



Crna Gora

**Ministarstvo uređenja prostora  
i zaštite životne sredine**

Broj: 10-1392/1  
Podgorica, 10.07.2009. godine

**OPŠTINA TIVAT**

-g-din Miodrag Kankaraš, predsjednik-

Vežano za Vaš dopis br. 0101-718 od 29.05.2009. godine, a na osnovu člana 39 Zakona o uređenju prostora i izgradnji objekata («Službeni list CG», br.51/08), Ministarstvo uređenja prostora i zaštite životne sredine daje sljedeće **MIŠLJENJE** na **Nacrt Prostorno-urbanističkog plana Opštine Tivat**:

1. Nacrtom plana je predviđeno smanjenje poljoprivrednih površina, a ova djelatnost nije podržana kao komplementarna turizmu, kroz koji se dodatno mogu valorizovati njeni proizvodi, a suprotno strateškom razvojnom opredjeljenju koje poljoprivredi, opravdano, daje poseban značaj, kao i definisanom glavnom cilju budućeg razvoja poljoprivrede u okviru ovog zahvata – **stroga zaštita postojećeg potencijala poljoprivrednog zemljišta**, naročito u blizini urbanih centara (peri-urbane zone).

U prilogu - Konstante prostornog razvoja, nije evidentirano poljoprivredno zemljište uređenog kompleksa uz aerodrom-nekadašnje poljoprivredno dobro sa vinogradom i staklenicima.

Turizam i vodni terminali su označeni gotovo identično (plava boja). Nije jasno što sve obuhvataju vodni terminali, da li samo privezišta ili i kupališta?

U sadržaju Prostorno urbanističkog plana potrebno je uvrstiti uže i šire zone sanitarne zaštite za lokalna izvorišta vodosnabdijevanja Plavda i Češljar, a sve u skladu sa Rješenjima o utvrđivanju zona sanitarne zaštite za ova izvorišta. Bez jasnog uvida u granice kao i ograničenja koja su definisana unutar ovih zona, nije moguće sagledati da li su predloženim planskim dokumentom predmetna izvorišta zaštićena na adekvatan način ili ne.

Potrebno je kroz planski dokument prepoznati potencijalne lokacije za alternativne izvore energije (energija vjetrova i energija sunca).

**Neophodno je da Plan sadrži urbanističko-tehničke uslove ili smjernice za izgradnju objekata od opšteg interesa, kao i uslove, način, faze i dinamiku realizacije Plana.**

**Takođe je potrebno kvalitetnije izvršiti ekonomsku analizu.**

Neophodno je kvalitetnije obraditi smjernice za aseizmičko planiranje, projektovanje i građenje, koje su ključni planerski faktor za opštinu Tivat.

2. PUP se bazira na „kohezionoj“ varijanti razvoja (poglavlje 2.6 Strategija prostornog razvoja opštine i grada Tivta) za koju se Obradivač opredjeljuje u početnoj fazi Plana, a koja znači umjereniji rast, obrazlažući to opredjeljenje poštovanjem principa održivog razvoja zasnovanog na Izveštaju o strateškoj procjeni uticaja o čemu u ovom Planu nema dokaznica.

U daljim poglavljima se stalno pomiju dvije varijante (kohezivna i kompetitivna) - iako Nacrt ne nudi jasno formirane varijantne modele koji bi bili osnov za opredjeljivanje kroz javnu raspravu i kasnije kod donošenja odluke o usvajanju dokumenta.

Objе predložene varijante prostornog razvoja podrazumijevaju ulaganja u infrastrukturno opremanje, a kako je ono značajno moraju se odrediti logični prioriteti u čemu ovaj plan nije dao očekivani doprinos (poglavlje sa faznošću realizacije je nedovoljno razrađeno).

Nedostaju grafički prilozi koji bi pratili tabelarne prikaze varijanti.

3. Činjenica da je u predhodnom periodu čitav prostor opštine razrađivan i PPO-om i GUP-om (zbog relativno male površine) moguće je dovela do toga da se izbriše granica između onoga što bi trebalo da bude „grad Tivat“ i onoga što su prigradska naselja. Ovim PUP-om takođe se nastavlja ovo opredjeljenje iako je bilo očekivati da se u morfološkom smislu odredi granica prostora koji bi u budućnosti imao koliko-toliko „zatvorene“ obrise grada.

4. Za jasnu strategiju planiranja saobraćaja, pored iskazanih podataka, Obradivač je morao doći i do drugih podataka bitnih za planiranje saobraćaja, izvršiti njihovu analizu i planirati njihov rast, odnosno potrebnu izgrađenost, da bi svaki segment saobraćajne infrastrukture zadovoljio planirane potrebe, odnosno dao potrebnu funkcionalnost predmetnom području.

Navedeni podaci odnosili bi se na:

- a. Stepен motorizacije u proteklom periodu , kao jednom od ključnih parametara za planiranje drumskog saobraćaja u narednom periodu .

Danas u Tivtu, prema podacima AMD „Pionir“ Tivat, ima 5225 registrovanih putničkih i lakih dostavnih vozila (automobili, kombi, minibusi i teretna do 3,5 t) i oko 400 teretnih vozila i autobusa, preko 3,5 tone;

- b. Okvirni broj motorizovanih turista u toku ljetnih sezona u proteklom periodu i planirani trend do 2020. godine;
- c. Dužinu i širinu putne mreže po dionicama u okviru opštine, uz analizu stanja iste;
- d. Broj mjesta na javnim parkiralištima i onih koji se planiraju kroz DSL koje su u toku i DSL Arsenala koja je urađena;
- e. Analizu pješačkih komunikacija sa onima koje su definisane kroz DSL .
- f. Analizu postojeće infrastrukture u dijelu prilagođenosti za nesmetano kretanje hendikepiranih i invalidnih lica;
- g. Dnevne frekvencije autobusnog saobraćaja u sezoni i van sezone. Broj i raspored organizovanih taksi stajališta u Opštini;
- h. Analizu biciklističkog saobraćaja u proteklom periodu;
- i. Poštovanje putnog i zaštitnog pojasa u skladu sa Zakonom o putevima. Ovo je veoma bitno zbog određivanja regulacionih i građevinskih linija u planovima nižeg reda.
- j. Poštovanje kriterijuma kapaciteta, bezbjednosti, vremena putovanja, ambijenta ulice radi kvalitetnog oblikovanja gradske saobraćajne mreže; itd.

Takođe, Obradivač je između ostalog kroz plan trebao dati smjernice i načela u pogledu planiranja putne mreže.

Na primjer :

- Definisane veze gradske mreže sa brzom saobraćajnicom;
- Povezivanje saobraćajnica uz poštovanje hijerarhije i minimalnih dopuštenih rastojanja ukrštanja;
- Planiranje izgradnje i rekonstrukcije kolovoznih konstrukcija na osnovu ranga saobraćajnice, odnosno pretpostavljenog saobraćajnog opterećenja za period od 20 godina, strukturi vozila koja će se po njoj kretati i geološko-geomehaničkog elaborata iz kojeg se vidi nosivost posteljice prirodnog terena, a prema metodi JUS.U.C.012;
- Planiranje minimizacije direktnih priključaka na primarnu gradsku mrežu.
- Definisane namjene i funkcija pojedinih saobraćajnica u skladu sa konceptom planirane namjene površina .
- Planiranje saobraćajnica nižeg reda ,na način da ne preuzmu dio daljinskog tj. tranzitnog saobraćaja brze saobraćajnice, odnosno primarne gradske saobraćajnice - gradske avenije.
- Planiranje saobraćajne mreže, uz poštovanje hijerarhije, sa ciljem minimiziranja vremena putovanja .
- Davanje smjernica za elemente nivelacionog plana u zavisnosti od ranga saobraćajnice, terena, klimatskih uslova itd.

Veoma je evidentna i zbunjujuća, u dijelu saobraćaja, neusklađenost PUP opštine Tivat sa DSL pojedinih sektora u okviru PPPP Morskog dobra (koje pripadaju opštini Tivat) a čija je izrada u podmakloj fazi. U DSL „Dio sektora 22 i sektor 23“ jadranska magistrala koja se u budućnosti takođe predviđa kao primarna gradska saobraćajnica, u putnom planumu ima 24 metra, dok je širina putnog planuma u PUP-u 17m .

Takođe, jedan dio saobraćajnica predviđenih DSL za pojedine sektore nijesu tretirane u PUP-u opštine Tivat ;

U dokumentu nije analizirano pitanje trase brze ceste uključujući prelaz preko Veriga, odnosno trase zaobilaznice oko Tivta sa stanovišta optimalnih interesa opštine Tivat (prednosti i konflikti).

U dokumentu nedostaje poglavlje i grafički prilog koji bi dali makar osnovnu analizu integralnih prostora Luštice (Tivat i Herceg Novi) i Vrmca (Tivat, Kotor). Ova analiza bila bi očekivana upravo kroz PUP Tivat jer se kretanja saobraćaja i ostale infrastrukture dešavaju preko njene teritorije te je ukupne kapacitete potrebno makar aproksimativno pretpostaviti i na njih računati.

U tekstualnom dijelu, u kategorizaciji saobraćajnica postoje određene nejasnoće. Ne može samo jadranska magistrala (iako je to osovina cijele putne mreže) biti primarna saobraćajnica u cijeloj opštini.

Primarne saobraćajnice služe prihvatanju ulaznog odnosno izlaznog saobraćaja i predstavljaju okosnicu saobraćajne mreže koja povezuje sekundarne saobraćajnice u cjelokupni saobraćajni sistem.

Sekundarne saobraćajnice-ulice su sabirne (posreduju u odvijanju saobraćaja između pristupnih i ulica u naselju sa jedne i primarnih saobraćajnica sa druge strane) i pristupne (stambene, kolske i kolsko-pješačke).

Imajući u vidu navedeno, u grafičkom prilogu PUP-a, treba navesti tranzitnu-brzu saobraćajnicu, primarne i sekundarne sabirne saobraćajnice, a nikako pristupnu putnu mrežu koju treba definisati kroz planove nižeg reda.

**Jedna od značajnijih primjedbi je izostavljanje planiranja adekvatne saobraćajnice prema poluostrvu Luštica, gdje se uz ekspanziju naselja, planira izgradnja turističkih kompleksa, hotela, apartmana, sportsko-rekreativnih terena itd., čija izgradnja bi bila prva faza realizacije projekta, iz tog razloga sugerišemo obrađivanje takvih infrastrukturnih koridora na nivou urbanističko-tehničkih uslova, jer se radi o objektima od opšteg interesa.**

Uz postojeće i planiranu obalnu šetnicu, trebalo bi sagledati mogućnost planiranja pješačkih i trim staza na padinama brda Vrmca, kao i na svim mjestima gdje se javi potreba za njihovom izgradnjom .

Na padinama Vrmca, Krtolskoj prevlaci i na poluostrvu Luštica,uz lungomare, trebale bi se planirati biciklističke staze.

Javni masovni prevoz (međugradski, gradski i prigradski) treba planirati na mnogo bolji način, sa jasnim smjericama, uslovljavanjem i favorizovanjem izgradnje kvalitetnih autobuskih stajališta duž cijele saobraćajne mreže, a ne samo magistralne saobraćajnice. Povećanje interesovanja za autobuski prevoz, znatno bi smanjilo frekvenciju saobraćaja i potrebu za parkiranjem. Javni prevoz (autobuski i taksi) se mora nametnuti svojim komforom, uslugom i niskom cijenom, a u mnogome mu može pomoći visoka cijena parkiranja i vremensko ograničenje parkiranja na najatraktivnijim lokacijama u opštini.

Bilans namjena površina na strani 93. i bilans namjene površina na strani 133. su isti i pripadaju stanju iz 2003. godine, a ne stanju iz 2008. godine.

Troškovi izgradnje i rekonstrukcije saobraćajnica znatno će premašiti planirana finansijska sredstva od 20 miliona .

U prilogu akta, dostavljamo vam mišljenje Ministarstva odbrane br.80603-4354/09-4 od 26.06.2009.godine i mišljenje Ministarstva unutrašnjih poslova i javne uprave br.04-04/6-228/09-6928 od 05.06.2009.godine i isto je potrebno ugraditi u predlog planskog dokumenta.

**Na osnovu navedenog, ovo Ministarstvo predlaže da se Nacrt plana stavi u dalju proceduru, uz obavezu da se Predlog ovog plana u svemu uskladi sa mišljenjem ovog ministarstva i Zakonom.**

Obradili:  
Željko Božović, d.p.p.  
Koordinator Odeljenja  
za lokalna planska dokumenta

MINISTAR  
Branimir Gvozdenović

Branka Petrović, d.i.a.  
Vesna Radovanović, dipl.pravnik  
Jelena Bajić Šestović, d.i.a.

POMOĆNIK MINISTRA  
Branislav Gregović