



**Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore
2019-2035**

OPŠTE INFORMACIJE O DOKUMENTU

Klijent	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva Crne Gore
Naziv projekta	Priprema Strategije razvoja saobraćaja – Crne Gore
Ugovor br.	829-4147
Verzija	Konačna, v4

Izmjene i dopune

Revizija br.	Datum	Opis	Odobreno
1	31.01.2018.	Prvi krug komentara Evropske komisije, DEU i GSV	X
2	01.06.2018.	Drugi krug komentara Evropske komisije	X
3	04.02.2019.	Treći krug komentara Evropske komisije	X

Prvu verziju dokumenta pripremili:

EKSPERTI

Dr Antony Stathopoulos

Vođa tima

Dr Konstantinos Kepaptsoglou

Planer saobraćaja

Verzije 2, 3 i 4 dokumenta pripremane u saradnji sa:

- dr Jasmina Četković, redovni profesor na Ekonomskom fakultetu u Podgorici
- mr Angelina Živković, Državni sekretar u Ministarstvu saobraćaja i pomorstva
- mr Emina Mujević Kara, Generalni direktor Direktorata za međunarodnu saradnju i EU fondove Ministarstva saobraćaja i pomorstva
- mr Bilsana Bibić, Savjetnik u Generalnom direktoratu za međunarodnu saradnju i EU fondove Ministarstva saobraćaja i pomorstva

Akcioni plan 2019-2020 pripreman u saradnji sa:

- dr Jasmina Četković, redovni profesor na Ekonomskom fakultetu u Podgorici
- mr Angelina Živković, Državni sekretar u Ministarstvu saobraćaja i pomorstva
- mr Emina Mujević Kara, Generalni direktor Direktorata za međunarodnu saradnju i EU fondove Ministarstva saobraćaja i pomorstva
- mr Bilsana Bibić, Savjetnik u Generalnom direktoratu za međunarodnu saradnju i EU fondove Ministarstva saobraćaja i pomorstva

SKRAĆENICE

CEFTA	Centralnoevropski ugovor o slobodnoj trgovini
DJR	Direkcija javnih radova
EBRD	Evropska banka za obnovu i razvoj
ECAA	Zajednički evropski vazdušni prostor
EIB	Evropska investiciona banka
EK	Evropska komisija
EMSA	Evropska agencija za pomorsku bezbjednost
EQMS	Electronic Queuing Management System
ERTMS	Evropski sistem upravljanja željezničkim saobraćajem
EU	Evropska unija
IPA	Instrument za predpristupnu pomoć
ITS	Inteligentni transportni sistemi
JASPERS	Zajednička pomoć za podršku projektima u evropskim regijama
MONSTAT	Zavod za statistiku Crne Gore
MORT	Ministarstvo održivog razvoja i turizma
MSP	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva
MUP	Ministarstvo unutrašnjih poslova
NIK	Nacionalna investiciona komisija
OSS	One Stop Shop
OŽVS	Održavanje željezničkih vozničkih sredstava
PZ	Projektni zadatak
REBIS	Regionalna studija infrastrukture Balkana
SEA	Strateška procjena uticaja na životnu sredinu
SEETO	Saobraćajni opservatorij za Jugoistočnu Evropu
SPP	Jedinstvena lista prioritetnih infrastrukturnih projekata
SSP	Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju
TCT	Ugovor o transportnoj zajednici
TSI	Tehničke specifikacije interoperabilnosti
VTMIS	Sistem za nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem
ŽICG	Željeznička infrastruktura Crne Gore

TABELE

Tabela 1.1.	Izvori podataka
Tabela 2.1.	Pokazatelji učinka za putnu mrežu
Tabela 2.2.	Nivo usluge za segmente puta
Tabela 2.3.	Napredak realizovanih projekata duž željezničke pruge Bar-Vrbnica
Tabela 2.4.	Upotreba željeznice i mjere učinka
Tabela 2.5.	Glavne operativne karakteristike aerodroma Podgorica i Tivat
Tabela 2.6.	Jedinstvena lista prioriternih infrastrukturnih projekata
Tabela 2.7.	Ocjena tekućeg stanja i predložene mjere za smanjenje identifikovanih gapova
Tabela 2.8.	Specifični ciljevi koji se odnose na saobraćajnu infrastrukturu
Tabela 2.9.	Projekti uvršteni u SPP
Tabela 2.10.	Dionice državnih puteva koje zahtijevaju rekonstrukciju i unaprijeđenje
Tabela 2.11.	Pregled infrastrukturnih mjera
Tabela 3.1.	Nivo usluge na željezničkim prugama u putničkom saobraćaju
Tabela 3.2.	Ključni indikatori učinka u pogledu bezbjednosti saobraćaja
Tabela 3.3.	Specifični ciljevi usmjereni na organizaciju i operacije u transportnom sistemu
Tabela 3.4.	Karakteristike sistema za upravljanje sredstvima
Tabela 3.5.	Pregled organizacionih i operativnih mjera
Tabela 4.1.	Logička matrica, Strateški cilj- Ekonomsko blagostanje
Tabela 4.2.	Logička matrica, Strateški cilj- Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga
Tabela 4.3.	Logička matrica, Strateški cilj - Sigurnost i bezbjednost
Tabela 4.4.	Logička matrica, Strateški cilj- Integracija u EU
Tabela 4.5.	Plan infrastrukturnih mjera za period 2019-2027
Tabela 4.6.	Plan infrastrukturnih mjera za period 2028-2035
Tabela 4.7.	Plan organizacionih i operativnih mjera za period 2019-2027
Tabela 4.8.	Plan organizacionih i operativnih mjera za period 2028-2035
Tabela 4.9.	SPP sa pregledom alternativnih izvora finansiranja

SLIKE

Slika	1.1.	Saobraćajna karta Crne Gore
Slika	1.2.	TEN-T koridori Glavne mreže
Slika	1.3.	Indikativno proširenje ka susjednim zemljama, Sveobuhvatna mreža: željeznice i aerodromi. Glavna mreža: Željeznica (putnički prevoz) i aerodromi
Slika	1.4.	Indikativno proširenje ka susjednim zemljama, Sveobuhvatna mreža: željeznica, luke i željezničko-putni terminali, Glavna mreža: Željeznica (teretni saobraćaj), luke i željezničko putni terminali
Slika	1.5.	Indikativno proširenje ka susjednim zemljama, Sveobuhvatna i Glavna mreža: Unutrašnji plovni putevi i luke
Slika	1.6.	Indikativno proširenje ka susjednim zemljama, Sveobuhvatna i Glavna mreža: Putevi, luke, željezničko-putni terminali i aerodromi
Slika	1.7.	Strateški ciljevi SRS
Slika	1.8.	Skoriji (veći) projekti u saobraćajnom sektoru Crne Gore
Slika	1.9.	Skoriji projekti u crnogorskom sektoru željezničkog saobraćaja
Slika	2.1.	Magistralni i regionalni putevi u Crnoj Gori
Slika	2.2.	Magistralni put u putnoj mreži Crne Gore
Slika	2.3.	Tekući projekti rekonstrukcije puteva
Slika	2.4.	Planirani projekti rekonstrukcije puteva
Slika	2.5.	Autoput Bar-Boljare i primorska varijanta Jadransko-jonskog koridora – brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja
Slika	2.6.	Osnovna i buduće „uraditi minimalno“ mreže
Slika	2.7.	Željeznička mreža Crne Gore
Slika	2.8.	Realizovani, tekući/planirani željeznički projekti duž pruge Bar-Vrbnica
Slika	2.9.	Aerodrom Tivat i aerodrom Podgorica
Slika	2.10.	Prognoza godišnjeg obima putničkog saobraćaja na crnogorskim aerodromima
Slika	2.11.	Skadarsko jezero
Slika	2.12.	Nivo usluge Glavne i Sveobuhvatne putne mreže Crne Gore za 2035. godine
Slika	3.1.	Šematski prikaz organizacione strukture MSP
Slika	3.2.	Autobuske stanice u Podgorici i Kotoru
Slika	3.3.	Broj žrtava na 1,000,000 stanovnika i na 10,000 registrovanih vozila
Slika	3.4.	Luka Bar
Slika	3.5.	Oprema ITS postavljena u tunelu Sozina
Slika	3.6.	Stanje nivoa usluge željezničkih pruga Crne Gore u poređenju sa evropskim prugama

Sadržaj

1. Uvod	10
1.1 Pregled	11
1.1.1 Obuhvat	11
1.1.2 Nacionalni kontekst	13
1.1.3 Regionalni kontekst	15
1.1.4 EU kontekst (TEN-T ciljevi)	18
1.1.5 Strateški ciljevi	25
1.1.6 Izvori podataka	31
1.2 Analiza stanja	32
1.2.1 Trenutni status	32
1.2.2 Osvrt na SRS 2008-2018	35
1.2.3 Ugovor o osnivanju Transportne zajednice i planirani projekti	35
1.2.4 Regulatorni okvir	37
2. Saobraćajna infrastruktura	46
2.1 Postojeće stanje	46
2.1.1 Sektor drumskog saobraćaja	46
2.1.1.1 Postojeća putna mreža	46
2.1.1.2 Sadašnji i budući projekti u oblasti putne infrastrukture	48
2.1.1.3 Potražnja i nivo usluge	52
2.1.1.4 Održavanje puteva	55
2.1.2 Sektor željezničkog saobraćaja	56
2.1.2.1 Postojeća mreža	56
2.1.2.2 Realizovani, tekući i budući projekti	58
2.1.2.3 Putnički i teretni saobraćaj	61
2.1.2.4 Povezanost luke i intermodalna infrastruktura	62
2.1.3 Sektor vazdušnog saobraćaja	63
2.1.3.1 Postojeća infrastruktura	63
2.1.3.2 Budući projekti	65
2.1.3.3 Putnički saobraćaj	66
2.1.4 Sektor pomorskog saobraćaja, luke i unutrašnji plovni putevi	66
2.1.4.1 Postojeća infrastruktura	66
2.1.4.2 Buduća infrastruktura	68
2.1.5 Jedinствена lista prioriternih infrastrukturnih projekata	70
2.2 Analiza problema	71
2.2.1 Osnovni nalazi	71
2.2.1.1 Kvalitet mreže i pokrivenost	71
2.2.1.2 Budući infrastrukturni planovi	82
2.2.1.3 Finansiranje	83
2.2.1.4 Dodatna pitanja	83
2.2.2 Infrastrukturni ciljevi	84
2.3 Predložene mjere	87
2.3.1 Specifični cilj 1.1. Završiti sve infrastrukturne projekte obuhvaćene u SPP	87
2.3.2 Specifični cilj 1.2.: Uskladiti željeznicu sa zahtjevima interoperabilnosti	89
2.3.3 Specifični cilj 1.3.: Smanjenje vremena prelaska granice	89
2.3.4 Specifični cilj 1.4. Unaprijediti povezanost Luke Bar	90
2.3.5 Specifični cilj 2.1. Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži	90

2.3.6. Specifični cilj 2.2. Završiti remont željezničke mreže i unaprijediti željezničku infrastrukturu u skladu sa standardima TENT i unaprijediti željeznički prevoz	92
2.3.7. Specifični cilj 2.3. Revitalizacija i/ili rekonstrukcija saobraćajne infrastrukture pomorskog saobraćaja	92
2.3.8. Specifični cilj 2.4. Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost.....	93
2.3.9. Specifični cilj 2.5. Utvrditi mogućnosti i potrebe za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom saobraćajne infrastrukture vazdušnog saobraćaja	93
2.3.10. Specifični cilj 2.6. Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja ..	94
2.3.11. Specifični cilj 3.1. Poboľšati nivo bezbjednosti na državnoj putnoj mreži	95
2.3.12. Pregled infrastrukturnih mjera	95
3. Organizacija i operativno funkcionisanje transportnog sistema	97
3.1 Postojeće stanje	97
3.1.1 Organizacija funkcionisanja transportnog sistema.....	97
3.1.1.1 Državna uprava	97
3.1.1.2 Ostali subjekti	100
3.1.2 Operativno funkcionisanje transportnog sistema i pružanje usluga	101
3.1.2.1 Željeznički saobraćaj	101
3.1.2.2 Javni prevoz.....	101
3.1.2.3 Bezbjednost saobraćaja na putevima	102
3.1.2.4 Kombinovani i intermodalni saobraćaj	105
3.1.2.5 Granični prelazi.....	106
3.1.2.6 Vazdušni saobraćaj	109
3.1.3 Inteligentni transportni sistemi (ITS)	109
3.1.3.1 Drumski saobraćaj	109
3.1.3.2 Željeznički saobraćaj	110
3.1.3.3 Pomorski saobraćaj, luke i unutrašnji plovni putevi.....	110
3.1.3.4 Vazdušni saobraćaj	111
3.1.4 Instrumenti finansiranja.....	111
3.2 Analiza problema	113
3.2.1 Osnovni nalazi	113
3.2.1.1 Organizacioni aspekti	113
3.2.1.2 Operativni aspekti funkcionisanja u sektorima drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja	113
3.2.1.3 Sigurnost saobraćaja	113
3.2.1.4 Operacije na graničnim prelazima	116
3.2.1.5 Intermodalnost u prevozu tereta	117
3.2.1.6 Uvođenje inteligentnih transportnih sistema	118
3.2.2 Organizacioni i operativni ciljevi	117
3.3 Predložene mjere	121
3.3.1 Specifični cilj 1.1: Obezbjediti dobru upravu i upravljačku strukturu tokom cijelog životnog ciklusa autoputeva	121
3.3.2 Specifični cilj 1.2: Stvaranje uslova za koordinaciju između relevantnih subjekata u transportu.....	121
3.3.3 Specifični cilj 1.3: Inoviranje strukture i organa upravljanja sektora saobraćaja	122
3.3.4 Specifični cilj 1.4: Reorganizacija nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja	122
3.3.5 Specifični cilj 1.5: Obezbjedenje alternativnih izvora finansiranja za transportne investicije	124
3.3.6 Specifični cilj 1.6: Unaprijeđenje planiranja i raspodjele sredstava i ostvarivanje efikasnosti u operacijama drumskog saobraćaja	124
3.3.7 Specifični cilj 1.7: Bolja valorizacija transportnih subjekata u sektoru vazdušnog saobraćaja	125
3.3.8 Specifični cilj 1.8: Ostvarivanje efikasnosti u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta u cilju promovisanja ekološki prihvatljivijih projekata u oblasti saobraćaja.....	125
3.3.9 Specifični cilj 1.9: Smanjiti vrijeme prelaska granice	126

3.3.10	Specifični cilj 1.10: Ukidanje barijera u željezničkom saobraćaju.....	126
3.3.11	Specifični cilj t 1.11: Ojačati stvaranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost ...	127
3.3.12	Specifični cilj 1.12: Povećati podršku za drumski prevoz tereta	127
3.3.13	Specifični cilj t 1.13: Unaprijediti povezanost Luke Bar	128
3.3.14	Specifični cilj t 2.1: Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži	128
3.3.15	Specifični cilj t 2.2: Primjena tehnologija ITS u sektorima drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja	128
3.3.16	Specifični cilj t 3.1: Pobojšati bezbjednost saobraćaja na državnoj putnoj mreži	129
3.3.17	Sažetak organizacionih i operativnih mjera.....	130
4.	Strategija.....	132
4.1	Uticaj Strategije	132
4.2	Plan sprovođenja, monitoring i evaluacija SRS	160
4.3	Osvrt na izvore finansiranja SRS	165
4.4	Rizici	171
	Rezime	173
	Akcioni plan SRS 2019-2020	

1. Uvod

Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore u periodu 2019-2035. godine utvrđuje stanje u oblastima transporta, definiše infrastrukturne, organizacione i operativne ciljeve razvoja transportnog sistema, koji se realizuju kroz oročene i dugoročne planove implementacije.

Strategija je izrađena uz poštovanje sljedećih principa: usklađenosti dokumenata ovog tipa po prioritetima i ciljevima javnih politika, saradnje nadležnih organa, transparentnosti, kontinuiteta, ekonomičnosti i racionalnog planiranja ljudskih, organizacionih, finansijskih i materijalnih resursa.

Strategija razvoja saobraćaja je strukturno organizovana na način da sadrži razradu sljedećih osnovnih cjelina: uvod, analizu postojećeg stanja sa osnovnim nalazima iz analize, definisanje strateških i operativnih/specifičnih ciljeva, ključne mjere/aktivnosti za sprovođenje operativnih/specifičnih ciljeva sa pratećim indikatorima uspjeha, definisanje nadležnosti relevantnih institucija u sprovođenju Strategije, plan sprovođenja Strategije i procesi monitoringa, evaluacije i izvještavanja. Plan realizacije pojedinačnih mjera, predviđenih za prvi kratkoročni period, sa projekcijom finansijske podrške implementaciji istih, detaljno je prezentovan u prvom tekućem Akcionom planu za period 2019-2020. godina, koji je sastavni dio Strategije.

U vezi sa gore navedenim, Strategija je razrađena kroz sljedeće cjeline/poglavljja:

- Poglavlje 1 - Pregled razvoja sektora saobraćaja sa analizom postojećeg stanja, osvrt na regionalni kontekst, usklađivanje sa EU kontekstom (TEN-T ciljevi), utvrđivanje strateških ciljeva i osvrt na regulatorni okvir funkcionisanja i razvoja transportnog sistema Crne Gore.
- Poglavlje 2 - Saobraćajna infrastruktura (postojeće stanje, analiza problema sa predlogom mjera/aktivnosti za unapređenje saobraćajne infrastrukture, koje su izvedene iz utvrđenih specifičnih/operativnih ciljeva).
- Poglavlje 3 – Organizacija i operativno funkcionisanje transportnog sistema (postojeće stanje, analiza problema sa predlogom mjera/aktivnosti za unapređenje organizacionih i operativnih aspekata funkcionisanja transportnog sistema, koje su izvedene iz utvrđenih specifičnih/operativnih ciljeva).
- Poglavlje 4 - Predviđeni uticaj Strategije, plan sprovođenja strategije, procesi monitoringa, evaluacije i izvještavanja, izvori finansiranja i rizici.

1.1. Pregled

1.1.1 Obuhvat

Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore (SRS) postavlja planove za unapređenje ekonomskog razvoja, efikasnosti, sigurnosti, povezanosti i ekološke održivosti transportnog sistema zemlje, obezbjeđujući istovremeno integraciju sektora saobraćaja i kompletiranje procesa usaglašavanja regulatornog okvira sektora saobraćaja sa pravnom tekovinom EU, ekološkim i bezbjedonosnim standardima i obavezama. Izuzetno je značajno napomenuti da usvajanje standarda i obaveza iz agende EU nije cilj sam po sebi u procesu evropskih integracija Crne Gore i njenog pristupanja Evropskoj uniji, nego činjenica da će njihovim usvajanjem, a prije svega uspješnim primjenjivanjem istih, Crna Gora i njeni građani ostvariti značajne ekonomske i društvene benefite i osjetiti sveukupan prosperitet. Usvajanjem i primjenom evropskih zakona i propisa u sektoru saobraćaja, stvaraju se uslovi za unapređenje infrastrukture, podizanje nivoa bezbjednosti saobraćaja, smanjenje zagađenja životne sredine i bolja zaštita putnika u svim vidovima saobraćaja, dok rast tržišne konkurencije dovodi do povoljnijih cijena i višeg kvaliteta usluga. Ovi propisi imaju direktan uticaj i na pojedinačnu mobilnost i dostupnost bližim i udaljenijim oblastima, a zbog svog značajnog uticaja na racionalno korišćenje vremena, utiču i na kvalitet života stanovništvu u širem smislu. Takođe, istiprocesi podstiču na veću proizvodnju roba i usluga, potrošnju i izvoz istih, što podiže nivo opšteg društvenog blagostanja. Unapređenje sektora saobraćaja se može posmatrati i kao instrument za ravnomjerniji regionalni razvoj, jačanje teritorijalnog integriteta i očuvanje cjelovitosti države.

Strategijom razvoja saobraćaja (SRS) se utvrđuju strateški i specifični (operativni) ciljevi razvoja sektora saobraćaja, kako bi se obezbijedio temelj razvoja sektora u perspektivi, na način koji zadovoljava društveno-ekonomske potrebe Crne Gore, a u saglasnosti je sa EU politikama, TEN-T smjernicama i standardima. SRS utvrđuje stanje u različitim oblastima saobraćaja, definiše koncepte razvoja infrastrukture i transportnog sistema, postavlja dugoročne ciljeve razvoja saobraćajne infrastrukture i unapređenja standarda, uključujući standarde vezane za bezbjednost i zaštitu životne sredine. Pored ovoga, pomaže pri utvrđivanju sukcesivnih akcionih planova za sprovođenje istih.

Usklađivanje SRS sa ključnim nacionalnim strateškim dokumentima, kako prilikom izrade, tako i tokom predstojećeg procesa sprovođenja, od suštinskog značaja je za uspjeh procesa implementacije, te mogućnost doprinosa dokumenta ekonomskom i ukupnom društvenom razvoju Crne Gore.

Pored ovoga, SRS uzima u obzir Srednjoročni program rada Vlade (trenutna verzija se odnosi na period od 2018-2020), koji ima viziju izgradnje jake ekonomije i višeg standarda života za

građane Crne Gore. Ovaj dokument ima za polazište uspješno sprovođenje infrastrukturnih projekata, kao jednog od značajnih preduslova za obezbjeđivanje i podizanje kvaliteta života. Prioriteti u sektoru saobraćaja koji su istaknuti u SRS su uspješna realizacija infrastrukturnih projekata koji se odnose na unapređenje drumskog, pomorskog, željezničkog i vazdušnog saobraćaja, te unapređenje nivoa bezbjednosti i sigurnosti u saobraćaju.

SRS je takođe izrađena u skladu sa osnovnim Pravcima razvoja Crne Gore (sadašnja verzija se odnosi na period od 2018-2021), koji afirmišu pametan i održiv razvoj kao prioritet, utvrđujući ključne mjere, projekte i resurse za realizaciju. Dokument koji je na snazi identifikuje 19 oblasnih politika sa definisanim prioritetima, predloženim investicijama i mjerama razvoja.

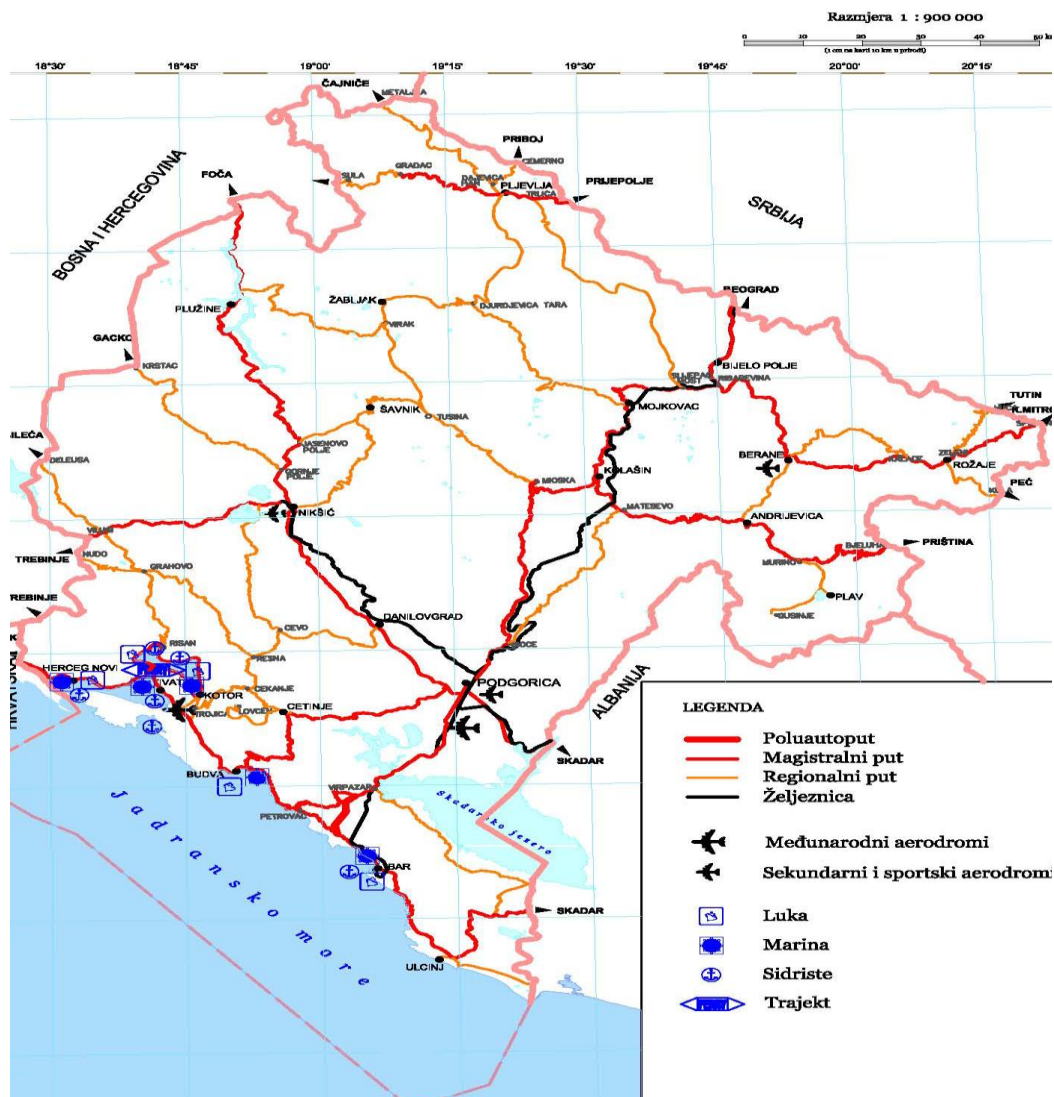
SRS se donosi u momentu kada je na snazi Fiskalna strategija Crne Gore (2017-2020) čiji je prioritet jačanje fiskalne stabilnosti, generisanje suficita budžeta, uspostavljanje trenda smanjenja javnog duga do 2019.godine, te jačanje ekonomskih aktivnosti i nivoa konkurentnosti crnogorske ekonomije. Uzimajući u obzir Fiskalnu strategiju, kao i Pravce razvoja Crne Gore, SRS je usklađena sa Smjernicama makroekonomske i fiskalne politike Crne Gore, koje imaju za cilj jačanje konkurentnosti zemlje i povećanje potencijalnog ekonomskog rasta (kako srednjoročno, tako i dugoročno) putem implementacije kapitalnih projekata, a u kontekstu konsolidacije i uspostavljanja održivosti javnih finansija i povećane stabilnosti finansijskog sektora. Najzad, SRS će se implementirati uporedo sa Programom pristupanja Crne Gore Evropskoj Uniji i Nacionalnom strategijom održivog razvoja do 2030. godine i bitno je istaći da je SRS komplementarna sa ciljevima koje prepoznaje Nacionalna strategija održivog razvoja do 2030. godine za oblast saobraćaja. Nacionalna strategija održivog razvoja ističe da je bezbjedan, moderan i efikasan saobraćajni sistem pretpostavka ukupne ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije jedne zemlje. U kontekstu ukupnog razvoja saobraćajnog sistema u Crnoj Gori jedan od prioriteta jeste poboljšanje sigurnosti i bezbjednosti u svim vidovima saobraćaja u cilju očuvanja ljudskih života i imovine. Redovno održavanje postojeće infrastrukture, investicije u nove saobraćajne kapacitete, uz poštovanje standarda bezbjednosti i sigurnosti, jačanje administrativnih kapaciteta, kontrola, nadzor saobraćaja, primjena mjerila koja su usaglašena sa odgovarajućim propisima, kao i obuke i javne kampanje su aktivnosti koje treba da se sprovede u kontinuitetu, a u funkciji su realizacije navedenog cilja. Resursna efikasnost, jačanje konkurentnosti i održivosti su postulati na kojima počiva moderan i efikasan saobraćajni sistem. Nadalje, tehnološka unapređenja vozila i upotreba alternativnih izvora energije, promovisanje javnog prevoza i nemotorizovanih vidova saobraćaja su neke od najvažnijih mjera EU politike održivog saobraćaja. Pored navedenog, obezbjeđenje multimodalnog saobraćajnog sistema u gradovima i aktivnosti na intermodalnim integracijama (kao osnovne komponente strategije urbane mobilnosti zasnovane na načelima održivog saobraćaja) su aktivnosti koje promovišu i u

skladu su sa evropskim politikama održive urbane mobilnosti. Ostvarenje ciljeva resursne efikasnosti, smanjenja aero zagađenja, podizanja nivoa kvaliteta života građana, te unapređenja kvaliteta turističke ponude su prioriteti koji su u funkciji bezbjednog, modernog i efikasnog saobraćajnog sistema.

1.1.2 Nacionalni kontekst

Crna Gora (glavni grad Podgorica) je suverena država, koja se nalazi u zapadnom dijelu Balkanskog poluostrva i izlazi na Jadransko more. Graniči se sa Hrvatskom na zapadu, Bosnom i Hercegovinom na sjeverozapadu, Srbijom na sjeveroistoku, Kosovom na istoku, Albanijom na istoku-jugoistoku i Italijom na jugozapadu od koje je odvaja Jadranskomore.. U Crnoj Gori živi približno 630.000 stanovnika, a u predstojećim godinama se očekuje rast populacije od 0,2% u prosjeku. Privreda Crne Gore je mahom zasnovana na uslužnim djelatnostima, u okviru kojih turizam predstavlja jedan od prioriteta. Uslužne djelatnosti učestvuju sapreko 70% u strukturi bruto domaćeg proizvoda (BDP) zemlje, dok se preostalih 30% odnosi na industriju i poljoprivredu. Nominalni BDP zemlje je u 2015. godini procijenjen na 3,4 mild EUR, a prognoze sugerišu godišnji rast BDP-a od 3% do 2025. godine i dodatnih 2,5% do 2035 godine.

Po veličini izvoza, Crna Gora se nalazi na 110. mjestu u svijetu. U 2016. godini izvoz je iznosio 322 mil. dolara, a uvoz 2.25 mld. dolara, što je za posljedicu imalo trgovinski deficit u iznosu od 1.93 mld. dolara. Crna Gora najviše izvozi sirovi aluminijum, boksit, vino i rezanu građu, uz primjenu harmonizovanog sistema sa izmjenama iz 1992 godine. Crna Gora najviše uvozi rafiniranu naftu, automobile, lijekove, svinjsko meso i električnu energiju. Zemlje prema kojima ostvaruje najveći izvoz su Srbija, Mađarska, Bosna i Hercegovina, Kina i Italija, dok najviše uvozi iz Srbije, Hrvatske, Njemačke, Italije i Bosne i Hercegovine. Od susjednih zemalja, jače ekonomske veze sa Crnom Gorom imaju Srbija, Hrvatska i Bosna i Hercegovina (u manjoj mjeri). Otuda, glavni trgovinski putevi Crne Gore vode prema Srbiji, Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini. Glavni kopneni trgovinski koridori su oni koji spajaju luku Bar sa glavnim gradom (Podgoricom) i granicom sa Srbijom, i obalski koridor koji vodi do Hrvatske, Bosne i Hercegovine na sjeveru i Albanije na jugu.



Slika 1.1: Saobraćajna karta Crne Gore

Ukupna dužina puteva u Crnoj Gori iznosi oko 7.000 km od kojih 1.850 km sačinjavaju magistralni i regionalni putevi, dok se ostatak odnosi na lokalne puteve. U ovom trenutku ne postoje autoputevi (ali su planirani), dok magistralni putevi, koji povezuju glavne gradske centre, imaju jedan kolovoz sa jednom voznom trakom po smjeru (i trećom preticajnom trakom na nekim mjestima). Preostali dio putne mreže čine regionalni i lokalni putevi nižeg standarda projektovanja. Željeznička mreža Crne Gore se sastoji od tri (uglavnom) elektrifikovana željeznička pravca, normalnog kolosjeka, ukupne dužine 150km. Ovi željeznički pravci povezuju luku Bar sa Podgoricom i Srbijom (pruga Bar-Beograd), gradove Podgoricu i Nikšić (pruga Podgorica – Nikšić), i Podgoricu i Albaniju (pruga Podgorica – Skadar). Željeznička pruga sa Albanijom se koristi isključivo za obavljanje teretnog saobraćaja. Željeznicom upravljaju četiri preduzeća, vezano za djelatnosti upravljanja infrastrukturom, prevoza putnika, prevoza robe i održavanja željezničkih vozni sredstava.

Pored kopnenih graničnih prelaza sa susjednim zemljama, međunarodni dolazak u/izlazak iz Crne Gore je moguće ostvariti preko luke Bar (trajektna linija iz Italije) i međunarodnih aerodroma Podgorica (TGD) i Tivat (TIV).

Na području luke Bar postoje dva operatera, i to „Luka Bar“ AD sa većinskim državnim kapitalom i pravno lice „Port of Adria“ AD. Osnovna djelatnost „Port of Adria“ AD je pretovar generalnog tereta i kontejnera, a „Luka Bar“ AD pretovar rasutih, opasnih, tečnih, ro-ro tereta i promet putnika.

Operater u luci Kotor već dugi niz godina je „Luka Kotor“ AD u većinskom vlasništvu opštine Kotor, a osnovna djelatnost je promet putnika sa brodova na kružnim putovanjima – kruzer brodova.

Kada su u pitanju pomorske kompanije koje upravljaju brodovima pod crnogorskom zastavom u Crnoj Gori imamo „Crnogorsku plovidbu“ AD Kotor koja je u 100% vlasništvu Države Crne Gore, i „Barsku plovidbu“ AD sa većinskim vlasništvom akcijskog kapitala Države Crne Gore.

Postojanje efikasnog transportnog sistema je jedan od veoma važnih preduslova za osnažen ekonomski i društveni prosperitet Crne Gore. Međutim, akumulirani problemi iz prošlosti, nedovoljno sredstava za adekvatno održavanje infrastrukture, saobraćajna ograničenja, nezgode u drumskom saobraćaju, nekonkurentni željeznički sistem, nedovoljna upotreba održivih vidova saobraćaja i povezani nedostaci/ograničenja doprinose negativnom uticaju na društveno-ekonomski razvoj zemlje. Crna Gora sada u svojim planovima ima projekte rekonstrukcije inadrgradnje drumske mreže, rekonstrukcije i remonta željezničke mreže, kao i moguća proširenja sistema vazdušnog saobraćaja, te dalju valorizaciju pomorskog sistema.

Uočava se stabilan progres na polju liberalizacije tržišta u oblasti saobraćaja, sa posebnom inicijativom za uključivanje u EU koridor za željeznički teretni saobraćaj, kao i otvaranja željezničkog tržišta prema TEN-T koridoru Orijent – Istočni Mediteran.

1.1.3 Regionalni kontekst

Memorandum o razumijevanju za razvoj osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi (*SEETO¹ Memorandum*) potpisan je u Luksemburgu, 11. juna u 2004. godine, od strane vlada Crne Gore, Hrvatske, Bosne i Hercegovine, Makedonije, Albanije, Srbije i Kosova, kao i od strane Evropske komisije. Shodno tome Crna Gora je bila učesnica ovog formata i punopravni član, te na ovaj način aktivno učestvovala u regionalnoj saradnji, koja je kroz ovaj format predstavljala kamen temeljac politike djelovanja Evropske Unije prema zemljama

¹South East Europe Transport Observatory / SEETO
www.seetoint.org

Zapadnog Balkana u oblasti saobraćaja. Dalje pozicioniranje Memoranduma omogućeno je i kroz primjenu Protokola IV o kopnenom saobraćaju u okviru Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih Zajednica i njihovih država članica, s jedne strane, i Republike Crne Gore, s druge strane.

Misija Memoranduma bila je saradnja na razvoju glavne i pomoćne infrastrukture na multimodalnoj osnovnoj regionalnoj transportnoj mreži u jugoistočnoj Evropi i unapređenje politika u ovoj oblasti, u cilju ostvarivanja bržeg progressa u razvoju.

Sukcesor ovog Memoranduma biće Ugovor o osnivanju transportne zajednice (u regionu Zapadnog Balkana), koji je potpisan od strane predsjednika vlada zapadno-balkanske šestorke u Trstu, 2017. godine.

Ugovor o osnivanju transportne zajednice (strane ugovornice jugoistočne Evrope: Republika Albanija, BiH, bivša jugoslovenska Republika Makedonija, Kosovo*, Crna Gora i Republika Srbija) poslužiće:

- za bolju i bržu integraciju transportnih tržišta;
- za bolji tretman transportnih operatera bez diskriminacije u pogledu njihovog pristupa saobraćajnim infrastrukturama;
- želji svake pojedinačno strane, ugovornice jugoistočne Evrope (JIE), da usaglasí svoje zakone o transportu i povezana pitanja sa pravom Evropske unije, uključujući i budući razvoj pravne tekovine Unije;
- da obezbijedi značajnu tehničku podršku, uključujući i bolje savladavanje izazova i potreba zaštite životne sredinu i borbe protiv klimatskih promjena;
- da omogući razvoj sektora saobraćaja na održiv način;
- da omogući adekvatnije sagledavanje društvene dimenzije transportne zajednice i uspostavljanje strukture socijalnog dijaloga kod Strana ugovornica JIE;
- da se ovim putem podrži riješenost zemalja kandidata i potencijalnih kandidata da se približe Evropskoj uniji i sprovede njenu pravnu tekovinu, naročito u oblasti transporta.

Unapređivanjem saobraćajne infrastrukture stvaraju se preduslovi za konkurentno tržište, što je značajno za privredni rast cijelog regiona i otvaranje novih radnih mjesta. Odgovarajuća, unaprijeđena saobraćajna infrastruktura, omogućava bolji protok robe i kapitala, obezbjeđuje unaprijeđenu bezbjednost odvijanja saobraćaja, kao i integraciju Crne Gore u regionalne ekonomske tokove, koje će pratiti dalja politička i ekonomska saradnja.

Najznačajniji spoljno-trgovinski partneri Crne Gore su upravo zemlje Zapadnog Balkana, prije svega Srbija, ali i druge zemlje potpisnice CEFTA (Albanija, Bosna i Hercegovina, Makedonija,

itd.). Srbija je glavni partner Crne Gore u izvozu i uvozu, a i Srbiji je Crna Gora među najznačajnijim izvoznim partnerima. Robna razmjena između Srbije i Crne Gore je slobodna, bez plaćanja carina na proizvode s porijeklom iz ovih zemalja. Da bi saradnja bila još uspješnija potrebno je bolje saobraćajno povezivanje Srbije i Crne Gore.

Unaprijeđenim drumskim i željezničkim saobraćajem značajno bi se podstakla turistička, privredna i svaka druga saradnja. Privrednici Crne Gore i zemalja iz regiona ističu neophodnost unapređenja saobraćajne infrastrukture, uklanjanja određenih administrativnih barijera i uskih grla na graničnim prelazima, smatrajući da će na taj način doći do podsticaja ekonomske saradnje.

Regionalni kontekst realizacije ove Strategije neophodno je posmatrati i u sklopu aktivnosti vezanih za Berlinski proces i Agendu povezivanja. Berlinski proces iniciran 2014. godine Samitom predsjednika vlada zemalja zapadno-balkanske šestorke, osmišljen je kao podrška i dopuna procesu pristupanja Evropskoj uniji država Zapadnog Balkana, kroz aktivnosti na konkretnim projektima i mekim (reformskim) mjerama. Na drugom Samitu, održanom u Beču 2015. godine, Crnoj Gori je kroz Agendu povezivanja, za projekte iz oblasti energetike i saobraćaja dodijeljena bespovratna pomoć u iznosu od 45 mil. eura. U periodu do trećeg Samita, održanog u Parizu 2016. god., proces je evoluirao od Agende povezivanja u oblastima energetike i saobraćaja do regionalne integracije u gotovo svim značajnijim resorima. Četvrti samit, održan u Trstu 12. jula 2017. godine, bio je usmjeren na čak sedam oblasti – od Agende povezivanja u energetici i transportu, preko formiranja Transportne zajednice zemalja Zapadnog Balkana, regionalne ekonomske integracije, saradnje mladih, istraživanja i saradnje sa civilnim sektorom, do bilateralnih odnosa i zajedničkih izazova terorizma, organizovanog kriminala, migracija i korupcije.

Kao doprinos saradnje sa Evropskom komisijom i kroz Agendu povezivanja, Vlada Crne Gore je 2015. godine usvojila Jedinstvenu listu prioriternih infrastrukturnih projekata (Single project pipeline/SPP), a ista je ažurirana u 2017. godini i potvrđena odlukom Vlade Crne Gore. Na listi se nalazi 12 projekata vrijednih oko 3,3 milijarde eura, koji korespondiraju sa Indikativnim proširenjem Glavne i Sveobuhvatne TEN-T mreže na region Zapadnog Balkana, odnosno Indikativnim proširenjem za teritoriju Crne Gore (Regulativa EU 1315/2013 i delegirana Regulativa EU 2016/758 od 4.02.2016 o izmjenama i dopunama Regulative EU 1315/2013).

Na Samitu predsjednika Vlada u Trstu, Crna Gora je prihvatila donošenje Višegodišnjeg Akcionog plana (VAP) za regionalni ekonomski prostor šest zemalja Zapadnog Balkana do 2023. Višegodišnji akcioni plan (VAP) proizilazi iz obaveza koje su preuzete u okviru Centralnoevropskog sporazuma o slobodnoj trgovini (CEFTA) i Strategije razvoja Jugoistočne

Evrope do 2020. godine (JIE 2020) i zasniva se na CEFTA i EU pravilima i načelima koja su reflektovana u Sporazumima o stabilizaciji i pridruživanju (SSP) zemalja Zapadnog Balkana. Razvoj Regionalnog ekonomskog prostora, prema VAP-u, predviđa realizaciju aktivnosti u okviru sljedeće četiri komponente: Trgovina, Investicije (ulaganja), Mobilnost i Digitalna integracija.

Namjera je da realizacija aktivnosti koje su navedene u ovom dokumentu rezultiraju Regionalnim ekonomskim prostorom u šest zemalja Zapadnog Balkana, zasnovanim na CEFTA pravilima i usklađenim sa EU.

Agenda povezivanja je inicijalno osmišljena da se regionu Zapadnog Balkana stavi na raspolaganje oko 1 mld. eura sredstava dostupnih kroz WBIF IPA II program, koja bi bila dostupna kao potencijalno ko-finansiranje za ključne investicije/projekte na polju povezivanja regiona za period od 2015. do 2020. godine. Rezultati studije koju je sproveo Bečki institut za međunarodne ekonomske studije, koja je predstavljena na Bečkom samitu (2015), pokazali su da takav sveobuhvatan paket infrastrukturnih investicija za period od 15 godina može doprinijeti daljem ekonomskom rastu od 1% godišnje u zemljama regiona, te donijeti mogućnost za otvaranje 200.000 novih radnih mjesta.

Paket mekih (reformskih) mjera utvrđenih na Bečkom samitu (2015) predviđa sljedeće srednjoročne regionalne aktivnosti, sa postepenom implementacijom od 2016. do 2020. godine:

- Otvaranje transportnog tržišta (sprovođenje strategije reformi na željeznici);
- Uspostavljanje konkurentnog, pouzdanog i sigurnog transportnog sistema (unapređenje sigurnosti na putevima, uspostavljanje i djelovanje efikasne organizacije transportnog sektora, uvođenje inteligentnih transportnih sistema na Glavnoj mreži, uspostavljanje efikasnog sistema za održavanje putne infrastrukture);
- Povećanje efikasnosti u procedurama na graničnim prelazima (postizanje efikasnih prekograničnih sporazuma, implementacijustrategija integrisanog upravljanja granicama(IBM).

1.1.4 EU kontekst (TEN-T ciljevi)

Transevropska transportna mreža (TEN-T) osnovana je u cilju bržeg i jednostavnijeg protoka dobara i ljudi između zemalja članica Europske Unije. Opšti cilj je geografsko i privredno približavanje raznih djelova Evrope kroz razvoj željeznica, puteva, brodskih pristaništa, vazdušnih luka, luka na unutrašnjim vodama i sistema upravljanja saobraćajem.

Krajnji ciljevi TEN-T su da se izrade nedostajuće veze (poveznice) na saobraćajnoj mreži, uklone uska grla i eliminišu tehničke barijere koje postoje između transportnih mreža država članica EU, da se ojača socijalna, ekonomska i teritorijalna kohezija Unije i da se doprinese stvaranju jedinstvenog evropskog transportnog područja. Navedeni ciljevi će se realizovati kroz izgradnju nove saobraćajne infrastrukture, usvajanjem inovativnih digitalnih tehnologija, upotrebom alternativnih goriva, uvođenjem univerzalnih standarda i modernizacijom i nadogradnjom postojeće infrastrukture i okvira. Ovo je kontinuirani proces, koji uzima u obzir tekuća dešavanja.

Nova Glavna (i.j. Core) TEN-T mreža puteva, željeznica, aerodroma i vodenog saobraćaja sa vremenskim horizontom do 2030. godine, zasniva se na devet glavnih osa: dva koridora sjever – jug, tri koridora istok – zapad i četiri dijagonalna koridora. To su: Baltičko-Jadranski, Sjeverno more – Baltik, Mediteranski, Bliski istok – Istočni Mediteran, Skandinavsko-Meditranski, Rajnsko – Alpski, Atlantski, Sjeverno more – Mediteran i Rajna – Dunav (Slika 1.2.). Svaki od njih mora uključivati tri vida saobraćaja, prolaziti kroz tri države članice i dva granična prelaza.

Sveobuhvatna (i.j. Comprehensive) TEN-T mreža predstavlja proširenu TEN-T mrežu koja uključuje svu postojeću i planiranu infrastrukturu koja udovoljava postavljenim zahtjevima, a treba biti uspostavljena najkasnije do 31. decembra 2050 godine.

Pri definisanju Glavne saobraćajne mreže, zemlje Zapadnog Balkana su se rukovodile smjernicama i predočenom metodologijom uspostavljanja Glavne mreže na teritoriji EU (Glavna Trans-evropska saobraćajna mreža TEN-T), kao i zahtijevanim tehničkim standardima, a principi su podrazumijevali povezivanje prijestonica EU, glavnih privrednih centara i većih luka, sa vremenskim horizontom do 2030. godine.

Glavna saobraćajna mreža u regionu Zapadnog Balkana, je sada obuhvaćena indikativnim produženjem tri ključna trans-evropska transportna koridora, na region Zapadnog Balkana, i to: Mediteranski, Orijent (Bliski istok)-istočni Mediteran, i Rajna-Dunav koridor.

Indikativno proširenje Glavne i Sveobuhvatne TEN-T mreže na region Zapadnog Balkana, odnosno Indikativno proširenje za teritoriju Crne Gore obuhvata:

- Indikativno proširenje Glavne TEN-T mreže: SEETO putni pravac 4: autoput Bar-Boljare (granica sa Republikom Srbijom)/Orijent (Bliski istok)-istočni Mediteran koridor;
- SEETO putni pravac 1: Jadransko-jonski koridor (primorska varijanta, odnosno trasa brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja)/Mediteranski koridor, odnosno veza sa Republikom Hrvatskom i Republikom Albanijom;

- SEETO željeznički pravac 4: pruga Bar-Vrbnica (granica sa Republikom Srbijom)/ Orijent (Bliski istok)-istočni Mediteran koridor;
- SEETO željeznički pravac 2: pruga Podgorica-Tirana (veza sa Republikom Albanijom)/ Mediteranski koridor; i
- luka Bar i aerodrom Podgorica.
- Indikativno proširenje Sveobuhvatne TEN-T mreže: SEETO putni pravac 4: autoput Bar-Boljare (granica sa Republikom Srbijom);
- SEETO putni pravac 1: Jadransko-jonski koridor (primorska varijanta, odnosno trasa brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja), odnosno veza sa Republikom Hrvatskom i Republikom Albanijom;
- SEETO putni pravac 2b: magistralni put Podgorica-Šćepan polje (granica sa BiH do Sarajeva);
- SEETO putni pravac 6: novi put Kolašin-granica sa Republikom Kosovo (preko Peći do Prištine);
- SEETO željeznički pravac 4: pruga Bar-Vrbnica (granica sa Republikom Srbijom);
- SEETO željeznički pravac 2: pruga Podgorica-Tirana (veza sa Republikom Albanijom); luka Bar i aerodromi Tivat i Podgorica.

Definisano indikativno proširenje i Glavne i Sveobuhvatne mreže na najbolji način povezuju Crnu Goru sa susjednim zemljama, a ujedno predstavljaju i njene najznačajnije trgovinske partnere. Koridori Glavne mreže, i to autoput Bar-Boljare i željeznička pruga Bar-Vrbnica, povezuju Crnu Goru sa Srbijom, jadransko-jonski koridor sa Hrvatskom i Albanijom i dijelom BiH, a željeznička pruga Podgorica-Tirana sa Albanijom. Rute na Sveobuhvatnoj mreži Podgorica-Šćepan Polje i Kolašin-granica sa Kosovom, povezuju Crnu Goru sa Bosnom i Hercegovinom i Kosovom.

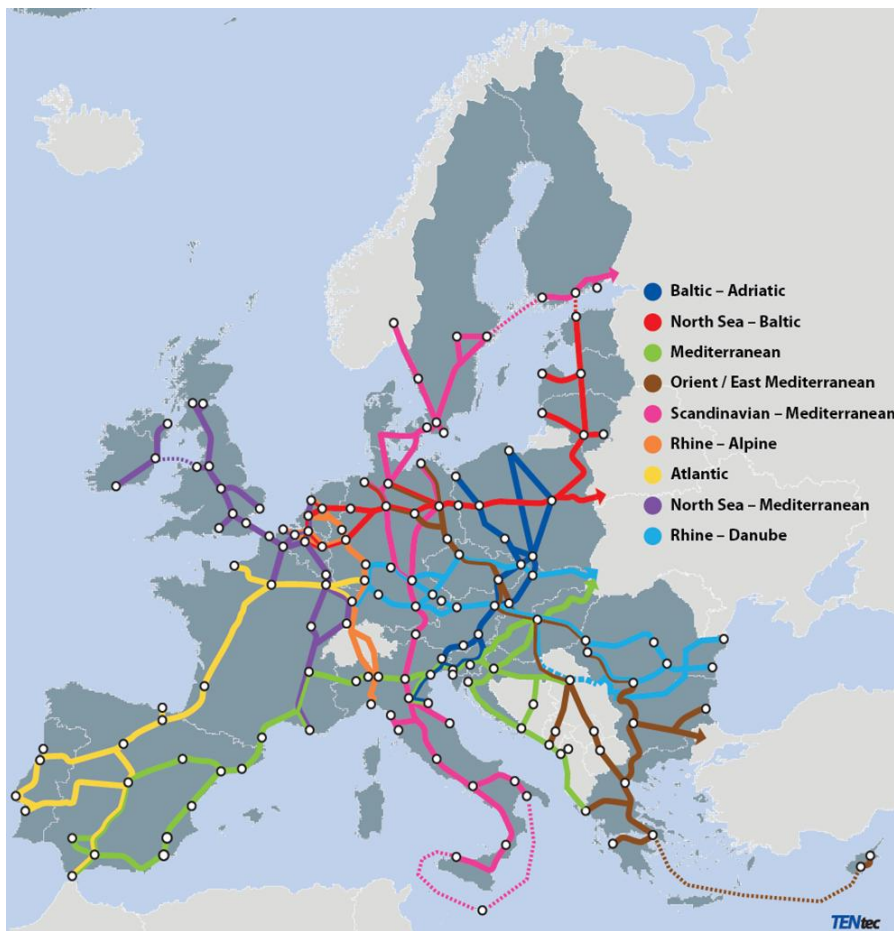
Koridor autoputa Bar-Boljare predstavlja osnovnu vezu na pravcu sjever-jug, te omogućava odgovarajuće veze prema Srbiji, Bosni i Hercegovini i Albaniji preko sistema postojećih mreža puteva. Veza Bara sa TEN-T koridorom X (koji prolazi kroz R Srbiju), odnosno autoput Bar-Beograd, ne samo da je strateška orijentacija Crne Gore zbog povezivanja sa Centralnom Evropom, već je i pravac koji ima poseban značaj za Luku Bar i ukupan ekonomski razvoj Crne Gore.

Realizacija jadransko-jonskog koridora, takođe ima izuzetan značaj, jer će prolaziti kroz određeni broj država EU i regiona i povezaće Crnu Goru sa srednjom i zapadnom Evropom, ali i omogućiti snažniji razvoj pomorskih luka u nekoliko država. Ovaj koridor treba da doprinese znatno većoj integrisanosti crnogorskog prostora, te povezivanju u regionalnu i evropsku mrežu

puteva. Jadransko-jonski koridor kroz Crnu Goru treba da učini više dostupnim turističke destinacije na primorju, ali i u središnjem regionu za domaće turiste, kao i za sve one sa evropskog i drugih područja.

Na ovaj način se Crna Gora adekvatno uključuje/vezuje i na nekadašnju podjelu na Panevropske koridore.

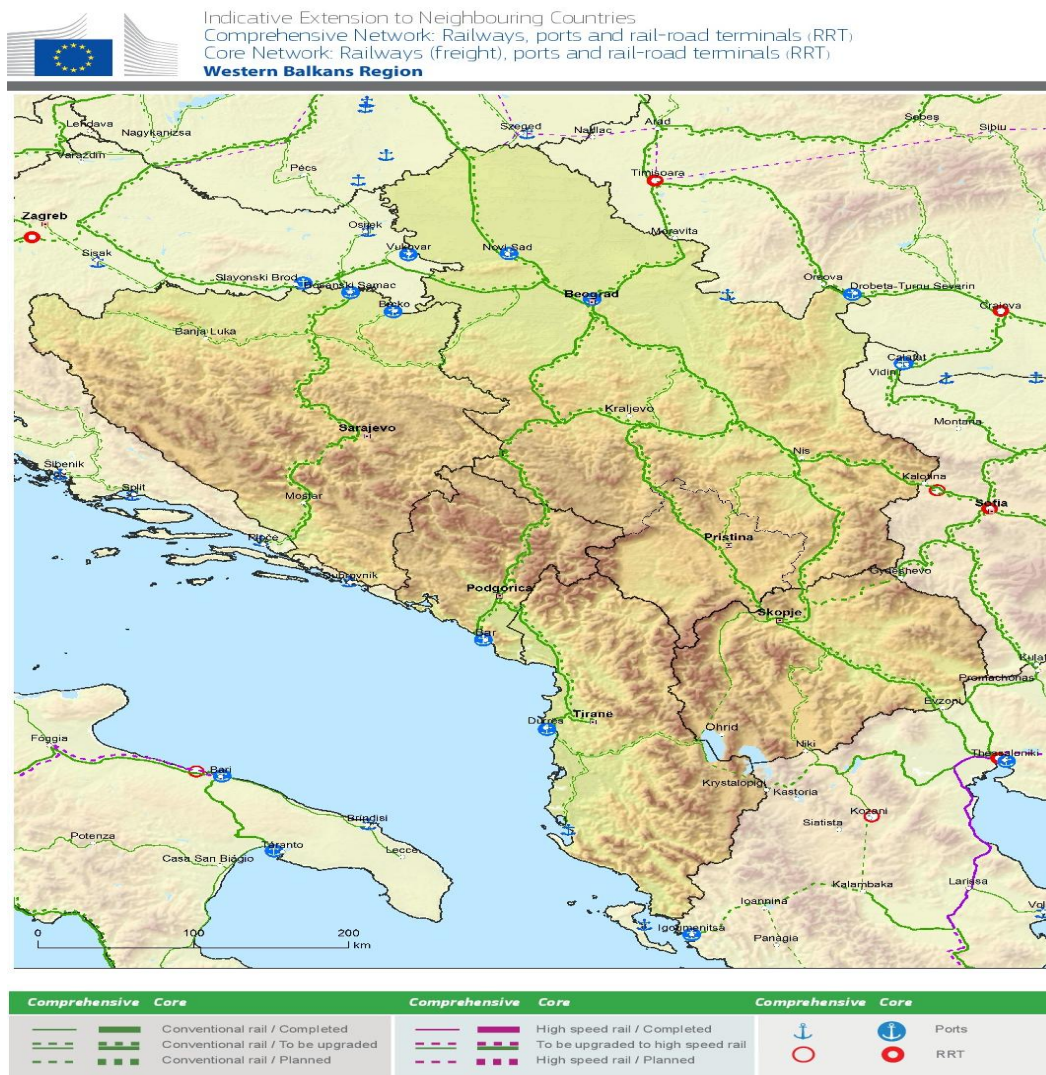
Slika 1.2: TEN-T koridori Glavne mreže



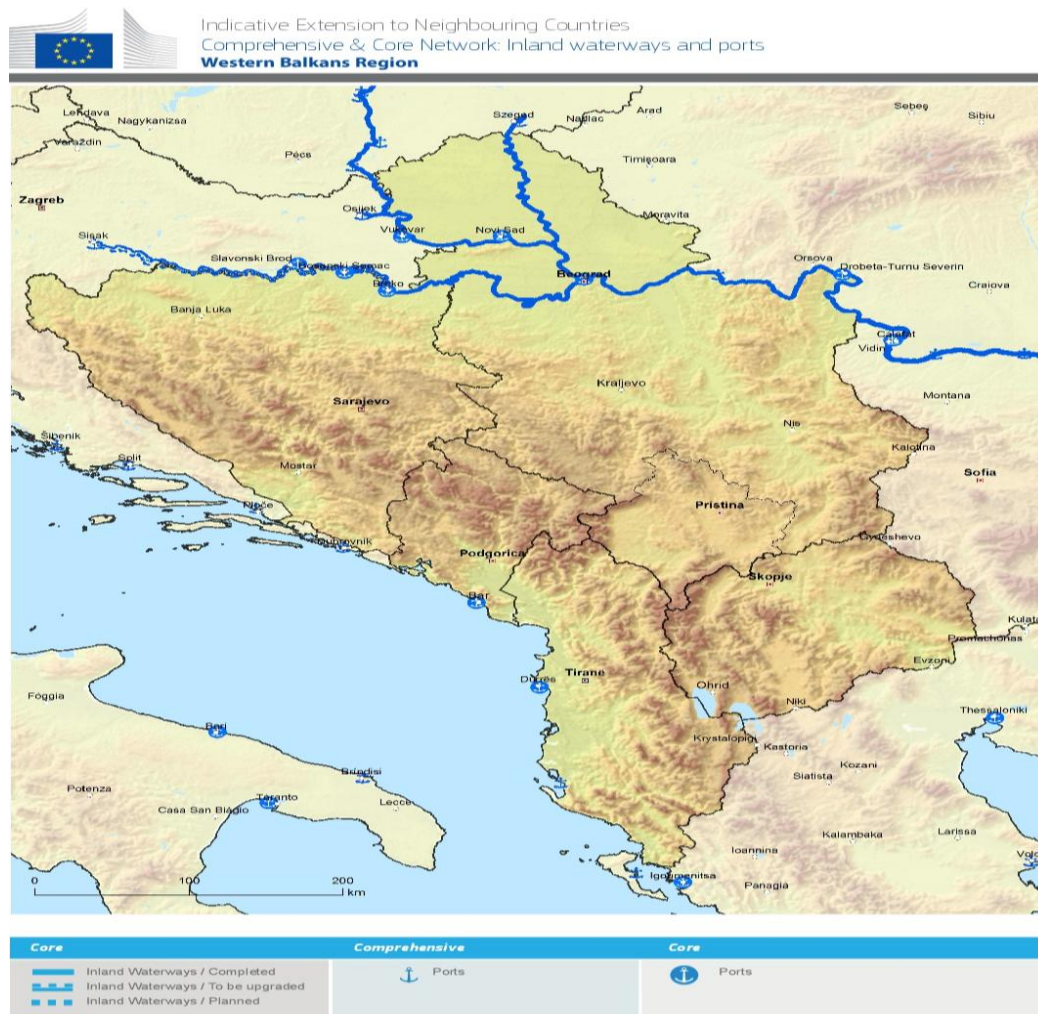
Slika 1.3: Indikativno proširenje ka susjednim zemljama, Sveobuhvatna mreža: željeznice i aerodromi. Glavna mreža: Željeznica (putnički prevoz) i aerodromi



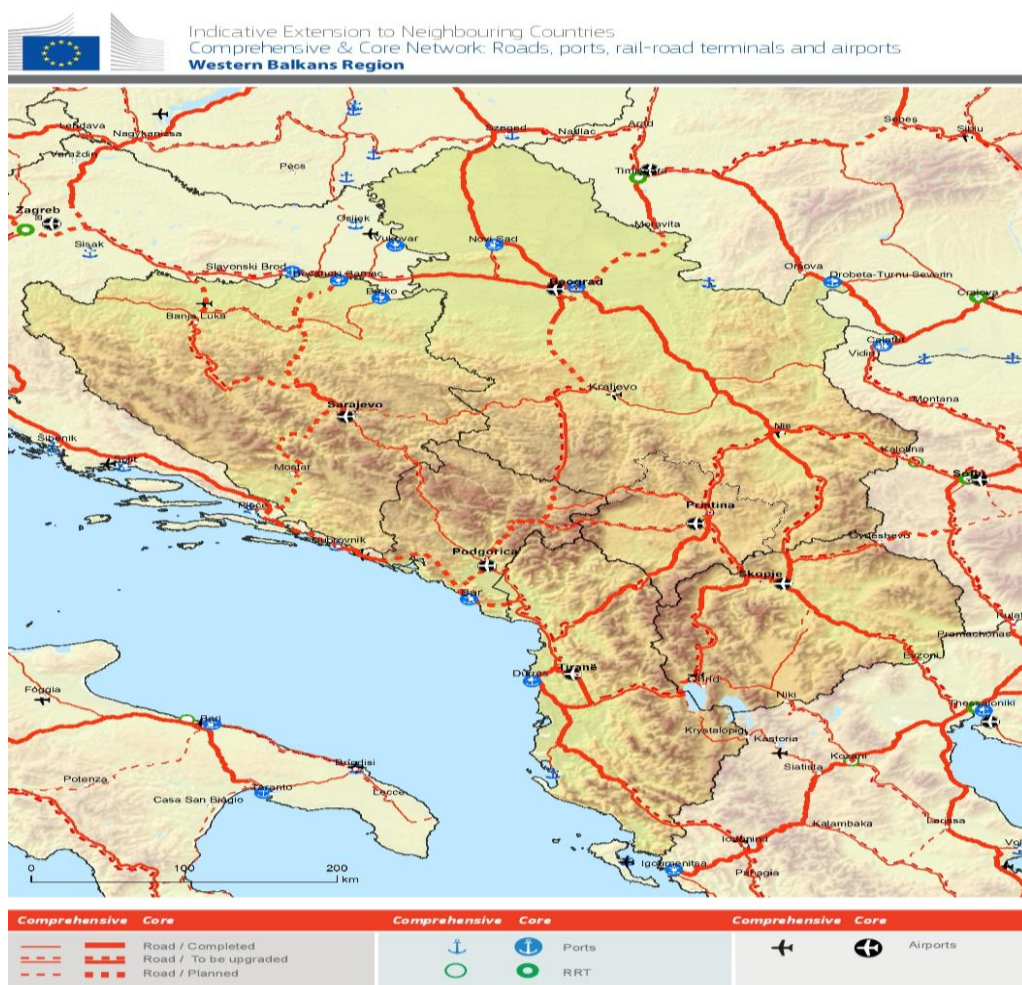
Slika 1.4: Indikativno proširenje ka susjednim zemljama, Sveobuhvatna mreža: željeznica, luke i željezničko-putni terminali, Glavna mreža: Željeznica (teretni saobraćaj), luke i željezničko putni terminali.



Slika 1.5: Indikativno proširenje ka susjednim zemljama, Sveobuhvatna i Glavna mreža:
Unutrašnji plovni putevi i luke



Slika 1.6: Indikativno proširenje ka susjednim zemljama, Sveobuhvatna i Glavna mreža: Putevi, luke, željezničko-putni terminali i aerodromi



1.1.5 Strateški ciljevi

SRS ima za cilj da uspostavi osnovu za unapređenje i poboljšanje transportnog sistema Crne Gore i da pruži podršku za potpuno usaglašavanje zemlje sa politikama i zahtjevima EU. SRS postavlja **pet strateških ciljeva**, koji odražavaju viziju razvoja transportnog sistema države u perspektivi, kako slijedi:

1. **Ekonomsko blagostanje:** Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije;
2. **Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga:** Obezbjedenje najveće moguće dostupnosti, ponude kvalitetnih usluga u transportu i održavanje adekvatnog nivoa usluge u obavljanju operacija, kako u cjelini, tako i u dijelu zasebnih elemenata sistema;

3. **Sigurnost i bezbjednost:** Podizanje nivoa sigurnosti i bezbjednost ljudi i robe u sektorima saobraćaja;
4. **Integracija u EU:** Integracija u Glavnu saobraćajnu mrežu (TEN-T) i usaglašenost transportnih politika sa zahtjevima EU;
5. **Ekološka održivost:** Smanjiti emisiju ugljen-dioksida, nivo buke i uticaj na prirodno, historijsko i društveno-ekonomsko okruženje. Za ovaj cilj urađen je poseban Separat: Strateška procjena uticaja na životnu sredinu Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore za period 2018-2035 godine (Anex I).

S druge strane, postoji sedam prioriternih oblasti koje predstavljaju uopštene aspekte razvoja sektora saobraćaja (kako u infrastrukturi, tako i u uslugama) na koje se primjenjuju **mjere**. Ove oblasti su:

1. **Organizacija sektora saobraćaja**
2. **Transportne investicije**
3. **Nivo usluge na mrežama**
4. **Finansijska održivost**
5. **Upravljanje željezničkim i lučkim uslugama**
6. **Uvođenje inteligentnih transportnih sistema (ITS)**
7. **Intermodalnost i prevoz tereta u drumskom saobraćaju**

Naprijed navedene prioritne oblasti su poslužile za lakše i konkretnije prepoznavanje problema/izazova u sektoru saobraćaja i dalje razvijanje **specifičnih ciljeva**, a sve u cilju efikasnije realizacije definisanih **strateških ciljeva**.

Za potrebe definisanja **specifičnih ciljeva** koji se odnose na **saobraćajnu infrastrukturu** razmatrane su:

- **Prioritetna oblast 2-Transportne investicije;** identifikovan je spisak projekata koji su uvršteni u Jedinstvenu listu prioriternih infrastrukturnih projekata (SPP).
- **Prioritetna oblast 3-Nivo usluge na mrežama;** utvrđena je postojeća putna, željeznička, lučka i aerodromska infrastruktura koja može zahtijevati rekonstrukciju i/ili unaprijeđenje, kako bi se očuvao adekvatan nivo usluga, povećao kapacitet gdje je potrebno i poboljšala bezbjednost saobraćaja.
- **Prioritetna oblasti 5-Upravljanje željezničkim i lučkim uslugama;** analizirana je povezanost željezničke pruge sa lukom Bar.
- **Prioritetna oblast 6-Uvođenje inteligentnih transportnih sistema (ITS);** utvrđeno je da Crnoj Gori nedostaje infrastruktura inteligentnih transportnih sistema (ITS). Iako se određena infrastruktura ITS implementira u okviru projekata razvoja nove ili unaprijeđenja postojeće

infrastrukture, neophodni su određeni dodatni sistemi kojima bi se mogli prevazići specifični problemi.

- **Prioritetna oblasti 7-Intermodalnost i prevoz tereta u drumskom saobraćaju;** utvrđeno je da ne postoji adekvatna infrastruktura koja je potrebna za jačanje intermodalnih operacija.

Za potrebe definisanja **specifičnih ciljeva koji se odnose na operativne i organizacione aspekte funkcionisanja transportnog sistema**, razmatrane su:

- **Prioritetna oblast 1-Organizacija sektora saobraćaja;** u saobraćajnom sektoru su uočeni nedostaci u vezi sa koordinacijom, inoviranjem strukture upravljanja, raspodjelom nadležnosti, valorizacijom saobraćajnih subjekata.
- **Prioritetna oblast 2-Transportne investicije;** naznačeno je da uspješne performanse projekata tokom životnog ciklusa, u zemlji koja nema značajno iskustvo u realizaciji opsežnih programa, zavise od efikasnog upravljanja infrastrukturom.
- **Prioritetna oblast 3-Nivo usluge mreža;** utvrđeno je da su u pogledu putne, željezničke, lučke i aerodromske infrastrukture, neophodne dodatne organizacione i operativne mjere kako bi se očuvao adekvatan nivo usluge, povećao kapacitet i unaprijedila bezbjednost saobraćaja.
- **Prioritetna oblast 4-Finansijska održivost;** zaključeno je da sprovođenje ambicioznog programa projekata uvrštenih u SPP², te potreba za održavanjem postojeće putne infrastrukture, zahtijevaju adekvatne izvore finansiranja, kao i efikasnu raspodjelu i upravljanje sredstvima, zbog čega su neophodne odgovarajuće mjere kako bi se ostvarila efikasnost u upravljanju sredstvima, opredijeljenim za projekte i druge transportne potrebe.
- **Prioritetna oblast 5-Upravljanje željezničkim i lučkim uslugama;** identifikovane su barijere u dijelu otvaranja tržišta željezničkog saobraćaja, kao i potreba za unapređenjem lučkih usluga, kako bi se privukla dodatna potražnja za trgovinskim tokovima.
- **Prioritetna oblast 6-Uvođenje inteligentnih transportnih sistema (ITS);** zaključeno je da Crnoj Gori nedostaju iskustvo i odgovarajuće strukture za koordinaciju i upravljanje uvođenjem ITS, posebno u sektorima za drumski i željeznički saobraćaj.
- **Prioritetna oblast 7-Intermodalnost i prevoz tereta u drumskom saobraćaju;** sagledano je da prepreku intermodalnosti predstavlja i nepostojanje sporazuma između lučkih vlasti i željezničkih teretnih prevoznika. Takođe, nedostaci se uviđaju kod operacija teretnog saobraćaja, zbog dugog vremena prelaska graničnih prelaza i sveukupnog stanja putne mreže.

Na osnovu temeljne analize postojećeg stanja, a u cilju ostvarivanja definisanih **strateških i specifičnih ciljeva**, utvrđene su **mjere** kojima se predlažu intervencije koje su povezane sa unapređenjem saobraćajne infrastrukture, ali i sa operativnim i organizacionim aspektima funkcionisanja transportnog sistema, jer su samo sveobuhvatne intervencije garancija efikasnosti i održivosti.

²Dati komenar obrazloženja JLPPI



Slika 1.7:Strateški ciljevi SRS

Prva 4 strateška cilja - **Ekonomsko blagostanje; Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga; Sigurnost i bezbjednost i Integracija u EU** detaljno su razvijeni u ovom strateškom dokumentu. U narednim koracima iz utvrđenih strateških ciljeva, a na osnovu prethodno urađene analize problema i prezentovanja osnovnih nalaza iste, izvedeni su njima pripadajući **specifični/operativni ciljevi** koji se odnose na unapređenje infrastrukture, kao i organizacionih i operativnih aspekata funkcionisanja transportnog sistema.

Strateški cilj 5-Ekološka održivost je detaljno razrađena kroz Separat o **Strateškoj procjeni uticaja na životnu sredinu Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore za period 2018-2035 godine**, i shodno tome SRS ovdje opisuje zahvat strateške procjene i neophodan slijed koraka koje je potrebno sprovesti u skladu sa dobro zaokruženom zakonskom regulativom za oblast

zaštite životne sredine, kao i pitanje dalje razrade svih pojedinačnih projekata i mjera sadržanih u SRS i Akcionim planovima, koji će proizaći iz SRS.

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je donijelo odluku o izradi Strateške procjene uticaja na životnu sredinu za Strategiju razvoja saobraćaja Crne Gore za period 2018 – 2035. godina, na osnovu člana 13. Zakona o strateškoj procjeni uticaja na životnu sredinu.

Paralelno sa procesom izrade Strategije razvoja saobraćaja tekao je postupak izrade Strateške procjene uticaja na životnu sredinu (Strategic Environmental Assessment/SEA), a u skladu sa Zakonom o strateškoj procjeni uticaja na životnu sredinu, kojim se propisuje obaveza sprovođenja postupka strateške procjene uticaja na životnu sredinu za planove i programe, kada postoji mogućnost da njihova realizacija izazove posljedice po životnu sredinu. Postupak izrade je u potpunosti usklađen sa Direktivom Savjeta Evrope 2001/42/EZ o procjeni uticaja određenih planova i programa na životnu sredinu.

U prvom dijelu SEA dat je opis postojećeg stanja životne sredine gdje su razmatrani: kvalitet vazduha i klimatske promjene, geomorfologija, geološke i hidrogeološke karakteristike, tlo i način korišćenja zemljišta, vode, biodiverzitet i zaštićena područja, stanovništvo, kulturna baština, buka i vibracije, zdravlje ljudi i privredne djelatnosti.

Zatim je izvršena identifikacija područja za koja postoji mogućnost da budu izložena značajnom riziku narušavanja karakteristika životne sredine u tim područjima, a nakon toga su analizirani postojeći problemi u pogledu životne sredine, a u vezi sa Strategijom razvoja saobraćaja. Definisani su opšti i posebni ciljevi zaštite životne sredine. Opšti ciljevi su definisani u skladu sa zakonskim propisima i međunarodnim sporazumima. Posebni ciljevi su definisani kroz Strategiju razvoja saobraćaja i njihova realizacija će u velikoj mjeri doprinijeti očuvanju životne sredine: planiranje trase novih saobraćajnica van najosjetljivijih područja, izgradnja obilaznice za tranzitna kretanja oko osjetljivih područja, izgradnja trećih traka za rasterećenje uskih grla u turističkoj sezoni, utvrđivanje posebnog režima za teretni saobraćaj u određenim periodima, primjena alternativnih varijanti saobraćaja u određenim periodima, itd.

U sljedećem koraku su utvrđene moguće značajne posljedice po zdravlje ljudi i životnu sredinu, uključujući faktore kao što su: biološka raznovrsnost, stanovništvo, fauna, flora, zemljište, voda, vazduh, klimatski činioci koji utiču na klimatske promjene, materijalni resursi, kluturno nasljeđe, uključujući arhitektonsko i arheološko nasljeđe, pejzaž, kao i međusobni odnos ovih faktora.

Analizom utvrđenih podataka o svim segmentima životne sredine, te nakon identifikacije potencijalnih uticaja usljed realizacije Strategije razvoja saobraćaja, definisane su mjere predviđene u cilju sprečavanja, ograničavanja, smanjenja ili otklanjanja, u najvećoj mogućoj

mjeri, bilo kog značajnog identifikovanog negativnog uticaja, odnosno uvećanja pozitivnih uticajana zdravlje ljudi i životnu sredinu, do koga realizacija iste dovodi. Ove mjere su predviđene zakonima i drugim propisima, normativima i standardima, kao mjere i preporuke za sprečavanje i ograničavanje negativnih, odnosno uvećanja pozitivnih uticaja, i ostvarivanje ciljeva zaštite i unapređenja životne sredine, datih na osnovu identifikovanih uticaja na sve segmente životne sredine.

Na kraju, dat je i kratak prikaz mogućih značajnih prekograničnih uticaja na životnu sredinu, a predviđen je i monitoring, odnosno, opisan je program praćenja stanja životne sredine prije, tokom izgradnje i tokom eksploatacije, kako bi bili utvrđeni eventualni nepredviđeni negativni uticaji i kako bi se na vrijeme omogućilo preduzimanje adekvatnih korektivnih mjera. Monitoring omogućava da stvarni uticaji na životnu sredinu realizacije SRS budu testirani u odnosu na one koji su prognozirani i na taj način pomaže da se eventualni problemi koji se mogu javiti tokom realizacije Strategije, bez obzira na to da li su bili predviđeni ili ne, budu identifikovani i u skladu sa tim budu preduzete odgovarajuće mjere. Monitoring je značajan i za prikupljanje polaznih informacija i podataka za buduće planove i programe, ali i za pripremu informacija koje će biti potrebne za procjenu uticaja na životnu sredinu za pojedinačne projekte. Monitoring i procjena napretka u postizanju zadatih ciljeva predstavlja ključni dio mehanizma povratnih informacija. Nosilac aktivnosti monitoringa je Ministarstvo saobraćaja i pomorstva.

Kako je ovdje riječ o strateškom nivou planiranja, treba naglasiti da će pojedina varijantna rješenja tek biti predmet projektovanja, razmatranja i analiza. Samim tim, biće neophodne i izrade procjene uticaja na životnu sredinu, čime bi se usljed jasnije slike u pogledu planiranog, s jedne strane, kao i veće raspoloživosti podataka o svim segmentima životne sredine, sa druge strane, ponudila najbolja rješenja.

Obaveza da se izradi posebna procjena uticaja na životnu sredinu (tzv. Environmental Impact Assessment-EIA) za svaki projekat je predviđena Zakonom o procjeni uticaja na životnu sredinu (Službeni list Republike Crne Gore br. 080/05 od 28.12.2005., Službeni list Crne Gore br. 040/10 od 22.07.2010., br. 073/10 od 10.12.2010., br. 040/11 od 08.08.2011., br. 027/13 od 11.06.2013., br. 052/16 od 09.08.2016). Ovaj Zakon unapređuje proces sprovođenja studije procjene uticaja na životnu sredinu za projekte koji bi mogli imati značajan uticaj na životnu sredinu, definiše sadržaj studije, učešće zainteresovanih strana, organizacija i javnosti, proces procjenjivanja i izdavanja odobrenja, obavještenja o projektima koji mogu sadržati važne procjene uticaja na životnu sredinu druge zemlje, nadgledanje kao i druga pitanja od značaja za procjenu uticaja na životnu sredinu.

1.1.6 Izvori podataka

Svi raspoloživi podaci za pripremu SRS dobijeni su na osnovu (a) opsežnih aktivnosti prikupljanja podataka i (b) procesa konsultacija sa subjektima iz javnog i privatnog sektora. Podaci su dobijeni od državnih organa i kompanija u Crnoj Gori, međunarodnih organizacija, lokalnih i međunarodnih privatnih kompanija i konsultanata. Izvori podataka su navedeni u Tabeli 1.1.

Tabela 1.1: Izvori podataka

Sektor	Izvori (po alfabetskom redu)
Državni organi	<ul style="list-style-type: none">• Agencija za civilno vazduhoplovstvo• Ministarstvo finansija• Ministarstvo unutrašnjih poslova• Ministarstvo održivog razvoja i turizma• Ministarstvo saobraćaja i pomorstva• Privredna komora Crne Gore• Državna revizorska institucija Crne Gore• Zavod za statistiku Crne Gore
Državne kompanije	<ul style="list-style-type: none">• Aerodromi Crne Gore A.D.• MonteCargo A.D.• Željeznički prevoz Crne Gore AD• Željeznička infrastruktura Crne Gore AD
Međunarodne organizacije	<ul style="list-style-type: none">• Međunarodni savjet aerodroma (ACI)• EC DG MOVE• Delegacija EU u Crnoj Gori• Eurostat• Međunarodni monetarni fond (IMF)• Međunarodna federacija za puteve (IRF)• Međunarodni transportni forum (ITF)• Organizacija za ekonomsku saradnju i razvoj (OECD)

- SEETO
- Svjetska banka
- Svjetski ekonomski forum

Istovremeno, organizovane su konsultacije i radionice koje su za cilj imale uključivanje relevantnih subjekata u razvijanju SRS. Konsultacije su obuhvatile i razgovore sa predstavnicima državnih organa, na osnovu dobro osmišljenih upitnika. Sa druge strane, radionice su imale zacilj da aktivno uključe druge subjekte, kao što su državne kompanije, opštine i agencije.

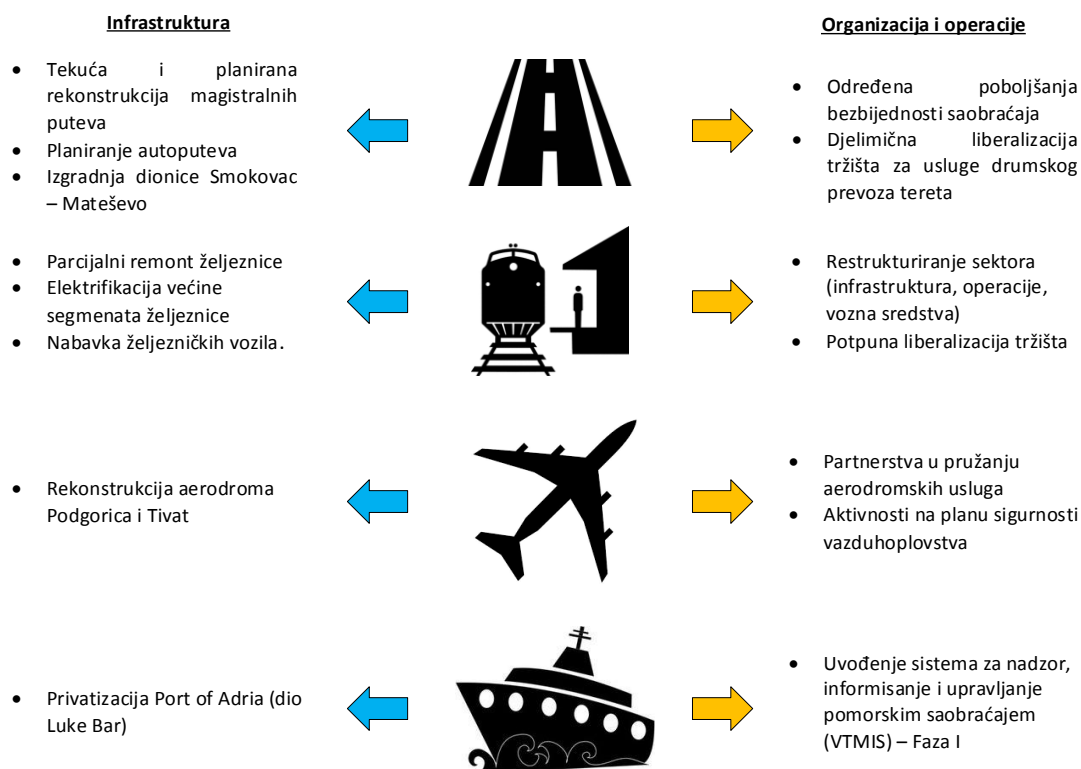
1.2 Analiza stanja

1.2.1 Trenutni status

U proteklimgodinama, saobraćajni sektor Crne Gore bilježi transformaciju, u cilju usklađivanja infrastrukture i usluga sa praksom i uslugama EU. U okviru Strategije razvoja saobraćaja za period 2008-2018, utvrđene su aktivnosti koje su neophodne za razvoj saobraćajne infrastrukture, usvajanje i prenošenje pravne tekovine EU i uvođenje mjera u oblast transportnog sistema.

U skorijoj prošlosti, u sektoru drumskog saobraćaja planiran je i/ili realizovan značajan broj projekata rekonstrukcija, sanacija, dogradnje trećih traka, u ukupnoj dužini od oko 110km i vrijednosti 110 miliona eura. Ovi projekti su doprinijeli poboljšanju kvaliteta državnih puteva i podizanju nivoa usluga i bezbjednosti. Kada je riječ o autoputu između Bara i Boljara i primorskoj varijanti jadransko-josnkog koridora – brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja, oni su u fazi planiranja, izuzev dionice Smokovac – Uvač – Mateševo autoputa Bar-Boljare, čija izgradnja je u toku. Oba projekta su uvrštena u sastav Jedinstvene liste prioriternih infrastrukturnih projekata (SPP) za predstojeći period. Premda je stanje bezbjednosti saobraćaja poboljšano u posljednjoj deceniji, nivo učinka je još uvijek nizak. Došlo je do djelimične liberalizacije tržišta za prevoz putnika i tereta, a utvrđene su zakonske odredbe za potpuno ukidanje kabotaže, nakon ulaska u Evropsku uniju. Trenutno, kabotaža u drumskom saobraćaju u Crnoj Gori izuzetnose može obavljati ako prevoznik ima dozvolu nadležnog organa, koju izdaje Uprava za saobraćaj. Dozvola za kabotažu za prevoz putnika ili tereta se izdaje prevozniku na njegov zahtjev, ako je ispunjen uslov da za taj prevoz nema adekvatnih vozila u Crnoj Gori.

U prelaznim odredbama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju definisano je da će se pravila za kabotažu koja važe za prevoznike koji imaju licencu EU, primjenjivati po ulasku u Evropsku uniju.



Slika 1.8: Skoriji (veći) projekti u saobraćajnom sektoru Crne Gore

U posljednoj deceniji zabilježen je i značajan napredak u željezničkom sektoru. Željeznička pruga između Podgorice i Nikšića je u potpunosti remontovana i elektrifikovana od 2012. godine, dok je oko 48% pruge Bar – Podgorica – Bijelo Polje rehabilitovano i/ili rekonstruisano. U pogledu organizacije, željeznički sektor je restruktuiran, odvajanjem infrastrukture od operacija. Na ovaj način, uspostavljena su četiri nova akcionarska društva: upravljanje željezničkom infrastrukturom - Željeznička Infrastruktura Crne Gore (ŽICG), održavanje voznih sredstava - Održavanje željezničkih voznih sredstava (OŽVS), prevoz putnika željeznicom - Željeznički prevoz Crne Gore i prevoz tereta željeznicom - Montecargo. Iako su se stvorili preduslovi za otvaranje tržišta u sektoru željezničkog saobraćaja još uvijek nije dostignut željeni nivo zainteresovanosti novih operatera.

Kabotaža u željezničkom saobraćaju nije posebno regulisana zakonskim okvirom. U uslovima organizacije saobraćaja međunarodnih putničkih vozova sa susjednim državama (kada svaki prevoznik ima tačno određene stanice u kojima može da prima putnike, pri čemu naplatu voznih

karata vrši osoblje operatera iz Crne Gore), male su mogućnosti za ubiranje prihoda od strane prevoznika iz susjednih država. Ugovorom o javnom prevozu putnika, koji se potpisuje između predstavnika države i prevoznika, određeni su vozovi iz lokalnog saobraćaja za koje se vrši nadoknada troškova, da bi se zadovoljio javni interes na relacijama koje nijesu ekonomski isplative za prevoznika.

Ovaj novi institut u prevozu putnika primjenjuje se od 2016. godine. Dalja implementacija predmetnog ugovora planira se od 2020. godine, na način što će se definisati više indikatora za praćenje realizacije ugovora, kao i povećanje dužine trajanja ugovora na 10 godina (do 2025. godine).



(a) Novi vozovi u Crnoj Gori

(b) Radovi na rekonstrukciji (Podgorica – Nikšić)

Slika 1.9: Skoriji projekti u crnogorskom sektoru željezničkog saobraćaja

Skorašnje aktivnosti u pomorskom sektoru uključuju uspješnu privatizaciju dijela luke Bar „Port of Adria“ AD u dijelu pretovara generalnog tereta i kontejnera, dok je privatizacija „Luke Bar“ AD koja se bavi pretovarom rasutih, opasnih, tečnih, ro-ro tereta i promet putnika zaustavljena.

U prethodnom periodu, uz podršku EU, realizovana je prva faza uspostavljanja sistema za nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem (VTMIS).

Kabotaža u pomorskom saobraćaju je regulisana Zakonom o moru (Službeni list Crne Gore br. 17/07 od 31.12.2007, br. 06/08 od 25.01.2008, br. 40/11 od 08.08.2011.) u kome se navodi da kabotažu, odnosno prevoz stvari i putnika između domaćih luka mogu vršiti samo brodovi, jahte ili čamci domaće državne pripadnosti. Kabotažom se ne smatra prevoz lica stranom jahtom ili stranim čamcem, ako se taj prevoz obavlja bez naknade, osim ako posebnim zakonom nije drugačije uređeno. Izuzetno, Ministarstvo može odobriti stranom brodu prevoz praznih

kontejnera u njihovoj eksploataciji između domaćih luka, uz uslov uzajamnosti i stranom brodu, jahti ili čamcu prevoz lica i stvari između domaćih luka, ako to zahtijeva privredni interes Crne Gore.

U sektoru vazdušnog saobraćaja, do sredine 2000-te, bilježi se završetak projekata rekonstrukcije aerodroma Podgorica i Tivat.

Od skorijih projekata i aktivnosti, izdvajaju se strateški sporazumi i partnerstva za usluge koje se odnose na aerodrome, uspostavljanje sektora za statistiku i tijela nadležnih za sigurnost vazdušnog saobraćaja (u skladu sa zahtjevima EU koji su prenešeni u nacionalne propise), izrada nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja i unapređenje nivoa spasilačke i službe za djelovanje u vanrednim situacijama iz domena vazdušnog saobraćaja.

1.2.2 Osvrt na SRS 2008-2018

Predmetna Strategija razvoja saobraćaja (SRS) se nastavlja na prethodno urađenu Strategiju za period 2008-2018, koja je uspostavila okvir za razvoj saobraćajnog sektora Crne Gore.

Kroz ovu Strategiju Ministarstvo saobraćaja i pomorstva (MSP) je uspostavilo mehanizam postepenog prilagođavanja potrebama otvorene, konkurentne i zahtjevnije nove ere razvoja saobraćaja, uključujući i obaveze na putu pristupanja države Evropskoj uniji.

Prethodna SRS je predložila dugoročan program obaveza u vidu aktivnosti i mjera koje treba realizovati. Planiran je opsežan set aktivnosti sa ograničenim budžetskim sredstvima i kapacitetima za zaduživanje. U ovom periodu stavljena je na raspolaganje i podrška od strane EU i međunarodnih finansijskih institucija.

1.2.3 Ugovor o osnivanju Transportne zajednice i planirani projekti

Unapređenje na planu saobraćajnog povezivanja usklađeno je sa obavezama koje je Država preuzela prema Bečkoj deklaraciji iz 2015. godine i prioritetima definisanim u Agendi povezivanja zapadno-balkanske šestorke (WB6 Agenda) u pogledu Liste prethodno identifikovanih projekata (Mediterranski koridor, Bliski istok-istočni Mediteran koridor, Rajna-Dunav koridor i druge sekcije na Glavnoj mreži), tehničkih standarda, programa bezbjednosti saobraćaja na putevima, procedura na graničnim prelazima, reforme željeznice, itd.

Krajem 2014. godine Evropska komisija usvojila je konačan predlog novog metodološkog okvira Zapadno-balkanskog investicionog okvira/WBIF, kao glavnog mehanizma posredstvom kojeg će biti implementirana finansijska podrška EU za region, u sedmogodišnjem periodu 2014-2020.

U skladu sa preuzetim obavezama Crna Gora je radi stručnog usmjeravanja i praćenja poslova od značaja za pripremu i sprovođenje investicionih projekata iz oblasti infrastrukture 2015.

godine, obrazovala Nacionalnu investicionu komisiju (NIK), kojom predsjedava Predsjednik vlade. Kao tehnički sekretarijat NIKa, Sekretarijat za razvojne projekte uspostavio je metodologiju za definisanje, upravljanje i identifikovanje prioriteta Jedinствене liste prioritетnih infrastrukturnih projekata /SPP.

Ova SPP lista obuhvatila je sljedeće:

- Izgradnja autoputa Bar-Boljare i primorske varijante jadransko-jonskog koridora – brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja (SEETO Ruta 4, odnosno SEETO Ruta 1), čiji segmenti pokazuju različite stepene zrelosti. U ovom trenutku, u toku je izvođenje radova samo na dionici Rute 4 između Smokovca i Mateševa;
- Remont preostalih djelova željezničke pruge između Bara i Vrbnice (granica sa Srbijom) i pruge između Podgorice i Tuzi (granica sa Albanijom);
- Proširenje i unaprijeđenje aerodroma u Podgorici i Tivtu;
- Rekonstrukcija puta Šćepan Polje – Plužine, čime će se poboljšati prekogranični saobraćaj sa Bosnom i Hercegovinom;
- Izgradnja pruge Nikšić- granica sa BiH-Trebinje-Čapljina.

Pored projekata koji ulaze u sastav SPP, planirana je i rekonstrukcija nekoliko segmenata Sveobuhvatne mreže zemlje i značajnih regionalnih poveznica. Ovdje figurira i skorašnji sporazum za finansiranje puta Rožaje – Špiljani (granični prelaz sa Srbijom i povezivanje sa Kosovom), kao i izgradnja željezničke pruge Nikšić–Trebinje (granica sa BiH).

Naprijed navedeni pristup usmjerava Crnu Goru na putu ka dostizanju pune usaglašenosti sa odredbama Ugovora o osnivanju transportne zajednice koje se odnose na sektor saobraćaja. Ugovor o transportnoj zajednici je potpisan u Trstu 12. jula 2017. na engleskom jeziku, dok je verzija na crnogorskom jeziku potpisana u Briselu 9. oktobra 2017. Zakon o potvrđivanju Ugovora o osnivanju transportne zajednice je usvojen od strane Skupštine Crne Gore u martu, 2018 godine.

Cilj Ugovora je stvaranje transportne zajednice u oblasti drumskog, željezničkog, pomorskog saobraćaja i unutrašnjih plovnih puteva, kao i razvoja transportne mreže između Evropske unije i zemalja ugovornica jugoistočne Evrope (JIE). Reforme na koje će ovaj Ugovor uticati vezane su takođe i za polje bezbjednosti na putevima. Uvođenje i sprovođenje najboljih evropskih praksi za unapređenje bezbjednosti na putevima u regionu bio je jedan od tri cilja u okviru reformi usmjerenih na stvaranje transportne mreže i sistema koji je konkurentniji, pouzdaniji i bezbjedniji, u skladu sa Akcionim planom za olakšice u saobraćaju (kratkoročne aktivnosti) razvijene od strane SEETO-a za unapređenje cjelokupnog transportnog sistema.

Javni sektor saobraćaja sazrijeva u pogledu izgradnje kapaciteta kada je riječ o reformama i ulaganjima u infrastrukturu i usluge. Uspostavljene su posebno opredijeljene agencije, metodologije i procedure za odabir projekata, donešeni sistemski zakoni (npr. Zakon o strateškoj procjeni uticaja na životnu sredinu koji je u skladu sa EU), i uspostavljena je eksterna i interna savjetodavna podrška za ključne sektore i agencije ministarstva. Aspekt koji još uvijek iziskuje poboljšanje se tiče činjenica da se proces donošenja odluka ne čini transparentnim posmatračima sa strane. Iz tog razloga, predmetna Strategija razvoja saobraćaja stavlja akcenat na proces donošenja odluka i otvorenu upravu.

Potrebe sektora saobraćaja Crne Gore nadilaze raspoložive nacionalne i IPA fondove. Otuda, cilj treba da bude da se zajmovi od Međunarodnih finansijskih institucija združe sa grantovima ili da se država opredijeli za model javno-privatnog partnerstva ili rješenje u vidu koncesionih ulaganja.

1.2.4 Regulatorni okvir

Očekuje se da će sektor saobraćaja Crne Gore postepeno ostvariti postepenu integraciju u transportno tržište EU, na osnovu relevantnih pravnih tekovina, uključujući oblasti tehničkih standarda, interoperabilnosti, sigurnosti, bezijednosti, upravljanja saobraćajem, socijalne politike, javnih nabavki i životne sredine, za sve vidove saobraćaja. Usvojeni relevantni zakoni trebaju da se primjenjuju u mjeri u kojoj se odnose na drumski, željeznički, unutrašnje plovne puteve, pomorski saobraćaj i saobraćajne mreže, uključujući aerodromsku infrastrukturu. Prethodno navedeno je u skladu sa odredbama Ugovora o osnivanju transportne zajednice zaključenog između EU i zemalja jugoistočne Evrope/JIE (čiji je Crna Gora potpisnica).

Može se konstatovati da je određeni napredak na planu transponovanja pravne tekovine EU ostvarenu svim vidovima saobraćaja.

U oblasti željezničkog saobraćaja, u potpunosti je transponovan samo dio propisa EU³. Od Crne Gore se očekuje da donese dalje zakonske propise, kako bi se u potpunosti realizovale odredbe Ugovora o osnivanju transportne zajednice u pogledu sljedećeg:

- Pristup tržištu;
- Licenciranje mašinovođa;
- Kriterijumi za priznavanje centara za osposobljavanje mašinovođa;
- Kriterijumi za priznavanje ispitivača mašinovođa i kriterijumi za organizaciju ispitivanja
- Interoperabilnost željezničkog sistema i podsistema (podsistem infrastruktura, energetski podsistem, podsistem vozna sredstva, kontrolno-upravljački i signalni podsistem); sigurnost u

³ Premda je kada je riječ o paketu III, transponovano najmanje 70% (izdavanje dozvola i licenci za upravljače infrastrukture i željezničke prevoznike, dozvole za opremu, izdavanje ovlaštenja subjektima nadležnim za održavanje željezničkih vagona, nezavisnost u radu, evidencija nezgoda i nesreća)

željezničkim tunelima, telematske aplikacije za teretni i putnički saobraćaj željezničkog sistema, odvijanje i upravljanje saobraćajem;

- Bezbjednost željezničkog saobraćaja, upotreba jedinstvenog evropskog obrasca rješenja o bezbjednosti, valjanost sertifikata o bezbjednosti, izdavanje ovlašćenja subjektima nadležnim za održavanje teretnih vagona;
- Kopneni prevoz opasne robe i
- Uslovi rada i radno vrijeme.

Za regulatornu oblast na željeznici u toku je izrada nacрта novog Zakona o željeznici, koji je planiran za 2019. godinu i sa kojim počinje implementacija IV paketa direktiva za željeznicu. Za oblast bezbjednosti, interoperabilnosti i licenciranja mašinovođa, novim Zakonom o bezbjednosti i interoperabilnosti završava se implementacija III paketa direktiva i njegova primjena će početi od 2019. godine. Implementacija u ovoj oblasti trajaće oko 5 godina, jer je potrebno vrijeme da se sve direktive, regulative i odluke inkorporiraju na zadovoljavajući način u pravni sistem Crne Gore.

Crna Gora je preduzela i stvorila zakonske i institucionalne preduslove za otvaranje željezničkog tržišta, najprije 2008. godine, a u potpunosti 2013. godine, objavljivanjem Zakona o željeznici i pratećih pravilnika o licenciranju i sertifikaciji upravljača infrastrukturom i željezničkih prevoznika. Zbog malog obima prevoza robe nije došlo do pojave novih prevoznika. Izvršena su sva potrebna licenciranja i sertifikacije. Odobreni su novi koncepti upravljanja bezbjednošću unutar kompanija. Koordinirano se radi na regionalnom nivou u cilju ujednačenog pristupa kriterijumima koje definišu EU propisi, a objavljena je funkcionalna i operativna Izjava o mreži. Novim Zakonima o željeznici i o bezbjednosti i interoperabilnosti, koji će se usvojiti u 2019. godini, prvenstveno se regulatorni poslovi usklađuju sa direktivom Recast 34/2012, koja promovise jedinstveno željezničko tržište Evrope i daje sve potrebne instrukcije za rad svim učesnicima na tržištu. Direktiva apostrofira posebno regulatorne poslove i nediskriminatorni pristup javnoj mreži pruga i svim davaocima usluga na toj mreži. Bezbjednost i interoperabilnost se u potpunosti implementiraju sa direktivama iz III paketa, s tim da se veći dio odredbi nalazi i u novim direktivama iz 2016. godine (797-interoperabilnost i 798-bezbjednost). Kako se u Evropi od 2019. godine prelazi na jedinstvene sertifikate o bezbjednosti i autorizaciju željezničkih vozila od strane Evropske agencije za željeznice, potrebno je nekoliko godina da se tome pridruže države WB6, odnosno da se postigne politička saglasnost i tehnička spremnost za tržišnu utakmicu sa evropskim operaterima. Ovaj dio direktiva se može sprovesti kroz mehanizme koje određuje Ugovor o transportnoj zajednici (TCT), u periodu od 2022. do 2025. godine, kada će se i raditi naredno usklađivanje Zakona. Novim Zakonom o željeznici kreiraće se i potreban regulatorni okvir sa državnog nivoa, koji će omogućiti potpunu nezavisnost rada

regulatora (Uprave za željeznice) od 2020. godine, čime će se ispuniti mjerilo za zatvaranje PP 14. Saobraćajna politika.

Primjena evropskih propisa bi doprinijela razvoju novih modela subvencioniranja putničkog saobraćaja (Ugovori o obavezama putničkog saobraćaja/PSO ugovori), kao i vrednovanje željezničke infrastrukture kroz izdavanje trasa i pomoćnih servisa. PSO ugovori između države i operatera znatno doprinose povećanju kontrole korišćenja subvencija i prate očekivanja putnika, odnosno podiže se kvalitet usluge u prevozu putnika.

U oblasti drumskog saobraćaja Crna Gora je transponovala 49% direktiva i propisa EU, od kojih su neki još uvijek samo djelimično usaglašeni. Od Crne Gore se očekuje da donese dalje zakonske propise, kako bi se u potpunosti zadovoljili zahtjevi Ugovora o osnivanju transportne zajednice, i to:

- Određeni aspekti tahografa u drumskom saobraćaju, odnosno zahtjevi za izradu, ispitivanje, ugradnju, rad i popravku tahografa i njihovih sastavnih djelova;
- Tehnička ispravnost, u pogledu tehničkog pregleda motornih vozila i njihovih priključnih vozila i pregleda tehničke ispravnosti na putu privrednih vozila;
- Vozačke dozvole, tehnički zahtjevi za vozačke dozvole opremljene uređajem za čuvanje podataka;
- Prekogranična razmjena informacija;
- Čista vozila i/ili infrastruktura za alternativna goriva;
- Normiranje u pogledu inteligentnih transportnih sistema u gradskim područjima, okvir za uvođenje ITS u oblast drumskog saobraćaja i veze sa ostalim vidovima prevoza;
- Usklađena odredba interoperabilne panevropske usluge e-poziva (eCall);
- Pružanje usluga informisanja o bezbjednim i zaštićenim parkiralištima za kamione i privredna vozila;
- Pružanja usluga saobraćajnih informacija u cijeloj EU u realnom vremenu;
- Interoperabilnost elektronskih sistema za naplatu putarine i okvir za odobravanje.

Predviđeno je da usvajanje svih planiranih zakona i propisa iz oblasti drumskog prevoza bude obavljeno do kraja 2020. godine. Očekuje se da će se ovim procesom ostvariti potpuna usaglašenost nacionalnog zakonodavstva sa EU zakonodavstvom.

U sektoru drumskog saobraćaja, usvajanjem i primjenom EU legislative uspostavljaju se zajednička pravila za obavljanje djelatnosti drumskog prevoza, zajednička pravila za pristup

tržištu međunarodnog drumskog prevoza tereta, zajednička pravila za pristup međunarodnom tržištu usluga prevoza običnim i turističkim autobusima, kao i kvalifikacije i osposobljavanje vozača određenih drumskih vozila za javni prevoz tereta ili putnika. Usvajanje zakonodavstva EU je značajno kako za privredne subjekte koji se bave djelatnošću javnog prevoza tereta i putnika, tako i za korisnike tih usluga, jer definisanjem ujednačenih standarda koji važe na teritoriji cijele Evrope uklanja se niz administrativnih barijera i pojednostavljuje odvijanje javnog prevoza.

U oblasti pomorskog saobraćaja, Crna Gora je transponovala oko 70% direktiva i propisa EU, premda još uvijek postoji potreba za dodatnim usaglašavanjem. Crna Gora je pristupila evropskom satelitskom sistemu za detektovanje naftnih mrlja (*CleanSeaNet*) i sistemu za daljinsko praćenje brodova koji plove pod crnogorskom zastavom putem satelita (*EU LRIT Data Center*).

U 2017. godini, crnogorski sistemi za obuku i sertifikaciju pomoraca su prepoznati od strane Evropske komisije putem Odluke za sprovođenje Evropske komisije 2017/727 od 23. marta 2017. Kao rezultat ovog prepoznavanja, EU zemlje članice mogu da odluče, vezano za plovila koja plove pod njihovom zastavom, da odobre sertifikate pomoraca izdate od strane Crne Gore i na taj način dozvole tim pomorcima da rade na njihovim brodovima. Dakle, ključno je za Crnu Goru da njen sistem bude u skladu sa datim uslovima u svako doba, kako bi se osigurao kontinuitet EU prepoznavanja.

Zbog nedostataka crnogorske trgovačke flote i crnogorskih pomorskih kompanija, crnogorski pomorci su prinuđeni da izađu na svjetsko tržište i plove na kompanijama koje imaju brodove pod zastavom zemalja EU ili nekih drugih država. Da bi im se to pravo omogućilo Crna Gora treba u svom obrazovnom sistemu, sistemu obuka, kontrolnom sistemu obuke i obrazovanja i sistemu izdavanja pomorskih ovlašćenja da ispunji standarde STCW konvencije (Međunarodna konvencija o standardima obučavanja, sertifikacije i čuvanja straže za pomorce) i da stalno održava kvalitetan nivo izdatih ovlašćenja za svoje pomorce. Kontrolu o ispunjenosti navedenih zahtjeva, kako za zemlje Evropske unije, tako i za treće zemlje koje žele biti prepoznate u zemljama EU, obavlja tehnički organ EK – EMSA (Evropska agencija za pomorsku bezbjednost). Kada Evropska komisija revizijom koju obavlja EMSA-e utvrdi ispunjenost standarda STCW konvencije u nekoj državi, ista objavljuje ime države kroz Odluku EK i svrstava je na tzv. "bijelu listu" priznatih država.

Obnovom nezavisnosti 2006. godine, pravo postojanja na „bijeloj listi“ Evropske komisije, Crna Gora je morala da stekne dokazima o adekvatnom obrazovnom sistemu i sistemu obuke pomoraca kakav postoji u svim zemljama članicama Evropske unije. Crna Gora je Odlukom

Evropske komisije 2017/727 od 23. marta 2017. godine vraćena na "bijelu listu". Zadatak pomorske administracije CG je da taj status zadrži i u narednim godinama jer bi brisanje sa "bijele liste" Evropske komisije onemogućilo dalje zapošljavanje njenih pomoraca na brodove koji plove pod zastavom neke od zemalja EU i opasnost da se u nekom narednom periodu izgubi i pravo ukrcaja na brodovima pod drugim zastavama povoljnosti. Na taj način bi oko 6.500 crnogorskih pomoraca ostalo bez posla, a indirektno bi se doveo u pitanje i opstanak obrazovnih institucija u oblasti pomorskog saobraćaja jer njihov kadar ne bi imao gdje da se ukrci.

Od Crne Gore se očekuje da donese dalje zakonske propise, kako bi se u potpunosti ispunile odredbe Ugovora o osnivanju transportne zajednice, i to:

- Pomorska politika, uspostavljanje Programa za podršku daljem razvoju Integrisane pomorske politike;
- Pristup tržištu, prelazak teretnih i putničkih brodova između registara unutar Zajednice;
- Usklađeno djelovanje za zaštitu slobodnog pristupa teretu u prekoookeanskoj plovidbi;
- Nepravedna praksa određivanja cijena u pomorskom saobraćaju;
- Kriterijumi za odlučivanje kada se efikasnost organizacije koja djeluje u ime države zastave može smatrati neprihvatljivom opasnošću po bezbjednost i životnu sredinu;
- Uvođenje prekršaja i periodičnih novčanih kazni i oduzimanja priznanja organizacijama koje obavljaju pregled i nadzor brodova;
- Odgovornost vozara u prevozu putnika morem u slučaju nesreća;
- Zagađivanje mora sa brodova i uvođenje sankcija;
- Osposobljavanje pomoraca, uzajamno priznavanje ovlašćenja izdatih pomorcima od strane država članica;
- Socijalni aspekti, u pogledu određenih nadležnosti države zastave za usklađivanje sa Konvencijom o radu pomoraca i njeno sprovođenje;
- Osnivanje agencije za pomorsku sigurnost;
- Osnivanje Komiteta za bezbjedna mora i sprječavanje zagađenja sa brodova.

Pored ovoga, očekuje se od Crne Gore da postane dio evropskog sistema pomorske bezbjednosti što je prije moguće:

- Dobijanje statusa punopravne članice Paris MoU (inspekcijski nadzor brodova) i SafeSeaNet sistema (sistem razmjene podataka o brodovima i teretu na nivou EU);

- Uspostavljanje National Single Window sistema – nacionalna razmjena podataka za brodove koji imaju namjeru da uplove u luke Crne Gore (Directive 2010/65/EC).

Da bi se osigurala održivost pomorske industrije i morskog ekosistema Crne Gore, neophodno je da Crna Gora postane punopravni član Pariskog memoranduma o razumijevanju (Paris MoU) o kontroli državnih luka. Razlozi za to su brojni: puno usvajanje standarda utvrđenih Memorandumom u vezi sa kontrolom brodova, kontinuirano održavanje koraka i razvoj novih standarda u skladu sa turbulentnim promjenama u pomorskoj industriji i poslovanju (uključujući povećanje obima pomorskog saobraćaja), smanjenje broja zatvorenih brodova koji ne ispunjavaju uslove predviđene međunarodnim konvencijama i otklanjanje podstandardnih brodova u perspektivi, prevencija zagađenja životne sredine, i morskih i lučkih incidenata.

Ovaj cilj je podržan činjenicom da je Crna Gora jedna od dvije zemlje u Evropi koje nisu punopravni članovi Paris MoU. Pored toga, u ovom kontekstu neophodno je naglasiti činjenicu da je morski ekosistem Crne Gore sastavni deo svjetskog okeana pa je, shodno tome, poboljšanje kvaliteta nacionalnog zakonodavstva, koje je u skladu sa međunarodnim zahtjevima, imperativ koji ima pozitivne implikacije na regionalnu i globalnu održivost pomorske privrede.

U oblasti pomorskog saobraćaja neophodno je donošenje sljedećih zakona:

- Zakon o pravima putnika u pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi;
- Zakon o izmjenama i dopunama zakona o sigurnosti pomorske plovidbe i
- Zakon o izmjenama i dopunama zakona o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata.

Ovim zakonskim normama obezbjeđuje se sigurnost plovidbe i zaštita mora od zagađenja sa plovnih objekata, kako u vodama Crne Gore, tako i sa brodova koji plove u međunarodnoj plovidbi.

U oblasti unutrašnje plovidbe još uvijek nije transponovano zakonodavstvo EU. Prioritet treba dati sljedećem:

- Usklađivanje uslova za dobijanje nacionalnih uvjerenja o osposobljenosti zapovjednika brodova za prevoz robe i putnika,
- Utvrđivanje tehničkih zahtjeva za brodove unutrašnje plovidbe,
- Pristup obavljanju djelatnosti prevoznika robe plovnim putevima u domaćem i međunarodnom prevozu kao i o međusobnom priznavanju diploma, uvjerenja i drugih dokaza o formalnim kvalifikacijama za tu djelatnost.

Važno je naglasiti da Crnu Goru u novembru 2019. godine očekuje obavezujući audit (reviziju) pomorske administracije (IMSAS Audit) kojeg sprovodi IMO nad svim zemljama članicama i u kojem je jedno od krucijalnih pitanja strategija dalje implementacije međunarodnih standarda sigurnosti, bezbjednosti i zaštite mora od zagađivanja mora sa brodova.

Iako su Zakonom o moru (Službeni list Crne Gore br. 17/07 od 31.12.2007, br. 06/08 od 25.01.2008, br. 40/11 od 08.08.2011.) i Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Službeni list Savezne Republike Crne Gore br. 19/78 od 14.07.1978, br. 8/79, 19/87, 22/90 i 13/91, Službeni list Republike Crne Gore, br. 48 od 28.11.1991., br. 17/92, 59/92, 4/93, 27/94, 2/07, Službeni list Crne Gore br. 51 od 22.08.2008, 40/11, 62/13) propisane odredbe koje se odnose na unutrašnju plovidbu, Crna Gora ih nije primjenjivala iz razloga što su i Zakonom o moru unutrašnjim morskim vodama smatrane vode Skadarskog jezera, Rijeke Crnojevića i rijeke Bojane do granica plovnosti, dok ostale rijeke Crne Gore nijesu plovne već su idealne za splavarenje i rafting, a na jezerima se ne odvija plovidba osim plovidba s dva broda na Pivskom jezeru za potrebe privrednog društva HE „Perućica“.

Iz navedenih razloga, Skadarsko jezero se u crnogorskom zakonodavstvu tretira kao pomorska plovidba, ali s obzirom da će Crna Gora morati da primijeni pravnu tekovinu EU kojom će se plovidba Skadarskim jezerom i rijekom Bojanom smatrati unutrašnjim plovim putevima, potrebna je izmjena zakonskog okvira i osnivanje organa uprave za unutrašnju plovidbu.

U cilju priprema za izradu zakonske regulative, kojom bi se regulisala unutrašnja plovidba u Crnoj Gori, u junu 2015 godine, urađena je Studija o unutrašnjim plovim putevima u Crnoj Gori, finansirana od strane EU. Pomenuta Studija prikazuje status Crne Gore, kada je u pitanju unutrašnja plovidba, razvojne perspektive unutrašnje plovidbe u Crnoj Gori, smjernice za implementaciju EU legislative vezano za unutrašnju plovidbu, organizacionu strukturu odsjeka za unutrašnju plovidbu, kao i projektni zadatak vezano za buduću tehničku saradnju. Kada je u pitanju usvajanje i primjena EU direktiva u zakonodavni okvir Crne Gore kojim bi se regulisala unutrašnja plovidba, a shodno zaključku Studije, relevantne direktive su:

- Direktiva 2006/87/EC, koja propisuje tehničke zahtjeve za unutrašnju plovidbu,
- Direktiva 96/50/EC, o usklađivanju uslova za dobijanje nacionalnih svjedočanstava zapovjednika za u unutrašnjoj plovidbi,
- Direktiva 2004/26/EC, koja propisuje mjere protiv emisije gasova i zagađivača iz motora

Donošenje Zakona o unutrašnjoj plovidbi planirano je za IV kvartal 2020 godine.

Konačno, zakonski propisi koji regulišu vazdušni saobraćaj i aerodrome su potpuno usaglašeni sa direktivama i zahtjevima EU, ali i dalje postoji nekoliko otvorenih pitanja u okviru prve tranzicione faze Sporazuma o zajedničkom evropskom vazdušnom prostoru (European Common Aviation Area-ECAA) koje država treba da riješi.

Potpuno usklađivanje sa evropskim propisima na polju vazdušnog saobraćaja podrazumijeva kompletno transponovanje pravne tekovine EU u oblasti vazdušnog saobraćaja kroz zakonsku regulativu i pravilnike koje donosi Crna Gora.

Kao primjer pozitivne prakse može se navesti implementacija tzv. „One stop“ sigurnosnih standarda u Crnoj Gori, kao način prepoznavanja sigurnosnih standarda u zemljama koje nisu članice EU.

Ovo znači da je Crna Gora je dostigla visok nivo usklađivanja sa praksama tokom prvog prelaznog perioda Zajedničkog evropskog vazdušnog prostora i Jedinstvenog evropskog neba (Single European Sky). Crna Gora je gotovo u potpunosti ispunila uslove potrebne za završetak Faze I ECAA Sporazuma. Ostala su još dva otvorena pitanja:

- prilagođavanje Sporazuma o vazdušnom prevozu da bi se u potpunosti sprovele zakonske odredbe Regulative 1008/2008 potrebne za Fazu I vezano za slobodu određivanja cijena i nediskriminaciju, i usvajanje kaznenih odredbi u slučaju kršenja neke od odredbi Poglavlja IV ove Regulative;
- prilagođavanje Zakona o radu relevantnom evropskom zakonodavstvu koje propisuje pitanje radnog vremena, da bi se u potpunosti i tačno sprovelo nekoliko osnovnih zahtjeva iz Priručnika o radnom vremenu (Direktiva 2003/88/EC Evropskog parlamenta i Savjeta od 4. novembra 2003. vezano za pojedine aspekte organizacije radnog vremena).

Sa ulaskom u polje djelovanja ECAA Sporazuma, Crna Gora još uvijek mora da pokaže da preostala otvorena pitanja koja se tiču prve prelazne faze mogu biti riješena u skorije vrijeme, posebno ona koja se tiču ekonomske regulative. Zakonodavstvo je usklađeno s pravnom tekovinom u oblasti bezbjednosti na polju vazduhoplovstva i unprijeđeno u 2017. godini, oznakama o provjeri bezbjedosti vazduhoplova i aerodroma. U 2016. godini, Crna Gora je usvojila pravilnik koji propisuje detaljna pravila funkcionisanja mreže upravljanja avio saobraćajem. Nacionalna avio kompanija Montenegro Airlines se suočava sa velikim problemima održivosti, zbog značajnih nagomilanih dugova. Crna Gora je usvojila propise vezane za kapacitet aerodroma, planiranje rasporeda i raspodjeli slotova.

Važno je napomenuti da usvajanje i primjena EU legislative u svim oblastima u procesu pridruživanja Crne Gore Evropskoj uniji, nije samo formalni uslov, već donosi i niz koristi. Sa

usvajanjem zakona u oblasti saobraćaja Crna Gora se za još jedan korak približava Evropskoj uniji, a samo članstvo u EU donosi političke i ekonomske koristi.

Političke beneficije koje obezbjeđuje članstvo u Evropskoj uniji su, prije svega, politička sigurnost i zaštita nacionalnih interesa kroz političke institucije EU. Zemlje članice imaju mogućnost da učestvovanjem u donošenju odluka unutar institucija EU, utiču na kreiranje važnih odluka koje se tiču i same zemlje, za razliku od zemalja koje tu privilegiju nemaju, pa su primorane da prihvate već donete odluke. Pozitivni ekonomski efekti za zemlje članice uglavnom se odnose na intenzivniju i liberalizovanu trgovinu, efikasniju alokaciju resursa u Uniji, efekat akumulacije, sniženje kamatnih stopa i višestruko veći priliv stranih investicija. Ono što podstiče nastanak ovih ekonomskih efekata je slobodan protok robe, ljudi i kapitala u okviru Unije. Iako su politička stabilnost i savremeni ekonomski okvir osnovna motivacija za ulazak u Evropsku uniju, isto tako su važni i finansijski aspekti, odnosno novčani transferi iz budžeta EU.

Međutim, važno je naglasiti da usvajanje ovih zakona, samo po sebi, nezavisno od procesa pridruživanja EU, donosi niz koristi za Crnu Goru i njene građane. Usvajanjem i primjenom evropskih zakona i propisa u oblasti saobraćaja, stvaraju se uslovi za unapređenje infrastrukture, povećanje bezbjednosti saobraćaja i bolju zaštitu prava putnika kod svih vidova saobraćaja. Rast konkurencije transportnog tržišta definisanjem povoljnijeg pravnog okvira za privatne inicijative dovodi do povoljnijih cijena, višeg kvaliteta usluga i povećanja obima prevoza. Pored ovoga, navedeno dovodi do indirektnih pozitivnih efekata na privredu države sa stvaranjem preduslova za povećanje stope zaposlenosti, generisanje dodatne vrijednosti, smanjenje zavisnih troškova nabavke, povećanje stranih direktnih investicija, uklanjanje biznis barijera i liberalizaciju tržišta.

2. Saobraćajna infrastruktura

U ovom poglavlju sadržan je detaljan pregled postojećeg stanja saobraćajne infrastrukture u Crnoj Gori, uz predstavljanje strateških i specifičnih ciljeva i neophodnih mjera u funkciji realizacije istih.

2.1 Postojeće stanje

Prikupljeni detaljni podaci i proces konsultacija, omogućili su valjan uvid u stanje saobraćajne infrastrukture u Crnoj Gori, po vidovima saobraćaja, unutar kojih se odgovarajući projekti realizuju ili su planirani.

2.1.1 Sektor drumskog saobraćaja

2.1.1.1 Postojeća putna mreža

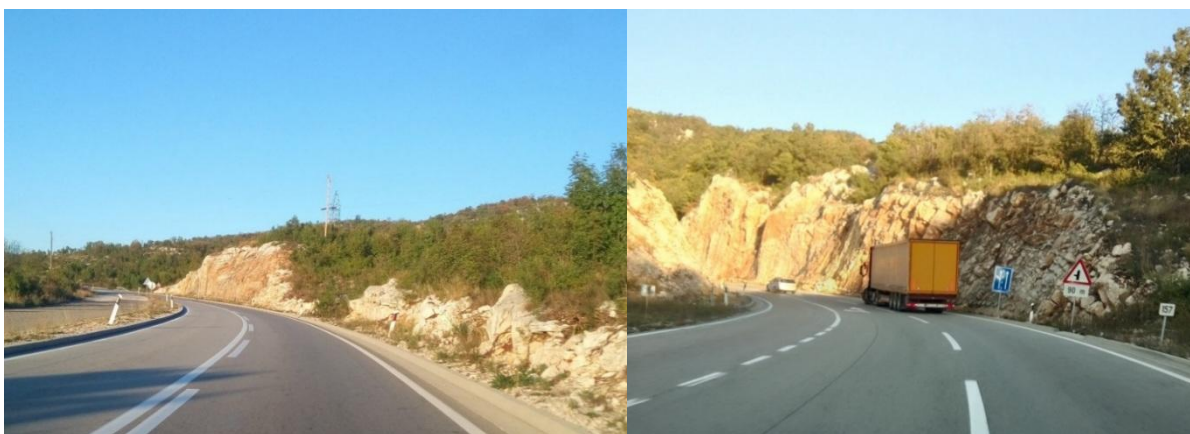
U ovom trenutku svi magistralni i regionalni putevi u dužini od oko 1.850 km su sa asfaltnim kolovoznim zastorom (Slika 2.1.).

Magistralni putevi (koji nose oznaku „M“) povezuju važnije gradove u zemlji, ekonomske centre i granične prelaze. To su putevi sa kolovozom koji ima jednu saobraćajnu traku po smjeru (širina trake je namjanje 3 metra, sa uskom bankinom u većini slučajeva) i trećom, preticajnom trakom na strmim dionicama. Samo nekoliko segmenata oko urbanih područja ima kolovoze sa dvije saobraćajne trake po smjeru, sa ili bez razdjelnika. Trasa magistralnih puteva dozvoljava maksimalnu brzinu od 80 km/h.

Regionalni putevi (koji nose oznaku „R“) povezuju regionalne centre, slivaju saobraćaj u glavnu mrežu i omogućavaju saobraćajne veze sa graničnim prelazima. Slabiji kvalitet elemenata vođenja trase kod ovih puteva nameće manje brzine u odnosu na magistralne puteve (do 50km/h). Kako bi se pravilno tretirao značaj svakog segmenta, 2016. godine je razmotrena ponovna kategorizacija puteva, kojom su neki segmenti unaprijeđeni u magistralne, a drugi su dobili nižu kategoriju, odnosno kategorisani kao regionalni putevi. Pored navedenog, unaprijeđena je veza između glavnog grada (Podgorice) i primorja, rekonstrukcijom puteva do Budve, Bara i Cetinja i izgradnjom tunela Sozina (između Podgorice i Bara). Samom izgradnjom tunela je vrijeme putovanja između dva grada skraćeno za 30 minuta.



Slika 2.1:Magistralni i regionalni putevi u Crnoj Gori (označeni **plavom**, odnosno **žutom** bojom; **crvenom** bojom je označena dionica autoputa Smokovac-Mateševo, čija je izgradnja u toku)



Slika 2.2: Magistralni put u putnoj mreži Crne Gore (kolovoz sa jednom voznom trakom po smjeru i preticajna traka)

Kolovozni zastor na magistralnim i regionalnim putevima je u dobrom stanju. Potrebni su radovi na rehabilitaciji, posebno na planinskim i perifernim dionicama. U određenim slučajevima neophodno je i neodložno unaprijeđenje stanja kolovoza. Mreža u kontinuitetu zahtijeva preglede u sklopu redovnog održavanja i lokalne intervencije.

Magistralni i regionalni putevi u Crnoj Gori uglavnom imaju kolovoz sa jednom trakom po smjeru, uz postojanje preticajne trake na nekim mjestima. Takođe, trase osnovne mreže koje vode kroz planinske predjele zemlje karakterišu oštre krivine i vertikalne kosine relativno velike visine. Otuda je kapacitet puta neizbježno mali i javlja se pitanje bezbjednosti saobraćaja. Na nekim magistralnim i regionalnim putevima u Crnoj Gori zapaža se nizak nivo usluge, obzirom na to da geometrija puta ne može odgovoriti na potražnju⁴. Navedeno obuhvata dionice oko Podgorice i duž crnogorskog primorja. Međutim, stanje kolovozne konstrukcije puteva je uopšte uzevši, relativno dobro.

Planirani autoputevi (geometrijskih karakteristika viših standarda) će u budućnosti ponuditi sigurnije i komfornije uslove na putevima, omogućiti bolje povezivanje s regionom i šire sa EU, uz stvaranje preduslova za bolje iskorišćavanje privrednih potencijala i privlačenje saobraćajnih tokova. Pored izgradnje nove putne infrastrukture, potrebno je kontinuirano raditi na održavanju i rekonstrukciji/sanaciji postojeće mreže državnih puteva.

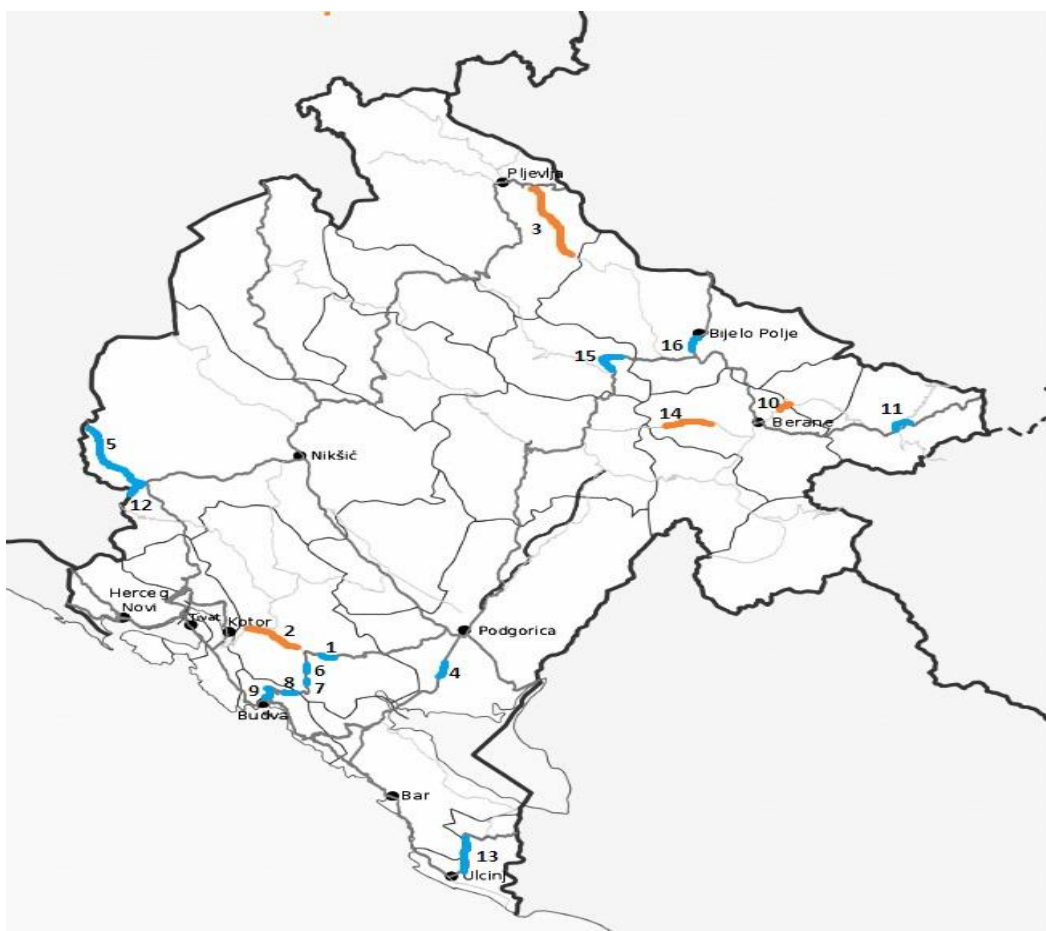
2.1.1.2 Sadašnji i budući projekti u oblasti putne infrastrukture

U periodu 2010-2014, kapitalna ulaganja za puteve kretala su se u opsegu od 30 miliona eura do 50 miliona eura. Ukupna programirana ulaganja za predmetni period iznosila su 193 miliona eura, od čega je 149 miliona eura realizovano (77%). U periodu 2015-2017, sa početkom radova na izgradnji dionice Mateševo – Smokovac (autoput Bar – Boljare), kapitalna ulaganja države u puteve su porasla na ukupno 585 miliona eura (programirana ulaganja). U periodu 2015-2016, utrošena sredstva su činila 82.5% programiranog budžeta. Troškovi po osnovu redovnog održavanja bilježe pad u poslednjim godinama. Godišnji programirani troškovi od približno 10 miliona eura u 2010. godini su smanjeni na ispod 8 miliona eura u 2016. godini. Ovo se može pripisati velikim projektima rehabilitacije koji su doveli do smanjene potrebe za redovnim održavanjem u segmentu državnih puteva.

Tekući i planirani projekti rekonstrukcije su dijelom finansirani iz sredstava državnog budžeta i kredita dobijenih od EIB i EBRD. U slučaju kredita, kontribucija države je obuhvatala 15%-20% troškova. Za projekat autoputa Bar-Boljare, 85% sredstava je obezbijeđeno iz kredita kineske banke EXIM Bank, na osnovu ugovora.

⁴ Podatak na osnovu terenske provjere i rezultata transportnog modela koji je pripremljen u sklopu izrade Strategije ("Izveštaj o sakupljanju podataka i transportni model")

U ovom trenutku je u toku šesnaest (16)⁵ projekata rekonstrukcije segmenata magistralnih i regionalnih puteva, ukupne dužine 120 km i vrijednosti od oko 110 miliona eura. Navedeni projekti se finansiraju iz sredstava državnog budžeta Crne Gore, Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) i Evropske investicione banke (EIB). Za period 2017-2019, planirano je još četrnaest (14)⁶ projekata rekonstrukcije, ukupne dužine 223 km i vrijednosti od oko 120 miliona eura. Ovi projekti se, takođe, dijelom finansiraju iz budžetskih i sredstava EBRD i EIB.



Slika 2.3: Tekući projekti rekonstrukcije puteva (ukupno 16; plavom su označeni magistralni, a narandžastom bojom regionalni putevi)

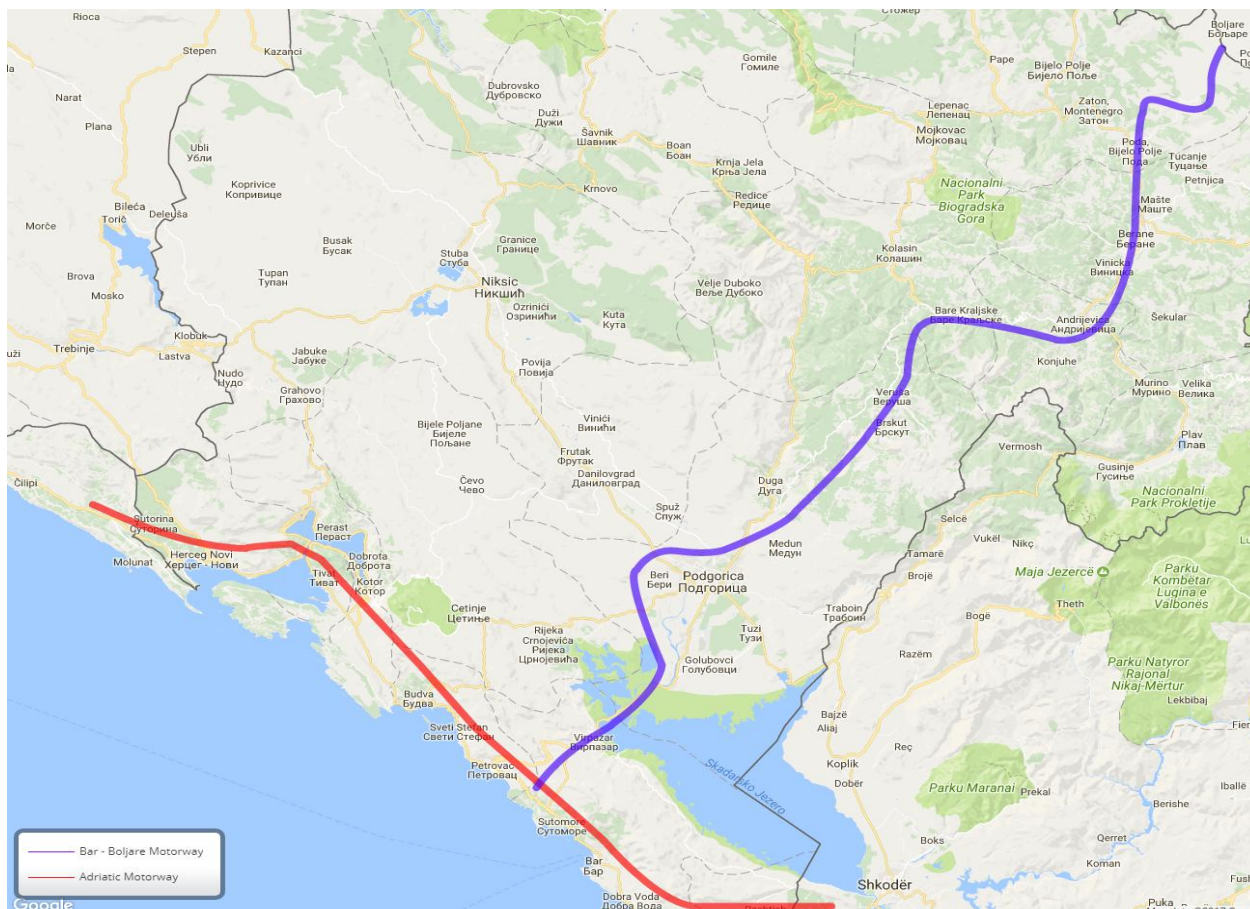
⁵ Izvor: Sekretarijat za razvojne projekte, „Informacija o razvojnim projektima“, jul 2017.

⁶ *Ibid.*



Slika 2.4: Planirani projekti rekonstrukcije puteva (ukupno 14; plavom su označeni magistralni, a narandžastom bojom regionalni putevi)

Crna Gora planira da u narednim godinama razvije mrežu autoputeva. Navedeno obuhvata autoput Bar-Boljare i primorsku varijantu jadransko-jonskog koridora – brzu sobračajnicu duž crnogorskog primorja. Autoput Bar-Boljare (SEETO Pravac 4) (Slika 2.4) treba da doprinese otvaranju razvojnih šansi i dodatnom iskorišćavanju potencijala sjevernog regiona, bolju i bržu povezanost sa centralnim i južnim dijelom države kada je u pitanju interni integrativni karakter povezivanja, uz sigurnije i efikasnije odvijanje saobraćaja.



Slika 2.5: Autoput Bar-Boljare i primorska varijanta Jadransko-jonskog koridora – brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja (označeni **ljubičastom**, odnosno **crvenom** bojom)

Izgradnja autoputa od Bara do Boljara je planirana kroz četiri faze: i. Smokovac-Mateševo, ii. Mateševo-Andrijevića i obilaznica oko Podgorice (Smokovac – Tološi – Farmaci), iii. Andrijevića – Boljare, i iv. Podgorica – Đurmani (izlazni portal tunela Sozina). U ovom trenutku se izvode radovi na izgradnji dionice Smokovac-Uvač-Mateševo (41 km), kao i pripreme aktivnosti vezane za druge dionice.

Primorska varijanta jadransko-jonskog koridora (SEETO Pravac 1), koja se proteže crnogorskom obalom, ima za cilj unaprijeđenje povezanosti unutar regiona, i regiona sa EU. Ovo je strateški projekat za region jugoistočne Evrope i Balkana. Njegov završetak obezbijediće koridor visokog kapaciteta i kvaliteta koji spaja srednju Evropu i sjevernu Italiju sa jonskim poluostrvom preko Slovenije, Hrvatske, Bosne i Hercegovine, Crne Gore, Albanije i Grčke. Jadransko-jonski multimodalni koridor prolazi kroz Crnu Goru, od granice sa Hrvatskom do granice sa Albanijom u dužini od oko 108 km. Obuhvata sistem obilaznica oko primorskih gradova Herceg Novi, Tivat, Budva i Bar i prelaz preko Bokokotorskog zaliva-most Verige.

Procijenjena vrijednost troškova projektovanja, supervizije i izgradnje kompletne brze saobraćajnice iznosi oko 1,013 milijardi eura. Zbog mnogih ograničenja u pogledu finansiranja, neophodna je segmentacija brze saobraćajnice, te fazna izgradnja određenih pod-dionica, kako su već identifikovane ranijim dokumentima. Za kompletnu saobraćajnicu duž crnogorskog primorja 2008/2009 urađen je generalni projekat i prethodna studija opravdanosti. Ukupni procijenjeni troškovi gradnje za ostatak autoputa Bar-Boljare iznose približno 1,7 milijardi eura, dok je za brzu saobraćajnicu potrebno obezbijediti sredstva u iznosu od oko 1 milijardu eura. Ukupan državni dug za 2018. godinu, iznosio je 3,093 milijardi eura ili 67,19% BDP-a.

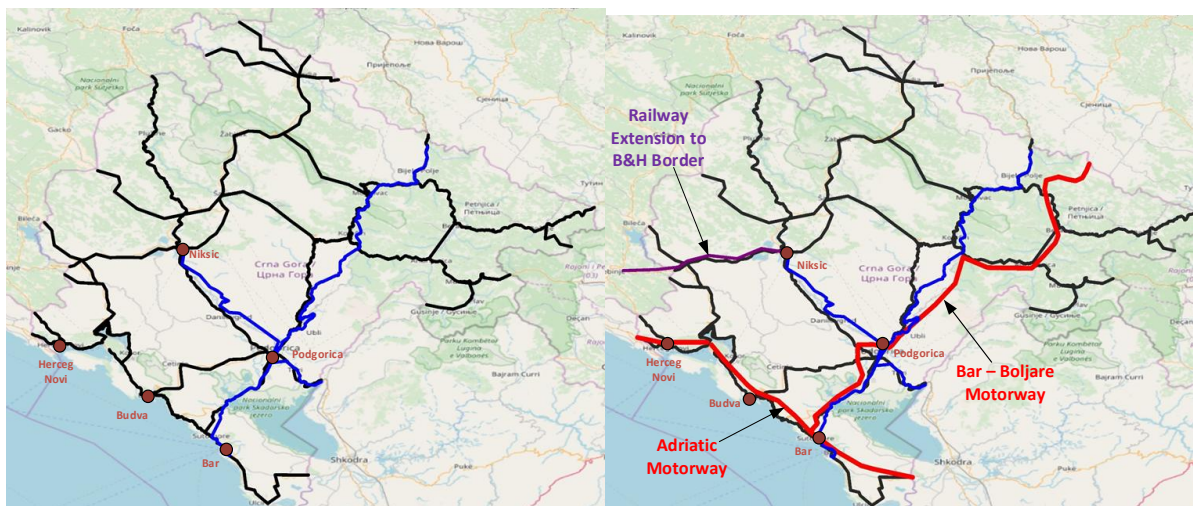
Crna Gora bilježi privredni rast u posljednjih nekoliko godina podstaknut investicionim ciklusom koji se značajnim dijelom odnosi na investicije u putnu infrastrukturu. Veliki dio investicija se finansira kreditima dobijenim od Međunarodnih finansijskih institucija/MFI pod povoljnim uslovima. U ovom kontekstu, posebna pažnja se poklanja očuvanju fiskalne stabilnosti.

2.1.1.3 Potražnja i nivo usluge

Za potrebe SRS urađen je regionalni saobraćajni model za Crnu Goru, pomoću kojeg su se procijenjivali i predstavljali tokovi saobraćaja, kao i druga metrika efikasnosti mreže na temelju tipičnog dana⁷. U tu svrhu, ispitani su različiti scenariji za razvoj putne mreže:

- „Osnovni“ scenario se odnosi na strukturu drumske i željezničke mreže države (infrastruktura, operacije i usluge) i pripadajuća potražnja za 2015. godinu;
- Scenariji „uraditi minimalno“, koji se odnosi na buduću strukturu drumske i željezničke mreže države (infrastruktura, operacije i usluge) i pripadajuća potražnja za 2025. i 2035. godinu. „Uraditi minimalno“ mreža obuhvata infrastrukturne projekte čija realizacija je izvjesnija do tih perioda.

⁷ Stathopoulos, A., Kepaptsoglou, K. (2017). Izvještaj o transportnom modelu i prikupljanju podataka. Izvještaj je pripremljen u sklopu projekta "Priprema Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore", Delegacija EU u Crnoj Gori, Crna Gora



(a) Osnovna mreža

(b) Buduća „uraditi minimalno“ mreže

Slika 2.6: Osnovna i buduća „uraditi minimalno“ mreže (osnovna putna mreža je označena crnom, osnovna željeznička mreža plavom, projekti novih puteva crvenom, novi segmenti željeznice ljubičastom bojom)

Trenutni uslovi pokazuju da neke dionice mreže državnih puteva Crne Gore („osnovni scenario“) bilježe relativno visoke prosječne dnevne vrijednosti, koje se dodatno značajno uvećavaju tokom ljetnih vršnih sezona. Ovo je naročito slučaj za primorske djelove i vezu Bar – Podgorica. Očekuje se značajan porast drumskih putovanja u budućnosti i to će neizbježno imati uticaj na efikasnost državne mreže i planiranih autoputeva. Očekuje se rast drumskog saobraćaja za najmanje 45% do 2025. godine i još 25% do 2035. godine. Očekivanja su da će autoputevi preuzeti visoke prosječne dnevne obime saobraćaja (od preko 22,000 vozila dnevno u 2025. i 27,000 u 2035. godini za segmente mreže sa najmanjim obimom saobraćaja), što ipak neće uticati na njihovu efikasnost. Takođe, u budućnosti će doći do porasta drumskog putničkog saobraćaja i na nekim putnim dionicama u okviru postojeće mreže magistralnih puteva (na primjer: magistralni putevi Podgorica-Budva i Podgorica-Nikšić).

Procjena saobraćajnih tokova dobijena iz transportnog modela⁸ naglašava potrebu za uvođenjem mreže autoputeva u Crnoj Gori koja je obuhvaćena Jedinstvenom listom prioritarnih infrastrukturnih projekata/SPP. Predložena struktura „uraditi minimalno“ će imati uticaj na postojeću mrežu državnih puteva, koje treba unapređivati u kontinuitetu da bi mogli da odgovore na rastuću potražnju u 2025. i 2035. godini.

⁸ Ibid.

U Tabeli 2.1 su predstavljeni pokazatelji učinka za osnovni scenario i „uraditi minimalno“ scenario:

Tabela 2.1: Pokazatelji učinka za putnu mrežu (tipičan dan)

Godina	Drumski putnički saobraćaj			Drumski tetretni saobraćaj		
	Putovanja*	Vozilo - km	Vozilo- h	Putovanja*	Vozilo - km	Vozilo- h
2015	40,924	3,921,870	101,360	3,430	355,462	5,299
2025	59,752	5,020,369	75,742	4,397	399,972	4,321
2035	74,763	6,527,882	109,961	5,027	462,751	4,977

*obuhvata putovanja čiji se najmanje jedan kraj nalazi u Crnoj Gori

Ukupna pređena udaljenost (vozila-km) će u budućnosti rasti, s obzirom na činjenicu da ukupne dužine pravaca nijesu radikalno skraćene (novi autoputevi idu paralelno uz postojeću mrežu) i obim saobraćaja raste. Sa druge strane, uvođenje autoputeva doprinosi smanjenju vremena putovanja i samim tim ukupan odnos vozilo-sat je smanjen u odnosu na osnovnu mrežu, barem za 2025. godinu i skoro identično za 2035. godinu (imajući u vidu da će saobraćaj značajno porasti do 2035.)

Kvalitet toka saobraćaja na segmentima puteva se ocjenjuje na osnovu takozvanog Nivoa usluge (NU). Isti se koristi za analizu operacija na putevima, na način što se vrši kategorizacija tokova saobraćaja i saobraćaju pripisuju nivoi kvaliteta, na osnovu mjera učinka, kao što su brzina, gustina isl. Prema američkom Priručniku za proračun kapaciteta puteva (*US Highway Capacity Manual*)⁹, postoji šest kategorija NU (od A do F) (Tabela 2.2).

Za potrebe planiranja, očekuje se da kapacitet dionica puta odgovara NU „C” ili „D” LOS, kako bi se obezbijedile adekvatne operacije. U sadašnjem slučaju, nivo usluge je izveden na osnovu prosječnih dnevnih vrijednosti (Prosječni godišnji dnevni saobraćaj-PGDS), uz primjenu metodologije koju predlaže Florida Department of Transportation¹⁰ (FLDOT).

⁹*Highway Capacity Manual*". Transportation Research Board, Washington, D.C. 2000. ISBN 0-309-06681-6.

¹⁰ Florida DOT (2013). 2013 QUALITY/ LEVEL OF SERVICE HANDBOOK, FL, USA

Tabela 2.2: Nivo usluge (NU) za segmente puta

Kategorija NU	Opis
A	Slobodan tok saobraćaja sa pojedinačnim korisnicima na koje ne utiče prisustvo drugih učesnika u saobraćaju.
B	Stabilan tok saobraćaja sa visokim stepenom slobode za odabir brzine i uslova vožnje ali uz određeni uticaj ostalih učesnika u saobraćaju
C	Ograničeni tok koji ostaje stabilan ali sa značajnim interakcijama sa drugim učesnicima u saobraćaju. Opšti nivo komfora i udobnosti značajno opada na ovom nivou.
D	Tok saobraćaja visoke gustine u kome su brzina i sloboda manevrisanja strogo ograničene, a nivo komfora i udobnosti u padu iako tok saobraćaja ostaje stabilan.
E	Nestabilan tok saobraćaja na ili blizu nivoa kapaciteta sa veoma lošim nivoom komfora i udobnosti.
F	Prinudni tok saobraćaja u kome se količina saobraćaja približava tački da premaši kapacitet. NU F karakterišu talasi zastoja, slabo vrijeme putovanja, nizak stepen komfora i udobnosti, i povećan rizik od nastanka nezgoda.

U ovom kontekstu, dio mreže blizu obale kao i segmenti između obale i Podgorice pokazuju prilično nizak nivo usluge za puteve sa dvije saobraćajne trake, posebno tokom vršnih perioda. Na većini segmenata, predloženi autoputevi će u prosjeku imati dobar nivo usluge. Dio glavne mreže puteva će imati koristi od autoputeva, uprkos rastu ukupnog drumskog saobraćaja. Međutim, postoje segmenti za stvaranje uskih grla tokom vršnih sati u špicu sezone, što iziskuje preduzimanje odgovarajućih radnji za poboljšanje uslova za odvijanje saobraćaja. Neka od ovih uskih grla su prepoznata i na crnogorskim graničnim prelazima.

2.1.1.4 Održavanje puteva

Redovno održavanje državnih puteva se reguliše na osnovu četvorogodišnjih ugovora. Ne postoji prioritet, već svi putni pravci na državnim putevima moraju biti prohodni i bezbjedni za odvijanje saobraćaja, s tim da se kod zimskog održavanja pravi priritet u zavisnosti od kategorije puta, frekvencije vozila, alternativnih putnih pravaca i značaja povezivanja.

Troškovi redovnog održavanja regionalnih i magistralnih puteva u Crnoj Gori na godišnjem nivou iznose 8,2 miliona EUR za period od novembra 2015. god. do novembra 2019. god. Ovaj iznos je dobijen na osnovu otvorenog postupka javne nabavke za izbor izvođača na održavanju regionalnih i magistralnih puteva, a na osnovu kojeg je potpisan ugovor sa preduzećem

Crnogoraput AD Podgorica. Za period od 2019. god. do 2023. god. će se raspisati tender za izbor izvođača na tekućem održavanju za naredni četvorogodišnji period. Procijenjena vrednost ove javne nabavke na godišnjem nivou je 10 miliona eura.

Investiciono održavanje se određuju na osnovu Plana redovnog i investicionog održavanja, rekonstrukcije i izgradnje državnih puteva koji se svake godine usvaja od strane Vlade, a isti je sačinjen od strane Direkcije za saobraćaj/DZS, uvažavajući inpute tj. stanja sa terena.

Za održavanje lokalnih puteva (planiranje, upravljanje, projektovanje, izvođenje radova, finansiranje), nadležne su jedinice lokalne samouprave.

Sistemom održavanja i zaštite putne infrastrukture osigurava se očuvanje imovine kao i očuvanje jednog od preduslova za odvijanje bezbjednog i sigurnog saobraćaja na drumskim saobraćajnicama. Značaj bezbjedne i efikasne saobraćajne infrastrukture ne može biti prenaplašen i potrebno je preduzeti korake kojim bi se saobraćajna infrastruktura zaštitila od negativnih spoljnih uticaja.

U savremenim tržišnim uslovima, da bi ostala efikasna i konkurentna, transportna preduzeća sve više angažuju teretna vozila koja su veća i po veličini i po nosivosti. Preopterećena teretna vozila uzrokuju značajne negativne efekte: propadanje same saobraćajnice, smanjenje perioda eksploatacije vozila, povećanje troškova održavanja i rehabilitacije, itd. Slučajne kontrole i uobičajene stanice za mjerenje opterećenja nisu više dovoljne u borbi protiv propadanja puteva u uslovima povećanih teretnih tokova. Ovaj problem se uspješno rješava uvođenjem WIM senzora. Prilikom mjerenja opterećenja na WIM sensorima, teretna vozila ne moraju da se zaustavljaju iznad senzora što predstavlja i najveću prednost ovih sistema. Dodatna prednost ovih sistema je mogućnost umrežavanja sa drugim elementima upravljanja saobraćajem, čime se od podataka dobijenih sa WIM senzora stvara dragocjena baza podataka o saobraćaju.

2.1.2 Sektor željezničkog saobraćaja

2.1.2.1 Postojeća mreža

Ukupna dužina željezničke mreže u Crnoj Gori je 250 km. Željeznička pruga je jednokolosječna, kategorije D4 sa normalnom širinom kolosjeka (1,435 mm). Željeznička mreža je u najvećem dijelu (225 km) elektrifikovana. Dozvoljeno osovinsko opterećenje je 22.5 tona. U okviru željezničke mreže postoji 121 tunel ukupne dužine 58 km, 120 mostova, 9 galerija i 440 propusta. Mreža se sastoji od tri pruge koje konvergiraju prema Podgorici (Slika 2.5). Gustina željezničke mreže u Crnoj Gori je 18.4 m pruge/ km², odnosno 0.40 km/ 1000 stanovnika.¹¹

¹¹ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Enlargement_countries_-_transport_statistics

Pruga Bar-granica sa R Srbijom (Beograd) predstavlja okosnicu željezničkog sistema Crne Gore. U potpunosti je elektrifikovana i obuhvata najviši željeznički vijadukt u Evropi (most iznad Male Rijeke) i tunel Sozina dužine 6.2 km. Skoro jedna trećina pruge na teritoriji Crne Gore prolazi kroz tunele ili preko željezničkih mostova. Pruga Nikšić – Podgorica (56,6 km) je u potpunosti rekonstruisana i elektrifikovana, u periodu 2006-2012, uz ponovno uspostavljanje putničkog saobraćaja. Operativna brzina na ovoj pruzi se kreće u opsegu od 75 km/h do 100 km/h. Pruga Podgorica-Skadar, koja se nastavlja do Tirane, koristi se isključivo za teretni saobraćaj. Postoje planovi za rekonstrukciju pruge i uspostavljanje putničkog saobraćaja između Crne Gore i Albanije.

Crnogorske željezničke stanice nemaju adekvatnu dužinu mimoilaznica kako bi se obezbijedili uslovi za teretne vozove dužine 740 m (kako je propisano Regulativom 1315/2013 za valjane ERTMS operacije).

Kompatibilnost standarda u cilju ispunjenja obaveza na mreži pruga koje su na TEN-T mreži sprovodi se kontinuirano od 2018. godine, na način što se počelo sa objavljivanjem tehničkih specifikacija interoperabilnosti (TSI), koje su determinisane Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza (Službeni list Crne Gore br. 01/14). Objavljeni su TSI koji se odnose na infrastrukturu i CCS za kontrolno komandne sisteme, u 2019. godini. U međuvremenu, objaviće se TSI koji se odnose na energiju i tunele, a u narednih 5-7 godina i svi ostali TSI, čija primjena će biti izvodljiva na prugama Crne Gore.

Sve aktivnosti na modernizaciji javne mreže pruga i nabavke vozila nove generacije sprovodiće se u skladu sa novim tehničkim standardima, poštujući i lokalne geografske uslove i mogućnosti primjene istih u uslovima ograničenja, kao što su poluprečnici krivina, prenošenje GSM signala kroz veliki broj tunela, itd. Za modernizaciju u skladu sa tehnologijama koje donose "Inteligentni transportni sistemi" (ITS) potrebna su velika finansijska sredstva i za infrastrukturu i za vozna sredstva. Preduzete su aktivnosti koje se odnose na projektovanje novog signalno-sigurnosnog sistema u 2019. i 2020. godini, nakon čega bi se pristupilo projektovanju tehnologija ERTMS, prvo nižeg nivoa ETCS (European train control system), a kasnije i najnaprednije tehnologije, sa ciljem da se do kraja važenja ove Strategije iste ugrade na glavnom pravcu Bar-Beograd.



Slika 2.7: Željeznička mreža Crne Gore

Željeznički koridori su u velikoj mjeri elektrifikovani, sa većinom dionica koje su u posljednjim godinama rekonstruisane i/ili unaprijeđene. Postojanje jednog kolosjeka umanjuje prevoznu i propusnu moć željezničkih koridora. Ne postoji aktivna željeznička veza između Crne Gore i Bosne i Hercegovine, dok željeznička veza sa Albanijom iziskuje značajno unaprijeđenje na prugama Albanije kako bi se mogao uspostaviti putnički saobraćaj.

2.1.2.2 Realizovani, tekući i budući projekti

Od 2006. godine, u Crnoj Gori, uloženo je 123.1 miliona eura u rehabilitaciju i modernizaciju željezničke infrastrukture, za remont i elektrifikaciju pruge Nikšić-Podgorica i remont pruge Bar – Vrbnica (granica sa R Srbijom)-(Beograd). Kada je riječ o pruzi Bar-Vrbnica, do sada su

završeni radovi na sjevernom dijelu ove pruge: Vrbnica-Kolašin (53.2 km), i dodatno ugovoreni remont dionica Kolašin-Kos (10.9 km) i Kos-Trebešica (7.3 km, obezbijedena sredstva), za maksimalnu dozvoljenu brzinu 75-80 km/h. Preostali radovi uključuju generalni remont 96 km pruge (Trebešica-Bar), pripremu glavnog projekta za zamjenu postojećeg signalno-sigurnosnog sistema u stanici Podgorica i sanaciju betonskih mostova (ukupno 91 most), izradu glavnog projekta rekonstrukcije i sanacije 106 tunela, nabavku opreme za održavanje željezničke infrastrukture, (14 čeličnih mostova, 91 betonski most, 12 kosina i klizišta, ukupne dužine 3km), rekonstrukciju kolosjeka i sadržaja u tri stanice, rekonstrukciju postojeće signalno-sigurnosne opreme i kontaktne mreže duž pruge i modernizaciju sistema bezbjednosti i video nadzora. Procijenjeno vrijeme trajanja projekta je 15 godina. Tehnička dokumentacija za većinu faza projekta je spremna za pripremu tendera ili sprovođenje tenderskog postupka.

Rekonstrukcija i modernizacija pruge Podgorica – Tuzi je obuhvaćena Jedinstvenom listom prioriternih infrastrukturnih projekata za period od narednih 15 godina. Međutim, do sada nije inicirana izrada detaljnih tehničkih studija ili relevantnih radova. Svaki napredak u pogledu ovog projekta je u direktnoj vezi sa aktivnostima albanske strane. Takođe, u okviru SPP predviđeno je proširenje pruge Podgorica – Nikšić na prugu do Trebinja u Bosni i Hercegovini, koja bi pratila koridor uskokolosječne pruge između Nikšića i Bileće i Trebinja, koja je bila aktuelna prije 40 godina, a nekada se zvala pruga Dalmacija – Zelenika.

Troškovi remonta i elektrifikacije pruge Podgorica – Nikšić, u periodu 2006-2012, iznosili su približno 65 miliona eura, a finansirani su iz sredstava kredita Česká Exportní Banka (ČEB) (50 miliona eura) i Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) (15 miliona eura). Od 2008. godine, približno 68 miliona eura € je utrošeno za remont pruge Bar – Vrbnica. Ovi troškovi su finansirani iz sredstava kredita dobijenih od EBRD (14 miliona eura), Evropske investicione banke (EIB) (7 miliona eura), ČEB (800 hiljada eura), zatim iz sredstava pod okriljem Investicionog okvira za zemlje Zapadnog Balkana i (3,5 miliona eura) i instrumenata pred-pristupne pomoći (43 miliona eura). Dodatnih 2,5 miliona eura je dobijeno iz državnih fondova. Troškovi redovnog održavanja su se poslednjih godina održali na relativno stabilnom nivou (oko 6 miliona eura godišnje). Sa druge strane, tokom istog perioda, zabilježen je rast subvencija u željezničkom sektoru, (sa 2 miliona eura u 2010. godini na skoro 9 miliona eura u 2016. godini). Subvencije su se koristile za otplatu rata kredita utrošenih za remont željezničke mreže i pokrivanje deficita prihoda u odnosu na operativne troškove za upravljača željezničkom infrastrukturom (ZICG) i željezničkog prevoznika (ŽICG-Prevoz).

Obiman program remonta crnogorskih željeznica je trenutno u toku ili je planiran. Akcenat je stavljen na glavne željezničke koridore za prevoz putnika i tereta, između Bara, Podgorice i Bijelog Polja (granica sa Srbijom). Planovi za revitalizaciju drugih željezničkih koridora sa Albanijom i Bosnom i Hercegovinom su pripremljeni, ali njihova realizacija se očekuje blizu kraja vremenskog okvira SRS (2035). Takođe, planovi u velikoj mjeri zavise od relevantnih željezničkih projekata u susjednim zemljama, koji trebaju da se usaglase sa i nadovežu na projekte u Crnoj Gori.

Na Slici 2.8 i u Tabeli 2.3 ukratko je predstavljen napredak projekata duž željezničke pruge Bar-Vrbnica. Ovim su obuhvaćeni realizovani, tekući i preostali projekti za remont glavnog željezničkog koridora Crne Gore.



Slika 2.8: Realizovani, tekući/planirani željeznički projekti duž pruge Bar-Vrbnica

Tabela 2.3: Napredak realizacije projekata duž željezničke pruge Bar-Vrbnica

ID	Sekcija/projekt	Status
1	Vrbnica - Kolašin	U potpunosti remontovana
2	Kolašin – Kos	Remontovan gornji stroj U toku je sanacija mosta i kosine
3	Kos - Trebesica	U toku je rekonstrukcija gornjeg stroja U toku je rekonstrukcija mosta i kosine
4	Trebesica - Bratonožići	U toku je sanacija mosta i kosine
5	Bratonožići - Podgorica	U toku je samo sanacija propusta – preostala dionica
6	Stanica Podgorica	U toku je modernizacija signalno-sigurnosnog sistema
7	Podgorica - Vilpazar	U toku je samo sanacija propusta – preostala dionica
8	Vilpazar - Sutomore	U toku je rekonstrukcija gornjeg stroja

U protekloj deceniji, aktivnosti remonta željeznice karakteriše naglašeno finansiranje iz zajmova dobijenih od kreditnih institucija i finansijskih instrumenata EU. Za ove svrhe je utrošeno preko 150 miliona eura. Potrebe za tekućim održavanjem željezničke infrastrukture su bile relativno konstantne tokom proteklih nekoliko godina. Sa druge strane, subvencije upravljaču željezničke infrastrukture povećane su zbog otplate kredita dok je željezničkom prevozniku u putničkom saobraćaju nivo subvencija značajnije povećan od 2018. godine.

2.1.2.3 Putnički i teretni saobraćaj

Polazeći od iste metodologije koja je primijenjena u sektoru drumskog saobraćaja, izvršena je procjena broja putnika i obima tereta za tekuće („osnovni“ scenario) i buduće („uraditi minimalno“ scenario) uslove. Tekući uslovi se odnose na postojeće željezničke linije i operacije, dok se budući slučaj odnosi na operacije željezničkog putničkog saobraćaja između Podgorice i Tuzi (granica sa Albanijom) i produženje pruge Podgorica – Nikšić do Bileće i Trebinja. Procjene za broj putnika i obim tereta, zajedno sa mjerama učinka su predstavljene u Tabeli 2.4:

Tabela 2.4: Upotreba željeznice i mjere učinka (tipičan dan)

Godina	Željeznički putnički saobraćaj			Željeznički teretni saobraćaj	
	Putovanja*	Putnik - km	Putnik- h	Obim tereta*	Tona – km
2015	11,725	204,680	2,558	2,705	387,351
2025	16,778	297,580	3,710	3,788	542,943
2035	22,863	405,758	5,059	5,063	665,948

* obuhvata putovanja čiji se najmanje jedan kraj nalazi u Crnoj Gori

U budućim godinama se predviđa značajan rast putničkog i teretnog saobraćaja u Crnoj Gori. Navedeno se pripisuje kako spoljnim (makroekonomskim) faktorima, kao što je privredni rast Crne Gore i susjednih zemalja, tako i unaprijeđenju i poboljšanju željezničke infrastrukture, čime će se omogućiti bolje usluge u smislu vremena putovanja, kapaciteta i pouzdanosti usluge. Rast broja putnika za 15% duž koridora Bar-Bijelo Polje se pripisuje vremenu putovanja od 30 minuta.

Očekuje se rast željezničkog saobraćaja u budućim godinama, uz uslov da se realizuju radovi na remontu željeznice i pojača privredna aktivnost, te da makroekonomski uslovi na održiv način pruže podršku ekonomskom rastu kako Crne Gore tako i susjednih zemalja.

2.1.2.4 Povezanost luke i intermodalna infrastruktura

Jedina intermodalna stanica koja povezuje željeznički i pomorski saobraćaj u zemlji je uspostavljena u luci Bar. Međutim, priključci između lučkih gatova i željezničke mreže su nedovoljni. Nadalje, nedostaje infrastruktura opredijeljena za uspostavljanje intermodalnosti između željezničkog i drumskog saobraćaja. Ovo ukazuje da se kapacitet željezničkih pruga ne koristi u potpunosti, te da se kontejnerizovani teret mahom prevozi drumskim vidom saobraćaja.

Obzirom da je na polju intermodalnosti evidentan nedostatak projektne dokumentacije i zrelosti projekata u Crnoj Gori, prvi korak bi bio uraditi studiju intermodalnosti u Crnoj Gori, koja bi se fokusirala na analizu trenutnog stanja u državi i predložila aktivnosti koje bi dovele do razvoja sveobuhvatnog intermodalnog transportnog sistema. Na osnovu takve studije mogu biti načinjeni koraci u pravcu pripreme za dalji razvoj infrastrukture.

Koncept intermodalnosti je u samoj srži modernih transportnih sistema, a suština intermodalnosti je napraviti koheziju između različitih transportnih grana i napraviti jedinstvenu cjelinu koja će omogućiti prevoz "od vrata do vrata".

Sam razvoj intermodalnog transporta omogućava povećanje obima transporta jer će se rasteretiti pojedinačne saobraćajne grane, unaprijediti zaštita životne sredine i smanjiti ukupni troškovi.

Ovakva jedna studija treba da analizira sve prednosti i nedostatke intermodalnog prevoza u odnosu na unimodalni prevoz. U osnovi, u ovoj studiji neophodno bi bilo prikazati značaj samog intermodalnog sistema, tehnologija koje ga obilježavaju i sam princip intermodalnog sistema, prikazati prednosti i nedostatke pojedinih saobraćajnih grana, kao i prednost intermodalnog sistema u odnosu na njih, a zatim analizirati postojeću ekonomsku i saobraćajnu situaciju i na osnovu toga utvrditi pravce i perspektive razvoja i dati odgovarajuće predloge i rješenja za razvoj ove oblasti.

2.1.3 Sektor vazdušnog saobraćaja

2.1.3.1 Postojeća infrastruktura

Vrijednost ulaganja u aerodrome u prethodnim godinama se procjenjuje na oko 37 miliona eura. Procijenjeni troškovi za modernizaciju aerodroma iznose 150 miliona eura (95 miliona eura za aerodrom Podgorica i 55 miliona eura za aerodrom Tivat), kako je navedeno u okviru Jedinstvene liste prioriternih infrastrukturnih projekata.

Vazdušni saobraćaj u Crnoj Gori se obavlja posredstvom dva međunarodna aerodroma (Podgorica i Tivat).



Slika 2.9: Aerodrom Tivat i aerodrom Podgorica

Aerodrom Podgorica (IATA: TGD, ICAO: LYPG) opslužuje glavni grad Crne Gore. Aerodrom ima jednu poletno-sletnu stazu, dužine 2500m i širine 45m, sa orijentacijom sjever-jug (PSS 18/36). Prema ICAO klasifikaciji aerodroma, aerodrom Podgorica ima kategoriju 4E ILS Cat I. Međutim, instrumentalno slijetanje je moguće samo na PSS 36 (sa juga), dok je prilaz PSS 18 iz pravca sjevera samo vizuelni, i moguć samo u savršnim vizuelnim meteorološkim uslovima. Razlog je blizina Dinarskih Alpa na sjeveru. Aerodrom raspolaže sa 14 staza za vožnju, 6 parking pozicija za avione kategorije C, uz mogućnost parkiranja aviona kategorije D na parking pozicijama 5 i 6, 3 parking pozicije za avione generalne avijacije (raspon krila $\leq 20\text{m}$), 1 parking poziciju na tehničkoj platformi za avione kategorije C, putnički terminal površine 5500 m², koji ima 8 šaltera za registraciju putnika i prtljaga, 8 izlaza (dva za dolaske i 6 za odlaske) i 2 karusela za preuzimanje prtljaga.

Aerodrom Tivat se nalazi u neposrednoj blizini Tivta, na udaljenosti 8km (5 min) od centra Kotora i 20 km (12 min) sjeverozapadno od Budve. Aerodrom ima jednu poletno-sletnu stazu (14/32), dužine 2500m i širine 45m, čiji se kraj nalazi na svega 88 m od obalske linije Bokokotorskog zaliva. Kod aerodroma Tivat se uočava nepotpuna usaglašenost sa

međunarodnim propisima u pogledu zaštitnih površina poletno-sletne staze. Prema ICAO klasifikaciji, aerodrom Tivat ima 4D kategoriju. Za aerodrom Tivat su karakteristične izazovne procedure prilaza i slijetanja, zbog brdovite konfiguracije terena oko lokacije aerodroma i jakih preovladujućih bočnih vjetrova. Aerodrom raspolaže sa 2 staze za vožnju, 7 parking pozicija za avione (5 za avione kategorije C i 2 za avione kategorije D, 12 parking pozicija za avione generalne avijacije (raspon krila $\leq 20\text{m}$), i putničkim terminalom površine 4050m^2 , koji ima 12 šaltera za registraciju putnika i prtljaga, 6 izlaza i 2 karusela za preuzimanje prtljaga. U Tabeli 2.5 je dat pregled glavnih operativnih karakteristika međunarodnih aerodroma u Crnoj Gori.

Tabela 2.5: Glavne operativne karakteristike aerodroma Podgorica i Tivat

	PODGORICA		TIVAT	
	2016	2030*	2016	2030*
Putnici/sat				
Mjerodavni sat (osnovni slučaj)		2,030		1,475
Vršni sat (osnovni slučaj)	1,140	2,640	1,170	1,920
Vršna kretanja vazduhoplova				
Mjerodavni sat (osnovni slučaj)		18		12
Vršni sat (osnovni slučaj)	8	23	9	15
Parking pozicije vazduhoplova	7 ^(*)	15	7 ^(**)	9

(*) Na osnovu prognoza Halcrow Group Ltd - Master plan razvoja aerodroma u Crnoj Gori 2011.

(**) Vršni sat

Budući ograničavajući mjerodavni element će biti pozicije na stajanci za vazduhoplove (parking pozicije vazduhoplova) i kapacitet objekta putničkog terminala, ali ne i kapacitet poletno-sletne staze, na kojoj je moguć ILS prilaz samo iz jednog pravca, a koja omogućava da se dostigne i čak premaši brojka od 40 rotacija (sletanje+polijetanje) vazduhoplova na sat.

Pored dva međunarodna aerodroma, postoji i aerodrom u Beranama (Dolac), koji ima poletno-sletnu stazu sa zastorom i objekat terminala (obzirom na to da je nekada bio međunarodni aerodrom), ali koji se zbog trenutnih uslova, nedostatka opreme i male dužine poletno-sletne staze (< 2.000 m), ne može koristiti u druge svrhe, osim za generalnu avijaciju. U prošlosti je bilo određenih predloga valorizacije aerodroma u Beranama, međutim do sada oni nisu realizovani.

Ukupno uzevši, tipičan kapacitet poletno-sletnih staza sa ILS-om u jednom pravcu je približno 40 rotacija vazduhoplova (slijetanje+polijetanje) na sat. Trenutno, aerodrom Podgorica i aerodrom Tivat u prosjeku prihvate 32-38 rotacija vazduhoplova na dan. Imajući to u vidu, kapacitet poletno sletne staze je dovoljan za sadašnje i vjerovatno buduće uslove. Sa druge

strane, neophodno je povećanje broja parking pozicija vazduhoplova i proširenje objekta putničkog terminala.

2.1.3.2 Budući projekti

Budući projekti za aerodrom Podgorica obuhvataju proširenje objekta putničkog terminala, unaprijeđenje manevarskih površina i stajanke za vazduhoplove, proširenje objekata za robni saobraćaj, izmještanje depoa za gorivo i energetske stanice. Aerodrom Podgorica nije obuhvaćen urbanističkim planom Opštine Podgorica. U tom smislu, kompanija „Aerodromi Crne Gore“ je zatražila od Opštine Podgorica izradu Lokalne ili Državne studije lokacije za aerodrom Podgorica. U odsustvu ovog dokumenta, „Aerodromi Crne Gore“ ne može realizovati nijedan razvojni projekat.

Kada je riječ o aerodromu Tivat, kapacitet aerodroma je već sada nedovoljan da odgovori na potražnju tokom vršne ljetnje sezone, što nameće potrebu za proširenjem. Urađeno je idejno rješenje za modernizaciju aerodroma Tivat, kojim su obuhvaćeni sljedeći projekti:

- Rekonstrukcija postojećeg objekta putničkog terminala (4050 m²) i izgradnja novog objekta putničkog terminala (13.000 m²) koji se povezuje sa postojećim.
- Pretvaranje dijela starog terminala u novi terminal za generalnu/VIP terminal; svi sadržaji i funkcije za ove potrebe bi bili smješteni u starom terminalu.

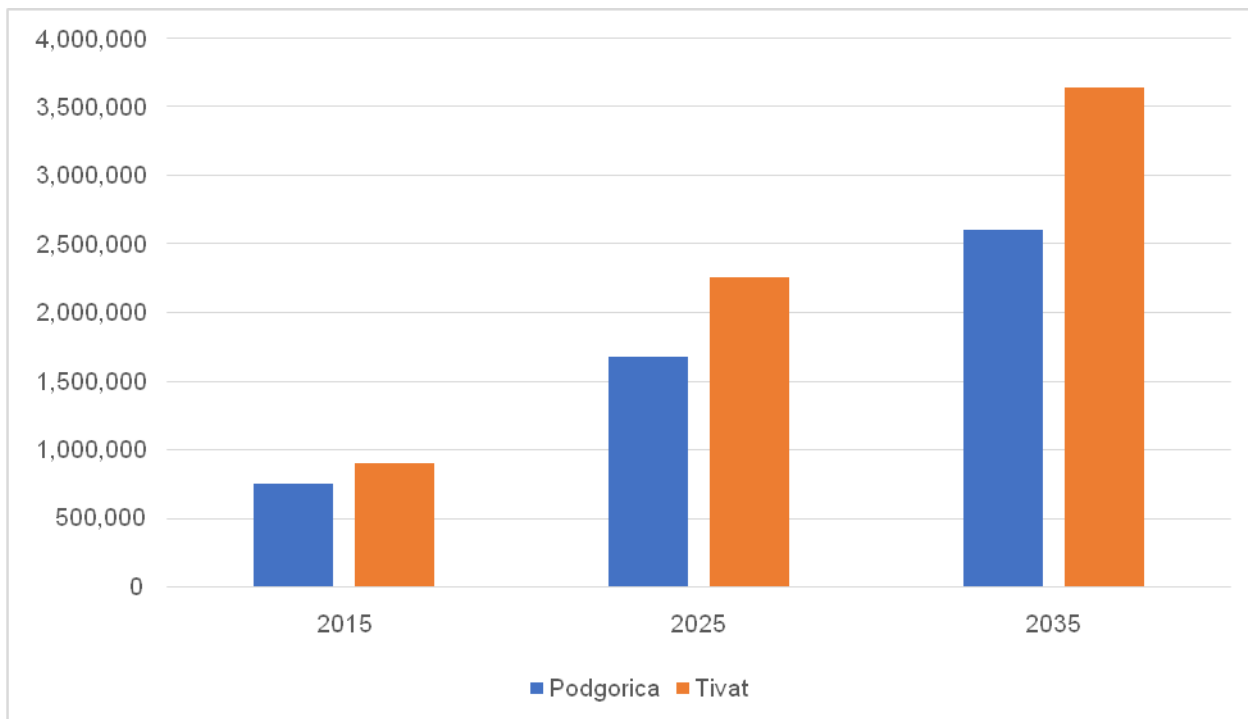
Novo idejno rješenje pristanišne platforme (airside) obuhvata: (1) sanaciju zastora na manevarskim površinama, uključujući i poletno-sletnu stazu, (2) proširenje platforme za komercijalnu avijaciju, rulne staze koje je povezuju sa poletno sletnom stazom, nova predložena rulna staza i prateće instalacije, (3) izmještanje pragova PSS kako bi se zadovoljili međunarodni standardi sigurnosti i (4) izmještanje puta Tivat – Ostrvo cvijeća.

Dva crnogorska međunarodna aerodroma su sada u fazi koja zahtijeva proširenje i unaprijeđenje kapaciteta kako bi se odgovorilo na rastući sezonski saobraćaj. Putnički terminali su neadekvatni i iziskuju proširenje. Planirano je nekoliko projekata, posebno za aerodrom Tivat, gdje se očekuje snažan rast saobraćajne potražnje u narednim godinama.

U buduće projekte spada i aerodrom Berane, gde će se, nakon svestrane analize, procijeniti eventualna valorizacija. Takođe, u toku su aktivnosti vezane za aerodrom Nikšić (Kapino polje) za koji će se uraditi biznis plan razvoja aerodroma u Nikšiću sa elementima studije opravdanosti. Istovremeno postoji i inicijativa za otvaranje aerodroma u Ulcinju.

2.1.3.3 Putnički saobraćaj

Na Slici 2.10 pretsavljene su procjene za godišnji obim putničkog saobraćaja na crnogorskim aerodromima za 2015., 2025., i 2035. godinu.



Slika 2.10: Prognoza godišnjeg obima putničkog saobraćaja na crnogorskim aerodromima
(Izvor: izlazni rezultati saobraćajnog modela)

Putnički saobraćaj na aerodromu Tivat će i u budućim godinama – 2025. i 2035. prevazilaziti obim putničkog saobraćaja u odnosu na aerodrom Podgorica.

2.1.4 Sektor pomorskog saobraćaja, luke i unutrašnji plovni putevi

2.1.4.1 Postojeća infrastruktura

Luka Bar AD posjeduje (a) terminal za žitarice, sa silosom za žitarice kapaciteta 30,000 tona i zatvorenim trakastim transporterom dužine 250m, koji ide paralelno uz samu željezničku prugu, a koji je namijenjen za utovar/istovar žitarica u/iz silosa; (b) terminal za generalne terete sa zatvorenim skladišnim kapacitetom i hladnjačama (c) “ro-ro” terminal namijenjen za prijem, čuvanje i otpremu “ro-ro” tovarnih jedinica (mogućnost pretovara kompletnih drumskih vozila ili djelova vozila - prikolica i poluprikolica) i (d) putnički terminal sa pet vezova za putničke brodove i feribote, kao i terminal za tečne terete za prijem i otpremanje nafte i naftnih derivata.

Port of Adria AD, se nalazi pored Luke Bar AD i posjeduje kontejnerski terminal sa operativnom obalom dužine 330 m i gazom od 12m, kao i modernu kontejnersku dizalicu (40t) i otvorenim

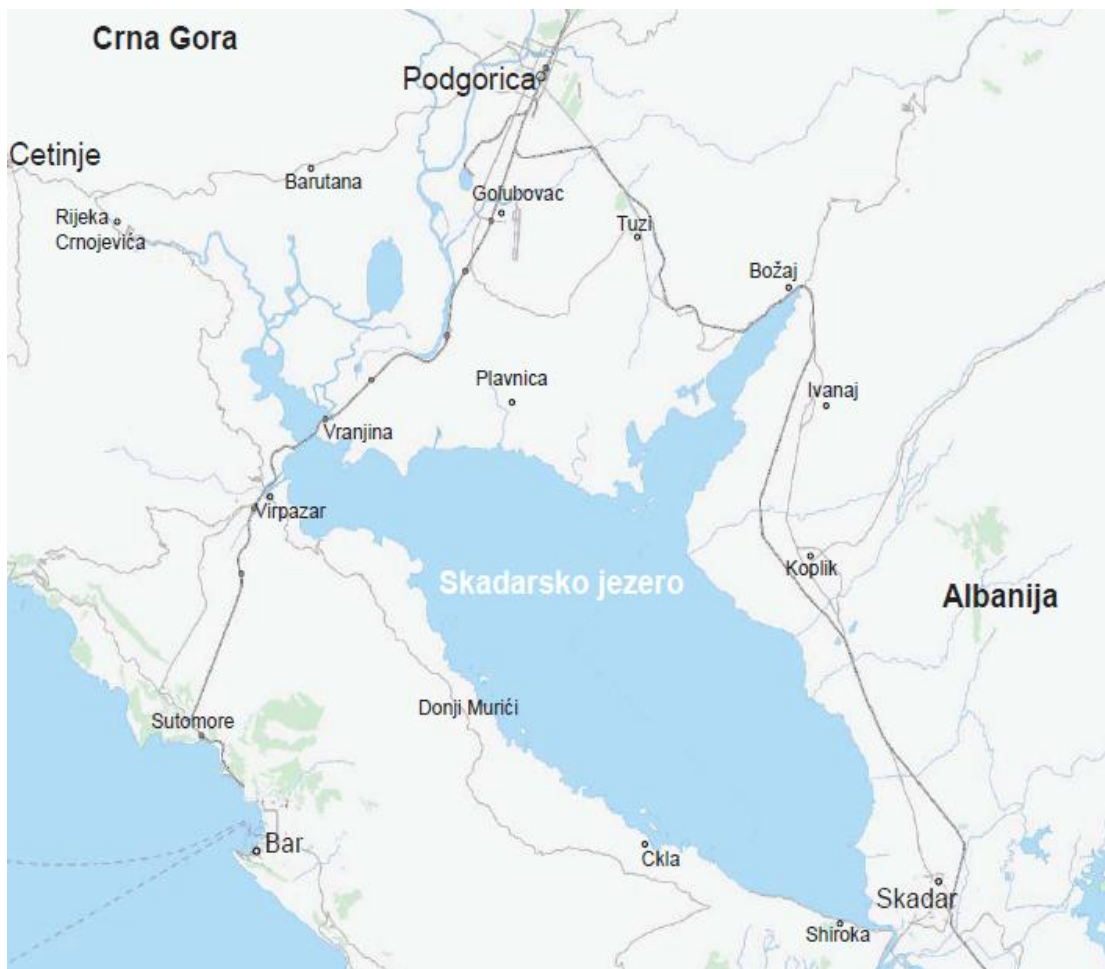
skladišnim prostorom kapaciteta skladištenja 2500 TEU i 180 frigo kontejnera. Takođe posjeduje dva gata za generalne terete, koji su opremljeni sa lučkim dizalicama i zatvorenim prostorom za skladištenje površine 7,6 ha i otvorenim prostorom za skladištenje površine 5,86 ha, kao i terminal za pretovar drva i drvnih proizvoda sa prostorom za skladištenje.

Luka Kotor AD je od 2006. godine orijentisana na kruzing-turizam, i uživa reputaciju jedne od najposjećenijih destinacija na Mediteranu. Sama atraktivna pozicija luke u Bokokotorskom zalivu pruža mogućnost za razvijanje održivog trenda poslovanja.

Kada je u pitanju pomorska flota Crna Gora je 2009. godine započela aktivnosti na revitalizaciji trgovačke flote. „Crnogorska plovidba“ AD Kotor je krajem 2009. godine preko kompanije POLY iz Kine ugovorila gradnju dva broda za prevoz rasutih tereta u brodogradilištu Shanghai Shipyard Co.,Ltd Kina. Brodovi su tipa „handy“ bulk carrieri nosivosti 35,000 tona, dužine 179,90 m, širine 28,40 m, imaju 5 skladišta, četiri teretna uređaja / dizalice svaki od po 30 tona. Eksploatacija prvog broda „Kotor“ je započela u januaru 2012.godine, dok je eksploatacija broda „Dvadesetprvi maj“ pocela u avgustu 2012. godine. Brodovi su sertifikovani od strane prethodno izabrane priznate organizacije Bureau Veritas.

Kompanija „Barska plovidba“ AD iz Bara je u saradnji sa kineskom kompanijom Poly Technologies Inc., ugovorila kupovinu dva brodova novogradnje tipa bulkcarrier “seahorse” 35.000 DWT (eko type), koji svojim tehničkim karakteristikama i kapacitetima u potpunosti odgovaraju potrebama današnjeg pomorskog tržišta. Eksploatacija brodova je otpočela 18. septembra 2014. godine sa brodom „Bar“ a eksplatacija broda “Budva” počela je početkom oktobra 2014. godine.

Skadarsko jezero se prostire na teritorijama dvije države, Crne Gore i Albanije (gdje oko 2/3 pripada Crnoj Gori, a 1/3 Albaniji). To je najveće jezero na Balkanskom poluostrvu, površine od 350 do 510 km², u zavisnosti od godišnjeg doba; dužine od oko 44 km i širine 12 km u srednjem dijelu, sa prosječnom dubinom od 5 m. Nacionalni park Skadarsko jezeru odlikuju vodni i močvarni ekosistemi.



Slika 2.11: Skadarsko jezero

Trenutne uslove zajednica koje nastanjuju područje oko Skadarskog jezera karakteriše migracija stanovništva, pad privredne djelatnosti, česta plavljenja obalskog područja, zastajanje vodotoka Bojane, nedostatak infrastrukture za jezerski saobraćaj i nedovoljan kapacitet lokalne mreže puteva.

2.1.4.2 Buduća infrastruktura

U Luci Bar planira se produženje obale na putničkom terminalu. Projekat podrazumijeva produženje postojeće obale na Putničkom terminalu za 432,85 m, širine 30 m, a njegovom realizacijom bi se eliminisala postojeća ograničenja povezana sa malom dubinom vode uz postojeće operative vezove (maksimalna dubina vode je trenutno uz vez 54 i iznosi 5,9 m): realizacija Projekta bi omogućila prihvata srednjih i velikih putničkih (i kombinovanih brodova za teret i putnike) brodova i kruzer brodova.

Takođe, planira se produženje operative obale na terminalu za suve rasute terete za 166 m. Projektom „Druga faza kamenoloma Volujica“ u luci Bar planira se trajna sanacija sjeverne

padine brda Volujica u cilju zaštite infrastrukturnih i suprastrukturnih objekata koji se nalaze u podnožju brda i dobijanje nove zone, površine 7,8 ha, za pretovar i skladištenje suvih rasutih tereta.

U luci Kotor planira se adaptacija, rekonstrukcija, izgradnja i opremanje luke za obavljanje poslova trgovačke luke otvorene za međunarodni saobraćaj sa naglaskom na turističko-putnički segment. Takođe, planira se povećanje kapaciteta prijema brodova na samom vezu u luci Kotor i osiguravanje kruzer brodova na sidrištima, instalacijom privremenih plutača za vezivanje brodova. Ovako koncipiran razvojni plan luke mora biti kompatibilan sa razvojem grada Kotora, jer je luka svojom lokacijom inkorporirana u njegovo područje i sadržaj.

Pomorske kompanije „Crnogorska plovidba“ AD i „Barska plovidba“ AD planiraju dalju revitalizaciju crnogorske trgovačke flote nabavkom novih brodova čim tržišni uslovi to dozvole a prije svega porastom vozarine – cijene unajmljivanja brodova. Takođe, u cilju daljeg razvoja brodarstva u Crnoj Gori i tradicionalne povezanosti Crne Gore i Italije, neophodno je obnoviti pomorsku liniju Bar – Bari – Bar novim Ro-Ro putničkim brodom što je i jedan od imperativa pomorske kompanije „Barska plovidba“ AD.

Kada je u pitanju Skadarsko jezero, planira se valorizacija ovog prostora kroz izgradnju adekvatne infrastrukture u luci Virpazar za obavljanje međunarodnog vodenog saobraćaja, ispunjavanje uslova za uspostavljanje plovidbenog puta između luke Virpazar i luke Skadar u Republici Albaniji, te u saradnji sa ostalim državnim organima i organima Republike Albanije uspostavljanje plovidbenog puta na rijeci Bojani i nalaženje adekvatnog modaliteta za zaštitu ušća rijeke Bojane od nanosa sedimenta sa morske i riječne strane. Kada se radi o luci Virpazar, u okviru INTERREG IPA CBC IT AL MNE-Tematski Projekat Saobraćaj, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je partner na projektu *“Albanija, Crna Gora, Italija multimodalna saobraćajna povezanost-ALMONIT”*, gdje je vodeći partner Albanski razvojni fond a ostali partneri su Regija Puglia i Regija Molise.

Na sastanku Nadzornog odbora ovog programa održanom 22. i 23. oktobra 2018. godine tematski projekat za saobraćaj je odobren za finansiranje. Ukupna vrijednost projekta je 7 miliona eura, od kojih je budzet Ministarstva saobraćaja i pomorstva 2.440.000 eura. Predviđeno je da se 85% od ove vrijednosti obezbijedi kroz IPA sredstva, dok bi ostatak bio nacionalno kofinansiranje. Aktivnost u okviru ovog projekta Ministarstva saobraćaja i pomorstva je izgradnja luke Virpazar.

Sveobuhvatan cilj projekta je unapređenje prekogranične dostupnosti, promovisanje održivog saobraćaja i unaprjeđenje infrastrukture. Očekivani rezultati projekta su unapređenje multimodalne pomorske saobraćajne mobilnosti između regije Molise i Crne Gore; unapređenje

multimodalne pomorske saobraćajne mobilnosti između Regija Puglie, Crne Gore i Albanije; unapređenje multimodalnog jezerskog saobraćaja između Crne Gore i Albanije uspostavljanjem linije Virpazar-Skadar. Kao rezultat projekta očekuje se uspostavljanje multimodalnog jezerskog saobraćaja, Virpazar-Skadar kao i uspostavljanje pomorske linije Bar-Bari-Shengjin.

2.1.5 Jedinствena lista prioriteta infrastrukturnih projekata/SPP

Premda je kvalitet saobraćajne infrastrukture u Crnoj Gori osjetno unaprijeđen u prethodnoj deceniji, biće potrebno izvjesno vrijeme da se dostignu visoki standardi EU u pogledu kvaliteta, bezbjednosti, kapaciteta i efikasnog upravljanja. Unaprijeđenje na planu saobraćajnog povezivanja je saglasno obavezama koje je Država preuzela prema Bečkoj deklaraciji iz 2015. godine (Samit zapadno-balkanske šestorke u Beču) i prioritetima definisanim u Agendi povezivanja zapadno-balkanske šestorke (WB6 Agenda) u pogledu razvoja saobraćajne i energetske infrastrukture i definisanja Jedinstvene liste prioriteta infrastrukturnih projekata, tehničkih standarda, programa bezbjednosti saobraćaja na putevima, procedura na graničnim prelazima, reforme željeznice i otvaranju/liberalizaciji tržišta. U Tabeli 2.6, predstavljeni su projekti obuhvaćeni SPP, kao i pripadajući procijenjeni troškovi.

Tabela 2.6: Jedinствena lista prioriteta infrastrukturnih projekata

Br.	Naziv projekta	Podsektor	Proc.troškovi (€)
1	Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica (granica sa Srbijom)	Željeznica	246.500.000,00
2	Izgradnja autoputa Bar-Boljare, dionica Mateševo - Andrijevića	Putevi	294.840.000,00
3	Primorska varijanta jadransko-jonskog koridora-brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja	Putevi	1.013.001.000,00
3.1	Dionica granica sa Hrvatskom – Bijela (17km) (Zaobilaznica Herceg Novi (8km) i Herceg Novi-Bijela (9km))		193.228.000,00
3.2	Most preko Bokokotorskog zaliva, vijadukti i pristupni putevi		67.925.000,00
3.3	Zaobilaznica Tivat		56.430.000,00
3.4	Zaobilaznica Budva (14km, dio dionice Tivat-Sozina, dužine 47km)		158.388.000,00
3.5	Zaobilaznica Bar		188.000.000,00
3.6	Dionica Tivat – Sozina		198.550.000,00
3.7	Dionica Bar – granica sa Albanijom		150.480.000,00
4	Autoput Bar-Boljare, obilaznica oko Podgorice, dionica Smokovac – Tološi – Farmaci	Putevi	233.122.000,00
5	Autoput Bar-Boljare, dionica Đurmani - Farmaci	Putevi	440.640.000,00
6	Autoput Bar-Boljare, dionica Andrijevića – Boljare	Putevi	731.160.000,00
7	Rekonstrukcija i modernizacija željezničke linije Podgorica - Tuzi – preko granice Albanije do Tirane	Željeznica	35.000.000,00
8	Saobraćajni informacijski sistem za upravljanje	Pomorski s.	4.200.000,00

Br.	Naziv projekta	Podsektor	Proc.troškovi (€)
	(VTMIS) i odgovor na pomorske incidente zagađenja - II faza		
9	Razvoj aerodroma Podgorica	Vazdušni s.	94.842.387,60
10	Razvoj aerodroma Tivat	Vazdušni s.	55.000.000,00
11	Rekonstrukcija magistralnog puta Ščepan Polje-Plužine (granični prelaz sa Bosnom i Hercegovinom)	Putevi	60.000.000,00
12	Izgradnja pruge Nikšić- granica sa BiH-Trebinje-Čapljina	Željeznica	179.597.190,00

Ukupni procijenjeni troškovi koji se odnose na sektor saobraćaja u okviru Nacionalne Jedinственe liste prioriternih projekata (utvrđene po uzoru na metodologiju EU – realizacija Glavne TEN-T mreže do 2030.) iznose približno 3.3 milijarde eura. Vremenski period zadat ovim strateškim dokumentom predviđa realizaciju prioriternih infrastrukturnih projekata do 2035. godine.

2.2 Analiza problema

Na osnovu prikupljenih podataka i konsultacija, prepoznati su i razmotreni problemi i izazovi koji se odnose na infrastrukturu i operativno funkcionisanje transportnog sistema Crne Gore. U odnosu na prepoznate probleme i definisane razvojne perspektive, utvrđeni su strateški i specifični ciljevi SRS.

2.2.1 Osnovni nalazi

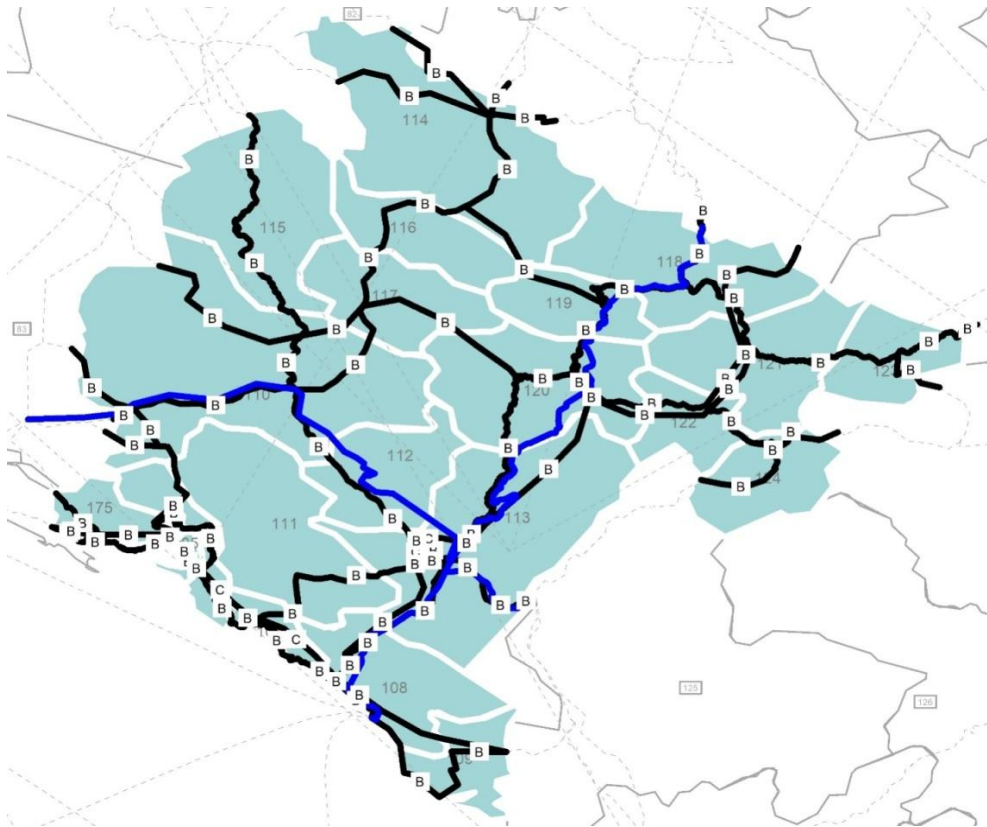
2.2.1.1 Kvalitet mreže i pokrivenost

Stanjekolovoza na većini magistralnih puteva u okviru putne mreže je dobro. Rehabilitacija može biti potrebna na nekim planinskim dionicama regionalnih puteva od drugostepenog značaja. Na tokove saobraćaja i sigurnost utiče činjenica da se osnovna mreža sastoji od magistralnih puteva sa dvije vozne trake, sa jednom trakom po pravcu, često na brdovitom ili planinskom terenu (što podrazumijeva trase sa oštrim krivinama, vertikalne kosine velike visine i ograničene dionice za preticanje). Shodno tome, dozvoljene brzine su ograničene na 80 km/h na magistralnim putevima, 50 km/h na regionalnim putevima i na cijeloj mreži je potrebno manevrisanje prilikom preticanja. Srećom, na nekim segmentima glavne mreže (naročito onim sa vertikalnim kosinama velike visine), postoji i treća traka, koja je opredijeljena za preticanje i olakšava takvo manevrisanje. Bankine/ivične trake su neodgovarajuće širine na mnogim segmentima, čime se dovode u pitanje drumske operacije i bezbjednost u slučajevima incidenata ili kvara vozila. Osim toga, vremenski uslovi imaju negativan uticaj na operacije i uslove na planinskim dionicama glavne putne mreže.

U ovom kontekstu, državna putna mreža ima ograničene kapacitete i sporo vrijeme putovanja zbog elemenata trase, poprečnih presjeka i potrebe za preticanjem. Sposobnost i pouzdanost mreže u smislu potpore potrebama za lokalnom povezanošću i tranzitnim tokovima je mala na odnosu na moderne standarde. Pored navedenog, postojeća mreža puteva ne može na efikasan način odgovoriti zahtjevima za prevoz tereta (ne računajući lokalne potrebe).

Geometrija puteva uslovljava njihov mali kapacitet i negativno se odražava na bezbjednost saobraćaja na nekoliko segmenata državne mreže puteva Crne Gore. Ipak, u zavisnosti od saobraćaja (prognoza potražnje), ne mora da znači da svi segmenti državnih puteva zahtijevaju unaprijeđenje ili zamjenu u skladu odgovarajućim standardima za puteve. Predmetno je neophodno samo kod onih dionica čiji nivo usluge je već ili će u budućnosti biti neadekvatan. Bezbjednost saobraćaja je moguće poboljšati drugim (mekim) mjerama koje uključuju i policijske kontrole (oprema ili fizičko prisustvo policije), tako da nije uvijek neophodno vršiti intervencije na putnoj infrastrukturi.

Trenutno su uslovi nivoa usluge primjereni za veliki dio magistralnih i regionalnih puteva. Nivo usluge C i D prisutan je na dionicama primorskog magistralnog puta (M2.4) između Bara i Budve i oko Kotora, kao i na dionicama magistralnog puta (M2) Bar – Podgorica – granica sa Srbijom. Konzervativnom procjenom ovih dionica zaključuje se da većina njih i dalje ima zadovoljavajući nivo usluge, ali je blizu granice za definisanje NU C putnog segmenta. Međutim, date procjene za potražnju u budućim godinama (2025. i 2035.), u slučaju „ne uraditi ništa“, odnosno samo očuvanje postojećih uslova, degradiralo bi brojne segmente mreže na nivo usluge D ili čak F. Sa druge strane, scenario „uraditi minimalno“ za 2025. i 2035. godinu, obuhvata uvođenje dva glavna putna koridora (SEETO Pravci 1 i 4), čija je putanja paralelna sa magistralnim putevima na kojima je zabilježen niži NU u postojećim uslovima. Na povećanu potražnju za drumskim saobraćajem u budućnosti, odgovara se sa novom infrastrukturom i nekoliko segmenata sa nivoom usluge C u 2035. godini (dionice između Bara, Budve i Tivta primorske varijante jadransko-jonskog koridora).



Slika 2.12: Nivo usluge Glavne i Svobuhvatne putne mreže Crne Gore za 2035. godinu (Izvor podataka: izlazni rezultati saobraćajnog modela)

Crna Gora nije dobro pozicionirana u odnosu na prosjek EU u pogledu broja smrtnih ishoda koji se mogu pripisati saobraćajnim nesrećama, već je blizu maksimalne vrijednosti zabilježene u EU. Ali, u odnosu na susjedne države broj saobraćajnih nesreća je manji.

Uzroci saobraćajnih nezgoda se vežu za sljedeće elemente: vozač, vozilo, put i okolina. U Crnoj Gori od 2010. godine bilježimo trend pada saobraćajnih nezgoda sa teškim tjelesnim povredama i smrtnim ishodomima.

U cilju utvrđivanja neophodnih mjera koje bi Crna Gora trebala da sprovede radi podizanja nivoa bezbjednosti u saobraćaju u narednoj Tabeli 2.7. koja je urađena u skladu sa principima „Four E’s of Road Safety“ (4E za bezbjednost-Education, Engineering, Emergency, Enforcement) prezentovana je ocjena tekućeg stanja sa prepoznatim nosiocima pojedinih mjera.

Tabela 2.7: Ocjena tekućeg stanja i predložene mjere za smanjenje identifikovanih jazova (i.j. gaps) između tekućeg i željenog stanja

R.b	Oblasti	Potpuno ispunjeno	Kontinuirano sprovođenje	Djelimično ispunjeno	Neispunjeno	Mjere kojima bi se smanjili identifikovani jazovi (i.j. gaps)	Nadležna institucija
1.	Edukacija						
1.1.	Osnovni program saobraćajne edukacije					Nastavak i poboljšanje programa saobraćajne edukacije u osnovnim, srednjim i sistemima visokog obrazovanja. Obrazovanje djece u predškolskim ustanovama i uvod u osnovne stavove vezane za bezbjednost u saobraćaju.	
	Edukacija o prvim koracima u saobraćaju			X			MP
	Edukacija o osnovnim principima bezbjednosti u saobraćaju			X			MP
	Edukacija o ponašanju tinejdžera u saobraćaju			X			MP
	Edukacija o ponašanju biciklista			X			MP
	Edukacija o bezbjednom putovanju zaposlenih			X			N/A
	Edukacija profesionalnih vozača (CPC, certificate of professional competency)		X				MSP
1.2.	Program za mlade vozače i početnike					Dalje unapređenje rada auto-škola i kontrola sprovođenja standarda i regulative na ovom polju. Uvođenje i sprovođenje mehanizma monitoringa za mlade vozače. Uvođenje dodatnog obrazovanja za mlade vozače koji su počinili određene prekršaje u saobraćaju	
	Zadovoljavajući nivo kvaliteta auto škola			X			MP
	Monitoring mladih vozača i reagovanje na agresivno i opasno ponašanje		X				MUP I UPRAVA POLICIJE
	Uspostavljanje sistema dodatne edukacije vozača				X		MP

R.b	Oblasti	Potpuno ispunjeno	Kontinuirano sprovođenje	Djelimično ispunjeno	Neispunjeno	Mjere kojima bi se smanjili identifikovani jazovi (i.j. gaps)	Nadležna institucija
1.3.	Javna kampanja						
	Kampanja protiv brze vožnje	X				Opšta javna kampanja u cilju podizanja svijesti i stvaranja pravilnih stavova o bezbjednom ponašanju u saobraćaju. Promovisanje kampanje poštovanja crvenog svijetla. Nastavak kontinuiranih kampanja protiv brze vožnje i kampanja vezanih za nošenje zaštitnih kaciga na motociklima. Nastavak uspješnih kampanja vezanih za nošenje pojasa.	MUP I UPRAVA POLICIJE, NVO
	Kampanja protiv vožnje u alkoholisanom stanju	X			MUP I UPRAVA POLICIJE, NVO		
	Kampanja za vezivanje pojasa	X			MUP I UPRAVA POLICIJE, NVO		
	Kampanja za nošenje zaštitnih kaciga na motorima	X			MUP I UPRAVA POLICIJE, NVO		
	Kampanja za poštovanje crvenog svijetla		X		MUP I UPRAVA POLICIJE, NVO		
	Kampanja protiv agresivne vožnje	X			MUP I UPRAVA POLICIJE, NVO		
	Kampanja za bezbjedno putovanje u javnom prevozu		X		MSP, NVO		
	Kampanja poštovanja radnog vremena vozača i pauza u toku radnog vremena u javnom prevozu putnika i tereta		X		MSP, NVO		

R.b	Oblasti	Potpuno ispunjeno	Kontinuirano sprovođenje	Djelimično ispunjeno	Neispunjeno	Mjere kojima bi se smanjili identifikovani jazovi (i.j. gaps)	Nadležna institucija
2.	Inžinjeri						
2.1.	Upravljanje bezbjednošću na putevima					Dalje unapređenje sistema upravljanja putevima u cilju poboljšanja bezbjednosti. Nastavak aktivnosti na programu rehabilitacije kritičkih tačaka na putevima. Nastavak aktivnosti koje ciljaju na inspekciju stanja putne mreže. Preduzimanje akcija na razvoju sveobuhvatne analize saobraćajnih nezgoda.	
	Procjena uticaja bezbjednosti na putevima		X				MSP
	Rangiranje bezbjednosti i upravljanje putnom mrežom		X				MSP
	Inspekcija bezbjednosti na putevima		X				MSP
	Revizija bezbjednosti na putevima		X				MSP
	Analiza saobraćajnih nezgoda (map risking, star rating)			X			MSP
2.2.	Unapređenje u vezi sa propisima/uputstvima za projektovanje putne mreže					Usvajanje i primjena projektovanih regulativa u skladu s principima bezbjednosti. Nastavak sprovođenja već usvojenih regulativa vezano za projektovanje putne mreže. Projektovanje u skladu s EU preporukama i direktivama.	
	Potpuna implementacija regulativa/ smjernice za dizajniranje putne mreža			X			MSP
	Poboljšani i unaprijeđeni propisi u skladu sa preporukama i direktivama EU			X			MSP
	Unapređenje propisa u skladu sa principima bezbjednosti ("self-explaining roads", "error forgiving roadsides")			X			MSP

R.b	Oblasti	Potpuno ispunjeno	Kontinuirano sprovođenje	Djelimično ispunjeno	Neispunjeno	Mjere kojima bi se smanjili identifikovani jazovi (i.j. gaps)	Nadležna institucija
2.3.	Praktične mjere za zaštitu najugroženijih korisnika					Nastavak aktivnosti vezanih za uvođenje pješačkih staza na putnoj mreži. Nastavak aktivnosti vezanih za unapređenje mreže biciklističkih staza.	
	Uvođenje staze za pješake s aspekta planiranja saobraćajnih tokova		X				MORT
	Uvođenje putnih objekata za pješake (pasarele, podvožnjaci, nadvožnjaci)		X				MORT, MSP, LOKALNE SAMOUPRAVE
	Primjena mjera kojima bi se osiguralo poštovanje ograničenja brzine (stacionarni sistemi)				X		MUP I UPRAVA POLICIJE
	Uvođenje zona sa ograničenjem brzine na 30km/h u gusto naseljenim oblastima	X					MUP I UPRAVA POLICIJE, MSP
	Uvođenje mreže biciklističkih staza			X			MORT, LOKALNE SAMOUPRAVE
	Organizacija prevoza učenika školskim autobusima, gdje je potrebno		X				MP
2.4.	Praktične mjere u vezi sa raskrsnicama, pružnim prelazima i ITS					Kontinuirane aktivnosti vezane za uvođenje i sprovođenje inteligentnih transpotnih sistema na polju bezbjednosti u saobraćaju. Podizanje nivoa bezbjednosti na pružnim prelazima na putevima.	
	Izgradnja kružnih tokova i poboljšanje postojećih raskrsnica		X				MSP, LOKALNE SAMOUPRAVE
	Unapređenje bezbjednosti na pružnim prelazima		X				MSP
	Uvođenje ITS				X		MSP
3.	HITNA POMOĆ						

R.b	Oblasti	Potpuno ispunjeno	Kontinuirano sprovođenje	Djelimično ispunjeno	Neispunjeno	Mjere kojima bi se smanjili identifikovani jazovi (i.j. gaps)	Nadležna institucija
	Unapređenje cjelokupnog sistema u vezi sa efikasnošću i opremljenošću		X			Nastavak sveobuhvatnih aktivnosti, kako organizacionih tako i finansijskih u cilju povećanja efikasnosti i boljeg opremanja usluga hitne pomoći poslije saobraćajnih nezgoda. Promovisanje javne kampanje koja bi detaljnije objasnila značaj prve pomoći poslije saobraćajnih nezgoda.	MZ
	Skraćenje vremena odgovora na nezgodu		X				MZ, MUP I UPRAVA POLICIJE
	Kampanja kojom bi se pospješila prva pomoć prilikom nezgode				X		MZ
	Uspostavljanje emergency call sistema	X					MUP I UPRAVA POLICIJE
	Uspostavljanje helikopterskog transporta povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama		X				MZ, MUP I UPRAVA POLICIJE
	Korišćenje zaštitnih prsluka prilikom saobraćajnih nezgoda, posebno noću	X					MZ
4.	Sprovođenje						
4.1.	Preventivne mjere radi smanjenja prekoračenja brzine					Navbavka i instalacija bezbjednosnih kamera na lokacijama gdje su u prošlosti zabilježene saobraćajne nezgode. Opremanje policijskih jedinica sa mobilnim sistemom kontrole brzine. Nastavak obučavanja policijskih službenika za potpuno sprovođenje zakona i regulative.	
	Uvođenje bezbjednosnih kamera				X		MUP I UPRAVA POLICIJE
	Uvođenje jedinica sa mobilnim sistemom za kontrolu brzine	X					MUP I UPRAVA POLICIJE
	Rad policije sa nultom tolerancijom	X					MUP I UPRAVA POLICIJE
4.2.	Preventivne mjere radi smanjenja vožnje pod uticajem alkohola					Nastavak sprovođenja	

R.b	Oblasti	Potpuno ispunjeno	Kontinuirano sprovođenje	Djelimično ispunjeno	Neispunjeno	Mjere kojima bi se smanjili identifikovani jazovi (i.j. gaps)	Nadležna institucija
	Intenzivna kontrola saobraćaja od strane policije		X			kontrole saobraćaja od strane policije.	MUP I UPRAVA POLICIJE
	Uvođenje propisa sa granicom od 0,2 promila alkohola za vozače i 0 promila alkohola za vozače početnike			X		Smanjenje dozvoljene količine alkohola u krvi na 0.2 za vozače i 0 za početnike	MUP I UPRAVA POLICIJE
4.3.	Pojasevi, zaštitne kacige, restrikcije za djecu					Nastavak sprovođenja intenzivnih kontrola: kazne za nenošenje pojasa, kao i za ne korišćenje zaštitnih kaciga i sjedišta za djecu	
	Intenzivna kontrola i odgovarajuće kazne za nevezivanje pojasa			X			MUP I UPRAVA POLICIJE
	Intenzivna kontrola i odgovarajuće kazne za nenošenje zaštitnih kaciga			X			MUP I UPRAVA POLICIJE
	Obavezna upotreba opreme za djecu (sjedišta, busteri i sl...)			X			MUP I UPRAVA POLICIJE
4.4.	Uspostavljanje sistema bodovanja kazni					Nastavak primjene i strožija primjena poena za prekršaje (kaznenih poena).	
	Uvođenje prekršajnih poena	X				Uvođenje sankcija vezano za oduzimanje dozvole i zamjena iste s određenim brojem poena.	MUP I UPRAVA POLICIJE
	Oduzimanje dozvole ili ponovno polaganje, sa određenim brojem poena	X					MUP I UPRAVA POLICIJE
	DODATNE MJERE					Jačanje sistema tehničke kontrole vozila.	
	Unapređenje sistema tehničke kontrole ispravnosti vozila			X			MUP I UPRAVA POLICIJE, MSP
	Smanjenje prosječne starosti vozila		X			Uvođenje određenih olakšica vezanih za kupovinu novih vozila.	MSP

Oblast poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju se u prethodnom periodu razrađivala Strategijom poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju (2010-2019) koja je definisala smjernice bezbjednosti drumskog saobraćaja u Crnoj Gori sa mjerama koje je neophodno preduzeti da bi se ostvarili zacrtani ciljevi, kao i definisao razvoj i funkcionisanje sistema bezbjednosti drumskog saobraćaja u Crnoj Gori. Aktuelna Strategija poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju je usvojena krajem 2009-te godine sa predviđenim periodom primjene od 2010-godine, do kraja 2019-te godine. Za dolazeći period, Ministarstvo unutrašnjih poslova planira izradu Programa poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period od 2020. do 2022. godine a program će, kao dokument javne politike, detaljno razraditi način rješavanja aktuelne problematike u ovoj oblasti.

Na marginama evropske konferencije visokog nivoa TEN-T dani, koja je održana u aprilu, 2018. godine, održana je ministarska konferencija za Zapadni Balkan i Tursku, i tom prilikom podržana je Zapadno-balkanska Deklaracija o bezbjednosti na putevima. Ovom Deklaracijom su dodatno osnažene smjernice u oblasti bezbjednosti na putevima, koje su se razmatrale za vrijeme Bugarskog predsjedavanja EU, na sastanku održanom u Sofiji u maju 2018. godine, od strane ministara saobraćaja Albanije , BiH, Makedonije, Crne Gore , Srbije i Kosova *. Deklaracijom je izražena zabrinutost što je još uvek prisutan veliki broj fatalnih i ozbiljnih povreda u drumskom saobraćaju i naglašava da je veliku većinu ovih povreda moguće spriječiti odgovarajućim aktivnostima. U tom cilju potvrđuje se spremnost da se intenziviraju nacionalne i regionalne akcije, svih relevantnih subjekata, kao i evropska saradnja u cilju implementacije efikasnih politika i mjera za bezbjednost na putevima, kao i usvajanje "vizije nula" kao perspektive za budućnost u cilju smanjenja broja poginulih i ozbiljno povrijeđenih na putevima.

U cilju poboljšanja bezbjednosti na putevima, Deklaracija poziva na niz akcija, sistematizovanih u 5 grupa: akcije za jačanje upravljanja bezbjednosti na putevima; akcije za promovisanje bezbjednije infrastrukture; akcije za promovisanje zaštite korisnika puteva; akcije za promovisanje korišćenja bezbjednijih vozila i akcije za unapredjenje saradnje i razmjenu iskustava.

Identifikovanjem najznačajnijih aktivnosti u okviru grupe *Akcija za jačanje upravljanja bezbjednosti na putevima*, kao što su: davanje adekvatnog značaja ovom pitanju u ukupnoj političkoj agendi, dobra koordinacija svih relevantnih subjekata, obezbjeđivanje finansijskih sredstava za podršku ovim aktivnostima, kvalitetno prikupljanje podataka o saobraćajnim nezodama i istraga njihovih uzroka, kao i usvajanje ciljeva za smanjenje broja smrtnih i ozbiljnih povreda u drumskom saobraćaju, u skladu sa ciljevima koji se primjenjuju u EU, uspostavljen je okvir, koji je potrebno dalje razrađivati u skladu sa mogućnostima, resursima i kapacitetima svake zemlje pojedinačno, ali i u okviru multilateralne platforme.

Potpisivanjem Ugovora o uspostavljanju saobraćajne zajednice (TCT) se takođe tretira oblast bezbjednosti saobraćaja na putevima, koji ujedno predstavlja i evropsku agendu obaveza Crne Gore, odnosno i ostalih zemalja ugovornica JIE.

U okviru akcija za promovisanje bezbjednije infrastrukture prepoznata je potrebna: identifikovanj najopasnijih djelove putne mreže, primjenjivanje principa bezbjednosti u projektovanju, izgradnji i održavanju puteva, unapređenjem inspekcije bezbjednosti na putevima uz uspostavljanje neophodnih procedura i zakonskog okvira, kao i sprovođenje niza aktivnosti vezanih za dalje unapređenje i fizičke i meke infrastrukture u svrhu podizanja nivoa bezbjednosti svih korisnika puta. U okviru Akcija za jačanje upravljanja bezbjednosti na putevima zemlje Zapadnog Balkana, sprovodi se i Menadžment plan upravljanja reformskim (mekim) mjerama 2016-2020 (paket usvojen na Bečkom samitu 2016-2020).

Akcijama za promovisanje zaštite korisnika puteva predviđeno je razvijanje i promovisanje kulture bezbjednosti i odgovarajućeg ponašanja na putevima, kroz kontinuiranu edukaciju, kao i preduzimanje mjera kako bi se osigurala efikasna briga nakon sudara.

Akcije za promovisanje korišćenja bezbjednijih vozila su usmerene na ukupno poboljšanje bezbjednosti vozila, kroz osiguravanje da ona ispunjavaju sve neophodne EU standarde, ali i kroz promovisanje nabavke vozila koja su opremljena naprednim tehnologijama i sistemima za izbjegavanje nesreća.

Na kraju, akcijama za unaprjeđenje saradnje i razmjenu iskustva predviđen je niz aktivnosti u cilju unapređivanje saradnje u oblasti bezbjednosti vozila između strana potpisnica i EU, razmjenom znanja i iskustava. TCT.

Kako se očekuje povećanje saobraćaja teških vozila, neki državni putevi će biti pod većim opterećenjem. Pored rekonstrukcije putne mreže, kako bi se odgovorilo na dodatnu saobraćajnu potražnju, potrebno je i praćenje saobraćaja teških vozila. Državnim putevima nedostaje aspekt praćenja saobraćaja teških vozila uz pomoć instrumenata. Iz tog razloga ne postoji jasan uvid u stvarno opterećenje državne mreže puteva Crne Gore.

Kada je riječ o željeznici, preko 48% crnogorske željezničke infrastrukture je obnovljeno tokom proteklih nekoliko godina, a radovi na remontu preostalih segmenata su ili u toku ili su planirani. Mreža javnih pruga Crne Gore je skoro u potpunosti elektrificirana (225 km od 250 km ili 90%) što je značajno iznad EU prosjeka koji iznosi 52%. Najveće dozvoljene brzine ostaju niske i kreću se između 50 km/h i 100 km/h. Činjenica je da jednokolosječna željeznička pruga smanjuje prevoznu i propusnu moć željezničke mreže. Ograničenja koja nameću geometrijski elementi i nedostaci u pogledu signalizacije utiču na smanjenje kapaciteta željezničke mreže, vrijeme putovanja i pouzdanost. Unaprijeđenjem željezničke infrastrukture će se poboljšati efikasnost željeznice i privući dodatni broj putnika.

Crna Gora je dobro pozicionirana u pogledu drumske i željezničke pokrivenosti u odnosu na stanovništvo države u poređenju na druge države u procesu proširenja i EU. Relevantne cifre od 13,8 km puteva i 0,40 km željeznice na 1000 stanovnika su veće od i blizu prosječnim vrijednostima u EU. Sa druge strane, prostorna gustina puteva je veća od one u drugim državama u procesu proširenja (624 m po km²).

Kada je u pitanju kvalitet mreže pomorskog saobraćaja, povezanost Crne Gore sa državama EU, treba napomenuti da se 2015. godine navršilo 50 godina od postojanja pomorske linije Bar – Bari – Bar koju su održavali Ro-Ro putnički brodovi „Sveti Stefan“, „Sveti Stefan II“ nekadašnje „Prekookeanske plovidbe“ Bar, a u poslednjih par godina njene naslednice „Barske plovidbe“ AD Bar.

U decembru 2016. godine brod „Sveti Stefan II“ nije više mogao da produži statutarna svjedočanstva i poslat je na rezanje, a linija Bar – Bari – Bar je privremeno bila zatvorena do ljeta 2017. godine kada je obnovljena angažmanom broda „Dubrovnik“ riječke Jardolinije od strane „Barske plovidbe“ AD.

2.2.1.2 Budući infrastrukturni planovi

Crna Gora ima u planu izgradnju dva nova putnakoridora (autoput Bar - Boljare i primorska varijanta jadransko -jonskog koridora - brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja), rekonstrukciju drumskog koridora prema granici sa Bosnom i Hercegovinom (magistralni put Šćepan Polje -Plužine), te kontinuiranu rehabilitaciju i održavanje mreže državnih puteva .Rehabilitacija željezničke mreže u Državi je u toku i/ili je planirana (dionice Bar – Podgorica – Bijelo Polje i Podgorica – Tuzi). Planirana je nova željeznička pruga između Crne Gore i Bosne i Hercegovine (postojeći koridor između Bileće i Nikšića).

U narednim godinama je, takođe, planirana i opsežna modernizacija i proširenje aerodroma Podgorica i Tivat.

2.2.1.3 Finansiranje

Infrastrukturni projekti predloženi u okviru Jedinственe liste prioritетnih infrastrukturnih projekata iziskuju značajne troškove, koji se ne mogu finansirati iz državnog budžeta Crne Gore. Naime, u proteklih nekoliko godina, troškovi saobraćajne infrastrukture u Crnoj Gori porasli su na preko 5% BDP-a. Imajući u vidu veličinu crnogorskog BDP-a i javnog duga (koji premašuje 60% BDP-a zemlje), tradicionalne šeme finansiranja, kao što su krediti, nisu ni izvodljive, ni poželjne. Dodatne infrastrukturne intervencije (kao što je rehabilitacija puteva na Sveobuhvatnoj putnoj mreži zemlje) i uvođenje inteligentnih transportnih sistema, sa sobom bi donijele nove zahtjeve za finansiranje. Polazeći od navedenog, Crna Gora bi trebala da iznađe alternativne modele finansiranja, u vidu koncesija i javno-privatnih partnerstava ili razmatranjem još novijih inovativnih/hibridnih modela, koji se realizuju na razvijenijim tržištima. U pogledu usluga, u sektoru željeznice se opaža se nizak koeficijent pokrivanja troškova i visok nivo subvencioniranja. Navedeno se pripisuje potrebi za otplatom kredita koji se koriste za rekonstrukciju, modernizaciju i remont željeznice, kao i deficitu prihoda u odnosu na operativne troškove.

2.2.1.4 Dodatna pitanja

Pored infrastrukturnih projekata u okviru SPP, javlja se nekoliko pitanja u pogledu budućih infrastrukturnih potreba zemlje. Najprije, neki segmenti mreže magistralnih puteva koji povezuju zemlju sa susjednim zemljama su ispod standarda (npr. dionice puta koji povezuje Crnu Goru sa Kosovom). Premda je nivo usluge ovih dionica ocijenjen kao adekvatan za period obuhvaćen Strategijom, zemlja bi imala koristiti od njihovog unaprijeđenja. Slično navedenom, trenutno je u toku ili su planirani projekti rekonstrukcije puta duž koridora prema Bosni i Hercegovini (Podgorica-Nikšić-Plužine-Šćepan polje) i Hrvatskoj (Podgorica-Nikšić-Vilusi). Treba izvršiti rekonstrukciju preostalih segmenata ovih koridora gdje je potrebno, kako bi se stvorili koridori jednobraznog kvaliteta.

Nedostaje infrastruktura u službi intermodalnosti (kao što su priključci luke na željezničku mrežu i intermodalne stanice za kombinovani saobraćaj željeznica-putevi). Navedeno doprinosi malom učešću željeznice u operacijama intermodalnog transporta u zemlji, gdje trenutno dominiraju prevoznici tereta drumskim putem.

Kao što je već pomenuto, pored dva međunarodna aerodroma, Podgorica i Tivat, postoji takođe i aerodrom u Beranama. Postoje argumenti u korist valorizacije ovog aerodroma, sa fokusom na pozitivan uticaj na ekonomiju i turizam sjevernih regija Crne Gore. Ovaj aerodrom bi mogao u trenutnim uslovima da ima određeni značaj, uzimajući u obzir teške geografske uslove i konfiguraciju terena u kojima se trenutno odvija saobraćaj. Ali, treba uzeti u obzir i da će ovaj

aerodrom biti dodatno ugrožen značajnim poboljšanjima u putnoj mreži, u budućem periodu, što će učiniti ovu oblast mnogo bližom i dostupnijom aerodromu Podgorica.

Revitalizacija aerodroma Dolac iziskuje značajna ulaganja, s obzirom na to da je neophodna kompletna obnova njegovih sadržaja, izgradnja depoa za gorivo i proširenje poletno-sletne staze. S obzirom da je, kao što je već rečeno, upitna potreba za trećim aerodromom u Crnoj Gori, u svakom slučaju neophodno je dalje ispitati sveobuhvatne potencijale aerodroma kako bi se sagledala izvodljivost njegove revitalizacije.

2.2.2 Infrastrukturni ciljevi

Iz prethodno utvrđenih strateških ciljeva, a na osnovu prethodno urađene analize problema i identifikovanja negativnih aspekata postojeće situacije, izvedeni su specifični ciljevi koji se odnose na saobraćajnu infrastrukturu.

U sljedećoj tabeli prikazani su strateški ciljevi i relevantni specifični ciljevi koji se odnose na saobraćajnu infrastrukturu.

Tabela 2.8: Specifični ciljevi koji se odnose na saobraćajnu infrastrukturu

#	Specifični Cilj	Očekivani ishodi
Strateški cilj 1: Ekonomsko blagostanje		
1.1	Završiti sve infrastrukturne projekte obuhvaćene SPP Sektor: drumski, željeznički, vazdušni i pomorski saobraćaj	<ul style="list-style-type: none"> • Moderna osnovna mreža autoputeva • Rekonstruisana i proširena željeznička mreža • Unaprijeđena aerodromska infrastruktura • Poboljšana dostupnost unutar zemlje, kao i prema i iz susjednih država • Obnavljanje stalne pomorske linije Bar-Bari-Bar • Uspostavljanje međunarodnog vodenog saobraćaja Crna Gora – Republika Albanija, na Skadarskom jezeru i rijeci Bojani.
1.2	Uskladiti željeznicu sa zahtjevima interoperabilnosti	<ul style="list-style-type: none"> • Primjena odgovarajućih tehnologija za signalizaciju i bezbjednost (ATS, ATP itd.).
1.3	Smanjenje vremena prelaska granice Sektor: drumski, željeznički saobraćaj	<ul style="list-style-type: none"> • Smanjeno vrijeme prilaska i tranzita za kretanja putnika i tereta.
1.4	Unaprijediti povezanost luke Bar	<ul style="list-style-type: none"> • Povećani tokovi tereta • Poboljšana konkurentnost luke • Potpuna valorizacija kapaciteta luke Bar
Strateški cilj2: Dostupnost, Izvođenje operacija i kvalitet usluge		
2.1	Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži	<ul style="list-style-type: none"> • Putna mreža u dobrom stanju • Poboljšane geometrijske karakteristike

#	Specifični Cilj	Očekivani ishodi
	Sektor: drumski saobraćaj	<ul style="list-style-type: none"> Povećane brzine i smanjeno vrijeme putovanja Pouzdanost u pogledu vremena putovanja Sigurno putno okruženje Bolja dostupnost
2.2	Završiti remont željezničke mreže i unaprijediti željezničku infrastrukturu u skladu sa standardima TENT Sektor: željeznički saobraćaj	<ul style="list-style-type: none"> Kompletiranje rekonstrukcije Vrbnica-Bar željezničke linije Povećane brzine putovanja Veći kapacitet koridora Veća sigurnost operacija Pogodnosti putovanja
2.3	Revitalizacija i/ili rekonstrukcija saobraćajne infrastrukture pomorskog saobraćaja Sektor: Pomorski saobraćaj	<ul style="list-style-type: none"> Iskoristiti postojeću/napuštenu saobraćajnu infrastrukturu
2.4	Ojačati kreiranje efikasnog integriranog sistema prevoza kroz intermodalnost	<ul style="list-style-type: none"> Efikasan sistem prevoza, integrisan u regionu i mreži EU, koji promovira privredni razvoj i kvalitet života stanovnika Stvaranje povoljnih uslova za intermodalni i kombinovani prevoz i logistiku Privlačenje investicija Smanjenje željezničkog tranzitnog vremena i troškova prevoza Uspostavljanje zajedničkih graničnih prelaza Smanjenje troškova logistike
2.5	Utvrđiti mogućnosti i potrebe za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom transportne infrastrukture vazdušnog transporta	<ul style="list-style-type: none"> Valorizovati aerodrom Berane
2.6	Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja Sektor: drumski, željeznički i pomorski saobraćaj	<ul style="list-style-type: none"> Unaprijeđene usluge za korisnike i putnike Unaprijeđeno praćenje i upravljanje operacijama na mreži. Poboljšanje nivoa usluge i sigurnosti na mrežama
2.7	Smanjiti vrijeme prelaska granica Sektor: drumski i željeznički saobraćaj	<ul style="list-style-type: none"> Smanjiti pristupno i prolazno vrijeme za prevoz putnika i tereta
Strateški cilj 3: Sigurnost i bezbjednost		
3.1	Održati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži Sektor: drumski saobraćaj	<ul style="list-style-type: none"> Putna mreža u dobrom stanju Poboljšane geometrijske karakteristike Povećane brzine i smanjeno vrijeme putovanja

#	Specifični Cilj	Očekivani ishodi
		<ul style="list-style-type: none"> • Pouzdanost u pogledu vremena putovanja • Sigurno putno okruženje • Bolja dostupnost
3.2	Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja Sektor: drumski, željeznički i pomorski saobraćaj	<ul style="list-style-type: none"> • Unaprijeđene usluge za korisnike i putnike • Unaprijeđeno praćenje i upravljanje operacijama na mreži. • Poboljšanje nivoa usluge i sigurnosti na mrežama
3.3	Završiti sve infrastrukturne projekte obuhvaćene SPP Sektor: drumski, željeznički, vazdušni i pomorski saobraćaj	<ul style="list-style-type: none"> • Moderna osnovna mreža autoputeva • Rekonstruisana i proširena željeznička mreža • Unaprijeđena aerodromska infrastruktura • Poboljšana dostupnost unutar zemlje, kao i prema i iz susjednih država • Obnavljanje stalne pomorske linije Bar-Bari-Bar • Uspostavljanje međunarodnog vodenog saobraćaja Crna Gora – Republika Albanija, na Skadarskom jezeru i rijeci Bojani.
Strateški cilj 4: Integracija u EU		
4.1	Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja Sektor: drumski, željeznički i pomorski saobraćaj	<ul style="list-style-type: none"> • Unaprijeđene usluge za korisnike i putnike • Unaprijeđeno praćenje i upravljanje operacijama na mreži. • Poboljšanje nivoa usluge i sigurnosti na mrežama
4.2	Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost	<ul style="list-style-type: none"> • Efikasan sistem prevoza, integrisan u regionu i mreži EU, koji promoviše privredni razvoj i kvalitet života stanovnika • Stvaranje povoljnih uslova za intermodalni i kombinovani prevoz i logistiku • Privlačenje investicija • Smanjenje željezničkog tranzitnog vremena i troškova prevoza • Uspostavljanje zajedničkih graničnih prelaza • Smanjenje troškova logistike
4.3	Uskladiti željeznicu sa zahtjevima interoperabilnosti	<ul style="list-style-type: none"> • Primjena odgovarajućih tehnologija za signalizaciju i bezbjednost (ATS, ATP itd.).

2.3 Predložene mjere

Potrebne mjere su identifikovane i predložene u cilju rješavanja problema vezanih za specifične ciljeve. One su sljedeće:

2.3.1 Specifični cilj 1.1. Završiti sve infrastrukturne projekte obuhvaćene u SPP

Sažetak problema: Saobraćajna infrastruktura Crne Gore nije u dovoljnoj mjeri usklađena sa modernim standardima. Putna mreža ima ograničene kapacitete i sporo vrijeme putovanja zbog elemenata trasa, poprečnih presjeka i potrebe za preticanjem. Postojeća mreža puteva ne može na efikasan način odgovoriti zahtjevima za prevoz. Željeznička mreža je smanjenog kapaciteta usljed ograničenja koja nameću geometrijski elementi i nedostaci u pogledu signalizacije. To utiče negativno na vrijeme putovanja i pouzdanost.

Predložene mjere su sljedeće:

- Programiranje i praćenje realizacije Jedinstvene liste prioriternih infrastrukturnih projekata za ciljne godine 2027. i 2035.
- Nastaviti i usmjeravati aktivnosti prema okončanju realizacije projekata uvrštenih u SPP.
- Uskladiti i koordinisati projektne aktivnosti i programiranje sa istima susjednih zemalja.

Projekti po sektoru i programu predstavljeni su u Tabeli 2.9:

Tabela 2.9: Projekti uvršteni u SPP

Sektor	2027. godina	2035. godina	Usklađeno sa susjednim zemljama
Drumski	Autoput Bar-Boljare, dionica Mateševo – Andrijevića	Primorska varijanta Jadransko-jonskog autopta – brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja (PVJJA), dionica granica sa Hrvatskom Bijela- zaobilaznica Herceg Novi i Herceg Novi-Bijela PVJJA, dionica Tivat-Sozina PVJJA, dionica Bar – granica sa Albanijom PVJJA, zaobilaznica Bar Autoput Bar-Boljare, obilaznica oko Podgorice, dionica Smokovac – Tološi - Farmaci Autoput Bar-Boljare, dionica	Da
	Autoput Bar-Boljare, dionica Andrijevića – Boljare		
	Primorska varijanta Jadransko-jonskog autoputa – brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja (PVJJA), zaobilaznica Tivat (PVJJA), prelaz preko Bokokotorskog zaliva		
	PVJJA, zaobilaznica Budva		
	Rekonstrukcija magistralnog puta Šćepan Polje -Plužine (granični prelaz sa Bosnom i Hercegovinom)		

	(fazno)	Đurmani – Farmaci	
Željeznički	Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica (granica sa R Srbijom)	Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Podgorica - Tuzi – preko granice sa Albanijom Izgradnja željezničke pruge Nikšić- granica sa BiH – Trebinje – Čapljina	Da
Vazdušni	Razvoj aerodroma Podgorica Razvoj aerodroma Tivat		Ne

Crna Gora treba da nastavi sa sprovođenjem i usmjeravanjem svih tehničkih aktivnosti neophodnih za završetak projekata u okviru SPP, a da se pritom ne naruši njihov kvalitet ili rok završetka. Navedeno, u svakom slučaju, zahtijeva programiranje i kontinuirani monitoring. Te aktivnosti se odnose na: (a) ugovaranje izrade i balgovremeni završetak potrebnih tehničkih studija za projekte u sklopu SPP; (b) uspostavljanje i realizacija efikasnih procedura i pravila za ostvarivanje prihvatljivosti željezničkih i projekta autoputeva; (c) osiguranje finansijskih sredstava za projekte u okviru SPP; (d) uvođenje namjenski opredijeljenog mehanizma za efikasno rješavanje mogućih sporova tokom perioda razvoja projekta.

Takođe, adekvatno programiranje i kontinuirano praćenje napretka realizacije projekta unutar vremenskog okvira Strategije od kritičnog su značaja za uspješnu realizaciju projekata u okviru SPP.

Postoji međuzavisnost između nekoliko projekata u okviru SPP i projekata koje realizuju susjedne zemlje. Sve aktivnosti na unaprijeđenju željezničke pruge Podgorica – Tuzi trebaju da budu usklađene sa aktivnostima koje sprovodi albanska strana. Na isti način, uspjeh projekta autoputa Bar – Boljare zavisi od završetka autoputa Boljare - Beograd (Srbija), kako bi se u cjelosti uspostavio koridor između Beograda i jadranske obale. Isti princip važi i za primorsku varijantu jadransko-jonskog autoputa - brzu saobraćajnicu duž crnogorskog primorja i produžetak željezničke pruge prema Bosni i Hercegovini. Otuda, Vlada Crne Gore treba da (a) koordinira planove i sklopi sporazume sa susjednim zemljama, u pogledu obavezivanja obje strane na razvoj i/ili unaprijeđenje zajedničkih koridora i (b) iznađe (u saradnji sa susjedima) zajedničke pristupe i modele finansiranja za projekte koji se prostiru sa obje strane granice (primjera radi, zajednička koncesija/PPP model za autoputeve koji prolaze kroz dvije zemlje).

2.3.2 Specifični cilj 1.2.: Uskladiti željeznicu sa zahtjevima interoperabilnosti

Sažetak problema: Željeznice Crne Gore pružaju usluge međunarodnog prevoza prema Srbiji putem željezničke linije Bar-Beograd. U pogledu operativne interoperabilnosti, Crna Gora se usklađuje sa relevantnim EU direktivama.. Međutim, povezane tehničke specifikacije nijesu prenijete u domaće zakonodavstvo i ne postoji opredijeljena strategija ERTMS¹². Kada je riječ o tehničkoj interoperabilnosti, duž dijela koridora Bar-Beograd u Crnoj Gori postavljen je ERTMS optički kabal. Takođe, na željezničkoj stanici Podgorica, biće ugrađena oprema ECTS nivo 1. Međutim, nije prijavljen veći planirani ERTMS projekat.

Predložene mjere su sljedeće:

- **Uvođenje Evropskog sistema upravljanja željezničkim saobraćajem (ERTMS) u željezničku mrežu**
- **Povećati dužinu mimoilaznica određenih stanica na 740 m**

Uvođenjem ERTMS-a u željezničku mrežu, doprinijeće se se poboljšanju željezničkih operacija i bezbjednosti, unaprijediti nivo usluge i omogućiti interoperabilnost sa drugim željeznicama EU. S tim u vezi, upravljač željezničkom infrastrukturom treba da utvrdi sve neophodne radnje, odnosno preduslove, koje treba ispuniti (studije, intervencije i radove na infrastrukturi i sl.) za uvođenje ERTMS, a onda pristupiti nabavci i postavljanju sistema.

Povećanje dužine nekih stanica na 740 m je neophodno za potrebe mimoilaženja teretnih vozila, pod operacijama ERTMS. Neophodno je identifikovati postojeće mimoilaznice, kod kojih je to produženje moguće, te pripremiti potrebne studije i sprovesti radove.

2.3.3. Specifični cilj 1.3. Smanjenje vremena prelaska granice

Sažetak problema: Vrijeme zadržavanja na graničnim prelazima je dugo, kako u drumskom, tako i u željezničkom saobraćaju. U vrijeme vršnih turističkih sezona, dnevni prosječni drumski saobraćaj na graničnim prelazima se uvećava dva ili čak tri puta u odnosu na tipične dane u godini. Kako je turizam jedna od strateških djelatnosti u Crnoj Gori i kašnjenja na granici uslovljavaju povećano vrijeme putovanja, što ima negativan uticaj na razvoj ove djelatnosti, sa prelivanjem toga uticaja i na druge sektore koji su u funkciji razvoja ekonomije.. Tako se na graničnim prelazima bilježi kašnjenje tokom vršnih perioda, gdje vrijeme zadržavanja može biti i preko 4 sata, sa formiranjem kolona vozila dugih preko 1 km. Kod crnogorske željeznice se uočavaju kašnjenja, od kojih se 40% može pripisati zadržavanju na graničnim prelazima, što ima za posljedicu povećano vrijeme putovanja.

¹²European rail traffic management system

Predložene mjere su sljedeće:

- **Dodatne kontrolne kabine na graničnim prelazima**

Postavljanje dodatnih kabina na graničnim prelazima bi doprinijelo skraćenju vremena prelaska granice, posebno tokom ljetnje sezone. Naravno, neophodno je da u kabinama radi potreban broj ljudi, te da su dobro opremljene (uređaji za monitoring i skeniranje), kako bi se mogla opslužiti teretna vozila koja prelaze granicu, naročito tokom vršnih perioda ljetnje sezone.

2.3.4. Specifični cilj 1.4. Unaprijediti povezanost Luke Bar

Sažetak problema: Lučka infrastruktura i usluge treba da budu unaprijeđene kako bi podržale intermodalne aktivnosti i potencijalno privukle dodatne tokove putničkog i teretnog saobraćaja.

Predložene mjere su:

- **Unaprijeđenje željezničkih priključaka sa lukom Bar**
- **Proširenje gatova i putničkog terminala u Luci Bar**

U ovom trenutku, neadekvatna povezanost sa željezničkom mrežom predstavlja barijeru za dalji razvoj luke Bar. Željezničke veze zahtijevaju fizičko poboljšanje. S druge strane, ako se unaprijedi opšta povezanost (uvođenje novih autoputeva, remont željezničke mreže, proširenje gatova i putničkog terminala, itd) može se sagledati u okviru tehničkih studija i shodno tome planirati dalje unapređenje i razvoj.

2.3.5. Specifični cilj 2.1. Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži

Sažetak problema: Postojeće saobraćajne mreže i infrastruktura su u dobrom stanju, međutim potrebno je održavati i/ili unaprijediti/poboljšati njihovu efikasnost i ukupno stanje u budućem periodu. Na nekim magistralnim i regionalnim putevima u Crnoj Gori zapaža se nizak nivo usluge, s obzirom na to da geometrija puteva ne može odgovoriti na potražnju. Nivo usluge na postojećoj mreži je uglavnom prosječan, a kod nekih dionica nizak.

Predložene mjere su sljedeće:

- **Rekonstrukcija dionica državnih puteva**
- **Unaprijeđenje putne infrastrukture do destinacija za odmor i rekreaciju (skijališta i primorska odmarališta).**

Projekti rekonstrukcije puteva koji su već planirani neophodni su za očuvanje dobrog nivoa usluge u budućnosti. Premda će novi autoputevi u najvećem dijelu preuzeti buduću potražnju

za drumskim saobraćajem, saobraćaj na segmenatima mreže magistralnih puteva će još uvijek biti u porastu. Otuda isti trebaju biti završeni.

Dodatni segmenti, koji se odnose na povezivanje između Podgorice i granice sa Bosnom i Hercegovinom i Kosovom, zahtijevaju unaprijeđenje (rekonstrukciju) kako bi se pospiješilo obavljanje pojačanog saobraćaja između Crne Gore i ovih zemalja.

Ove dionice su predstavljene u Tabeli 2.10.

Tabela 2.10: Dionice državnih puteva koje zahtijevaju rekonstrukciju i unaprijeđenje

ID	Dionica puta	Godina završetka	
		2025	2035
1	Berane-Kolašin		
2	Bijelo Polje-Ribarevina	√	
3	Danilovgrad – Nikšić	√	
4	Debeli brijeg-Herceg Novi	√	
5	Vrulja-Mijakovići	√	
6	Krstac-Ivanova korita	√	
7	Tivat-Jaz (Budva)	√	
8	Lepenac-Ribarevina	√	
9	Ribarevina-Poda-Berane	√	
10	Berane-tunel Lokve	√	
11	Kamenovo-Petrovac-Bar	√	
12	Cetinje-Čevo	√	
13	Berane-Trpezi-Kalače	√	
14	Cetinje-Njeguši	√	
15	Slijepač most –Tomaševo-Pljevlja	√	
16	Mojkovac-Ribarevina	√	
17	Obilaznica Bijelo Polje-Ribarevina	√	
18	Podgorica-Danilovgrad	√	
19	Dinoša-Cijevna Zatrijebačka	√	
20	Pljevlja-Metaljka	√	
21	Ulcinj-Sukobin	√	
22	Podvode-Petnjica	√	
23	Obilaznica Rožaje II faza	√	
24	Podgorica-Tuzi-granični prelaz Božaj	√	
25	Rožaje-Špiljani	√	
26	Mojkovac-Lubnice	√	
27	Nikšić – Vilusi	√	
28	Plužine-Nikšić		√
29	Andrijevića–Vuče– granica sa Kosovom		√
30	itd	*	

*Plan redovnog i investicionog održavanja, rekonstrukcije i izgradnje državnih puteva (magistralni i regionalni) je kontinuiran proces koji se ažurira na godišnjem nivou, a doprinosi unapređenju kvaliteta, bezbjednosti i nivoa usluga mreže državnih puteva u Crnoj Gori.

Država Crna Gora treba da sprovede aktivnosti (pripreme i izrade tehničke dokumentacije, supervizije) koje su potrebne za detaljnu procjenu uslova duž ovih putnih pravaca, kao i za predlaganje potrebnih intervencija rekonstrukcije/proširenja/izgradnje u ove svrhe. Nadalje, neophodno je programirati potrebne intervencije i radove na rekonstrukciji/proširanjima/izradnji, te osigurati finansijska sredstva i realizovati projekte u utvrđenim rokovima.

2.3.6. Specifični cilj 2.2. Završiti remont željezničke mreže i unaprijediti željezničku infrastrukturu u skladu sa standardima TENT i unaprijediti željeznički prevoz

Sažetak problema: Crnogorske željezničke pruge obezbjeđuju nizak do srednji nivo usluge, što se pripisuje smanjenim komercijalnim brzinama i smanjenoj frekventnosti. Ograničenja koja nameću geometrijski elementi i nedostaci u pogledu signalizacije utiču na smanjenje kapaciteta željezničke mreže, vrijeme putovanja i pouzdanost. Najveće dozvoljene brzine ostaju niske i kreću se između 50 km/h i 100 km/h, dok činjenica da je željeznička pruga jednokolisječna smanjuje kapacitet željezničke mreže i dopuštenu frekventnost operacija.

Predložene mjere su sljedeće:

- **Unaprijediti prugu kroz realizaciju planiranih remonta željezničke mreže**

2.3.7. Specifični cilj 2.3. Revitalizacija i/ili rekonstrukcija saobraćajne infrastrukture pomorskog saobraćaja

Sažetak problema: Luka Bar posluje značajno ispod svog kapaciteta. Glavne barijere za iskorišćenje mogućnosti luke sa regionalnih tržišta su dugo vrijeme neophodno za dolazak u luku drumskim i željezničkim putem, odnosno nedostatak adekvatne infrastrukture.

Predložene mjere su sljedeće:

- **Povećanje pretovara generalnog tereta i kontejnera dobijanjem statusa pretovarne luke – transshipment port;**
- **Proširivanje kapaciteta za pretovar i skladištenje suvih rasutih tereta na sjevernoj padini brda Volujica;**
- **Povećanje pretovara tečnih i rasutih tereta**

2.3.8. Specifični cilj 2.4. Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost

Sažetak problema: U ovom trenutku, željeznički teretni prevoz je ograničen stanjem pruge i uslugama u susjednim zemljama (Albanija i Srbija), dok sa ostalim susjednim zemljama i ne postoje željezničke veze. Učešće željeznice u intermodalnom saobraćaju u Crnoj Gori je minimalno, usljed snažne konkurencije od strane drumskog teretnog prevoza koji gravitira ka/odluke Bar. Kako bi se omogućila intermodalnost i iskoristili kapacitet i kvalitet željeznice, neophodno je uspostaviti intermodalne stanice na dvije lokacije duž glavnog željezničkog koridora u Državi (u Podgorici i Bijelom Polju). Ove dvije stanice bi podspiješile željeznički prevoz kontejnera iz luke Bar u unutrašnjost zemlje i uticale na smanjenje obima prevoza tereta u drumskom saobraćaju (kao i vremena putovanja) na onim putnim pravcima kojima je zapažen pojačan drumski putnički saobraćaj. Kada je riječ o odmorištima uz put, ovaj zahtjev je u skladu sa propisima EU, i treba ih obezbijediti na državnoj mreži, odnosno putevima koji vode prema susjednim zemljama.

Predložene mjere su sljedeće:

- **Uspostavljanje intermodalnih stanica u Podgorici i Bijelom Polju.**

2.3.9. Specifični cilj 2.5. Utvrditi mogućnosti i potrebe za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom saobraćajne infrastrukture vazdušnog saobraćaja

Sažetak problema: Treba ispitati mogućnost za revitalizaciju aerodroma Dolac u Beranama u cilju poboljšanja povezanosti i dostupnosti sjevera Crne Gore, kao i doprinosa većoj atraktivnosti ove oblasti. Navedeno podrazumijeva izradu detaljne studije opravdanosti za ove potrebe. Ukoliko se ovim putem pokaže da je revizalizacija ovog aerodroma izvodljiva i finansijski realistična, mogućnost uključivanja privatnog sektora i implementacija treba da se razmotri, a neophodne aktivnosti treba da se preduzmu da se isti oživi. Za aerodrom Nikšić (Kapino polje) su preduzete aktivnosti na izradi studije opravdanosti. Istovremeno postoji i inicijativa za otvaranje aerodroma u Ulcinju

Predložene mjere su sljedeće:

- **Valorizacija drugih aerodroma u Crnoj Gori (osim Podgorice i Tivta)**

2.3.10. Specifični cilj 2.6. Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja

Sažetak problema: Crnoj Gori nedostaje infrastruktura inteligentnih transportnih sistema. Za sada su određeni mali napori u cilju uvođenja ITS. Kasni se sa transponovanjem regulative i još uvijek nije uspostavljeno tijelo koje bi bilo konkretno zaduženo za ITS. Otuda, ne postoji centralizovana politika ili aktivnosti u pogledu ITS. Postoje samo pojedinačne aktivnosti, kao što je parcijalna instalacija sistema za upravljanje i nadzor pomorskog saobraćaja (VTMIS) i pripremne aktivnosti za uvođenje ERTMS u željezničkoj mreži. Kada je riječ o putevima, premda je planirano uvođenje ITS u sklopu projekata novih autoputeva, sistemi i tehnologije nisu detaljno definisani.

Predložene mjere su sljedeće:

- **Ugradnja opreme ITS u Glavnu putnu mrežu i odabrane djelove mreže magistralnih puteva**
- **Postavljanje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja vozila**
- **Okončanje aktivnosti na realizaciji sistema za upravljanje i nadzor pomorskim saobraćajem (VTMIS)**

Od Crne Gore očekuje se usklađivanje sa propisima i zahtjevima EU, u pogledu uvođenja ITS u mrežu puteva. Standardi za autoputeve u svakom slučaju treba da obuhvate modernu opremu ITS (npr. saobraćajni znaci sa izmjenjivim porukama, dinamički znaci, monitoring i detekcija saobraćaja, automatska naplata putarine, daljinsko skeniranje stanja mostova, itd.) Međutim, kako će crnogorski magistralni putevi u budućnosti preuzeti povećan obim saobraćaja, neophodno je na nekim njihovim segmentima postaviti ITS sisteme za praćenje saobraćaja i dobijanje informacija. Na ovaj način će se olakšati prikupljanje podataka i praćenje stanja i upotrebe infrastrukture, poboljšati usmjeravanje i tokovi saobraćaja, obezbijediti informacije i zaštiti vozači od incidenata i loših vremenskih uslova. U kontekstu Strategije, predloženi tok radnji obuhvata identifikaciju odgovarajućih lokacija za sprovođenje zahtjeva ITS na mreži magistralnih puteva, nakon čega treba da uslijedi postepena implementacija predmetnih sistema.

Uvođenje sistema za mjerenje opterećenja u pokretu (Weight in Motion-WIM), predstavlja efikasan instrument za praćenje teretnog saobraćaja i njegovog opterećenja na putnoj mreži. WIM sistemi koriste piezo-električne ili kvarcne senzore da izmjere i klasifikuju vozila koja se kreću u saobraćajnim trakama. Prikupljeni podaci mogu biti korišćeni u statističke svrhe u cilju upravljanja saobraćajem/ili za izvršenje represivnih mjera. Vrlo detaljne informacije mogu se

dobiti, uključujući veličine i vrste vozila, broj osovina, ukupnu težinu vozila, kao i težinu po osovini vozila. Alternativno, mogu se uspostaviti privremena mjesta za mjerenje osovinskog opterećenja, gdje god postoji dovoljan prostor, uz primjenu mobilnih vaga za mjerenje osovinskog opterećenja.

Kada je u pitanju oblast pomorskog saobraćaja, može se konstatovati da je da je implementacija sistema VTMS djelimično završena. Očekuje se realizacija Faze II, kako je opisano u okviru SPP. Takođe, potrebno je uspostaviti sisteme radio-komunikacije za sigurnost plovidbe na Skadarskom jezeru.

2.3.11. Specifični cilj 3.1. Poboljšati nivo bezbjednostina državnoj putnoj mreži

Sažetak problema: Iako je stanje bezbjednosti saobraćaja poboljšano u posljednjoj deceniji, nivo učinka je još uvijek nizak. Bezbjednost saobraćaja na putevima zaostaje u odnosu na prosjek u EU, kao i u odnosu na susjedne zemlje. Crna Gora nije dobro pozicionirana u odnosu na prosjek EU u pogledu broja smrtnih ishoda, koji su posljedica saobraćajnih nesreća, već je blizu maksimalne vrijednosti zabilježene u EU.

Predložene mjere su sljedeće:

- **Zavšetak planiranih projekata rekonstrukcije puteva (2018-2021)**
- **Poboljšanje signalizacije i opreme puta na magistralnim putevima**

Poboljšanje odgovarajuće signalizacije i opreme puta će se pozitivno odraziti na bezbjednost saobraćaja na putevima, i unaprijediti usluge korisnika crnogorskesaobraćajne mreže. Radnje koje treba preduzeti u ovom pogledu obuhvataju procjenu stanja i adekvatnosti signalizacije i opreme puta, duž magistralnih puteva, te zamjenu i/ili unaprijeđenjepo potrebi.

2.3.12. Pregled infrastrukturnih mjera

U ovom dijelu Strategije predstavljani su specifični ciljevi koji se odnose na razvoj saobraćajne infrastrukture. U cilju naprijed utvđenih specifičnih ciljeva, izvedene su mjere koje su u funkciji unapređenja stanja i podizanja nivoa standarda saobraćajne infrastrukture.

U Tabeli 2.11 dat je pregled specifičnih ciljeva koji se odnose na razvoj saobraćajne infrastrukture i mjera koje su u funkciji realizacije istih

Tabela 2.11: Pregled infrastrukturnih mjera

	Specifični cilj	Mjere
1.1	Završiti infrastrukturne projekte uvrštene u SPP	<ul style="list-style-type: none"> • Programiranje i praćenje realizacije SPP za ciljne godine 2027. i 2035. • Nastaviti i usmjeravati aktivnosti prema okončanju realizacije projekata uvrštenih u SPP • Uskladiti i koordinisati projektne aktivnosti i programiranje sa istima susjednih zemalja
1.2	Uskladiti željeznicu sa zahtjevima interoperabilnosti	<ul style="list-style-type: none"> • Uvođenje Evropskog sistema upravljanja željezničkim saobraćajem (ERTMS) u željezničku mrežu • Povećati dužinu mimoilaznica određenih stanica na 740 m
1.3	Smanjenje vremena prelaskagranice	<ul style="list-style-type: none"> • Dodatne kontrolne kabine na graničnim prelazima
1.4	Unaprijediti povezanost Luke Bar	<ul style="list-style-type: none"> • Unaprijeđenje željezničkih priključaka sa lukom Bar • Proširenje gatova i putničkog terminala u Luci Bar
2.1	Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži	<ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukcija dionica državnih puteva • Unapređenje putne infrastrukture do destinacija za odmor i rekreaciju (skijališta i primorska odmarališta).
2.2	Završiti remont željezničke mreže i unaprijediti željezničku infrastrukturu u skladu sa standardima TENT i unaprijediti željeznički prevoz	<ul style="list-style-type: none"> • Unaprijediti prugu kroz realizaciju planiranih remonta željezničke mreže i unaprijediti željeznički prevoz
2.3	Revitalizacija i/ili rekonstrukcija saobraćajne infrastrukture pomorskog saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Povećanje pretovara generalnog tereta i kontejnera dobijanjem statusa pretovarne luke – transshipment port; • Proširivanje kapaciteta za pretovar i skladištenje suvih rasutih tereta na sjevernoj padini brda Volujica; • Povećanje pretovara tečnih i rasutih tereta
2.4	Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost	<ul style="list-style-type: none"> • Uspostavljanje intermodalnih stanica u Podgorici i Bijelom Polju.
2.5	Utvrđiti mogućnosti i potrebe za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom saobraćajne infrastrukture vazdušnog saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Valorizacija drugih aerodroma u Crnoj Gori (osim Podgorice i Tivta)
2.6	Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Ugradnja opreme ITS u Glavnu putnu mrežu i odabrane djelove mreže magistralnih puteva (promjenljivi znaci s porukama, dinamičke oznake itd.) • Postavljanje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja vozila • Okončanje aktivnosti na realizaciji sistema za upravljanje i nadzor pomorskim saobraćajem (VTMIS)
3.1	Poboljšati nivo bezbjednosti na državnoj putnoj mreži	<ul style="list-style-type: none"> • Zavšetak planiranih projekata rekonstrukcije puteva (2019-2021) • Poboljšanje signalizacije i opreme puta na magistralnim putevima

3. Organizacija i operativno funkcionisanje transportnog sistema

Ovo poglavlje sadrži detaljan osvrt na organizacione i operativne aspekte funkcionisanja crnogorskog transportnog sistema, uz predstavljanje strateških i specifičnih ciljeva i neophodnih mjera u funkciji realizacije istih.

3.1 Postojeće stanje

Prikupljeni detaljni podaci i proces konsultacija, poslužili su kao osnov za detaljnu analizu organizacionih i operativnih aspekata funkcionisanja crnogorskog transportnog sistema, koji obuhvata različite vidove saobraćaja (drumski, željeznički, pomorstvo, unutrašnji plovni putevi i vazdušni saobraćaj).

3.1.1 Organizacija funkcionisanja transportnog sistema

3.1.1.1 Državna uprava

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva Vlade Crne Gore je institucija nadležna za resor saobraćaja i ima sveobuhvatnu odgovornost za razvoj, upravljanje i koordinaciju različitih vidova saobraćaja. Organizacione jedinice u sastavu Ministarstva saobraćaja i pomorstva su: Direktorat za željeznički saobraćaj; Direktorat za drumski saobraćaj (u sastavu kojeg su 3 direkcije: za javni prevoz putnika i tereta u drumskom saobraćaju; za homologaciju vozila i za inspeksijski nadzor u drumskom saobraćaju); Direktorat za državne puteve (u sastavu kojeg su 3 direkcije: za održavanje i bezbjednost državnih puteva; za infrastrukturne investicije; za inspeksijski nadzor državnih puteva); Direktorat za pomorski saobraćaj i unutrašnju plovidbu (u sastavu kojeg su 4 direkcije: za primjenu standarda sigurnosti pomorske plovidbe; za primjenu standarda zaštite mora od zagađenja i unutrašnje plovidbe; za inspeksijski nadzor u pomorskom i unutrašnjem plovnom saobraćaju i 2 područne jedinice - Lučka kapetanija Bar i Lučka kapetanija Kotor); Direktorat za pomorsku privredu; Direktorat za vazdušni saobraćaj; Direktorat za međunarodnu saradnju i EU fondove; Odjeljenje za drugostepeni upravni postupak; Odjeljenje za unutrašnju reviziju; Odjeljenje za odnose sa javnošću i informaciono-komunikacione tehnologije; Kabinet; Služba za finansijsko-knjigovodstvene poslove; Služba za javne nabavke i Služba za opšte poslove i ljudske resurse.

Prema djelokrugu rada koji je utvrđen u skladu sa Uredbom o organizaciji i načinu rada državne uprave i nadležnostima utvrđenim drugim propisima, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva vrši poslove uprave koji se odnose na željeznički, drumski, pomorski saobraćaj i unutrašnju plovidbu, pomorsku privredu, vazdušni saobraćaj i poslove vezane za međunarodnu saradnju i EU fondove u oblasti saobraćaja. U odnosu na navedene sektore vrše se poslovi koji se odnose na: vođenje razvojne politike, praćenje stanja u oblasti sektora saobraćaja; pripremanje i

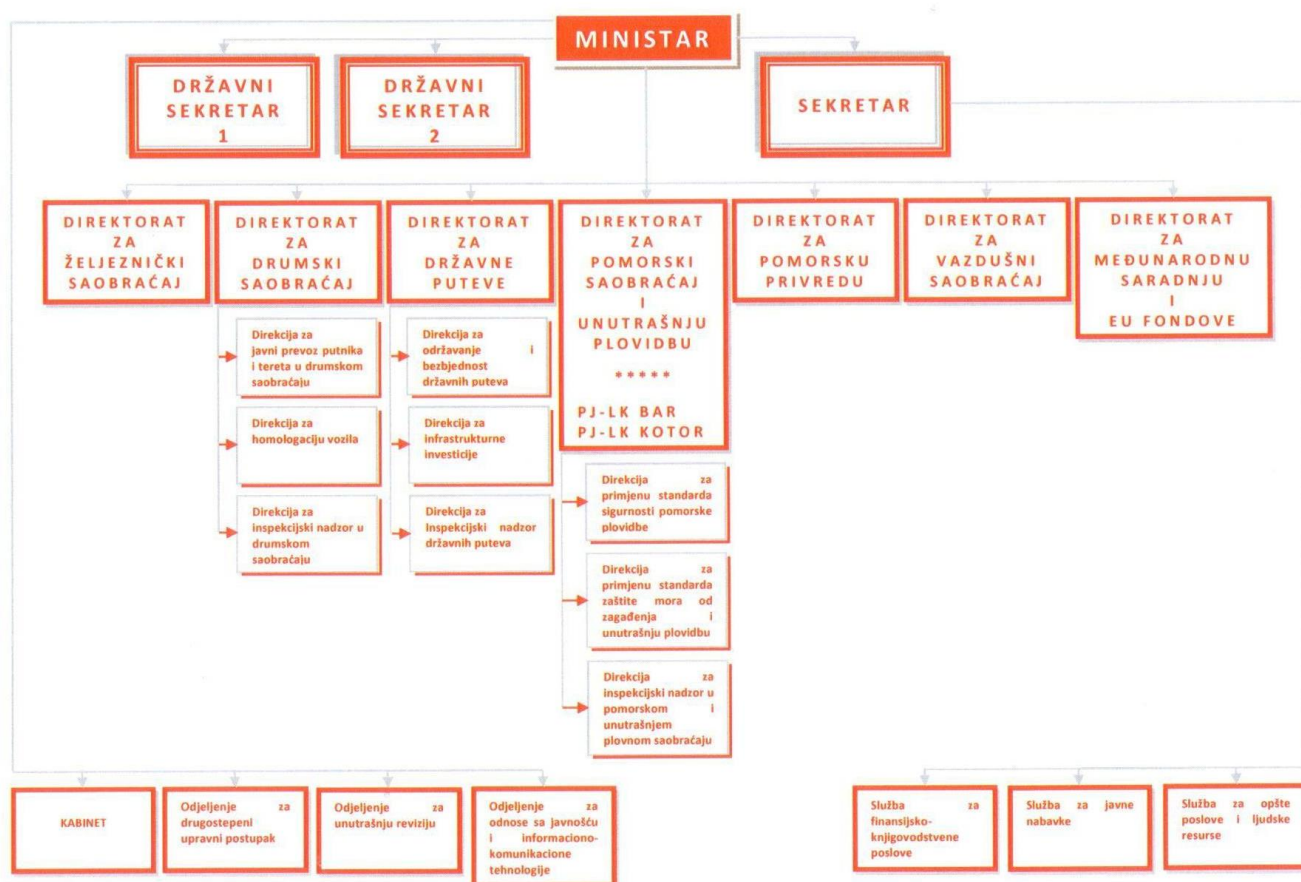
predlaganje mjera razvojne ekonomske politike i analiziranje njihovog uticaja na određeni saobraćajni sektor; vođenje odgovarajućih evidencija za praćenje i preduzimanje mjera u oblasti određenog saobraćajnog sektora; pripremu zakonskih i podzakonskih propisa, međunarodnih ugovora i sporazuma; sačinjavanje informacija i analiza vezanih za specifičnosti određenog sektora; praćenje i izvršavanje zakona i podzakonskih propisa; davanje mišljenja o primjeni propisa u određenom saobraćajnom sektoru; realizaciju Programa rada Vlade, izvršavanje zaključaka Vlade i njenih radnih tijela; saradnju sa ostalim resorima i drugim institucijama i organima; pripremanje odgovora na poslanička pitanja iz oblasti saobraćaja; vršenje inspekcijskog nadzora i upravnih poslova iz oblasti određenog sektora saobraćaja, i praćenje propisa iz ove oblasti; sigurnost i bezbjednost željezničkog, drumskog, pomorskog i unutašnje plovidbe, i vazdušnog saobraćaja; praćenje aktivnosti vezanih za odvijanje međunarodnog saobraćaja i ispunjavanje obaveza koje proizilaze iz oblasti međunarodne saradnje; utvrđivanje indikatora, sprečavanje i preduzimanje hitnih mjera u odnosu na specifične zahtjeve koji zahtijevaju interresornu saradnju i djelovanje; unutrašnji i međunarodni prevoz putnika, tereta i roba; praćenje i proučavanje uslova privređivanja i ekonomski položaj privrednih subjekata u određenim oblastima saobraćaja; predlaganje mjera tekuće i razvojne politike i analiziranje njihovih uticaja na ekonomski položaj privrednih subjekata u oblasti državnih puteva i drumskog saobraćaja, željezničkog, pomorstva i utrašnje plovidbe i vazdušnog saobraćaja, uključujući opremu i pojedinačne djelove sa usvojenim standardima na nivou sigurnosti, ekonomskih i ekoloških zahtjeva; praćenje stanja tekuće i razvojne politike; praćenje stanja i iniciranje aktivnosti u oblasti menadžmenta kvaliteta; usklađivanje domaćih propisa iz okvira svoje nadležnosti sa pravnom tekovinom Evropske unije; upravni nadzor u oblastima za koje je ministarstvo nadležno; kao i druge poslove koji su u opsegu nadležnosti resora.

Organizacione jedinice u okviru MSP koordiniraju aktivnosti po horizontali, što je jedan od uslova nesmetanog i efikasnog funkcionisanja resora, i u ovom kontekstu Direktor za međunarodnu saradnju i EU fondove ima značajnu ulogu u ovom procesu.

Pored gore navedenih poslova koji su iz domena zajedničkih nadležnosti direktorata u sastavu ministarstva, postoje i specifične nadležnosti pojedinačnih organizacionih jedinica - direktorata, direkcija, odjeljenja, službi, te određenih područnih jedinica, na pripremi, koordinaciji, praćenju i implementaciji projekata iz oblasti saobraćaja koji se finansiraju od strane međunarodnih finansijskih institucija i putem drugih finansijskih mehanizama, te pripremaju i pružaju informacije vezane za proces pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji i međunarodnu saradnju.

Strukturi državne uprave u resoru saobraćaja nedostaju tijela/organi opredijeljenida se bave pitanjima intermodalnosti i komodalnosti, inteligentnim transportnim sistemima i međugradskm javnim prevozom.

Slika 3.1.: Šematski prikaz organizacione strukture MSP



Djelokrug rada lučke uprave obuhvata poslove koji se odnose na izgradnju, odražavanje i upravljanje lukama; nadzor nad korišćenjem luka, pružanjem lučkih usluga i obavljanjem ostalih djelatnosti u luci. Funkcije države zastave obavljaju lučke kapetanije Bar i Kotor. Obaveze Lučkih kapetanija Bar i Kotor se odnose na sprovođenje administrativnih procedura za registraciju brodova i plovila i izdavanje uvjerenja pomorcima u međunarodnoj plovidbi u skladu sa Međunarodnom konvencijom o standardima za obuku, izdavanje uvjerenja i vršenje brodske straže pomoraca (SCTW Konvencija).

Autobuske i logističke kompanije za prevoz tereta obavljaju djelatnosti u skladu sa Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju, bilateralnih i multilateralnih sporazuma. Što se tiče monitoringa redovnog prevoza putnika, ova oblast je definisana Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju, sa aspekta redovnosti održavanja linije i posebnih uslova za vozila koja se koriste u drumskom prevozu. Međutim, ne postoji jedna posvećena regulatorna uprava za monitoring i aktivnosti nadzora javnog međugradskog autobusnog sistema. Redove vožnje

priprema prevoznik i harmonizuje na državnom nivou Privredna komora Crne Gore, poslije čega prevoznik dobija pravo da registruje pomenuti red vožnje.

Društvo sa ograničenom odgovornošću "Monteput" Podgorica osnovano je Odlukom Vlade Republike Crne Gore, 8. decembra 2005. godine, u svojstvu poslovnog nasljednika Direkcije za izgradnju autoputeva Podgorica. Unutrašnje organizacione jedinice Monteputa su: Poslovna jedinica za upravljanje projektom izgradnje autoputa Bar-Boljare (koja djeluje kao samostalna jedinica), sektori i službe.

Poslovna jedinica za upravljanje projektom izgradnje autoputa Bar-Boljare upravlja projektom izgradnje autoputa Bar-Boljare. Osnovne djelatnosti ove jedinice su: inženjerska djelatnost i tehničko savjetovanje, stručni građevinski nadzor, projektantski nadzor, izrada projektne dokumentacije, priprema tenderske dokumentacije i drugi poslovi tehničke pripreme, inženjering, konsalting i menadžment. Preduzeće Monteput je organizovano u okviru sljedećih sektora: sektor za upravljanje i održavanje tunela „Sozina“ i prilaznih saobraćajnica; sektor za tehničku pripremu, projektovanje i nadzor; sektor za finansijske i računovodstvene poslove i sektor za pravne i opšte poslove.

3.1.1.2 Ostali subjekti

Drugi subjekti koji imaju određene nadležnosti koje su vezane za ukupno funkcionisanje transportnog sistema Crne Gore su: Ministarstvo unutrašnjih poslova, koje je nadležno za bezbjednost saobraćaja, granične prelaze, evidenciju vozača i vozila, upravljanje zaštitom i spasavanjem u vanrednim situacijama; Kancelarija za evropske integracije pri kabinetu Predsjednika vlade, koja je nadležna za vođenje procesa pristupanja EU i horizontalno praćenje upotrebe sredstava pred-pistupnih fondova i ostalih instrumenata EU koji su na raspolaganju Crnoj Gori i, te dio djelokruga rada Ministarstva održivog razvoja i turizma, koji se odnosi na prostorno planiranje, zaštitu životne sredine, dostupnost Crne Gore kao turističke destinacije, itd.

Oblasti sa kompleksnom problematikom zahtijevaju međuresornu koordinaciju i saradnju, što predstavlja svojevrsni izazov u dijelu nadležnosti koje se dopunjavaju, a neophodne su za efikasno obavljanje određenog seta aktivnosti, koje između ostalog doprinose unapređivanju funkcionisanja transportnog sistema, a u funkciji su ukupnog ekonomskog razvoja države (sa aspekta saobraćaja ovo se odnosi na omogućavanje boljeg i bržeg protoka tereta, putnika, roba i usluga).

3.1.2 Operativno funkcionisanje transportnog sistema i pružanje usluga

3.1.2.1 Željeznički saobraćaj

Željezničke putničke linije funkcionišu 24 sata dnevno, uz dnevnu frekventnost od 5 do 11 vozova. Tokom ljeta, frekventnost je pojačana na dionici pruge Bar – Podgorica. Komercijalne brzine crnogorskih putničkih vozova kreću se između 45 km/h i 48 km/h, što je prilično nisko. Ovo se može pripisati neadekvatnoj infrastrukturi, ograničenjima voznih sredstava ili remontnim radovima duž željezničke pruge i drugim razlozima koji nijesu tehničke prirode. U zavisnosti od segmenta željeznice, dozvoljene brzine duž željezničke pruge se kreću između 50 km/h i 100 km/h. Razlika između komercijalne i najveće brzine je preko 30%, što ukazuje na nizak nivo obavljanja operacija na svim željezničkim linijama.

Nivo usluge za crnogorske željezničke putničke usluge (po nominalnoj skali od A do F, gde je A najbolje, a F najgore) predstavlja kvalitet usluge koja se nudi putnicima u pogledu dostupnosti, frekventnosti usluga i vremena putovanja. Nivo usluge se dobija na osnovu frekventnosti usluga i vremena putovanja između destinacija, i izvodi na osnovu metodologije Lüttmerding i Gather¹³. U Tabeli 3.1, prikazan je nivo usluge za segmente crnogorskih željezničkih pruga.

Tabela 3.1: Nivo usluge na željezničkim prugama u putničkom saobraćaju

Segment	Nivo usluge
Podgorica - Bar	C
Podgorica – Nikšić	D
Podgorica – Bijelo Polje	D
Bar – Bijelo Polje	D

3.1.2.2 Javni prevoz

Međugradski javni prevoz u Crnoj Gori uređen je Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju. Uprava za saobraćaj, izdaje licence za javni prevoz putnika i tereta, registruje i sertifikuje redovne linije u okviru redovnog međugradskog drumskog saobraćaja, i izdaje dozvole za međunarodni redovni drumski saobraćaj. Privredna komora Crne Gore usklađuje redove vožnje vezane za međugradski i međunarodni redovni saobraćaj.

¹³ Lüttmerding, A., Gather, M. (2013). Level of service on passenger railway connections between European metropolises. Band 14, Transport and Spatial Planning Institute (Institut Verkehr und Raum) University of Applied Sciences Erfurt, Germany.



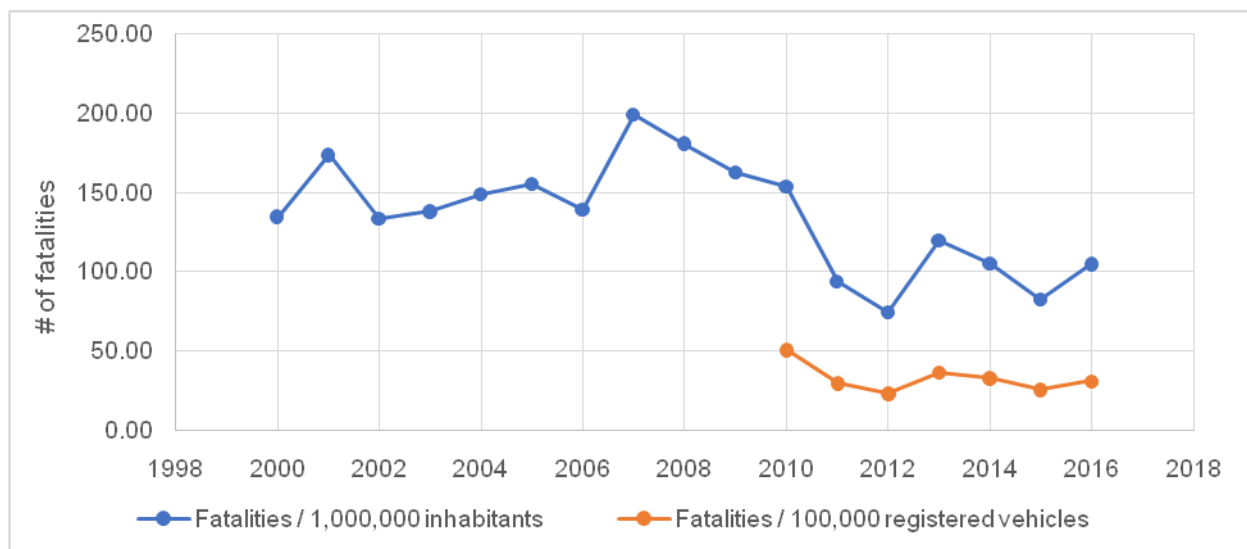
Slika 3.2: Autobuske stanice u Podgorici i Kotoru

Pravila vezana za predloge redova vožnje su definisana u Zakonu o prevozu u drumskom saobraćaju i podzakonskim aktima vezanim za pravila o usklađivanju redova vožnje i daljina. Kada je riječ o monitoringu redovnog prevoza putnika, ova oblast je određena Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju, sa aspekta redovnosti održavanja linija. Bilo koji subjekat je u mogućnosti da pristupi tržištu redovnog prevoza putnika u skladu sa pravilima opisanim u Zakonu o drumskom saobraćaju.

3.1.2.3 Bezbijednost saobraćaja na putevima

Tokom prošle decenije, Crna Gora je zabilježila brzi rast motorizacije; broj vlasnika vozila je porastao preko 40% u periodu od 2005. do 2015. godine, dok sa druge strane, putna mreža (sve do nedavno) nije unaprijeđena kako bi zadovoljila rastuću potražnju za drumskim saobraćajem. To je, neizbježno imalo negativan uticaj na bezbijednost saobraćaja na putevima, makar do 2009.godine.

Od 2010. godine, iako postoji tendencija rasta broja registrovanih vozila, smanjuje se broj žrtava. (Slika 3.3) Međutim, kao što se vidi iz Tabele 3.2. učinak Crne Gore u pogledu bezbijednosti saobraćaja na putevima zaostaje u odnosu na prosjek u EU, kao i u susjednim zemljama.



Slika 3.3: Broj žrtava na 1,000,000 stanovnika i na 10,000 registrovanih vozila

Tabela 3.2: Ključni indikatori učinka u pogledu bezbjednosti saobraćaja za Crnu Goru, EU i susjedne zemlje – 2014. godina (izvori: OECD, EU)

Pokazatelj	Crna Gora	EU max	EU prosjek	Albanija	BiH	Hrvatska	Srbija
Stradali na 1,000,000 stanovnika	105	106	51.4	91.2	87.3	82.4	75.2
Saoraćajni udesi na 1,000,000 stanovnika	2155	N/A	2137	N/A	N/A	1631	3185
Povrijeđeni na 1,000,000 stanovnika	3069	N/A	2811	N/A	N/A	2186	4393

Kao što se može zaključiti na osnovu Tabele 3.2. Crna Gora nije dobro pozicionirana u odnosu na prosjek EU u pogledu broja smrtnih ishoda koji se mogu pripisati saobraćajnim nesrećama, već je blizu maksimalne vrijednosti zabilježene u EU. Dalje, u odnosu na susjedne države, efikasnost je u Crnoj Gori niža. Broj povrijeđenih i dalje raste, uprkos činjenici da se ukupni broj nesreća značajno smanjuje od 2013. godine. To se vjerovatno može pripisati činjenici da se u vozni park uvode modernija i snažnija vozila, dok crnogorski putevi i dalje imaju skromne performanse, koje su vezane za kategoriju saobraćajnice.

Novim Zakonom o putevima u poglavlju koji se odnosi na bezbjednost javnih puteva uvode se odredbe Direktive 2008/96/EZ o upravljanju bezbednošću putne infrastrukture i odredbe Direktive 2004/54/EZ o minimalnim bezbjednosnim zahtjevima za tunele u okviru trans-evropske putne mreže. U ovom poglavlju obrađena je oblast izdavanja licenci za pravna i fizička lica za fazu

saobraćajne signalizacije i opreme, jer novim rješenjem Zakona o planiranju prostora i izgradnje objekata ova faza radova nije tretirana, te je bilo neophodno da se uredi ovim propisom. Tokom proteklih decenija, u cijelom svijetu je došlo do velikog porasta problema u oblasti bezbjednosti saobraćaja na putevima. Svjetska zdravstvena organizacija je predstavila izvještaj o porastu broja saobraćajnih nezgoda u kojim se predviđa da će saobraćajne nezgode kao "vodeći uzrok smrtnosti" porasti sa devetnaestog mjesta u 1990. godini na treće mjesto u 2020. godini. Drumski saobraćaj je veoma složena pojava pri kojoj dolazi do mnogih konfliktnih situacija. Da bi se povećala bezbjednost saobraćaja na putevima, potrebno je sprovesti više mjera koje imaju za cilj otklanjanje, odnosno smanjenje opasnosti. Analizirajući moguće uzroke, drumski saobraćaj možemo pojednostavljeno posmatrati kroz osnovne podsisteme, odnosno četiri karakteristične grupe za bezbjednost saobraćaja na putu, i to: čovjek, vozilo, put i okolina. Istraživanja iz ove oblasti su ukazala da je uticaj puta na nastanak saobraćajne nezgode mali (u literaturi se kreće 4-12%). Da bi se ovaj faktor bezbjednosti promijenio potrebno je izvršiti temeljne promjene u projektovanju, izvođenju, održavanju, eksploataciji puteva, ali takođe i u projektovanju saobraćajne signalizacije i opreme puta. U tom cilju kroz Zakon o putevima prihvaćena je pozitivna praksa država EU čime će se stanje bezbjednosti saobraćaja na putevima u dijelu putne infrastrukture znatno unaprijediti.

MSP će nastaviti sa pozitivnih praksi vezano za oblast bezbjednosti saobraćaja na putevima, kao što to radi u dijelu sprovođenja revizije bezbjednosti na putevima RSA i inspekcije bezbjednosti na putevima RSI, dodatno i u dijelu unapređenja sistema za praćenja nezgoda, formiranja baza podataka sa ciljem povećanja broja relevantnih indikatora itd

U toku 2017-te godine, započeta je realizacija jednog u nizu regionalnih projekata, u saradnji sa SEETO sekretarijatom i instrumentom tehničke podrške EU CONNECTA, koji trenutno obuhvata 3 komponente na kojima se insistira, i to: uvođenje revizije i provjere bezbjednosti puteva u regionu, unapređenje sistema održavanja infrastrukture u regionu i implementacija ITS sistema u regionu Zapadnog Balkana. U skladu sa tim, izrađen je dokument Priprema inspekcije na putevima i revizija planova za Glavnu/Sveobuhvatnu putnu mrežu na zapadnom Balkanu (WB6) i pilot projekti. Cilj ovog dokumenta je bio da pripremi kratkoročne planove (2018-2020) za inspekciju bezbjednosti na putevima i revizije za Glavnu i Sveobuhvatnu putnu mrežu na zapadnom Balkanu. CONNECTA je dostavila dio ovih planova, kao pilot projekte za 2018. godinu, čiji su specifični ciljevi: pripremiti trogodišnji plan inspekcija bezbjednosti na putevima za Glavnu i Sveobuhvatnu mrežu i pilotske inspekcije bezbjednosti na putevima na dionicama sa brojem udesa, osigurati da se revizije bezbjednosti na putevima sprovode u skladu sa Direktivom 2008/96/EC na svim projektima na Glavnoj i Sveobuhvatnoj mreži, te podržati zemlje regiona ZB u uspostavljanju nacionalnih sistema za prikupljanje podataka o nesrećama na putu.

Bezbjednost saobraćaja na putevima predstavlja oblast koja zahtijeva dodatne napore u cilju smanjenja broja nezgoda, jer su negativni ishodi i dalje visoki u odnosu na prosječne uslove u EU, te je problemu bezbjednosti u ovom dokumentu posvećenja posebna pažnja.

3.1.2.4 Kombinovani i intermodalni saobraćaj

Budućnost željezničke pruge Bar-Vrbnica (R Srbija) i luke Bar su međusobno povezane. Trenutne poteškoće za proširenje njihovog domašaja na međunarodna tržišta potiču od činjenice da su sada, u odnosu na prethodni period, pristupni pravci prema tržištima Srbije i dalje predmet konkurencije sa obje strane države, odnosno Albanije i Hrvatske. Luke Drač i Rijeka, postojećim i razvojnim mogućnosti za dalji prevoz roba do konačnih odredišta proizvodnje i/ili potrošnje, postavljaju brojne izazove za luku Bar, kao i željeznički prevoz tereta-Montecargo.



Slika 3.4: Luka Bar

U ovom trenutku ne postoji sporazum između Port of Adrie u luci Bar (preduzeće za generalne terete i kontejnerske terminale) sa kompanijom Montecargo za obavljanje intermodalnih operacija. Iz tog razloga, prevoz kontejnera željezničkim putem iz luke Bar je slab i komercijalne mogućnosti izmiču. Alternativne intermodalne usluge pružaju prevoznici tereta u drumskom saobraćaju, čija cjenovna politika je mnogo povoljnija u poređenju sa željeznicom koja bi trebala biti konkurentnija

3.1.2.5 Granični prelazi

Crna Gora dijeli svoje granice sa državom članicom EU - Hrvatskom, Albanijom, Bosnom i Hercegovinom, Kosovom i Srbijom. Hrvatska je članica EU, ali ne i dio Šengenskog sporazuma. Postoji sedam graničnih prelaza smještenih na Glavnoj i Sveobuhvatnoj mreži SEETO. Svi granični prijelazi trenutno rade kao „razdvojeni objekti“ sa izuzetkom graničnog prijelaza Sukobin-Murićani.

Graničnim prelazima u Crnoj Gori trenutno upravlja Ministarstvo unutrašnjih poslova i Uprava policije (Granična policija) i Carinska uprava.

U Crnoj Gori je uspostavljen strateški okvir koji se temelji na Strategiji integrisanog upravljanja granicama 2014.-2018. godine i Šengenskom akcionom planu. Prema posljednjem izveštaju EK br.12, granična policija Crne Gore je reorganizovana u tri regionalna ogranka i jedan nacionalni koordinacioni centar kako bi se pojednostavili postojeći procesi i poboljšala operativna efikasnost. Međuagencijska saradnja između granične policije, carinskih vlasti i ostalih organa Ministarstva unutrašnjih poslova i dalje se poboljšava, uključujući uzajamni pristup bazama podataka. U februaru 2017. godine potpisan je zajednički plan za sprečavanje korupcije na graničnim prelazima.

Takođe, formirana je Međuresorna komisija čiji je prioritetni cilj poboljšanje koordinacije i saradnje između tijela uključenih u upravljanje granicama, kako bi se izbjeglo dupliranje postupaka pri obavljanju poslova nadzora državne granice, skratilo vrijeme za obavljanje određenih poslova i bolje uskladio rad svih tijela koja imaju nadležnost na granici sa sveobuhvatnim ciljem smanjenja/uklanjanja svih oblika prekograničnog kriminala.

Na marginama evropske konferencije visokog nivoa TEN-T dani, koja je održana u aprilu, 2018. godine, održana je ministarska konferencija za Zapadni Balkan i Tursku, i tom prilikom podržana je Zapadno-balkanska Deklaracija o graničnim prelazima. Pravac za dalju saradnju sa susjednim zemljama u dijelu prekogranične saradnje, je sa ciljem formiranja zajedničkih graničnih prelaza, a u skladu sa principima Deklaracije.

Deklaracijom je konstatovano da postoje velika zadržavanja na graničnim prelazima, u oblasti drumskog i željezničkog saobraćaja u regionu, i da ta zadržavanja uzrokuju značajne ekonomske gubitke prevoznicima. Neefikasnost prelaska granice negativno utiče na ukupnu regionalnu konkurentnost i potkopava održivost infrastrukturnih projekata, a šteta se procjenjuje na oko milion eura na dnevnom nivou. Deklaracijom se podsjeća da je kroz Agendu povezivanja Zapadnog Balkana prvi skup prioriteta već dogovoren kako bi se prelasci granica u oblasti željezničkog i drumskog saobraćaja u regionu učinili efikasnijim i kako bi se otklonila infrastrukturna uska grla na unutrašnjim granicama zemalja Zapadnog Balkana. Potvrđuje se spremnost da se intenziviraju nacionalne i regionalne aktivnosti, kao i evropska saradnja u cilju sprovođenja mjera vezanih za granične prelaze u oblasti drumskog i željezničkog saobraćaja, radi smanjenja vremena provedenog na graničnim prelazima. Istovremeno, iskazana je spremnost da se radi paralelno i u bliskoj koordinaciji sa poslovnim subjektima iz oblasti saobraćaja na poboljšanju postupaka prelaska granice i na razvoju odgovarajuće infrastrukture i objekata za prelazak granice.

Deklaracijom su preuzete i određene političke obaveze svih potpisnika, a to je, prije svega, da se pitanje zajedničkih graničnih prelaza postavi visoko na političkoj agendi i da se preduzimaju odgovarajući koraci za jačanje koordiniranog planiranja i implementacije politika vezanih za granične prelaze između zemalja Zapadnog Balkana, kao i saradnje između Vlada i između uprava uključenih u ovu oblast u svakoj od zemalja. Druga obaveza je da pitanje graničnih prelaza bude postavljeno kao vodeća inicijativa povezanosti, tokom predstojećeg samita Zapadnog Balkana, uz pozivanje država članica EU da podrže i da se pridruže ovim naporima. Na kraju, preuzeta je obaveza da se jača upravljanje graničnim prelazima, usredsređujući se na 32 glavna granična prelaza u regionu - postavljena na TEN-T mreži (18 između Zapadnog Balkana i država članica EU i 14 unutar Zapadnog Balkana).

U domenu koordinacije, zaključeno je da je neophodan razvoj efikasne koordinacije između različitih službi zaduženih za prelazak granice, kako u svakoj od zemalja Zapadnog Balkana, tako i između ovih država, uključujući i države članice EU. Predloženo je da Stalni sekretarijat Transportne zajednice (TCT) postavi kao jedan od svojih prvih prioriteta, osnivanje radne grupe za olakšavanje prelaska granica.

Što se tiče finansiranja, u oblasti drumskog saobraćaja, predloženo je preduzimanje potrebnih mjera za identifikaciju infrastrukturnih uskih grla na ključnim identifikovanim granicama i prijedlaganje rješenja kako bi se osiguralo jasno razdvajanje saobraćajnih tokova između privatnih automobila i teških teretnih vozila. U oblasti željezničkog saobraćaja, potrebno je preduzeti mjere za identifikaciju infrastrukturnih uskih grla na ključnim identifikovanim

granicama i preduzimanje potrebnih mjera kako bi osigurali da sve transportne aktivnosti budu koordinisane između svih odgovornih tijela.

U suštini, ne postoje zakonske prepreke za uvođenje One-Stop Shopa (OSS) i eQMS sistema (Electronic Queueing Management System) , kao i bilo kojeg drugog bilateralnog sporazuma koji bi osigurao pravnu osnovu za to. Neke od identifikovanih prepreka koje bi mogle uticati na potencijalno sprovođenje eQMS-ai OSS-a su: nedostatak informacija prije uspostavljanja radi procjene rizika; zakon o elektronskom potpisu koji je potreban za elektronsku dostavu dokumenata; centralizovani portal za informacije vezane za trgovinu.

Vlada Republike Crne Gore je 03. jula 2018. godine potpisala sporazum sa Savjetom ministara Republike Albanije o otvaranju zajedničkog graničnog prelaza Ckla (Crna Gora) - Zogaj (Albanija) za međunarodni drumski i jezerski putnički saobraćaj. Zajednički granični prelaz će biti izgrađen na teritoriji Crne Gore, u mjestu Ckla, na putnom pravcu Bar-Ostros-Široka-Skadar. Lokaciju prelaza i njegove tehničke parametre, odrediće Mješovita komisija. Prelaz će biti otvoren 24 časa dnevno, za prelaz putnika.

Sporazum između Vlade Crne Gore i Savjeta ministara Republike Albanije o organizovanju graničnog željezničkog saobraćaja, potpisan je u Podgorici, 03. avgusta 2012. godine. Cilj Sporazuma je da pojednostavi graničnu organizaciju saobraćaja i da smanji vrijeme zadržavanja na mjestima prelaska granice putem vršenja poslova granične organizacije saobraćaja službenog i željezničkog osoblja jedne države na teritoriji druge države, uspostavljanja pravila na osnovu kojih će službeno i željezničko osoblje jedne države vršiti graničnu kontrolu u vozovima u pokretu, na teritoriji druge države, definisanja na kojim stanicama domaće države će susjedna država moći da uspostavi granične punktove za graničnu kontrolu i u kojim zonama će granični organi susjedne države moći da izvrše graničnu kontrolu u stanicama i na vozovima u pokretu, u oba pravca, na teritoriji domaće države.

Na osnovu ovog Sporazuma, Zona obuhvata granične stanice Tuzi i Bajze kao i dionicu između ove dvije stanice. Zajednička granična stanica u smislu Sporazuma je stanica Tuzi.

Shodno Sporazumu o graničnoj kontroli u željezničkom saobraćaju između Crne Gore i Republike Srbije, planirana je rekonstrukcija stanice u Bijelom Polju, kako bi se osposobila kao zajednička stanica granične kontrole. Sporazum o graničnoj kontroli između Albanije i Crne Gore je dovoljno napredovano, budući da je potpisan zajedno sa svim relevantnim protokolima, iako praktična primjena tek treba da se desi, kao što je obuka osoblja na granicama. Formirana je zajednička stanica graničnog prelaza u Tuzima, što je smanjilo vrijeme zadržavanja vozova na granici za najmanje 60 minuta.

Na drumskim graničnim prelazima se uočava prisustvo dugih kolona, posebno tokom ljetnje vršne sezone. Kontinuiranim preduzimanjem aktivnosti na unapređenju stanja postojeće infrastrukture i izgradnji nove, izgradnjom posebnih saobraćajnih traka za teretni saobraćaj i autobuse, te izgradnjom zajedničkih graničnih stanica, kao i pojednostavljivanjem administrativnih procedura značajno će se smanjiti zadržavanje putnika i tereta na graničnim prelazima.

3.1.2.6 Vazdušni saobraćaj

Prema pokazateljima koje na godišnjem nivou objavljuje Međunarodni savjet aerodroma (ACI)¹⁴, crnogorski aerodromi su bolje pozicionirani u odnosu na ostatak Zapadnog Balkana obzirom na činjenicu da imaju bolje pokazatelje povezanosti u poređenju sa susjednim zemljama. Poslovni prihodi kompanije Montenegro Airlinesa za 2018. godinu bili su za 245 hiljada eura veći od poslovnih rashoda, dok je ukupan rezultat, odnosno bilans uspjeha, za blizu 2.5 puta bolji u odnosu na 2017. godinu, odnosno blizu 6 puta bolji u odnosu na 2016. godinu. Montenegro Airlines je prošle godine prevezao 645.000 putnika u svim kategorijama. Nacionalna avio-kompanija je važan generator turističke i ukupne privrede Crne Gore, uzimajući u obzir činjenicu da je pomenuti broj putnika oko 27% od ukupnog prometa na crnogorskim aerodromima, u konkurenciji i do pedeset različitih avio-kompanija prisutnih na crnogorskom tržištu. Kompanija ima za cilj da dalje smanji troškove, unaprijedi iskorišćenost kapaciteta i unaprijedi operativno funkcionisanje.

3.1.3 Inteligentni transportni sistemi (ITS)

3.1.3.1 Drumski saobraćaj

Novi Zakon o putevima se postavlja pravni osnov za uvođenje ITS, što je preduslov za transponovanje Direktive 2010/40/EU o ITSu. Trenutno je ITS uveden jedino u tunelu Sozina i na njegovom pristupnom putu. Oprema u tunelu Sozina i funkcije su u skladu sa relevantnom Direktivom EU o tunelima i putevima. Tunel se kontroliše iz lokalnog kontrolnog centra u mjestu Gluhi Do. Instalacija opreme ITS za signalizaciju, kontrolu i upravljanje autoputem, planirana je i u okviru aktuelne izgradnje dionice autoputa Smokovac - Mateševo (SEETO Pravac 4), ukupne dužine 41 km i po procijenjenim troškovima od 25 miliona eura.

¹⁴ <http://www.aci.aero/Publications/ACI-Airport-Economics-and-Statistics>



Slika 3.5: Oprema ITS postavljena u tunelu Sozina

3.1.3.2 Željeznički saobraćaj

Crna Gora je transponovala Direktivu o interoperabilnosti. Međutim, trenutno ne postoji opredijeljena ERTMS strategija. Tehničke specifikacije interoperabilnosti (TSI) se razrađuju u okviru Direktive o interoperabilnosti i postepeno će se uvoditi u domaće zakonodavstvo. Kada je riječ o trenutnoj primjeni ERTMS, optički kabal je postavljen duž linije Bar – Podgorica – Bijelo Polje. Takođe, u željezničkoj stanici Podgorica, biće ugrađena oprema ECTS nivo 1.

3.1.3.3 Pomorski saobraćaj, luke i unutrašnji plovni putevi

Direktiva 2002/59/EZ o uspostavljanju sistema za nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem (VTIMS) je u cjelosti usaglašena i transponovana u crnogorske propise. Institucionalni okvir za implementaciju VTIMS je koordiniran od strane Ministarstva saobraćaja i pomorstva. Transponovanje djelova Direktive 2010/65/EU o sistemu „Single Window“ je otpočeto tokom 2016. godine. Da bi se Direktiva u potpunosti sprovela, potrebna su ulaganja u pomorski informacioni sistem „Single Window“.

Prva faza VTMISS u Crnoj Gori sprovedena je uz podršku EU. Ugrađeni su senzori na tri lokacije duž crnogorske obale. Podaci sa senzorskih stanica se šalju kontrolnom centru odakle se vrši razmjena pomorskih podataka sa ostalim sistemima u Crnoj Gori i sa inostranstvom (MARES, EMSA, itd.). Troškovi realizacije prve faze VTMISS na crnogorskoj obali iznosili su 1,8 miliona eura.

Druga faza obuhvata ugradnju dodatnih senzora (CCTV) na postojećim lokacijama VTMISS, nove lokacije senzora na Skadarskom jezeru i Bokokotorskom zalivu i uvođenje informacionog sistema „Single Window” (EU Direktiva 2010/65).

Procijenjeni troškovi za uvođenje prve dvije aktivnosti iznose do 1,6 miliona eura, a za treću aktivnost 500 hiljada eura. Takođe, uz pomoć EU, planirano je telekomunikaciono pokrivanje plovidbe plovnih objekata na Skadarskom jezeru, kao i uvođenje tzv. AIS baznih stanica za praćenje kretanja putničkih brodova na jezeru.

Inicijative za uvođenje ITS u transportni sistem su ograničene, izuzev kada je riječ o VTMISS, koji je djelimično instaliran. Manji broj podsistema ITS je trenutno operativan na crnogorskoj putnoj mreži dok je u oblasti željeznice objavljen TSI koji se odnosi na ovu oblast.

3.1.3.4 Vazdušni saobraćaj

U dijelu vazdušnog saobraćaja inteligentni transportni sistemi podrazumijevaju nove informacijske, komunikacijske i senzorske tehnologije, primjenjene sa ciljem stalnog podizanja nivoa bezbjednosti saobraćaja i kvaliteta usluge putovanja i prevoza.

Crna Gora je od sticanja nezavisnosti ponopravna članica relevantnih krovnih međunarodnih institucija/sporazuma, koji su bitni za bezbednost i sigurnost vazdušnog saobraćaja. Pomenute institucije publikuju određena dokumenta (anekse, publikacije) koji se odnose na poboljšnje bezbjednosti i sigurnosti u vazdušnom saobraćaju, i Crna Gora je u obavezi da iste implementira u svoj zakonodavni sistem, kako bi ispunila sve svjetske i evropske kriterijume u ovoj oblasti.

3.1.4 Instrumenti finansiranja

Do sada se finansiranje saobraćajnog sektora u Crnoj Gori u velikoj mjeri oslanjalo na instrumente finansiranja Evropske investicione banke (EIB), Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) i kredite dobijene od privatnih banaka (oko 80% troškova za transportne projekte u proteklim godinama finansirano je iz kredita). Iz državnog budžeta su se uglavnom finansirali troškovi održavanja i operativnih potreba, uz ograničen direktan doprinos transportnoj

infrastrukturi. Sa druge strane, država otplaćuje kredite državnih kompanija, kao što su upravljač željezničke infrastrukture (ŽICG) i željeznički prevoz putnika (ŽPCG) i Montenegro Airlines.

Imajući u vidu visoke troškove za preostale infrastrukturne projekte, Crna Gora treba da pronađe alternativne modele finansiranja, koji će uključivati značajnije prisustvo privatnog sektora. U pripremi su novi zakoni o javno-privatnom partnerstvu i koncesijama.

S obzirom da će Crna Gora u budućem periodu, realizovati izgradnju novih autoputeva/brzih saobraćajnica, izvjesno je da će doći i do naplate korišćenja istih, čime će se ostvariti nova prihodna stavka, koju predstavlja prihod od putarine. Novi autoputevi će, očekuje se, povećati obim drumskog saobraćaja u Crnoj Gori, doći će do značajnije preraspodjele i pojave tranzitnog saobraćaja, koji je vrlo stabilan, pa se iz tog razloga može i računati sa ovim prihodima, koji u perspektivi mogu pokriti jedan dio budućih ulaganja.

Putarina predstavlja novčanu naknadu, koju korisnik autoputa (puta, tunela, mosta i sl.) plaća za visok nivo usluge koju dobija u odnosu na put nižeg nivoa usluge ili u odnosu na neki dugi oblik prevoza. U posljednje vrijeme, u svijetu se sve više prihvata stav da najveći dio troškova putarine plaća direktni korisnik. Pri tome, putarina, pored toga što je instrument finansiranja, postaje i sredstvo za preusmjeravanje saobraćaja, kao dio saobraćajne politike države.

Prema orijentacijama Evropske Unije iznijetim u Bijeloj knjizi naplata putarine je najpravedniji i najdjelotvorniji način finansiranja izgradnje autoputne infrastrukture, jer podrazumijeva da korišćenu uslugu plaćaju stvarni korisnici, a ne poreski obveznici. Zauzvrat, cilj operatera je da pruži korisnicima što kvalitetniju uslugu, posebno u pogledu sigurnosti i udobnosti vožnje.

Prihodi od putarine služe kao izvori sredstava za realizaciju sljedećih zadataka: finansiranje, izgradnju, održavanje, poboljšavanje i upravljanje infrastrukturnim objektom.

U Evropi, naplata putarine na autoputevima ima prije svega saobraćajno-političku ulogu. Zbog sveopšteg povećanja motorizacije i same mobilnosti stanovništva, potrebno je smanjiti negativne učinke saobraćaja. Zbog sve veće potrebe za kvalitetnim putnim povezivanjem, dolazi do ubrzane gradnje saobraćajne infrastrukture, što postavlja nove zahtjeve pred graditelje i investitore (zaštita okoline, saobraćajna sigurnost, itd.). Stoga su sve veće potrebe za značajnim finansijskim sredstvima, koja nije moguće pribaviti postojećim instrumentima finansiranja. Zbog toga se u Evropi razvijaju tehnologije naplate putarine u svrhu što bržeg i efikasnijeg finansiranja izgradnje i održavanja saobraćajne infrastrukture.

Pored prihoda od putarine, dodatni izvor finansiranja, nakon 2030-te godine, može predstavljati dio prihoda od naplate korišćenja tunela Sozina. Naime, 2030-te godine će biti u potpunosti otplaćen kredit uzet od Evropske investicione banke za izgradnju tunela Sozina, pa samim tim

više se neće izdvajati sredstva za njegovu otplatu. S obzirom da preduzeće Montepuť u trenutnim uslovima posluje sa dobitkom i uredno izmiruje dospjele obaveze, realno je oćekivati da se stvore uslovi da se tokom vremena ova dodatno osloboćena sredstva preusmjere u realizaciju nekih projekata u oblasti saobraćaja.

3.2 Analiza problema

3.2.1 Osnovni nalazi

3.2.1.1 Organizacioni aspekti

MSP ima direktnu vertikalnu strukturu upravljanja, pri ćemu su direktoratima dodijeljene nadlećnosti za pojedinaćne vidove saobraćaja (putna infrastruktura, drumski, ųeljeznićki, vazdućni, pomorski saobraćaj i unutraćnji plovni putevi, pomorska privreda i mećunarodna saradnja i EU fondovi).

Iz domena zajednićkih nadlećnosti direktorata u sastavu ministarstva, postoje i specifićne nadlećnosti pojedinaćnih organizacionih jedinica - direktorata, direkcija, odjeljenja, slućbi, te odrećdenih podrućnih jedinica, na pripremi, koordinaciji, praćenju i implementaciji projekata iz oblasti saobraćaja koji se finansiraju od strane mećunarodnih finansijskih institucija i putem drugih finansijskih mehanizama, te pripremaju i prućaju informacije vezane za proces pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji i mećunarodnu saradnju.

Strukturi drćzavne uprave u resoru saobraćaja nedostaju tijela/organi opredijeljenida se bave pitanjima intermodalnosti i komodalnosti, inteligentnim transportnim sistemima i mećugradskm javnim prevozom.

3.2.1.2 Operativni aspekti funkcionisanja u sektorima drumskog, ųeljeznićkog i pomorskog saobraćaja

Najveći dio unutraćnjeg prevoza robe u zemlji obavlja sektor drumskog prevoza tereta. Kroz novija zakonska rjećenja navodi se da ukoliko kapaciteti za prevoz putnika i tereta u zemlji nijesu odgovarajući, drćzavni organi mogu pozvati strane prevoznike i izdati im dozvole za obavljanje prevoza u Crnoj Gori. Ono ųto je vaćnije jeste da se u ovom zakonu navodi da se po ulasku Crne Gore u EU, u potpunosti ukidaju ogranićenja i barijere za kabotaću drumskog prevoza tereta. ITS namijenjen za ili koji pomaće vozaćima teretnih vozila praktićno ne postoji; drumski VMS je jedino ugraćen u tunelu Sozina; voaći teretnih vozila jedino mogu da se oslone na informacije koje dobijaju od mobilnih internet servisa (napr. Google traffic, Bing Traffic) za dobijanje informacija o saobraćaju, alternativnim pravicima i vremenskim uslovima.

Za željezničku mrežu Crne Gore navodi se da je otvorena za sve pružaoce usluga prevoza na transparentan i nediskriminatoran način, ukoliko su upisani u Centralni registar privrednih subjekata države, imaju važeću licencu za prevoz i sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdat od Vlade Crne Gore ili od strane države sa kojom Crna Gora ima potpisan bilateralni sporazum. Prevoznici moraju biti odgovorni i moraju imati zaključen ugovor sa upravljačem željezničke infrastrukture Crne Gore (ŽICG). Crnogorski Zakon o željeznici¹⁵ izmijenjen je da bi se transponovala pravna tekovina EU, bez obzira na to, potreban je lokalni upis prevoznika i licence i sertifikati moraju biti izdati od strane ministarstva države, u skladu sa postupcima i podakonskim aktima države. Ove obaveze se mogu smatrati indirektnim preprekama za ulazak na lokalno tržište.

Za planiranje pružanja usluga utvrđuje se godišnji plan na osnovu zahtjeva za dodjelu trase koji podnose prevoznici zajedno sa izradom reda vožnje i postupkom prilagođavanja koji je rezultat konsultacija upravljača željezničke infrastrukture i zainteresovanih prevoznika. Uzimajući u obzir da se radi o relativno malom tržištu, u perspektivi treba računati na podizanju nivoa konkurencije kroz regionalnu saradnju u okviru TCTa . jer za sada nije postojalo adekvatno interesovanje operatera za ulazak na tržište željezničkog saobraćaja Crne Gore (uzimajući u obzir putnički i teretni saobraćaj).

Glavna luka u zemlji (Bar) je već dijelom privatizovana (Port of Adria) i Vlada Crne Gore nastoji da valorizuje preostali dio (Luka Bar). Trenutno luka Bar posluje značajno ispod svog kapaciteta. Glavne barijere za iskorišćenje luke sa regionalnih tržišta su (a) dugo vrijeme neophodno za dolazak u luku drumskim i željezničkim putem i (b) nekonkurentni troškovi. Ostale luke su od manjeg komercijalnog značaja za prevozni sistem države; u luku Kotor pristaju kruzeri, a luka Zelenika je registrovana kao teretna luka, ali njena infrastruktura može da zadovolji samo manji obim usluga.

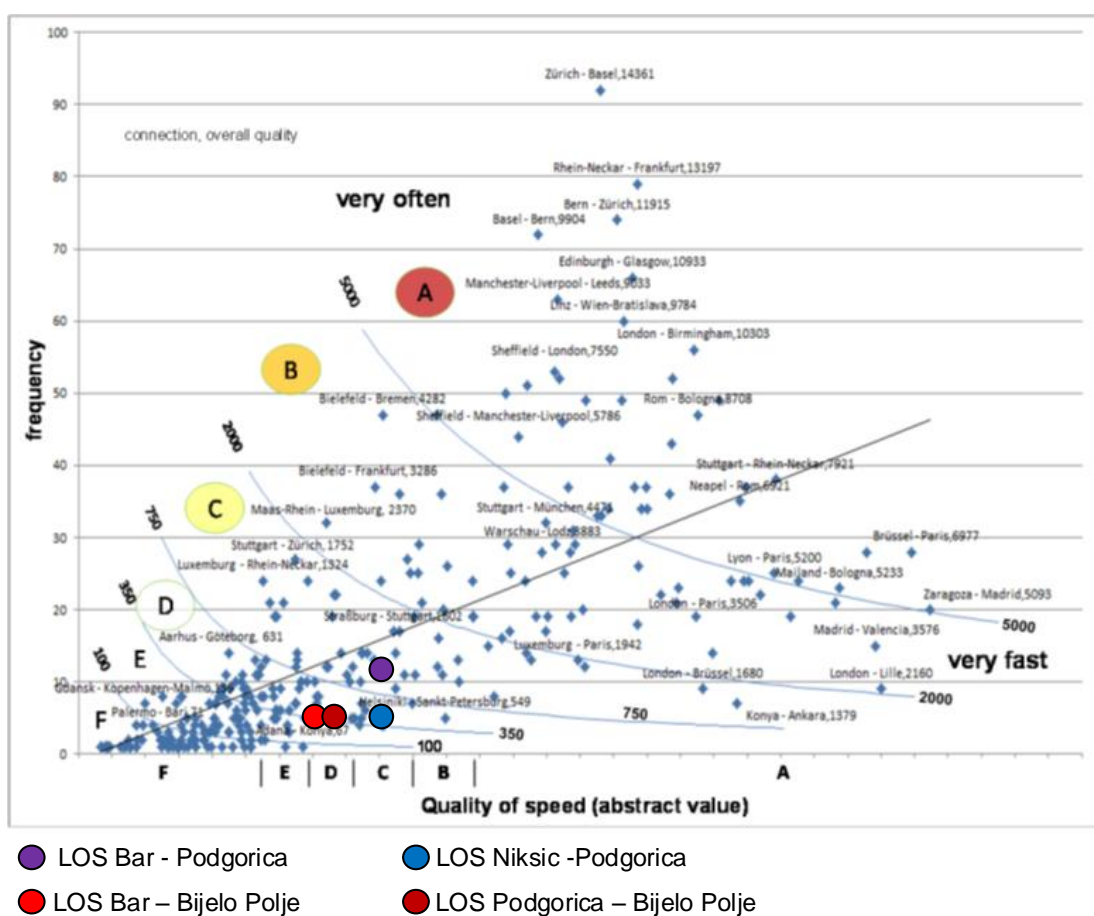
3.2.1.3 Sigurnost saobraćaja

Aspekti bezbjednosti u sektoru drumskog saobraćaja detaljno su predstavljani u okviru tačke 3.1.2.3 Bezbjednost saobraćaja na putevima, gdje je konstatovano da Crna Gorau perspektivi treba dalje da radi na podizanju nivoa bezbjednosti. Crna Gora treba da uspostavi sistem u drumskom saobraćaju koji je bezbjedan, siguran, efikasan, pouzdan, ekološki i koji je integrisan sa evropskim sistemima u smislu da odgovara na potrebe korisnika i očekivanja boljeg kvaliteta života.

Aspekti bezbjednosti i sigurnosti u oblasti željezničkog saobraćaja treba da uzima u obzir kompatibilnost standarda u cilju ispunjenja obaveza na mreži pruga koje su na TEN-T mreži,

¹⁵Zakon o željeznici (Službeni list Crne Gore br. 27/13)

rekonstrukciju, remont i modernizaciju javne mreže pruga, nabavku vozila nove generacije, modernizaciju u skladu sa tehnologijama koje donose "Inteligentni transportni sistemi" (ITS), osnaživanje Uprave za željeznicu, posebno u oblasti regulatornih poslova na željeznici, itd. Analiza nivoa usluge za željezničke operacije pokazuje NU C i D za sve željezničke pruge. Ovo se pripisuje frekventnosti vozova i niskim komercijalnim brzinama. Od svih linija, linija Bar – Podgorica pokazuje najveći NU. Na Slici 3.6 predstavljen je status željezničkih linija Crne Gore u odnosu na ostale željezničke linije u Evropi. Zanimljivo je da, iako je NU crnogorskih željezničkih linija nizak, i dalje je bolji u odnosu na brojne željezničke usluge u EU. Bez obzira na to, NU bi trebalo poboljšati u pokušaju da se povрати izgubljeni broj putnika u proteklih nekoliko godina.



Slika 3.6: Stanje nivoa usluge željezničkih pruga Crne Gore u poređenju sa evropskim prugama (izvor: Lüttmerding i Gather¹⁶ i analiza Konsultanta).

¹⁶ Lüttmerding, A., Gather, M. (2013). Level of service on passenger railway connections between European metropolises. Band 14, Transport and Spatial Planning Institute (Institut Verkehr und Raum) University of Applied Sciences Erfurt, Germany.

U sektoru pomorskog saobraćaja, kako bi se ispunili ciljevi III Kodeksa (Implementacija IMO instrumenata), Ministarstvo saobraćaja i pomorstva će:

1. razviti sveobuhvatnu strategiju kako bi se osiguralo da su ispunjene međunarodne obaveze i odgovornosti države zastave, luke i obale;
2. uspostaviti metodologiju na osnovu koje će se vršiti monitoring i procijeniti da li strategija osigurava efikasnu implementaciju i sprovođenje relevantnih obaveznih međunarodnih instrumenata, i
3. u kontinuitetu vršiti reviziju strategije kako bi se postigao, održao i unaprijedio sveobuhvatni organizacioni učinak i kapacitet države zastave, luke i obale.

Cilj Kodeksa je da se poboljša globalna pomorska bezbjednost i zaštita morske životne sredine i da se pruži podrška pri sprovođenju IMO instrumenata.

3.2.1.4 Operacije na graničnim prelazima

Na drumskim graničnim prelazima bilježi se kašnjenje prelaska, naročito u ljetnjim mjesecima. Postojeća infrastruktura i granične procedure izgleda da ne mogu da zadovolje prosječni dnevni najveći promet, dok sezonski najveći promet dovodi do dugih redova čekanja i vremena prelaska granice od čak nekoliko sati. To, očigledno, negativno utiče na vrijeme tranzita, što ima ozbiljne posljedice u vidu dodatnog vremena čekanja za prolazak carine i pasoške kontrole na crnogorskim graničnim prelazima. Kada je riječ o željeznici, kao što je navedeno u Poglavlju 2 ovog izvještaja, utvrđeno je nekoliko nedostataka u graničnim procedurama kao mogući uzroci kašnjenja na granici. Navedeno je detaljno predstavljeno u Izjavi o mreži operatora željeznice za 2017. godinu¹⁷.

3.2.1.5 Intermodalnost u prevozu tereta

Iako je Crna Gora 2014. godine usvojila Zakon o kombinovanom prevozu tereta, potrebni su značajni naponi da bi se osigurala potpuna usaglašenost sa zakonodavstvom EU. To postaje očigledno budući da ne postoje jasne aktivnosti na promovisanju niti sprovođenju intermodalnosti u prevozu tereta. Montecargo pruža usluge intermodalnog prevoza tereta, koje su sa druge strane ograničene operativnim kapacitetom željezničke mreže. Jasno je da je Port of Adria jedan od klijenata Montecargo za prevoz kontejnera. Trenutno ne postoje zaključeni ugovori o prevozu između ova dva društva, i pored uloženi naponi. Osim toga, postojeća mreža državnih puteva u zemlji ne može na efikasan način da zadovolji potrebe drumskog prevoza tereta, i Montecargo bi trebalo da ima značajniju ulogu pri savladavanju izazova za

¹⁷ ŽICG (2017). Izjava o mreži 2017. Podgorica, Crna Gora.

prelazak sa drumskog na željeznički prevoz, te da stvori neophodne uslove da se takav prelazak desi.

3.2.1.6 Uvođenje inteligentnih transportnih sistema

U cilju uvođenja ITS za sada je ostvaren manji progres. Kasni se sa transponovanjem regulativa i još uvijek nije uspostavljeno tijelo koje bi bilo konkretno zaduženo za ITS. Otuda, ne postoji centralizovana politika ili aktivnosti u pogledu ITS. Postoje samo pojedinačne aktivnosti, kao što je parcijalna instalacija sistema za upravljanje i nadzor pomorskog saobraćaja (VTMIS) i pripremne aktivnosti za uvođenje ERTMS u željezničku mrežu. Kada je riječ o putevima, premda je planirano uvođenje ITS u sklopu projekata novih autoputeva, sistemi i tehnologije nisu detaljno definisani.

3.2.2 Organizacioni i operativni ciljevi

Iz prethodno utvrđenih strateških ciljeva, a na osnovu prethodno urađene analize problema i prezentovanja osnovnih nalaza iste, izvedeni su njima pripadajući specifični ciljevi koji se odnose na organizacione i operativne aspekte funkcionisanje transportnog sistema, što je prikazano u Tabeli 3.3 koja slijedi.

Tabela 3.3: Specifični ciljevi usmjereni na organizaciju i operacije u transportnom sistemu sa očekivanim ishodima

Strateški cilj 1:Ekonomska dobrobit		
	Specifični Ciljevi	Očekivani ishodi
1.1	Obezbijediti dobru upravu i upravljačku strukturu tokom cijelog životnog ciklusa autoputeva i željeznice	<ul style="list-style-type: none"> • Eksploatacija i održavanje osnovnih mreža na način da se zadovolje potrebe mobilnosti Crne Gore na siguran, održiv i konkurentan način • Optimalno planiranje održavanja i raspodjela resursa
1.2	Stvaranje uslova za koordinaciju između relevantnih subjekata u transportu	<ul style="list-style-type: none"> • Uključivanje svih zainteresovanih strana u donošenje odluka. • Komunikacija između zainteresovanih strana • Potpun nadzor i pregled napretka i potreba za transportnim sektorom • Efikasno upravljanje i donošenje odluka, zasnovano na sveobuhvatnom pogledu potreba i predloga rješenja.
1.3	Inoviranje strukture i organa upravljanja sektora saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Poboljšanje učinka državnih organa • Uspostavljanje organa sa fokusom na ITS,

		<p>međugradski javni prevoz i kombinovani-intermodalni transport</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uspostavljanje instituta za istraživanje sa fokusom na prevoz.
1.4	Reorganizacija nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Nadležnosti podsektora (po vidu transporta) na državnom nivou okupljene i stavljene u nadležnost jednog tijela • Usklađivanje nadležnosti sa SRS
1.5	Obezbeđenje alternativnih izvora finansiranja za transportne investicije	<ul style="list-style-type: none"> • Učešće privatnog sektora u transportnim investicijama
1.6	Unaprijeđenje planiranja i raspodjele sredstava i ostvarivanje efikasnosti u operacijama drumskog saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Efikasnost u izboru projekata • Usaglašenost sa budžetskim mogućnostima
1.7	Bolja valorizacija transportnih subjekata u sektoru vazdušnog saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Valorizacija luke Bar i Aerodroma Crne Gore
1.8	Ostvarivanje efikasnosti u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta u cilju promovisanja ekološki prihvatljivijih projekata u oblasti saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Održivost finansiranja održavanja puteva i željeznice • Smanjene subvencije za sektor saobraćaja
1.9	Smanjiti vrijeme prelaska granice	<ul style="list-style-type: none"> • Smanjeno vrijeme dolaska i tranzita za tokove putnika i tereta
1.10	Ukidanje barijera u željezničkom saobraćaju	<ul style="list-style-type: none"> • Otvoreno tržište željezničkog prevoza • Niže cijene putovanja i tarife • Unaprijeđene usluge
1.11	Povećati podršku za drumski prevoz tereta u službi intermodalnosti	<ul style="list-style-type: none"> • Efikasan sistem prevoza, integrisan u regionu i mreži EU, koji promovise privredni razvoj i kvalitet života stanovnika • Stvaranje povoljnih uslova za intermodalni i kombinovani prevoz i logistiku • Privlačenje investicija • Smanjenje željezničkog tranzitnog vremena i troškova prevoza • Uspostavljanje zajedničkih graničnih prelaza • Smanjenje troškova logistike • Uspostavljanje pratećih sadržaja i objekata za prevoznike tereta u drumskom saobraćaju
1.12	Unaprijediti povezanost luke Bar	<ul style="list-style-type: none"> • Povećani tokovi tereta • Unaprijeđena konkurentnost luke • Potpuna valorizacija kapaciteta luke Bar
Strateški cilj 2: Dostupnost, izvođenje operacija i kvalitet usluga		
2.1	Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži	<ul style="list-style-type: none"> • Dobro stanje putne mreže • Unaprijeđene geometrijskih karakteristika • Povećane brzine i smanjeno vrijeme

		<p>putovanja</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pouzdanost u pogledu vremena putovanja • Bezbjedni uslovi na putevima i u putnom okruženju • Bolja dostupnost
2.2	Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost	<ul style="list-style-type: none"> • Efikasan sistem prevoza, integrisan u regionu i mreži EU, koji promoviše privredni razvoj i kvalitet života stanovnika • Stvaranje povoljnih uslova za intermodalni i kombinovani prevoz i logistiku • Privlačenje investicija • Smanjenje željezničkog tranzitnog vremena i troškova prevoza • Uspostavljanje zajedničkih graničnih prelaza • Smanjenje troškova logistike
2.3	Završiti remont željezničke mreže i unaprijediti željezničku infrastrukturu u skladu sa standardima TENT i unaprijediti željeznički prevoz	<ul style="list-style-type: none"> • Adekvatna frekventnost usluga • Pouzdani redovi vožnje
2.4	Primjena tehnologija ITS u sektorima drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Unaprijeđene usluge za korisnike i putnike • Unaprijeđeno praćenje i upravljanje operacijama na mreži • Poboljšanje nivoa usluge i sigurnosti na mrežama
2.5	Smanjiti vrijeme prelaska granica	<ul style="list-style-type: none"> • Smanjeno vrijeme dolaska i tranzita za tokove putnika i tereta
Strateški cilj 3: Sigurnost i bezbjednost		
3.1	Poboljšati bezbjednost saobraćaja na državnoj putnoj mreži	<ul style="list-style-type: none"> • Smanjen broj nesreća na državnoj mreži • Smanjen broj žrtava i povrijeđenih iz saobraćajnih nesreća
3.2	Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Unaprijeđene usluge za korisnike i putnike • Unaprijeđeno praćenje i upravljanje operacijama na mreži • Poboljšanje nivoa usluge i sigurnosti na mrežama
3.3	Obezbijediti dobru upravu i upravljačku strukturu tokom cijelog životnog ciklusa autoputeva	<ul style="list-style-type: none"> • Eksploatacija i održavanje osnovnih mreža na način da se zadovolje potrebe mobilnosti Crne Gore na siguran, održiv i konkurentan način • Optimalno planiranje održavanja i raspodjela resursa

Strateški cilj 4: Evropske integracije		
4.1	Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Unaprijeđene usluge za korisnike i putnike • Unaprijeđeno praćenje i upravljanje operacijama na mreži • Poboljšanje nivoa usluge i sigurnosti na mrežama
4.2	Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost	<ul style="list-style-type: none"> • Efikasan sistem prevoza, integrisan u regionu i mreži EU, koji promovise privredni razvoj i kvalitet života stanovnika • Stvaranje povoljnih uslova za intermodalni i kombinovani prevoz i logistiku • Privlačenje investicija • Smanjenje željezničkog tranzitnog vremena i troškova prevoza • Uspostavljanje zajedničkih graničnih prelaza • Smanjenje troškova logistike
4.3	Ukidanje barijera u željezničkom saobraćaju	<ul style="list-style-type: none"> • Otvoreno tržište željezničkog prevoza • Niže cijene putovanja i tarife • Unaprijeđene usluge
4.4	Inoviranje strukture i organa upravljanja sektora saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Poboljšanje učinka državnih organa • Uspostavljanje instituta za istraživanje sa fokusom na prevoz.
4.5	Reorganizacija nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Nadležnosti podsektora (po vidu transporta) na državnom nivou okupljene i stavljene u nadležnost jednog tijela • Usklađivanje nadležnosti sa SRS
4.6	Unapređenje planiranja i raspodjele sredstava i ostvarivanje efikasnosti u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta	<ul style="list-style-type: none"> • Efikasnost u izboru projekata • Usaglašenost sa budžetskim mogućnostima • Održivost finansiranja održavanja puteva i željeznice • Smanjene subvencije za sektor saobraćaja
4.7	Povećati podršku za drumski prevoz tereta u službi intermodalnosti	<ul style="list-style-type: none"> • Uspostavljanje pratećih sadržaja i objekata za prevoznike tereta u drumskom saobraćaju.

3.3 Predložene mjere

U dijelu koji slijedi prezentovane su potrebne organizacione i operative mjere. Mjere su identifikovane i predložene u cilju rješavanja problema vezanih za specifične ciljeve, koji se odnose na unapređenje organizacionih i opretnih aspekata funkcionisanja saobraćajnog sistema. One su sljedeće:

3.3.1 Specifični cilj 1.1: Obezbijediti dobru upravu i upravljačku strukturu tokom cijelog životnog ciklusa autoputeva

Sažetak problema: U narednim godinama planirane su značajne investicije u saobraćaju u odnosu na veličinu zemlje. Sa druge strane, zemlja nema prethodnog iskustva ili definisanih procesa i tijela za upravljanje kapitalnim investicijama tokom njihovog životnog ciklusa. Otuda je potrebnodalje unapređenje uprave i praksi upravljanja novom infrastrukturom tokom cjelokupnog vijeka trajanja.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Uvođenje opšteg upravljanja kvalitetom u saobraćajne sisteme i usluge**
- **Obuka osoblja u oblasti upravljanja saobraćajnom infrastrukturom**

Potrebno je da se u upravljanje novih i postojećih saobraćajnih sistema i usluga (naročito one kojima upravlja javni sektor) uvede opšte upravljanje kvalitetom. Trebalo bi uložiti napore u pravcu praćenja i stalnog unapređenja rezultata i usluga, pri čemu bi glavni cilj bio zadovoljstvo putnika. U tom kontekstu, trebalo bi vršiti obuku osoblja u cilju unapređenja takvih praksi.

3.3.2 Specifični cilj 1.2: Stvaranje uslova za koordinaciju između relevantnih subjekata u transportu

Sažetak problema: Uočeni su nedostaci u koordinaciji između relevantnih subjekata u transportu. Ne postoji jasna interakcija između različitih organa u dijelu upravljanja saobraćajem i infrastrukturom.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Širenje e-uprave**
- **Razvoj sistema za praćenje i prikupljanje podataka u sektoru saobraćaja**

E-uprava će doprinijeti bržim i ekonomičnijim procesima u donošenju odluka, dok će sa druge strane obezbijediti transparentnost i odgovornost. U vezi sa navedenim, za određeni dio aktivnosti u sektorusaobraćaja biće obezbijeđeno postepeno uvođenje e-uprava. Sistem za

praćenje i prikupljanje podataka je neophodan za procjenu uslova u saobraćajnom sistemu države i za planiranje i predlaganje budućih tokova aktivnosti i raspodjele resursa. Stoga, Crna Gora treba da uspostavi i organizuje sistem za redovno prikupljanje, čuvanje i objavljivanje podataka o saobraćaju, prevozu i drugih podataka iz sektora saobraćaja, na racionalan i koncizan način. Za te potrebe treba formirati bazu podataka o transportu zasnovanu na GIS-u. Idealan scenario bi podrazumijevao povezivanje ovog sistema sa sistemima ITS, koji će se postepeno uvoditi u saobraćajne mreže.

3.3.3 Specifični cilj 1.3: Inoviranje strukture i organa upravljanja sektora saobraćaja

Sažetak problema: Uočeni su određeni organizacioni nedostaci u oblasti strukture i organa u sektorima saobraćaja, naročito željeznice. Neophodno je usvajanje i primjena preostalog zakonodavstva EU i kompletiranje podzakonskih akata.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Usvajanje i primjena preostalog zakonodavstva EU i kompletiranje podzakonskih akata**
- **Uspostavljanje tijela za regulatorne poslove na željeznici**

Tijelo za regulatorne poslove na željeznici bi imalo zadatak da priprema propise u oblasti bezbjednosti i tržišta na željeznici, da izdaje potrebne licence i sertifikate, da prati bezbjednost i predlaže poboljšanja, kao i da omogući jednak pristup na tržištu svim akterima. Upravljanje troškovima i naplata različitih vrsta usluga je veoma aktuelna i regulator u ovome ima značajnu ulogu da spriječi diskriminaciju i analizira neophodne inpute i naknade. Izdavanje trasa vozova je zadatak nad kojim regulator vrši nadzor kroz odobravanje Izjave o mreži, najvažnijeg informatora upravljača infrastrukture o korišćenju kapaciteta.

Zbog konflikta interesa, regulatorni poslovi ne mogu da budu povjereni MSP, jer ono vrši nadzor nad radom kompanija/akcionarskih društava koji funkcionišu na željezničkom tržištu (referentna Direktiva 201/34). U cilju rješavanja ovog problema formirana je Uprava za željeznice, kao nezavisan organ pod vladom, u okviru koje su smješteni regulatorni poslovi.

3.3.4 Specifični cilj 1.4: Reorganizacija nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja

Sažetak problema: Manji dio aktivnosti koje se odnose na sektor saobraćaja su oprijedjeljene na izvođenje drugim resorima. Na ovaj način je se otežava koordinacija i komplikuje se efikasno donošenje odluka u oblastima, kao što su bezbjednost saobraćaja, evidencija vozača i vozila, prostorno planiranje, usaglašenost sa prevnom tekovinom EU i drugo.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Preraspodela nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja**

Podjela odgovornosti među ministarstvima zahtijeva dodatnu koordinaciju i odlučivanje na višem nivou. Shodno tome, predloženo je koncentrisanje odgovornosti u okviru jednog ministarstva (MSP), kako bi se unaprijedilo upravljanje sektorom saobraćaja, raspodjela resursa i budžeta, itd. Predviđa se da učešće privatnog sektora u sektoru saobraćaja Crne Gore bude najprije u obliku koncesija, bilo za razvoj nove infrastrukture ili za unapređenje/eksploataciju postojeće. Olakšavanje relevantnih procesa zahtijeva posebni organ za tu namjenu, sa angažovanim stručnjacima iz oblasti povezanih sa koncesijama i investicijama u oblasti saobraćaja. U ovom kontekstu, zakonodavstvo o učešću privatnog sektora u razvoju saobraćajne infrastrukture i pružanju usluga prevoza (kao što su zakoni o drumskom i željezničkom saobraćaju) trebalo bi da budu u potpunosti usaglašeni sa zahtjevima EU.

3.3.5 Specifični cilj 1.5: Obezbjedenje alternativnih izvora finansiranja za transportne investicije

Sažetak problema: Infrastrukturni projekti predloženi u okviru SPP projekata iziskuju visoke troškove, koji se ne mogu finansirati iz državnog budžeta Crne Gore. Naime, u proteklih nekoliko godina, troškovi saobraćajne infrastrukture u Crnoj Gori porasli su na preko 5% BDP-a. Imajući u vidu veličinu crnogorskog BDP-a i javnog duga (koji premašuje 60% BDP-a zemlje), tradicionalne šeme finansiranja, kao što su krediti, nisu trenutno ni izvodljive, ni poželjne. Dodatne infrastrukturne intervencije (kao što je rehabilitacija puteva u sveobuhvatnoj putnoj mreži zemlje) i uvođenje inteligentnih transportnih sistema sa sobom bi donijele nove zahtjeve za finansiranje.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Uvođenje novih izvora finansiranja i igrača na tržište, dominantno kroz neki oblik koncesija**

Imajući u vidu veličinu ekonomije Crne Gore, javno finansiranje novih projekata je jedva moguće, dok bi svako novo opterećenje imalo negativan uticaj na javni dug države (koji bi premašio granice održivosti). Sa druge strane, grantovi za ko-finansiranje iz EU nisu dovoljni da se omogući zatvaranje finansijske konstrukcije po osnovu projekata u okviru SPP. Imajući to u vidu, za obezbjeđenje sredstava za ispunjenje ambicioznog programa transportnih investicija neophodno je učešće privatnog sektora (u obliku koncesija/PPP) u novim projektima i postojećim uslugama. Od tri najučestalija oblika koncesije, odnosno koncesije sa naplatom

putarine, *availability payment* koncesije (država učestvuje u eventualnim godišnjim izdacima, koji bi se koristili da se osigura odgovarajući povrat na investicije privatnom partneru) i koncesije po osnovu indirektna naplate putarine (*shadow toll*), Vlada se može odlučiti za ovaj drugi metod, jer je moguće da će biti teško garantovati velike obime saobraćaja koji bi osigurali otplatu, imajući u vidu veličinu zemlje i saobraćaj koji tranzitira. Ukoliko se odabere ovaj metod koncesije, sponzor iz javnog sektora vrši periodična plaćanja prema koncesionaru, pod uslovom da objekat ispunjava utvrđene standarde. Kada javni partner zadržava prihod po osnovu putarine, preuzima i rizik od prognoziranog saobraćaja.

3.3.6 Specifični cilj 1.6: Unaprijeđenje planiranja i raspodjele sredstava i ostvarivanje efikasnosti u operacijama drumskog saobraćaja

Sažetak problema: Izostanak sistema za upravljanje saobraćajnim sredstvima po sektorima otežava usklađenost i koordinaciju između procesa upravljanja i investiranja u saobraćajnu infrastrukturu i usluge, imajući u vidu očekivanja korisnika, uslove transportnog sistema, te njegove performanse i dostupnost resursa.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Razvoj sistema za upravljanje sredstvima.**

U cilju rješavanja problema, trebalo bi uvesti sisteme za upravljanje resursima u sektoru saobraćaja za različite vrste investicija po različitim vidovima saobraćaja.

Tabela 3.4: Karakteristike sistema za upravljanje sredstvima¹⁸

Karakteristike	Opis
Usmjeravan politikom	Odluke o raspodjeli resursa zasnivaju se na dobro definisanom paketu opštih i posebnih ciljeva
Zasnovan na učinku	Ciljevi politike se prevode u mjere performansi sistema koje se koriste za svakodnevno (operativno) i strateško upravljanje
Analiza opcija i kompromisa	Odluke o načinu raspodjele sredstava unutar i kroz različite vrste investicija (npr. preventivno održavanje u odnosu na rehabilitaciju, kolovozi u odnosu na mostove) zasnivaju se na analizi načina na koji će različite raspodjele sredstava uticati na ostvarivanje relevantnih posebnih ciljeva politike
Odluke na osnovu informacija o kvalitetu	Rezultati različitih opcija u pogledu opštih ciljeva politike tijela se vrednuju pomoću pouzdanih i aktuelnih podataka
Praćenje obezbjeđuje jasnu odgovornost i povratne informacije	Rezultati performansi se prate i o njima izvještava u pogledu uticaja i efikasnosti.

¹⁸NCHRP Report 551, *Performance Measures and Targets for Transportation Asset Management, Vol. I, Research Report*, 2006, p. ii.

3.3.7 Specifični cilj 1.7: Bolja valorizacija transportnih subjekata u sektoru vazdušnog saobraćaja

Sažetak problema: Montenegro Airlines i Aerodromi Crne Gore su državne kompanije čije bi restrukturiranje i eventualno učešće privatnog sektora omogućilo nova sredstva i dodatno unaprijedilo usluge. Restrukturiranje Montenegro Airlines-a je neophodno, s obzirom na činjenicu da kompanija u kontinuitetu ima finansijske gubitke i visok nivo zaduženosti. U tom smislu bi trebalo razmotriti mogućnosti za koncesije i učešće privatnog sektora.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Reorganizacija ili privatizacija aviokompanije Montenegro Airlines**
- **Priprema plana davanja koncesije za Aerodrome Crne Gore (Podgorica i Tivat)**

3.3.8 Specifični cilj 1.8: Ostvarivanje efikasnosti u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta u cilju promovisanja ekološki prihvatljivijih projekata u oblasti saobraćaja

Sažetak problema: U ovom trenutku, saobraćajni projekti u Crnoj Gori dominantno se finansiraju se iz sredstava međunarodnih finansijskih institucija (EIB i EBRD). Imajući u vidu veličinu ekonomije zemlje i odnos duga prema BDP-u, uvođenje alternativnih izvora finansiranja, unapređenje planiranja projekata i raspodjele sredstava, kao i efikasnost operacija i održavanja, vodeći su ciljevi u kontekstu finansijske održivosti.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Promovisanje alternativnih vrsta goriva i elektromobilnosti**
- **Promovisanje zamjene/obnove voznog parka u drumskom saobraćaju**
- **Uspostavljanje unutrašnjeg plovnog puta - Virpazar**

Elektromobilnost i alternativna goriva dobijaju sve veći značaj u sektoru saobraćaja EU, u naporu da se oslobodi zavisnosti od fosilnih goriva i negativnih uticaja na životnu sredinu. Crna Gora bi trebalo da u narednim godinama promoviše inicijative, studije i uključivanje privatnog sektora u oblast elektromobilnosti u zemlju, u narednim godinama. S tim u vezi, trebalo bi za cilj postaviti zamjenu i inoviranje voznog parka zemlje kako bi se ispunili uslovi koje su definisani na nivou EU.

Konačno, budući da luka Bar trenutno pruža samo ograničene veze prevoza putnika feribotom (sa Italijom), trebalo bi uvesti podsticaje za uspostavljanje novih pomorskih linija sa drugim lukama na Jadranskom i Jonskom moru. Takvi podsticaji obuhvataju atraktivne lučke naknade za trajekte, uspostavljanje usluge prevoza putnika između trajekta i kopnenog prevoza (drumskog i željezničkog) i atraktivne aranžmane sa turističkom privredom. Konačno, treba sagledati i moguće promovisati uspostavljanje unutrašnjeg plovnog puta na Skadarskom jezeru sa poromovisanjem luke u Virpazaru, koja bi mogla dodatno obogatiti turističku ponudu Crne Gore.

3.3.9 Specifični cilj 1.9: Smanjiti vrijeme prelaska granice

Sažetak problema: Postoje velika zadržavanja na graničnim prelazima, u oblasti drumskog i željezničkog saobraćaja u regionu, i da ta zadržavanja uzrokuju značajne ekonomske gubitke prevoznicima. Neefikasnost prelaska granice negativno utiče na ukupnu regionalnu konkurentnost i potkopava održivost infrastrukturnih projekata. Kroz proces Agende povezivanja Zapadnog Balkana, te potpisani Ugovor o osnivanju transportne zajednice, stvaraju se uslovi za efikasnijim uklanjanjem ne-fizičkih barijera i otvara platforma za osnaživanje saradnje sa susjednim zemljama na polju prekogranične saradnje.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Uspostavljanje postupaka na graničnim prelazima u saradnji sa susjednim zemljama.**

3.3.10 Specifični cilj 1.10: Ukidanje barijera u željezničkom saobraćaju

Sažetak problema: Postoje organizacione i operativne barijere za ulazak operatera na željezničko tržište u Crnoj Gori. One bi se mogle ublažiti (a) bržim transponovanjem i efikasnijom implementacijom pravne tekovine EU u ovoj oblasti i (b) unapređenjem procesa izdavanja dozvola i raspodjele kapaciteta u sektoru željezničkog prevoza. Diverzifikacijom lučkih usluga i podizanjem nivoa efikasnosti rada luke, će se omogućiti da se u lučkim poslovima pojave novi igrači sa novim operativnim i biznis planovima.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Usvajanje i primjena preostalih propisa EU**
- **Olakšice za uvođenje novih igrača na tržište željezničkih usluga**

3.3.11 Specifični cilj 1.11: Ojačati stvaranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost

Sažetak problema: Prepreku intermodalnosti predstavlja za sada limitiran strateški i zakonski okvir, vrlo skromna infrastruktura i logistika, te nepostojanje sporazuma između lučkih vlasti i željezničkih teretnih prevoznika.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Promovisanje i podrška intermodalnim sporazumima**
- **Izrada studije intermodalnosti u Crnoj Gori**

Sa aspekta organizacije, intermodalnost se može ostvariti samo ukoliko se uspostave sporazumi između strana učesnika (upravljači luke, željeznički prevoznici, prevoznici u drumskom prevozu tereta, intermodalne stanice), uz obezbjeđenje adekvatne infrastrukture koja je u funkciji efikasnog i integrisanog sistema prevoza, i sa logistikom koja može da pruži predvidljivost i pouzdanost prevoza tereta. Vlada Crne Gore bi trebalo da pruži podršku i promoviše intermodalne sporazume, koji bi doprinijeli boljoj valorizaciji transportnih potencijala Crne Gore.

3.3.12 Specifični cilj 1.12: Povećati podršku za drumski prevoz tereta

Sažetak problema: Nedostaje infrastruktura koja je neophodna za prevoz tereta u drumskom saobraćaju za podršku intermodalnosti, nedostaje strategija ITSa i postoji potreba za unapređenjem procedura prekogranične saradnje.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Uvođenje usluga ITS usmjerenih na drumski prevoz tereta**

Kabotaža u drumskom prevozu tereta ima jedinstven pristup u zemljama u EU, ali je limitirana zakonskim rješenjima kada se primjenjuje van granica EU. Po istom principu funkcioniše i Crna Gora u odnosu na druge zemlje. Postoji nekoliko operativnih aspekata koje bi trebalo dodatno razmotriti u ovoj oblasti-slučajevi izuzetka. ITS usmjereni na drumski prevoz tereta se moraju uvesti u skladu sa ITS strategijom. Isto tako, carinske operacije i procesi treba da se unaprijede, kako bi se smanjilo vrijeme tranzita za drumski prevoz roba, te ulazak i izlazak iz Crne Gore.

3.3.13 Specifični cilj 1.13: Unaprijediti povezanost Luke Bar

Sažetak problema: Trenutno Luka Bar je ograničena neefikasnom povezanošću sa željezničkom mrežom. Željezničke veze se moraju fizički poboljšati, obzirom da se sada kapacitet ne koristi u najvećoj mjeri.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Bolja valorizacija određenih lučkih usluga**
- **Valorizacija luke Bar kao nove destinacije za krstarenje**

Diverzifikacija lučkih usluga i podizanje nivoa efikasnosti rada luke, kao i uvođenje novih kruzing linija, treba da omogućiti da se na ovom polju pojave novi igrači sa novim operativnim i biznis planovima.

3.3.14 Specifični cilj 2.1: Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži

Sažetak problema: Postojeće saobraćajne mreže i infrastruktura su u dobrom stanju. Međutim potrebno je održavati i/ili unaprijediti/poboljšati njihovu efikasnost i stanje u budućem periodu.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Planirati i obavljati efikasne usluge međugradskog javnog prevoza prilagođene potrebama putnika**

Saobraćajnu mrežu i infrastrukturu treba kontinuirano održavati i unapređivati u cilju podizanja niva usluga, koliko to geometrije puteva dozvoljavaju, kako bi se obezbijedilo obavljanje efikasnih usluga međugradskog javnog prevoza.

3.3.15 Specifični cilj 2.2: Primjena tehnologija ITS u sektorima drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja

Sažetak problema: Uvođenje sistema i tehnologija ITS u Glavnu mrežu Crne Gore neophodno je u kontekstu standarda koji se primjenjuju na transportnu mrežu EU. Crnoj Gori nedostaje iskustvo i odgovarajuće organizacione i institucionalne strukture za koordinaciju i upravljanje uvođenjem ITS, posebno u sektorima za drumski i željeznički saobraćaj.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Priprema studija za razvoj i sprovođenje ITS**
- **Pronalaženje instrumenata finansiranja za primjenu ITS**

Crna Gora najprije treba da preduzme aktivnosti u pravcu potpunog transponovanja propisa EU koji se odnose na ITS. Crna Gora, u narednim godinama, treba da kreira strategiju fokusiranu na sprovođenje, upravljanje, finansiranje i praćenje ITS u zemlji kroz izradu posebne studije, i njenu dalju razradu kroz dodatne studije za dalji razvoj i sprovođenje ITS po vidovima saobraćaja. Konačno, kako će za te svrhe biti potrebna finansijska sredstva, treba ispitati mogućnost koncesija i partnerstava.

3.3.16 Specifični cilj 3.1: Poboljšati bezbjednost saobraćaja na državnoj putnoj mreži

Sažetak problema: U periodu obuhvaćenom Strategijom potrebno je poboljšati uslove bezbjednosti saobraćaja, i unapređivati saobraćajne mreže i prateću infrastrukturu.

Predložene su sljedeće mjere:

- **Planirati aktivnosti inspekcije i aktivnosti provjere bezbjednosti saobraćaja na putevima**
- **Unaprijediti nadzor bezbjednosti saobraćaja na putevima i sistematično sprovoditi Zakon o putevima**

Crna Gora bi trebalo da ažurira strateški okvir za unapređenje bezbjednosti saobraćaja na putevima, koji će definisati politike, ciljeve i mjere u tu svrhu. U ovom kontekstu, trebalo bi intenzivirati inspekcije i kontrole bezbjednosti puteva, kako bi se utvrdile crne tačke i ostale potencijalno opasne dionice u mreži puteva. Nadzor saobraćaja i poštovanje zakonskih propisa od strane vozača je u funkciji smanjenja broja saobraćajnih prekršaja, uz pomoć policije i tehničke opreme (opreme za praćenje brzine, saobraćajnih kamera, itd.). Ono što je potrebno je strožiji okvir vezan za bezbjednost na putevima koji kombinuje efikasno sprovođenje pravila saobraćaja sa edukacijom i podizanjem svijesti (npr. potrebom da se nosi pojas, edukacija o rizicima brze vožnje ili opasnostima koje nosi nedovoljna koncentracija pri vožnji, itd.).

3.3.17 Sažetak organizacionih i operativnih mjera

Tabela 3.5 sadrži pregled mjera koje su u funkciji unapređenja organizacionih i operativnih aspekata funkcionisanja transportnog sistema, i koreliraju sa naprijed utvrđenim specifičnim ciljevima.

Tabela 3.5. Pregled organizacionih i operativnih mjera

	Specifični ciljevi	Organizacione i operativne mjere
1	Obezijediti dobru upravu i upravljačku strukturu tokom ukupnog životnog ciklusa autoputeva	<ul style="list-style-type: none"> • Uvođenje opšteg upravljanja kvalitetom u saobraćajne sisteme i usluge • Obuka osoblja iz oblasti upravljanja saobraćajnom infrastrukturom
2	Stvaranje uslova za koordinaciju relevantnih subjekata u transportu	<ul style="list-style-type: none"> • Proširenje e-uprave • Razvoj sistema za praćenje i prikupljanje podataka u sektoru saobraćaja
3	Inoviranje strukture i organa upravljanja sektora saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Usvajanje i primjena preostalog zakonodavstva EU i kompletiranje podzakonske regulative • Uspostavljanje tijela za regulatorne poslove na željeznici •
4	Reorganizacija nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Preraspodela nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja
5	Obezbeđenje alternativnih izvora finansiranja za transportne investicije	<ul style="list-style-type: none"> • Uvođenje novih izvora finansiranja i igrača na tržište, dominantno kroz neki oblik koncesija
6	Unaprijeđenje planiranja i raspodjele sredstava i ostvarivanje efikasnosti u operacijama drumskog saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Razvoj sistema za upravljanje sredstvima
7	Bolja valorizacija transportnih subjekata u sektoru vazdušnog saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Reorganizacija ili privatizacija aviokompanije Montenegro Airlines • Priprema plana davanja koncesije za Aerodrome Crne Gore (Podgorica i Tivat)
8	Ostvarivanje efikasnosti u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta u cilju promovisanja ekološki prihvatljivijih projekata u oblasti saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Promovisanje alternativnih vrsta goriva i elektromobilnosti • Promovisanje zamjene/obnove voznog parka u drumskom saobraćaju • Uspostavljanje unutrašnjeg plovnog puta u Virpazaru
9	Smanjenje vremena prelaska granice	<ul style="list-style-type: none"> • Uspostavljanje postupaka na na graničnim prelazima u saradnji sa susjednim zemljama

10	Ukidanje barijera u željezničkom saobraćaju	<ul style="list-style-type: none"> • Usvajanje i primjena preostalih propisa EU • Olakšice za uvođenje novih igrača na tržište usluga željezničkog prevoza
11	Ojačati stvaranje efikasnog i integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost	<ul style="list-style-type: none"> • Promovisanje i podrška intermodalnim sporazumima • Izrada studije intermodalnosti
12	Povećati podršku za drumski prevoz tereta	<ul style="list-style-type: none"> • Uvođenje usluga ITS usmjerenih na drumski prevoz tereta
13	Unaprijediti povezanost luke Bar	<ul style="list-style-type: none"> • Bolja valorizacija određenih lučkih usluga • Valorizacija luke Bar kao nove destinacije za krstarenja
14	Održavati adekvatannivoa usluga državne putne mreže	<ul style="list-style-type: none"> • Planirati i obavljati efikasne usluge međugradskog javnog prevoza prilagođene potrebama putnika
15	Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> • Priprema studija za razvoj i sprovođenje ITS • Pronalaženje instrumenata finansiranja zaprimjenu ITS
16	Poboljšati bezbjednost saobraćaja na državnoj putnoj mreži	<ul style="list-style-type: none"> • Planiranje aktivnosti inspekcije bezbjednosti saobraćaja na putevima i provjere bezbjednosti saobraćaja na putevima • Unaprijediti nadzor bezbjednost saobraćaja na putevima i sistematično sprovođenje zakona o putevima

4 Strategija

Ovo poglavlje sadrži pregled uticaja SRS kada je riječ o strateškim ciljevima, definiše plan sprovođenja Strategije za periode 2019. – 2027. i 2028. – 2035. godine, monitoring i evaluaciju, daje osvrt na alternativne izvore finansiranja i potencijalne rizike u sprovođenju Strategije.

4.1 Uticaj Strategije

Sveobuhvatan pristup Strategije za polaznu osnovu ima perspektivu razvoja transportnog sistema Crne Gore usmjerenu na realizaciji prethodno uspostavljenih strateških ciljeva: Ekonomsko blagostanje; Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga; Sigurnost i bezbjednost; Integracija u EU i Ekološka održivost i. Kako je naprijed konstatovano, strateški cilj *Ekološka održivost* je detaljno razrađena u okviru Strateške procjene uticaja na životnu sredinu SEA.

Pozitivni uticaji Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore za period 2019-2035. godine, se očekuju kao rezultat realizacije razvijenih strateških i specifičnih ciljeva, te implementacije njima pripadajućih mjera, koje se odnose na razvoj infrastrukture i unapređenje organizacionih i operativnih aspekata funkcionisanja transportnog sistema. Plan realizacije pojedinačnih mjera predviđenih za prvi kratkoročni period sa projekcijom finansijske podrške implementacije istih detaljno je prezentovan u prvom tekućem Akcionom planu za periodu 2019-2020. godina.

Ekonomsko blagostanje, kao prvi strateški cilj, u velikoj mjeri zavisi od razvijenosti ukupnog transportnog sistema. Završetak svih infrastrukturnih projekata sa SPP će se ostvariti kroz programiranje i praćenje realizacije SPP, usmjeravanje aktivnosti prema završetku realizacije projekata uvrštenih u SPP, kao i kroz koordinisanje projektnih aktivnosti sa susjednih zemalja. Realizacijom novih investicija u sektoru saobraćaja, zajedno sa obnovom i nadgradnjom postojeće infrastrukture, doprinijeće daljem ekonomskom razvoju Crne Gore, putem unapređenja dostupnosti, skraćanja vremena putovanja, kao i povećanja komfora u prevozu, sa uticajem na smanjenje troškova putovanja. Unaprijeđena dostupnost i povezanost, doprinosi povećanju ukupne ekonomske aktivnosti države, a samim tim i otvaranju novih radnih mjesta. Bolja saobraćajna povezanost, treba da dovede do bolje valorizacije turističkih potencijala Crne Gore i ostvarivanja ekonomskih dobiti po ovom osnovu. Obezbeđivanje dobre upravljačke strukture tokom cijelog životnog ciklusa autoputeva/brze saobraćajnice će se sprovesti uvođenjem sistema opšteg upravljanja kvalitetom u saobraćajne sisteme i usluge, kao i dodatnom edukacijom osoblja u oblasti upravljanja saobraćajnom infrastrukturom. Na taj način obezbijediće se kvalitetno upravljanje saobraćajnom infrastrukturom, što će omogućiti efikasno odvijanje saobraćaja, uz smanjenje troškova održavanja infrastrukture, kao i troškova njenih

korisnika. Usklađivanje željeznice sa zahtjevima interoperabilnosti će se sprovesti i uvođenjem Evropskog sistema upravljanja željezničkim saobraćajem (ERTMS) u crnogorsku željezničku mrežu. Povećanje obima željezničkog saobraćaja treba da dovede do smanjenja troškova prevoza za korisnike, prije svega u teretnom saobraćaju, što će pozitivno uticati na privredne aktivnosti Crne Gore. Smanjenje vremena prelaska granice će se realizovati uvođenjem dodatnih kontrolnih kabina na drumskim graničnim prelazima, kao i ubrzavanjem postupaka na graničnim prelazima u saradnji sa susjednim zemljama. Na taj način, skraćuju se vremena putovanja i smanjuju troškovi putovanja. Obezbjedenje alternativnih izvora finansiranja za investicije u sektoru saobraćaja se može ostvariti uvođenjem novih izvora finansiranja, otvaranjem prostora za nove igrače na tržištu, dominantno kroz neki oblik privlačenja privatnog finansiranja/strateškog partnerstva. Takvim aktivnostima omogućiće se realizacija predviđenih investicija na način koji će manje negativno uticati na budžet Crne Gore i njen ukupni javni dug. Unapređenje planiranja i raspodjele sredstava i ostvarivanje efikasnosti u operacijama drumskog saobraćaja će se nadograditi razvojem sistema za upravljanje sredstvima. Na taj način omogućiće se adekvatno identifikovanje i alociranje troškova, koje obezbjeđuje najveće potencijalne koristi. Ukidanje barijera u željezničkom saobraćaju se realizuje usvajanjem i primjenom preostalih propisa EU, kao i olakšicama za uvođenje novih operatera na tržište željezničkih usluga. Nakon toga, zaočekivati je da će doći do povećanja ponude u željezničkom saobraćaju, što neminovno dovodi do smanjenja troškova željezničkog saobraćaja, kao i povećanja njegovog obima realizacije. Unapređenje povezanosti Luke Bar će se ostvariti unapređenjem željezničkih priključaka sa lukom Bar, proširenjem gatova i putničkog terminala u luci Bar, boljom valorizacijom određenih lučkih usluga, kao i valorizacijom luke Bar, kao nove destinacije za krstarenje. Realizacija ovih mjera treba da poveća kapacitete Luke Bar i obim realizovanog pretovara i prevoza, sa direktnim uticajem na povećanje prihoda Luke Bar, kroz smanjenje pojedinih transportnih troškova, što ima pozitivne posljedice na cjelokupnu privrednu aktivnost. Povećanje podrške za drumski prevoz tereta u službi intermodalnosti se obezbjeđuje uvođenjem usluga ITS usmjerenih na drumski prevoz tereta. Na taj način smanjuju se ukupni transportni troškovi u teretnom saobraćaju, što pozitivno utiče na privredne aktivnosti. Stvaranje uslova za efikasniju koordinaciju između relevantnih subjekata u transportu će se realizovati proširenjem e-Uprave, kao i razvojem sistema za praćenje i prikupljanje podataka u sektoru saobraćaja. To će doprinijeti boljoj upravi i rukovođenju transportnog sektora, podizanju nivoa transparentnosti i odgovornosti, te efikasnijoj raspodjeli budžeta i resursa. Inoviranje strukture i organa upravljanja u sektoru saobraćaja se ostvaruje kroz usvajanje i primjenu preostalog zakonodavstva EU, kompletiranje podzakonske regulative, kao i kroz uspostavljanje tijela za regulatorne poslove na željeznici. Usljed toga će doći do uklanjanja određenih pravnih i organizacionih nedostataka u organima upravljanja u sektoru saobraćaja. Na taj način treba da

se obezbijedi efikasniji rad ovih organa, što će svakako dovesti i do ostvarivanja određenih ekonomskih koristi. Reorganizacija nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja se može realizovati preraspodjelom nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja. Ovim aktivnostima treba da se omogući bolja koordinacija i efikasnije donošenje odluka. Bolja valorizacija subjekata u sektoru vazdušnog saobraćaja će se ostvariti reorganizacijom ili privatizacijom aviokompanije Montenegro Airlines i pripremom plana za davanje koncesije za Aerodrome Crne Gore (Podgorica i Tivat). Na taj način omogućava se, sa jedne strane, bolje i efikasnije funkcionisanje ovih kompanija, uz bolji kvalitet usluge, a sa druge strane, povećanje budžetskih prihoda Crne Gore, koje se može adekvatno iskoristiti za realizaciju drugih, značajnih aktivnosti. Ostvarivanje efikasnosti u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta u cilju promovisanja ekološki prihvatljivijih projekata u vidova saobraćaja se postiže promovisanjem alternativnih vrsta goriva i elektromobilnosti, promovisanjem zamjene/obnove voznog parka u drumskom saobraćaju i uspostavljanjem unutrašnjih plovnih puteva. Na ovaj način, pored nesumnjivih i značajnih efekata na životnu sredinu, dolazi do ušteta u troškovima prevoza.

Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga se ostvaruju realizovanjem mjera usmjerenih na poboljšanje putnih, željezničkih, pomorskih i vazdušnih kapaciteta, operacija i usluga. Infrastrukturne mjere (kao što su rekonstrukcija dionica državnih puteva, unapređenje putne infrastrukture do destinacija za odmor i rekreaciju, unapređenje pruge kroz realizaciju planiranih remonta željezničke mreže, kao i rekonstrukcija infrastrukture pomorskog i vazdušnog saobraćaja), imaju za cilj povećanje kapaciteta i nivoa usluge saobraćajne mreže, što podrazumijeva veće brzine i kraće vrijeme putovanja. Ojačanje kreiranja efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost, treba postići izradom studije intermodalnosti, uspostavljanjem intermodalnih stanica (Podgorica i Bijelo Polje), kao i promovisanjem i podrškom intermodalnim sporazumima. Na taj način podstiče se razvoj intermodalnosti i unapređuje obavljanje operacija i kvalitet usluga. Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja se postiže ugradnjom opreme ITS u Glavnu putnu mrežu i odabranih dionica mreže državnih puteva, kao i postavljanjem sistema za mjerenje osovinskog opterećenja vozila, okončanjem aktivnosti na realizaciji sistema za upravljanje i nadzor pomorskim saobraćajem (VTMIS), pripremom studija za razvoj i sprovođenje ITS i pronalaženjem instrumenata finansiranja za primjenu ITS. Nakon ovih aktivnosti treba očekivati značajno podizanje kvaliteta usluga na postojećoj i budućoj saobraćajnoj mreži. Unapređenjem postupaka na graničnim prelazima smanjuje se vrijeme zadržavanja, te podiže nivo i kvalitet saobraćajnih usluga.

Sigurnost i bezbjednost saobraćaja na državnoj putnoj mreži se značajno podiže kako izgradnjom nove, modernesaobraćajne infrastrukture, tako i unapređenjem postojeće

infrastrukture. Realizacijom svih infrastrukturnih projekata obuhvaćenih SPP, završetkom planiranih projekata rekonstrukcije puteva, unapređenjem signalizacije i opreme puta na glavnim putevima, kao i primjenom tehnologije ITS, treba očekivati povećanje nivoa bezbjednosti saobraćaja, što će rezultirati smanjenjem broja saobraćajnih nezgoda (incidenata i akcidenata). Planiranjem aktivnosti inspekcije i provjere bezbjednosti, unapređenjem nadzora bezbjednosti saobraćaja i sistematičnim sprovođenjem Zakona o putevima, kao i uvođenjem opšteg upravljanja kvalitetom u transportne sisteme i usluge, poboljšava se efikasnost održavanja infrastrukture i funkcionisanja transportnog sistema u cjelini, ali i stvaraju preduslovi za poboljšanje sigurnosti i bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori.

Integracija u EU, kao strateški cilj, postiže se realizacijom predloženih mjera, koje su u skladu sa pravnom tekovinom, odnosno regulativama/direktivama i zahtjevima EU. U okviru ove Strategije, predlaže se usvajanje i primjena zakonodavstva EU, tamo gdje je potrebno. Primjena ITS tehnologije, jačanje intermodalnosti, usklađivanje željeznice sa zahtevima interoperabilnosti, kao i ukidanje barijera u željezničkom saobraćaju su oblasti sektora saobraćaja, koje čine osnovu politike i prakse EU. Bolja organizacija upravljanja u sektoru saobraćaja, kao i unapređenje praksi upravljanja sredstvima treba da omogući funkcionisanje sektora saobraćaja u Crnoj Gori u skladu sa principima i standardima EU.

Prethodno analizirana veza između strateških ciljeva, specifičnih ciljeva i relevantnih mjera je prikazana dolje u okviru tabela **Logičke matrice**, koja obuhvata sljedeće kategorije: strateški cilj, analizu problema, specifični cilj, indikatore, izvore verifikacije i mjere. Indikatori su izvedeni iz utvrđenih specifičnih ciljeva i služe kao mjera uspjeha implementacije specifičnih i strateških ciljeva.

Tabela 4.1: Logička matrica, Strateški cilj- Ekonomsko blagostanje

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
1.	<p>Ekonomsko blagostanje:</p> <p>Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije</p>	<p>Saobraćajna infrastruktura Crne Gore nije u dovoljnoj mjeri usklađena sa savremenim standardima. Putna mreža ima ograničene kapacitete i dugo vrijeme putovanja zbog elemenata trase, poprečnih presjeka i potreba za preticanjem. Postojeća mreža puteva ne može na efikasan način odgovoriti zahtjevima za prevoz putnika i tereta. Željeznička mreža je smanjenog kapaciteta usljed ograničenja koja nameću geometrijski elementi pruge i nedostaci u pogledu signalizacije To utiče negativno na vrijeme putovanja i pouzdanost.</p>	<p>Završiti sve infrastrukturne projekte obuhvaćene SPP(Jedinstvena lista prioritetnih infrastrukturnih projekata)</p>	<p>Izgrađeno km autoputeva</p> <p>Rekonstruisano km željezničke pruge</p> <p>Povećanje prosječne brzine na prugama</p> <p>Rekonstruisano km puteva</p> <p>Izgrađeno km željezničke pruge</p> <p>Unaprijeđeni i modernizovani aerodromi Podgorica i Tivat u skladu sa SPP</p>	<p>Izveštaji nadležnih tijela</p>	<p>Programiranje i praćenje realizacije Jedinstvene liste prioritetnih infrastrukturnih projekata za ciljne godine 2025. i 2035</p>
						<p>Nastaviti i usmjeravati aktivnosti prema okončanju realizacije projekata uvrštenih u SPP</p>
						<p>Uskladiti i koordinisati projektne aktivnosti i programiranje sa istima susjednih zemalja</p>

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
2.	Ekonomsko blagostanje	U narednim godinama su planirane značajne saobraćajne investicije u odnosu na veličinu zemlje. Sa druge strane, u Crnoj Gori ne postoje prethodna iskustva, kao ni definisani procesi i tijela za upravljanje investicijama tokom njihovog životnog vijeka	Obezbijediti dobru upravu i upravljačku strukturu tokom cijelog životnog ciklusa autoputeva i željeznice	Nivo investicija u održavanje putne i željezničke infrastrukture Broj zaposlenih po ugovorima na neodređeno u jedinicama za upravljanje (PMUs) i implementaciju (PIUs)	Izveštaj Ministarstva saobraćaja i pomorstva	Uvođenje opšteg upravljanja kvalitetom u saobraćajne sisteme i usluge
						Obuka osoblja u oblasti upravljanja saobraćajnom infrastrukturom
3.	Ekonomsko blagostanje	Željeznice Crne Gore pružaju usluge međunarodnog prevoza prema Srbiji putem željezničke linije Bar-Beograd. U pogledu operativne interoperabilnosti EU, usvojena je relevantna regulativa. Tehničke specifikacije su počele da se prenose u domaće zakonodavstvo i ne postoji opredijeljena strategija ERTMS. Kada je riječ o tehničkoj interoperabilnosti, duž dijela koridora Bar-Beograd u Crnoj Gori postavljen je ERTMS optički kabal. Takođe, na željezničkoj stanici Podgorica, biće ugrađena oprema ECTS nivo 1. Međutim, nije prijavljen veći planirani ERTMS projekat.	Uskladiti željeznicu sa zahtjevima interoperabilnosti	Broj teretnih vozova Obim željezničkog teretnog saobraćaja	Nacionalni statistički podaci, Informacije direktorata za željeznički saobraćaj.	Uvođenje Evropskog sistema upravljanja željezničkim saobraćajem (ERTMS) u željezničku mrežu
						Povećati dužinu mimoilaznica određenih stanica na 740 m

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
4.	Ekonomsko blagostanje	Vrijeme zadržavanja na graničnim prelazima je dugo, kako u drumskom, tako i u željezničkom saobraćaju. U vrijeme vršnih turističkih sezona, dnevni prosječni drumski saobraćaj na graničnim prelazima se uvećava dva ili čak tri puta u odnosu na tipične dane u godini. Kako je turizam jedna od strateških djelatnosti u Crnoj Gori i kašnjenja na granici uslovljavaju povećano vrijeme putovanja, što ima negativan uticaj na razvoj ove djelatnosti, sa prelivanjem toga uticaja i na drugesektore koji su u funkciji razvoja ekonomije. Iz tog razloga, na graničnim prelazima se bilježi kašnjenje tokom vršnih perioda, gdje vrijeme zadržavanja može biti i preko 4h, sa formiranjem kolona vozila dugih preko 1km. Kod crnogorske željeznice se uočavaju kašnjenja, od kojih se 40% može pripisati zadržavanju na graničnim prelazima, što ima za posljedicu smanjena vremena putovanja; operacije na graničnim prelazima su uzrok najmanje 40% kašnjenja.	Smanjiti vrijeme prelaska granice	<p>Broj kabina na drumskim graničnim prelazima</p> <p>Prosječno vrijeme zadržavanja na drumskim graničnim prelazima</p>	Izveštaj graničnih službi	<p>Dodatne kontrolne kabine na drumskim graničnim prelazima</p> <p>Uspostaviti postupke na graničnim prelazima u saradnji sa susjednim zemljama</p>

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
5.	Ekonomsko blagostanje	<p>Infrastrukturni projekti predloženi u okviru SPP iziskuju visoke troškove, koji se ne mogu finansirati iz državnog budžeta Crne Gore. Naime, u proteklih nekoliko godina, troškovi saobraćajne infrastrukture u Crnoj Gori porasli su na preko 5% BDP-a. Imajući u vidu veličinu crnogorskog BDP-a i javnog duga (koji premašuje 60% BDP-a zemlje), tradicionalne šeme finansiranja, kao što su krediti, nisu trenutno izvodljive ni poželjne. Dodatne infrastrukturne intervencije (kao što je rehabilitacija puteva u sveobuhvatnoj putnoj mreži zemlje) i uvođenje inteligentnih transportnih sistema sa sobom bi donijele nove zahtjeve za finansiranje.</p>	Obezbjeđenje alternativnih izvora finansiranja za transportne investicije	<p>Zaključivanje ugovora o koncesiji</p> <p>Zaključivanje ugovora o JPP</p>	Izveštaj Ministarstva saobraćaja i pomorstva	Uvođenje novih izvora finansiranja i igrača na tržište, mahom kroz neki oblik koncesija
6.	Ekonomsko blagostanje	<p>Izostanak sistema za upravljanje resursima u sektoru saobraćaja otežava usklađenost i koordinaciju između procesa upravljanja i investiranja u saobraćajnu infrastrukturu i usluge, imajući u vidu očekivanja korisnika, uslove transportnog sistema, te njegove performanse i dostupnost resursa.</p>	Unaprijeđenje planiranja i raspodjele sredstava i ostvarivanje efikasnosti u operacijama drumskog saobraćaja	<p>Primijenjeni nivo metodologije za planiranje i raspodjelu sredstava</p> <p>Uspostavljen sistem za upravljanje sredstvima</p>	<p>Nacionalni statistički podaci, Informacije direktorata za drumski saobraćaj.</p> <p>Podaci Ministarstva finansija</p>	Razvoj sistema za upravljanje sredstvima

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
7.	Ekonomsko blagostanje	Postoje još uvijek organizacione i operative barijere za potpuno otvaranje željezničkog tržišta u Crnoj Gori. Te barijere su uslovljene time što još uvijek nije usvojeno preostalo zakonodavstva EU koje reguliše ovu oblast, kao i neadekvatnim procesom izdavanja dozvola i raspodjele kapaciteta u sektoru željezničkog prevoza.	Ukidanje barijera u železničkom saobraćaju	Stepen usklađenosti propisa sa legislativom EU (paketi za željeznicu) Broj novih operatera na željeznici Cijene i tarife u željezničkom prevozu	Izveštaj Direktorata za željeznički saobraćaj, Željezničkog prevoza Crne Gore a.d. i Montecarga	Usvajanje i primjena preostalih propisa EU
						Olakšice za dolazak novih igrača na tržište željezničkih usluga
8.	Ekonomsko blagostanje	U ovom trenutku, neadekvatna povezanost sa željezničkom mrežom predstavlja prepreku za luku Bar. Priključci između lučkih gatova i željezničke mreže su nedovoljni i kapacitet se ne koristi u potpunosti. Željezničke veze zahtijevaju fizičko poboljšanje. S druge strane, ako se unaprijedi opšta povezanost (uvođenje novih autoputeva, remont željezničke mreže, proširenje gatova i putničkog terminala, itd) može se sagledati u okviru tehničkih studija i shodno tome planirati dalje unapređenje i razvoj.	Unaprijediti povezanost Luke Bar	Povećanje kapaciteta Luke Bar Poslovni prihodi Luke Bar	Nacionalni statistički podaci, Informacije direktorata za pomorski saobraćaj Izveštaji o poslovanju Luke Bar	Unaprijeđenje željezničkih priključaka sa lukom Bar
						Proširenje gatova i putničkog terminala u luci Bar
						Bolja valorizacija određenih lučkih usluga
						Valorizacija luke Bar kao nove destinacije za krstarenje (Port of Adria doprinos)

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
9.	Ekonomsko blagostanje	Nedostaje infrastruktura koja je neophodna za prevoz tereta u drumskom saobraćaju za podršku intermodalnosti, nedostaje strategija ITSa i postoji potreba za unapređenjem procedura prekogranične saradnje. Postoji nekoliko operativnih aspekata koje bi trebalo dodatno razmotriti u ovoj oblasti-slučajevi izuzetka. ITS usmjereni na drumski prevoz tereta se moraju uvesti u skladu sa ITS strategijom. Isto tako, carinske operacije i procesi treba da se unaprijede, kako bi se smanjilo vrijeme tranzita za drumski prevoz roba, te ulazak i izlazak iz Crne Gore.	Povećati podršku za drumski prevoz tereta u službi intermodalnosti	Učešće drumskog prevoza u službi povezivanja intermodalnih terminala (gdje je dostupnost terminalima nemoguće uspostaviti drugim vidovima saobraćaja)	Anketa-upit korisnika i davaoca logističkih usluga	Uvođenje usluga ITS usmjerenih na drumski prevoz tereta
10.	Ekonomsko blagostanje	Uočeni su nedostaci u koordinaciji između relevantnih subjekata u transportom sistemu. Ne postoji jasna interakcija između različitih organa u pravcu upravljanja saobraćajem i infrastrukturom. Sistem za praćenje i prikupljanje podataka je neophodan za procjenu uslova u saobraćajnom sistemu države i za planiranje i predlaganje budućih tokova aktivnosti i raspodjele resursa.	Stvaranje uslova za koordinaciju između relevantnih subjekata u transportu	Uspostavljanje Transportne zajednice i primjena Ugovora	Izveštaj Ministarstva saobraćaja i pomorstva	Proširenje e-Uprave Razvoj sistema za praćenje i prikupljanje podataka u sektoru saobraćaja

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
11.	Ekonomsko blagostanje	Uočeni su određeni organizacioni nedostaci u dijelu strukture i organa u sektoru saobraćaja, naročito željeznice. Potrebno je formirati nezavisan organ pod vladom, u okviru koje su smješteni regulatorni poslovi. Neophodno je usvajanje i primjena preostalog zakonodavstva EU i kompletiranje podzakonskih akata	Inoviranje strukture i organa upravljanja sektora saobraćaja	Stepen usaglašenosti zakonodavstva sa regulativom EU (ispunjenje mjerila za PP 14 i 21)	Izveštaj Ministarstva saobraćaja i pomorstva	Usvajanje i primjena preostalog zakonodavstva EU i kompletiranje podzakonske regulative
						Uspostavljanje tijela za regulatorne poslove na željeznici
12.	Ekonomsko blagostanje	Uočeni su nedostaci u pogledu raspodele nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja. Manji dio aktivnosti koje se odnose na sektor saobraćaja su opredijeljene na izvođenje drugim resorima. Na ovaj način se otežava koordinacija i komplikuje efikasno donošenje odluka u oblastima, kao što su bezbjednost saobraćaja, evidencija vozača i vozila, prostorno planiranje, usaglašenost sa pravnom tekovinom EU i drugo.	Reorganizacija nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja	Broj nezavisnih tijela u sektoru saobraćaja	Izveštaj Ministarstva saobraćaja i pomorstva	Preraspodjela nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
13.	Ekonomsko blagostanje	Montenegro Airlines i Aerodromi Crne Gore su državne kompanije čije bi restrukturiranje i eventualno učešće privatnog sektora omogućilo nova sredstva i dodatno unaprijedilo usluge. Restrukturiranje Montenegro Airlines-a je neophodno, s obzirom na činjenicu da kompanija u kontinuitetu ima finansijske gubitke i visok nivo zaduženosti. U tom smislu bi trebalo razmotriti mogućnosti valorizacije ovih subjekata.	Bolja valorizacija transportnih subjekata u sektoru vazdušnog saobraćaja	Obim vazdušnog saobraćaja (putnički i teretni) Pripremljen plan za davanje koncesije za Aerodrome Crne Gore	Izveštaj Ministarstva saobraćaja i pomorstva Izveštaj Direktorata za vazdušni saobraćaj	Reorganizacija ili privatizacija aviokompanije Montenegro Airlines Priprema plana za davanje koncesije za Aerodrome Crne Gore (Podgorica I Tivat)

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
14.	Ekonomsko blagostanje	<p>U ovom trenutku, saobraćajni projekti u Crnoj Gori dominantno se od strane Međunarodnih finansijskih institucija(EIB i EBRD), kredita dobijenih od privatnih banaka i iz državnog budžeta. Imajući u vidu veličinu ekonomije zemlje i odnos duga prema BDP-u, uvođenje alternativnih izvora finansiranja, unapređenje planiranja projekata i raspodjele sredstava, kao i efikasnost operacija i održavanja, vodeći su ciljevi u kontekstu finansijske održivosti.</p> <p>Elektromobilnost i alternativna goriva dobijaju sve veći značaj u sektoru saobraćaja EU, u naporu da se oslobodi zavisnosti od fosilnih goriva i negativnih uticaja na životnu sredinu.</p> <p>Konačno, budući da luka Bar trenutno pruža samo ograničene veze prevoza putnika feribotom (sa Italijom), trebalo bi uvesti podsticaje za uspostavljanje novih pomorskih linija sa drugim lukama na Jadranskom i Jonskom moru. Konačno, treba sagledati i moguće promovisati uspostavljanje unutrašnjeg plovnog puta na Skadarskom jezeru sa poromovisnjem luke u Virpazaru, koja bi mogla dodatno obogatiti turističku ponudu Crne Gore.</p>	Ostvarivanje efikasnosti u operacijama, troškovim a održavanja i raspodjeli budžeta u cilju promovisanja ekološki prihvatljivijih projekata u oblasti saobraćaja	Učešće prevoza sa alternativnom vrstom goriva	Nacionalni statistički podaci, Informacije direktorata za drumski saobraćaj. Podaci Ministarstva finansija	<p>Promovisanje alternativnih vrsta goriva i elektromobilnosti</p> <p>Promovisanje zamjene/obnove voznog parka u drumskom saobraćaju</p> <p>Uspostavljanje unutrašnjih plovnih puteva</p>

Tabela 4.2: Logička matrica, strateški cilj -Strateški cilj 2: Dostupnost, izvođenje operacija i kvalitet usluga

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
1.	<p>Dostupnost, izvođenje operacija i kvalitet usluga:</p> <p>Obezbjedenje najveće moguće dostupnosti, ponude kvalitetnih usluga u transportu i održavanje adekvatnog nivoa usluge u obavljanju operacija, kako u cjelini, tako i u dijelu zasebnih elemenata sistema</p>	<p>Postojeće saobraćajne mreže i infrastruktura su u dobrom stanju, međutim potrebno je održavati i/ili unaprijediti/poboljšati njihovu efikasnost i ukupno stanje u budućem periodu. Na nekim putevima u Crnoj Gori zapaža se nizak nivo usluge, s obzirom na to da geometrija puteva ne može odgovoriti na potražnju. Nivo usluge na postojećoj mreži je uglavnom prosječan, a kod nekih dionica nizak. Premda će novi autoputevi u najvećem dijelu preuzeti buduću potražnju za drumskim saobraćajem, saobraćaj na segmenatima mreže magistralnih puteva će još uvijek biti u porastu. Otuda isti trebaju biti završeni. Dodatni segmenti, koji se odnose na povezivanje između Podgorice i granice sa BiH i Kosovom, zahtijevaju unaprijeđenje kako bi se pospiješilo obavljanje pojačanog saobraćaja između Crne Gore i ovih zemalja.</p>	<p>Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži</p>	<p>Rekonstruisano km dionica državnih puteva</p> <p>Smanjeno vrijeme putovanja u putničkom drumskom saobraćaju</p> <p>Realizovan broj putovanja javnim prevozom</p> <p>Prosječne brzine na putevima</p>	<p>Informacija Direktorata za državne puteve i Direktorata za drumski saobraćaj</p>	<p>Rekonstrukcija dionica državnih puteva</p> <p>Unapređenje putne infrastrukture do destinacija za odmor i rekreaciju (skijališta i primorska odmarališta)</p> <p>Planirati i obavljati efikasne usluge međugradskog javnog prevoza prilagođene potrebama putnika</p>

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
2.	Dostupnost, izvođenje operacija i kvalitet usluga	Crnogorske željezničke linije pokazuju nizak do srednji nivo usluge, što se pripisuje smanjenim komercijalnim brzinama i smanjenoj frekventnosti. Ograničenja koja nameću geometrijski elementi i nedostaci u pogledu signalizacije utiču na smanjenje kapaciteta željezničke mreže, vrijeme putovanja i pouzdanost. Najveće dozvoljene brzine ostaju niske i kreću se između 50 km/h i 100 km/h, dok činjenica da je željeznička pruga jednokolosječna smanjuje kapacitet željezničke mreže i dopuštenu frekventnost operacija.	Završiti remont željezničke mreže i unaprijediti željezničku infrastrukturu u skladu sa standardima TENT i unaprijediti željeznički prevoz	Obim investicija u željezničkoj infrastrukturi Obim investicija u željezničkom prevozu Prosječna vremena putovanja na željeznici	Izveštaj Željezničke infrastrukture CG o toku remonta.	Unaprijediti prugu kroz realizaciju planiranih remonta željezničke mreže i unaprijediti željeznički prevoz
3.	Dostupnost, izvođenje operacija i kvalitet usluga	Luka Bar posluje značajno ispod svog kapaciteta. Glavna barijere za iskorišćenje mogućnosti luke sa regionalnih tržišta su dugo vrijeme neophodno za dolazak u luku drumskim i željezničkim putem, odnosno nedostatak adekvatne infrastrukture.	Revitalizacija i/ili rekonstrukcija saobraćajne infrastrukture pomorskog saobraćaja	Obim pretovara generalnog tereta i kontejnera - Port of Adria Obim pretovara suvih rasutih tereta u Luci Bar Obim pretovara tečnih tereta u Luci Bar	Nacionalni statistički podaci, Direktorat za pomorski saobraćaj	Povećanje pretovara generalnog tereta i kontejnera dobijanjem statusa pretovarne luke-transshipment port Proširivanje kapaciteta za pretovar i skladištenje suvih rasutih tereta na sjevernoj padini brda Volujica Povećanje pretovara tečnih i rasutih tereta

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere	
4.	Dostupnost, izvođenje operacija i kvalitet usluga	<p>Aerodrom Dolac ima poletno-sletnu stazu sa zastorom i objekat terminala, ali koji se zbog trenutnih uslova, nedostatka opreme i male dužine poletno-sletne staze, ne može koristiti u druge svrhe, osim za generalnu avijaciju. Trenutno je u stanju degradacije.</p> <p>Revitalizacija aerodroma Dolac iziskuje značajna ulaganja, s obzirom na to da je neophodna kompletna obnova njegovih sadržaja.</p> <p>Takođe, imajući u vidu veličinu zemlje i buduću transportnu infrastrukturu upitna je potreba za trećim aerodromom.</p>	Utvrditi mogućnosti i potrebe za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom saobraćajne infrastrukture vazdušnog saobraćaja	;	Obim investicija u druge aerodrome i aerodromsku infrastrukturu (osim Podgorice i Tivta)	Izveštaj Ministarstva saobraćaja i pomorstva Direktorat za vazdušni saobraćaj	Valorizacija drugih aerodroma u Crnoj Gori (osim Podgorice i Tivta)
5.	Dostupnost, izvođenje operacija i kvalitet usluga	<p>Nedostaje infrastruktura u službi intermodalnosti kao što su intermodalne stanice za kombinovani saobraćaj željeznica-putevi. To doprinosi malom učešću željeznice u intermodalnom transportu u zemlji, na kojem planu dominiraju prevoznici tereta putem drumskog saobraćaja. Prepreku intermodalnosti predstavlja nepostojanje sporazuma između lučkih vlasti i teretnih prevoznika.</p>	Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost	;	Obim intermodalnog saobraćaja Broj postignutih intermodalnih sporazuma Realizovane investicije u oblasti intermodalnih operacija i aktivnosti	Izveštaj Ministarstva saobraćaja i pomorstva	Izrada studije intermodalnosti
							Uspostavljanje intermodalnih stanica u Podgorici i Bijelom Polju
							Promovisanje i podrška intermodalnim sporazumima

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
6.	Dostupnost, izvođenje operacija i kvalitet usluga	Crnoj Gori nedostaje infrastruktura inteligentnih transportnih sistema. Za sada su uloženi mali napor u cilju uvođenja ITS. Kasni se sa transponovanjem regulative i još uvijek nije uspostavljeno tijelo koje bi bilo konkretno zaduženo za ITS. Otuda, ne postoji centralizovana politika ili aktivnosti u pogledu ITS. Postoje samo pojedinačne aktivnosti kao što je parcijalna instalacija sistema za upravljanje i nadzor pomorskog saobraćaja (VTMIS) i pripremne aktivnosti za uvođenje ERTMS u željezničku mrežu. Kada je riječ o putevima, premda je planirano uvođenje ITS u sklopu projekata novih autoputeva, sistemi i tehnologije nisu detaljno definisani.	Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja	<p>Stepen pokrivenosti putne mreže ITS sistemima</p> <p>Stepen pokrivenosti željezničke mreže ITS sistemima</p> <p>Stepen pokrivenosti pomorskog saobraćaja ITS sistemima (VTMIS)</p>	Izveštaj Direktorata za drumski saobraćaj, željeznički saobraćaj i pomorski saobraćaj	<p>Ugradnja opreme ITS u osnovnu (obavezno) putnu mrežu i odabrane djelove mreže državnih puteva</p> <p>Postavljanje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja vozila u pokretu</p> <p>Okončanje aktivnosti na realizaciji sistema za upravljanje i nadzor pomorskim saobraćajem (VTMIS)</p> <p>Priprema studija za razvoj i sprovođenje ITS</p> <p>Pronalaženje instrumenata finansiranja za primjenu ITS</p>

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
7.	Dostupnost, izvođenje operacija i kvalitet usluga	Vrijeme zadržavanja na graničnim prelazima je dugo, kako u drumskom, tako i u željezničkom saobraćaju. U vrijeme vršnih turističkih sezona, dnevni prosječni drumski saobraćaj na graničnim prelazima se uvećava dva ili čak tri puta u odnosu na tipične dane u godini. Kako je turizam jedna od strateških djelatnosti u Crnoj Gori i kašnjenja na granici uslovljavaju povećano vrijeme putovanja, što ima negativan uticaj na razvoj ove djelatnosti, sa prelivanjem toga uticaja i na drugesektore koji su u funkciji razvoja ekonomije. Iz tog razloga, na graničnim prelazima se bilježi kašnjenje tokom vršnih perioda, gdje vrijeme zadržavanja može biti i preko 4h, sa formiranjem kolona vozila dugih preko 1km. Kod crnogorske željeznice se uočavaju kašnjenja, od kojih se 40% može pripisati zadržavanju na graničnim prelazima, što ima za posljedicu smanjena vremena putovanja;	Smanjiti vrijeme prelaska granice	Prosječno vrijeme zadržavanja na drumskim graničnim prelazima	Izveštaj graničnih službi	Uspostaviti postupke na graničnim prelazima u saradnji sa susjednim zemljama

Tabela 4.3: Logička matrica, strateški cilj – Sigurnost i bezbjednost

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
1.	<p>Sigurnost i bezbjednost:</p> <p>Podizanje nivoa sigurnosti i bezbjednosti ljudi i robe u sektorima saobraćaja</p>	<p>Iako je stanje bezbjednosti saobraćaja poboljšano u posljednjoj deceniji, nivo učinka je još uvijek nizak. Bezbjednost saobraćaja na putevima zaostaje u odnosu na prosjek u EU, kao i u odnosu na susjedne zemlje. Crna Gora nije dobro pozicionirana u odnosu na prosjek EU u dijelu broja smrtnih ishoda koji se mogu pripisati saobraćajnim nesrećama, već je blizu maksimalne vrijednosti zabilježene u EU.</p>	<p>Poboljšati bezbjednost saobraćaja na državnoj putnoj mreži</p>	<p>Ukupan broj saobraćajnih nezgoda</p> <p>Broj saobraćajnih nezgoda na 100,000 stanovnika</p>	<p>Izveštaji MUP-a, Uprave policije i ostalih nadležnih organa</p>	<p>Planirati aktivnosti inspekcije i aktivnosti provjere bezbjednosti saobraćaja na putevima</p> <p>Unaprijediti nadzor bezbjednosti saobraćaja na putevima i sistematično sprovoditi zakon o saobraćaju</p>

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
2.	Sigurnost i bezbjednost	<p>Postojeće saobraćajne mreže i infrastruktura su u dobrom stanju, međutim potrebno je održavati i/ili unaprijediti/poboljšati njihovu efikasnost i ukupno stanje u budućem periodu. Na nekim magistralnim i regionalnim putevima u Crnoj Gori zapaža se nizak nivo usluge, s obzirom na to da geometrija puteva ne može odgovoriti na potražnju. Nivo usluge na postojećoj mreži je uglavnom prosječan, a kod nekih dionica nizak. Premda će novi autoputevi u najvećem dijelu preuzeti buduću potražnju za drumskim saobraćajem, saobraćaj na segmenatima mreže magistralnih puteva će još uvijek biti u porastu. Otuda isti trebaju biti završeni. Dodatni segmenti, koji se odnose na povezivanje između Podgorice i granice sa BiH i Kosovom, zahtijevaju unaprijeđenje kako bi se pospješilo obavljanje pojačanog saobraćaja između Crne Gore i ovih zemalja.</p>	Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži	<p>Broj saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom</p> <p>Broj saobraćajnih nezgoda sa povrijeđenim licima</p>	Izveštaji MUP-a, Uprave policije i ostalih nadležnih organa	Završetak planiranih projekata rekonstrukcije puteva (2017-2019)
						Unaprijeđenje signalizacije i opreme puta na glavnim putevima

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
3.	Sigurnost i bezbjednost	<p>Crnoj Gori nedostaje infrastruktura inteligentnih transportnih sistema. Za sada su uloženi mali naponi u cilju uvođenja ITS. Kasni se sa transponovanjem regulative i još uvijek nije uspostavljeno tijelo koje bi bilo konkretno zaduženo za ITS. Otuda, ne postoji centralizovana politika ili aktivnosti u pogledu ITS. Postoje samo pojedinačne aktivnosti kao što je parcijalna instalacija sistema za upravljanje i nadzor pomorskog saobraćaja (VTMIS) i pripremne aktivnosti za uvođenje ERTMS u željezničku mrežu. Kada je riječ o putevima, premda je planirano uvođenje ITS u sklopu projekata novih autoputeva, sistemi i tehnologije nisu detaljno definisani.</p>	<p>Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja</p>	<p>Stepen pokrivenosti putne mreže ITS sistemima</p> <p>Stepen pokrivenosti željezničke mreže ITS sistemima</p> <p>Stepen pokrivenosti pomorskog saobraćaja ITS sistemima (VTMIS)</p>	<p>Izveštaji Direktorata za državne puteve, željeznički saobraćaj i pomorski saobraćaj</p>	<p>Ugradnja opreme ITS u osnovnu (obavezno) putnu mrežu i odabrane djelove mreže državnih puteva</p>
						<p>Postavljanje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja vozila u pokretu</p>
						<p>Okončanje aktivnosti na realizaciji sistema za upravljanje i nadzor pomorskim saobraćajem (VTMIS)</p>
						<p>Priprema studija za razvoj i sprovođenje ITS</p>

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
4.	Sigurnost i bezbjednost	<p>Saobraćajna infrastruktura Crne Gore nije u dovoljnoj mjeri usklađena sa savremenim standardima. Putna mreža ima ograničene kapacitete i dugo vrijeme putovanja zbog elemenata trase, poprečnih presjeka i potreba za preticanjem. Postojeća mreža puteva ne može na efikasan način odgovoriti zahtjevima za prevoz putnika i tereta. Željeznička mreža je smanjenog kapaciteta usljed ograničenja koja nameću geometrijski elementi pruge i nedostaci u pogledu signalizacije. To utiče negativno na vrijeme putovanja i pouzdanost.</p>	Završiti sve infrastrukturne projekte obuhvaćene SPP (Jedinstvena lista prioriternih infrastrukturnih projekata)	<p>Izgrađeno km autoputeva</p> <p>Rekonstruisano km željezničke pruge</p> <p>Povećanje prosječne brzine na prugama</p> <p>Rekonstruisano km puteva</p> <p>Izgrađeno km željezničke pruge</p> <p>Unaprijeđeni i modernizovani aerodromi Podgorica i Tivat u skladu sa SPP</p>	Izveštaji nadležnih tijela	Programiranje i praćenje realizacije Jedinstvene liste prioriternih infrastrukturnih projekata za ciljne godine 2025. i 2035
						Nastaviti i usmjeravati aktivnosti prema okončanju realizacije projekata uvrštenih u SPP
						Uskladiti i koordinisati projektne aktivnosti i programiranje sa istima susjednih zemalja

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
5.	Sigurnost i bezbjednost	<p>U narednim godinama planirane su značajne investicije u saobraćaju u odnosu na veličinu zemlje. Sa druge strane, zemlja nema prethodnog iskustva i/ili definisanih procesa i tijela za upravljanje kapitalnim investicijama tokom njihovog životnog ciklusa. Otuda je potrebnodalje unapređenje uprave i praksi upravljanja novom infrastrukturom tokom cjelokupnog vijeka trajanja. Potrebno je da se u upravljanje novih i postojećih saobraćajnih sistema i usluga (naročito one kojima upravlja javni sektor) uvede opšte upravljanje kvalitetom. Trebalo bi uložiti napore u pravcu praćenja i stalnog unapređenja rezultata i usluga, pri čemu bi glavni cilj bio zadovoljstvo putnika. U tom kontekstu, trebalo bi vršiti obuku osoblja u cilj unapređenja takvih praksi,</p>	<p>Obezbijediti dobru upravu i upravljačku strukturu tokom cijelog životnog ciklusa autoputeva</p>	<p>Nivo investicija u održavanje putne i željezničke infrastrukture</p> <p>Broj zaposlenih po ugovorima na neodređeno u jedinicama za upravljanje (PMUs) i implementaciju (PIUs)</p>	<p>Izveštaj Ministarstva saobraćaja i pomorstva</p>	<p>Uvođenje opšteg upravljanja kvalitetom u saobraćajne sisteme i usluge</p>
						<p>Obuka osoblja u oblasti upravljanja saobraćajnom infrastrukturom</p>

Tabela 4.4: Logička matrica, strateški cilj – Integracija u EU

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
1.	Integracija u EU: Integracija u Glavnu saobraćajnu mrežu (TEN-T) i usaglašenost transportnih politika sa zahtjevima EU	Crnoj Gori nedostaje infrastruktura inteligentnih transportnih sistema. Za sada su uloženi mali naponi u cilju uvođenja ITS. Kasni se sa transponovanjem regulative i još uvijek nije uspostavljeno tijelo koje bi bilo konkretno zaduženo za ITS. Otuda, ne postoji centralizovana politika ili aktivnosti u pogledu ITS. Postoje samo pojedinačne aktivnosti kao što je parcijalna instalacija sistema za upravljanje i nadzor pomorskog saobraćaja (VTMIS) i pripreme aktivnosti za uvođenje ERTMS u željezničku mrežu. Kada je riječ o putevima, premda je planirano uvođenje ITS u sklopu projekata novih autoputeva, sistemi i tehnologije nisu detaljno definisani.	Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja	Stepen pokrivenosti putne mreže ITS sistemima Stepen pokrivenosti željezničke mreže ITS sistemima Stepen pokrivenosti pomorskog saobraćaja ITS sistemima (VTMIS)	Izveštaj Direktorata za drumski saobraćaj, željeznički saobraćaj i pomorski saobraćaj	Pokrivenost ITS opremom u sektorima drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja
2.	Integracija u EU	Nedostaje infrastruktura u službi intermodalnosti kao što su intermodalne stanice za kombinovani saobraćaj željeznica-	Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost	Obim intermodalnog saobraćaja	Izveštaj Ministarstva saobraćaja i pomorstva	Izrada studije intermodalnosti

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
		putevi. Navedeno doprinosi malom učešću željeznice u operacijama intermodalnog transporta u zemlji, na kojem planu dominiraju prevoznici tereta putem drumskog saobraćaja. Prepreku predstavlja i nepostojanje sporazuma između lučkih vlasti i teretnih prevoznika.				
3.	Integracija u EU	Željeznice Crne Gore pružaju usluge međunarodnog prevoza prema Srbiji putem željezničke linije Bar-Beograd. U pogledu operativne interoperabilnosti EU, usvojena je relevantna regulativa. Tehničke specifikacije su počele da se prenose u domaće zakonodavstvo. Kada je riječ o tehničkoj interoperabilnosti, duž dijela koridora Bar-Beograd u Crnoj Gori postavljen je ERTMS optički kabal. Takođe, na željezničkoj stanici Podgorica, biće ugrađena oprema ECTS nivo 1. Međutim, nije prijavljen veći ERTMS projekat.	Uskladiti željeznicu sa zahtjevima interoperabilnosti	Stepen usklađenosti sa EU regulativom iz oblasti interoperabilnosti željeznice (paketi za željeznicu)	MSP, Direktorat za željeznički saobraćaj, Uprava za željeznice	Uvođenje Evropskog sistema upravljanja željezničkim saobraćajem (ERTMS) u željezničku mrežu
4.	Integracija u EU	Postoje još uvijek organizacione i operativne barijere za potpuno otvaranje željezničkog tržišta u Crnoj Gori. Te	Ukidanje barijera u željezničkom saobraćaju	Stepen usklađenosti propisa sa legislativom EU (paketi za željeznicu)	Izveštaj Direktorata za željeznički saobraćaj, Željezničkog prevoza Crne Gore	Usvajanje i primjena preostalih propisa EU

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
		barijere su uslovljene time što još uvijek nije usvojeno preostalo zakonodavstva EU koje reguliše ovu oblast, kao i neadekvatnim procesom izdavanja dozvola i raspodjele kapaciteta u sektoru željezničkog prevoza.			a.d. i Montecarga	
5.	Integracija u EU	<p>Uočeni su određeni organizacioni nedostaci u dijelu strukture i organa u sektoru saobraćaja, naročito željeznice. Potrebno je formirati nezavisan organ pod vladom, u okviru koje su smješteni regulatorni poslovi.</p> <p>Neophodno je usvajanje i primjena preostalog zakonodavstva EU i kompletiranje podzakonskih akata</p>	Inoviranje strukture i organa upravljanja sektora saobraćaja	Stepen usaglašenosti zakonodavstva sa regulativom EU (ispunjenje mjerila za PP 14 I 21)	Izveštaj Ministarstva saobraćaja i pomorstva	Usvajanje i primjena preostalog zakonodavstva EU i kompletiranje podzakonske regulative

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
6.	Integracija u EU	Uočeni su nedostaci u pogledu raspodele nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja. Manji dio aktivnosti koje se odnose na sektor saobraćaja su opredijeljene na izvođenje drugim resorsima. Na ovaj način se otežava koordinacija i komplikuje efikasno donošenje odluka u oblastima, kao što su bezbjednost saobraćaja, evidencija vozača i vozila, prostorno planiranje, usaglašenost sa pravnom tekovinom EU i drugo.	Reorganizacija nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja	Broj nezavisnih tijela u sektoru saobraćaja	Izveštaj Ministarstva saobraćaja i pomorstva	Preraspodjela nadležnosti u okviru jednog ministarstva
7.	Integracija u EU	Izostanak sistema za upravljanje resursima u sektoru saobraćaja otežava usklađenost i koordinaciju između procesa upravljanja i investiranja u saobraćajnu infrastrukturu i usluge, imajući u vidu očekivanja korisnika, uslove transportnog sistema, te njegove performanse i dostupnost resursa.	Unaprijeđenje planiranja i raspodjele sredstava i ostvarivanje efikasnosti u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta	Primijenjeni nivo metodologije za planiranje i raspodjelu sredstava Uspostavljen sistem za upravljanje sredstvima	Nacionalni statistički podaci, Informacije direktorata za drumski saobraćaj. Podaci Ministarstva finansija	Razvoj sistema za upravljanje sredstvima

R.b.	Strateški cilj	Analiza problema	Specifični cilj	Indikatori	Izvor verifikacije	Mjere
8.	Integracija u EU	Nedostaje infrastruktura koja je neophodna za prevoz tereta u drumskom saobraćaju za podršku intermodalnosti, nedostaje strategija ITSa i postoji potreba za unapređenjem procedura prekogranične saradnje. Postoji nekoliko operativnih aspekata koje bi trebalo dodatno razmotriti u ovoj oblasti- slučajevi izuzetka. ITS usmjereni na drumski prevoz tereta se moraju uvesti u skladu sa ITS strategijom. Isto tako, carinske operacije i procesi treba da se unaprijede, kako bi se smanjilo vrijeme tranzita za drumski prevoz roba, te ulazak i izlazak iz Crne Gore.	Povećati podršku za drumski prevoz tereta u službi intermodalnosti	Učešće drumskog prevoza u službi povezivanja intermodalnih terminala (gdje je dostupnost terminalima nemoguće uspostaviti drugim vidovima saobraćaja)	Anketa-upit korisnika i davaoca logističkih usluga	Uvođenje usluga ITS usmjerenih na drumski prevoz tereta

4.2 Plan sprovođenja, monitoring i evaluacija SRS

Plan sprovođenja SRS 2019-2035. godine, obuhvata dinamičke planove aktivnosti, uključujući finansijski okvir za planirane aktivnosti i osvrt na potencijalne rizike tokom sprovođenja projekata. Plan je podijeljen na dva perioda (plan za period 2019-2027 i plan za period 2028-2035), dok se akcioni planovi za potrebe praćenja implementacije ovog dokumenta donose sukcesivno na period od dvije godine.

Monitoring i evaluacija SRS će se sprovesti od strane Ministarstva saobraćaja i pomorstva na osnovu sukcesivno izrađenih akcionih planova za vremenski horizont na koji se odnosi Strategija. Rezultati ovog procesa biće prezentovani kroz godišnje izvještaje (obaveza prema Vladi Crne Gore, a može biti stavljen na raspolaganje i ostalim relevantnim institucijama), u okviru koji će biti ocijenjen stepen implementacije SRS. Uspostavljanje efikasnog sistema monitoringa doprinosi unaprjeđenju procesa evaluacije i izvještavanja o sprovedenim mjerama/aktivnostima.

U cilju neophodne koordinacije aktivnosti tokom procesa monitoringa i izvještavanja, po akcionim planovima, neophodno je formirati Koordinaciono tijelo od strane Ministarstva saobraćaja i pomorstva. Članovi ovog tijela će biti predstavnici svih relevantnih institucija koje su uključene u proces sprovođenja Strategije i akcionih planova, dok će Ministarstvo saobraćaja i pomorstva imati koordinacionu ulogu. Nadležnosti Koordinacionog tijela obuhvataju, ne ograničavajući se na navedeno, koordinaciju aktivnosti na prikupljanju, obradi i analizi podataka, redovno izvještavanje o stepenu realizacije planiranih mjera/aktivnosti po akcionim planovima, a na osnovu utvrđenih indikatora učinka i rezultata (kvartalna priprema izvještaja o sprovođenju akcionih planova za potrebe resornog ministarstva, i godišnja priprema izvještaja o sprovođenju akcionih planova za potrebe Vlade Crne Gore). Kroz članstvo u Koordinacionom tijelu treba prepoznati potrebu uključivanja predstavnika relevantnih institucija, koji će se sastajati najmanje jednom kvartalno na godišnjem nivou. S obzirom, na obavezu procesa monitoringa i evaluacije koja je prepoznata nacionalnim zakonskim okvirom, i imajući u vidu značaj ovog dokumenta i za proces saradnje i dalje komunikacije sa EU u oblasti saobraćaja (Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore za period 2019-2035, indirektno mjerilo za zatvaranje poglavlja 21. Trans evropske mreže), biće obezbijeđeno finansiranje rada Koordinacionog tijela u okviru budžeta resornog ministarstva,.

Kao što je navedeno, Koordinaciono tijelo izvještava o sprovođenju Strategije na kvartalnom nivou resorno ministarstvo. Ministarstvo saobraćaja i pomorstva shodno kvartalnom izvještavanju koje mu podnosi ovo tijelo sublimira i upućuje godišnji Izvještaj o sprovođenju Strategije. U ovom kontekstu, organ državne uprave dostavlja predlog strateškog dokumenta na

mišljenje Generalnom sekretarijatu Vlade i organu državne uprave nadležnom za poslove finansija. O sprovođenju strateškog dokumenta organ državne uprave, u skladu sa metodologijom iz Uredbe o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata (Službeni list Crne Gore br. 54/2018), sačinjava godišnji izvještaj i završni izvještaj po isteku vremenskog roka za koji je strateški dokument donijet.

Ova Strategija dodatno predviđa i eksternu srednjoročnu evaluaciju, kako bi se osigurala dodatna nezavisna ocjena stepena sprovođenja strateškog dokumenta, što bi se moglo iskoristiti u hodu sa ciljem unapređenja procesa monitoringa i evaluacije, sa direktnim uticajem na unapređenje samog procesa sprovođenja Strategije. Finansiranje ove aktivnosti će biti predviđeno u budžetskom okviru resornog ministarstva, pri čemu se može računati i na alternativne izvore finansiranja.

Sprovođenjem javne rasprave ispoštovan je princip transparentnosti koji podrazumijeva da se u toku pripreme strateškog dokumenta sprovede postupak konsultovanja organa, organizacija, udruženja i pojedinaca u početnoj fazi njegove pripreme, kao i organizovanje javne rasprave o tekstu nacrtu strateškog dokumenta. Javna rasprava o Nacrtu Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore 2018-2035 održana je u periodu od 29.11.2017. do 20.12.2017.

Tabela 4.5: Plan infrastrukturnih mjera za period 2019-2027

Mjere	Infrastrukturni projekti	Troškovi (u mil €)
<ul style="list-style-type: none"> Programiranje i praćenje realizacije SPP za ciljne godine 2027. i 2035. Nastaviti i usmjeravati aktivnosti prema okončanju realizacije projekata uvrštenih u SPP Uskladiti i koordinirati projektne aktivnosti i programiranje sa istima susjednih zemalja 	Projekti u okviru SPP: <ul style="list-style-type: none"> Autoput Bar-Boljare, dionica Mateševo – Andrijevica Autoput Bar-Boljare, dionica Andrijevica – Boljare Primorska varijanta Jadransko-jonskog autoputa (PVJJA) – brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja, zaobilaznica Tivat PVJJA prelaz preko Bokokotorskog zaliva PVJJA, zaobilaznica Budva Rekonstrukcija magistralnog puta Šćepan Polje-Plužine (granični prelaz sa Bosnom i Hercegovinom) (FAZNO) 	<p>294.8</p> <p>731.2</p> <p>56.5</p> <p>68</p> <p>158.4</p> <p>198.5</p> <p>60</p>
	Projekti uvršteni u SPP: <ul style="list-style-type: none"> Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica (granica sa Srbijom) 	178
	Projekti uvršteni u SPP: <ul style="list-style-type: none"> Razvoj aerodroma Podgorica Razvoj aerodroma Tivat 	<p>94.8</p> <p>55</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Završiti planirane projekte rekonstrukcije puteva (2019-2021) 	<ul style="list-style-type: none"> Magistralni i regionalni putevi
<ul style="list-style-type: none"> Unaprijediti putnu infrastrukturu do destinacija za odmor i rekreaciju (skijališta i primorska odmarališta) 	<ul style="list-style-type: none"> Definisati u kasnijoj fazi 	15
<ul style="list-style-type: none"> Poboljšati signalizaciju i opremu puta na magistralnim putevima 	<ul style="list-style-type: none"> Svi državni putevi 	0.5
<ul style="list-style-type: none"> Povećati dužinu mimoilaznica određenih stanica na 740m Uvođenje ERTMS u željezničku mrežu Unaprijediti željezničke priključke sa lukom Bar 	<ul style="list-style-type: none"> Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge "Vrbnica-Bar", granica sa Srbijom 	Obuhvaćeno troškovima rekonstrukcije
<ul style="list-style-type: none"> Postaviti dodatne kontrolne kabine na drumskim graničnim prelazima 	<ul style="list-style-type: none"> Kandidovani granični prelazi: Božaj, Sukobin (Albanija), Debeli Brijeg (Hrvatska), Sitnica (Bosna i Hercegovina), Rance, Draćenovac, Dobrakovo (Srbija) 	5
<ul style="list-style-type: none"> Okončanje aktivnosti na realizaciji sistema za nadzor, informisanje i upravljanje pomorskim saobraćajem (VTMIS) (Faza II) 		3,9
Ukupno procijenjeni troškovi		2.12 milijarde €

Tabela 4.6: Plan infrastrukturnih mjera za period 2028-2035

Mjere	Infrastrukturni projekti	Troškovi (u mil €)
<ul style="list-style-type: none"> • Programiranje jedinstvene liste prioriternih projekata za ciljne godine 2027. i 2035. • Nastaviti i intenzivirati aktivnosti u cilju završetka projekata. • Uskladiti projektne aktivnosti i programiranje sa istima susjednih zemalja 	<p>Projekti uvršteni u SPP:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ PVJJA, dionica prema granici sa Hrvatskom - Bijela (zaobilaznica Herceg Novi i Herceg Novi-Bijela) ▪ PVJAA, dionica Tivat-Sozina ▪ PVJJA, dionica Bar – granica sa Albanijom. ▪ PVJJA, zaobilaznica Bar ▪ Autoput Bar-Boljare, obilaznica oko Podgorice, dionica Smokovac – Tološi - Farmaci ▪ Autoput Bar-Boljare, dionica Đurmani – Farmaci ▪ Rekonstrukcija magistralnog puta Šćepan Polje - Plužine (granični prelaz sa Bosnom i Hercegovinom) (nakon prve faze biće utvrđena sredstva za period 2028-2035) 	<p>193</p> <p>150</p> <p>188</p> <p>233</p> <p>460.7</p>
	<p>Projekti uvršteni u SPP:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica(granica sa Srbijom) ▪ Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Podgorica - Tuzi – preko granice sa Albanijom ▪ Izgradnja željezničke pruge Nikšić- granica sa BiH – Trebinje - Čapljina 	<p>63.5</p> <p>35</p> <p>180</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Završiti planirane projekte rekonstrukcije puteva (2028-2035) 	<ul style="list-style-type: none"> • Magistralni i regionalni putevi (nakon prve faze biće utvrđena sredstva za period 2028-2035) 	N/A
<ul style="list-style-type: none"> • Valorizacija drugih aerodroma u Crnoj Gori (osim Podgorice i Tivta) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aerodrom u Beranama 	20
<ul style="list-style-type: none"> • Proširenje gatova i putničkog terminala u Luci Bar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Luka Bar(nakon prve faze biće utvrđena sredstva za period 2028-2035) 	N/A
<ul style="list-style-type: none"> • Ugradnja opreme ITS u Glavnu putnu mrežu i odabrane dijelove mreže magistralnih puteva (saobraćajni znaci sa izmjenjivim sadržajem, dinamički (digitalni) znaci itd.). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Glavna mreža ▪ Mreža magistralnih puteva 	Uključeno u troškove autoputa 50
<ul style="list-style-type: none"> • Postavljanje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja vozila 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Glavna mreža ▪ Mreža magistralnih puteva 	Uključeno u troškove autoputa /4
<ul style="list-style-type: none"> • Uspostavljanje intermodalnih stanica u Podgorici i Bijelom Polju 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Podgorica ▪ Bijelo Polje 	6
Ukupno procijenjeni troškovi		1.59 milijardi €

Mjere koje se odnose na projekte unapređenja organizacionih i operativnih aspekata funkcionisanja transportnog sistema Crne Gore i povezane finansijske potrebe (budžeti za realizaciju pojedinačnih projekata)prikazane su u tabelama 4.7 i 4.8.

Tabela 4.7: Plan organizacionih i operativnih mjera za period 2019-2027

Mjere	Troškovi (u mil €)
Proširenje e-Uprave	5
Usvajanje i primjena preostalog zakonodavstva EU i kompletiranje podzakonske regulative	1.2
Uspostavljanje tijela za regulatorne poslove na željeznici	0.42
Reorganizacija ili privatizacija aviokompanije Montenegro Airlines	20
Priprema plana davanja koncesije za Aerodrome Crne Gore (Podgorica i Tivat)	1
Planiranje aktivnosti inspekcije bezbjednosti saobraćaja na putevima i provjere bezbjednosti saobraćaja na putevima	0.5
Planirati i obavljati efikasne usluge međugradskog javnog prevoza prilagođene potrebama putnika	0.5
Unaprijediti nadzor bezbjednosti saobraćaja na putevima i sistemačno sprovođenje zakona o saobraćaju	5
Uspostavljanje postupaka na graničnim prelazima u saradnji sa susjednim zemljama (Sredstva će biti definisana u odnosu na potrebe potpisanog sporazuma)	N/A
Uvođenje novih izvora finansiranja i igrača na tržištu, dominantno kroz oblik koncesija	N/A
Uspostavljanje unutrašnjeg plovnog puta u Virpazaru (Skadarsko jezero)	0.1
Olakšice za uvođenje novih igrača na tržištu usluga željezničkog prevoza	N/A
Bolja valorizacija određenih lučkih usluga	0.8
Valorizacija luke Bar kao nove destinacije za krstarenje (Sredstva će biti definisana u odnosu na uvođenje novih destinacija za krstarenje)	2,4
Priprema studija za razvoj i sprovođenje ITS	0.8
Obezbeđivanje instrumenata finansiranja za primjenu ITS	0.725
Promovisanje i podrška intermodalnim sporazumima (Sredstva će biti definisana u odnosu na potrebe intermodalnih sporazuma)	N/A
Izrada studije intermodalnosti	1
Ukupno procijenjeni troškovi	39,4M

Tabela 4.8: Plan organizacionih i operativnih mjera za period 2028-2035

Organizacione i operativne mjere	Troškovi (€)
Preraspodela nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja	N/A
Uvođenje sistema upravljanja kvalitetom u saobraćajne sisteme i usluge	0.5
Obuka osoblja iz oblasti upravljanja saobraćajnom infrastrukturom	0.2
Razvoj sistema za upravljanje sredstvima	1.2
Uvođenje usluga ITS usmjerenih na drumski prevoz tereta	1
Promovisanje alternativnih vrsta goriva i elektromobilnosti	0.5
Razvoj sistema za praćenje i prikupljanje podataka u sektoru saobraćaja	2
Promovisanje zamjene/poboljšanja voznog parka u drumskom saobraćaju	5
Ukupno procijenjeni troškovi	10.4M

4.3. Osvrt na izvore finansiranja SRS

Strateški razvojni cilj Crne Gore je održiv i inkluzivan ekonomski rast koji će doprinijeti smanjenju razvojnog jaza zemlje u odnosu na prosjek EU i povećanju kvaliteta života svih njenih građana. Za ostvarenje prethodno navedenog strateškog cilja razvoja, Vlada Crne Gore u srednjem roku uvezuje dvije grupe mjera ekonomske politike: (1) jačanje makroekonomske stabilnosti zemlje, fiskalne i finansijske; (2) sprovođenje strukturnih reformi, odnosno otklanjanje ključnih prepreka za unapređenje konkurentnosti zemlje i povećanje potencijalnog privrednog rasta na srednji i dugi rok.

Ubrzanje ekonomske aktivnosti u Crnoj Gori pod snažnim uticajem investicionog „buma“, započeto 2017. godine, dovelo je do snažnijeg rasta od očekivanog. Podaci Monstata pokazuju da je crnogorska ekonomija u 2017. godini ostvarila realni rast BDP-a od 4,7%, a snažan rast se nastavio i u 2018. godini. Prema preliminarnim podacima MONSTAT-a, realni rast ekonomije u 2018. godini iznosio je za prvih devet mjeseci 4,9%. Gledano po djelatnostima, najznačajniji rast bilježi sektor građevinarstva sa rastom izvršenih građevinskih radova od 31,5% i izvršenih efektivnih časova rada od 14,9%, dok investicije u fiksni kapital bilježe rast od 21,5%, kao rezultat realizacije infrastrukturnih projekata i projekata u oblastima energetike i turizma. Ukupno procijenjeno učešće bruto investicija i izvoza roba za 2018. procjenjuje se na 73,4% BDP-a (sa 62,2% koliko je iznosilo u 2015. godini). Ovo pokazuje da se ostvaruju ciljevi ekonomske politike usmjereni na rast investicija i izvoza roba i usluga.

U periodu 2019-2021. godina, prosječna projektovana stopa rasta BDP-a Crne Gore je 2,5% i ovaj rast crnogorske ekonomije biće podstaknut investicionom aktivnošću i angažovanjem domaćih potencijala u sektoru građevinarstva i transporta, ali i multiplikativnih efekata na vezane sektore., Strateško opredjeljenje odnosi se na racionalizaciju tekuće potrošnje kako bi se stvorili uslovi za povećanje ulaganja za potrebe finansiranja kapitalnih projekata, posebno u cilju postizanja ravnomjernijeg regionalnog razvoja. Prethodno navedeno upućuje na neophodnost sagledavanja i definisanja alternativnih izvora sredstava za finansiranje infrastrukturnih projekata (privatno-javna partnerstva, koncesija, i dr.) pored tradicionalnih, kao što su državni budžet, dostupni EU fondovi, emisija obveznica, emisija državnih zapisa i kreditna zaduživanja, imajući pri tome u vidu da se iznosi opredijeljeni za kapitalni budžet definišu kroz godišnje zakone o budžetu Crne Gore (npr. za 2019. godinu kapitalni budžet definisan u iznosu od 320.925.000 miliona eura).

Princip finansijske održivosti podrazumijeva da se prilikom planiranja i sprovođenja strateških dokumenata poštuju fiskalna ograničenja definisana godišnjim i srednjoročnim budžetskim okvirom. Prilikom izbora pravca djelovanja javne politike sagledava se više mogućnosti, a bira se

ona mogućnost koja garantuje veću društvenu i ekonomsku vrijednost uz odgovorno poštovanje limita potrošnje, u skladu sa zakonom kojim se uređuju budžet i fiskalna odgovornost¹⁹.

Ako se uzme u obzir činjenica da su se prilikom definisanja Glavne saobraćajne mreže, zemlje Zapadnog Balkana rukovodile smjernicama i predloženom metodologijom uspostavljanja Glavne mreže na teritoriji EU (Glavna Trans-evropska saobraćajna mreža TEN-T), sa vremenskim horizontom do 2030. godine, otuda je uspostavljena i dinamika za realizaciju Nacionalne jedinstvene liste infrastrukturnih projekata (SPP), koja dominantno utiče na obuhvat sredstava kada je u pitanju sprovođenje ovog strateškog dokumenta. U okviru SPP izvršena je prioritizacija projekata fokusirajući se uglavnom na ključne koridore koji će Crnu Goru povezivati sa regionom, i šire sa EU, kao što je ranije navedeno na listi se nalazi 12 projekata, od koji se 10 nalazi na Indikativnom proširenju Glavne TEN-T mreže na region Zapadnog Balkana (što u ovoj fazi predstavlja preduslov za ko-finansiranje projekata od strane EU instrumenata). U narednoj Tabeli 4.9 je predstavljen dio SPP sa strateškom relevantnošću projekata u % (koja je poslužila za prioritizaciju projekata na SPP), kao i ocjenu zrelosti projekata (shodno Metodologiji za Zapodno-balkanski investicioni okvir WBIF), koja predstavlja jedan od elemenata koji će opredjeljivati izvore finansiranja SRS.

Uz naprijed predstavljene dinamičke planove infrastrukturnih mjera, organizacionih i operativnih mjera sa finansijskim okvirom za period 2019-2027 i 2028-2035, jasno se može zaključiti da su neophodna značajna sredstva za realizaciju istih, i zato je potrebno u kontinuitetu raditi na unapređivanju zrelosti projekata, zatim njihovoj faznoj prioritizaciji i implementaciji, vodeći računa o fiskalnim prostorima zemlje i kapacitetima za zaduživanje, za dugoročan period na koji se donosi ova Strategija. Evidentno je da će i uz fiskalnu disciplinu i nastojanja uvećanja izdvajanja iz budžeta Države za razvoj kapitalnih projekata, a smanjenja javne potrošnje, biti potrebno kombinovati izvore finansiranja (hibridni modeli-bužet, krediti, ko-finansiranje iz instrumenata EU, IPA, privatno finansiranje, donacije) kako bi došlo do postepene realizacije projekata sa SPP.

Uzimajući u obzir i procese ažuriranja SPP liste (prvi put ažurirana 2017; u 2019 planirano ažuriranje), kao i unapređenja zrelosti projekata, koja se za potrebe projekata na SPP finansira sa 100% WBIF granta za tu vrstu tehničke pomoći, i kroz pripremanje sukcesivnih akcionih planova za ukupan period sprovođenja ove Strategije, otvorena je mogućnost za bolju procjenu izvora finansiranja za projekte koji budu ušli u grupu onih koji će biti spremni za izvođenje radova.

¹⁹ Princip finansijske održivosti-Uredba o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata (Službeni list Crne Gore, br. 54/2018).

Indikatori opravdanosti koji se koriste kao osnova za donošenje ekonomskih odluka (u smislu odluke da se investicija realizuje ili ne), koji se najčešće primjenjuju u saobraćajnim studijama su neto sadašnja vrijednost, interna stopa rentabiliteta i odnos troškova i koristi (utvrđuju se za oba scenarija „ne raditi ništa“ i „uraditi sve“).

Tabela 4.9: Jedinствena lista infrastrukturnih projekata sa pregledom alternativnih izvora finansiranja

A	Naziv Projekta	Strateška relevantnost projekta	Zrelost projekta shodno Metodologiji ²⁰	Ukupna procjena troškova (mil €)	Alternativni izvori finansiranja
	Sektor Saobraćaja				
1	Ruta 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica-granica R Srbijom 1) rehabilitacija kolosjeka (gornji stroj), propusti, regulacija vodotoka, rekonstrukcija čeličnih mostova 2) sanacija kosina 3) sanacija klizišta, tunela, betonskih mostova i elektro-radovi	96.00%	1a za 31,99 % uk.inv ; 1b za 3,46% uk.inv.; 2a za 64,00 % uk.inv.;	246.50	BUDŽET, KREDITI, IPA, EU/WBIF
2	Ruta 4: Autoput Bar-Boljare, dionica Mateševo - Andrijevića	94.00%	2b	294.84	BUDŽET, EU/WBIF, KREDITI, PRIVATNO FINANSIRANJE/PPP

²⁰ **Zrelost projekta shodno WBIF Metodologiji**

Grupa 1 – Spremni za tenderski postupak i realizaciju investicije

Grupa 1a – projekti sa pripremljenom tehničkom dokumentacijom, spremni za pripremu ili sprovođenje tenderskog postupka;

Grupa 1b – projekti čija je priprema tehničke dokumentacije u toku i koji su nakon pripremljene tehničke dokumentacije spremni za tenderski postupak, ili kojima nedostaju određene konačne saglasnosti/dozvole.

Grupa 2 – Spremni za pripremu tehničke dokumentacije

Grupa 2a – projekti sa završenom planskom dokumentacijom i riješenim imovinsko-pravnim pitanjima;

Grupa 2b – projekti sa završenom planskom dokumentacijom, a rješavanje imovinsko-pravnih pitanja je u toku ili imovinsko pravna pitanja nisu riješena;

Grupa 2c – projekti s nedostacima u prostornoj planskoj dokumentaciji, a rješavanje imovinsko-pravnih pitanja je u toku ili imovinsko pravna pitanja nisu riješena.

A	Naziv Projekta	Strateška relevantnost projekta	Zrelost projekta shodno Metodologiji ²⁰	Ukupna procjena troškova (mil €)	Alternativni izvori finansiranja
3	Ruta 1: primorska varijanta Jadransko-Jonskog autoputa-brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja: 1.Zaobilaznica Herceg Novi 2. Most preko Bokotorskog zaliva, viadukti i pristupni putevi 3. Zaobilaznica Tivat 4.Zaobilaznica Budva 5.Zaobilaznica Bar 6.Otvoreni put Tivat - Sozina 7.Bar - Granica sa Albanijom	94.00%	1.) - 2c 2.) - 1b 3.) - 2a 4.) - 2c 5.) - 2a 6.) - 2c 7.) - 2c	1,013.00	BUDŽET, EU/WBIF, KREDITI, PRIVATNO FINANSIRANJE/PPP, KONCESIJE
4	Ruta 4: Autoput Bar-Boljare, obilaznica oko Podgorice, dionica Smokovac – Tološi - Farmaci	92.00%	2b	233.12	BUDŽET, EU/WBIF, KREDITI, PRIVATNO FINANSIRANJE/PPP
5	Ruta 4: Autoput Bar-Boljare, dionica Đurmani - Farmaci	92.00%	2b	440.64	BUDŽET, EU/WBIF, KREDITI, PRIVATNO FINANSIRANJE/PPP, KONCESIJA
6	Ruta 4: Autoput Bar-Boljare, dionica Andrijevića – Boljare	92.00%	2b	731.16	BUDŽET, EU/WBIF, KREDITI, PRIVATNO FINANSIRANJE/PPP
7	Ruta 2: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke linije Podgorica - Tuzi – preko granice R Albanije do Tirane	88.00%	2a	35.00	BUDŽET, KREDITI, IPA, EU/WBIF
8	Rekonstrukcija magistralnog puta Šćepan Polje-Plužine (granični prelaz sa Bosnom i Hercegovinom)	88.00%	1b	60.00	BUDŽET, KREDITI, IPA, EU/WBIF
9	Razvoj aerodroma Podgorica	84.00%	2c	94.84	KONCESIJA
10	Saobraćajni informacijski sistem za upravljanje (VTMIS) i odgovor na pomorske incidente zagađenja - II FAZA	84.00%	1b	4.20	BUDŽET, IPA

A	Naziv Projekta	Strateška relevantnost projekta	Zrelost projekta shodno Metodologiji ²⁰	Ukupna procjena troškova (mil €)	Alternativni izvori finansiranja
11	Glavni projekat pruge Nikšić- granica sa BiH-Trebinje-Čapljina	80.00%	2b	179.60	BUDŽET, KREDITI, IPA, EU/WBIF
12	Razvoj Aerodroma Tivat	76.00%	2b	55.00	KONCESIJA
TOTAL:				3,387.90	

EU ko-finansiranje:

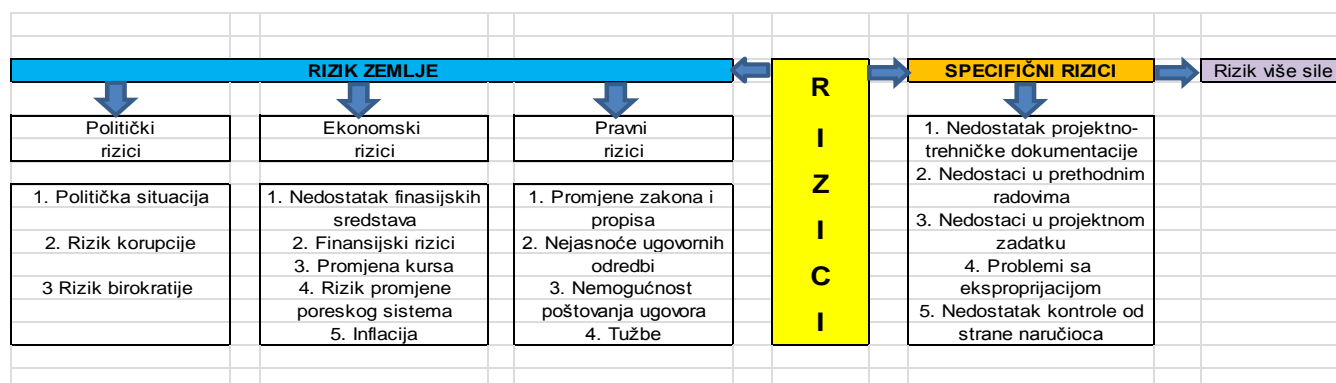
- SEETO Ruta 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica- granica sa Srbijom, iz WBIF 2015, za ko-finansiranje obezbijeđeno 20 milona eura granta (20 miliona eura obezbijeđeno kreditno zaduženje kod EIB);
- SEETO Ruta 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica- granica sa Srbijom, iz WBIF 2018, za ko-finansiranje odobreno 16 milona eura granta (14 miliona eura obezbijeđeno kreditno zaduženje kod KFW);
- SEETO Ruta 1: primorska varijanta jadransko-jonskog koridora-brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja-prioritetni segment obilaznice Budva (oko 15 km), iz WBIF 2017, za ko-finansiranje odobreno 40 milona eura granta (14 miliona eura obezbijeđeno kreditno zaduženje kod KFW);
- SEETO Ruta 4: Autoput Bar-Boljare, dionica Mateševo - Andrijevića, iz WBIF 2019, zatraženo ko-finansiranje u iznosu od 54 milona eura granta.

4.4 Rizici

Treba imati u vidu da se analiza, priprema i realizacija kapitalnih infrastrukturnih projekata dešava u sadašnjosti, dok se realizacija i rezultati tih projekata očekuju u budućnosti. Realizaciju budućih aktivnosti i događaja prati neizvjesnost i vjerovatnoća da će se dogoditi nešto nepredviđeno i najčešće nepoželjno. S tim u vezi, upravljanje rizicima je sastavni dio ukupnog procesa upravljanja projektima koji obuhvata skup metoda koje omogućavaju minimiziranje gubitaka i dovode u sklad smanjenje vjerovatnoće ostvarenja gubitaka sa troškovima koje zahtijeva ovo smanjenje.

Prilikom realizacije kapitalnih infrastrukturnih projekata, stvara se veća mogućnost za pojavu nepredviđenih okolnosti, s obzirom na vrstu objekta, veličinu investicije, broj subjekata koji su uključeni u realizaciju projekata, neizvjesnost oko generisanja projektovanih prihoda i dr. Naime, kapitalni infrastrukturni projekti su u odnosu na standardne građevinske projekte investiciono zahtjevniji, značajno kompleksniji, prisutna je veća neizvjesnost, veći broj učesnika, duže traju i njihovi potencijalni efekti na ekonomiju, društvo i okolinu su veći, dalekosežniji i privlače više pažnje javnosti od efekata standardnih projekata.

Generalno posmatrano, mogu se identifikovati dvije grupe rizika, koji su povezani sa infrastrukturnim projektima i to: rizik zemlje (koji je povezan sa političkim, ekonomskim i pravnim okruženjem u zemlji) i specifični rizici projekta.



Najvišu vrijednost ocjena rizika zemlje imaju rizici nedostatka finansijskih sredstava za realizaciju projekta, finansijski rizik, politički rizik i korupcija. Rizici vezani za nedostatak finansijskih sredstava i finansijski rizici su povezani i ispoljavaju se kroz: rizik neplaćanja obaveza i rizik transfera (nemogućnost da se obaveze otplaćuju u ugovorenoj valuti). Kao instrument za zaštitu koristi se analiza i procjena rizika, a zatim osiguranje od njega. Ovom analizom treba procijeniti da li će zemlja dužnik moći da ostvari priliv sredstava da može da ispuniti svoje

obaveze (ekonomski aspekt zemlje) i da li će zemlja dužnik biti spremna da ugovorom preuzete obaveze ispuni (politički aspekt rizika zemlje).

Postoji više međunarodnih izvora sredstava za finansiranje infrastrukturnih i investicionih projekata, od kojih su najvažniji: međunarodne (strane) direktne investicije, međunarodni komercijalni bankarski krediti, izvozni krediti, krediti međunarodnih razvojnih banaka, sredstva iz bilateralnih programa pomoći, finansijski instrumenti tržišta kapitala, sredstva finansijskih i investicionih kompanija itd. Dio međunarodnog finansiranja se može ostvariti i kroz specifične poslovne aranžmane.

Međutim, nije svaki oblik međunarodnog finansiranja u pogledu uslova i načina mobilisanja sredstava pogodan za neki konkretan projekat, pa se u zavisnosti od prethodne procjene projekta, treba opredijeliti za izvor finansiranja koji najviše odgovara potrebama projekta, ili koji je u datim uslovima realno raspoloživ. U svakom slučaju, finansiranje kapitalnih objekata infrastrukture se bazira na kombinovanju ulaganja države i zaduženja i to u odnosu koji se mora oprijediti prema konkretnim potrebama projekta.

Politički rizik je vezan za političku situaciju zemlje, rizik korupcije, rizik birokratije i ostale slične faktore.

Specifični rizici realizacije kapitalnih infrastrukturnih projekata se mogu javiti kao: nedostaci u projektno-tehničkoj dokumentaciji, problemi sa eksproprijacijom, nedostaci u prethodnim radovima, nedostaci u projektnom zadatku, nedostatak kontrole kvaliteta od strane naručioca u fazi projektovanja, problemi proistekli iz ugovornih uslova, rizici više sile i slično.

REZIME

Balansiran pristup i investiranje u održavanje i razvoj saobraćajne infrastrukture i usluga u drumskom, željezničkom, avio ili vodnom saobraćaju, predstavlja prioritet u oblasti saobraćaja u Crnoj Gori. Pored aktualizovanja potrebe da se zemlje Zapadnog Balkana u periodu pristupanja Evropskoj Uniji kvalitetnije povežu, i na taj način podstaknu ekonomski rast i razvoj, u prvom redu kroz infrastrukturno povezivanje i podsticanje investicija, cilj je takođe i usklađivanje regulatornih politika u ovim oblastima, te dostizanje nivoa razvoja infrastrukture, tehničkih standarda, standarda sigurnosti i bezbjednosti i standarda koji se odnose na oblast zaštite životne sredine, kao i otvaranje tržišta na način kako je to regulisano u Trans-evropskoj transportnoj mreži (mreži EU).

SRS Crne Gore 2019-2035. godina je razvijena u skladu sa metodologijom razvijanja politika, izrade i praćenja sprovođenja strateških dokumenata. S tim u vezi, Strategija je strukturno organizovana na način da ispoštuje metodološke standarde, te je prezentovana u četiri poglavlja. SRS Crne Gore 2019-2035. godina usklađena je kako sa obavezama koje proizlaze iz EU okvira, tako i sa nacionalnim strateškim okvirom, uz poštovanje metodoloških smjernica iz Uredbe o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja stratejskih dokumenata (Službeni list Crne Gore br. 54/2018 od 31.7.2018.) i povezane Metodologije. SRS Crne Gore 2019-2035. godina pripremana je u periodu od aprila 2017. godine do juna 2019. godine. Tokom procesa, SRS Crne Gore 2019-2035. godina razmijenjen je s Evropskom komisijom četiri puta, rezultirajući pozitivnim mišljenjem na istu.

U prvom poglavlju na početku je dat pregled razvoja transportnog sektora sa presjekom postojećeg stanja, a zatim osvrt na regionalni kontekst i usklađivanje sa EU kontekstom (TEN-T ciljevi). Nakon toga je utvrđeno pet strateških ciljeva koji odražavaju viziju budućeg razvoja transportnog sistema države, i to: 1. Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije; 2. Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga: Obezbeđenje najveće moguće dostupnosti, ponude kvalitetnih usluga u transportu i održavanje adekvatnog nivoa usluge u obavljanju operacija, kako u cjelini, tako i u dijelu zasebnih elemenata sistema; 3. Sigurnost i bezbjednost: Podizanje nivoa sigurnosti i bezbjednost ljudi i robe u sektorima saobraćaja; 4. Integracija u EU: Integracija u Glavnu saobraćajnu mrežu (TEN-T) i usaglašenost transportnih politika sa zahtjevima EU; i 5. Ekološka održivost: Smanjiti emisiju ugljen-dioksida, nivo buke i uticaj na prirodno, istorijsko i društveno-ekonomsko okruženje. U narednim poglavljima Strategije detaljno su analizirana i razvijana prva četiri strateška cilja, dok je peti strateški cilj - Ekološka održivost: Smanjiti emisiju ugljen-dioksida, nivo buke i uticaj na prirodno, istorijsko i društveno-ekonomsko okruženje, razrađen kroz separat Strateške procjene uticaja na životnu sredinu Strategije razvoja saobraćaja Crne

Gore za period 2018-2035 godine, pa iz tog razloga nije dalje razmatran u okviru ove Strategije. Kako bi se definisali strateški ciljevi i njihovi ključni elementi, prepoznato je sedam prioriternih oblasti koje predstavljaju uopštene aspekte razvoja sektora saobraćaja kako u infrastrukturi, tako u uslugama. Ove prioritne oblasti su poslužile za lakše i konkretnije prepoznavanje problema/izazova u sektoru saobraćaja i dalje razvijanje operativnih ciljeva, a u cilju efikasnije realizacije definisanih strateških ciljeva. Treba napomenuti da je SRS Crne Gore 2019-2035. godina tematski podijeljena na dvije ključne cjeline: 1. Saobraćajnu infrastrukturu, objašnjenu u drugom poglavlju; 2. Organizaciju i operativno funkcionisanje transportnog sistema, objašnjenu u trećem poglavlju. Nadalje, za svaki od strateških ciljeva definisani su operativni ciljevi koji tematski pripadaju jednoj ili objema cjelinama. Na kraju prvog poglavlja dat je osvrt na regulatorni okvir funkcionisanja i razvoja transportnog sistema Crne Gore.

Drugo poglavlje je posvećeno pitanju unapređenja postojeće i planirane saobraćajne infrastrukture i podijeljeno je na tri dijela. U prvom dijelu ovog poglavlja je analizirano postojeće stanje infrastrukture u sektorima drumskog, željezničkog, vazdušnog i pomorskog saobraćaja. Prezentovana je prethodno utvrđena Jedinствена lista prioriternih infrastrukturnih projekata (SPP), koja je urađena na osnovu zvanične Metodologije za definisanje, upravljanje i prioritizaciju infrastrukturnih projekata WBIF. Nakon toga, prikazana je sveobuhvatna analiza problema postojeće saobraćajne infrastrukture, dati su osnovni nalazi analize, na osnovu kojih su definisani operativni ciljevi koji se odnose na infrastrukturu, a koji korespondiraju sa odgovarajućim strateškim ciljevima. U trećem dijelu ovog poglavlja utvrđene su odgovarajuće infrastrukturne mjere koje je neophodno sprovesti u cilju realizacije specifičnih ciljeva.

Treće poglavlje je fokusirano na unapređenje organizacije i operativnog funkcionisanja crnogorskog transportnog sistema. Slično kao i u drugom poglavlju, i ovdje je u prvom dijelu analizirano postojeće stanje u oblasti organizacije i operativnog funkcionisanja transportnog sistema, nakon čega je data analiza problema, sa prikazom osnovnih nalaza, koji su proistekli iz iste. Na osnovu toga su definisani specifični ciljevi koji se odnose na unapređenje organizacionih i operativnih aspekata funkcionisanja transportnog sistema, a koji su u svrsi ostvarenja zacrtanih strateških ciljeva. Na kraju poglavlja dat je predlog odgovarajućih organizacionih i operativnih mjera koje je neophodno sprovesti za realizaciju specifičnih i strateških ciljeva.

Završno, četvrto poglavlje, sadrži detaljan pregled uticaja Strategije i definiše Plan sprovođenja Strategije. Nakon utvrđenih uticaja Strategije, veza između strateških ciljeva, operativnih ciljeva i relevantnih mjera je prikazana u okviru tabela Logičke matrice. Indikatori učinka su razvijeni u skladu sa relevantnim mjerama koje se koriste za sprovođenje operativnih ciljeva, a u cilju realizacije strateških ciljeva. Na kraju je utvrđen Plan sprovođenja SRS, koji obuhvata dinamičke planove aktivnosti, zajedno sa finansijskim okvirom i pregledom potencijalnih rizika

pri realizaciji infrastrukturnih projekata. Planovi infrastrukturnih mjera i organizacionih i operativnih mjerasu podijeljeni na dva perioda (2019-2027 i 2028-2035). Za oba perioda utvrđene su mjere i procijenjeni troškovi za njihovo sprovođenje. SRS je definisan i postupak monitoringa i evaluacija SRS, koji će sprovoditi Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, a na osnovu izrađenih sukcesivnih dvogodišnjih akcionih planova. Prvi Akcioni plan odnosi se na 2019-2020. godinu a detaljno razrađuje definisane strateški ciljevi iz kojih su izvedeni operativni ciljevi razvoja saobraćaja, a za koje su utvrđeni indikatori učinka i ciljane vrijednosti, pri čemu je za baznu utvrđena 2018. godina. Za svaki od operativnih ciljeva definisane su konkretne mjere/aktivnosti koje će biti realizovane u periodu 2019-2020. godina. Za utvrđene mjere/aktivnosti Akcionim planom su definisani indikatori rezultata za period 2019-2020. godina, institucija/institucije nadležne za implementaciju utvrđenih mjera, datum početka i planirani datum završetka mjere/aktivnosti, sredstva planirana za sprovođenje mjere/aktivnosti, kao i izvori finansiranja.

AKCIONI PLAN SRS 2019-2020. godina

Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore 2019-2035. godina

Akcioni plan 2019-2020. godina

Sadržaj

Strateški/visoki cilj I: Ekonomsko blagostanje	2
<i>Operativni/specifični cilj 1.....</i>	<i>2</i>
<i>Završiti sve infrastrukturne projekte obuhvaćene JLPIP.....</i>	<i>2</i>
<i>Operativni/specifični cilj 2.....</i>	<i>4</i>
<i>Obezbijediti dobru upravu i upravljačku strukturu tokom cijelog životnog ciklusa autoputeva i željeznice</i>	<i>4</i>
<i>Operativni/specifični cilj 3.....</i>	<i>6</i>
<i>Uskladiti željeznicu sa zahtjevima interoperabilnosti.....</i>	<i>6</i>
<i>Operativni/specifični cilj 4.....</i>	<i>7</i>
<i>Smanjiti vrijeme prelaska granice</i>	<i>7</i>
<i>Operativni/specifični cilj 5.....</i>	<i>8</i>
<i>Obezbjeđenje alternativnih izvora finansiranja za transportne investicije.....</i>	<i>8</i>
<i>Operativni/specifični cilj 6.....</i>	<i>9</i>
<i>Unaprijeđenje planiranja i raspodjele sredstava i ostvarivanje efikasnosti u operacijama drumskog saobraćaja</i>	<i>9</i>
<i>Operativni/specifični cilj 7.....</i>	<i>10</i>
<i>Unapređenje efikasnosti u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta u cilju promovisanja ekološki prihvatljivijih projekata u oblasti saobraćaja</i>	<i>10</i>
<i>Operativni/specifični cilj 8.....</i>	<i>11</i>
<i>Ukidanje barijera u železničkom saobraćaju</i>	<i>11</i>
<i>Operativni/specifični cilj 9.....</i>	<i>12</i>
<i>Unaprediti povezanost Luke Bar</i>	<i>12</i>
<i>Operativni/specifični cilj 10.....</i>	<i>13</i>
<i>Povećati podršku za drumski prevoz tereta u službi intermodalnosti.....</i>	<i>13</i>
<i>Operativni/specifični cilj 11.....</i>	<i>14</i>
<i>Stvaranje uslova za koordinaciju između relevantnih subjekata u transportu</i>	<i>14</i>

<i>Operativni/specifični cilj 12</i>	15
<i>Inoviranje strukture i organa upravljanja u sektoru saobraćaja</i>	15
<i>Operativni/specifični cilj 13</i>	16
<i>Reorganizacija u sektoru saobraćaja</i>	16
<i>Operativni/specifični cilj 14</i>	17
<i>Bolja valorizacija transportnih subjekata u vazdušnom saobraćaju</i>	17
Strateški/visoki cilj II: Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga	18
<i>Operativni/specifični cilj 1</i>	18
<i>Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži</i>	18
<i>Operativni/specifični cilj 2</i>	20
<i>Završiti remont željezničke mreže i unaprijediti željezničku infrastrukturu i unaprijediti železnički prevoz</i>	20
<i>Operativni/specifični cilj 3</i>	21
<i>Revitalizacija i/ili rekonstrukcija saobraćajne infrastrukture pomorskog saobraćaja</i>	21
<i>Operativni/specifični cilj 4</i>	22
<i>Utvrđiti mogućnosti i potrebe za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom saobraćajne infrastrukture vazdušnog saobraćaja</i>	22
<i>Operativni/specifični cilj 5</i>	23
<i>Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost</i>	23
<i>Operativni/specifični cilj 6</i>	24
<i>Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja</i>	24
<i>Operativni/specifični cilj 7</i>	26
<i>Smanjiti vrijeme prelaska granice</i>	26
Strateški/visoki cilj III: Sigurnost i bezbjednost	27
<i>Operativni/specifični cilj 1</i>	27
<i>Poboljšati bezbjednost saobraćaja na državnoj putnoj mreži</i>	27
<i>Operativni/specifični cilj 2</i>	28
<i>Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži</i>	28
<i>Operativni/specifični cilj 3</i>	29

<i>Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja.....</i>	<i>29</i>
<i>Operativni/specifični cilj 4.....</i>	<i>31</i>
<i>Završiti sve infrastrukturne projekte obuhvaćene JLPIP.....</i>	<i>31</i>
<i>Operativni/specifični cilj 5.....</i>	<i>33</i>
<i>Obezbijediti dobru upravu i upravljačku strukturu tokom cijelog životnog ciklusa autoputeva i željeznice</i>	<i>33</i>
Strateški/visoki cilj IV: EU Integracije.....	35
<i>Operativni/specifični cilj 1.....</i>	<i>35</i>
<i>Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja.....</i>	<i>35</i>
<i>Operativni/specifični cilj 2.....</i>	<i>36</i>
<i>Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost.....</i>	<i>36</i>
<i>Operativni/specifični cilj 3.....</i>	<i>37</i>
<i>Uskladiti željeznicu sa zahtjevima interoperabilnosti</i>	<i>37</i>
<i>Operativni/specifični cilj 4.....</i>	<i>38</i>
<i>Ukidanje barijera u željezničkom saobraćaju</i>	<i>38</i>
<i>Operativni/specifični cilj 5.....</i>	<i>39</i>
<i>Inoviranje strukture i organa upravljanja u sektoru saobraćaja.....</i>	<i>39</i>
<i>Operativni/specifični cilj 6.....</i>	<i>40</i>
<i>Preraspodjela nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja</i>	<i>40</i>
<i>Operativni/specifični cilj 7.....</i>	<i>41</i>
<i>Unapređenje planiranja i raspodjele sredstava i ostvarivanje efikasnosti u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta.....</i>	<i>41</i>
<i>Operativni/specifični cilj 8.....</i>	<i>42</i>
<i>Povećati podršku za drumski prevoz tereta u službi intermodalnosti.....</i>	<i>42</i>

Strategijom razvoja saobraćaja predviđeno je donošenje Akcionog plana, za potrebe operativnog sprovođenja Strategije razvoja saobraćaja. Načelno, Akcioni plan treba da pomogne svim organima, organizacijama, institucijama, pojedincima i svim drugim zainteresovanim subjektima da realizuju definisane ciljeve Strategije.

Akcionim planom za period 2019-2020 god. Detaljno su razradjeni definisani **strateški (visoki) ciljevi** iz kojih su izvedeni **specifični (operativni) ciljevi** razvoja saobraćaja, a za koje su utvrđeni **indikator ućinka** i ciljane vrijednosti, pri ćemu je za baznu utvrćena 2018. godina.

Za svaki od specifićnih ciljeva utvrćenih odnosnim stratećkim dokumentom, definisane su konkretne **mjere/aktivnosti** koje će biti realizovane u periodu 2019-2020. godina. Za utvrćene mjere/aktivnosti Akcionim planom su definisani **indikator rezultata** za period 2019-2020. god., **institucija/institucije nadlećne za implementaciju utvrćenih mjera, datum poćetka i planirani datum zavrćetka mjere/aktivnosti, sredstva planirana za sprovoćenje mjere/aktivnosti, kao i izvori finansiranja**

Akcioni plan 2019-2020 usklaćen je sa pristupnom politikom Evropske Unije na polju razvoja Trans-evropskih saobraćajnih i energetskih mreća (TEN-T i TEN-E), bazirajući se na tri osnova:

- Pravni osnov za TEN-T ćlanove 170-172 Ugovora o fukcionisanju Evropske Unije,
- Regulatorna (EU) 1315/2013 vezana za smjernice Unije za razvoj trans-eropskih mreća u oblasti saobraćaja i energetike i
- Regulatorna (EU) 1316/2013 o osnivanju finasijskih interesa Instrumenta za povezivanje Evrope (CEF), sa izmjenama i dopunama Regulative (EU) 913/2010 i ukidanjem Regulative (EZ) 680/2007 i (EZ) 67/2010.

Regulatorna oblast za razvoj TEN-T, potvrćena je i Ugovorom o osnivanju Transportne zajednice i pravilima koja se primjenjuju na saobraćajnu infrastrukturu koja ćini Sveobuhvatnu i Glavnu mreću jugoistoćne Evrope:

Regulatorna (EU) br. 1315/2013 Evropskog parlamenta i Savjeta od 11. decembra 2013. godine o smjernicama Unije za razvoj transevropske transportne mreće i prestanku vaćenja Odluke br. 661/2010/EU, Sl. list L 348,20.12.2013, str. 1.

Delegirana regulatorna Komisije (EU) 2016/758 od 4. februara 2016. godine o izmjenama i dopunama Regulative (EU) br. 1315/2013 Evropskog parlamenta i Savjeta u pogledu prilagoćavanja Aneksa III, Sl. list 126,14.5.2016, str. 3.

Strateški/visoki cilj I: Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti , finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije

Strateški/visoki cilj I		Ekonomsko blagostanje					
Operativni/specifični cilj 1		Završiti sve infrastrukturne projekte obuhvaćene JLP (Jedinstvena lista prioriternih infrastrukturnih projekata)					
Indikator učinka a) Izgrađeno km autoputeva		Bazna 2018 god.: 0 km	Ciljna vrijednost 2027 god: 80-100 km		Ciljna vrijednost 2035 god: 278 km		
Indikator učinka b) Rekonstruisano km željezničke pruge		Bazna 2018 god.: 120 km	Ciljna vrijednost 2027 god: 167 km		Ciljna vrijednost 2035 god: kompletiranje remonta se očekuje u 2027		
Indikator učinka c) Povećanje prosječne brzine na prugama		Bazna 2018 god.: 50-80 km/h	Ciljna vrijednost 2027 god: 70-100 km/h		Ciljna vrijednost 2035 god: 80-120 km/h		
Mjere / Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Programiranje i praćenje realizacije Jedinstvene liste prioriternih infrastrukturnih projekata za ciljne godine 2025. i 2035	1. Izgrađeno 41 km autoputeva 2. Rekonstruisano 7 km željezničke pruge 3. Prosječna brzina na prugama povećana sa 60 na 75 km/h		2019	2020	1. Budžet/kredit 2019 240 ml EUR 2. 2. 3 mil EUR	1. Budžet/kredit 2020 90,2 ml EUR 2. 3 mil EUR	

<p>Nastaviti i usmjeravati aktivnosti prema okončanju realizacije projekata uvrštenih u JLPPI</p>	<p><i>Stepen zrelosti projekta u odnosu na realizovani nivo projektne dokumentacije²¹</i></p> <p>1. Autoput Bar Boljare 2b (parcijalno)</p> <p>2. Brza saobraćajnica / JJA 2b (parcijalno) i 1a (parcijalno)</p> <p>3. Željeznička pruga Bar-Vrbnica 1a (parcijalno)</p> <p>4. VT MIS II 1a</p>	<p>Vlada CG, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Ministarstvo finansija, Monteput, Uprava za željeznice, ŽICG, Uprava za pomorstvo i lučke poslove</p>	<p>2019</p>	<p>2020</p>	<p>1. Autoput Bar-Boljare Mateševo-Andrijevića 3,1 mil EUR; obilaznica oko Podgorice 2,39 mil EUR; studija izvodljivosti autoputa 1,3 mil EUR</p> <p>2. Brza saobraćajnica / JJA obilaznica Budva: idejni projekat (30 km), glavni projekat i tenderska dokumentacija (13 km) 4 mil EUR; studija izvodljivosti JJA kroz CG i ALB 3,5 mil EUR</p> <p>3. Željeznička pruga Bar-Vrbnica 10 mil EUR</p> <p>4. VT MIS II 3,9 mil EUR za period 2019-2024</p>	<p>Budžet CG, koncesije, JPP, donacije, krediti, EU fondovi</p>
<p>Uskladiti i koordinisati projektne aktivnosti i sa susjednim zemljama</p>	<p>Broj potpisanih sporazuma sa susjednim zemljama</p> <p>3</p>		<p>2019</p>	<p>2020</p>	<p>Utvrđuje se zavisno od propozicija sporazuma</p>	

²¹ 1. Grupa 1 – Spremnost za tenderski postupak i realizaciju investicije

a) Grupa 1a – projekti sa pripremljenom tehničkom dokumentacijom, spremni za pripremu ili sprovođenje tenderskog postupka

b) Grupa 1b – projekti čija je priprema tehničke dokumentacije u toku i koji su nakon pripremljene tehničke dokumentacije spremni za tenderski postupak, ili kojima nedostaju određene konačne saglasnosti/dozvole.

2. Grupa 2 – Spremnost za pripremu tehničke dokumentacije

c) Grupa 2a – projekti sa završenom planskom dokumentacijom i riješenim imovinsko-pravnim pitanjima

d) Grupa 2b – projekti sa završenom planskom dokumentacijom, a rješavanje imovinsko-pravnih pitanja je u toku ili imovinsko-pravna pitanja nisu riješena

e) Grupa 2c – projekti s nedostacima u prostornoj planskoj dokumentaciji, a rješavanje imovinsko-pravnih pitanja je u toku ili imovinsko-pravna pitanja nisu riješena.

Strateški/visoki cilj I	Ekonomsko blagostanje		
Operativni/specifični cilj 2	Obezbijediti dobru upravu i upravljačku strukturu tokom cijelog životnog ciklusa autoputeva i željeznice		
<p>Indikator učinka a) Nivo investicija u održavanje putne i željezničke infrastrukture</p>	<p>Bazna 2018 god.:</p> <p>a) putna 8-10 mil EUR godišnje</p> <p>željeznička 6-7 mil EUR godišnje</p>	<p>Ciljna vrijednost 2027 god:</p> <p>a) putna 15 mil EUR godišnje</p> <p>željeznička 10 mil EUR godišnje</p>	<p>Ciljna vrijednost 2035 god: procjena će biti data kroz buduće Akcione planove nakon 2020</p>
<p>Indikator učinka b) Broj zaposlenih po ugovorima na neodređeno u jedinicama za upravljanje (PMUs) i implementaciju (PIUs)</p>	<p>Bazna 2018 god.:</p> <p>b) državni putevi</p> <p>PIU - 4</p> <p>DICEUF - 5</p> <p>Projektna jedinica za autoput Monteput - 40</p> <p>ŽICG – 5</p>	<p>Ciljna vrijednost 2027 god:</p> <p>b) državni putevi</p> <p>PIU - 6</p> <p>DICEUF - 7</p> <p>Projektna jedinica za autoput Monteput - 40</p> <p>ŽICG – 10</p>	

Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Uvođenje opšteg upravljanja kvalitetom u saobraćajne sisteme i usluge	1.Nivo investicija u održavanje putne infrastrukture 8-10 mil EUR godišnje 2.Nivo investicija u održavanje željezničke infrastrukture 6-7 mil EUR godišnje	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Uprava za saobraćaj, Monteput, ŽICG, Uprava za željeznice	2019	2020	1. 8-10 mil EUR godišnje 2. 6-7 mil EUR godišnje	1. 8-10 mil EUR godišnje 2. 6-7 mil EUR godišnje	Budžet CG
Obuka osoblja u oblasti upravljanja saobraćajnom infrastrukturom	Broj zaposlenih po ugovorima na neodređeno u jedinicama za upravljanje (PMUs) i implementaciju (PIUs) koji su obučeni za rad na projektima 58 (+3)		2019	2020	0,003 mil EUR	0,003 mil EUR	Budžet CG

Strateški/visoki cilj I		Ekonomsko blagostanje					
Operativni/specifični cilj 3		Uskladiti željeznicu sa zahtjevima interoperabilnosti					
Indikator učinka a) Broj teretnih vozova		Bazna 2018 god.: 1300	Ciljna vrijednost 2027 god.: +10%		Ciljna vrijednost 2035 god.: +20%		
Indikator učinka b) Obim željezničkog teretnog saobraćaja		Bazna 2018 god.: 950 000 neto tona	Ciljna vrijednost 2027 god.: +10%				
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Uvođenje Evropskog sistema upravljanja željezničkim saobraćajem (ERTMS) u željezničku mrežu	1. Nivo zrelosti projekta primjene odgovarajućih tehnologija za signalizaciju i bezbjednost 1a (parcijalno) 2. Nivo uspostavljanja pravne regulative u ovoj oblasti III paket iz interoperabilnosti i bezbjednosti transponovan	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Uprava za željeznice, ŽICG, Montecargo	2019	2020	1. Odrediće se u skladu s dinamikom projekta	1. Odrediće se u skladu s dinamikom projekta	Budžet CG, krediti, EU fondovi
Povećati dužinu mimoilaznica određenih stanica na 740 m	Nije primenljivo		2019	2020	Nije primenljivo	Nije primenljivo	Nije primenljivo

Strateški/visoki cilj I		Ekonomsko blagostanje					
Operativni/specifični cilj 4		Smanjiti vrijeme prelaska granice					
Indikator učinka a) Broj kabina na drumskim graničnim prelazima		Bazna 2018 god.: br graničnih prelaza 38	Ciljna vrijednost 2027 god: projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda		Ciljna vrijednost 2035 god: projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda		
Indikator učinka b) Prosječno vrijeme zadržavanja na drumskim graničnim prelazima		Bazna 2018 god.: 10-30 min	Ciljna vrijednost 2027 god: projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda		Ciljna vrijednost 2035 god: projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Dodatne kontrolne kabine na drumskim graničnim prelazima	1. Povećan broj kabina na drumskim graničnim prelazima nije primjenljivo	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, MUP, Uprava policije	2019	2020	Nije primjenljivo		Budžet CG, donacije, krediti, EU fondovi
Uspostaviti postupke na graničnim prelazima u saradnji sa susjednim zemljama	1. Skraćeno vrijeme zadržavanja na drumskim graničnim prelazima ne očekuje se povećanje		2019	2020	Sredstva će biti definisana u odnosu na potrebe potpisanog sporazuma		

Strateški/visoki cilj I		Ekonomsko blagostanje					
Operativni/specifični cilj 5		Obezbeđenje alternativnih izvora finansiranja za transportne investicije					
Indikator učinka a) Zaključivanje ugovora o koncesiji		Bazna 2018 god.: 1	Ciljna vrijednost 2027 god: 2		Ciljna vrijednost 2035 god: 4		
Indikator učinka b) Zaključivanje ugovora o JPP		Bazna 2018 god.: 0	Ciljna vrijednost 2027 god: 2		Ciljna vrijednost 2035 god: 4		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenj e aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Uvođenje novih izvora finansiranja i igrača na tržište, kroz neki oblik koncesija ili JPP	1. Zaključen 1 ugovor o koncesiji 2. Zaključen 1 ugovor o JPP	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva i Ministarstvo finansija	2019	2020	Odrediće se u skladu s ugovorima	Odrediće se u skladu s ugovorima	Budžet CG, koncesije, JPP, donacije, krediti, EU fondovi

Strateški/visoki cilj I		Ekonomsko blagostanje					
Operativni/specifični cilj 6		Unaprijeđenje planiranja i raspodjele sredstava i ostvarivanje efikasnosti u operacijama drumskog saobraćaja					
Indikator učinka a) Primijenjeni nivo metodologije za planiranje i raspodjelu sredstava (rang: nizak, srednji, visok, napredni)		Bazna 2018 god.: srednji	Ciljna vrijednost 2027 god: visok		Ciljna vrijednost 2035 god: napredni		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Razvoj sistema za upravljanje sredstvima	Broj novih uspostavljenih sistema za upravljanje sredstvima: Unaprijeđena Baza podataka puteva	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Uprava za saobraćaj	2019	2020	1,2 mil EUR		Budžet, IPA 2014

Strateški/visoki cilj I		Ekonomsko blagostanje					
Operativni/specifični cilj 7		Unapređenje efikasnosti u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta u cilju promovisanja ekološki prihvatljivijih projekata u oblasti saobraćaja					
Indikator učinka a) Učešće prevoza sa alternativnom vrstom goriva		Bazna 2018 god.: učešće u 0%	Ciljna vrijednost 2027 god: +10%	Ciljna vrijednost 2035 god: +20%			
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Promovisanje alternativnih vrsta goriva i elektromobilnosti	Izrađena Studija uvođenja alternativnih vrsta goriva u javnom prevozu putnika	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, MORT, MUP, Uprava policije, Ministarstvo ekonomije, Preduzeća u oblasti saobraćaja	2019	2020	0,35 mil EUR		Budžet CG, donacije, krediti, IFI, IPA fondovi
Promovisanje zamjene/obnove voznog parka u drumskom saobraćaju	Procenat povećanja obnovljenog voznog parka u drumskom saobraćaju (javni prevoz) 5%		2019	2020	Nisu potrebna dodatna sredstva za finansiranje ove aktivnosti		Nije primjenljivo
Uspostavljanje unutrašnjih plovnih puteva	Izrada Zakona o unutrašnjim plovnim putevima (parcijalno)		2019	2020	0,1 mil EUR (1. faza)		Budžet, IPA 2017

Strateški/visoki cilj I		Ekonomsko blagostanje					
Operativni/specifični cilj 8		Ukidanje barijera u željezničkom saobraćaju					
Indikator učinka a) Stepen usklađenosti propisa sa legislativom EU (paketi za željeznicu)		Bazna 2018 god.: II paketi transponovan	Ciljna vrijednost 2027 god: III i IV paket transponovan		Ciljna vrijednost 2035 god: da se utvrdi u budućem periodu		
Indikator učinka b) Broj novih operatera na željeznici		Bazna 2018 god.: 2	Ciljna vrijednost 2027 god: 4		Ciljna vrijednost 2035 god: 6		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Usvajanje i primjena preostalih propisa EU	Stepen usklađenosti propisa sa legislativom EU III paket transponovan	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Uprava za željeznice, Preduzeća u oblasti željeznice	2019	2020	0,08 mil		Budžet
Olakšice za dolazak novih igrača na tržište željezničkih usluga	1. Broj novih operatera na željeznici +1 2. Učešće željeznice u ukupnom saobraćaju povećano +5%		2019	2020	Nisu potrebna dodatna sredstva za finansiranje ove aktivnosti		Nije primenljivo

Strateški/visoki cilj I		Ekonomsko blagostanje					
Operativni/specifični cilj 9		Unaprediti povezanost Luke Bar					
Indikator učinka a) Povećanje kapaciteta Luke Bar		Bazna 2018 god.: 2,7 mil tona	Ciljna vrijednost 2027 god: +10%	Ciljna vrijednost 2035 god: +20%			
Indikator učinka b) Poslovni prihodi Luke Bar		Bazna 2018 god.: 10 mil EUR	Ciljna vrijednost 2027 god: +10%	Ciljna vrijednost 2035 god: +20%			
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019- 2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Unapređenje željezničkih priključaka sa lukom Bar	Broj novih operatera za priključak sa Lukom Bar +1	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva , ŽICG, Luka Bar, Port of Adria	2019	2020	Nisu potrebna dodatna sredstva za finansiranje ove aktivnosti		Nije primenljivo
Proširenje gatova i putničkog terminala u luci Bar	Povećanje stepena procesuiranog tereta +3%		2019	2020	0,065 mil EUR		Budžet CG
Bolja valorizacija određenih lučkih usluga	Povećanje poslovnih prihoda Luke Bar +3%		2019	2020	Nisu potrebna dodatna sredstva za finansiranje ove aktivnosti		Nije primenljivo
Valorizacija luke Bar kao nove destinacije za krstarenje (Port of Adria doprinos)	Broj novih uplovljavanja +4		2019	2020	Nisu potrebna dodatna sredstva za finansiranje ove aktivnosti		Nije primenljivo

<i>Strateški/visoki cilj I</i>		<i>Ekonomsko blagostanje</i>					
<i>Operativni/specifični cilj 10</i>		<i>Povećati podršku za drumski prevoz tereta u službi intermodalnosti</i>					
Indikator učinka a) Učešće drumskog prevoza u službi povezivanja intermodalnih terminala (gdje je dostupnost terminalima nemoguće uspostaviti drugim vidovima saobraćaja)		Bazna 2018 god.: 50%	Ciljna vrijednost 2027 god: -20%		Ciljna vrijednost 2035 god: -10%		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Uvođenje usluga ITS usmjerenih na drumski prevoz tereta	Uradjena studija za razvoj i sprovođenje ITS za Crnu Goru	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Ministarstvo unutrašnjih poslova, Uprava policije, Granične službe	2019	2020	0,2 mil EUR za period 2021-2027		Budžet CG, IPA nije primenljivo za 2019-2020

Strateški/visoki cilj I		Ekonomsko blagostanje					
Operativni/specifični cilj 11		Stvaranje uslova za koordinaciju između relevantnih subjekata u transportu					
Indikator učinka a) Uspostavljanje Transportne zajednice I primjena Ugovora		Bazna 2018 god.: nije primjenljivo	Ciljna vrijednost 2027 god: prvi prelazni period za CG završen iz Ugovora o uspostavljanju Transportne zajednice		Ciljna vrijednost 2035 god: drugi prelazni period za CG završen iz Ugovora o uspostavljanju Transportne zajednice		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Proširenje e-Uprave	Unaprijeđena Baza podataka puteva	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Uprava za saobraćaj	2019	2020	1,2 mil EUR		Budžet, IPA 2014
Razvoj sistema za praćenje i prikupljanje podataka u sektoru saobraćaja	Uspostavljanje Stalnog sekretarijata Transprotne zajednice		2019	2020	0,038 mil EUR	~0,07 mil EUR	Budžet CG

Strateški/visoki cilj I		Ekonomsko blagostanje					
Operativni/specifični cilj 12		Inoviranje strukture i organa upravljanja u sektoru saobraćaja					
Indikator učinka a) Step en usaglašenosti zakonodavstva sa regulativom EU (ispunjenje mjerila za PP 14 i 21)		Bazna 2018 god.: 7	Ciljna vrijednost 2027 god: 0	Ciljna vrijednost 2035 god: 0			
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Usvajanje i primjena preostalog zakonodavstva EU i kompletiranje podzakonske regulative	Ispunjenje mjerila za zatvaranje pregovaračkog poglavlja 14 I 21 - 4 (ukupno 7)	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Ministarstvo vanjskih poslova, Kancelarija za evropske integracije	2019	2020	0,03 mil EUR	0,03 mil EUR	Budžet CG i sredstva institucija uključenih u proces monitoringa Strategije razvoja saobraćaja 2018-2035
Uspostavljanje tijela za regulatorne poslove na željeznici	Formirana Uprava za željeznice +2 novozaposlenih		2019	2020	0,03 mil EUR		Budžet CG

Strateški/visoki cilj I		Ekonomsko blagostanje					
Operativni/specifični cilj 13		Reorganizacija u sektoru saobraćaja					
Indikator učinka a) Broj nezavisnih tijela u sektoru saobraćaja		Bazna 2018 god.: 2	Ciljna vrijednost 2027 god: 5		Ciljna vrijednost 2035 god: 6		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Preraspodjela nadležnosti u sektoru saobraćaja	Broj novouspostavljenih nezavisnih tijela koja funkcionišu u sektoru saobraćaja +2	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva	2019	2020	Uprava za željeznice budžet za 2019 0,03 mil EUR za drugu polovinu godine Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama budžet za 2019 1,7 mil EUR	Uprava za željeznice budžet za 2020 (utvrdiće se Zakonom o budžetu za 2020) Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama budžet za 2020 (utvrdiće se Zakonom o budžetu za 2020)	Budžet CG

Strateški/visoki cilj I		Ekonomsko blagostanje					
Operativni/specifični cilj 14		Bolja valorizacija transportnih subjekata u vazdušnom saobraćaju					
Indikator učinka a) Obim vazdušnog saobraćaja (putnički i teretni)		Bazna 2018 god.: 1,9 mil (putnički)	Ciljna vrijednost 2027 god: +40%		Ciljna vrijednost 2035 god: +70%		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Reorganizacija ili privatizacija aviokompanije Montenegro Airlines	Povećan obim putničkog saobraćaja +2.7% (zbirno)	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Montenegro Airlines, Aerodromi CG	2019	2020	Određiće se na osnovu Odluke Vlade CG o poslovanju MA		Budžet CG, Montenegro Airlines
Priprema plana za davanje koncesije za Aerodrome Crne Gore (Podgorica i Tivat)	Potpisan Ugovor o koncesiji za aerodrome Podgorica i Tivat		2019	2020	Biće precizirano po potpisivanju Ugovora o koncesiji		Nije primenljivo

Strateški/visoki cilj II: Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga: Obezbjedenje najveće moguće dostupnosti, ponude kvalitetnih usluga u transportu i održavanje adekvatnog nivoa usluge u obavljanju operacija, kako u cjelini, tako i u dijelu zasebnih elemenata sistema

Strateški/visoki cilj II	Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga		
Operativni/specifični cilj 1	Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži		
Indikator učinka a) Rekonstruisano km dionica državnih puteva	Bazna 2018 god.: 58,6 km + 0 km (autoput)	Ciljna vrijednost 2027 god: 200 km (magistralni) + 80-100 km (autoput)	Ciljna vrijednost 2035 god: 400 km (magistralni) + 278 km (autoput)
Indikator učinka b) Smanjeno vrijeme putovanja u putničkom drumskom saobraćaju (na pravcu PG - granica sa R. Srbijom)	Bazna 2018 god.: 240 min	Ciljna vrijednost 2027 god: 180 min	Ciljna vrijednost 2035 god: 150 min
Indikator učinka c) Realizovan broj putovanja javnim prevozom	Bazna 2018 god.: 1,8 mil (podatak za 2017, podaci za 2018 dostupni u februaru 2018)	Ciljna vrijednost 2027 god: +5%	Ciljna vrijednost 2035 god: +10%

Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019- 2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Rekonstrukcija dionica državnih puteva (na pravcu PG - granica sa R. Srbijom)	Rekonstruisano km državnih puteva 128 (magistralni) 41 km (autoput)	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Preduzeća iz oblasti javnog prevoza putnika	2019	2020	105,5 mil EUR (rekonstruisano 31 km, izgrađeno 2,2 km puteva)	90,2 mil EUR (rekonstruisano 164,3 km, izgrađeno 7 km puteva)	Budžet CG, donacije, kredit, IFI, IPA fondovi
Unapređenje putne infrastrukture do destinacija za odmor i rekreaciju (skijališta i primorska odmarališta)	Održavanje i rekonstrukcija puteva/obnovljeno puteva ili pristupnih puteva ~30 km		2019	2020	1. budžet/kredit 2 mil EUR		Budžet CG, donacije, kredit, IFI, IPA fondovi
Planirati i obavljati efikasne usluge međugradskog javnog prevoza prilagođene potrebama putnika	Realizovan broj putovanja javnim prevozom +1-2%		2019	2020	Nije primenljivo		Nije primenljivo

Strateški/visoki cilj II		Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga					
Operativni/specifični cilj 2		Završiti remont željezničke mreže i unaprijediti željezničku infrastrukturu i unaprijediti železnički prevoz					
Indikator učinka a) Obim investicija u željezničkoj infrastrukturi		Bazna 2018 god.: 10 mil EUR	Ciljna vrijednost 2027 god: +10%	Ciljna vrijednost 2035 god: +20%			
Indikator učinka b) Obim investicija u željezničkom prevozu		Bazna 2018 god.: 10 mil EUR	Ciljna vrijednost 2027 god: +10%	Ciljna vrijednost 2035 god: +20%			
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019- 2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Unaprijediti prugu kroz realizaciju planiranih remonta željezničke mreže i unaprijediti željeznički prevoz	1. Obim investicija u ŽICG 10,5 mil EUR godišnje 2. Obim investicija u željezničkom prevozu 10,5 mil EUR godišnje	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, ŽICG, ŽPCG, Montecargo	2019	2020	1. 10,5 mil EUR 2. 10,5 mil EUR	1. 10,5 mil EUR 2. 10,5 mil EUR	Budžet CG, donacije, krediti, IFI, IPA fondovi

Strateški/visoki cilj II		Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga					
Operativni/specifični cilj 3		Revitalizacija i/ili rekonstrukcija saobraćajne infrastrukture pomorskog saobraćaja					
Indikator učinka a) Obim pretovara generalnog tereta i kontejnera - Port of Adria		Bazna 2018 god.: 0,58 tona	Ciljna vrijednost 2027 god: +30-40%	Ciljna vrijednost 2035 god: +50-70%			
Indikator učinka b) Obim pretovara suvih rasutih tereta u Luci Bar		Bazna 2018 god.: 1 mil tona	Ciljna vrijednost 2027 god: odrediće se preciznije u budućim Akcionim planovima	Ciljna vrijednost 2035 god: odrediće se preciznije u budućim Akcionim planovima			
Indikator učinka c) Obim pretovara tečnih tereta u Luci Bar		Bazna 2018 god.: 0,8 mil tona	Ciljna vrijednost 2027 god: +5% godišnje na osnovu Biznis plana	Ciljna vrijednost 2035 god: Biznis plan odrađen do 2030, vrijednost za 2035 odrediće se sljedećim Biznis planom			
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019- 2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Povećanje pretovara generalnog tereta i kontejnera dobijanjem statusa pretovarne luke—transshipment port	Obim pretovara generalnog tereta i kontejnera u Port of Adria: +13% u 2019 +25% u 2020	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Luka Bar	2019	2020	Port of Adria je privatizovana kompanija		nije primjenljivo
Proširivanje kapaciteta za pretovar i skladištenje suvih rasutih tereta na sjevernoj padini brda Volujica	Obim pretovara suvih rasutih tereta u Luci Bar: +30% po završetku projekta		2019	2020	Ukupni trošak projekta 5,1 mil EUR za period 2018-2021		kredit
Povećanje pretovara tečnih i rasutih tereta	Obim pretovara tečnih tereta u Luci Bar: +5% u 2019 +5% u 2020		2019	2020	4,5 mil EUR u periodu do 2030		Kredit

Strateški/visoki cilj II		Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga					
Operativni/specifični cilj 4		Utvrđiti mogućnosti i potrebe za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom saobraćajne infrastrukture vazdušnog saobraćaja					
Indikator učinka a) Obim investicija u druge aerodrome i aerodromsku infrastrukturu (osim Podgorice i Tivta)		Bazna 2018 god.: 0	Ciljna vrijednost 2027 god: trenutno nema dostupnih informacija		Ciljna vrijednost 2027 god: trenutno nema dostupnih informacija		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019- 2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Valorizacija drugih aerodroma u Crnoj Gori (osim Podgorice i Tivta)	Uradjena Studija i/ili Biznis plan za aerodrom Berane	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Agencija za civilno vazduhoplovstvo	2019	2020	nije primenljivo		nije primenljivo za 2019-2020

Strateški/visoki cilj II		Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga					
Operativni/specifični cilj 5		Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost					
Indikator učinka a) Obim intermodalnog saobraćaja		Bazna 2018 god.: 1%	Ciljna vrijednost 2027 god: +10%	Ciljna vrijednost 2035 god: +20%			
Indikator učinka b) Broj postignutih intermodalnih sporazuma		Bazna 2018 god.: 0	Ciljna vrijednost 2027 god: +2	Ciljna vrijednost 2035 god: +4			
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019- 2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Izrada studije intermodalnosti	Studija o intermodalnosti odrađena nije primenljivo	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva	2019	2020	nije primenljivo	nije primenljivo	nije primenljivo
Uspostavljanje intermodalnih stanica u Podgorici i Bijelom Polju	Stepen izgradnje intermodalnih stanica nije primenljivo		2019	2020	nije primenljivo	nije primenljivo	nije primenljivo
Promovisanje i podrška intermodalnim sporazumima	Broj postignutih intermodalnih sporazuma nije primenljivo		2019	2020	nije primenljivo	nije primenljivo	nije primenljivo

Strateški/visoki cilj II		Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga					
Operativni/specifični cilj 6		Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja					
Indikator učinka a) Stepenn pokrivenosti putne mreže ITS sistemima		Bazna 2018 god.: 2,5%	Ciljna vrijednost 2027 god: 40%	Ciljna vrijednost 2035 god: 80%			
Indikator učinka b) Stepenn pokrivenosti željezničke mreže ITS sistemima		Bazna 2018 god.: 0%	Ciljna vrijednost 2027 god: 30%	Ciljna vrijednost 2035 god: 80%			
Indikator učinka c) Stepenn pokrivenosti pomorskog saobraćaja ITS sistemima (VTMIS)		Bazna 2018 god.: 50%	Ciljna vrijednost 2027 god: 70%	Ciljna vrijednost 2035 god: 80%			
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019- 2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Ugradnja opreme ITS u osnovnu (obavezno) putnu mrežu i odabrane djelove mreže državnih puteva	Stepenn pokrivenosti putne mreže CG opremom ITS 2,5%	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Uprava za željeznice, Uprava za pomorsku sigurnost i upravljanje lukama, Uprava za saobraćaj, Montepuť	2019	2020	nije primenljivo	Uključeno u troškove autoputa, ITS oprema vrijedna oko 25 mil EUR	Budžet CG, donacije, krediti, EU fondovi
Postavljanje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja vozila	Donešen Plan za postavljanje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja vozila		2019	2020	nije primenljivo		nije primenljivo

Okončanje aktivnosti na realizaciji sistema za upravljanje i nadzor pomorskim saobraćajem (VTMIS)	Započeto sprovođenje aktivnosti na primjeni VTMIS II priprema tehničkih specifikacija i tenderske dokumentacije		2019	2020	3,9 mil EUR za period 2019-2024	Budžet CG, IPA 2017
Priprema studija za razvoj i sprovođenje ITS	Uradjena studija za razvoj i sprovođenje ITS za Crnu Goru		2019	2020	0,2 mil EUR za period 2021-2027	Budžet CG, IPA nije primenljivo za 2019-2020
Pronalaženje instrumenata finansiranja za primjenu ITS	Obezbijedena 2 nova instrumenta finansiranja za primjenu ITS Connecta, IPA 2019		2019	2020	0,2 mil EUR za period 2021-2027 (IPA 2019) 0,525 mil EUR (Connecta budžet za region Zapadnog Balkana)	Budžet CG, IPA 2019, Connecta

Strateški/visoki cilj II		Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga					
Operativni/specifični cilj 7		Smanjiti vrijeme prelaska granice					
Indikator učinka		Bazna 2018 god.: 10-30 min	Ciljna vrijednost 2027 god: projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda		Ciljna vrijednost 2035 god: projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Uspostaviti postupke na graničnim prelazima u saradnji sa susjednim zemljama	Broj potpisanih sporazuma koji utiču na postupke na graničnim prelazima +2	MUP, Uprava policije, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Uprava za saobraćaj	2019	2020	Sredstva će biti definisana u odnosu na potrebe potpisanog sporazuma		Budžet CG, krediti, EU fondovi

Strateški/visoki cilj III: Sigurnost i bezbjednost: Podizanje nivoa sigurnosti i bezbjednosti ljudi i robe u sektorima saobraćaja

Strateški/visoki cilj III		Sigurnost i bezbjednost					
Operativni/specifični cilj 1		Poboljšati bezbjednost saobraćaja na državnoj putnoj mreži					
Indikator učinka a) Ukupan broj saobraćajnih nezgoda		Bazna 2018 god.: 5 394	Ciljna vrijednost 2027 god: projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda		Ciljna vrijednost 2035 god: projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda		
Indikator učinka b) Broj saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom (ukupno u CG)		Bazna 2018 god.: 48	Ciljna vrijednost 2027 god: projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda		Ciljna vrijednost 2035 god: projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Planirati aktivnosti inspekcije i aktivnosti provjere bezbjednosti saobraćaja na putevima	Donešen Plan aktivnosti inspekcije i aktivnosti provjere bezbjednosti saobraćaja na putevima	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Ministarstvo unutrašnjih poslova, Uprava policije	2019	2020	Sredstva će biti definisana nakon usvajanja Zakona o putevima		Budžet CG, donacije
Unaprijediti nadzor bezbjednosti saobraćaja na putevima i sistematično sprovoditi zakon o saobraćaju	Broj obavljenih inspekcija vezanih za nadzor bezbjednosti 7525 za 2018 +2-3 za 2019 +2-3 za 2019		2019	2020	0,03 mil EUR za period 2018-2023 IPA 2019 0,01 mil EUR za opremu	Budžet CG, EU fondovi	

Strateški/visoki cilj III		Sigurnost i bezbjednost					
Operativni/specifični cilj 2		Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži					
Indikator učinka a) Ukupan broj saobraćajnih nezgoda		Bazna 2018 god.: 5 394	Ciljna vrijednost 2027 god: projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda		Ciljna vrijednost 2035 god: projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda		
Indikator učinka b) Broj saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom (ukupno u CG)		Bazna 2018 god.: 48	Ciljna vrijednost 2027 god: projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda		Ciljna vrijednost 2035 god: projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019- 2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Završetak planiranih projekata rekonstrukcije puteva (2017- 2019)	1. Smanjenje broja saobraćajnih nezgoda -20% (SEETO 2014 bazna godina) 2. Smanjenje broja saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom na putevima -20%	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, MUP, Uprava policije, Uprava za saobraćaj	2019	2020	105,5 mil EUR (rekonstruisano 31 km, izgrađeno 2,2 km puteva)	90,2 mil EUR (rekonstruisano 164,3 km, izgrađeno 7 km puteva)	Budžet CG, donacije, krediti, EU fondovi
Unapređenje signalizacije i opreme puta na glavnim putevima	Kontinuirano praćenje zamjene signalizacije i opreme puta na glavnim putevima kroz višegodišnji Ugovor o redovnom održavanju (realizovano / djelimično realizovano / nije realizovano)		2019	2020	Uračunato u troškove redovnog održavanja (troškovi redovnog održavanja 8-10 mil EUR godišnje)	Uračunato u troškove redovnog održavanja (troškovi redovnog održavanja 8- 10 mil EUR godišnje)	Budžet CG

Strateški/visoki cilj III		Sigurnost i bezbjednost					
Operativni/specifični cilj 3		Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja					
Indikator učinka a) Stepen pokrivenosti putne mreže ITS sistemima		Bazna 2018 god.: 2,5%	Ciljna vrijednost 2027 god: 40%	Ciljna vrijednost 2035 god: 80%			
Indikator učinka b) Stepen pokrivenosti željezničke mreže ITS sistemima		Bazna 2018 god.: 0%	Ciljna vrijednost 2027 god: 30%	Ciljna vrijednost 2035 god: 80%			
Indikator učinka c) Stepen pokrivenosti pomorskog saobraćaja ITS sistemima (VTMIS)		Bazna 2018 god.: 50%	Ciljna vrijednost 2027 god: 70%	Ciljna vrijednost 2035 god: 80%			
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Ugradnja opreme ITS u osnovnu (obavezno) putnu mrežu i odabrane djelove mreže državnih puteva	Integrisan RSA kroz projektnu dokumentaciju	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva	2019	2020	nije primenljivo	Uključeno u troškove autoputa, ITS oprema vrijedna oko 25 mil EUR	Budžet CG, donacije, krediti, EU fondovi
Postavljanje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja vozila	Stepen pokrivenosti putne mreže CG sistemima za mjerenje osovinskog opterećenja vozila nije primenljivo		2019	2020	nije primenljivo		nije primenljivo

Okončanje aktivnosti na realizaciji sistema za upravljanje i nadzor pomorskim saobraćajem (VTMIS)	Započeto sprovođenje aktivnosti na primjeni VTMIS II Priprema tehničkih specifikacija i tenderske dokumentacije		2019	2020	3,9 mil EUR za period 2019-2024	Budžet CG, IPA 2017
Priprema studija za razvoj i sprovođenje ITS	Uradjena studija za razvoj i sprovođenje ITS za Crnu Goru		2019	2020	0,2 mil EUR za period 2021-2027	Budžet CG, IPA nije primenljivo za 2019-2020

Strateški/visoki cilj III		Sigurnost i bezbjednost					
Operativni/specifični cilj 4		Završiti sve infrastrukturne projekte obuhvaćene JLPIP (Jedinstvena lista prioriternih infrastrukturnih projekata)					
Indikator učinka a) Izgrađeno km autoputeva		Bazna 2018 god.: 0 km	Ciljna vrijednost 2027 god: 80-100 km		Ciljna vrijednost 2035 god: 278 km		
Indikator učinka b) Rekonstruisano km željezničke pruge		Bazna 2018 god.: 0 km	Ciljna vrijednost 2027 god: 100 km		Ciljna vrijednost 2035 god: 124 km		
Indikator učinka c) Povećanje prosječne brzine na prugama		Bazna 2018 god.: 50-80 km/h	Ciljna vrijednost 2027 god: 70-100 km/h		Ciljna vrijednost 2035 god: 80-120 km/h		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019- 2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Programiranje i praćenje realizacije Jedinstvene liste prioriternih infrastrukturnih projekata za ciljne godine 2025. i 2035	EU i nacionalni standardi vezani za sigurnost i bezbjednost uvršteni u projektnu dokumentaciju	Vlada CG, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Ministarstvo finansija, Monteput	2019	2020	1. budžet/kredit 2019 200 ml EUR 2. 3 mil EUR	1. budžet/kredit 2020 90,2 ml EUR 2. 3 mil EUR	

<p>Nastaviti i usmjeravati aktivnosti prema okončanju realizacije projekata uvrštenih u JLPiP</p>	<p>Integriran RSA kroz projektnu dokumentaciju</p>		<p>2019</p>	<p>2020</p>	<p>1. Autoput Bar-Boljare Mateševo-Andrijevića 3,1 mil EUR; obilaznica oko Podgorice 2,39 mil EUR</p> <p>2. Brza saobraćajnica / JJA obilaznica Budva: idejni projekat (30 km), glavni projekat i tenderska dokumentacija (13 km) 4 mil EUR</p>	<p>Budžet CG, koncesije, JPP, donacije, krediti, EU fondovi</p>
<p>Uskladiti i koordinisati projektne aktivnosti i programiranje sa istima susjednih zemalja</p>	<p>Broj potpisanih sporazuma sa susjednim zemljama</p> <p>3</p>		<p>2019</p>	<p>2020</p>	<p>Utvrđiće se zavisno od propozicija sporazuma</p>	

Strateški/visoki cilj III		Sigurnost i bezbjednost					
Operativni/specifični cilj 5		Obezbijediti dobru upravu i upravljačku strukturu tokom cijelog životnog ciklusa autoputeva i željeznice					
Indikator učinka a) Nivo investicija u održavanje putne i željezničke infrastrukture		Bazna 2018 god.: a) putna 8-10 mil EUR godišnje željeznička 6-7 mil EUR godišnje	Ciljna vrijednost 2027 god: a) putna 15 mil EUR godišnje željeznička 10 mil EUR godišnje		Ciljna vrijednost 2035 god: procjena će biti data kroz buduće Akcione planove nakon 2020		
Indikator učinka b) Broj zaposlenih po ugovorima na neodređeno u jedinicama za upravljanje (PMUs) i implementaciju (PIUs)		Bazna 2018 god.: b) državni putevi PIU – 4 DICEUF - 5 PJ za autoput Monteput - 40 ZICG - 5	Ciljna vrijednost 2027 god: b) državni putevi PIU - 6 DICEUF - 7 PJ za autoput Monteput - 40 ZICG – 10				
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Uvođenje opšteg upravljanja kvalitetom u saobraćajne sisteme i usluge	Primjena Ugovora o uspostavljanju Transportne zajednice u dijelu Direktive 1316/2013 vezano za autoputeve i željeznicu (paket mekih SEETO mjera realizovan / djelimično realizovan / nije realizovan)	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Uprava za saobraćaj, Monteput, ŽICG, Uprava za željeznice	2019	2020	0,038 mil EUR	~ 0,07 mil EUR	Budžet CG

<p>Obuka osoblja u oblasti upravljanja saobraćajnom infrastrukturom</p>	<p>1. SEETO smjernice za obuku osoblja u oblasti inspekcije bezbjednosti na putevima (nije realizovano / djelimično realizovano / realizovano)</p> <p>2. Broj sertifikovanih inspektora za bezbjednost na putevima</p> <p>nije primenljivo</p>		<p>2019</p>	<p>2020</p>	<p>1. Nisu potrebna dodatna sredstva za ovu aktivnost, finansira se kroz SEETO Sekretarijat (tehnička pomoć EK)</p> <p>2. Nije primenljivo, odrediće se nakon usvajanja Zakona o putevima</p>	<p>Budžet CG</p>
---	--	--	-------------	-------------	---	------------------

Strateški/visoki cilj IV: EU Integracije: Integracija u Glavnu saobraćajnu mrežu (TEN-T) i usaglašenost transportnih politika sa zahtjevima EU

Strateški/visoki cilj IV		EU Integracije					
Operativni/specifični cilj 1		Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja					
Indikator učinka a) Stepen pokrivenosti putne mreže ITS sistemima		Bazna 2018 god.: 2,5%	Ciljna vrijednost 2027 god: 40%	Ciljna vrijednost 2035 god: 80%			
Indikator učinka b) Stepen pokrivenosti željezničke mreže ITS sistemima		Bazna 2018 god.: 0%	Ciljna vrijednost 2027 god: 30%	Ciljna vrijednost 2035 god: 80%			
Indikator učinka c) Stepen pokrivenosti pomorskog saobraćaja ITS sistemima (VTMIS)		Bazna 2018 god.: 50%	Ciljna vrijednost 2027 god: 70%	Ciljna vrijednost 2035 god: 80%			
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Pokrivenost ITS opremom u sektorima drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja	Usvojen Zakon o putevima i prenesena ITS Direktiva (2010/40/EU) Usvojen Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti usvojen i paket III transponovan (vezano za ERTMS) Usvojene izmjene i dopune Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Uprava za saobraćaj, Monteput, Uprava za željeznice, Uprava pomorske sigurnosti I upravljanja lukama	2019	2020	Imaće uticaja na poslovni ambijent, građane I budžet pa će u procesu pripreme biti odrađena detaljna RIA.	Imaće uticaja na poslovni ambijent, građane I budžet pa će u procesu pripreme biti odrađena detaljna RIA.	Budžet CG, EU fondovi

Strateški/visoki cilj IV		EU Integracije					
Operativni/specifični cilj 2		Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost					
Indikator učinka a) Obim intermodalnog saobraćaja		Bazna 2018 god.: 1%	Ciljna vrijednost 2027 god: +10%		Ciljna vrijednost 2035 god: +20%		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019- 2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Izrada studije intermodalnosti	Studija o intermodalnosti odrađena nije primenljivo	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva	2019	2020	nije primenljivo	nije primenljivo	nije primenljivo

Strateški/visoki cilj IV		EU Integracije					
Operativni/specifični cilj 3		Uskladiti željeznicu sa zahtjevima interoperabilnosti					
Indikator učinka a) Stepen uskladjenosti sa EU regulativom iz oblasti interoperabilnosti željeznice (paketi za željeznicu)		Bazna 2018 god.: II paket transponovan	Ciljna vrijednost 2027 god: III I IV paket transponovan		Ciljna vrijednost 2035 god: da se utvrdi u budućem periodu		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019- 2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Uvođenje Evropskog sistema upravljanja željezničkim saobraćajem (ERTMS) u željezničku mrežu	Direktiva 797/2016 za interoperabilnost I ERTMS transponovana	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Montecargo, ŽICG	2019	2020	Nisu potrebna dodatna sredstva za sprovođenje ove aktivnosti (za zakonski okvir)	Nisu potrebna dodatna sredstva za sprovođenje ove aktivnosti (za zakonski okvir)	Nije primenljivo

Strateški/visoki cilj IV		EU Integracije					
Operativni/specifični cilj 4		Ukidanje barijera u željezničkom saobraćaju					
Indikator učinka a) Step en usklađenosti propisa sa legislativom EU (paketi za željeznicu)		Bazna 2018 god.: II paket transponovan	Ciljna vrijednost 2027 god: III i IV paket transponovan		Ciljna vrijednost 2035 god: nije primenljivo		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Usvajanje i primjena preostalih propisa EU	Zakon o željeznici usvojen 34/2012 Direktiva vezana za jedinstveno Evropsko željezničko tržište transponovana Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti u željezničkom saobraćaju usvojen	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Uprava za željeznice, Preduzeća u oblasti željeznice	2019	2020	Imaće uticaja na poslovni ambijent, građane i budžet pa će u procesu pripreme biti odrađena detaljna RIA.	Imaće uticaja na poslovni ambijent, građane i budžet pa će u procesu pripreme biti odrađena detaljna RIA.	Budžet CG

Strateški/visoki cilj IV		EU Integracije					
Operativni/specifični cilj 5		Inoviranje strukture i organa upravljanja u sektoru saobraćaja					
Indikator učinka a) Step en usaglašenosti zakonodavstva sa regulativom EU (ispunjenje mjerila za PP 14 I 21)		Bazna 2018 god.: 7	Ciljna vrijednost 2027 god: 0	Ciljna vrijednost 2035 god: 0			
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Usvajanje i primjena preostalog zakonodavstva EU i kompletiranje podzakonske regulative	1. Strategija razvoja saobraćaja usvojena 2. Primjena Ugovora o uspostavljanju transportne zajednice	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Ministarstvo vanjskih poslova, Kancelarija za evropske integracije	2019	2020	1. 0,006 mil EUR za Strategiju razvoja saobraćaja (proces monitoringa) 2. 0,0108 mil EUR za Ugovor		Budžet CG

Strateški/visoki cilj IV		EU Integracije					
Operativni/specifični cilj 6		Preraspodjela nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja					
Indikator učinka a) Broj nezavisnih tijela u sektoru saobraćaja		Bazna 2018 god.: 2	Ciljna vrijednost 2027 god: 5		Ciljna vrijednost 2035 god: 6		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Preraspodjela nadležnosti u okviru jednog ministarstva	Usvojena Strategija razvoja saobraćaja Uspostavljen stalni Sekretarijat transportne zajednice po Ugovoru o osnivanju transportne zajednice	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva	2019	2020	0,006 mil EUR za Strategiju razvoja saobraćaja (proces monitoringa) 0,0108 mil EUR za Ugovor		Budžet CG

Strateški/visoki cilj IV		EU Integracije					
Operativni/specifični cilj 7		Unapređenje planiranja i raspodjele sredstava i ostvarivanje efikasnosti u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta					
Indikator učinka a) Primijenjeni nivo metodologije za planiranje i raspodjelu sredstava (rang: nizak, srednji, visok, napredni)		Bazna 2018 god.: srednji	Ciljna vrijednost 2027 god: visok		Ciljna vrijednost 2035 god: napredni		
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Razvoj sistema za upravljanje sredstvima	<p>1. Uspostavljen višegodišnji (4-5 godina) program za održavanje puteva (procjena utroška sredstava 1-1.5% za razvoj sistema za upravljanje sredstvima)</p> <p>2. Uspostavljen 5-godišnji program za održavanje željeznice i ugovori sa upravljačem željezničke infrastrukture na 5 godina (procjena utroška sredstava 1-1.5% za razvoj sistema za upravljanje sredstvima)</p>	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Uprava za saobraćaj, Uprava za željeznice, ŽICG	2019	2020	1. 0,48 mil EUR - 0,63 mil EUR (za period 2019-2022)	2. 0,4 mil EUR (za period 2019-2022)	Budžet CG

Strateški/visoki cilj IV		EU Integracije					
Operativni/specifični cilj 8		Povećati podršku za drumski prevoz tereta u službi intermodalnosti					
Indikator učinka a) Učešće drumskog prevoza u službi povezivanja intermodalnih terminala (gdje je dostupnost terminalima nemoguće uspostaviti drugim vidovima saobraćaja)		Bazna 2018 god.: 1%	Ciljna vrijednost 2027 god: +10%	Ciljna vrijednost 2035 god: +20%			
Mjere/ Aktivnosti	Indikator rezultata za period 2019-2020 god.	Nadležne institucije	Datum početka	Planirani datum završetka Akcionog plana	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2019	Sredstva planirana za sprovođenje aktivnosti u 2020	Izvor finansiranja
Uvođenje usluga ITS usmjerenih na drumski prevoz tereta	Usvojen Zakon o putevima a ITS Direktiva (2010/40/EU) prenesena u nacionalno zakonodavstvo Usvojen Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu i pauzama u toku radnog vremena mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom prevozu, prenesena EU regulativa vezano za pametne tahografe	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Ministarstvo unutrašnjih poslova, Uprava policije, Granične službe	2019	2020	Imaće uticaja na poslovni ambijent, građane I budžet pa će u procesu pripreme biti odrađena detaljna RIA.	Imaće uticaja na poslovni ambijent, građane I budžet pa će u procesu pripreme biti odrađena detaljna RIA.	Budžet CG, donacije, krediti, EU fondovi