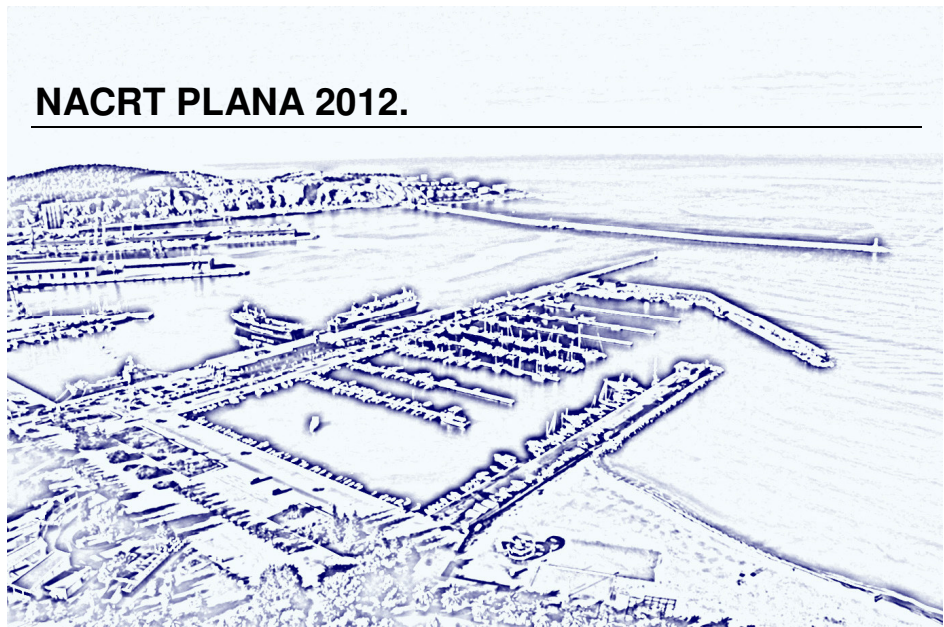


DRŽAVNA STUDIJA LOKACIJE „DIO SEKTORA 56”

NACRT PLANA 2012.



ODGOVORI OBRAĐIVAČA PLANA
NA PRIMJEDBE SA JAVNE RASPRAVE

NARUČILAC: **MINISTARSTVO ODRŽIVOG RAZVOJA I TURIZMA**

OBRAĐIVAČI:



MonteCEP d.s.d., Kotor
CEP- CENTAR ZA PLANIRANJE URBANOG RAZVOJA, doo, Beograd

ODGOVORI NA PRIMJEDBE

I - AD „BARSKA PLOVIDBA“, BAR (broj dopisa: 94-533/52 od 08.11.2012.)**1. PRIMEDBA:**

„...Najprije, ukazujemo na potrebu kvalitetnog regulisanja pitanja vezanih za posljedice eventualnog rušenja objekata, preko kojih se za zgradu putničkog terminala, a time i za potrebe graničnog prelaza obezbjeđuju plin i sistem hlađenja i grijanja, te se u istima nalaze i brojila električne energije.

U tom smislu, posebno ukazujemo da će se eventualnim usvajanjem prijedloga za rušenje objekata toplotne i plinske stanice nanijeti znatna imovinska šteta ovom Društvu a zatim i onemogućiti normalno funkcionisanje graničnog prelaza, odnosno rad državnih organa nadležnih organa za kontrolu prelaska državne granice.

Iz navedenih razloga, bilo je neophodno građevinsku liniju planiranih objekata (koji će se graditi za potrebe Marine) pomjeriti iza linije postojećih objekata (iza toplotne stanice), te je potrebno izričito utvrditi namjenu objekata toplotne i plinske stanice, a koji isključivo služe normalnom odvijanju aktivnosti na graničnom prelazu.

Takođe, smatramo da činjenica da se navedeni objekti nalaze na području koncesije ne može biti dovoljan razlog njihovog rušenja, a posebno ako se ima u vidu da se u neposrednoj blizini istih nalazi „Emergency“ izlaz, utvrđen u skladu sa zahtjevima sigurnosti u Lukama i u pomorskom saobraćaju, pa se predmetno područje u skladu sa istim zahtjevima, ne bi smjelo koristiti za potrebe nautičkog turizma.

Sa druge strane, smatramo da bi ukoliko se usvoji, prijedlog za rušenje predmetnih objekata morao biti praćen utvrđivanjem nove lokacije za gradnju, te projekcijom troškova takve investicije, što bi bilo od značaja za korisnike luke koji su dužni da obezbijede funkcionisanje graničnog prelaza.“

STAV OBRADIVAČA:

Postojeći objekti toplotne i plinske stanice planirani su za rušenje. Potrebe pomorskog putničkog terminala po pitanju izgradnje objekata i sistema termotehnike (KGH sistem-klimatizacija, grejanje, hlađenje) biće zadovoljene pri izgradnji objekata kompleksa marine, na površini parcele UP 1 - parcela luke nautičkog turizma.

Stav obrađivača je da tačna pozicija objekata termotehnike (kao i svih drugih infrastrukturnih objekata) ne treba da bude precizno definisana planom, već treba da bude rezultat izrade projekata instalacija, koji prethode izgradnji objekata, a kojima će se tačno proračunati potrebni infrastrukturni kapaciteti i svi objekti termotehnike predvideti tako da koji svojim kapacitetima zadovoljavaju i potrebe pomorskog putničkog terminala. U skladu sa time biće postavljeni svi potrebni infrastrukturni objekti a na lokacijama koje se projektom pokažu kao najpovoljnije. Sem plinske stanice koja ima specifičan tretman (zbog toga što su objekti plina pod pritiskom), većina objekata termotehničkih instalacija može da bude postavljena i unutar objekta, na krovu objekta i sl., sve u skladu sa projektom termotehničkih instalacija.

Preporuke Obrađivača plana su sledeće:

- 1- Glavni tehnički blok locirati u sklopu objekata servisnog dela marine (unutar zone građenja prostorno-funkcionalne celine **NT-SS** prikazane na grafičkom prilogu br. 07 „Plan saobraćaja, parcelacije, nivelacije i regulacije“).

U sklopu hangara već se predviđaju različite vrste radionica (električarska, limarska i sl.), trafostanica, tako da bi se potrebni termotehnički objekti i sistemi lako ugradili a ne bi ni vizuelno bili previše upadljivi.

- 2- Glavni tehnički blok locirati u sklopu objekta uprave (unutar zone građenja prostorno-funkcionalne celine **NTC-1** prikazane na grafičkom prilogu br. 07 „Plan saobraćaja, parcelacije, nivelacije i regulacije“), koji je prostorno najbliži zgradi putničkog terminala.

U tom slučaju potrebno je sve termotehničke objekte koji nisu ugrađeni u glavni objekat uprave (npr. plinsku stanicu) pozicionirati tako da bude orijentisana ka doku putničkog terminala a ne ka promenadi marine. Time se nastoji da se promenada marine i glavni ulazni prostor u sam kompleks marine zaštite od mogućih negativnih efekata infrastrukturnih objekata na vizuelni identitet poteza uz akvatoriju.

Postojeći objekti toplotne i plinske stanice se zadržavaju sve dok se ne izgrade novi objekti i sistemi termotehnike i time omogući funkcionisanje putničkog terminala. Do trenutka izgradnje novih termotehničkih objekata, poželjno je da postojeća toplotna i plinska stanica i agregati budu na neki način vizuelno "zamaskirani", odnosno da se planira zaštitno-dekorativna ograda/paneli oko njih kako bi se poboljšale estetske karakteristike poteza uz akvatoriju marine.

Nakon rušenja postojećih infrastrukturnih objekata, na tom prostoru nije dozvoljena izgradnja novog objekta već se ta površina mora urediti u skladu sa pešačkim površinama promenade marine na koju se nadovezuje.

U skladu sa navedenim, tekst Predloga plana biće korigovan na sledeći način:

- U poglavlju **5.2. SMJERNICE ZA FAZNU REALIZACIJU PLANA** (strana 85) u kao jedna od aktivnosti u okviru prve faze razvoja biće dodato:

„Prilikom izgradnje objekata i mreže infrastrukture u kompleksu marine (UP 1) moraju se zadovoljiti i potrebe pomorskog putničkog terminala po pitanju klimatizacije, grejanja i hlađenja (KGH sistem), i u skladu sa time proračunati ukupni kapaciteti objekata i sistema termotehnike.

Postojeći objekti toplotne i plinske stanice se zadržavaju sve dok se ne izgrade novi objekti i sistemi termotehnike i time omogući funkcionisanje pomorskog putničkog terminala.”

- U poglavlju **5.10.2.1 OPŠTI USLOVI ZA IZGRADNJU NOVIH OBJEKATA** (strana 99), kao peti uslov biće dodato:

„Izgradnji objekata mora da prethodi izrada potrebnih projekata instalacija. Pri proračunu infrastrukturnih kapaciteta kompleksa marine moraju se uzeti u obzir i potrebe pomorskog putničkog terminala po pitanju klimatizacije, grejanja i hlađenja (KGH sistem).”

(ovakav tekst će se pojaviti u poglavlju *Urbanističko-tehnički uslovi za izgradnju objekta uprave marine: NTC-1 (strana 104)*, odnosno u poglavlju *2.B. Objekti visokogradnje-SERVISNO-SKLADIŠNI DEO MARINE (strana 108)*.

- U poglavlju **5.10.2.3 URBANISTIČKO-TEHNIČKI USLOVI ZA IZGRADNJU OBJEKATA SAOBRAĆAJNE INFRASTRUKTURE - ZGRADA POMORSKOG PUTNIČKOG TERMINALA** (strana 109), kao peti uslov biće dodato:

„Postojeći objekti toplotne i plinske stanice predviđeni su za rušenje. Potrebe putničkog terminala po pitanju klimatizacije, grejanja i hlađenja (KGH sistem) biće zadovoljene pri izgradnji objekata i mreže infrastrukture kompleksa marine (na UP 1).

Postojeći objekti toplotne i plinske stanice se zadržavaju sve dok se ne izgrade novi objekti i sistemi termotehnike i time omogući funkcionisanje pomorskog putničkog terminala.

Do trenutka izgradnje novih termotehničkih objekata, poželjno je da postojeća toplotna i plinska stanica i agregati budu na neki način vizuelno "zamaskirani", odnosno da se planira zaštitno-dekorativna ograda/paneli oko njih kako bi se poboljšale estetske karakteristike poteza uz akvatoriju marine.

Nakon rušenja postojećih infrastrukturnih objekata, na tom prostoru nije dozvoljena izgradnja novog objekta već se ta površina mora urediti u skladu sa pešačkim površinama promenade marine na koju se nadovezuje.

2. PRIMEDBA:

„... još jednom ukazujemo na potrebu utvrđivanja spratnosti objekta Putničkog terminala na način da se prenese katastarsko stanje, te utvrdi spratnost P+2. Ovo dalje podrazumijeva istu spratnost i za novi objekat čija se gradnja predviđa na području postojeće fontane. Razlog za navedeno vidimo u činjenici eventualnog pokretanja cruise putovanja, pa bi se širenjem zgrade riješio problem prihvata putnika na odnosnom graničnom prelazu, i obezbijedilo pružanje kvalitetnih usluga.“

STAV OBRADIVAČA:

Primedba se prihvata, u Predlogu plana biće planirana spratnost P+2:

U okviru poglavlja **5.10.2.3**, među UT uslovima biće navedeno i sledeće:

- postojeća zgrada putničkog terminala može se rekonstruisati uz uslov da se ispoštuju arhitektura i oblikovne karakteristike postojećeg objekta; Kako je postojeći objekat u jednom svom delu (površine oko 95 m²) spratnosti P+2, prilikom rekonstrukcije objekta dozvoljava se nadogradnja i preostalog dela zgrade putničkog terminala do spratnosti P+2; Time bi se spratnost P+2 postigla na površini celog objekta;
- novoplanirani aneks u arhitektonskom smislu treba uklopiti sa postojećom zgradom putničkog terminala; Maksimalna spratnost novoplaniranog aneksa takođe je P+2 i svojom visinom aneks ne sme premašiti visinu rekonstruisane zgrade putničkog terminala, a može biti niži od nje;

II - AD „MARINA BAR“ (broj dopisa: 94-533/52 od 12.11.2012.)

“... Naime, nacrt ovog dokumenta donijet je suprotno odredbama tendera objavljenog za privatizaciju - kupovinu 54,37% akcija AD Marina Bar, odredbama Ugovora o kupovini 54,37% akcija i odredbama Ugovora o koncesiji. Navedeni ugovori zaključeni su 29.12.2009 godine i precizno definišu područje koncesije i upravljačke i investicione obaveze koncesionara. Državna studija lokacije derogira navedene pravne akte, ne uvažava njihov autoritet, a posredno ni autoritet Vlade Crne Gore, Ministarstva pomorstva i saobraćaja, Savjeta za privatizaciju i tenderske komisije, većinskom vlasniku nameće obaveze koje nisu ugovorene, koncesionara AD Marini Bar limitira u njenim razvojnim planovima, drugim riječima, dokument ima elemente ozbiljne investicione barijere, pravne nesigurnosti, ekonomskog hendikepa i smanjenja njene konkurentne sposobnosti na tržištu nautičkog turizma u regionu:

a) PRIMEDBA:

“... U dijelu nacrta DSI koji se odnosi na kategoriju "drumski saobraćaj" AD Marini Bar se eliminiše upravljanje i komercijalno iskorišćavanje parking prostora na način što se isti pretvara u javnu parking površinu, bez naplatne rampe, time se AD Marini Bar uskraćuje značajan ekonomski resurs koji novčano izražen predstavlja prijetnju za njeno uspješno poslovanje. Naime, u prethodnom višegodišnjem periodu AD Marina Bar je po ovom osnovu prihodovala oko 100.000 eura godišnje.“

STAV OBRADIVAČA:

Primedba se delimično prihvata:

Nacrtom plana je dio katastarske parcele br. 5735/2 predviđen kao površina za drumski saobraćaj a sa ciljem obezbeđivanja pristupa i zgradi putničkog terminala. Parking površina planirana ispred zgrade putničkog terminala prvenstveno je namenjena zaposlenima u marini Bar i putničkom terminalu, kao i gostima hotela marine, ali se režim korišćenja parkinga (kontrola pristupa, naplata itd.) ne definiše planskom dokumentacijom.

Međutim, sagledavajući potrebe marine Bar i putničkog terminala za parking površinama, Obradivač plana će u elaboratu Predloga plana, u poglavlju **5.1. Smjernice za sprovođenje plana**, kao preporuku navesti sledeće:

„Uz glavnu pristupnu saobraćajnicu (na UP 3), planirano je parkiralište ukupnog kapaciteta 90 parking mesta pri čemu:

- za potrebe marine Bar – za stacioniranje putničkih vozila korisnika i zaposlenih u objektima kompleksa marine (uprava marine, hotel, jedriličarski klub, trgovinsko-ugostiteljski lokali), kao i drugih posetilaca marine - predviđeno je ukupno 69 PM: niz parking mesta sa desne strane saobraćajnice (51 PM) i drugi niz parking mesta sa leve strane saobraćajnice (18 PM);
- za potrebe pomorskog putničkog terminala – za stacioniranje putničkih vozila korisnika i zaposlenih u putničkom terminalu i državnim službama na pomorskom graničnom prelazu (carina, policija i dr.) - predviđeno je 21 PM: prvi niz parking mesta sa leve strane saobraćajnice.

Takođe, u poglavlju **4.4.1. Saobraćajna infrastruktura/Parkiranje vozila**, biće navedeno:

„Uz glavnu pristupnu saobraćajnicu (na UP 3), planirano je parkiralište, kapaciteta 90 parking mesta, za potrebe stacioniranja putničkih vozila:

- korisnika i zaposlenih u objektima kompleksa marine (uprava marine, hotel, jedriličarski klub, trgovinsko-ugostiteljski lokali) kao i drugih posetilaca marine;
- korisnika i zaposlenih u putničkom terminalu i državnim službama na pomorskom graničnom prelazu (carina, policija i dr.)“

U poglavlju **4.6. Planirane namjene/2.2.Drumski saobraćaj** biće navedeno:

„U sklopu ovih površina je i parkiralište namenjeno zaposlenima u marini Bar, putničkom terminalu i državnim službama na pomorskom graničnom prelazu (carina, policija i dr.), korisnicima i posetiocima marine i putničkog terminala.“

b) PRIMEDBA:

“... Prethodno limitiranje, po našem mišljenju, favorizovalo je i dalo prednost primjedbama AD Barska plovidba gdje su jednokratni korisnici usluga trajektnog prevoza dobili prioritet u odnosu na vlasnike plovila vezanih u akvatorijumu Marine Bar. U poređnim analizama i neposrednim uvidom u način rada, sistem i kvalitet usluga marina u razvijenom području Mediterana, utvrdili smo da je nezamjenjivi dio usluge korisnicima nautičkih usluga u marinama, komunikacijski lak način sa putničkim vozilima do svojih plovila. Isto tako, buduća drumska komunikacija između servisne zone i ulaza/izlaza kod naplatne parking rampe bio bi otežan prilikom dislokacije plovila. Takav sistem je, takođe, bila višegodišnja praksa u AD Marina Bar. U špicu nautičke sezone, po dosadašnjim iskustvima, najmanje 300 korisnika nautičkih usluga, potencijalni su korisnici parking prostora, što im, ukoliko ostane navedeno rješenje, neće biti omogućeno, već će parking prostor biti zauzet vozilima čiji vlasnici nemaju nikakav klijentski odnos sa AD Marina Bar. Po razvojnim i investicionim planovima AD Marina Bar je predviđena za marinu visoke kategorije, što bi joj u postupku kategorizacije, nepostojanje parking prostora, predstavljalo nepremostivi hendikep, a bili bi prekršeni i standardi bezbjednosti plovila i ukupne ekološke zaštite i ne bi se sticao utisak da se radi o nautičkom centru i uobičajenoj tehnologiji pružanja usluga u nautičkom turizmu.“

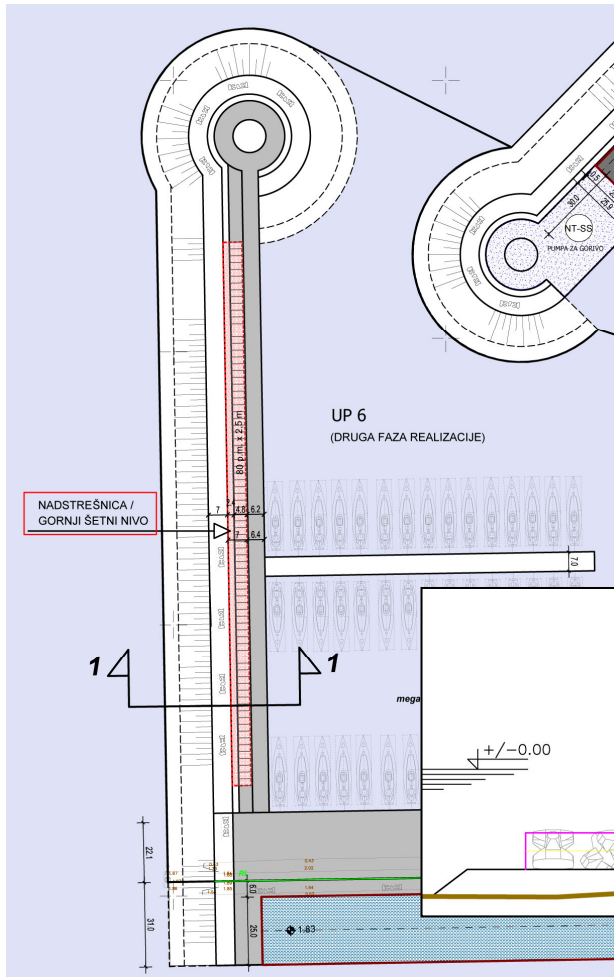
STAV OBRADIVAČA:

Primedba se ne prihvata:

Kao što je navedeno u odgovoru na prethodnu primedbu (primedba **II-a**), Planom je formirana parcela drumskog saobraćaja (UP 3) i u Predlogu plana biće data preporuka načina korišćenja parkinga na toj parceli, a u skladu sa potrebama marine i putničkog terminala. Predloženim načinom korišćenja parkinga, podmiruje se na dijelu površine UP3 i deo potreba marine za parking površinama.

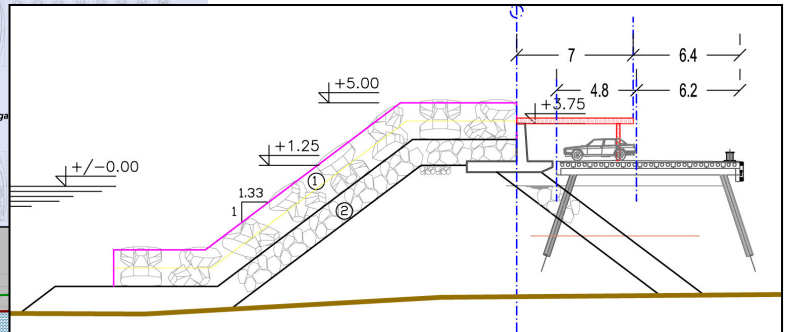
Takođe, Predlog plana će biti dopunjen predlogom rešenja izgradnje parkirališta na spoljnjem zapadnom lukobranu, čime se obezbeđuje dodatani broj parking mesta, a u skladu sa povećanjem kapaciteta marine planiranim u II fazi realizacije plana:

„U okviru UP 6 planira se parkiralište kapaciteta 80 parking mesta, koje će se izgraditi u II fazi realizacije plana, u profilu spoljnog zapadnog lukobrana.“

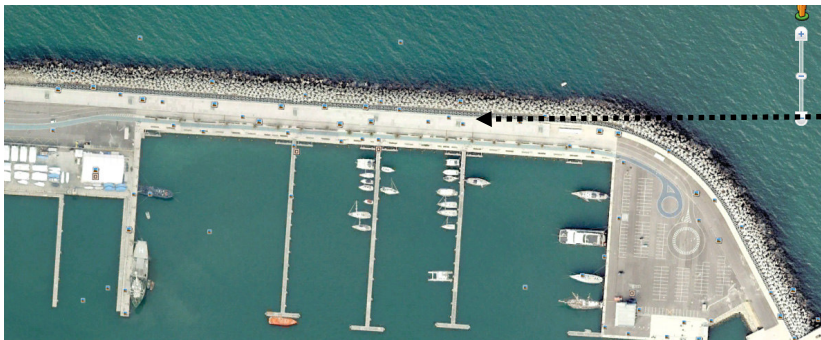


Situaciono rešenje parkirališta u profilu spoljnjeg zapadnog lukobrana dato je na skici:

Profil lukobrana 1-1:



Na sledećim fotografijama dat je primer marine u Valensiji gde je izgrađeno parkiralište u profilu spoljnjeg zaštitnog lukobrana:



Spoljni zaštitni lukobran:





Obrađivač plana se slaže sa konstatacijom da se formiranjem javne parcele ulice donekle umanjila operativnost u servisiranju plovila marine jer je ceo taj potez sada van nadležnosti menadžmenta marine, a i komunikacija je komplikovanija zbog nove pozicije rampe. Međutim, prostorni kapaciteti područja koje je u obuhvatu ovog Plana su izuzetno mali, a broj korisnika sa specifičnim režimima korišćenja veliki, tako da su neki prioriteti morali da budu postavljeni. U ovom slučaju, primat je dobilo obezbeđivanje kolskog pristupa pomorskom putničkom terminalu kao objektu od državnog značaja (iako su time promenjeni i uslovi koncesionog ugovora).

c) PRIMEDBA:

“... Ocjenu o pravnoj nesigurnosti većinskog vlasnika i koncesionara sadržanu u navedenom dokumentu crpimo iz načina tretiranja dijela kat.parcele 5736 KO Novi Bar. Naime, obrađivač plana je znatno prije nadležnih državnih organa i AD Marine Bar prejudicirao namjenu ovog prostora (UP-urbanistička parcela 4) na način što je isti predvidio za korišćenje drugog pravnog subjekta -Ministarstvo odbrane i ratna mornarica za vezanje ratnih brodova. Time se, a to je fundamentalna i često ukazivana primjedba od strane AD Marine Bar, skraćuje područje koncesije suprotno navedenim pravnim aktima i pozitivnim propisima Crne Gore. AD Marina Bar ne isključuje mogućnost rješavanja statusa ovog prostora pravnim putem u komunikaciji i koordinaciji sa nadležnim državnim organima, svjesna viših državnih interesa, iako se time lišava prostora koji je idealan za pružanje servisnih usluga korisnicima iz oblasti nautičkog turizma, a sve navedeno je sprečava da postane tzv.servisna marina, po najvišim standardima i kategorijama u ovom dijelu Mediterana, a koji status bi joj dao izuzetne konkurentne šanse u oblasti nautičkog turizma u ovom dijelu Evrope. Odredbe u DSL koje se odnose na ovaj prostor prejudiciraju budući pravni status ove parcele u slučaju da isti prostor napusti ratna mornarica i razmjesti se na nekom drugom prostoru. Naime, obrađivač plana isključuje mogućnost vraćanja ovog prostora u prvobitno područje koncesije definisano ugovorima što je primjedba većinskog vlasnika kapitala, već ga definiše kao javni parking prostor namijenjen za potrebe Putničkog terminala i AD Marine Bar. Većinski vlasnik kapitala zahtijeva povratak dijela UP 4 u prvobitno stanje u slučaju realizacije gore navedenog. Da je pristup ovom pitanju iole ozbiljan i stručno utemeljen, taj prostor morao bi biti urbanistički definisan kao prostor za pružanje servisnih usluga korisnicima nautičkih usluga u AD Marina Bar. Isključivanje ovog prostora iz područja koncesije moguće je potpisivanjem aneksa ugovora o kupovini akcija i ugovora o koncesiji, a isto tako eventualno vraćanje ovog prostora u područje koncesije moguće je istim pravnim instrumentima, što obrađivač plana prećutkuje i zanemaruje.”

STAV OBRADIVAČA:**Primedba se ne prihvata:**

Parcela UP 4 po svojoj prevashodnoj nameni ostaje površina od interesa za odbranu.

Međutim, u slučaju izmeštanja vojnih vezova, parcelu UP 04 moguće prenameniti u parking površinu, čime bi se značajno povećao broj parking mesta u obuhvatu plana.

U skladu sa tim, u planu će biti navedeno sledeće:

- u poglavlju **4.2. KONCEPCIJA KORIŠĆENJA, UREĐENJA I ZAŠTITE PLANSKOG PODRUČJA/ Unapređenje funkcionalnosti područja** -
„Planom se deo katastarske parcele br. 5736 ka lučkoj akvatoriji, predviđa kao prostor specijalne namjene odnosno za potrebe Ministarstva odbrane. Međutim, ukoliko se u nekom momentu iznađe rešenje kojim se vojni vezovi izmeštaju a dok uz njih osloboda za korišćenje, ovim planom se taj prostor može prenameniti u veliku parking površinu, na kojoj se parkiralište može izgraditi i u dva ili čak više nivoa, čime bi se značajno povećao broj parking mesta.“;
- u poglavlju **4.2. KONCEPCIJA KORIŠĆENJA, UREĐENJA I ZAŠTITE PLANSKOG PODRUČJA/ Planirane namjene** -
„U krajnjem južnom delu predmetnog područja, u kontaktu sa površinama Luke Bar, plan predviđa manju **površinu specijalne namjene** odnosno od interesa za odbranu. U krajnjoj realizaciji plana, u slučaju izmeštanja postojećih vojnih vezova, ova zona može da se prenameniti u parking površinu;
- u poglavlju **4.4.1. Saobraćajna infrastruktura/Parkiranje vozila** –
„Kako je namena UP 04 uslovljena postojećim stanjem odnosno prisustvom vojnih vezova u ovom delu akvatorije Luke Bar, za koje je trebalo obezbediti površine na kopnu radi servisiranja tih plovila i svih drugih delatnosti vezanih za njihovo održavanje, u slučaju izmeštanja vojnih vezova, parcelu UP 04 moguće je prenameniti u parking površinu.“;
- u poglavlju **5.2. Smjernice za faznu realizaciju plana** –
„Aktivnosti na uređenju i izgradnji UP 04, planirane za površine od interesa za odbranu, mogu se odvijati nezavisno od drugih jer se parcela izdvaja ne samo u funkcionalnom već i prostorno-fizičkom smislu.

Kako je namena ove UP uslovljena postojećim stanjem odnosno prisustvom vojnih vezova u ovom delu akvatorije Luke Bar, za koje je trebalo obezbediti površine na kopnu radi servisiranja tih plovila i svih drugih delatnosti vezanih za njihovo održavanje, u slučaju izmeštanja vojnih vezova, parcelu UP 04 moguće je prenameniti u parking površinu.

- ... U drugim delovima teksta u kojima se pominje eventualno izmeštanje vojnih vezova i potom prenamena te površine.

d) PRIMEDBA:

„... DSL pati od iskidanosti infrastrukturnih i substrukturnih objekata, prekida kontinuitet, odstupa od poštovanja graničnih tačaka u području koncesije što je vidljivo iz tretmana buduće lokacije objekata trafo-stanice, toplane i plinske stanice koje nisu u granicama koncesionog područja. Navedeni dokument iz područja koncesije isključuje cijelu kat.parcelu 5735/2 i dio kat.parcele 5736 suprotno već citiranim ugovorima i ide korak dalje na način što mijenja kategoriju, namjenu i način korišćenja navedene nepokretnosti, arogantno i bez ikakvog obrazloženja, suprotno pozitivnim zakonskim propisima Crne Gore. Navedeno predstavlja elemente grube pravne nesigurnosti i ekonomsku prepreku za razvoj nautičkog turizma.“

STAV OBRADIVAČA:

Obradivač plana nastojao je da u što većoj meri ispoštuje ugovor o koncesiji i obuhvat područja koji je tim ugovorom dat preduzecu AD Marina Bar na korišćenje. Izuzeci su napravljeni u sledećim situacijama:

- dio katastarske parcele br. 5736 predviđen je kao površina za specijalne namjene odnosno površina od interesa za odbranu. To je urađeno u skladu sa zaključcima sa sastanka održanog 05. decembra 2012. godine u Vladi Crne Gore a uslovljeno postojećim režimom korišćenja tog prostora (prisustvom vojnih vezova u ovom delu akvatorije Luke Bar, za koje je trebalo obezbediti površine na kopnu radi servisiranja tih plovila i svih drugih delatnosti vezanih za njihovo održavanje). Takođe, u planu će biti navedeno da je, u slučaju izmeštanja vojnih vezova, predmetnu urbanističku parcelu (UP4) moguće prenameniti u parking površinu, čime bi se značajno povećao broj parking mesta u obuhvatu plana;
- dio katastarske parcele br. 5735/2 i 5735/3 odvojen je za formiranje UP3 namenjene za drumski saobraćaj. Ta ulica je glavna pristupna saobraćajnica i važna je za obezbeđivanje kolskog pristupa zgradi putničkog terminala a uz nju je predviđeno parkiralište, kapaciteta 90PM, namenjeno zaposlenima u marini Bar, putničkom terminalu i državnim službama na pomorskom graničnom prelazu (carina, policija i dr.), kao i posetiocima marine i gostima hotela;

e) PRIMEDBA:

„... AD Marina Bar ne saglašava se sa mijenjanjem graničnih tačaka u području koncesije na lokaciji od sadašnje naplatne parking rampe prema gatovima i akvatorijumu i ta primjedba je više puta isticana u komunikaciji sa obradivačem plana, a ovim dopisom dajemo joj krucijalni karakter. Način rješavanja planiranja prostora u dijelu sektora 56 -marina slobodni smo da predložimo grafičkim rješenjima koja su autorstvo menadžmenta AD Marina Bar, proistekla iz višegodišnjih iskustava.

U timu obradivača plana osjeća je odsustvo stručnjaka za planiranje prostora marine što, po našem mišljenju, čitavom dokumentu daje karakteristike nedovršenog i nedovoljno kompetentnog dokumenta.“

STAV OBRADIVAČA:

Primedba se ne prihvata.

Obradivač plana je razmotrio dostavljeno grafičko rješenje i mišljenja smo da grafički prilog iz Nacrta plana ne treba menjati a iz sledećih razloga:

- Pozicija regulacione linije ostaje kako je u Nacrtu plana definisana jer se zadržava i parcela drumskog saobraćaja (UP 3) – pogledati odgovore na primedbu AD Marina Bar pod a) i b);

- Raspored gatova prikazan na grafičkim priložima Nacrta plana je dat kao ilustrativan prikaz moguće organizacije akvatorije marine i nije obavezujući - pogledati odgovore na primedbu AD Marina Bar pod f);

f) PRIMEDBA:

„... DSL polazeći od specifičnosti rada marine, od kretanja na tržištu nautičkih plovila, mora dati mogućnost koncesionaru i investitoru da u toku izrade i usaglašavanja idejnog i glavnog projekta za rekonstrukciju i izgradnju objekata u AD Marini Bar, planira drugačije razmještanje gatova, što konkretno znači da postoji potreba da se uklone dosadašnji gatovi 4 i 6 radi omogućavanja vezivanja većih i luksuznijih jahti. Na taj način AD Marini Bar daje se mogućnost da učestvuje i bude konkurentna i za prijem takvih plovila i pozitivno bi se odrazilo na njeno ekonomsko poslovanje, a takođe bi bilo saglasno kretanjima na tržištu nautičkog turizma u Mediteranu. Drugim riječima, dokument treba da da i otvori mogućnost da se kod razmještanja gatova obavezno uvažavaju mišljenja stručnjaka koji predstavljaju interese investitora i koncesionara. Navedeni argumenti koji vam se takođe grafički nude uz ovaj dopis važi i za mogućnost drugačijeg iskorišćavanja sekundarnog lukobrana i to na način da se na sjeverozapadnom dijelu, sa spoljne strane, predvidi mogućnost vezivanja plovila dužine i do 100 metara. Ovo iz razloga što bi ulazak ovakvih plovila u unutrašnji prostor akvatorijuma, zbog teškoća u manevrisanju, bio izuzetno složen. Na ovaj način takva plovila mogla bi neometano i bezbjedno da tankuju gorivo u marini što je takođe jedna od usluga marina.“

STAV OBRADIVAČA:

Primedba se delimično prihvata.

U Nacrtu plana, u poglavlju 4.6. *Planirane namjene/1.1.Pristanište* dato je sledeće objašnjenje:

„Gatovi su namenjeni sidrenju i vezivanju plovnih vozila. Oni mogu biti nepokretni i pokretni. Ovim planom dat je raspored gatova samo kao ilustrativan prikaz moguće organizacije akvatorije marine i radi provere broja plovila koji se unutar nje mogu skladištiti. Prikazani raspored ne predstavlja obavezu za realizaciju već se gatovi mogu postavljati u skladu sa brojem i strukturom plovila za koja u datom periodu treba obezbediti vez.“

Takođe, u poglavlju 5.10.2.2, u delu *Objekti niskogradnje – pristanište*, naglašeno je da je u planu predstavljeni broj plovila aproksimativan.

Ovakvim pristupom data je mogućnost Menadžmentu marine da, u skladu sa potrebama, kretanjima tržišta i drugim okolnostima, organizuje broj plovnih vozila, način njihovog vezivanja i sl.

Međutim, kako bi marina mogla da organizuje privez i mega jahti u periodu dok se ne realizuje druga faza (predviđena za izgradnju akvatorije podesne za mega jahte), u poglavlje 4.6. *Planirane namjene/1.1.Pristanište* biće dodato sledeće:

„Takođe, u periodu dok se ne realizuje druga faza plana, kojom se obezbeđuju uslovi za privez mega jahti, veća plovila mogu se vezivati na sve one gatove marine koji zadovoljavaju potrebne tehničke, maritimne i dr. zahteve. Pri tome, marina mora da pribavi odgovarajuće saglasnosti za ulaz velikih plovila od nadležnih institucija, kako ni na koji način ne bi bio ugrožen ulaz u akvatoriju Luke Bar niti bilo koji aspekt njenog funkcionisanja.“

g) PRIMEDBA:

„... Obradivač plana je nacrtom DSL znatno povećao investicione obaveze većinskog vlasnika suprotno tenderskoj dokumentaciji, ugovoru o kupovini 54,37% akcija i ugovorom o koncesiji. Naime, ugovorenu investicionu obavezu u visini od 12 miliona eura obradivač plana povećava na cca 23 miliona eur, futuristički neozbiljno, predviđajući dvije faze u realizaciji investicionog programa sa sumnjivo potkrijepljenim ekonomskim parametrima iako je u dosadašnjoj komunikaciji stalno isticana nezainteresovanost većinskog vlasnika za realizaciju investicione faze II.“

STAV OBRADIVAČA:

Primedba se ne prihvata.

DSL je kao i svaki drugi plan, razvojni dokument kojim se formira okvir za unapređenje i razvoj određenog područja, i definišu uslovi koji taj razvoj omogućavaju, čak i onda kada trenutna finansijska, društvena ili bilo koja druga slika postojećeg stanja taj razvoj ne obećava. Marina Bar poseduje mogućnosti za razvoj nautičkog turizma a prostor zapadno od postojećeg zapadnog lukobrana je naročito podesan za prihvata mega jahti (posmatrano sa aspekta maritimnih uslova, dubine mora i sl.). Kako je izgradnja te akvatorije značajan građevinski a time i finansijski poduhvat, ona je odvojena kao zasebna tj. faza II, ali je izuzetno važno da se planom ostavi mogućnost njene eventualne realizacije.

III - LUČKA UPRAVA (broj dopisa: 94-533/51 od 07.11.2012.)

1. PRIMEDBA:

„...S obzirom na činjenicu da je u toku finalizacija komentara, primjedbi i sugestija na Studiju lokacije sektora 56 u čijem zahvatu je Marina Bar, a kojim je predviđeno da se sadašnji prostor koji se koristi za klimatizaciju kompletnih sadržaja ruši, posebno analizirate iznalaženje najboljeg modela za pomenuti sadržaj jer su isti neophodni za normalan rad državnih službi na pomorskom graničnom prelazu (carina, policija i dr.).

STAV OBRADIVAČA:

Primedba je ista kao i primedba AD Barska plovidba-primedba broj I.1., pa je i isti odgovor.

ODGOVORI OBRADJIVAČA NA SUGESTIJE I PRIMJEDBE
DATE NA NACRT DSL „Dio Sektor 56“
(po hronološkom redu prijema)

1) Sektor turizma u Ministarstvu održivog razvoja i turizma (07-533/20 od 21.06.2012.)

nema primjedbi

2) Direkcija za saobraćaj (04-533/21 od 03.07.2012.)

nema primjedbi

3) Uprava za vode (04-533/23 od 04.07.2012.)

nema primjedbi

4) JP Vodovod Bar (04-533/24 od 04.07.2012.)

Primjedbe i sugestije koje se odnose na postojeće stanje će biti otklonjene tokom pripreme Predloga plana

5) EPCG – FC Distribucija (04-533/25 od 04.07.2012.)

Postojeći 10kV vod iz TS 35/10kV „Luka Bar“ se predviđa za ukidanje.

6) Ministarstvo unutrašnjih poslova – Sektor za vanredne situacije (04-533/26 od 04.07.2012.)

Primjedbe će biti otklonjene tokom pripreme Predloga plana

7) Crnogorski elektroprenosni sistem AD (04-533/27 od 06.07.2012.)

nema primjedbi

8) Agencija za elektronske komunikacije i poštansku djelatnost (07-533/29 od 09.07.2012.)

Primjedbe će biti otklonjene tokom pripreme Predloga plana

9) Ministarstvo odbrane (07-533/30 od 09.07.2012.)

nema primjedbi

10) Lučka uprava (07-533/32 od 12.07.2012.)

Data primjedba vezana za vrijednost zemljišta biće ugrađena tokom pripreme Predloga plana.

11) Sektor za upravljanje otpadom i komunalni razvoj u Ministarstvu održivog razvoja i turizma (07-533/36 od 25.07.2012.)

Primjedbe će biti otklonjene tokom pripreme Predloga plana.

12) EPCG – FC Distribucija (04-533/40 od 09.08.2012.)

Tokom pripreme Predloga plana, u direktnom kontaktu sa predstavnicima ED Bar biće riješena primjedba

13) Uprava za zaštitu kulturnih dobara (04-533/41 od 23.08.2012.)

nema primjedbi

za radni tim

Saša Karajović, dipl. prostorni planer
(odgovorni planer – rukovodilac tima)