Bazi je potrebno obezbijediti na način da se obezbijedi nesmetano funkcionisanje svih službi. U okviru baze predvidjeti vatrogasni punkt, koji može biti objedinjen sa objektima koje koriste ostale službe.

d) Baza i komandni centar Crnča

Baza i komandni centar u Crnči, smješteni su u denivelisanoj raskrsnici Crnča. Pozicija je definisana u okviru Idejnog rješenja autoputa Bar – Boljare, dionica: Andrijevice - Berane – Boljare (l=50.0km) na oko km 26+000, po grafičkom prilogu 4 i biće dalje razrađivana kroz izradu narednih faza projektne dokumentacije. U okviru baze predvidjeti vatrogasni dom, koji može biti objedinjen sa objektima koje koriste ostale službe.

Uzimajući u obzir faznu gradnju, potrebno je ostaviti mogućnost da se nakon izgradnje, dionicom Mateševo – Andrijevice, upravlja iz baze Pelev Brijeg, a da se nakon izgradnje **III etape, odnosno dionice Andrijevice – Boljare**, kontrola i upravljanje dionicom Mateševo – Andrijevice premjesti u bazu Crnča.

e) Glavni komandni centar sa Upravnom zgradom – Tološi

Na petlji Tološi, predvidjeti Glavni komandni centar sa Upravnom zgradom, iz kojeg će se vršiti koordinacija i monitoring svih ostalih komandnih centara. Osim toga ovaj centar služi za

komunikaciju i razmjenu informacija sa ostalim Glavnim komandnim centrima iz regiona (u skladu sa direktivama EU).

f) Stacionari za zimsko održavanje i vatrogasni punkтови

Zbog složenih terenskih uslova i nadmorske visine, nezavisno od predviđenih pozicija Baza za održavanje (i izvedene na Pelevom Brijegu), kao i zbog dužine tunela Trešnjevik, kao i zbog stvaranja uslova za nominalno funkcionisanje službi na dijelu ka Boljarima, definiše se dodatna pozicija za stacionar za zimsko održavanje i vatrogasni punkt:

- Tunel Trešnjevik - jug (oko km 9+000 – po grafičkom prilogu 3);
- Na dionici Andrijevića - Boljare (oko km 36+000 – po grafičkom prilogu 4);

g) Vatrogasni punkтови

Zbog udaljenosti vatrogasnih domova na Pelevom Brijegu i Gluhom Dolu, a zbog stvaranja uslova za nominalno funkcionisanje vatrogasne službe, definišu se dodatne pozicije za vatrogasne punktove:

- Vatrogasni punkt Tološi - u okviru petlje Tološi;
- Vatrogasni punkt Velembusi (oko km 10+700 – po grafičkom prilogu 1);

Saobraćajni priključak za sve stacionare na obje kolovozne trake ostvariti preko denivelisanih službenih prolaza, na način da put prelazi preko portala tunela ili na drugi način pomoću podzemnog ili nadzemnog objekta.

Za potrebe službi održavanja kao i ostalih hitnih službi, a u cilju efikasnijeg i funkcionalnijeg obavljanja radnih zadataka, dajemo predlog projektantu da na svakih 7-10 km predvidi denivelisani službeni prolaz. Geometriju proširenja uz kolovozne trake prilagoditi potrebi uključivanja i isključivanja vozila za zimsko održavanje. Minimalna širina puta 6m. Maksimalni podužni nagib rampi 8%. Po mogućnosti, pozicije prolaza pozicionirati što bliže portalima tunela.

Prethodno navedene pozicije za stacionare za zimsko održavanje i dodatne vatrogasne punktove su orijentacione i biće detaljno definisane kroz dalju razradu projektne dokumentacije pojedinih dionica.

h) Kontrolne tačke

Na trasi autoputa Bar – Boljare, predlažemo formiranje kontrolnih tački. Kontrolne tačke namjenjene su za privremeno isključivanje iz saobraćaja radi kontrole svih vrsta vozila (vozila za prevoz opasnih materija, kamiona, autobusa, putničkih i drugih vozila). Kontrolu sprovede navedene službe u okviru zajedničkih akcija ili pojedinačno, u skladu sa svojim nadležnostima. Navedene tačke mogu i poželjno je da koristi i služba policije prilikom redovne kontrole ili sankcionisanje vozača za počinjene saobraćajne prekršaje. Imajući u vidu da je dužina ukupne dionice autoputa od Bara do Boljara cca 188 km, potreban i dovoljan broj kontrolnih tačaka bi bio dvije sa jedne i dvije sa druge strane kolovozne trake. Navedene tačke najavljuju se promjenljivom saobraćajnom signalizacijom, u tri stepena obavještenja, koja se po potrebi aktivira. Primjer prikazan slici 1.



Slika 1. Izgled kontrolnih tački na autoputu

Kontrolne tačke su predviđene na sledećim pozicijama:

- Kontrolna tačka Bigor - lijevo oko km 20+800 (po grafičkom prilogu 2)
- Kontrolna tačka Trnovo - desno oko km 42 (po grafičkom prilogu 2)
- Kontrolna tačka Crnča oko km 29 (po grafičkom prilogu 4)

Pozicije ovih sadržaja će biti precizirane u daljoj razradi projektne dokumentacije, pri čemu, uzimajući u obzir terenska ograničenja, nije neophodno da pozicije za lijevu i desnu traku budu jedna naspram druge.

3.1.2 Objekti naplate putarine

Sa ciljem obezbjeđenja zatvorenog sistema naplate, objekti naplate putarine pozicionirani su u svim denivelisanim raskrsnicama (petljama).

Saglasno Detaljnom prostornom planu autoputa Bar – Boljare, petlje su predviđene su na sledećim pozicijama:

- Đurmani oko km 0+000 – ukrštanje sa planiranom brzom saobraćajnicom;
- Virpazar oko km 12+000 – veza sa Jadranskom magistralom i put za Rijeku Crnojevića;
- Bistrica oko km 21+000 – veza sa Jadranskom magistralom;
- Šteke (Farmaci) oko km 34+000 – veza sa putem Podgorica – Cetinje;
- Ćafa (Zelenika) oko km 38+000 – veza sa planiranim Jadransko-jonskim autoputem;
- Tološko polje oko km 41+000 – veza sa putem Podgorica – Nikšić;
- Smokovac oko km 50+000 – veza sa planiranim Jadransko jonskom autoputem i sa jadranskom magistralom.
- Pelev Brijeg oko km 69+000 – kao veza za okolna seoska naselja;

- Veruša oko km 76+000 – kao veza za planirani regionalni put prema Albaniji;
- Mateševo oko km 90+000 – kao veza za Kolašin i Jadransku magistralu.
- Andrijevića oko km 112+000 – kao veza za Andrijevicu i planirani autoput za Peć;
- Berane oko km 124+000 – kao veza za Berane;
- Crnča oko km 139+000 – kao veza sa magistralnim putem Berane Bijelo Polje.

Pored navedenih, predviđena su dva čeonu naplatna mjesta (ČNM) na autoputu Bar – Boljare i to:

- Na sjevernom portalu tunela Sozina - postojeća naplatna rampa u Gluhom Dolu;
- U Boljarima – na kraju dionice

Predlog za objekte naplate putarine na denivelisanim raskrsnicama:

Uzimajući u obzir nova rješenja, saglasno raspoloživoj planskoj i projektnoj dokumentaciji definisane su pozicije petlji na način kako je već navedeno u poglavlju 2. OPŠTI PODACI, na sledećim pozicijama:

- Petlja Stari Bar, kao veza za ovaj dio Barske opštine oko km 75+800
- Petlja Bar, kao veza za grad Bar i Luku oko km 71+000
- Petlja Sozina, na južnom portalu tunela Sozina, kao veza na magistralni put na oko 61+200
- Petlja Virpazar, kao veza sa magistralnim putem na oko km 50+400
- Petlja - ukrštanje autoputa Bar - Boljare i Brze saobraćajnice na oko km 40+000
- Petlja Rijeka Crnojevića, kao veza sa Rijekom Crnojevića i ovog dijela cetinjske opštine na oko km 35+000
- Petlja Farmaci, kao veza sa ovim dijelom opštine Podgorica oko km 15+000
- Petlja Tološi, kao veza sa ovim dijelom opštine Podgorica oko km 10+400
- Petlja Smokovac – izvedena na km 0+700
- Petlja Pelev Brijeg – izvedena na km 16+300
- Petlja Veruša – izvedena na km 24+300
- Petlja Mateševo – izvedena na km 39+000
- Petlja Andrijevića 1, kao veza za Andrijevicu oko km 62+000
- Petlja Andrijevića 2, kao veza sa budućim krakom autoputa za Peć oko km 63+000
- Petlja Berane oko km 71+000
- Petlja Crnča oko km 88+000

Sve naplatne rampe na denivelisanim raskrsnicama predvidjeti sa minimum 3+3 naplatna mjesta, a kroz projekat kontrole i upravljanja obezbijediti reverzibilnost na naplatnim rampama.

Čeonu naplatnu rampu u Boljarima na kraju dionice, projektovati sa 5+5 naplatnih mjesta i takođe kroz projekat kontrole i upravljanja obezbijediti reverzibilnost na naplatnim rampama.

Čeona naplatna rampa na sjevernom portalu tunela Sozina, biće u funkciji do izgradnje punog profila ovog dijela autoputa, nakon čega će biti uklonjena.

3.2 Prateći sadržaji namijenjeni učesnicima u saobraćaju

Detaljnim prostornim planom autoputa Bar – Boljare, zbog značaja i funkcije autoputa, definisani su i prateći sadržaji za potrebe korisnika, čija je osnovna uloga stvaranje uslova za sigurno i udobno putovanje, odmor i relaksaciju i adekvatno snadbijevanje gorivom.

U ove sadržaje spadaju:

- Odmorišta
- Benzinske stanice
- Moteli

3.2.1. Odmorišta i benzinske stanice

Detaljnim prostornim planom definisana su dva tipa **odmorišta** i to **tip I** i **tip II**, na sledećim pozicijama:

- Gluhi Do oko km 5+000 – jednostrano odmorište tipa I;
- Virpazar oko km 11+000 – obostrano odmorište tipa I;
- Gornji Vukovci oko km 25+000 - obostrano odmorište tipa I;
- Velje Brdo oko km 45+000 – obostrano odmorište tipa II;
- Gornje Mrke oko km 57+000 - obostrano odmorište tipa I ;
- Gušići oko km 72+000 - obostrano odmorište tipa I;
- Mateševo oko km 91+000 - obostrano odmorište tipa II;
- Berane oko km 126+000 - obostrano odmorište tipa I;
- Štitari oko km 138+000 - obostrano odmorište tipa I;
- Boljare oko km 163+000 - obostrano odmorište tipa II;

Odmorišta **tip I** su površine 1.5 – 3 ha i njihov sadržaj je sledeći:

- Parking za putničke automobile, teretna vozila i autobuse sa 20, 8, odnosno 2 mjesta;
- Manja javna česma, sanitarni čvor (min. 40 m² bruto);
- Prodavnica sa mogućnošću korišćenja telefona i sredstvima prve pomoći za putničke automobile (min. 20 m²);
- Nadstrešnice za odmor i sjedjenje za 50 osoba, telefonska govornica i uređena površina za odmor od 50 do 100 m²;

- Objekat za nužni smještaj zaposlenih na odmorištu i svratište inspekcije i policije (min. 20 m²);
- Na ulazu i izlazu iz odmorišta treba da postoji tabla sa nazivom odmorišta, njegovom mapom, kao i putokazima za nastavak putovanja (skretanjima, gradovima, kulturnim dobrima i sl).

Odmorišta **tip II** su površine 3 – 5 ha i i njihov sadržaj je sledeći:

- Parking za putničke automobile, teretna vozila i autobuse sa 40, 16, odnosno 4 mjesta;
- Veća javna česma, sanitarni čvor (min. 50 – 1000 m² bruto);
- Prodavnica 50 – 100 m² sa etno-ugostiteljstvom (min 50 m²);
- Manja prodavnica, kafe i sportsko igralište;
- Natkriveni prostor sa tezgama (min. 200 m²), gdje će se prodavati lokalni poljoprivredni i tradicionalni zanatski proizvodi;
- Prostori za odmor, rekreaciju i sjedenje za 100 – 200 putnika (staze, klupe i stolovi, korpe za otpatke i sl), površine od min. 2000 m²;
- Na ulazu treba da postoji tabla sa nazivom odmorišta, njegovom mapom i informacija o neposrednom okruženju;
- Na izlazu sa odmorišta treba da postoji informativno-turistički punkt (min. 30 m²) sa ciljem promocije turizma (sa upotrebom telefona i informacijama o okruženju i njegovim motivima dostupnim sa odmorišta, o glavnim saobraćajnim skretanjima prema gradovima, banjama, turističkim destinacijama, prirodnim i kulturnim dobrima i dr);
- Mjesto za prvu pomoć i pomoć na putu za putničke automobile (min. 30 m²); i
- Objekat za nužni smještaj zaposlenih na odmorištu i svratište inspekcije i policije (min. 40 m²);

Detaljnim prostornim planom definisana su dva tipa **benzinskih stanica** i to **tip I** i **tip II**, na sledećim pozicijama:

- Gluhi Do oko km 5+000 -, UTU br 1055-1960/19 izdati 06.10.2017. g);
- Virpazar oko km 12+000 – obostrano benzinsko – servisna stanica tipa I;
- Šteke oko km 35+000 (31+000) – obostrano benzinsko – servisna stanica tipa II - na poziciji motela;
- Velje Brdo oko km 44+000 – obostrano benzinsko – servisna stanica tipa II;
- Gornje Mrke oko km 57+000 ili Gušići oko km 69+000 - obostrano benzinsko – servisna stanica tipa II (UTU br 04-29/1 izdati 19.02.2014. godine);
- Mateševo oko km 91+000 (km 90+000) - obostrano benzinsko – servisna stanica tipa II na poziciji motela;

- Andrijevića oko km 113 (km 112+000) - obostrano benzinsko – servisna stanica tipa I - na poziciji motela;
- Berane oko km 124+000 – obostrano benzinsko-servisna stanica tipa I - na poziciji motela;
- Štitari oko km 135+000 – obostrano benzinsko-servisna stanica tipa I;
- Crnča oko km 139+000 – benzinsko-servisna stanica tipa I - na poziciji motela;
- Boljare oko km 163+000 – obostrano benzinsko-servisna stanica tipa II.

Benzinske stanice **tip I** imaju sledeći sadržaj:

- Ulazna i izlazna kolovozna traka i zeleno razdjelno ostrvo;
- 9 mjesta za točenje - 7 za putnička vozila – od toga 3 za benzin, 2 za dizel, 1 za tečni naftni gas (TNG), 1 za komprimovani prirodni gas (KPG), i 2 za teretna vozila, od čega po jedno za benzin i dizel, kao i ostale dodatne usluge (promjenu ulja, pranje stakala, prodaju rezervnih dijelova i ostalih potrošnih materijala);
- Parking za putnička, teretna vozila i autobuse sa 40, 16, odnosno 4 parking mjesta. Sa potrebnim prolaznim trakama (za minimum 224 istovremena korisnika);
- Privremeno mjesto za odlaganje čvrstog otpada sa stanice (min. 30 m² bruto). Veća javna česma i javni mokri čvor, po pravilu u okviru benzinske stanice (min. 30 m² bruto);
- Na ulazu u stanicu biće tabla sa nazivom i mapom benzinske stanice;
- Na izlazu sa benzinske stanice nalaziće se informativno-turistički punkt (min. 30 m²) sa upotrebom telefona i informacijama o okruženju i njegovim motivima dostupnim sa odmorišta, o glavnim saobraćajnim skretanjima prema gradovima, banjama, turističkim destinacijama, prirodnim i kulturnim dobrima i dr;
- Služba prve pomoći u kojoj će biti lekar i pomoćno medicinsko osoblje, kao i potreban smještaj (min. 80 m² bruto);
- Restoran u zatvorenom prostoru sa terasom i min. 120 mjesta, sa etno kuhinjom kapaciteta od 500 obroka dnevno i mokrim čvorom (min. 250 m² bruto + 100 m² terase);
- Prodavnica mješovite robe sa pićem, hranom, cigaretama, novinama, parfimerijom, bižuterijom u ponudi (min 100 m²); i
- Smještaj za osoblje restorana i pumpne stanice (po pravilu za ½ osoblja smjene), svratište inspekcije, policije, kao i ostava materijala, alata i dr. (min 100 m² bruto).

Benzinske stanice **tip II** imaju sledeći sadržaj:

- Ulazna i izlazna kolovozna traka i zeleno razdjelno ostrvo;
- 9 mjesta za točenje - 7 za putnička vozila (3 za benzin, 2 za dizel, 1 za tečni naftni gas (TNG), 1 za komprimovani prirodni gas (KPG)), i 2 za teretna vozila (po jedno za

benzin i dizel) i ostale dodatne usluge (promjenu ulja, pranje stakala, prodaju rezervnih djelova i ostalih potrošnih materijala);

- Parking za 40 putničkih vozila, 16 teretnih vozila i 4 autobusa, sa potrebnim prolaznim trakama (za minimum 184 istovremena korisnika);
- Privremeno mjesto za odlaganje čvrstog otpada sa stanice (min. 30 m² bruto). Veća javna česma i javni mokri čvor, po pravilu u okviru benzinske stanice (min. 80 m² bruto);
- Na ulazu u stanicu biće tabla sa nazivom i mapom benzinske stanice;
- Na izlazu sa benzinske stanice nalaziće se informativno-turistički punkt (min. 30 m²) (sa upotrebom telefona i informacijama o okruženju i njegovim motivima dostupnim sa odmorišta, o glavnim saobraćajnim skretanjima prema gradovima, banjama, turističkim destinacijama, prirodnim i kulturnim dobrima i dr);
- Služba prve pomoći i informacija sa službenim i javnim telefonom (min. 30 m² bruto);
- Prodavnica rezervnih djelova i opreme za najzastupljenije marke automobila (min. 100 m² bruto);
- Na izlaznom dijelu benzinske stanice, posebni servisi za opravku putničkih automobila i teretnih automobila i autobusa, kao i šlep služba i zaklonjeni parking za havarisana vozila; min. 200 m² bruto;
- Kafe u zatvorenom prostoru sa terasom, odnosno 60 + 80 sjedišta (min. 150 m² + 100 m²) i
- Smještaj za osoblje restorana i pumpne stanice (po pravilu za ½ osoblja smjene), svratište inspekcije, policije, kao i ostava materijala, alata i dr. (min 120 m² bruto).

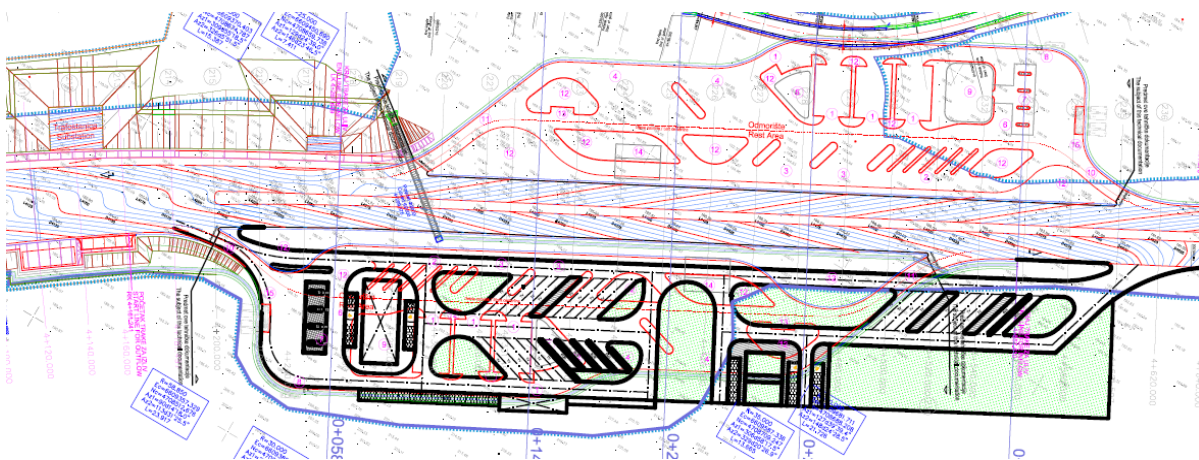
Predlog

Uzimajući u obzir činjenicu dužinu autoputa od petlje u Starom Baru do Boljara oko 188 km, kao i projektovanu brzinu od $v=100\text{km/h}$, izvjesno je da vožnja autoputem od Boljara do Starog Bara traje manje od 2 h.

U tom smislu je i napravljen predlog pozicija odmorišta i benzinskih stanica, sa ciljem racionalnih rješenja i troškova izgradnje, a u konačnom i njihove održivosti u toku eksploatacije.

Za sadržaje odmorišta i benzinskih stanica, predlaže se da budu kombinacija tipova predviđenih Detaljnim prostornim planom uz smanjivanje kapaciteta parkinga na odmorištima.

Benzinske stanice objediniti sa odmorištima, jer na taj način obezbjeđuju najveći nivo usluge, ali na način da se ovi sadržaji (ukoliko postoji potreba) mogu razdvojiti, u smislu ostavljanja mogućnosti da se benzinske stanice valorizuju kao posebne cjeline. Primjer na slici 2.



Slika 2

Uzimajući u obzir terenske uslove i konfiguraciju terena, na pozicijama na kojima je strmiji teren, kao moguće rješenje pozicioniranja pratećih sadržaja mogu se predvidjeti denivelisani platoi za prateće sadržaje, sa ciljem boljeg uklapanja sadržaja u okolni teren. Primjer na slici 3.



Slika 3

Predlog za sadržaje na odmorištima je sledeći:

- Površina ovog sadržaja se procenjuje na max 1 ha;
- Parking za putničke automobile, teretna vozila i autobuse sa 20, 8, odnosno 2 mjesta;
- Manja javna česma, sanitarni čvor (min. 40 m² bruto);

- Prodavnica 50 – 100 m² sa etno-ugostiteljstvom i sa mogućnošću korišćenja telefona i sredstvima prve pomoći za putničke automobile;
- Prostori za odmor i sjedjenje sa nadstrešnicom za 50 osoba (klupe i stolovi, korpe za otpatke i sl), površine cca 300 m²;
- Prostori za odmor, rekreaciju i sjedjenje za 100 – 200 putnika (staze, klupe i stolovi, korpe za otpatke i sl), površine od min. 2000 m²;
- Na ulazu i izlazu iz odmorišta treba da postoji tabla sa nazivom odmorišta, njegovom mapom, kao i putokazima za nastavak putovanja (skretanjima, gradovima, kulturnim dobrima i sl).

Predlog za sadržaje na benzinskim stanicama je sledeći:

- Površina ovog sadržaja se procenjuje na max 1.5 ha
- Ulazna i izlazna kolovozna traka i zeleno razdjelno ostrvo;
- 9 mjesta za točenje - 7 za putnička vozila – od toga 4 za benzin, 2 za dizel, 1 za tečni naftni gas (TNG), i 2 za teretna vozila, od čega po jedno za benzin i dizel, kao i ostale dodatne usluge (promjenu ulja, pranje stakala, prodaju rezervnih djelova i ostalih potrošnih materijala);
- Prostor za 2 električna punjača;
- Parking za putnička, teretna vozila i autobuse sa 40, 16, odnosno 4 parking mjesta, sa potrebnim prolaznim trakama;
- Privremeno mjesto za odlaganje čvrstog otpada sa stanice (min. 30 m² bruto).
- Veća javna česma i javni mokri čvor, po pravilu u okviru benzinske stanice (min. 80 m² bruto);
- Na ulazu u stanicu biće tabla sa nazivom i mapom benzinske stanice;
- U okviru objekta benzinske stanice, prodavnica rezervnih djelova i opreme za najzastupljenije marke automobila;
- U okviru objekta benzinske stanice prodavnica mješovite robe sa pićem, hranom, cigaretama, novinama, parfimerijom, bižuterijom u ponudi
- Restoran i kafe u zatvorenom prostoru sa terasom sa min 100 mjesta, (min. 250 m² bruto + 100 m² terase);
- Na izlaznom dijelu benzinske stanice, prostor za šlep službu i zaklonjeni parking za havarisana vozila; min. 200 m² bruto;

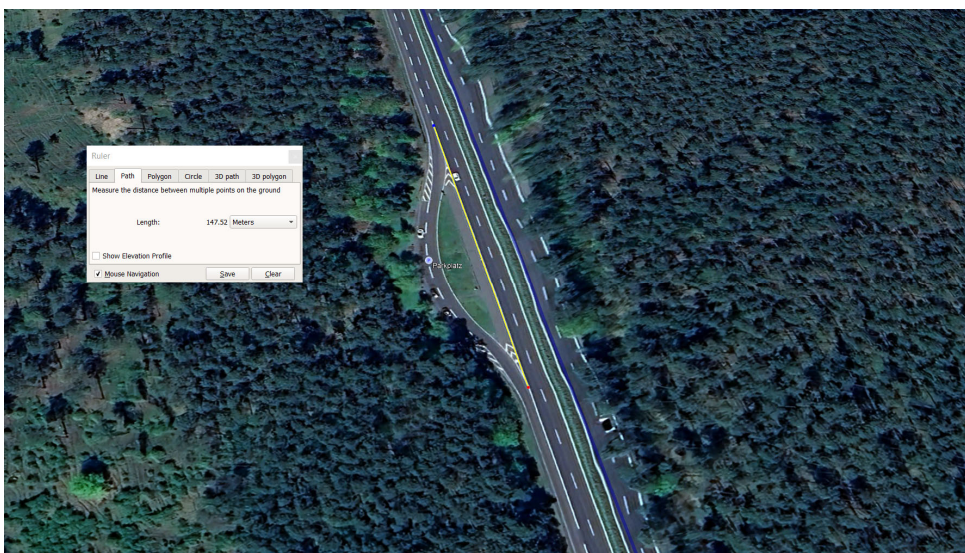
Saglasno prethodno navedenom, predlažu se sledeće pozicije na kojima su objedinjeni odmorišta i benzinske stanice:

- Komarno oko km 45+500, obostrano, koje treba razraditi u daljim fazama projektne dokumentacije, realizuje se u **I fazi**;

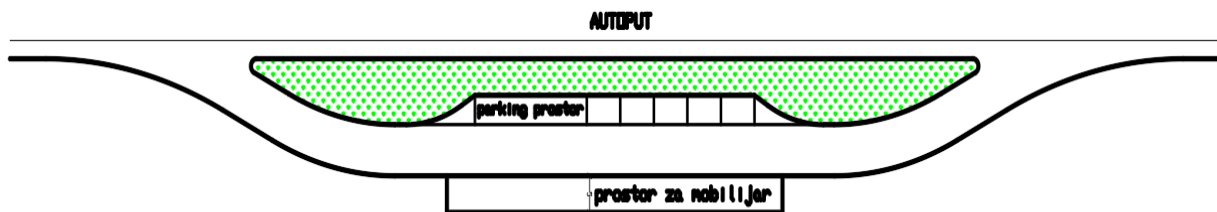
- Dobrska Župa oko km 24+000, obostrano, koje treba razraditi u daljim fazama projektne dokumentacije, realizuje se u **I fazi**;
- Gornje Mrke na km 4+300 – izvedene saobraćajne površine, pri čemu su u toku procedure valorizacije benzinskih stanica, dok sadržaje koji pripadaju odmorištu treba realizovati u **II fazi**.
- Mateševo oko km 41 – kroz izradu Glavnog projekta locirati ga bliže Mateševu, na desnoj strani gledano u pravcu stacionaže, koristeći prostore uz rijeku Drcku, realizuje se u **I fazi**. Oba sadržaja locirati na desnoj strani za oba smjera i omogućiti prilaz iz oba smjera;
- Berane oko km 71, sagledano u okviru Idejnog rješenja, realizuje se u **I fazi**. Predviđeno je sa desne strane i ima obezbijeđen prilaz iz oba smjera.
- Boljare oko km 105, sagledano u okviru Idejnog rješenja i realizuje se u **I fazi**. Projektnom dokumentacijom, parkinzi su locirani sa obje strane, i predviđeno je grupisanje zahtijevanih površina.

Izuzetak od prethodno navedenog su tri pozicije i to:

- Vidikovac Ratac, na km 67+300 zbog lijepih vizura, koji je planiran obostrano. Prilikom projektovanja predvidjeti mogućnost denivelisanih platoa, kako bi i sadržaj sa lijeve strane imao vizure prema moru. Predvidjeti min 1 parkirno mjesto za autobus i 5 za putnička vozila. Moguća rješenja, samo kao koncept, prikazana su na slikama 4 i 5, pri čemu ga je potrebno modifikovati saglasno prethodno navedenom. Širinu manipulativne saobraćajnice predvidjeti sa širinom od 7 m. Širinu zaštitnog pojasa i prostora za mobilijar definisati u zavisnosti od terenskih ograničenja. Predlaže se da širina platoa za mobilijar bude oko 5 m.



Slika 4



Slika 5

- Odmorište Pelev Brijeg na km 16+300 na lijevoj strani sa već izvedenim saobraćajne površine u okviru prioritete dionice i kapacitetom za oba smjera. Saglasno dopisu Ministarstva održivog razvoja i turizma br 104-205/8 od 26.09.2018. godine, zatražiti od Glavnog grada Podgorica uslove za građenje privremenih objekata sa ciljem izgradnje manjeg ugostiteljskog objekta na poziciji nadstrešnice za odmor i sjedenje kako bi se ovaj sadržaj učinio funkcionalnim i obezbijedio dodatni nivo usluge na izgrađenoj dionici autoputa. Takođe, obzirom na veliku površinu, postoji mogućnost da se i dio predvidi za parking za kampere i urede dodatne površine za njih. U zavisnosti od konačnog opredjeljenja za dopunu sadržaja, biće potrebne intervencije u saobraćajnoj signalizaciji.
- Benzinska stanica Andrijevića oko km 59+000, koja se realizuje u **II fazi**, nakon realizacije kraka ka Peći.

Navedeni predlog podrazumijeva izmjenu sadržaja koji su bili predviđene Detaljnim prostornim planom, koja se odnosi na sledeće:

- Redukcija odmorišta i benzinske stanice Velje Brdo, što se smatra opravdanim, jer rastojanje između planiranog sadržaja Dobrska župa i izvedenih sadržaja na Gornjim Mrkama iznosi 28.3 km, kao što je prikazano na grafičkom prilogu 5. Takođe, u slučaju zadržavanja sadržaja na Veljem brdu, rastojanje od već izvedenih sadržaja u Mrkama, bilo bi svega 12 km, što ne smatramo racionalnim i opravdanim.
- Redukcija odmorišta i benzinske stanice Štitari i Crnča, što se smatra opravdanim, jer rastojanje između planiranih sadržaja u Beranama i u Boljarima iznosi 32 km, kao što je prikazano na grafičkom prilogu 5. Činjenica je da su Detaljnim prostornim planom, predviđeni sadržaji u Štitarima i Crnči, na rastojanju od svega 4 km. Zadržavanjem bilo kojeg od dva sadržaja, rastojanje između planiranih sadržaja u Beranama i Boljarima, bilo bi oko 16 km. U skladu sa navedenim, ne predviđaju se sadržaji ni u Štitarima, ni u Crnči, jer je rastojanje između sadržaja u Beranama i Boljarima 32 km.

3.2.2 Moteli

Detaljnim prostornim planom definisana su dva tipa motela i to **tip I** i **tip II**, na sledećim pozicijama:

- Šteke oko km 35+000 - motel tipa II;
- Mateševo oko km 91+000 - motel tipa I;
- Andrijevića oko km 113+000 - motel tipa I;
- Berane oko km 124+000 - motel tipa I;
- Crnča oko km 139+000 - motel tipa I;
- Boljare oko km 163+000 - motel tipa II;

Moteli tipa I su površine oko 5 ha, dok moteli tipa II imaju površinu oko 15 ha.

Predlog

Uzimajući u obzir dužinu autoputa Bar – Boljare u iznosu od 188 km, kao i činjenicu da je vrijeme provedeno u vožnji na na autoputu manje od 2 h, predlaže se da se u ovoj fazi moteli ne projektuju i ne grade.

Naime, raspored petlji na autoputu je takav da se eventualne potrebe korisnika u saobraćaju za ovom vrstom usluge mogu rešiti korišćenjem turističkih potencijala u blizini autoputa.

Površine koje ovi kompleksi zauzimaju, saglasno navodima iz Detaljnog prostornog plana redukuje, predstavljaju ograničenje, posebno uzimajući u obzir složene terenske uslove predjela kroz koje prolazi autoput.

Takođe postavlja se i pitanje ekonomičnosti i održivosti ovih objekata u eksploataciji, čemu u prilog idu iskustva zemalja iz okruženja.

Saglasno prethodno navedenom, predlaže se da se potreba za izgradnjom motela sagleda nakon izgradnje kompletne mreže autoputeva u Crnoj Gori.

Prateći sadržaji za potrebe korisnika, objedinjeni sa funkcionalnim pratećim sadržajima, prikazani su na prilogu br 5.

KOMISIJA U SASTAVU

Goran Vujović, predsjednik Komisije

Natalija Jovović, član

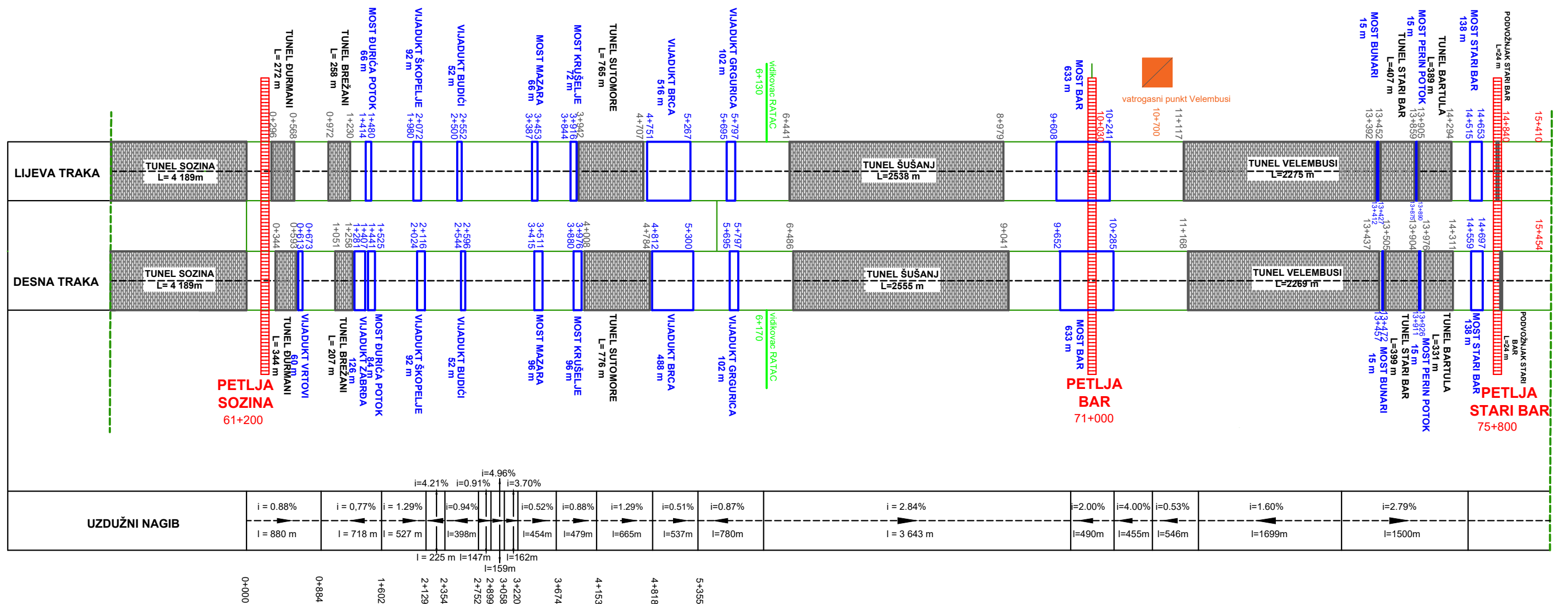
Vladan Knežević, član

Marijana Ostojić, član

Mirko Nikitović, član

Podgorica, Decembar 2024.

dionica tunel Sozina jug - Stari Bar



dionica Mateševo - Andrijevica

