



AŽURIRANJE STRATEGIJE RAZVOJA SAOBRAĆAJA 2019-2035

REF. BR.: MNE-WBTTFP-94710-QCBS-25-2.2.2



AŽURIRANA STRATEGIJA RAZVOJA SAOBRAĆAJA 2019-2035

31. AVGUST 2026.



SYSTEMA Consulting S.A. – PLANET S.A.

Evidencija izdanja izvještaja

Naziv projekta: Ažuriranje Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035

Referentni broj: MNE-WBTTFP-94710-QCBS-25-2.2.2

Naziv izvještaja: Ažurirana Strategija razvoja saobraćaja 2019-2035

Broj izdanja: 01

Revizija	1	2	3	4
Datum	31/08/2026			
Verzija	Prvi nacrt			
Izradio	Studijski tim			
Provjerila	Pepi Dimopoulou			

SADRŽAJ

1	UVOD	12
1.1	Kontekst projekta	12
1.2	Ciljevi projekta	12
1.2.1	Opšti cilj	13
1.2.2	Specifični ciljevi	13
1.3	Faze i zadaci projekta.....	14
1.4	Inicijalna faza	15
1.5	Ključne institucionalne zainteresovane strane – uspostavljanje PIU/radne grupe.....	17
1.6	Svrha ovog izvještaja.....	18
1.7	Struktura izvještaja.....	19
2	Ocjena sektora SAOBRAĆAJA	21
2.1	Nacionalni, regionalni i EU kontekst.....	21
2.1.1	Nacionalni kontekst.....	21
2.1.2	Regionalni i EU kontekst.....	23
2.2	Ocjena sektora drumskog saobraćaja.....	26
2.3	Ocjena sektora željezničkog saobraćaja	29
2.4	Ocjena sektora pomorskog saobraćaja.....	31
2.5	Ocjena sektora vazdušnog saobraćaja	33
2.6	Ocjena sektora multimodalnog saobraćaja.....	36
2.7	Društveni aspekti	38
2.7.1	Prava putnika.....	39
2.7.2	Prava radnika – tahografi – sprovođenje socijalnog zakonodavstva.....	41
2.7.3	Aspekti rodne ravnopravnosti.....	42
2.7.4	Prevoz opasnih materija	43
2.8	Saobraćajni model bazne godine i BAU scenarija	44
2.8.1	Kontekst.....	44
2.8.2	Saobraćajni model BAU scenarija	48
2.8.3	Rezultati saobraćajnog modela	51
2.9	Finansijska analiza	55
2.9.1	Makroekonomski kontekst.....	56
2.9.2	Analiza dosadašnjih rashoda	56
2.9.3	Investicioni trendovi	62
3	VIZIJA, CILJEVI VISOKOG NIVOIA I SPECIFIČNI CILJEVI	63
3.1	Definisanje vizije sektora saobraćaja.....	63
3.2	Definisanje ciljeva visokog nivoia i nivo ispunjenosti.....	64

3.2.1	Ciljevi visokog nivoa ažurirane TDS	64
3.2.2	Nivo ispunjenosti ciljeva visokog nivoa	66
3.3	Definisanje specifičnih ciljeva	73
4	Strateški odgovori na identifikovane probleme I definisanje PREDLOŽENIH MJERA	80
4.1	Strateški odgovor na identifikovane probleme	80
4.2	Identifikacija i definisanje mjera	84
4.2.1	Identifikovane mjere za putnu infrastrukturu i drumski saobraćaj	85
4.2.2	Identifikovane mjere za željezničku infrastrukturu i željeznički saobraćaj	88
4.2.3	Identifikovane mjere za luke i pomorski saobraćaj	89
4.2.4	Identifikovane mjere za aerodrome i vazdušni saobraćaj	91
4.2.5	Identifikovane mjere za multimodalni saobraćaj	92
4.2.6	Identifikovane mjere za horizontalna pitanja	93
5	RAZVOJ I EVALUACIJA SCENARIJA	95
5.1	Definisanje razvojnih scenarija	95
5.2	Evaluacija razvojnih scenarija – Izbor optimalnog scenarija	97
5.2.1	Metodologija evaluacije	97
5.2.2	Prognoze i rezultati saobraćajnog modela za razvojne scenarije	98
5.2.3	Definisanje optimalnog razvojnog scenarija	101
5.2.4	Prikaz optimalnog razvojnog scenarija	105
6	USKLAĐENOST SA EU SSMS	123
6.1	Analiza problema u odnosu na vodeće inicijative EU SSMS	123
6.2	Usklađenost vizije i ciljeva ažurirane TDS sa EU SSMS	125
6.3	Usklađenost optimalnog razvojnog scenarija sa EU SSMS	128
7	PLAN IMPLEMENTACIJE – PRAĆENJE I EVALUACIJA	130
7.1	Principi plana implementacije	130
7.2	Prioritizacija mjera i formulisanje plana implementacije	131
7.3	Finansiranje ažurirane strategije – rizici implementacije i mjere ublažavanja	139
7.3.1	Finansiranje ažurirane strategije	139
7.3.2	Rizici i mjere ublažavanja	140
7.4	Okvir za praćenje i evaluaciju	141
7.4.1	Očekivani ishodi i rezultati	141
7.4.2	Mehanizam praćenja i evaluacije	156
ANEKS A – AKCIONI PLAN 2026-2027 AŽURIRANE STRATEGIJE RAZVOJA SAOBRAĆAJA		159
ANEKS B – MAPA PUTA ZA INSTITUCIONALNO RESTRUKTURIRANJE I JAČANJE KAPACITETA		183
ANEKS C – NACIONALNA MAPA PUTA ZA E-MOBILNOST		198
ANEKS D – PRIORITIZACIJA INFRASTRUKTURNIH MJERA I OBRAZLOŽENJE		207

SPISAK TABELA

Tabela 1 – Nalazi SWOT analize za sektor drumskog saobraćaja	28
Tabela 2 – Nalazi SWOT analize za sektor željezničkog saobraćaja	30
Tabela 3 – SWOT analiza sektora pomorskog saobraćaja.....	32
Tabela 4 – Ključni nalazi SWOT analize za sektor vazdušnog saobraćaja Crne Gore	35
Tabela 5 – Ključni nalazi SWOT analize za sektor multimodalnog saobraćaja Crne Gore.....	37
Tabela 6 – Udjeli putničkog saobraćaja po vidovima saobraćaja.....	50
Tabela 7 – Rezultati modalne raspodjele teretnog saobraćaja – Promjene u modalnoj raspodjeli ...	50
Tabela 8 – Procijenjeni udio inducirane (generisane) tražnje, razvrstan po vidu putničkog saobraćaja i godini analize.....	51
Tabela 9 – Rashodi po podsektorima saobraćaja za period 2019-2025 (u milionima €).....	57
Tabela 10 – Prosječni godišnji rashodi u sektoru saobraćaja Crne Gore (milion €).....	61
Tabela 11 – Korelacija ciljeva visokog nivoa sa vodećim inicijativama SSMS	65
Tabela 12 – Korelacija predloženih specifičnih ciljeva sa ciljevima visokog nivoa.....	79
Tabela 13 – Strateški odgovor na identifikovane probleme i nedostatke po specifičnom cilju.....	80
Tabela 14 – Identifikovane infrastrukturne mjere za sektor drumskog saobraćaja.....	85
Tabela 15 – Identifikovane meke mjere za sektor drumskog saobraćaja	87
Tabela 16 – Identifikovane infrastrukturne mjere za sektor željezničkog saobraćaja	88
Tabela 17 – Identifikovane meke mjere za sektor željezničkog saobraćaja	89
Tabela 18 – Identifikovane infrastrukturne mjere za sektor vodnog saobraćaja	90
Tabela 19 – Identifikovane meke mjere za sektor vodnog saobraćaja	90
Tabela 20 – Identifikovane infrastrukturne mjere za sektor vazduhoplovstva	92
Tabela 21 – Identifikovane meke mjere za sektor vazduhoplovstva.....	92
Tabela 22 – Identifikovane infrastrukturne mjere za multimodalnost.....	92
Tabela 23 – Identifikovane meke mjere za multimodalnost.....	92
Tabela 24 – Identifikovane infrastrukturne mjere za horizontalna (međusektorska) pitanja	93
Tabela 25 – Identifikovane meke mjere za horizontalna (međusektorska) pitanja	93
Tabela 26 – Ocjena razvojnih scenarija u okviru kategorije A: Ostvarenje postavljenih ciljeva	101
Tabela 27 – Ocjena razvojnih scenarija u okviru kategorije B: Finansijski uticaj Strategije	103
Tabela 28 – Konačni rezultati ocjene razvojnih scenarija.....	105
Tabela 29 – Mjere ažurirane TDS (integrisana lista sa mjerama BAU-DS0 i DS2)	106
Tabela 30 – Povezivanje glavnih nalaza o postojećem stanju sa ciljevima SSMS	123

Tabela 31 – Povezivanje specifičnih ciljeva ažurirane (predložene) TDS sa vodećim inicijativama EU SSMS.....	125
Tabela 32 – Prioritizacija infrastrukturnih mjera ažurirane TDS	132
Tabela 33 – Plan implementacije infrastrukturnih mjera.....	133
Tabela 34 – Plan implementacije mekih mjera	135
Tabela 35 – Infrastrukturni projekti za razmatranje nakon	137
Tabela 37 – Matrica logičkog okvira sa povezivanjem identifikovanih problema i nedostataka sa ciljevima visokog nivoa, specifičnim ciljevima i predloženim mjerama – Indikatori rezultata i ishoda ažurirane TDS	142

SPISAK SLIKA

Slika 1 – Faze projekta	14
Slika 2 – Zadaci projekta	14
Slika 3 – Ključni elementi Strategije održive i pametne mobilnosti za Zapadni Balkan	24
Slika 4 – Indikativno proširenje osnovne i sveobuhvatne TEN-T mreže u Crnoj Gori: putevi, željeznice, morske luke i aerodromi.....	25
Slika 5 – Karte evropskih saobraćajnih koridora i dionica WBEM evropskog saobraćajnog koridora u Crnoj Gori (drumski i željeznički)	26
Slika 6 – Interni zonski sistem saobraćajnog modela Crne Gore.....	45
Slika 7 – Modelirana putna mreža	46
Slika 8 – Modelirana željeznička mreža.....	47
Slika 9 – AADT obim drumskog saobraćaja (putnički automobili, drumski teretni saobraćaj) – Bazna godina i BAU.....	52
Slika 10 – V/C% putne mreže za baznu godinu i BAU	53
Slika 11 – Putnici u autobuskom saobraćaju – Bazna godina i BAU	53
Slika 12 – Putnici u željezničkom saobraćaju – Bazna godina i BAU.....	54
Slika 13 – Drumski teretni saobraćaj (vozila) – Bazna godina i BAU	54
Slika 14 – Željeznički teretni saobraćaj u tonama – Bazna godina i BAU	55
Slika 15 – Pregled godišnjih kapitalnih investicija u drumskom saobraćaju za period 2020-	58
Slika 16 – Pregled godišnjih troškova održavanja u drumskom saobraćaju za period 2015-.....	58
Slika 17 – Pregled godišnjih kapitalnih investicija i troškova održavanja u željezničkom saobraćaju za godine 2016-	59
Slika 18 – Pregled godišnjih investicionih troškova u pomorskom saobraćaju za period 2015-.....	60
Slika 19 – Pregled godišnjih (redovnih) troškova održavanja u pomorskom saobraćaju za godine 2015-.....	60

Slika 20 – Pregled godišnjih investicionih troškova u sektoru vazdušnog saobraćaja za period 2015-.....	61
Slika 21 – Pregled godišnjih troškova održavanja u sektoru vazdušnog saobraćaja za period 2015-.....	61
Slika 22 – Vizija za sektor saobraćaja, ciljevi i mjere	64
Slika 23 – Okvir za ocjenu predloženih razvojnih scenarija	98
Slika 24 – Nivo doprinosa mjera DS2 ostvarenju vodećih inicijativa SSMS.....	128

Skraćenice

Skraćenica	Značenje
AADT	Prosječni godišnji dnevni saobraćaj
AAM	Napredna vazdušna mobilnost
ACG	Aerodromi Crne Gore
ADN	Evropski sporazum o međunarodnom prevozu opasnih materija unutrašnjim plovim putevima
ADR	Evropski sporazum o međunarodnom drumskom prevozu opasnih materija
AFI	Infrastruktura za alternativna goriva
AFIR	Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva
AI	Vještačka inteligencija
AIC	Jadransko-jonski koridor
ANS	Usluge u vazdušnoj plovidbi
ANSP	Pružalac usluga u vazdušnom saobraćaju
ASM	Upravljanje vazdušnim prostorom
ATM	Upravljanje vazdušnim saobraćajem
BAU	Uobičajeni razvoj
BBH	Auto-put Bar – Boljare
BCP	Granični prelaz
BY	Bazna godina
CAA	Agencija za civilno vazduhoplovstvo
CBA	Analiza troškova i koristi
CEDIS	Crnogorski elektrodistributivni sistem
CEF	Instrument za povezivanje Evrope
CINEA	Evropska izvršna agencija za klimu, infrastrukturu i životnu sredinu
DG MOVE	Generalni direktorat za mobilnost i saobraćaj
DS	Razvojni scenario
E&S	Ekološki i socijalni
EBRD	Evropska banka za obnovu i razvoj
EC	Evropska komisija
EEA	Evropska agencija za životnu sredinu
eFTI	Elektronske informacije o prevozu tereta
EIA	Procjena uticaja na životnu sredinu
EIB	Evropska investiciona banka
EMSWe	Evropsko okruženje pomorskog jedinstvenog šaltera
ENP – ETC	Elektronska naplata putarine – Electronic Toll Collection
EPA	Agencija za zaštitu životne sredine Crne Gore
EPCG	Elektroprivreda Crne Gore – Electric Power Company of Montenegro
ERRU	Evropski registar drumskih prevoznika
ERTMS	Evropski sistem upravljanja željezničkim saobraćajem
ETS	Sistem trgovine emisijama
EU	Evropska unija
EV	Električna vozila

Skraćenica	Značenje
FAB	Funkcionalni blokovi vazdušnog prostora
FEGP	Fiksno zemaljsko napajanje električnom energijom
FIDIC	Međunarodna federacija inženjera konsultanata
FIR	Oblast informisanja u letu
FS	Vodeća inicijativa (Strategije održive i pametne mobilnosti)
FUA	Fleksibilno korišćenje vazdušnog prostora
GDP	Bruto domaći proizvod
GHG	Gasovi staklene bašte
GIS	Geografski informacioni sistem
GoM	Vlada Crne Gore
HGV	Teretno vozilo velike nosivosti
HIA	Procjena uticaja na kulturnu baštinu
HLO	Cilj visokog nivoa
ICT	Informaciono-komunikacione tehnologije
IFI(s)	Međunarodna finansijska institucija (institucije)
IMF	Međunarodni monetarni fond
IMP	Master plan investicija
IPA	Instrument za pretpristupnu pomoć
IoT	Internet stvari
ITS	Inteligentni transportni sistemi
IWW	Unutrašnji plovni putevi
JASPERS	Zajednička pomoć za podršku projektima u evropskim regionima
LCDS	Strategija niskokarbonskog razvoja
LDV	Lako teretno vozilo
LOS	Nivo usluge
LPI	Indeks logističke performanse
MaaS	Mobilnost kao usluga
MMTIS	Multimodalne usluge informisanja o putovanjima
MoE	Ministarstvo ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera
MoEducation	Ministarstvo prosvjete
MoEnergy	Ministarstvo energetike
MoF	Ministarstvo finansija
Mol	Ministarstvo unutrašnjih poslova
MoMA	Ministarstvo pomorstva
MoPA	Ministarstvo javne uprave
MONSTAT	Uprava za statistiku Crne Gore
MoT	Ministarstvo saobraćaja
MoTourism	Ministarstvo turizma
MRN	Referentni broj kretanja
MRV	Praćenje, izvještavanje i verifikacija
n.a.	Nije dostupno
N/A	Nije primjenljivo
NAP	Nacionalna pristupna tačka

Skraćenica	Značenje
NEB	Nacionalno tijelo za sprovođenje propisa
NECP	Nacionalni energetski i klimatski plan
NGAP	(TCT) Akcioni plan nove generacije
NGO	Nevladina organizacija
NMSW	Nacionalni pomorski jedinstveni šalter
NPF	Nacionalni politički okvir
O&M	Eksploatacija i održavanje
O-D (OD)	Izvorište – odredište
OPS	Napajanje električnom energijom sa obale
PCS	Sistem lučke zajednice
PIU	Jedinica za implementaciju projekta
PPP	Javno-privatno partnerstvo
PRM	Lica sa smanjenom pokretljivošću
PrT	Privatni prevoz
PSC	Inspekcijski nadzor države luke
PSO	Obaveza javne usluge
PuT	Javni prevoz
RAMS	Sistem upravljanja putnom imovinom
RIAMS	Sistem upravljanja imovinom željezničke infrastrukture
RID	Međunarodni prevoz opasnih materija željeznicom
RSA	Provjera bezbjednosti saobraćaja na putevima
RSI	Inspekcija bezbjednosti saobraćaja na putevima
RTTI	Informacije o saobraćaju u realnom vremenu
SAR	Traganje i spašavanje
SEA	Strateška procjena uticaja na životnu sredinu
SES	Jedinstveno evropsko nebo
SLA	Sporazum o nivou usluge
SMATSA LLC	Kontrola lletenja Srbije i Crne Gore SMATSA d.o.o., Beograd
SOE	Preduzeće u državnom vlasništvu
SPO	Specifični cilj
SPP	Jedinstvena lista priorititetnih projekata
SSMS	Strategija održive i pametne mobilnosti
SSN	SafeSeaNet
SSTPA	Bezbedna i sigurna parkirališta za teretna vozila
SUMP	Plan održive urbane mobilnosti
SWOT	Snage, slabosti, prilike, opasnosti
TA	Tehnička pomoć
TCPS	Stalni sekretarijat Transportne zajednice
TCT	Ugovor o Transportnoj zajednici
TDG	Prevoz opasnih materija
TDS	Strategija razvoja saobraćaja
TEN-T	Transevropska transportna mreža
TENtec	Informacioni sistem transevropske transportne mreže

Skraćenica	Značenje
TEU	Jedinica ekvivalentna kontejneru od dvadeset stopa
TGD	Aerodrom Podgorica
TIV	Aerodrom Tivat
TODIS	Baza podataka/ informacioni sistem saobraćajne opservatorije
ToR	Projektni zadatak
TSI	Tehničke specifikacije za interoperabilnost
TTFP	Projekat olakšavanja trgovine i saobraćaja
UAV	Bespilotna letjelica
UNDP	Program Ujedinjenih nacija za razvoj
UNECE	Ekonomska komisija Ujedinjenih nacija za Evropu
UNESCO	Organizacija Ujedinjenih nacija za obrazovanje, nauku i kulturu
UPS	Uprava pomorske sigurnosti
UTC	Urbanističko-tehnički uslovi
V/C	Odnos opterećenja i kapaciteta
VTMIS	Sistem za praćenje pomorskog saobraćaja i informisanje
VTs	Službe upravljanja pomorskim saobraćajem
WB	Zapadni Balkan
WBEM	Zapadni Balkan – Istočni Mediteran
WBIF	Investicioni okvir za Zapadni Balkan
WBRso	Opservatorija bezbjednosti saobraćaja na putevima Zapadnog Balkana
ZEV	Vozilo sa nultom emisijom
ŽICG	Željeznička Infrastruktura Crne Gore AD
ŽPCG	Željeznički Prevoz Crne Gore AD

1 UVOD

1.1 POZADINA PROJEKTA

Vlada Crne Gore dobila je finansijska sredstva od Svjetske banke za „Projekat olakšavanja trgovine i saobraćaja na Zapadnom Balkanu – Faza 2” (TTFP). Opšti cilj TTFP-a je smanjenje troškova trgovine i povećanje efikasnosti saobraćaja u zemljama Zapadnog Balkana (WB). Crna Gora, sa jednom od dvije ulazne luke ka Zapadnom Balkanu, ima ključan položaj za zemlje regiona bez izlaza na more, kao i duž koridora Transevropske transportne mreže (TEN-T) Zapadni Balkan - Istočni Mediteran (WBEM) i veza ka širem evropskom regionu. S obzirom na napredak ka članstvu u EU i razvijenu drumsku saobraćajnu infrastrukturu, Crna Gora može ostvariti značajnu korist od povećanja efikasnosti koje TTFP donosi u zemlji i u susjednim zemljama kroz veću drumsku i željezničku povezanost i unaprijeđenu trgovinsku integraciju.

Projekat se sastoji od sljedećih komponenti:

- Komponenta 1: Olakšavanje kretanja robe širom Zapadnog Balkana
- Komponenta 2: Unapređenje efikasnosti i predvidivosti saobraćaja
- Komponenta 3: Podrška sprovođenju preuzetih obaveza
- Komponenta 4: Podrška jedinicama za implementaciju projekta (PIU)

U okviru Komponente 2, Ministarstvo saobraćaja (MoT) Crne Gore (u daljem tekstu „Klijent”) objavilo je Zahtjev za dostavljanje ponuda za konsultantske usluge za „Ažuriranje Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035, uključujući plan implementacije i Akcioni plan za period 2026 – 2027” (Ref. br: MNE-WBTTFP-94710-QCBS-25-2.2.2). Ugovor je dodijeljen konzorcijumu SYSTEMA Consulting SA – PLANET SA, a realizacija zadatka zvanično je počela 15. septembra 2025. godine.

MoT i njegova jedinica za implementaciju projekta (PIU) predstavljaju vodeće implementaciono tijelo za TTFP, uključujući i usluge u okviru ovog zadatka.

1.2 CILJEVI PROJEKTA

Kako je definisano projektnim zadatkom (ToR), primarni cilj ovog ažuriranja Strategije razvoja saobraćaja bio je **održivi razvoj** sektora saobraćaja Crne Gore i unapređenje multimodalne povezanosti, uz podsticanje **bezbjednijih, zelenijih i efikasnijih saobraćajnih mreža**, uz istovremenu podršku širim naporima zemlje da se pripremi za dalje napredovanje u pretpristupnom procesu ka EU i, samim tim, doprinos daljoj evropskoj integraciji.

Ažurirana Strategija služi da oblikuje i potkrijepi nove strateške odluke i opredjeljenja države u pogledu razvoja i prioriteta izgradnje nacionalne saobraćajne mreže. Suštinski, projekat podržava napore za sprovođenje i uspješno okončanje dugoročne integrisane strategije sektora saobraćaja, koja podjednako obuhvata sve glavne subjekte i podsektore, i podsticanje putničkog saobraćaja i trgovine u širem regionu Zapadnog Balkana i Jugoistočne Evrope.

1.2.1 OPŠTI CILJ

Glavni cilj projekta bio je usklađivanje postojeće Strategije razvoja saobraćaja (TDS) sa vizijom, principima, strateškim ciljevima i prekretnicama utvrđenim u evropskom i regionalnom političkom i strateškom okviru koji proističe iz **Evropskog zelenog dogovora** i **Zelene agende za Zapadni Balkan**. Prema EC, „*Evropski zeleni dogovor teži smanjenju emisija iz saobraćaja za 90% do 2050. godine. Prelazak na **održiviji saobraćaj** znači stavljanje korisnika na prvo mjesto i pružanje pristupačnijih, dostupnijih, zdravijih i čistijih alternativa*“.

U širem smislu, glavni ciljevi i ciljne vrijednosti transformacije sektora saobraćaja širom Evrope sadržani su u dokumentu COM(2020) 789 final, pod nazivom „**Strategija održive i pametne mobilnosti – evropski saobraćaj na pravom putu ka budućnosti**“, koju je Evropska komisija izdala 09/12/2020.

S ciljem da se odrazi SSMS Evropske unije i da se ciljevi, prekretnice i aktivnosti EU prilagode realnosti u regionu Zapadnog Balkana, kao i da se regionu obezbijedi mapa puta za dekarbonizaciju i digitalizaciju njegovog sektora saobraćaja, Stalni sekretarijat Transportne zajednice (TCPS) izradio je **Strategiju održive i pametne mobilnosti (SSMS) za Zapadni Balkan**. Značaj „**dvojne zelene i digitalne tranzicije**“ za transformaciju saobraćaja i podsticanje privrede jasno je naglašen. SSMS definiše tri (3) strateška cilja i deset (10) vodećih inicijativa za održivu - zelenu, pametnu i otpornu i finansijski pristupačnu mobilnost, prikazanih na Slika 3 (Odjeljak 2.1.2) ovog izvještaja.

Pored usklađivanja sa SSMS, a u skladu sa preporukama Evropske komisije, ažurirana Strategija je integrisala i relevantne nacionalne podsektorske strategije izrađene nakon usvajanja prethodne TDS, uključujući - ali ne ograničavajući se na - Strategiju razvoja pomorske privrede 2020-2030 (koja je predmet revizije u toku radi ažuriranja), Strategiju unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima 2024-2030, itd., kao i relevantna dešavanja od 2019. godine, kao što su stanovništvo i socio-ekonomski razvoj, promjene u saobraćajnoj tražnji i ponudi, status prethodno planiranih mjera i projekata, promjene troškova i finansijskih sredstava, itd.

U istom kontekstu, dodatni ciljevi bili su da se obezbijedi uključivanje promjena koje se odnose na akcione planove Ugovora o Transportnoj zajednici (TCT) i da se izradi **Nacionalni strateški okvir i arhitektura ITS-a** koji sadrži šire ITS mjere i odražava glavne ciljeve, mjere i prioritete definisane u ažuriranoj TDS.

Ažurira se i **Strateška procjena uticaja na životnu sredinu (SEA)** ažurirane nacionalne Strategije, kako bi se odrazile sve promjene, dopune i najnovija dešavanja od 2019. godine, kao i, naravno, buduće aktivnosti planirane u okviru ažurirane Strategije.

1.2.2 SPECIFIČNI CILJEVI

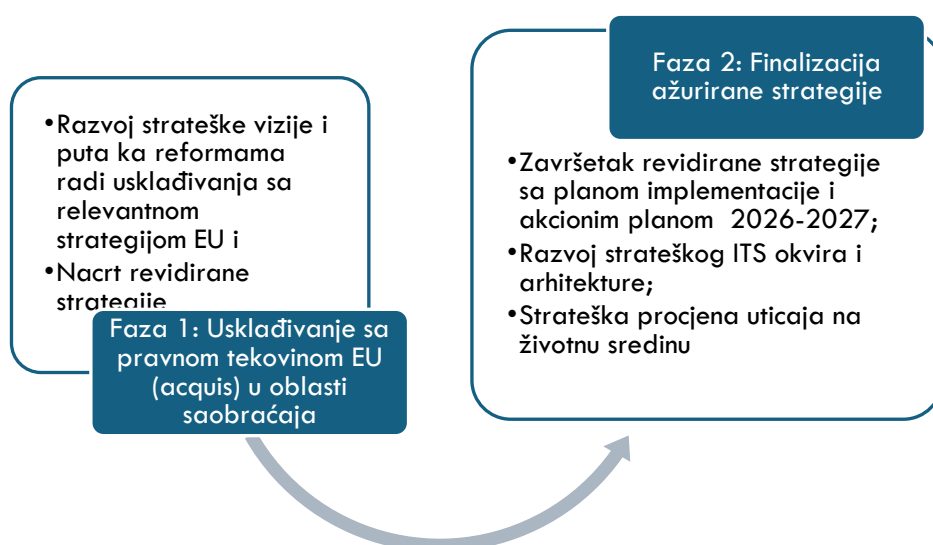
Specifični ciljevi razmatrani tokom realizacije zadatka obuhvatali su:

- Institucionalna, politička i regulatorna reforma radi podsticanja održivog razvoja saobraćaja;
- Sveobuhvatno saobraćajno planiranje koje obuhvata sve vidove saobraćaja (drumski, željeznički, vazdušni, pomorski, multimodalni);
- Integracija mjera klimatske otpornosti u saobraćajne investicije;
- Inicijative pametne i zelene mobilnosti, koje obezbjeđuju saobraćajne alternative sa niskim emisijama;
- Usklađivanje sa zahtjevima pristupanja EU, posebno sa preporukama iz izvještaja Evropske komisije o Crnoj Gori objavljenih 2024. i 2025. godine, tj. poglavlja 14 (Saobraćajna politika) i 21 (Transevropske mreže);

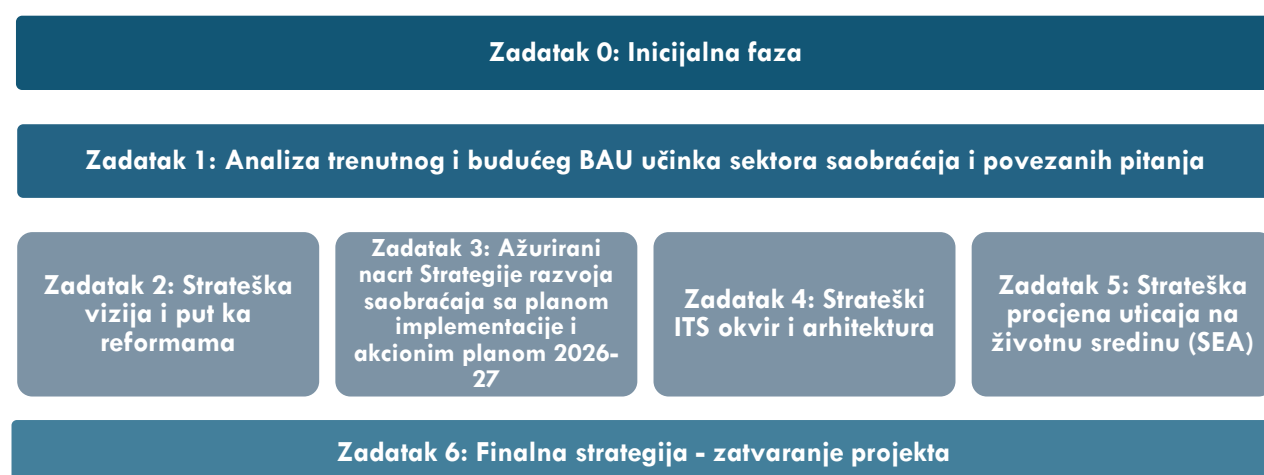
- Usklađivanje sa akcionim planovima nove generacije Transportne zajednice (drumski saobraćaj, željeznički saobraćaj, bezbjednost saobraćaja na putevima, olakšavanje transporta, vodni saobraćaj i multimodalnost, socijalna pitanja i prava putnika u saobraćaju); i
- Izrada Nacionalnog strateškog okvira i arhitekture ITS-a koji će služiti kao krovni okvir za koordinaciju budućih aktivnosti u svim vidovima saobraćaja.

1.3 FAZE I ZADACI PROJEKTA

U skladu sa zahtjevima projektnog zadatka, plan rada je organizovan u dvije faze i pet glavnih tehničkih zadataka, kojima je prethodila inicijalna faza i koji se završavaju zatvaranjem projekta, kako je prikazano na sljedećim slikama:



Slika 1 – Faze projekta



Slika 2 – Zadaci projekta

Inicijalna faza obuhvatila je mobilizaciju tima, preliminarnu ocjenu prethodne Strategije i izradu strukturiranog inventara za prikupljanje podataka.

Prvi glavni zadatak „**Analiza trenutnog i budućeg učinka sektora saobraćaja u uslovima uobičajenog razvoja i s tim povezanih pitanja**“ bio je fokusiran na dijagnostičku ocjenu sektora saobraćaja, podsektora i horizontalnih (međusektorskih) pitanja, uključujući i tekuću ocjenu nivoa saobraćajne tražnje i ponude. Ovaj zadatak, okončan u junu 2026. godine njegovim formalnim odobrenjem, dao je temeljne rezultate koji čine analitičku osnovu za čitav projekat.

Drugi zadatak „**Strateška vizija i put reformi**“ imao je za cilj razvoj srednjoročne vizije za sektor saobraćaja Crne Gore, uz obezbjeđivanje usklađenosti sa politikama EU, kao i definisanje ciljeva politike i specifičnih ciljeva za razvoj nacionalnog saobraćajnog sistema, te relevantnih infrastrukturnih, operativnih i organizacionih mjera. Aktivnosti ovog zadatka zvanično su okončane njegovim formalnim odobrenjem u avgustu 2026. godine.

Zadatak 3, „**Ažurirani nacrt Strategije razvoja saobraćaja sa planom implementacije i akcionim planom 2026-2027**“, za koji se priprema ovaj nacrt izvještaja, objedinjuje sve prethodne nalaze u ažuriranu Strategiju, uključujući prioritizovani **Plan implementacije** za cio horizont strategije i kratkoročni **Akcioni plan 2026 – 2027**. Takođe se koriste odgovarajuće metode i planiranje mreže kako bi se artikulisao kratkoročni akcioni plan i utvrdili prioriteti intervencija.

Izrada „**Strateškog okvira i arhitekture inteligentnih transportnih sistema (ITS)**“ (Zadatak 4), koja je trenutno u toku, ima za cilj procjenu potreba i potrebne funkcionalnosti ITS-a u Crnoj Gori, što vodi ka razvoju nacionalne ITS arhitekture, usklađene sa direktivama i uredbama EU koje se odnose na ITS. Takođe će biti izrađeni mapa puta i akcioni plan za uvođenje ITS-a u gradske saobraćajne mreže, na auto-puteve i teretne koridore, te ugrađeni u konačnu ažuriranu TDS.

Kroz Zadatak 5 „**Strateška procjena uticaja na životnu sredinu**“, izrađuje se ažurirana Strateška procjena uticaja na životnu sredinu koja će pratiti sprovođenje ažurirane Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore.

Konačno, projekat obuhvata i takozvanu završnu fazu za uključivanje svih komentara dobijenih kroz aktivnosti konsultacija sa zainteresovanim stranama u **konačnu dokumentaciju Strategije** saobraćaja. Ovaj posljednji zadatak omogućiće i pravilnu primopredaju rezultata projekta Klijentu za buduću upotrebu.

1.4 POČETNA FAZA

Projekat je počeo 15.09.2025. godine uvodnim sastankom održanim u Podgorici, uz učešće predstavnika MoT-a, JASPERS-a i MoMA-e. MoT je imenovao jedinicu za implementaciju projekta (PIU) radi praćenja svih aktivnosti projekta i olakšavanja konsultacija sa različitim zainteresovanim stranama.

Jednomjesečni inicijalni period obuhvatio je sljedeće aktivnosti:

- Uvodni sastanak;
- Mobilizacija multidisciplinarnog stručnog tima;
- Konsultativni sastanci sa nadležnim organima za drumski, željeznički, pomorski i vazdušni saobraćaj;
- Izrada strukturiranog inventara za prikupljanje podataka;
- Kreiranje MS SharePointTM za razmjenu dokumenata;
- Pregled svih značajnih nacionalnih i regionalnih strateških dokumenata relevantnih za sektor saobraćaja Crne Gore; i
- Preliminarna ocjena i analiza nedostataka postojeće TDS.

Inicijalni izvještaj sa analizom nedostataka blagovremeno je dostavljen 15. oktobra 2025. godine. Komentari i preporuke dobijeni su od MoT-a/Jaspers-a, Transportne zajednice i drugih zainteresovanih strana, i uključeni su u konačnu verziju izvještaja, koja je zvanično odobrena početkom februara 2026. godine.

Što se tiče prikupljanja podataka, Konsultant je sproveo temeljno istraživanje mogućih izvora podataka za prikupljanje informacija neophodnih za uspješnu realizaciju zadatka. Prikupljanje podataka bilo je kontinuirana aktivnost koja se protekla i van inicijalne faze, kako bi se obuhvatila sva najnovija dešavanja, uključujući i strateška, kao što su Master plan investicija u infrastrukturu 2026-2030 – usvojen u maju 2026. godine – i Nacrt nacionalnog okvira politike za infrastrukturu za alternativna goriva objavljen u junu 2026. godine. Dokumenti, informacije i podaci prikupljeni su, uz dragocjenu pomoć članova PIU, kroz nekoliko kanala, kako je detaljnije opisano u nastavku:

- **Podaci koje su stavili na raspolaganje Klijent i treća lica:** PIU u okviru MoT-a djelovala je kao centralno mjesto za prikupljanje dokumenata i podataka/informacija od različitih državnih organa i saobraćajnih operatera. Dostavljena je značajna dokumentacija, uključujući:
 - MoT/PIU: Kompletna dokumentacija postojeće TDS 2019-2035, organizacione šeme, status jedinstvene liste projekata (SPP) i tabele usklađenosti zakonodavstva.
 - Sektor drumskog saobraćaja: Podaci Uprave za saobraćaj i Monteputa o planovima izgradnje puteva do 2028. godine, izvještaji o saobraćajnim nezgodama za posljednjih sedam godina i detalji o Programu ITS 2022-2026.
 - Sektor željezničkog saobraćaja: Strategija razvoja željeznice za period 2017-2027, višegodišnji infrastrukturni planovi (2024-2026) ŽICG-a, godišnji poslovni planovi i podaci o saobraćaju Montecarga, i izvještaji o bezbjednosti Direkcije za željeznice.
 - Sektor pomorskog saobraćaja: Tabele usklađenosti zakonodavstva Ministarstva pomorstva (MoMA), informacije o implementaciji VTMS-a i Port Community System-a (PCS), i master planovi za Luku Bar.
 - Sektor vazdušnog saobraćaja: Master planovi za aerodrome u Crnoj Gori i informacije o tenderu za koncesiju Aerodroma Crne Gore.
- **Podaci dostupni iz javnih izvora:** Studijski tim je objedinio podatke iz pouzdanih zvaničnih izvora i onlajn baza podataka, sa fokusom na sveobuhvatne strateške okvire. Ključni dokumenti obuhvatali su:
 - MONSTAT-ovi statistički godišnjaci o saobraćaju, skladištenju i komunikacijama.
 - Prostorni plan Crne Gore do 2040. godine.
 - Nacionalni energetske i klimatski plan (NECP), Strategija niskokarbonskog razvoja i Nacionalni plan adaptacije na klimatske promjene i akcioni plan 2025-2027.
 - Strategija unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima 2024-2030.
 - Godišnji izvještaji o napretku Stalnog sekretarijata Transportne zajednice (TCPS) o SSMS, akcionim planovima nove generacije i transpoziciji pravne tekovine EU (acquis).
 - Strategija razvoja pomorske privrede 2020-2030.
 - Nacionalna strategija održivog razvoja Crne Gore do 2030. godine.
 - Program ekonomskih reformi 2024-2026 i Reformska agenda 2024-2027 Crne Gore.
 - Strategija digitalne transformacije 2022-2026 i Nacionalna strategija sajber bezbjednosti 2022-2026.

- **Prikupljanje informacija kroz konsultacije:** Kvalitativni uvidi prikupljeni su kroz obimno angažovanje radne grupe koja – kao što je već pomenuto – obuhvata imenovane predstavnike različitih ministarstava, saobraćajnih subjekata i drugih zainteresovanih strana.

Detaljan spisak identifikovanih i prikupljenih podataka dat je u Inicijalnom izvještaju, dok su konkretne reference na dodatne dokumente/izvore navedene u svim izvještajima projekta. Zbog velikog obima ulazne i izlazne dokumentacije i podataka za ovaj zadatak, Konsultant je uspostavio veb platformu za podatke (MS SharePoint™) za razmjenu ključnih ulaznih i izlaznih materijala projekta.

Ograničenja i prilagođavanja

Iako su prikupljeni podaci pružili sveobuhvatan prikaz trenutnog stanja, uočena su određena ograničenja, koja su na kraju prevaziđena bilo preuzimanjem relevantnih informacija iz postojećih novijih studija, bilo sprovođenjem terenskih anketa. Konkretno, u pogledu terenskih anketa, napominje se da je u februaru 2026. godine izrađena posebna anketa radi prikupljanja podataka o popunjenosti na različitim međugradskim saobraćajnim pravcima i na glavnim autobuskim stanicama, dok je u junu 2026. godine sprovedeno ograničeno istraživanje tržišta teretnog saobraćaja radi procjene uticaja predloženih mjera na teretne operacije.

Navedeni dokumenti i podaci korišćeni su za sveobuhvatnu analizu trenutnog stanja svakog podsektora saobraćaja u Crnoj Gori. Obuhvat ove analize bio je utvrđivanje trenutnog stanja u pogledu učinka, strukturnih i organizacionih izazova, kao i prioritarnih pravaca koji u konačnom obezbjeđuju usklađenost sa okvirom EU za svaki podsektor.

Kratak pregled nalaza ove ocjene po vidu saobraćaja, kao i rezultati analize snaga, slabosti, prilika i prijetnji (SWOT) i ocjene usklađenosti sa vodećim inicijativama EU SSMS, dati su u ovom izvještaju, konkretno u poglavljima 2 (2.2 do 2.6) i 6.1.

1.5 KLJUČNE INSTITUCIONALNE ZAINTERESOVANE STRANE – USPOSTAVLJANJE PIU/RADNE GRUPE

Radi obezbjeđivanja širokog institucionalnog angažovanja, pored MoT-a, uz podršku i Jaspers-a, posebna radna grupa je zvanično osnovana 21. novembra 2025. godine. Ova grupa, koju čini trideset osam (38) predstavnika različitih ministarstava, subjekata iz oblasti saobraćaja i drugih ključnih zainteresovanih strana, pružala je kontinuiranu podršku kroz dostavljanje podataka i pojašnjenja, uglavnom preko MoT-a/PIU, ali i u direktnoj komunikaciji sa Konsultantom uz prethodne ili istovremene konsultacije sa PIU, kao i kroz učešće na konsultativnim radionicama.

- **Ministarstvo saobraćaja;**
- **Ostala ministarstva:**
 - Ministarstvo pomorstva (MoMA);
 - Ministarstvo finansija (MoF);
 - Ministarstvo unutrašnjih poslova (Mol) / Granična policija;
 - Ministarstvo energetike i rudarstva;
 - Ministarstvo ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera (MoE);
 - Ministarstvo javne uprave (MoPA);
- **Uprava carina;**
- **E&S i druge zainteresovane strane (npr. Eko-fond, NVO);**

- **Stalni sekretarijat Transportne zajednice;**
- **Privredna komora;**
- **Zajednica opština;**
- **Subjekti iz oblasti saobraćaja:**
 - Uprava za saobraćaj;
 - Monteput;
 - Direkcija za željeznice (prestala sa radom) – Agencija za željeznice osnovana tokom realizacije zadatka;
 - Željeznička infrastruktura Crne Gore;
 - Željeznički prevoz Crne Gore;
 - Montecargo;
 - Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama – UPSUL – promijenjena u Upravu pomorske sigurnosti (UPS) tokom realizacije zadatka;
 - Lučka uprava Bar, zajedno sa Lukom Bar;
 - Port of Adria;
 - AD „Barska plovidba“;
 - Agencija za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore;
 - Aerodromi Crne Gore;
 - Air Montenegro;
 - Serbia and Montenegro Air Traffic Services SMATSA d.o.o.

Radna grupa je pružala podršku MoT-u i studijskom timu u procesu ažuriranja TDS 2019-2035, kroz dostavljanje podataka/informacija, učešće na sastancima/radionicama i razmatranje/pregled dostavljenih izvještaja, uz davanje komentara i preporuka.

1.6 SVRHA OVOG IZVJEŠTAJA

Osnovna svrha ovog izvještaja je da predstavi ažuriranu TDS 2019-2035, kao prethodnicu konačnog objedinjenog rezultata zadatka. U skladu sa izmijenjenim ugovorom, ovaj dokument objedinjuje zahtjeve projektnog zadatka iz Faze 1 (usklađivanje na visokom nivou sa politikama EU) i Faze 2 (detaljno planiranje implementacije) u jedinstven, konsolidovan isporučivi rezultat. Konsolidacijom nalaza i dogovora postignutih tokom dijagnostičke analize i formulisanja strateške vizije, ovaj izvještaj pruža definitivni okvir za usmjeravanje održivog razvoja sektora saobraćaja Crne Gore.

Ažuriranje TDS osmišljeno je tako da podstiče bezbjednije, zelenije i efikasnije saobraćajne mreže, uz istovremeno unapređenje multimodalne povezanosti i regionalne integracije. Centralni cilj je da se obezbijedi puna usklađenost sektora sa Evropskim zelenim dogovorom, Strategijom održive i pametne mobilnosti (SSMS) i Zelenom agendom za Zapadni Balkan. Pored toga, ova strategija olakšava napredak Crne Gore ka članstvu u EU tako što konkretno adresira zahtjeve i preporuke pregovaračkih poglavlja 14 (Saobraćajna politika) i 21 (Transevropske mreže).

Kako bi se obezbijedilo da strategija bude primjenjiva i orijentisana na rezultate, ažurirana TDS predstavljena u ovom izvještaju sadrži:

- Revidiranu stratešku viziju za sektor saobraćaja i racionalizovan skup ciljeva koji odražavaju aktuelne nacionalne ciljeve i standarde EU.

- Sveobuhvatan plan implementacije za period do 2035. godine, kojim se utvrđuju prioritizovane infrastrukturne investicije i „meke“ reformske mjere sa procijenjenim troškovima i nadležnim subjektima.
- Detaljan akcioni plan za period 2026-2027, kojim se utvrđuju neposredne prekretnice i aktivnosti u skladu sa domaćim propisima o strateškom planiranju.
- Robustan okvir za praćenje koji koristi ključne indikatore učinka (KPI) i mjerljive ciljne vrijednosti za praćenje napretka implementacije.
- Mapu puta za institucionalno jačanje i jačanje kapaciteta, kao i mapu puta za e-mobilnost, koje su izrađene u okviru ažuriranja Strategije.

Konačno, ovaj izvještaj služi da potkrijepi i usmjeri buduće strateške odluke države u vezi sa razvojem sektora saobraćaja u Crnoj Gori.

1.7 STRUKTURA IZVJEŠTAJA

Ovaj izvještaj je organizovan u sedam (7) osnovnih poglavlja kako bi se pružio sveobuhvatan pregled ažurirane strategije i njenog sprovođenja. U skladu sa izmijenjenim ugovorom, ovaj jedinstveni isporučivi rezultat objedinjuje zahtjeve faza 1 i 2, povezujući usklađivanje politika sa detaljnim planiranjem implementacije.

Poglavlje 1 daje ciljeve i kontekst zadatka, njegove faze, ključne institucionalne zainteresovane strane, svrhu ažurirane strategije i pregled strukture izvještaja.

Poglavlje 2 prikazuje postupnu izradu ažuriranja Strategije saobraćaja. U njemu se detaljno opisuju metodološki pristup i sprovedene analitičke aktivnosti, uključujući inicijalnu fazu, prikupljanje podataka i primjenu alata za analizu, kao što su podsektorske SWOT analize i saobraćajni model.

Poglavlje 3 prikazuje stratešku viziju, ciljeve visokog nivoa (HLO) i specifične ciljeve (SPO) formulisane radi usmjeravanja razvoja sektora za period do 2035. godine.

Poglavlje 4 posvećeno je prikazu identifikovanih mjera koje služe utvrđenoj viziji i ciljevima.

Poglavlje 5 sažima definisanje i evaluaciju razvojnih scenarija, uz prikaz rezultata evaluacije i preferiranog razvojnog scenarija za implementaciju radi ostvarivanja nacionalnih ciljeva i usklađenosti sa EU.

Budući da je najvažniji zahtjev zadatka bio usklađivanje TDS sa SSMS, ukupna ocjena te usklađenosti data je u **Poglavlju 6**, koje obuhvata prikaz identifikovanih problema u odnosu na vodeće inicijative SSMS, usklađenost vizije i ciljeva TDS sa SSMS, kao i doprinos mjera preferiranog razvojnog scenarija ostvarivanju ciljeva SSMS.

Posljednje poglavlje (**Poglavlje 7**) daje pregled plana implementacije – mape puta i okvira za praćenje i evaluaciju sprovođenja strategije, uključujući prioritizaciju mjera. Akcioni plan za period 2026-2027, koji usmjerava neposredne aktivnosti, dat je u aneksima izvještaja, koji obuhvataju:

- **Aneks A:** Akcioni plan 2026-2027 ažurirane Strategije razvoja saobraćaja,
- **Aneks B:** Mapa puta za institucionalno restrukturiranje i jačanje kapaciteta,
- **Aneks C:** Nacionalna mapa puta za e-mobilnost, i
- **Aneks D:** Prioritizacija infrastrukturnih mjera – bodovanje i obrazloženje.

2 OCJENA SEKTORA SAOBRAĆAJA

2.1 NACIONALNI, REGIONALNI I EU KONTEKST

2.1.1 NACIONALNI KONTEKST

Crna Gora je suverena država **smještena** u zapadnom dijelu Balkanskog poluostrva, sa obalom na Jadranskom moru dužine 293.5 km. Država ima 716 km kopnenih granica sa susjednim zemljama, i to sa Hrvatskom na zapadu (20 km), Bosnom i Hercegovinom na sjeverozapadu (257.6 km), Srbijom na sjeveroistoku (170.8 km), Kosovom na istoku (77.9 km) i Albanijom na istoku-jugoistoku (189.7 km), te sa Italijom, od koje je razdvaja Jadransko more. Država obuhvata geografsku površinu od 13,883 km² podijeljenu na primorsku, ravničarsku i planinsku zonu. Teren je određen Dinarskim Alpima, koji odvajaju jadransku obalu od kontinentalne unutrašnjosti, dok dolina rijeke Zete formira ravnice u blizini glavnog grada Podgorice.

Trenutna crnogorska **populacija** iznosi 623,633 stanovnika (popis iz 2023. godine), uz procjene o trendu opadanja tokom naredne decenije. Administrativno, država je podijeljena na 25 opština. Najveća gustina naseljenosti zabilježena je u opštini Podgorica i primorskim opštinama Bar, Budva, Tivat i Herceg Novi, dok je najmanja gustina naseljenosti (3-7 stanovnika po km²) zabilježena u opštinama Plužine, Šavnik i Kolašin.

Nacionalni **Bruto domaći proizvod** (GDP) u 2024. godini procjenjuje se na € 7.65 milijardi, dok prognoze predviđaju godišnji rast GDP-a od 3.2% - 3.0% do 2030. godine i od 2.8% - 2.5% do 2035. godine. Strukturalno, privreda je u velikoj mjeri zavisna od turizma i privatne potrošnje, koji čine približno 25% odnosno 72% GDP-a. Kada je riječ o međunarodnoj trgovini, država ima značajan deficit, sa vrijednošću izvoza od € 615 miliona i vrijednošću uvoza od € 4.08 milijardi u 2024. godini. Srbija ostaje primarni partner i za uvoz (17.2%) i za izvoz (30%). Ostale glavne zemlje uvoza su Kina i Njemačka, a slijede Italija, Grčka, Hrvatska, Bosna i Hercegovina i Turska, dok su glavne zemlje izvoza Bosna i Hercegovina, Švajcarska, Slovenija, Kosovo i Albanija.

Zbog upotrebe eura bez formalnog članstva u eurozoni, Crna Gora nema nezavisnu monetarnu politiku, čime se teret makroekonomske stabilizacije u potpunosti prenosi na fiskalnu politiku. Ovo je bilo od posebnog značaja imajući u vidu fiskalni uticaj velikih infrastrukturnih projekata poput auto-puta Bar-Boljare, koji je doprinio vrhuncu javnog duga od 108.4% GDP-a u 2020. godini, prije njegove nedavne konsolidacije na oko 60.8% u 2024. godini ¹.

Socioekonomski indikatori ukazuju na trajne strukturne ranjivosti uprkos nedavnom ekonomskom rastu (godišnji GDP je porastao za više od 6% u 2022. i 2023. godini), pri čemu je rizik od siromaštva ili socijalne isključenosti pogađao 20.3% stanovništva u 2022. godini ². Aktivno stanovništvo je u 2024. godini iznosilo 319,100 lica, što je nešto više od polovine ukupnog stanovništva. Dinamiku tržišta rada karakteriše prosječna stopa nezaposlenosti od 11.4% u 2024. godini i izražene rodne razlike; stopa aktivnosti radne snage kod žena (56.9%) i dalje je znatno niža nego kod muškaraca (70.5%)³.

Konkretni demografski podaci dalje pokazuju da se 33% domaćinstava oslanja na penzije, a da su na čelu 25% domaćinstava lica koja nijesu završila srednje obrazovanje⁴. U 2024. godini udio penzionera u ukupnom stanovništvu porastao je na 18.7%. Nasuprot tome, država je dostigla visok nivo primjene ICT-a, uz visok udio

¹ Ažuriranje Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035 – Izvještaj o dijagnostičkoj analizi, finalna verzija, jun 2026.

² Reformska agenda Crne Gore 2024-2027, Instrument za reformu i rast.

³ MONSTAT, Crna Gora u brojkama 2025.

⁴ EBRD – IDOM, Priprema projekta za razvoj i implementaciju ITS-a za drumski saobraćaj u Crnoj Gori, broj ugovora: 2025.012523, Isporučivi rezultat 4 - Izvještaj faze A-2, verzija 1, decembar 2025.

lica koja koriste internet i široku pokrivenost mobilnim širokopojasnim pristupom, što podržava napore u oblasti nacionalne digitalne transformacije. U 2024. godini pristup internetu u domaćinstvu porastao je na 84.5%, pri čemu 67.6% domaćinstava koristi laptop, 32.3% njih personalne računare, a 99.5% mobilne telefone.

Kada je riječ o sektoru saobraćaja, Crna Gora ima najvišu **stopu motorizacije** na Zapadnom Balkanu, pri čemu je broj putničkih automobila u posjedu porastao za 47% tokom prethodne decenije i dostigao 417 vozila na hiljadu stanovnikaš. Ovaj brzi rast voznog parka nije praćen srazmjernim poboljšanjima u oblasti bezbjednosti saobraćaja na putevima, budući da je država u 2024. godini zabilježila stopu od 120 poginulih u saobraćaju na milion stanovnika. Ova stopa je gotovo trostruko viša od prosjeka Evropske unije, što ukazuje na ključni nacionalni izazov u oblasti bezbjednosti koji Vlada nastoji da riješi kroz sprovođenje Strategije unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima 2024-2030.

Strateški okvir sektora saobraćaja Crne Gore uređen je sveobuhvatnim skupom nacionalnih i podsektorskih strategija osmišljenih da državu usklade sa saobraćajnom politikom Evropske unije. Ovi dokumenti zajedno imaju za cilj, između ostalog, definisanje infrastrukturnih, organizacionih i operativnih razvojnih ciljeva za nacionalni saobraćajni sistem, međutim konsolidacija korišćenih podataka i postavljenih ciljeva bila je neophodna, budući da su među tim dokumentima uočena značajna odstupanja i nedosljednosti. Glavni strateški dokumenti navedeni su u nastavku:

- Postojeća **Strategija razvoja saobraćaja 2019-2035** (koja se ažurira u okviru tekućeg angažmana);
- Ažurira se i **Strategija razvoja pomorske privrede 2020-2030**, koju je pripremilo ranije objedinjeno Ministarstvo saobraćaja i pomorstva;
- Ažurira se i **Strategija unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima 2024-2030**, koju je pripremilo Ministarstvo unutrašnjih poslova, a kojom se tretira ključni nacionalni izazov visoke stope smrtnosti u saobraćaju na putevima;
- Ažurira se i **Master plan investicija u javnu infrastrukturu 2026-2030**, usvojen u maju 2026. godine, koji pruža strateški okvir osmišljen da ubrza ekonomski rast i poboljša kvalitet života u Crnoj Gori kroz konsolidaciju lista prioriternih projekata i unapređenje upravljanja javnim investicijama;
- **Prostorni plan Crne Gore do 2040. godine**, usvojen 2025. godine, kao krovni dokument koji definiše dugoročni prostorni razvoj države;
- Ažurira se i **Nacionalni energetska i klimatski plan (NECP)**, usvojen u decembru 2025. godine, koji saobraćaj prepoznaje kao glavni izvor emisija gasova staklene bašte i utvrđuje politike i mjere za srednjoročni period (2030);
- Ažurira se i **Strategija niskokarbonskog razvoja (LCDS)**, usvojena u februaru 2026. godine, kojom se utvrđuje put ka klimatskoj neutralnosti do 2050. godine;
- Ažurira se i **Nacionalna strategija održivog razvoja Crne Gore do 2030. godine** (usklađena sa NECP i LCDS), koja za sektor saobraćaja predviđa mjere usmjerene ka Ciljevima održivog razvoja UN;
- Ažurira se i **“Mjere za prevenciju rizika od katastrofa i upravljanje pripravnnošću”**, izrađene pod koordinacijom Ministarstva unutrašnjih poslova ;
- Ažurira se i **“Nacionalni okvir politike za infrastrukturu za alternativna goriva”**, koji se trenutno izrađuje kroz tehničku pomoć za Ministarstvo saobraćaja, sa očekivanim završetkom u Q4 2026. godine; i
- Ažurira se i **“Nacionalna strategija prilagođavanja klimatskim promjenama 2025-2035” i Akcioni plan 2025-2027** kako je propisano **Zakonom o klimatskim promjenama**.

Ostale nacionalne strategije, planovi i programi koji oblikuju nacionalni kontekst ažuriranja TDS-a uključuju Program ekonomskih reformi 2024-2026 i Reformsku agendu 2024-2027 Crne Gore, koje je pripremio Ministarstvo evropskih poslova. Pored toga, postoje i drugi podsektorski dokumenti, kao što su Srednjoročni program izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva u Crnoj Gori do 2028. godine i Program razvoja i uvođenja ITS-a u drumskom saobraćaju 2022-2026 za sektor drumskog saobraćaja, Strategija razvoja željeznice za period 2017-2027 i Nacionalni program željezničke infrastrukture 2024-2026 za sektor željezničkog saobraćaja, a za sektor vazdušnog saobraćaja master planovi za aerodrome za period 2011-2030.

2.1.2 REGIONALNI I EU KONTEKST

Kada je riječ o regionalnom i EU kontekstu, Crna Gora ima jasan pravac i snažnu opredijeljenost ka pristupanju EU i napreduje u procesu evropskih integracija. Kao dio tog procesa, ona sprovodi pravila i standarde EU u sektoru saobraćaja, posebno pregovaračka poglavlja 14 – Saobraćajna politika i 21 – Transevropske mreže.

Ugovor o Transportnoj zajednici, potpisan 9. oktobra 2017. godine (Odluka Savjeta (EU) 2019/392), predstavlja ključni instrument za podršku procesu pristupanja EU. Cilj Ugovora je uspostavljanje Transportne zajednice, međunarodne organizacije koju čine države članice EU i šest strana iz jugoistočne Evrope, uključujući Crnu Goru, sa ključnim ciljem da se pravila, principi i politike tržišta saobraćaja EU prošire na strane sa Zapadnog Balkana kroz pravno obavezujući okvir u oblasti drumskog, željezničkog, unutrašnjeg vodnog i pomorskog saobraćaja. Stoga, produbljivanje regionalnih integracija, koje takođe doprinosi političkoj i institucionalnoj stabilnosti, ostaje jedan od prioriteta.

Stalni sekretarijat Transportne zajednice (TCPS) je operativno tijelo Transportne zajednice koje pruža podršku Ministarskom savjetu, Regionalnom upravnom odboru, različitim tehničkim komitetima i Socijalnom forumu. To je stalna struktura koja koordinira, podržava i prati napore WB strana na putu ka ispunjavanju ciljeva TCT-a, djelujući kao saobraćajna opservatorija za praćenje razvoja i performansi proširenja TEN-T mreže na Zapadnom Balkanu i podržavajući sprovođenje Agende povezivanja.

U tu svrhu, TCPS je razvio niz strateških dokumenata i akcionih planova, kontinuirano izrađuje regionalne projekte i studije i stalno pruža tehničku pomoć svim WB stranama.

Pored toga, TCPS je izradio Strategiju održive i pametne mobilnosti (SSMS) za Zapadni Balkan, koju je Ministarski savjet TCT-a podržao 2021. godine. Ova strategija je usklađena sa Zelenim dogovorom EU i odgovarajućom Zelenom agendom za Zapadni Balkan, koja postavlja strateške ciljeve ka čistom saobraćaju prilagođenom zelenoj i digitalnoj budućnosti, sa održivom mobilnošću i ozelenjavanjem infrastrukture kao suštinskim elementima, i odražava SSMS EU, prilagođavajući njegove ciljeve, prekretnice i aktivnosti stvarnosti Zapadnog Balkana. Pored toga, WB SSMS pruža mapu puta za dekarbonizaciju i digitalizaciju sektora saobraćaja u regionu. Predviđeno je da SSMS za WB posluži regionu postavljanjem zajedničkih ciljeva i harmonizovanog pristupa u činjenju saobraćaja zelenijim, održivijim i zdravijim za građane regiona, kao i da pomogne regionalnim partnerima kroz jačanje njihovih nacionalnih strategija.

WB SSMS, slično SSMS-u EU, fokusira se na tri cilja: održivu, pametnu i otpornu mobilnost. Predviđa nekoliko aktivnosti u okviru deset vodećih inicijativa čiji je cilj integracija tržišta saobraćaja regiona sa EU, smanjenje zagađenja vazduha i buke i unapređenje infrastrukture. Ključne inicijative uključuju promociju vozila sa nultom emisijom, razvoj pametnog teretnog saobraćaja i podsticanje primjene obnovljivih goriva i digitalnih tehnologija.

Strateški ciljevi i vodeće inicijative WB SSMS-a sumirani su na sljedećoj slici.

VIZIJA: Saobraćaj na Zapadnom Balkanu učiniti čistijim, bezbjednijim, pametnijim, zelenijim, otpornijim, konkurentnijim i održivijim

Strateški cilj: ODRŽIVA MOBILNOST

- **Vodeća inicijativa 1:** Podsticanje primjene vozila sa nultom emisijom, obnovljivih i niskokarbonskih goriva i pripadajuće infrastrukture
- **Vodeća inicijativa 2:** Stvaranje aerodroma i luka sa nultom emisijom
- **Vodeća inicijativa 3:** Održivija i zdravija međugradska i urbana mobilnost
- **Vodeća inicijativa 4:** Zeleni teretni saobraćaj
- **Vodeća inicijativa 5:** Utvrđivanje cijene uolienika i bolii podsticaai za korisnike

Strateški cilj: PAMETNA MOBILNOST

- **Vodeća inicijativa 6:** Ostvarivanje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti
- **Vodeća inicijativa 7:** Inovacije, podaci i vještačka inteligencija za pametniju mobilnost

Strateški cilj: OTPORNA MOBILNOST

- **Vodeća inicijativa 8:** Rad na jedinstvenom tržištu
- **Vodeća inicijativa 9:** Pravedna i pristupačna mobilnost za sve
- **Vodeća inicijativa 10:** Unapređenje bezbjednosti i sigurnosti u saobraćaju

Slika 3 – Ključni elementi Strategije održive i pametne mobilnosti za Zapadni Balkan

Kao što je već pomenuto, TCPS je izradio nekoliko tematskih akcionih planova, uz niz dokumenata javnih politika i strateških dokumenata čiji je cilj podrška potpisnicama TCT-a sa Zapadnog Balkana u njihovom pravcu ka evropskim integracijama. TCPS objavljuje godišnje izvještaje o napretku kojima se prati napredak u sprovođenju ovih tematskih akcionih planova. Pored toga, TCPS prati napredak u vezi sa SSMS-om, kao i napredak u vezi sa TEN-T mrežom, tematskim akcionim planovima nove generacije i transpozicijom pravne tekovine EU. Za potrebe svojih aktivnosti praćenja, TCT je uspostavio regionalnu bazu podataka/informacioni sistem saobraćajne opservatorije (TODIS), a posebno za bezbjednost saobraćaja na putevima - Opservatoriju za bezbjednost saobraćaja na putevima (WBRSO). Crna Gora, kao i ostale WB strane, učestvuje u svim aktivnostima prikupljanja podataka i izvještavanja TCPS-a.

Posebno kada je riječ o TEN-T Uredbi (EU) 2024/1679, mreža od regionalnog i međunarodnog značaja u Crnoj Gori određena je indikativnim proširenjem TEN-T mreže na njenoj teritoriji. Ovo proširenje prikazano je na Slika 4 zbirno za sve vidove saobraćaja.



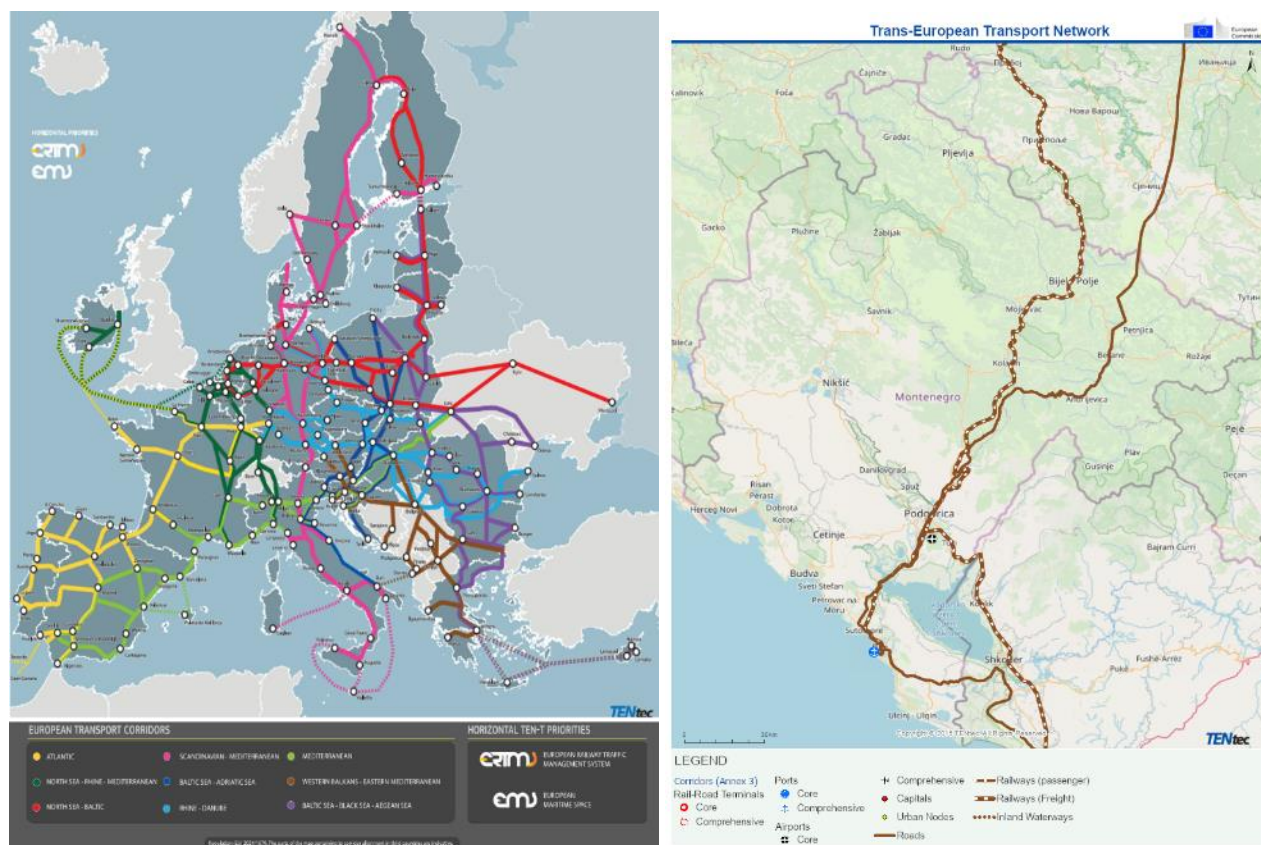
Osnovna TEN-T mreža:

- ⁵ EC DG MOVE, TENtec.

Sveobuhvatna TEN-T mreža:

- **Željeznice:** Podgorica – Nikšić, i buduća veza od Nikšića do BIH granice
- **Putevi:** BIH granica – Šćepan Polje – Podgorica – Božaj – ALB granica, Berane – Dračenovac – SRB granica; i Andrijevića – Bjeluha – KOS granica
- **Aerodromi:** Aerodrom Tivat

Kroz Crnu Goru prolazi Evropski transportni koridor WBEM, kao što je prikazano na Slika 5. Osim određivanja Luke Bar kao krajnjeg čvora WBEM-a, određene dionice WBEM-a su željezničke veze Bar – Vrbnica – SRB granica i Podgorica – Tuzi – ALB granica i drumske veze Bar – Smokovac – Mateševo – Andrijevića – Berane – Boljare – SRB granica i Bar – Sukobin – ALB granica.



Slika 5 – Karte evropskih transportnih koridora i dionica Evropskog transportnog koridora WBEM u Crnoj Gori (drumski i željeznički) ⁶

2.2 OCJENA SEKTORA DRUMSKOG SAOBRAĆAJA

Na osnovu dijagnostičke analize, glavni nalazi u vezi sa sektorom drumskog saobraćaja u Crnoj Gori sumirani su u narednim pasusima.

Sektor drumskog saobraćaja u Crnoj Gori uređen je složenim institucionalnim i regulatornim okvirom, pri čemu primarnu odgovornost ima MoT, koje djeluje kroz nekoliko direktorata nadležnih za državne puteve, drumski saobraćaj i motorna vozila, kapitalne investicije i međunarodnu saradnju. Uprava za saobraćaj je zadužena za upravljanje i održavanje državnih puteva, dok je Monteput nadležan za auto-puteve i brze

⁶ EC DG MOVE, TENtec.

saobraćajnice. Ministarstvo unutrašnjih poslova takođe ima veoma značajnu ulogu, sa fokusom na bezbjednost saobraćaja, upravljanje evidencijama vozača i vozila, granične prelaze, upravljanje vanrednim situacijama i rizicima, kao i TDG. Ostale zainteresovane strane uključuju Upravu carina, Ministarstvo ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera, Agenciju za zaštitu životne sredine, Ministarstvo energetike i Eko-fond, Ministarstvo javne uprave, kao i poslovna udruženja i udruženja lokalne samouprave, odnosno Privrednu komoru i Zajednicu opština.

Crna Gora ima razgranatu mrežu državnih puteva, koja se postepeno širi i koja se posljednjih godina intenzivnije održava, rehabilituje i rekonstruiše pod koordinacijom Uprave za saobraćaj. Proširenje mreže auto-puteva, za koje je nadležan Monteput, obuhvata faznu realizaciju BBH, koji predstavlja okosnicu putne mreže države i od strateškog je, regionalnog i međunarodnog značaja, a poklapa se sa proširenjem osnovne TEN-T mreže i koridorom WBEM. Nakon završetka prve dionice ovog auto-puta između Smokovca i Mateševa 2022. godine, planirana je izgradnja još dvije dionice, i to Mateševo – Andrijevića (već ugovorena po modelu Design & Build) i Tološi – Smokovac (tender po modelu Design & Build pokrenut u Q3 2026. godine), čime se očekuje povećanje dužine auto-puteva sa 42 km na 74.5 km do 2031. godine. Istovremeno, Prostorni plan Crne Gore do 2040. godine predviđa razvoj mreže auto-puteva i brzih saobraćajnica, koja prema najnovijim planovima Monteputa ima ukupnu dužinu od približno 610 km. Riječ je o ambicioznom planu koji zahtijeva više od € 10 milijardi investicija, kao i koordinirano i efikasno planiranje i upravljanje, pri čemu posebnu pažnju treba posvetiti obezbjeđivanju usklađenosti sa TEN-T obavezama države, budući da će to doprinijeti i većim mogućnostima finansiranja za realizaciju projekata auto-puteva.

Uprkos ovoj intenzifikaciji investicija u održavanje i unapređenje putne infrastrukture, sa ciljem od €2.2 milijarde investicija do 2028. godine, i iako je ostvaren značajan napredak u pogledu pravnog usklađivanja sa pravnom tekovinom EU, sektor se suočava sa značajnim izazovima: rastućim obimom saobraćaja i sezonskim zagušenjima u turističkim područjima i na graničnim prelazima, zabrinjavajućim brojem i težinom saobraćajnih nezgoda, visokom stopom motorizacije, zastarjelim voznim parkom, marginalnom zastupljenošću vozila na alternativna goriva i nerazvijenom infrastrukturom za alternativna goriva, pratećom infrastrukturom i objektima uz put, teškoćama u inspekcijskom nadzoru i sprovođenju propisa, ograničenim učešćem javnog prevoza i odloženim uvođenjem ITS-a, čiji je početak planiran za 2026. godinu.

Budući uspjeh sektora drumskog saobraćaja zavisi od kontinuiranih investicija u kombinaciji sa institucionalnim jačanjem i jačanjem kapaciteta, pojačanom institucionalnom koordinacijom – uključujući nadležna ministarstva, kao što je Ministarstvo unutrašnjih poslova u pogledu graničnih prelaza, bezbjednosti saobraćaja na putevima i prevoza opasnih materija – i od efikasnog sprovođenja planiranih reformi i politika, koje se ponekad donose ubrzano, ka efikasnijem, održivijem i otpornijem saobraćajnom sistemu. U tom pravcu, treba obezbijediti nastavak aktivnosti usklađenih sa relevantnim akcionim planovima Transportne zajednice, uz stratešku prioritizaciju investicija u skladu sa TEN-T Uredbom.

U narednoj tabeli sumirane su glavne snage, slabosti, prilike i opasnosti identifikovane za sektor drumskog saobraćaja u Crnoj Gori.

Tabela 1 – Nalazi SWOT analize za sektor drumskog saobraćaja

Snage (S)	Slabosti (W)
- Putna mreža Crne Gore je razgranata, dopire do svih regiona, udaljenih područja, urbanih centara i naselja, podržava privredu, industriju i turizam i obezbjeđuje teritorijalnu pristupačnost i povezanost na posljednjoj milji. - Putna infrastruktura obezbjeđuje veze sa svim susjednim zemljama i lukama na jadranskoj obali, kao i sa čvornim tačkama drugih vidova saobraćaja. - Zbog nedostatka dobro razvijene željezničke mreže, drumski saobraćaj dominira u modalnoj raspodjeli i putničkog i teretnog saobraćaja, na šta dodatno utiče najviša stopa motorizacije u WB (povećana za skoro 50% u posljednjoj deceniji). - Penetracija električnih vozila raste, iako veoma sporim tempom. - Državna putna mreža, koju čine auto-putevi, magistralni i regionalni putevi, prelazi 20% ukupne dužine putne mreže i predmet je kontinuiranog održavanja i unapređenja u okviru višegodišnjih programa (tekući ciklus: 2025–2028). - Značajne investicije usmjerene su ka BBH, pri čemu je jedna dionica u funkciji, izgradnja druge dionice je ugovorena, a u toku su i dalje aktivnosti na izgradnji dodatnih dionica auto-puta i brze saobraćajnice (tender za treću dionicu BBH pokrenut u Q3 2026). - Crna Gora je ostvarila značajan napredak u usklađivanju sa pravnom tekovinom EU (acquis), posebno u pogledu pravnog usklađivanja u oblasti drumskog saobraćaja (poglavlja 14 i 21). Pregovaračko poglavlje 21 (TEN-T) privremeno je zatvoreno. Uredba o eFTI je transponovana i osnovana je odgovarajuća radna grupa za koordinaciju; predviđeno je da Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva (AFIR) bude transponovana tokom 2026. godine, kada će biti okončani i NPF i mapa puta za uvođenje AFI, koji su u izradi.	- Visoka stopa motorizacije i zastarjeli vozni park, uprkos djelimičnoj obnovi i povećanju broja električnih i hibridnih vozila zahvaljujući podsticajima. - Rastući udio automobila sa dizel motorom. - Nizak udio međugradskog javnog prevoza. - Visok udio teretnog saobraćaja za sopstvene potrebe. - Nedostatak mogućnosti za organizaciju integrisanog (međuopštinskog) javnog prevoza i planiranje održive mobilnosti na nivou funkcionalnih urbanih područja. - Neophodno je kontinuirano održavanje i unapređenje putne mreže, pri čemu su putevi koji nisu magistralni u lošem stanju zbog teškog terena i klime, posebno u zimskom periodu. - Ekstremni vremenski uslovi i složen teren povećavaju troškove, ometaju odvijanje saobraćaja i otežavaju održavanje, rehabilitaciju i građevinske radove. - Nepovoljna geometrija puta na velikom broju dionica smanjuje bezbjednost saobraćaja. - Strategija i akcioni plan bezbjednosti saobraćaja važe do 2030. godine, ali stope saobraćajnih nezgoda ostaju visoke. - Potrebno je obezbijediti bolju koordinaciju i raspodjelu odgovornosti između ministarstava u oblasti bezbjednosti saobraćaja, prevoza opasnih materija i upravljanja registrima vozača i vozila. - Implementacija ITS programa (2022-2026) kasni; ITS je prvenstveno postavljen na dionici auto-puta koja je u funkciji i u tunelima Sozina i Raš. - AFI je nedovoljno razvijena, sa malim brojem stanica za elektro punjenje u urbanim centrima i duž jadranske obale i samo jednom na dionici auto-puta Smokovac – Mateševo. - Na graničnim prelazima je gust saobraćaj, posebno u ljetnjem periodu, što je dodatno otežano infrastrukturnim i operativnim ograničenjima i nedostatkom ljudskih resursa, a što utiče i na teretne i na putničke tokove. - Nedostatak prateće infrastrukture i pratećih sadržaja uz put otežava inspeksijske kontrole, sprovođenje propisa i pružanje adekvatnih usluga i odmorišta. - Teretni i putnički saobraćaj se preusmjerava na alternativne pravce zbog putarine na dionici auto-puta.
Prilike (O)	Prijetnje (T)
- Prostorni plan do 2040. godine predviđa razgranatu mrežu auto-puteva i brzih saobraćajnica radi unapređenja regionalne povezanosti i teritorijalne kohezije. - Razvoj okosnice putne mreže od regionalnog značaja u skladu sa TEN-T Uredbom poboljšaće pristupačnost, konkurentnost i stratešku ulogu Luke Bar, posebno ako se kombinuje sa bržim odvijanjem graničnih prelazaka i mjerama za olakšavanje trgovine. - Crna Gora dobija podršku iz fondova EU, kao i podršku međunarodnih finansijskih institucija i donatora za pripremu projekata, implementaciju i reforme politika. - TCPS pruža pomoć i smjernice za usklađivanje sa saobraćajnim propisima EU i sprovođenje strateških aktivnosti relevantnih za sektor drumskog saobraćaja. - Mogućnosti za jačanje kapaciteta dostupne su za administraciju i stručnjake kroz radionice, tehničku pomoć (TA) i studentske posjete koje obuhvataju planiranje, bezbjednost, digitalizaciju itd. - Očekuje se da će usklađivanje sa EU i reforme poboljšati upravljanje, razjasniti nadležnosti ministarstava i podržati	- Visoke investicione potrebe za rekonstrukciju i proširenje putne mreže otežane su fiskalnim ograničenjima i oslanjanjem na eksterne grantove i finansiranje. - Prioritizacijom projekata mora se pažljivo upravljati kako bi se uzela u obzir ograničena finansijska sredstva i obezbijedila usklađenost sa TEN-T Uredbom. - Rizici uključuju rast troškova izgradnje i nedovoljne kapacitete ili resurse za istovremeno upravljanje i realizaciju više velikih infrastrukturnih projekata. - Ekstremne vremenske pojave, kao što su poplave i klizišta, predstavljaju prijetnju putnoj infrastrukturi, posebno u planinskim područjima, što ističe potrebu za otpornošću na klimatske promjene. - Institucionalne, finansijske i birokratske prepreke mogu usporiti uvođenje novih tehnologija i razvoj AFI. - Moguće povećanje cijena goriva i buduće saobraćajne politike koje promovišu druge vidove saobraćaja, uz potencijalni uticaj na pravičnu konkurenciju i sinergiju.

inicijative u oblasti bezbjednosti saobraćaja, otpornosti na klimatske promjene, e-mobilnosti i digitalizacije.

- Integracija vidova saobraćaja i promocija multimodalnosti/ intermodalnosti mogu optimizovati lance snabdijevanja i podržati ciljeve održivosti.
- Unaprijeđena infrastruktura, modernizovani vozni parkovi, poboljšani javni prevoz i promjena obrazaca ponašanja mogu unaprijediti bezbjednost saobraćaja i održivost.
- Uvođenje ITS-a i tehnoloških rješenja podstaci će operativnu efikasnost, bezbjednost i održivost.
- Podsticanje učešća privatnog sektora kroz PPP smatra se prilikom za razvoj sektora.

2.3 OCJENA SEKTORA ŽELJEZNIČKOG SAOBRAĆAJA

Aktuelna politika ulaganja u crnogorske željeznice generalno je u istom pravcu sa Prostornim planom Crne Gore do 2040. godine. Međutim, postoje značajna kašnjenja u sprovođenju plana, uglavnom zbog finansijskih ograničenja u infrastrukturnim investicijama.

Sveukupno, analiza svih relevantnih parametara pokazuje da je željeznički sektor Crne Gore izgradio čvrstu osnovu za dalja ulaganja i modernizaciju. Postojeći kapaciteti, u kombinaciji sa grantovima EU, kreditima i programima podrške, pružaju povoljan okvir za dalji razvoj.

U pogledu regulatornog okvira, Crna Gora je ostvarila značajan napredak u transponovanju direktiva EU u nacionalno zakonodavstvo. Na papiru, većina zahtijevanih standarda i procedura sada je usklađena sa pravom EU. Međutim, glavni izazov leži u institucionalnoj primjeni – odnosno u obezbjeđivanju da usvojeni propisi budu djelotvorno shvaćeni, primijenjeni i sprovedeni od strane nadležnih organa, željezničkih institucija i operativnog osoblja. Jačanje administrativnih kapaciteta, tehničke stručnosti i međuinstitucionalne koordinacije biće od ključnog značaja za pretvaranje regulatorne usklađenosti u stvarna operativna poboljšanja.

Da bi se ove osnove u potpunosti iskoristile, neophodni su efikasno korišćenje sredstava, transparentno upravljanje projektima i strateška prioritizacija investicija. Kontinuirano jačanje kapaciteta, posebno u oblastima planiranja održavanja, upravljanja bezbjednošću i digitalne/ ITS integracije, biće ključno za obezbjeđivanje održive modernizacije i integracije željezničkog sistema u širu strategiju razvoja saobraćaja Crne Gore i saobraćajnu mrežu EU.

Projekat Golubovci – Bar izdvaja se kao strateška poluga transformacije, sposobna da motiviše i menadžment i željezničke operatore ka većoj koordinaciji, efikasnosti i modernizaciji. Njegova uspješna realizacija može generisati dragocjeno iskustvo i sinergiju među institucijama. Međutim, napredak mora biti realan i dobro faziran, uz izbjegavanje preambicioznih ciljeva vođenih političkom promocijom, koji bi mogli opteretiti ograničene institucionalne i tehničke kapacitete.

U narednim godinama biće od ključnog značaja sprovođenje postupan proces usklađivanja, praćen edukacijom javnosti i transparentnom komunikacijom, kako bi očekivanja ostala usklađena sa stvarnim tempom i složenošću reformi. Dugoročni uspjeh projekta zavisiće od održavanja dobre koordinacije, jasnog uvida u prioritete i dosljednog razvoja ljudskih i institucionalnih kapaciteta neophodnih za implementaciju.

Zaključno, navedeni nalazi ukazuju na to da je potencijal za modernizaciju željezničkog sektora snažan, ali će njegov uspjeh zavisiti od uravnoteženog planiranja, trajne institucionalne posvećenosti i realnog, postepenog sprovođenja usklađenog sa širom strategijom razvoja saobraćaja Crne Gore i ciljevima evropskih integracija.

U narednim tabelama sumirane su glavne snage, slabosti, prilike i prijetnje identifikovane za željeznički sektor Crne Gore.

Tabela 2 – Nalazi SWOT analize za željeznički sektor

Snage (S)	Slabosti (W)
• Strateški položaj na koridoru – pruga Bar–Beograd je okosnica Crne Gore i dio proširene osnovne TEN-T mreže. • Snažna podrška donatora i međunarodnih finansijskih institucija – EU, EBRD i WBIF aktivno finansiraju projekte pruge, signalizacije i vozni sredstva. • Postojeća elektrificirana glavna pruga (25 kV AC) od Bara do Vrbnice, sa funkcionalnim vučnim podstanicama. • U toku su savremena unapređenja signalizacije i signalno-sigurnosnih uređaja (Podgorica–Bar), što predstavlja osnovu za budući ERTMS. • U toku je obnova okosnice optičke mreže radi omogućavanja buduće digitalne i ITS integracije. • Razdvojene željezničke institucije (ŽICG – infrastruktura, ŽPCG – putnički prevoz, Montecargo – teretni prevoz), usklađene sa organizacijom sektora u EU. • Zakoni i pravilnici gotovo u potpunosti usklađeni sa direktivama EU.	• Loše stanje pojedinih dionica željezničke infrastrukture usljed dugih kašnjenja u realizaciji projekta remonta mreže • Zastarjela vozna sredstva – putnički voz je pri kraju vijeka trajanja; teretni vozni park je zastario, što utiče na pouzdanost, bezbjednost i energetska efikasnost. • Nedovoljni domaći kapaciteti za održavanje vozni sredstava, što dovodi do zavisnosti od međunarodnih pružalaca usluga i viših troškova. • Strukturna neravnoteža u željezničkom teretnom saobraćaju budući da vozovi od Bara ka Srbiji saobraćaju gotovo prazni • Trenutno nepotpuno uvođenje ERTMS/GSM-R i ograničena redundantnost telekomunikacija, što ograničava interoperabilnost i unapređenje bezbjednosti. • Fragmentisan okvir finansiranja – ne postoji formalni PSO ugovor zasnovan na učinku; subvencije su ad hoc. • Složenost vlasništva i upravljanja – iako je ŽICG u državnom vlasništvu, fragmentacija akcionara i institucija može usporiti donošenje odluka i odobravanje investicija. • Slaba percepcija i povjerenje javnosti – mlađe generacije često doživljavaju željeznicu kao zastarjelu i nepouzdanu u odnosu na automobile ili autobuse. • Pristupačnost i sadržaji za putnike – mnoge stanice i dalje ne ispunjavaju PRM standarde.
Prilike (O)	Prijetnje (T)
• Modernizacija pruge Golubovci – Bar – potpuna rekonstrukcija kolosijeka, signalizacije i telekomunikacija pruža osnovu za nove standarde i interoperabilnost. • Neophodna je procjena nedostataka i statusa pune usklađenosti sa TSI na nivou cijele mreže, radi usklađivanja sa unapređenjem dionice Golubovci – Bar. • Neophodan je viši stepen primjene intermodalnosti, integracije koridora, međunarodne saradnje i koordinacije, ukupne efikasnosti saobraćaja, kao i prihvatljivosti sa aspekta životne sredine. • Uvođenje ERTMS nivoa 1 kroz novu optičku okosnicu i unapređenja signalno-sigurnosnih uređaja, čime se omogućavaju bezbjednosni i operativni standardi na nivou EU. • Obnova voznog parka – nove elektromotorne garniture (EMU) i lokomotive finansirane sredstvima EBRD-a radi poboljšanja pouzdanosti usluge i smanjenja troškova održavanja. • Modernizacija i proširenje kapaciteta radionica za održavanje vozni sredstava • Uvođenje ITS-a i digitalnih sistema za putnike – e-karte, planiranje putovanja, informacije u realnom vremenu, integracija podataka. • Razvoj intermodalnosti i povezanost sa Lukom Bar – rast kombinovanog transporta i logističkih platformi. • Regionalna saradnja i saradnja sa EU – usklađivanje sa TEN-T politikama, prekogranične usluge sa Srbijom i Albanijom.	• Moguće političke promjene, imajući u vidu dugoročni horizont strategije razvoja saobraćaja. • Ambiciozni planovi i visoka očekivanja, koji nisu uvijek u skladu sa stvarnim napretkom u implementaciji. • Neočekivani tehnički problemi tokom izgradnje dionice Golubovci – Bar mogli bi dovesti do kašnjenja, prekoračenja troškova i finansijskog pritiska na domaće izvođače. • Neočekivani tehnički problemi tokom realizacije projekta Golubovci – Bar mogli bi uticati na funkcionisanje Željezničkog prevoza, Montecargo • Ograničen fiskalni kapacitet – velika zavisnost od eksternih kredita i grantova može ugroziti dugoročnu finansijsku održivost. • Institucionalna inertnost i nedostaci u koordinaciji – fragmentisane nadležnosti između ministarstava, agencija i akcionara kompanija mogu usporiti reforme. • Konkurencija drumskog saobraćaja, posebno sa završetkom auto-puta Bar–Boljare, čime se smanjuje tržišni udio željeznice u putničkom i teretnom saobraćaju. • Prirodni i klimatski rizici – klizišta, poplave i korozija u priobalju mogu poremetiti odvijanje saobraćaja i povećati troškove održavanja. • Rizici sajber bezbjednosti – uvođenjem digitalnih i ITS sistema povećava se izloženost ranjivostima podataka i operativnim ranjivostima.

• Privlačenje novih korisnika željeznice – kroz digitalizaciju, ekološko pozicioniranje i savremeno brendiranje željezničkih usluga. • Promocija turizma, panoramska željeznička tura. • Atraktivnije mogućnosti za rad i razvoj u željezničkom sektoru. • Atraktivan obrazovni program usko povezan sa sistemom željezničke infrastrukture.	• Rizik od percepcije javnosti – izostanak vidljivih poboljšanja mogao bi ojačati negativne stavove građana, posebno mladih. • Postojeći okviri obrazovanja i obuke u željezničkom sektoru često su preusko usmjereni na eksploataciju konvencionalnog željezničkog sistema. Ova specijalizacija stvara nedostatak vještina u oblastima ključnim za modernizaciju, posebno u digitalizaciji, prediktivnom održavanju i integraciji ITS-a. Kako infrastruktura stari, a tehnološki sistemi se razvijaju, sektor se suočava sa sve većim teškoćama u efikasnom održavanju i unapređenju sredstava, što ističe potrebu za širim tehničkim i interdisciplinarnim kompetencijama. • Regulatorna tranzicija i nepotpuni podzakonski akti mogu stvoriti neizvjesnost u primjeni tehničkih standarda (npr. TSI u odnosu na postojeće pravilnike), čime se povećava rizik od nedosljednog projektovanja infrastrukture i budućih ograničenja interoperabilnosti.
---	---

2.4 OCJENA SEKTORA POMORSKOG SAOBRAĆAJA

Na osnovu dijagnostičke analize, u nastavku su sumirani glavni nalazi u vezi sa sektorom pomorskog saobraćaja i saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima (IWW) u Crnoj Gori.

Luke u Crnoj Gori klasifikovane su prema značaju (nacionalne/ lokalne), vrsti saobraćaja (međunarodne/ unutrašnje) i namjeni. U luke od nacionalnog značaja spadaju Trgovačka luka Bar, Luka nautičkog turizma – Marina Bar, Trgovačka luka Kotor i Brodogradilišna luka Bijela.

Luka Bar je podijeljena između dva primarna operatera: Luke Bar AD u državnom vlasništvu (koja rukuje rasutim, tečnim i Ro-Ro teretom) i Port of Adria AD u privatnom vlasništvu (u vlasništvu Global Ports Holding, koja rukuje kontejnerima i generalnim teretom). Ukupan promet je tokom posljednjih pet godina ostao stabilan, na približno 2 miliona tona godišnje. Luka Bar AD se u velikoj mjeri oslanja na suvi rasuti teret, koji čini oko 80% njenog saobraćaja i prvenstveno se sastoji od izvoza boksita i tranzita bakarne rude iz Srbije. Luka Bar posluje znatno ispod svog potencijalnog kapaciteta, trenutno sa 2.2-2.3 miliona tona u odnosu na planirani potencijal od 12 miliona tona. Ključne prepreke uključuju to što je rast otežan dugim vremenom putovanja za drumski i željeznički pristup, zastarjelom opremom i neefikasnom infrastrukturu, posebno segmentima željezničke veze.

Luka Kotor opslužuje preko 95% kruzing saobraćaja Crne Gore. U 2024. godini dostigla je rekordnih 490 kruzera i preko 626,000 putnika. Postoje međunarodne linije Bar-Bari (Italija), Budva-Dubrovnik (Hrvatska) i Kotor-Dubrovnik.

Glavne tekuće i planirane intervencije uključuju:

- Produbljivanje radi povećanja dubine u Baru na 14.5 m;
- Produženje operativne obale na putničkom terminalu u Baru za veće kruzere;
- Rekonstrukciju željezničke mreže u okviru lučkog područja radi poboljšanja pouzdanosti; i
- Postavljanje sidrenih bova u Kotoru radi povećanja kapaciteta bez fizičke izgradnje operativne obale.

Kada je riječ o regulatornim tijelima, politiku izrađuje MoMA, dok Uprava pomorske sigurnosti (UPS) djeluje kao primarni organ nadležan za pomorsku sigurnost i povezane operativne funkcije. Novi Zakon o lukama,

usvojen 2026. godine, koji ima za cilj uspostavljanje posebne lučke uprave i nacionalnog PCS-a, Crna Gora je implementirala oko 70% pomorskih direktiva EU, iako je nekoliko njih samo djelimično usklađeno.

U domenu digitalizacije i ITS-a, funkcionalni sistemi uključuju NMSW i fazu II VTMS-a, koja integriše podatke za potrebe bezbjednosti i operacija traganja i spasavanja. Luka Bar AD koristi sistem LUBARIS, koji se trenutno integriše sa Carinom i NMSW radi ubrzavanja protoka tereta. Značajan nedostatak je to što se registri brodova i čamaca i dalje vode u papirnom obliku, pri čemu elektronska baza podataka još uvijek nije uspostavljena.

U oblasti ciljeva zelene ekonomije, sektor se usmjerava ka „zelenoj ekonomiji“ usklađenoj sa ciljevima EU „nula otpada i nulte emisije“. Inicijative u Luci Bar uključuju sisteme za pranje točkova i uklanjanje mulja radi smanjenja zagađujućih materija u obliku prašine, kao i studije za snabdijevanje električnom energijom sa obale (OPS) i korišćenje alternativnih goriva poput vodonika i amonijaka.

Kada je riječ o kvalitetu pomoraca, crnogorski pomorci se nalaze na Bijeloj listi EU, što im omogućava da rade na brodovima pod zastavom EU širom svijeta. Crna Gora ima za cilj da poveća GT trgovačke flote sa 142,000 BT (2018) na 450,000 BT do 2030. godine kroz konkurentne politike zastave i tonažne poreze. Brodogradilišnu luku Bijela konzorcijum prenamjenjuje kako bi se fokusirala na održavanje i remont (mega)jahti.

SWOT analiza je data u narednoj tabeli.

Tabela 3 – SWOT analiza pomorskog sektora

Snage (S)	Slabosti (W)
- Strateški geografski položaj zemlje: luke poput Bara (veza sa osnovnom TEN-T mrežom preko auto-puta Bar – Boljare i željezničke pruge Bar – Vrbica) povezuju Centralnu i Istočnu Evropu sa Jadransko-jonskim regionom, što je čini ključnom tačkom na TEN-T mreži. - Uspostavljena lučka infrastruktura: u toku su modernizacija i unapređenje kapaciteta, kao što su specijalizovani terminali za rasuti, tečni, Ro-Ro, putnički i kontejnerski teret u lukama Bar i Adria (režim slobodne zone), sa pristupom željezničkim i drumskim vezama. - Port of Adria posluje u režimu slobodne zone, što obezbjeđuje značajna poreska i carinska oslobođenja koja privlače teretni saobraćaj. - Rastuća uloga u mediteranskom turizmu: Luka Kotor je izuzetno uspješna kruzing destinacija, specijalizovana za putnički i turistički saobraćaj (opslužuje preko 95% kruzing saobraćaja Crne Gore – rekord od preko 626,000 putnika u 2024. godini), koja ostvaruje značajne prihode od kruzing industrije – jedna je od najposjećenijih kruzing destinacija na Mediteranu (lokalitet pod zaštitom UNESCO-a). - Uspostavljene trajektne linije: Bar-Bari, Bar-Ancona, Budva-Dubrovnik-Budva i Kotor-Dubrovnik-Kotor. - Regulatorno usklađivanje: Sprovođenje 70% direktiva i uredbi EU za pomorski saobraćaj (MARPOL, Maritime Single Window, VTMS, ISPS), članica evropskog CSN sistema satelitske detekcije i EU LRIT Data Centra, punopravna članica Paris MoU. - ITS rješenja koja su već u upotrebi: LRIT, CSN, MARES, SSN, AIS, SEG SSN Ecosystem GUI, PCS, CISE, STM. - Ključni sistemi kao što su NMSW i faza II VTMS-a već su operativni i podržavaju bezbjednost i efikasnost. - Sistem obuke pomoraca kao u drugim državama članicama EU (Crna Gora je od 2017. godine ponovo na Bijeloj listi), čime se obezbjeđuje da njihova obuka i sertifikacija ispunjavaju visoke međunarodne standarde (STCW). - Posvećenost države i investicije: U toku su značajne investicije i strateški planovi, uključujući produbljivanje, proširenje	- Nedovoljno iskorišćeni kapaciteti: Luka Bar posluje znatno ispod svog projektovanog kapaciteta (približno 2.2 miliona tona u odnosu na 12 miliona potencijalnih) – prepreke za korišćenje luke sa regionalnih tržišta su dugo vrijeme putovanja za pristup luci drumom i željeznicom i nekonkurentni troškovi. - Nedovoljno razvijena lučka infrastruktura i veze između luka i zaleđa. - Nedostaju formalni sporazumi između lučkih operatera (npr. Port of Adria) i operatera željezničkog teretnog saobraćaja (Montecargo), što otežava efikasan transport kontejnera. - Nedostaci u infrastrukturi i zastarjela oprema: Stara i dotrajala infrastruktura i suprastruktura u zoni generalnog tereta i na operativnoj obali Volujica – što utiče i na pretovar značajnog obima tereta. - Fluktuacije obima tereta u luci Bar: Obim izvoza (naročito boksita i rude bakra) veoma je promjenljiv, što utiče na pouzdanost i finansijsku stabilnost lučkog poslovanja. - Pomorski saobraćaj je nedovoljno zastupljen kao način dolaska u Crnu Goru. - Mala nacionalna flota: samo četiri broda aktivno se koriste u međunarodnoj plovidbi. - Problem nedostatka članova posade, jer Crnogorci odlaze u veće broderske kompanije. - Nedostatak kadra u pomorskim upravama i regulatornim tijelima, što utiče na institucionalne kapacitete, tehničke operacije i dugoročnu održivost pomorske bezbjednosti i digitalnih sistema. U toku je institucionalna tranzicija i preraspodjela nadležnosti nakon usvajanja novog Zakona o lukama. Sprovedeno je oko 70% pomorskih direktiva EU, dok je nekoliko njih i dalje samo djelimično usklađeno. - Nema procesa digitalizacije registara brodova (koji se trenutno vode u papirnom obliku) – nema elektronske baze podataka.

operativne obale, projekte zaštite životne sredine i multimodalne logističke centre (Razvoj Luke Bar), sistem eManifest.	
Prilike (O)	Prijetnje (T)
- Dinamika razvoja luke Bar ka regionalnom čvorištu visokog kapaciteta zahvaljujući unapređenju i proširenju infrastrukture (planirano proširenje, tj. nove operativne obale, produbljivanje, unaprijeđeni putnički terminali, multimodalni centri). - Proširenje ponuđene lučke infrastrukture kroz alternativne luke: Luka Risan (planovi za opsluživanje lokalnog pomorskog saobraćaja) i Luka Zelenika (valorizacija luke i otvaranje za prihvat brodova kao alternativa Kotoru). - Iskorišćavanje infrastrukture zaleđa revitalizacijom luke Virpazar – potencijali koji će biti valorizovani kroz plovni put Virpazar – Ckla, ključnu tačku povezivanja unutrašnjih plovnih puteva u zemlji sa međunarodnim plovnim putevima. - Rijeka Bojana i Skadarsko jezero: najvredniji pravci unutrašnjeg vodnog saobraćaja – integracija u širi sistem pomorskog i unutrašnjeg vodnog saobraćaja Crne Gore, mogućnosti za održivi turizam i regulisane investicije u infrastrukturu malih luka. - Obiman investicioni program za brodogradilište Bijela i Brodogradilište Luka Bonići – Tivat (poslove brodogradnje i remonta obavlja kompanija „NAVAR Incorporated“ iz Tivta – obezbjeđivanje adekvatnih remontnih kapaciteta). - Privlačenje visokih investicija kroz kontinuirani razvoj luksuznih marina, centara za održavanje (mega)jahti, trajektnih linija (Bar-Bari, Bar-Ankona, Budva-Dubrovnik, Kotor-Dubrovnik, Bijela), a oslobođenja/podsticaji za vlasnike jahti povećavaju prihode od turizma i mogli bi da izgrade reputaciju luksuzne nautičke destinacije. - Usklađivanje i unapređenje ekoloških tehnologija i okvira održivosti kroz usvajanje inicijativa za zelene luke (kontrola prašine, OPS, LNG terminal, alternativna goriva, sistemi upravljanja otpadom) u skladu je sa ciljevima dekarbonizacije EU i može privući nove investicije – planirani projekti za infrastrukturu za alternativna goriva i inicijativa Green Ports. - Tekući naponi za postizanje statusa „Good Navigation Status“ do 2027. godine i usklađivanje sa novim TEN-T propisima predstavljaju prilike za značajno finansiranje i modernizaciju infrastrukture. - Regionalna trgovina i partnerstva: Unapređenje prekograničnih drumskih i željezničkih veza (Bar-Boljare, Jadransko-jonski koridor) poboljšaće pristup zaleđu i privući veće tokove rasutog tereta i kontejnera iz susjednih država – uspostavljanje Bara kao logističkog centra. - Unapređenje konkurentnosti zastave kroz konkretne izmjene politike (Zakon o načinu upisa brodova). - Mogućnosti u proširenju morske akvakulture i ribarstva, kao i potencijal za usluge u oblasti energetike na moru.	- Snažna regionalna konkurencija jadranskih i mediteranskih luka, uključujući Rijeku, Drač, Pirej i Solun, koje imaju korist od jače logistike u zaleđu i većih tržišta tereta. - Ograničenja u oblasti životne sredine: Rizik od preopterećenja osjetljivih područja (naročito Boka – Kotorski zaliv) prekomjernim pomorskim i kruzim saobraćajem mogao bi izazvati ekološke probleme i regulatorna ograničenja – neophodno je striktno pridržavanje MARPOL-a i standarda EU. - Fluktuacije na tržištu: Velika zavisnost od izvoza rasutih roba (boksit, ruda bakra) može izložiti sektor šokovima tražnje i nestabilnosti cijena – Luka Bar se u velikoj mjeri oslanja na suvi rasuti teret (80%). - Kasnjenja u realizaciji projekata: Rizici od sporog napretka u unapređenju infrastrukture, administrativnim reformama i pravnom usklađivanju mogu otežati konkurentnost i rast. - Političke, regulatorne i fiskalne neizvjesnosti: Izmjene propisa EU/ IMO, promjene regionalnih politika ili neuspjela privatizacija mogli bi narušiti stabilnost sektora i investicije. - Geopolitičke i fiskalne neizvjesnosti stvaraju rizik za privredna društva i ekonomije narušavanjem lanaca snabdijevanja, uticajem na investicione odluke i povećanjem nestabilnosti na finansijskim tržištima u pomorskom sektoru. - Nedovoljno razvijene intermodalne veze sa susjednim zemljama predstavljaju stalni izazov za sve vidove saobraćaja. - Neodržavanje strogih standarda obuke pomoraca moglo bi dovesti do brisanja sa Bijele liste EU, što bi ugrozilo radna mjesta pomoraca.

2.5 OCJENA SEKTORA VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

Vazduhoplovne operacije u Crnoj Gori objedinjuju modernu i rastuću aerodromsku mrežu sa robusnim ATM sistemom i uslugama vazdušne navigacije koje se pružaju u saradnji sa Kontrolom letenja Srbije i Crne Gore SMATSA d.o.o, Beograd (SMATSA LLC). Nadzor koji vrši CAA obezbjeđuje bezbjednost, usklađenost sa propisima i poštovanje međunarodnih standarda. Crna Gora nastavlja da razvija svoju vazduhoplovnu infrastrukturu i operativne kapacitete kako bi odgovorila na rastuće zahtjeve, podstaknute turizmom i sve većom integracijom u evropske mreže vazdušnog saobraćaja.

Ipak, vazduhoplovni sektor Crne Gore suočava se sa izazovima prvenstveno u pogledu infrastrukturnih ograničenja, intenzivne regionalne konkurencije i operativne zavisnosti od sezonskog turizma.

Kada je riječ o infrastrukturnim uskim grlima, Aerodrom Podgorica ima zastarjele terminalne objekte projektovane za 600 putnika na sat, koji često opslužuju i do 1,000 putnika, što dovodi do zagušenja. Kašnjenja u planiranom proširenju terminala i uopšte sporo unapređenje infrastrukture otežavaju rast kapaciteta uprkos rastućoj tražnji. Aerodrom Tivat takođe se suočava sa sličnim nedostacima u modernizaciji i sa porastom saobraćaja, uz ograničene kapacitete terminala i vazdušne strane, kao i sa velikim prostornim ograničenjima za njihovo dalje proširenje.

Tekući tenderski postupak za koncesiju Aerodroma Crne Gore započet je 2019. godine, ali se suočava sa ozbiljnim kašnjenjima u uspješnom okončanju. To je značajno usporilo aktivnosti modernizacije i proširenja na oba aerodroma.

Kada je riječ o konkurenciji na regionalnom tržištu, Podgorica i Tivat konkurišu većim regionalnim čvorištima kao što su Tirana, Dubrovnik, Priština i Sarajevo, koja značajno ulažu u linije i objekte i brže rastu uz agresivniji razvoj linija i koncesije. Zatvaranje Montenegro Airlinesa dovelo je do gubitka mreža, slotova i partnerstava, čime je oslabljena pozicija nacionalnog avio-prevoznika u odnosu na niskotarifne konkurente. Air Montenegro se bori sa visokim zimskim gubicima i ograničenom održivošću zimskih letova, kao i sa opravdavanjem državne pomoći u uslovima nadzora u procesu pristupanja EU.

Snažno oslanjanje sektora na ljetnji turizam uzrokuje sezonske fluktuacije u saobraćaju i prihodima. Uvođenje subvencionisanih PSO linija nailazi na prepreke u pogledu opravdanja usklađenog sa EU i izbora linija. Avio-prevoznici poput Air Montenegro moraju da se suoče sa visokim troškovima uvođenja tehnologija, kao što je AI radi konkurentnosti, uz obuku zaposlenih i pitanja zaštite podataka.

Geopolitički faktori takođe mogu uticati na obrasce saobraćaja. Na primjer, tenzije u drugim regionima dovele su do promjena na izvorišnim tržištima za crnogorske aerodrome ili do povećanog korišćenja balkanskog vazdušnog koridora, čime se povećava broj preleta u nadležnosti SMATSA LLC, uključujući i crnogorski sektor.

Sektor se takođe suočava sa stalnim regulatornim i kadrovskim izazovima dok nastavlja usklađivanje sa širim evropskim inicijativama u oblasti vazdušnog prostora i održavanje visokih standarda bezbjednosti i efikasnosti uz istovremeno upravljanje rastom.

Poseban problem predstavlja očekivani uticaj pristupanja EU na poslovanje SMATSA LLC. Buduće članstvo Crne Gore u EU zahtijevaće primjenu SES propisa, kao i sertifikaciju ANSP usluga radi ispunjavanja standarda učinka, transparentnosti i bezbjednosti usklađenih sa EU. To može podrazumijevati i moguće restrukturiranje ili redefinisane uloge SMATSA LLC i/ili integraciju u Funkcionalni blokovi vazdušnog prostora (FAB) i ATM sisteme na nivou EU. Ova tranzicija može zahtijevati administrativna, institucionalna i operativna prilagođavanja radi očuvanja nesmetanog prekograničnog pružanja usluga.

Kada je riječ o mogućnostima finansiranja sektora, unapređenje crnogorskih aerodroma može se osloniti na kombinaciju budžetskih izdvajanja Vlade, PPP-a, grantova EU i međunarodnog finansiranja:

- Dobit ACG, kao što je 4.12 miliona € koje je Vlada nedavno odobrila, može finansirati unapređenje vazdušne povezanosti i infrastrukture direktno preko državnog budžeta.
- Programi i grantovi EU, poput INTERREG Danube 2021-2027, obezbjeđuju sufinansiranje iz Evropskog fonda za regionalni razvoj (ERDF) za projekte kao što je DANOVA NEXT (ukupan budžet 2.6 miliona

€), uz podršku ACG sa 175,000 € za unapređenje pristupačnosti. Šira pomoć IPA I / IPA II (135 miliona € opredijeljeno u periodu 2021-2024) i tranše Plana rasta takođe unapređuju saobraćajnu infrastrukturu, uključujući aerodrome, kao dio napora u procesu pristupanja EU.

Ova sredstva podržavaju strateške programe koji su povezani i sa rastom turizma i operativnim unapređenjima, ali će dalji razvoj vazdušnog saobraćaja zavisiti od ispunjavanja obaveza koje proističu iz relevantnih politika održivosti EU, uključujući AFIR i ReFuelEU Aviation, tj. uredbu EU čiji je cilj povećanje upotrebe održivih vazduhoplovnih goriva u vazdušnom saobraćaju.

- Dugoročne koncesije za aerodrome Podgorica i Tivat napreduju kroz tenderske postupke uz podršku IFC-a; međutim, konačan ishod tendera još nije utvrđen. Ovaj PPP model mogao bi privući značajne privatne investicije za operativna i infrastrukturna unapređenja, kao što su proširenje terminala, sadržaji za putnike i povećanje efikasnosti na oba aerodroma.
- Drugi međunarodni donatori, poput Programa Ujedinjenih nacija za razvoj (UNDP) i IFC-a, olakšavaju izradu tehničke dokumentacije, izgradnju i unapređenja u oblasti održivosti.

Nalazi SWOT analize prikazuju sektor vazdušnog saobraćaja Crne Gore kao oblast u razvoju, sa snažnim učešćem Vlade i infrastrukturnim napretkom, uz istovremenu potrebu za daljim jačanjem kapaciteta, integracijom održivosti i prilagodljivim operativnim strategijama. U narednoj tabeli date su ključne snage, slabosti, prilike i prijetnje utvrđene kroz dijagnostičku analizu.

Tabela 4 – Ključni nalazi SWOT analize za sektor vazdušnog saobraćaja Crne Gore

Snage (S)	Slabosti (W)
• Programi i grantovi EU i međunarodni programi obezbjeđuju sufinansiranje za projekte malog obima (unapređenje pristupačnosti, energetska efikasna proširenja), ali i za veća infrastrukturna unapređenja. • Usvajanje savremenog pravnog i regulatornog okvira za civilno vazduhoplovstvo usklađenog sa međunarodnim standardima obezbjeđuje bezbjednost i operativnu efikasnost. • Vlada može finansijski reinvestirati dobit Aerodroma Crne Gore u unapređenje vazdušne povezanosti, što podržava turizam i ekonomski rast. • Aerodromi Podgorica i Tivat prošli su kroz proširenje infrastrukture 2006. godine radi opsluživanja rastućeg putničkog saobraćaja, koji sada premašuje milion putnika godišnje (1.76 mil. za TGD, 1.12 mil. za TIV u 2024. godini), i preko 3 mil. za oba aerodroma u 2025. godini. • Aerodromi Crne Gore članovi su ACI, uz aktivnu promociju na međunarodnim konvencijama i berzama, čime se obezbjeđuje velika tražnja za saradnjom sa brojnim avio-prevoznicima i sa okolnim i međunarodnim aerodromima. • Osnivanje avio-kompanije Air Montenegro i strateški sporazumi sa drugim avio-prevoznicima (npr. Wizz Air) unapređuju nivo vazdušnog saobraćaja i povezanosti.	• Duga kašnjenja u tenderskom postupku za koncesiju aerodroma Podgorica i Tivat, što negativno utiče na njihov infrastrukturni i operativni razvoj. • Aerodromski objekti zahtijevaju dalje povećanje kapaciteta i modernizaciju kako bi odgovorili na rastuću tražnju i obezbijedili udobnost putnika. • Djelimično sprovođenje mjera održivosti, kao što su karbonska akreditacija i sistemi upravljanja energijom. • Tržište vazdušnog saobraćaja relativno je malo i u velikoj mjeri zavisi od sezonskih turističkih tokova. • Zatvaranje Montenegro Airlinesa dovelo je do gubitka mreža, slotova i partnerstava, čime je oslabljena pozicija nacionalnog avio-prevoznika u odnosu na niskotarifne konkurente.
Prilike (O)	Prijetnje (T)
• Kontinuirana podrška Vlade i finansiranje iz EU mogu omogućiti dalja infrastrukturna unapređenja i poboljšanje usluga. • Dugoročne koncesije za aerodrome Podgorica i Tivat napreduju kroz tender, uz preliminarno izabranog međunarodnog ponuđača za operativna i infrastrukturna unapređenja (proširenje terminala, sadržaji za putnike i povećanje efikasnosti).	• Spoljni faktori, kao što su promjenljivi turistički tokovi, mogu uticati na obim vazdušnog saobraćaja i prihode. • Regulatorne promjene na nivou EU ili na međunarodnom nivou mogu nametnuti skupe zahtjeve za usklađivanje. • Prilagođavanje/ transformacija SMATSA LLC biće neophodni prije pristupanja Crne Gore EU, uz moguće implikacije na funkcionisanje vazduhoplovstva zbog specifičnih zahtjeva budućeg usklađivanja sa propisima EU. • Uvođenje subvencionisanih PSO linija može naići na prepreke u pogledu opravdanja usklađenog sa EU i izbora linija.

• Puna primjena održivih praksi u aerodromskom poslovanju mogla bi pozicionirati Crnu Goru kao zeleno i moderno saobraćajno čvorište. • Primjena rješenja vještačke inteligencije i digitalizacija ATM/ANS sistema mogu doprinijeti većoj bezbjednosti i efikasnosti kroz podršku osoblju u prediktivnoj analitici, optimizaciji saobraćajnih tokova i operativnom odlučivanju. • Iskorišćavanje strateškog geografskog položaja u regionu WB i integracija u evropske saobraćajne mreže mogu unaprijediti međunarodnu povezanost. • Osnivanje nacionalne avio-kompanije Air Montenegro predstavlja potencijal za operativni i tržišni rast. • Novi MoU sa Wizz Airom o uspostavljanju baze na Aerodromu Podgorica (uspostavljena u martu 2026. godine).	• Konkurencija aerodroma susjednih zemalja mogla bi preusmjeriti tranzitne putnike. • Ekonomska ili politička nestabilnost mogla bi smanjiti investicije ili uticati na tražnju i poslovanje.
--	--

2.6 OCJENA SEKTORA MULTIMODALNOG SAOBRAĆAJA

Sektor multimodalnog saobraćaja Crne Gore nalazi se na prekretnici. Zamah procesa pristupanja EU, brzo rastuća međunarodna finansijska podrška i sve veća posvećenost Vlade razvoju infrastrukture stvaraju strateški prozor mogućnosti za razvoj sektora.

Dijagnostička analiza pokazala je da Crna Gora posjeduje stvarne strateške prednosti, kao što su jadranska obala, Luka Bar, položaj na WBEM TEN-T koridoru i postojeća željeznička veza sa Centralnom Evropom, koje su znatno nedovoljno razvijene u odnosu na svoj potencijal. Analiza je takođe utvrdila ozbiljne strukturne izazove: dotrajalu i nebezbednu putnu infrastrukturu, zastarjelu željezničku mrežu nedovoljnog učinka, odsustvo multimodalnih terminalnih objekata i ograničene institucionalne kapacitete koji mogu ugroziti uspješnu i efikasnu realizaciju potencijalnih investicija.

Stoga je potrebna strategija upravljanja kojom će se utvrditi kako će Crna Gora izgraditi institucionalne, regulatorne i operativne sposobnosti neophodne da se investicije u fizičku infrastrukturu pretvore u održive ekonomske i društvene rezultate. Savremen, integrisan i održiv multimodalni saobraćajni sistem mogao bi pozicionirati Crnu Goru kao istinski strateško saobraćajno čvorište na presjeku Evrope, WB i Jadrana; ta perspektiva bi transformisala ekonomsku putanju zemlje i ubrzala njen put ka članstvu u EU.

Ključni izazovi i strateški imperativi

Na osnovu institucionalne, organizacione i infrastrukturne ocjene, utvrđeni su sljedeći ključni izazovi i strateški prioriteti:

1. **Završetak osnovnih multimodalnih koridora:** BBH i željeznička pruga Beograd – Bar zajedno čine primarnu saobraćajnu okosnicu Crne Gore u pravcu sjever–jug i njenu najdirektniju vezu sa širom TEN-T mrežom. Potencijal Luke Bar kao multimodalne jadranske kapije presudno zavisi od istovremenog završetka i modernizacije oba ova koridora. Fragmentisano ulaganje u jedan vid saobraćaja bez drugog neće uspjeti da otključa stratešku vrijednost nijednog od njih.
2. **Razvoj Luke Bar:** Luka Bar predstavlja najznačajniju stratešku prednost Crne Gore, koja do sada nije iskorišćena u najvećoj mogućoj mjeri. Njen položaj na južnom kraju i drumskog i željezničkog koridora daje joj inherentnu geografsku prednost kao logističkom čvoru. Međutim, pretvaranje ovog geografskog potencijala u operativnu konkurentsku prednost zahtijeva kontinuirano ulaganje u rehabilitaciju operativne obale, modernizaciju pretovarne opreme, digitalizaciju luke i, što je

najvažnije, nesmetan željezničko–lučki pretovar. Bez toga, luka će nastaviti da gubi tržišni udio u korist konkurentskih jadranskih i mediteranskih luka.

- 3. Uspostavljanje multimodalne integracije:** Odsustvo namjenskih multimodalnih teretnih terminala i funkcionalnih putničkih presjedačkih čvorova znači da vidovi saobraćaja u Crnoj Gori trenutno funkcionišu gotovo izolovano jedan od drugog. Uspostavljanje pravnih, operativnih i fizičkih infrastrukturnih osnova za integraciju vidova saobraćaja, u skladu i sa zahtjevima TEN-T Uredbe 2024/1679, mora se tretirati kao strateški prioritet, a ne kao naknadna misao uz investicije u infrastrukturu pojedinačnih vidova saobraćaja.
- 4. Ugrađivanje održivosti i digitalizacije:** Strateški plan Crne Gore za multimodalni saobraćaj mora biti usklađen sa obavezama iz Zelenog dogovora EU i sa SSMS. To zahtijeva ne samo ulaganja u fizičku infrastrukturu za punjenje čistih vozila, elektrifikaciju luka i željeznice, već i razvoj ITS platformi, digitalnih sistema za upravljanje teretnim i putničkim saobraćajem, kao i upravljanje saobraćajem zasnovano na podacima, a to su oblasti u kojima Crna Gora trenutno znatno zaostaje za vodećim nivoom EU.

SWOT analiza potvrđuje da je bilans strateških faktora uglavnom pozitivan: snage i prilike koje su na raspolaganju Crnoj Gori, posebno okvir pristupanja EU i programirane investicije, značajne su. Međutim, prijetnje i slabosti su stvarne i njima se mora aktivno upravljati. Održivost duga, institucionalni kapaciteti, usklađenost sa propisima EU i multimodalna integracija nijesu sporedna pitanja; to su uslovi za uspjeh.

U narednoj tabeli sumirane su snage, slabosti, prilike i prijetnje sektora logistike i multimodalnog saobraćaja Crne Gore:

Tabela 5 – Ključni nalazi SWOT analize za crnogorski sektor multimodalnog saobraćaja

Snage (S)	Slabosti (W)
- Strateški položaj tranzitne zemlje koja povezuje WB sa Jadranskim morem i Centralnom Evropom, čime se obezbjeđuje kapija za regionalni i međunarodni teretni saobraćaj. - Luka Bar je slobodna zona i predstavlja jedinstveno pomorsko i logističko čvorište sa multimodalnom povezanošću željeznicom, drumom i morem. - Tekuće i buduće investicije u ključne projekte saobraćajne infrastrukture, uključujući drumske (BBH), željezničke (pruga Bar – Vrbnica) i unapređenje Luke Bar, podržavaju multimodalne logističke koridore. - Poslovanje Montecarga i potencijalni novi učesnici na tržištu željezničkog saobraćaja. - Optimalno uspostavljene intermodalne logističke aktivnosti u Port of Adria, lučkom operateru sa iskustvom u obradi kontejnerskih tokova. - Usklađivanje sa saobraćajnim politikama i standardima EU ubrzava modernizaciju, interoperabilnost i pristup jedinstvenom tržištu (WBEM Evropski saobraćajni koridor i Koridor za željeznički teretni saobraćaj). - Učinak i pozicija zemlje poboljšani su prema Indeksu logističkog učinka WBG-a. - Napori na digitalizaciji u nastajanju usmjereni na poboljšanje operativne efikasnosti i olakšavanje prekograničnog e-teretnog saobraćaja, nesmetanih procedura i digitalnih teretnih koridora. - Planiranje održive mobilnosti na urbanom nivou pruža solidnu osnovu za promociju multimodalnih saobraćajnih rješenja u većim gradovima.	- Obim intermodalnog saobraćaja je relativno nizak i nedovoljno razvijen, uz preovlađujuću zavisnost od drumskog saobraćaja. - Nedostatak organizovanih teretnih sela i/ili intermodalno-logističkih centara. - Nizak stepen kontejnerizacije. - Zahtjevan planinski teren i klima koji utiču na kvalitet infrastrukture, povećavaju troškove održavanja i otežavaju ulaganja u saobraćaj. - Trenutno stanje i ograničeni kapaciteti željezničke infrastrukture i željezničkog poslovanja smanjuju konkurentnost kombinovanog transporta zasnovanog na željeznici u odnosu na drumski teretni saobraćaj. - Ograničena javna sredstva usporavaju tempo modernizacije i proširenja infrastrukture. - Fragmentisan logistički sektor sa ograničenim brojem velikih 3PL pružalaca usluga i relativno niskim stepenom eksteralizacije logistike, što ograničava povećanje efikasnosti sektora. - Srbija ima monopol nad kanalom snabdijevanja teretom prema Crnoj Gori kroz jedini efektivni zaleđinski kanal od Bara/ Podgorice do ključnih evropskih koridora. - Malo crnogorsko tržište – mali obim proizvodnje za izvoz, što dovodi do disbalansa dolaznih i odlaznih tokova punih kontejnera; veliki broj praznih kontejnera uskladištenih u luci. - Nedostatak organizovanih, pametnih multimodalnih rješenja i čvorišta za putnički saobraćaj u većim urbanim aglomeracijama.

	Nedostatak institucionalnog tijela/ direktorata u okviru MoT-a sa jasnim nadležnostima u vezi sa pitanjima multimodalnog saobraćaja.
Prilike (O)	Prijetnje (T)
- Izgledi za pristupanje EU i s tim povezano finansiranje kroz investicione okvire radi podsticanja ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu i inovacije. - Inicijative za regionalnu saradnju sa zemljama WB i EU radi razvoja prekograničnih multimodalnih teretnih koridora (npr. RFC) i digitalnih rješenja, čime se unapređuju povezanost i olakšavanje trgovine. - Rastuća tražnja i mogućnosti finansiranja održivih i zelenih saobraćajnih rješenja daju podsticaj prelasku na željeznicu i intermodalne opcije. - Potencijalni razvoj savremenih logističkih čvorišta i/ili suvih luka kao dopuna lučkim aktivnostima i proširenje intermodalnog dometa, npr. snažan logistički klaster/ suva luka u Baru ili u Podgorici, sinhronizovan sa morskom lukom, omogućio bi maksimiziranje obima pretovara Luke Bar i djelovao bi kao pokretač svih intermodalnih tokova/ procesa u Crnoj Gori. - Logistički kanal preko Bosne i Hercegovine mogao bi predstavljati alternativu srpskom kanalu. - Kontejnerizacija ruda daje mogućnost nesmetanih tokova rasutog tereta za korisnike. - Uspostavljanje jedinstvene upravljačke organizacione strukture za koordinaciju dijela globalnog lanca snabdijevanja (luka, željeznički operater i buduće suve luke), smještene u Crnoj Gori, omogućilo bi maksimiziranje obima pretovara tereta i povećanje troškovne efikasnosti za korisnike. - Mogućnost uspostavljanja sopstvenog registra kontejnera u okviru crnogorske pomorske administracije. - Usvajanje novih digitalnih tehnologija i prioritetnih zelenih mjera u infrastrukturnim projektima radi poboljšanja kvaliteta usluge, bezbjednosti i usklađenosti sa propisima o životnoj sredini.	- Ekonomska nestabilnost i visok javni dug mogu ograničiti kontinuirana ulaganja u razvoj saobraćajne infrastrukture. - Relativno mali investicioni projekti i obim nabavki mogli bi ograničiti interesovanje velikih dobavljača, proizvođača i finansijskih institucija. - Konkurencija susjednih zemalja sa naprednijim logističkim čvorištima i intermodalnim kapacitetima mogla bi preusmjeriti potencijalne tranzitne i logističke tokove. - Rizici od kašnjenja u institucionalnim reformama ili od nedovoljne usklađenosti sa pravnom tekovinom EU (acquis) i standardima mogli bi usporiti integraciju u evropska saobraćajna tržišta. - Rizici koji se odnose na životnu sredinu i klimatske promjene mogli bi pogoršati izazove za osjetljivu infrastrukturu, posebno u planinskim ili osjetljivim područjima. - Dinamična i složena priroda globalnog logističkog tržišta mogla bi izvršiti pritisak na male crnogorske operatere da ostanu konkurentni.

2.7 DRUŠTVENI ASPEKTI

Akcioni plan nove generacije za socijalna pitanja i prava putnika 2026-2028 fokusiran je na pravedne uslove rada, pristupačan saobraćaj i rodnu ravnopravnost. Za Crnu Goru obuhvata prekretnice sumirane u narednoj tabeli:

Stub	Aktivnost/ mjera	Prekretnica u transpoziciji	Prekretnica u implementaciji
Socijalna pitanja (željeznica)	Transponovati pravnu tekovinu EU o radnom vremenu i uslovima rada mobilnih radnika angažovanih u interoperabilnim prekograničnim uslugama	Q3 2027	Q3 2028
Socijalna pitanja (drumski saobraćaj)	Transponovati pravnu tekovinu EU o registrima vozačkih kartica (Uredba EU 2016/68)	Q3 2027	Q3 2028
	Transponovati pravnu tekovinu EU o tahografima (uredbe EU 165/2014 i 2016/799)	Q3 2027	Q3 2028
	Transponovati pravnu tekovinu EU u pogledu sadržaja podataka koji se bilježe i provjere popravke tahografa (Uredba EU 2024/1886)	Q4 2027	Q4 2027
	Uspostaviti nacionalne elektronske baze podataka za praćenje vremena vožnje/odmora (Uredba EU 561/2006 i Direktiva 2006/22/EZ)	Q4 2027	Q4 2027

Stub	Aktivnost/ mjera	Prekretnica u transpoziciji	Prekretnica u implementaciji
Prava putnika	Transponovati pravnu tekovinu EU o pravima putnika u željezničkom saobraćaju (Uredba EU 2021/782)	Q4 2026	Q4 2028
	Transponovati pravnu tekovinu EU o pravima putnika u autobuskom saobraćaju (Uredba EU 181/2011)	Q3 2027	Q4 2028
	Uspostaviti procese za postupanje po pritužbama i prikupljanje podataka	N/A	Q4 2028
	Izraditi nacrt mape puta za obuku i obezbijediti obuku o PRM za saobraćajno osoblje	N/A	Q4 2027
Rod	Sprovesti do dvije identifikovane mjere koje proističu iz 25 preporuka platforme Žene u saobraćaju – EU platforma za promjene, radi privlačenja, zapošljavanja i zadržavanja žena u sektoru saobraćaja	N/A	Q1 2028

Dodatni detalji o društvenim aspektima dati su u narednim pasusima.

2.7.1 PRAVA PUTNIKA

Prema Izvještaju EK za 2025. godinu⁷, zakonodavstvo u oblasti vazdušnog saobraćaja, uključujući i propise koji se odnose na osobe sa invaliditetom i osobe smanjene pokretljivosti, kao i u oblasti vodnog saobraćaja, usvojeno je uz potpunu usklađenost sa pravnom tekovinom EU. Kao što je već pomenuto, Uredba (EU) br. 1177/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta od 24. novembra 2010. godine o pravima putnika koji putuju morem i unutrašnjim plovnim putevima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 u potpunosti je usklađena kroz postojeći Zakon o pravima putnika u pomorskom saobraćaju i saobraćaju unutrašnjim plovnim putevima i Pravilnik o obliku, sadržaju i načinu izdavanja potvrde o osiguranju od odgovornosti prevoznika u prevozu putnika morem. Uredba (EZ) br. 392/2009 Evropskog parlamenta i Savjeta od 23. aprila 2009. godine o odgovornosti prevoznika putnika morem u slučaju nesreća u potpunosti je usklađena Zakonom o ugovorima o prevozu putnika morem, dok je neophodno ratifikovati Protokol iz 1996. godine uz Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja (LLMC), kako bi se Uredba 392/2009 u potpunosti uskladila kroz novi zakon.

Međutim, usklađivanje odredbi o autobuskom saobraćaju, kao i o pravima putnika u željezničkom saobraćaju, tek treba da bude okončano. Neophodno usklađivanje zakonodavstva sa Uredbom (EU) br. 181/2011 Evropskog parlamenta i Savjeta od 16. februara 2011. godine o pravima putnika u autobuskom prevozu i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (Evropski ekonomski prostor – relevantno za EEA) je u toku. Nacrt zakona o izmjenama Zakona o ugovorima u drumskom saobraćaju bio je predmet usklađivanja sa eFTI uredbom. Proces usklađivanja zaustavljen je od septembra 2025. godine, do dostavljanja povratne informacije od strane EK, u zavisnosti od koje će podzakonski akt Zakona o izmjenama Zakona o ugovorima u drumskom saobraćaju biti neophodan ili ne.

U pogledu usklađivanja sa Uredbom (EU) 2021/782 Evropskog parlamenta i Savjeta od 29. aprila 2021. godine o pravima i obavezama putnika u željezničkom saobraćaju (prerađena verzija) (relevantno za EEA) i sa Sprovedbenom uredbom Komisije (EU) 2024/949 od 27. marta 2024. godine kojom se utvrđuje zajednički obrazac za zahtjeve putnika u željezničkom saobraćaju za nadoknadu i obeštećenje zbog kašnjenja, propuštenih veza i otkazivanja željezničkih usluga u skladu sa Uredbom (EU) 2021/782 Evropskog parlamenta i Savjeta, smatra se da je ono ostvareno kroz Nacrt zakona o ugovornim odnosima u željezničkom saobraćaju

⁷ EC, Izvještaj o Crnoj Gori za 2025. godinu, SWD(2025) 754 final/2, 4.11.2025.

i Pravilnik o minimalnim elementima standarda kvaliteta usluge i obrascu zahtjeva za nadoknadu i obeštećenje, uz očekivanu ocjenu i potvrdu EK.

Crna Gora bi trebalo da odredi nacionalno tijelo za sprovođenje propisa kako bi se ispunili zadaci i odgovornosti koje zahtijevaju uredbe EU o pravima putnika u željezničkom, drumskom i pomorskom saobraćaju. Posebno u pogledu željezničkog sektora, nedavno osnovana Agencija za željeznice određena je kao nacionalno tijelo za sprovođenje propisa, nadležno za nadzor nad sprovođenjem Zakona o ugovornim odnosima u željezničkom saobraćaju i za zaštitu prava putnika.

Relevantna preporuka TCPS za Crnu Goru jeste izrada mape puta zasnovane na Studiji za jačanje regulatornog okvira za prava putnika u WB, koju je TCPS izradio 2024. godine. Pod pretpostavkom da će pravna transpozicija uskoro biti ostvarena, mjere i aktivnosti koje treba sprovesti, prema studiji TCPS, obuhvataju:

Pravne/ institucionalne aktivnosti i mjere
- Potpuna transpozicija relevantnih uredbi i usvajanje relevantnih zakona
- Administrativna reforma za organizacione aspekte
- Odnosi sa javnošću i privredom, uključujući osnivanje odbora za saradnju sa organima za zaštitu potrošača i sa udruženjima putnika i osoba sa invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću
- Uspostavljanje nacionalnog tijela/ tijela za sprovođenje propisa
- Uspostavljanje mehanizama za postupanje po pritužbama i za obeštećenje
- Uspostavljanje procesa prikupljanja podataka i izvještavanja
Organizacione/ promotivne aktivnosti i mjere
- Kampanja za podizanje svijesti javnosti i praćenje usklađenosti
- Jačanje kapaciteta (potencijalno sprovedeno kao regionalni pilot projekat kroz TCPS)
- Obuka u vezi sa PRM (potencijalno sprovedena kao 2. pilot projekat na nivou RP, ako je moguće)
Tehničke aktivnosti i mjere
- Provjera usklađenosti terminala, voznog parka i raspoloživosti opreme; validacija rezultata od strane putnika i udruženja PRM
- Uspostavljanje onlajn platforme za pružanje informacija o pravima putnika
- Uspostavljanje platforme za onlajn podnošenje pritužbi i trenutno obavještanje NEB-ova radi obrade pritužbi
- Prikupljanje, obrada i objavljivanje podataka/ statistike
- Ankete o svijesti i zadovoljstvu putnika
- Obogaćivanje onlajn platforme informacijama o pristupačnosti i indikatorima
- Obogaćivanje onlajn platforme informacijama o itinererima u realnom vremenu
- Doprimos Opservatoriji za prava putnika WB (ako bude uspostavljena)
- Evaluacija prava putnika i politike cijena radi uvođenja posebnih tarifa za PRM – po mogućnosti u okviru sveobuhvatne evaluacije politike prava putnika i u kombinaciji sa anketama o svijesti i zadovoljstvu putnika

U svakom slučaju, svi naponi treba da budu usklađeni sa nedavno objavljenim Akcionim planom nove generacije TCT 2026 – 2028, koji stavlja fokus na potpunu transpoziciju i sprovođenje relevantne pravne tekovine EU, određivanje nacionalnih tijela za sprovođenje propisa, uspostavljanje mehanizama za postupanje po pritužbama i za obeštećenje, procesa prikupljanja podataka i izvještavanja, kao i na obuku saobraćajnog osoblja o pravima i potrebama PRM.

2.7.2 PRAVA RADNIKA – TAHOGRAFI – SPROVOĐENJE SOCIJALNOG ZAKONODAVSTVA

Prema Izvještaju EK za 2025. godinu⁸, Crna Gora je napredovala sa revizijom ključnog nacionalnog zakonodavstva o drumskom saobraćaju, uključujući socijalna pravila i tahografe, dok je njihovo usvajanje bilo u toku. Uz nedavna dešavanja, postignut je viši nivo usklađenosti sa relevantnom pravnom tekovinom EU.

Usklađenost sa propisima EU o pravima radnika u željezničkom sektoru postignuta je potpunom transpozicijom Direktive 2003/88/EZ o određenim aspektima organizacije radnog vremena i Direktive 2005/47/EZ o Sporazumu između Zajednice evropskih željeznica (CER) i Evropske federacije radnika u saobraćaju (ETF) o određenim aspektima uslova rada mobilnih radnika angažovanih u interoperabilnim prekograničnim uslugama u željezničkom sektoru.

U drumskom sektoru, nekoliko uredbi i direktiva transponovano je kroz Zakon o radnom vremenu mobilnih radnika i tahografima početkom 2026. godine. Donošenjem ovog zakona ostvarena je transpozicija nekoliko pravnih akata EU, i to:

- Uredbe (EU) 561/2006 o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na drumski saobraćaj;
- Uredbe (EU) 2020/1054 u pogledu minimalnih zahtjeva za maksimalno dnevno i sedmično vrijeme vožnje, minimalne pauze i dnevne i sedmične periode odmora;
- Uredbe (EU) br. 165/2014 u pogledu utvrđivanja položaja pomoću tahografa;
- Direktive 2002/15/EZ o radnom vremenu mobilnih radnika; i
- Direktive 2006/22/EZ o sprovođenju socijalnog zakonodavstva.

Transpozicija Direktive (EU) 2020/1057 o upućivanju vozača u sektoru drumskog saobraćaja ostvarena je kroz izmjene finalizovane krajem 2025. godine, dok je usklađivanje sa uredbama (EU) 2017/548 o plombama tahografa i (EU) 2021/1228 o pametnim tahografima ostvareno početkom 2026. godine.

Na osnovu navedenog, relevantna socijalna pravna tekovina EU koju tek treba transponovati u Crnoj Gori jesu Uredba (EU) 2022/1012 u pogledu utvrđivanja standarda kojima se detaljno uređuju nivo usluge (LOS) i sigurnost bezbjednih i sigurnih parkirališta i postupci njihove sertifikacije, kao i Uredba (EU) 2016/68 o zajedničkim postupcima i specifikacijama neophodnim za međusobno povezivanje elektronskih registara vozačkih kartica.

Najnovije preporuke TCPS za Crnu Goru u oblasti socijalnog zakonodavstva obuhvataju:

- unapređenje inspeksijskog nadzora na putevima i sprovođenja socijalnog zakonodavstva u drumskom saobraćaju radi obezbjeđivanja usklađenosti sa propisima o vremenu vožnje i periodima odmora; i
- obezbjeđivanje usklađenosti sa Uredbom (EU) 2022/1012 koja se odnosi na bezbjednost i sigurnost parkirališta, uz unaprijeđene sisteme praćenja odmorišta za vozila.

Crna Gora bi trebalo da nastavi napore na usklađivanju i sprovođenju zakonodavstva, u bliskoj saradnji sa TCPS i u skladu sa obnovljenim Akcionim planom nove generacije za socijalna pitanja i prava putnika 2026 – 2028.

⁸ EC, Izvještaj o Crnoj Gori za 2025. godinu, SWD(2025) 754 final/2, 4.11.2025.

2.7.3 ASPEKTI RODNE RAVNOPRAVNOSTI

Rodna analiza sektora saobraćaja u pravcu rodno i klimatski odgovornih rješenja javnih politika izrađena je 2024. godine⁹, pružajući uvid u trenutno stanje, na osnovu dostupnih statistika i sprovedene ankete:

- Broj registrovanih vozila prema polu iznosi samo 28% za žene
- Samo 34% ukupnog broja vozačkih dozvola izdato je ženama
- Žene čine samo 19% zaposlenih u sektoru saobraćaja
- Različite vrste vozila (automobil, bicikl, e-bicikl, e-trotinet) manje su dostupne ženama nego muškarcima, sa 20% u pogledu pristupa privatnom automobilu. Skoro 38% žena uopšte nema pristup ovim vrstama vozila.
- Skoro 13% žena nema pristup privatnim vozilima ni javnom prevozu. Samo 35.8% ima pristup autobuskom prevozu.
- Žene više koriste autobus za potrebe zdravstvenih i socijalnih usluga.
- Žene više koriste bicikl u zdravstvene i sportske svrhe, a znatno manje za odlazak na posao i u školu.
- Žene manje koriste automobile za sve svrhe putovanja, a više koriste taksi u svrhe razonode (oko 8% više u odnosu na muškarce).
- Žene se generalno osjećaju bezbjedno u automobilu, autobusu i taksiju, čak i kada su same, a najmanje bezbjedno prilikom korišćenja bicikla i e-trotineta.
- Žene se generalno osjećaju manje bezbjedno u odnosu na muškarce prilikom korišćenja dostupnih prevoznih sredstava ili prilikom hodanja, osim prilikom korišćenja bicikla.
- Žene pokazuju veće interesovanje za različite vrste klimatski prihvatljivih prevoznih sredstava.

Isti izvještaj preporučuje – između ostalog – organizovanje prikupljanja i vođenja statistike prema polu, što je obaveza svih institucija prema Zakonu o rodnoj ravnopravnosti¹⁰, povećanje učešća žena na rukovodećim pozicijama i smanjenje rodne neuravnoteženosti radne snage u sektoru saobraćaja, razvoj MaaS platforme i promociju klimatski prihvatljive mobilnosti uz podsticaje za e-mobilnost.

Kao što ista analiza naglašava, stanje u oblasti izrade i sprovođenja politika koje se odnose na saobraćaj, zaštitu životne sredine i budžet u Crnoj Gori potpuno je „rodno slijepo“. MoT¹¹ takođe konstatuje da postojeća TDS ne sadrži integrisan princip rodne ravnopravnosti, iako je to obaveza definisana Metodologijom za izradu strateških dokumenata. MoT smatra da bi se integrisanjem principa rodne ravnopravnosti u ažuriranu strategiju saobraćajni sistem učinio održivijim, inkluzivnijim i efikasnijim; kako je pokazala anketa u okviru prethodno navedene analize, žene su osjetljivije na pitanja održive mobilnosti.

Stoga MoT smatra neophodnim da se prilikom revizije TDS-a sistematski integriše princip rodne ravnopravnosti, u skladu sa nacionalnim politikama i relevantnim standardima EU, kako bi saobraćajni sistem bolje odgovarao različitim potrebama žena i muškaraca. To podrazumijeva uvođenje rodne perspektive u definisanje strateških i operativnih ciljeva, posebno u oblastima planiranja javnog prevoza, bezbjednosti saobraćaja, pristupačnosti usluga, zapošljavanja u sektoru saobraćaja i donošenja odluka. Ugrađivanje principa rodne ravnopravnosti u revidiranu TDS obezbijedilo bi ravnopravnost, podstaklo ekonomsko

⁹ Gender Budget Watchdog Network for a gender equal region: Rodna analiza sektora saobraćaja u pravcu rodno i klimatski odgovornih političkih rješenja – Nacionalni izvještaj za Crnu Goru, decembar 2024.

¹⁰ Zakon o rodnoj ravnopravnosti („Sl. list Republike Crne Gore“, br. 046/07 od 31.07.2007, „Sl. list Crne Gore“, br. 073/10 od 10.12.2010, 040/11 od 08.08.2011, 035/15 od 07.07. 2015) član 14: Statistički podaci i informacije koje prikupljaju, evidentiraju i obrađuju organi, privredna društva i druga pravna lica, kao i preduzetnici, moraju biti iskazani po polu. Statistički podaci i informacije iz stava 1 ovog člana sastavni su dio zvanične statistike u Crnoj Gori i dostupni su javnosti u skladu sa zakonom.

¹¹ Izvještaj o sprovođenju Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035 (za period 2021-2025), decembar 2025.

osnaživanje žena i muškaraca i doprinijelo ciljevima održivog razvoja EU koji se odnose na rodnu ravnopravnost i na održive gradove i zajednice, na koje se Crna Gora obavezala.

TCPS podstiče Crnu Goru da se pridruži Platformi EU za promjene – Žene u saobraćaju i preporučuje pristupanje Deklaraciji o jednakim mogućnostima za žene u saobraćaju, kao i razvoj inicijativa za podsticanje učešća žena u sektoru saobraćaja. Posebno je obnovljenim Akcionim planom za novu generaciju 2026 – 2028 za socijalna pitanja i prava putnika predviđena implementacija najviše dvije identifikovane mjere koje proizlaze iz Platforme EU – Žene u saobraćaju, sa ciljem povećanja učešća žena u radnoj snazi za 10% do 2028. godine.

Ove aktivnosti doprinijele bi pravednoj i ravnopravnoj mobilnosti za sve. Kako preporučuje MoT, očekuje se da ažurirana TDS razmotri mjere kao što su prikupljanje i korišćenje podataka razvrstanih po polu (npr. obrasci korišćenja saobraćaja, percepcija bezbjednosti, zastupljenost žena u sektoru), definisanje konkretnih mjera za unapređenje bezbjednosti i pristupačnosti saobraćaja za žene (uključujući žene sa djecom, starije žene i žene sa invaliditetom), kao i jačanje institucionalnih kapaciteta MoT-a za sprovođenje rodno odgovornog budžetiranja i praćenje rodni efekata politika. Na taj način Strategija bi doprinijela ne samo efikasnijem i inkluzivnijem saobraćajnom sistemu, već i širim ciljevima socijalne kohezije i održivog razvoja.

2.7.4 PREVOZ OPASNIH MATERIJAJA ---

Crna Gora je ostvarila 95% u zakonodavnom usklađivanju i sprovođenju osnovnih direktiva EU, prema zvaničnom obrazloženju Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o TDG (OG 89/2025; na snazi od 13. avgusta 2025)¹². Direktiva 2008/68/EC – pravna transpozicija i primjena zahtjeva ADR/RID/ADN u nacionalnom zakonodavstvu, Direktiva 95/50/EC – jedinstvene kontrole na putevima i postupci sprovođenja propisa, i Direktiva 2010/35/EU – ocjenjivanje usaglašenosti pokretne opreme pod pritiskom i nadzor nad tržištem.

Crna Gora prednjači sa sveobuhvatnom transpozicijom i uspostavljenim redovnim ažuriranjima (100% ispunjenosti), pružajući modele potpune usklađenosti. Kada je riječ o regionalnom napretku i administrativnim strukturama, Crna Gora je ostvarila cilj, uz uspostavljene nadležne organe i redovne mehanizme međuresorne koordinacije koji podupiru nadzor nad opasnim materijama (blizu 100% ispunjenosti).

Kada je riječ o pokretnoj opremi pod pritiskom, Direktiva 2010/35/EU (TPED) – uspostavljanje TPED okvira (za posude i cisterne pod pritiskom), Crna Gora je postigla punu usklađenost i predstavlja primarni referentni model u regionu. Crna Gora je uspostavila organe za notifikaciju, akreditovana tijela za ocjenjivanje usaglašenosti i procedure nadzora nad tržištem, dostigavši 100% ispunjenosti ovog složenog cilja.

Usvajanje sveobuhvatnih izmjena i dopuna zakona o TDG u Crnoj Gori 2025. godine, uz potpuno usklađivanje sa osnovnim zahtjevima, predstavlja izuzetno značajno dostignuće. Takođe se konstatuje da Crna Gora održava snažnu bilateralnu saradnju sa institucijama EU (Generalni direktorat za proširenje i istočno susjedstvo (DG ENEST), DG MOVE) i sveobuhvatnu podršku kroz IPA projekte, čime se pokazuje efikasno korišćenje mehanizama pomoći EU i sistematski pristup jačanju kapaciteta u oblasti opasnih materija.

Iako su usklađivanje i ukupni napredak postepeno ostvareni, uključujući puno funkcionisanje sistema 112 i e-Call, i dalje postoji potreba za snažnom međusektorskom koordinacijom u oblasti TDG, posebno između MoT

¹² TCPS, Četvrti izvještaj o napretku u sprovođenju Smjernica za transport opasnih materija, 2025.

i Mol. Potpuno pravno usklađivanje i efikasna implementacija kroz sveobuhvatne mehanizme koordinacije direktno doprinose obezbjeđivanju bezbjednog odvijanja saobraćaja na saobraćajnim mrežama.

Sveukupno, ocjena pokazuje da je Crna Gora uspostavila sve sveobuhvatniji politički i zakonodavni okvir koji se bavi socijalnom dimenzijom sektora saobraćaja, uz zapažen napredak u usklađivanju nacionalnog zakonodavstva sa pravnom tekovinom EU (acquis). Ipak, i dalje postoji nekoliko nedostataka u praktičnoj primjeni socijalnih politika, posebno u pogledu pristupačnosti za osobe sa invaliditetom i smanjenom pokretljivošću, rodne ravnopravnosti, sprovođenja prava putnika, prava radnika i sistematskog uključivanja socijalnih aspekata u planiranje saobraćaja. Otklanjanje ovih nedostataka zahtijevaće ne samo završetak zakonodavnog usklađivanja, već i ojačane institucionalne kapacitete, unaprijeđene mehanizme praćenja, intenzivnije uključivanje zainteresovanih strana i ciljane investicije u inkluzivnu saobraćajnu infrastrukturu i usluge.

2.8 SAOBRAĆAJNI MODEL BAZNE GODINE I BAU SCENARIJA

2.8.1 KONTEKST

Saobraćajni model Crne Gore korišćen u originalnoj TDS 2019-2035 razvijen je 2017. godine, izdvojen kao kordon iz REBIS modela (Regionalna studija infrastrukture Balkana), uz korišćenje podataka iz 2012. godine, koji je pokrivao širu oblast Balkana i razvijen je u okviru REBIS-a. Model je odgovarajuće prilagođen (agregacija spoljnih zona, dodavanje unutrašnjih zona i linkova itd.) kako bi se izradio strateški, nacionalni model za potrebe Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore.

Ažuriranu verziju bazne godine (BY) navedenog modela izradio je Konsultant za modeliranje, kojeg je angažovao MoT po drugom konsultantskom ugovoru, kako bi poslužila kao kvantitativni alat spreman za upotrebu pri ocjeni razvojnih scenarija razmatranih u okviru „Ažuriranja TDS 2019-2035“¹³. Ažurirana verzija saobraćajnog modela nema strukturne izmjene u odnosu na verziju korišćenu u originalnoj strategiji Crne Gore (u pogledu procedura, funkcionalnosti i mogućnosti), ali je ažurirana novim skupom podataka (saobraćajna infrastruktura, demografija, podaci o ponudi, zone itd.) kako bi odražavala baznu godinu 2024. S tim u vezi, konstatuje se da je Konsultant za strategiju sproveo ankete u autobuskom saobraćaju, a rezultate je Konsultant za modeliranje iskoristio za izradu odgovarajućih O-D matrica i za ponovnu kalibraciju/validaciju modela bazne godine.

U pogledu mogućnosti dostavljenog saobraćajnog modela bazne godine, konstatuje se da je, budući da su matrice tražnje za baznu godinu (2024) razvijene na osnovu saobraćajnog modela koji je u prošlosti dva puta ponovo kalibrisan, moguće izobličenje obima saobraćaja u pojedinim zonama i O-D parovima. I konsultant za modeliranje i konsultant za strategiju nastojali su da taj efekat svedu na najmanju mjeru; ipak, smatra se da matrice možda ne odražavaju u potpunosti obrasce putovanja u 2024. godini. To se, zajedno sa strukturnim ograničenjem modela u pogledu procjene promjene modalne raspodjele, smatra glavnim ograničenjem saobraćajnog modela. **Stoga se snažno preporučuje razvoj punog četvorostepenog saobraćajnog modela, zasnovanog na širokom obimu saobraćajnih anketa i intervjuja (radi formiranja novih O-D matrica), i to još prije izrade naredne Strategije razvoja saobraćaja (koja će najvjerovatnije obuhvatiti narednih 25-30 godina). Novi saobraćajni model može podržati ocjenu različitih velikih projekata**

¹³ Konsultantske usluge za ažuriranje modela saobraćajne tražnje - Isporučivi rezultat 3: Finalni izvještaj o ažuriranju modela, SUEZ Consulting, 2026

saobraćajne infrastrukture, uključujući i one obuhvaćene aktuelnim ažuriranjem strategije, pružajući korisne informacije za procese donošenja odluka.

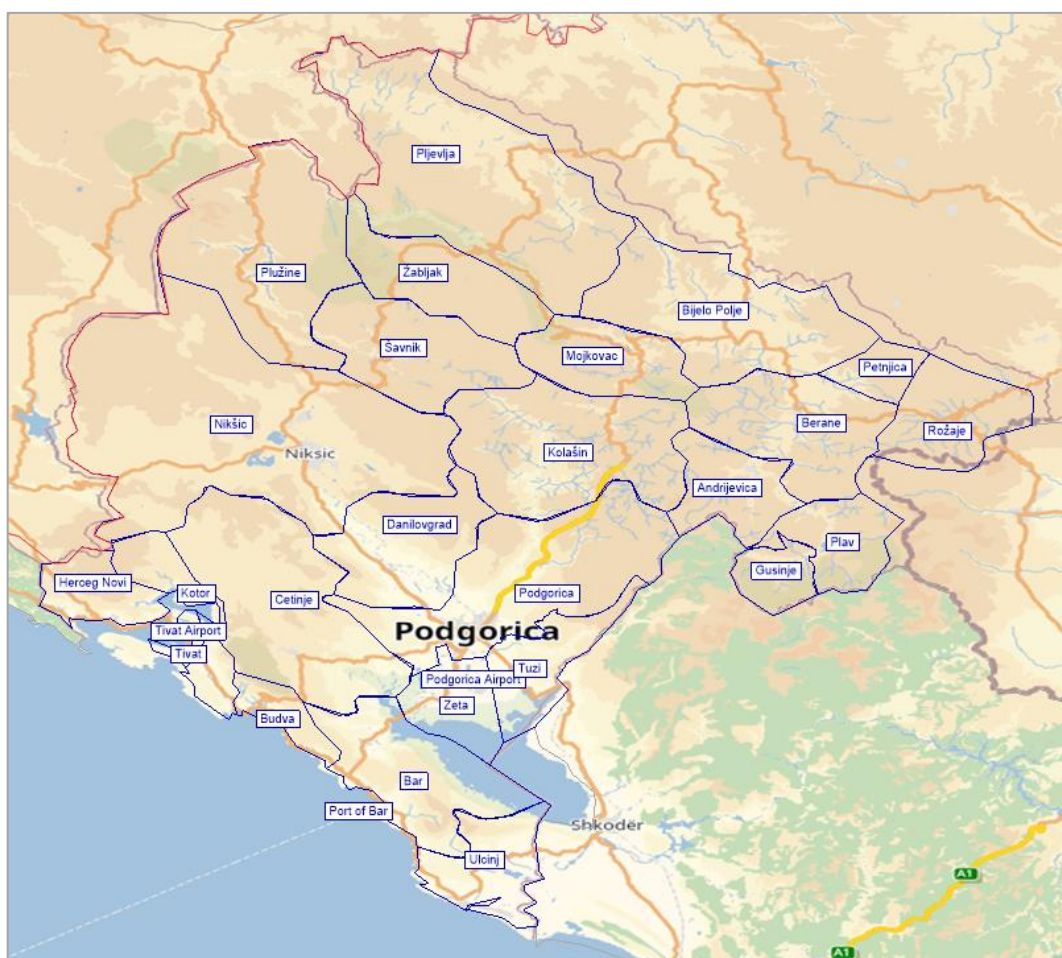
U narednim pasusima predstavljene su ključne karakteristike dostavljenog saobraćajnog modela bazne godine.

2.8.1.1 ZONSKI SISTEM I SAOBRAĆAJNA MREŽA

Dostavljeni saobraćajni model je statički model saobraćajne tražnje, razvijen u softveru PTV VISUM, koji obuhvata putnu i željezničku mrežu, dok je uticaj pomorskog i vazdušnog saobraćaja na kopneni saobraćaj indirektno obuhvaćen kroz saobraćajnu tražnju. Godina 2024. smatra se baznom godinom modela, a 2030. i 2035. su prognozni horizonti.

Nacionalni saobraćajni model Crne Gore obuhvata ukupno 55 zona, 28 unutrašnjih zona i 27 spoljnih zona. Unutrašnje zone odgovaraju 25 crnogorskih opština, uključujući nedavno formirane opštine Petnjica (izdvojena iz Berana 2013. godine), Gusinje (izdvojeno iz Plava 2014. godine), Tuzi (izdvojene iz Podgorice 2018. godine) i Zeta (izdvojena iz Podgorice 2022. godine). Na listi unutrašnjih zona nalaze se i tri zone za aerodrome u Podgorici i Tivtu i za Luku Bar, radi simulacije odgovarajućih obrazaca saobraćaja u ovim posebnim područjima.

Unutrašnji zonski sistem prikazan je na sljedećoj slici:

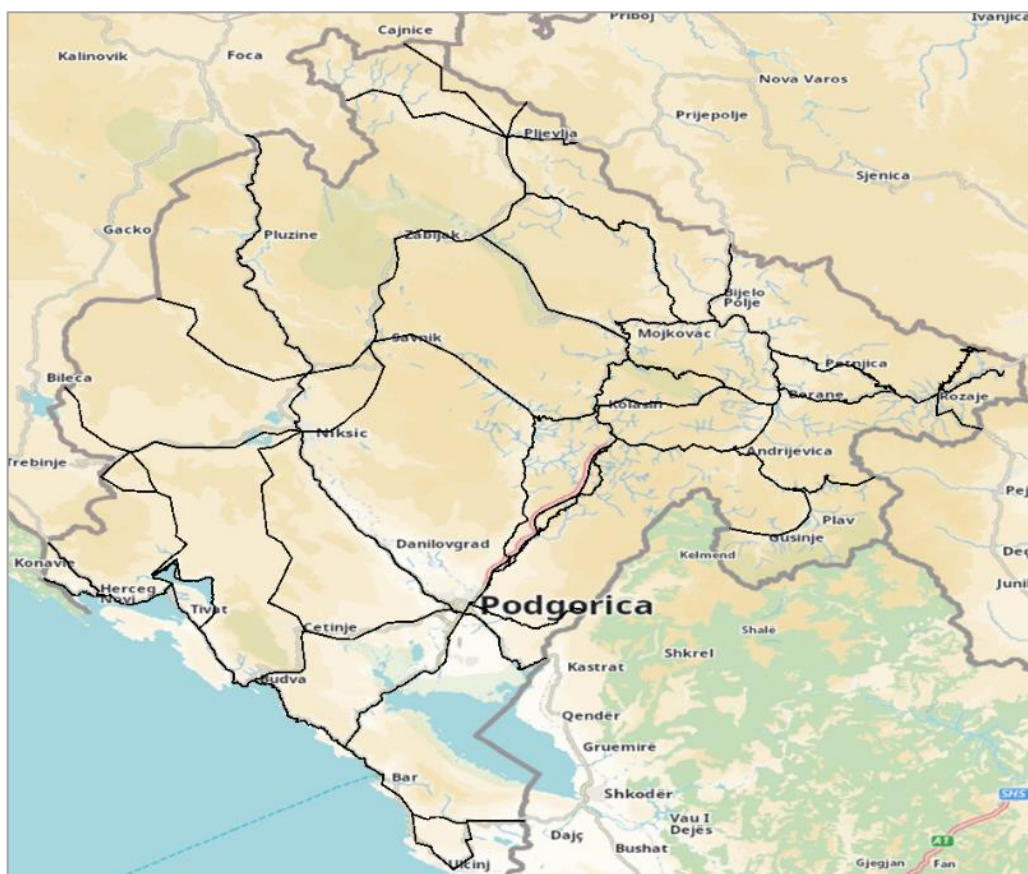


Slika 6 – Unutrašnji zonski sistem saobraćajnog modela Crne Gore

Spoljni zonski sistem obuhvata sve zemlje (osim Crne Gore) na odgovarajućem nivou prostornog prikaza, pri čemu se susjedne zemlje posmatraju kao pojedinačne zone, a udaljenije zemlje kao agregirane spoljne zone.

Kodirana **putna mreža** u modelu bazne godine obuhvata sve auto-puteve i magistralne puteve Crne Gore, većinu regionalnih puteva i nekoliko odabranih lokalnih puteva. Dvije dionice sa naplatom putarine koje trenutno postoje u Crnoj Gori (tj. tunel Sozina i auto-put Smokovac – Mateševo), kao i granični prelazi sa susjednim zemljama, odgovarajuće su kodirani u modelu bazne godine.

Putna mreža Crne Gore, kako je kodirana u modelu, prikazana je na sljedećoj slici:



Slika 7 – Modelovana putna mreža

Željeznički sistem Crne Gore, iako relativno mali, strateški je značajan jer povezuje luku Bar sa Srbijom, Podgoricu sa Albanijom i Podgoricu sa Nikšićem, a prolazi i kroz druge ključne crnogorske gradove, poput Kolašina i Bijelog Polja. Željezničke pruge koriste se i za putnički i za teretni saobraćaj.

Ažurira se i **željeznička mreža** kako je kodirana u modelu prikazana je na sljedećoj slici:



Slika 8 – Modelovana željeznička mreža

2.8.1.2 SAOBRAĆAJNA TRAZNJA U BAZNOJ GODINI

Saobraćajna tražnja je u saobraćajnom modelu bazne godine prikazana kroz odgovarajuće O-D matrice za svaki vid saobraćaja, koje su ažurirane kako je opisano u nastavku.

Drumski saobraćaj: Ažurirana tražnja za drumski saobraćaj u baznoj godini 2024 (putnički i teretni) procijenjena je primjenom sintetičkog pristupa zasnovanog na O-D matricama modela razvijenog za originalnu strategiju (kalibrisanog tada za 2015. godinu) i na brojanjima saobraćaja (AADT) sprovedenim za 2024. godinu, na različitim dionicama putne mreže Crne Gore. Ovaj proces kalibracije matrica i validacija rezultirali su odgovarajućim pokazateljima za potrebe ažuriranja O-D matrica za segmente putničkih automobila (RC) i drumskog teretnog saobraćaja (RF), budući da se čini da obuhvataju obime saobraćaja duž dionica putne mreže.

Željeznički saobraćaj: Za željeznički putnički saobraćaj bile su neposredno dostupne godišnje vrijednosti putovanja između željezničkih stanica, uključujući domaća i međunarodna putovanja, za 2024. godinu. One su činile godišnju O-D matricu. Ta matrica je zatim pretvorena u dnevna putovanja između zona modela i direktno uvedena u model kao O-D matrica željezničkog putničkog saobraćaja. Za željeznički teretni saobraćaj procijenjena je nova O-D matrica na osnovu podataka iz 2024. godine.

Autobuski saobraćaj: Za autobuski saobraćaj (koji nije bio uključen u model iz 2017. godine), u nedostatku detaljnijih podataka, primijenjen je približan (proxy) pristup za izvođenje O-D matrice za autobuse za tipičan dan, na osnovu anketa o popunjenosti autobusa na dvije centralne autobuske stanice, u Podgorici i Budvi, kao i na osnovu prikupljenih podataka o popunjenosti¹⁴.

Uticađ vazdušnog saobraćaja: Pretpostavlja se da je drumski saobraćaj putničkih automobila ka aerodromima i od njih obuhvaćen brojanjima saobraćaja na linkovima koji povezuju aerodrome sa okolnom putnom mrežom. Ova tražnja je već bila uključena u okviru baznih zona modela za Podgoricu i Tivat, ali nije bila eksplicitno prikazana u okviru posebnih aerodromskih zona. Radi obezbjeđivanja konzistentnosti,

¹⁴ <https://busticket4.me/EN>

izvršena su ručna prilagođavanja O-D matrica putničkih automobila, kojima je procijenjeni drumski saobraćaj vezan za aerodrome preraspodijeljen iz baznih zona u odgovarajuće aerodromske zone.

Uticaj pomorskog saobraćaja: Uticaj pomorskog saobraćaja na putnički saobraćaj smatra se zanemarljivim, dok u teretnom saobraćaju Luka Bar predstavlja značajan atraktor za izvoz tereta iz Srbije i Crne Gore. Teretni saobraćaj (kamioni) ka Luci Bar i od nje uključen je u O-D matrice ažuriranja modela koje je dostavio konsultant za modeliranje.

Kao što je već navedeno, model tražnje zasnovan je na skupu O-D matrica razvijenih za projekat REBIS 2003. godine, ažuriranih 2012. godine, a kasnije korišćenih za model TDS iz 2017. godine, nakon čega je uslijedilo aktuelno ažuriranje. Činjenica da je model tražnje prvobitno razvijen prije više od 20 godina i da je od tada najmanje dva puta prilagođavan i ponovo kalibrisan smanjuje pouzdanost rezultata, uz izobličene obime saobraćaja i neprecizne O-D obrasce, posebno za drumski saobraćaj. Ovi identifikovani nedostaci, koji ograničavaju validnost modela, razmotreni su sa MoT/PIU i dogovoreno je da se za potrebe aktuelnog srednjoročnog ažuriranja Strategije alat koristi i prilagođava u skladu sa svojim mogućnostima, kao i da se – radi podrške ažuriranju Strategije – rezultati modela dopune kvalitativnim analizama i ocjenama kako bi se, u mjeri u kojoj je to moguće, validirali budući rezultati dodjele na mrežu. Ovakav pristup ocijenjen je kao adekvatan za ovo srednjoročno ažuriranje strategije i za uporednu analizu različitih razvojnih scenarija, iako tehnički nije idealan.

2.8.2 SAOBRAĆAJNI MODEL BAU SCENARIJA

2.8.2.1 STRANA PONUDE SAOBRAĆAJNOG MODELA BAU SCENARIJA

Dostavljeni model bazne godine služi kao osnova za aktivnosti Konsultanta za strategiju, tj. za razvoj i evaluaciju različitih razvojnih scenarija. Radi utvrđivanja polazne osnove za poređenje njihovog uticaja i identifikovanja mogućih uskih grla, BAU scenariji (uobičajeni razvoj) definisani su i razvijeni za horizonte 2030. i 2035. godine u softveru VISUM.

Ovi scenariji TDS obuhvataju infrastrukturne projekte koji su u toku ili u pripremi, sa obezbijeđenim statusom finansiranja, prevashodno preuzete iz:

- Projekti iz SPP-a ili sektorskih programa koji su završeni nakon 2024. godine ili su u fazi implementacije, a čiji je završetak predviđen do 2030. godine; i
- Projekti od velikog značaja sa opredijeljenim budžetom i rokovima prije 2030. ili 2035. godine.

Konkretnije, identifikovani su i uvedeni u mrežu projekti drumske i željezničke infrastrukture za koje se predviđa da će biti u funkciji do 2030. i 2035. godine. Oni obuhvataju:

- Petnaest (15) dionica puteva u rekonstrukciji i izgradnji, uključujući tri SPP projekta auto-puta i brze saobraćajnice: Mateševo – Andrijevića i Tološi – Smokovac (osnovna TEN-T mreža/ WBEM koridor) i obilaznicu Budve (osnovna TEN-T mreža); i
- Intervencije na željezničkoj pruzi Bar – Vrbnica – granica sa Srbijom, željezničkoj dionici Golubovci – Bar, uključujući klizište Ratac i tunel Sozina, kao i rehabilitacija mostova i gornjeg stroja pruge na dionici Lutovo – Bratonožići – Bioče željezničke pruge Vrbnica – Podgorica – Bar.

Kada je riječ o vazdušnom saobraćaju, u toku je postupak zaključivanja ugovora o koncesiji, a informacije o vrsti i obimu relevantnih projekata nisu objavljene. Što se tiče pomorskog saobraćaja, iako postoje razgovori i studije o razvoju Luke Bar, odgovarajuća sredstva nisu obezbijeđena. Konstatuje se da se, budući da mreže

vazdušnog i pomorskog saobraćaja nisu direktno uključene/kodirane u saobraćajni model, mogući uticaj relevantnih budućih projekata indirektno simulira, preko posebnih zona za luke i aerodrome koje su uvedene.

Konstatuje se da, radi obezbjeđivanja realne buduće osnove, očekivani uticaj mogućih mekih mjera nije uključen u modele BAU scenarija, budući da je njihova implementacija prilično dinamična, a dosadašnji tempo sprovođenja mekih mjera ocjenjuje se kao prilično spor.

2.8.2.2 STRANA TRAZNJE SAOBRAĆAJNOG MODELA

Makroekonomske prognoze – faktori rasta

Strana tražnje saobraćajnog modela BAU scenarija odnosi se na buduće kretanje putničkih i teretnih tokova kroz prognoziranje saobraćajne tražnje za planske horizonte 2030. i 2035. godine. Tražnja je prikazana kroz O-D matrice za svaki vid saobraćaja i projektuje se primjenom makroekonomskih prognoza, faktora rasta tražnje, modeliranja modalne raspodjele i procjena inducirane (generisane) tražnje. Ovakav pristup omogućava saobraćajnom modelu da obuhvati promjene u tražnji za putovanjima koje proizlaze iz demografskog i ekonomskog razvoja, kao i iz unapređenja saobraćajne infrastrukture.

Saobraćajna tražnja je usko povezana sa socioekonomskim uslovima, posebno sa brojem stanovnika i BDP-om. Kako detaljni socioekonomski podaci na nivou opština nijesu bili dostupni, projekcije su razvijene na osnovu nacionalnih i regionalnih prognoza. Projekcije stanovništva ukazuju na to da se očekuje da će Crna Gora zadržati relativno stabilne demografske uslove. Istovremeno, prognozira se da će BDP nastaviti postojano da raste tokom cijelog perioda ocjene, nakon post-pandemijskog oporavka, čime se obezbjeđuje glavni pokretač rasta tražnje u putničkom i teretnom saobraćaju.

Budući rast tražnje procjenjuje se pomoću odvojenih faktora rasta za putnički i teretni saobraćaj. Rast putničke tražnje izveden je iz kombinovanog efekta rasta stanovništva i BDP-a, uz primjenu faktora elastičnosti (0.75) kako bi se odrazio nelinearni odnos između ekonomskog razvoja i tražnje za putovanjima. Pretpostavlja se da teretna tražnja prvenstveno zavisi od ekonomske aktivnosti i stoga je direktno povezana sa rastom BDP-a, uz istu pretpostavku o elastičnosti. Ovi faktori rasta se zatim primjenjuju na O-D matrice bazne godine primjenom dvostruko ograničenog Furness modela rasta, koji obezbjeđuje konzistentnost između budućih generisanja i privlačenja putovanja, uz očuvanje ukupne prostorne strukture tražnje za putovanjima.

U okviru BAU scenarija, geografska raspodjela tražnje ostaje uglavnom nepromijenjena. Budući da referentni scenario ne obuhvata veće projekte proširenja aerodroma ili luka, značajne promjene namjene zemljišta niti nove ekonomske centre, glavni obrasci putovanja i dalje odražavaju postojeće uslove. Stoga se očekuje da putnička tražnja ostane koncentrisana oko najvećih urbanih centara u zemlji, posebno Podgorice i Nikšića, dok primorske opštine Bar, Budva, Tivat i Kotor i dalje djeluju kao glavni atraktori putovanja, naročito tokom vrhunca turističke sezone. Teretna tražnja takođe zadržava svoju postojeću strukturu, pri čemu centralna Crna Gora predstavlja glavno područje generisanja tereta, a primorski region, posebno Luka Bar, funkcioniše kao glavno odredište domaćih i međunarodnih teretnih tokova. Željeznički teretni saobraćaj i dalje je koncentrisan duž koridora Beograd – Bar, koji ostaje primarna međunarodna željeznička teretna osa u zemlji.

Modalna raspodjela

Značajno unapređenje uvedeno u ažuriranom saobraćajnom modelu jeste razvoj posebne komponente modalne raspodjele, koja nije bila uključena u prvobitni model bazne godine. Izbor vida saobraćaja za putnike i teret procjenjuje se odvojeno, primjenom bihevioralnih modela zasnovanih na O-D nivou, kojima se ocjenjuje relativna konkurentnost drumskog, autobusnog i željezničkog saobraćaja kroz generalisane

troškove putovanja. Ovi generalisani troškovi objedinjuju vrijeme putovanja, vrijeme pristupa i izlaska, vrijeme čekanja, penale za presijedanje, zadržavanja na graničnim prelazima, cijene karata, troškove korišćenja vozila i putarine u zajedničku mjeru, uz primjenu parametara vrijednosti vremena izvedenih iz nedavnih saobraćajnih anketa u Crnoj Gori.

Ažurira se i **modalna raspodjela putničke tražnje** procijenjena je na osnovu formulacije generalisanih troškova primijenjene na O-D nivou, kojom se obuhvata relativna konkurentnost između vidova saobraćaja. Generalisani trošak za svaki vid saobraćaja definisan je kao kombinacija komponenti vremena putovanja i novčanih troškova, izraženih u zajedničkoj jedinici primjenom parametara vrijednosti vremena.

U narednoj tabeli prikazani su udjeli putničkog saobraćaja po vidovima saobraćaja, za BAU scenarije.

Tabela 6 – Udjeli putničkog saobraćaja po vidovima saobraćaja

Vid saobraćaja	2024	2030	2035
Putnički automobili (vozila)	94.1%	93.7%	93.8%
Autobus (putnici)	4.3%	4.2%	4.2%
Željeznica (putnici)	1.6%	2.1%	2.1%

Rezultati pokazuju da putnički automobili i dalje dominiraju u putničkom saobraćaju u okviru BAU scenarija, dok unapređenja željeznice – posebno duž dionice Golubovci-Bar – dovode do blagog povećanja željezničke tražnje. Ipak, ukupna modalna struktura mijenja se samo umjereno, što odražava ograničen obim infrastrukturnih intervencija obuhvaćenih referentnim scenarijem.

Modalna raspodjela teretnog saobraćaja procijenjena je primjenom modela izbora vida saobraćaja zasnovanog na logit funkciji. Funkcije korisnosti primijenjene u okviru modela razvijene su na osnovu anketa tržišta teretnog saobraćaja sprovedenih tokom pripreme studije izvodljivosti za modernizaciju željeznice¹⁵, te odražavaju stvarno logističko ponašanje u post-COVID tržišnim uslovima.

Izbor vida saobraćaja za teret između druma i željeznice za svaku O-D relaciju modeliran je kao funkcija generalisanog troška saobraćaja i vremena putovanja, čime je omogućena konzistentna i kvantitativna ocjena modalnog prelaska u okviru razmatranih vremenskih horizonata.

U narednoj tabeli prikazane su promjene modalne raspodjele teretnog saobraćaja, izražene kao procentualna promjena za svaki vid saobraćaja.

Tabela 7 – Rezultati modalne raspodjele teretnog saobraćaja – Promjene modalne raspodjele

Vid saobraćaja / Godina	Procentualna promjena (%)	
	2030	2035
HGVs	-0.4%	-0.7%
Željezničke tone	+3.9%	+6.3%

Modeliranje ukazuje na skromne, ali pozitivne pomake ka željezničkom teretnom saobraćaju sa unapređenjem željezničke infrastrukture i operativnih performansi, dok drumski saobraćaj i dalje prevozi većinu teretnih tokova tokom cijelog prognoznog perioda.

¹⁵ WB20-MNE-TRA-02: Modernizacija željezničkog pravca 2, Podgorica – granica sa Albanijom, studija izvodljivosti i ESIA, Izvještaj o analizi razvojnih scenarija, 2021.

Detaljan opis metodologije i pretpostavki modalne raspodjele putničkog i teretnog saobraćaja predstavljen je u isporučivom rezultatu Zadatka 1.

Generisani saobraćaj

Proces prognoziranja tražnje takođe uzima u obzir **inducirani (generisani) putnički saobraćaj** koji proizlazi iz unapređenja saobraćajne dostupnosti. Generisana tražnja predstavlja potpuno nova putovanja koja nastaju zato što unapređenja infrastrukture smanjuju generalisane troškove putovanja, a ne putovanja preusmjerena sa drugih vidova saobraćaja ili pravaca. Model pretpostavlja da značajna smanjenja vremena putovanja – posebno ona koja prelaze 20% – mogu podstaći dodatnu putničku tražnju, pri čemu se elastičnost tražnje primjenjuje za procjenu obima novogenerisanih putovanja.

Generisana saobraćajna tražnja procijenjena je odvojeno za svaku analiziranu godinu BAU scenarija, na osnovu promjena generalisanog troška koje proizlaze iz realizacije projekata saobraćajne infrastrukture. U narednoj tabeli prikazan je procijenjeni udio inducirane (generisane) tražnje, razvrstan po vidu putničkog saobraćaja i godini analize (2030 i 2035).

Tabela 8 – Procijenjeni udio inducirane (generisane) tražnje, razvrstan po vidu putničkog saobraćaja i godini analize

Vid saobraćaja	2030	2035
Automobil	0.8%	1.5%
Autobus	0.0%	0.0%
Željeznica	5.0%	5.0%

Rezultati ukazuju na relativno ograničenu induciranu tražnju za putovanja putničkim automobilom, bez mjerljivog povećanja tražnje za autobuskim prevozom, i proporcionalno veću generisanu tražnju za željezničkim uslugama zahvaljujući unapređenju performansi željeznice.

Napominje se da je tražnja u teretnom saobraćaju usko povezana sa makroekonomskim indikatorima. Promjene generalisanog troška saobraćaja prvenstveno utiču na modalnu raspodjelu i izbor pravca, a ne na stvaranje dodatne tražnje, te se stoga ne modeliraju eksplicitno.

Sveukupno, okvir za modeliranje na strani tražnje objedinjuje makroekonomsko prognoziranje, bihevioralno modeliranje i saobraćajnu ekonomiju kako bi se izradile konzistentne prognoze buduće putničke i teretne tražnje. Rezultujuće O-D matrice, koje obuhvataju projektovani rast, modalne pomake i inducirani saobraćaj, predstavljaju glavni ulazni podatak za fazu dodjele na mrežu i pružaju analitičku osnovu za ocjenu performansi BAU scenarija i alternativnih scenarija razvoja saobraćaja ocijenjenih u okviru ažurirane TDS.

2.8.3 REZULTATI SAOBRAĆAJNOG MODELA

Imajući u vidu navedenu metodologiju, prognoze saobraćajnog modela izrađuju se radi ocjene bazne godine i svake ciljane godine pojedinačno, razumijevanja obrazaca saobraćaja po klasama korisnika i identifikovanja potencijalnih uskih grla u mreži (vidjeti isporučivi rezultat Zadatka 1), ali i radi ocjene varijacija u performansama mreže kroz različite razvojne scenarije, uz isticanje promjena u raspodjeli tražnje, nivoima zasićenja dionica i ukupnoj efikasnosti sistema (vidjeti isporučivi rezultat Zadatka 2). Glavni rezultati saobraćajnog modela za BY i horizont BAU 2035 sumirani su u narednim pasusima.

2.8.3.1 DRUMSKI SAOBRAĆAJ

Najveći obimi saobraćaja identifikovani su na crnogorskoj dionici Jadranske magistrale (M-1) između Herceg Novog i Budve. Za baznu godinu, AADT se kreće od 10,000 do 19,500 vozila, uz povećanje na između 11,000 i 21,000 vozila u okviru scenarija BAU 2035.

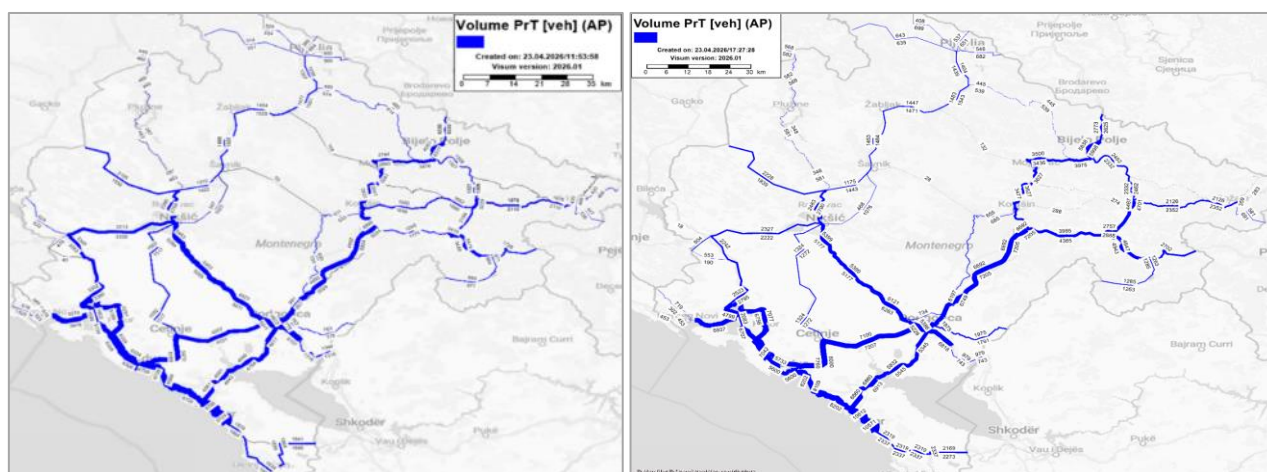
Ovaj primorski koridor takođe bilježi najveće V/C procenete. Dionica od Budve do Kotora funkcioniše blizu kritičnog kapaciteta (100%), dok segment između Bara i petlje kod tunela Sozina (M-1.1) prekoračuje svoj projektovani kapacitet čak i u baznoj godini (115%). U scenariju BAU 2035, odnos V/C za dionicu Bar-M-1.1 dodatno se pogoršava, dostižući nivo od 125%. Nasuprot tome, sjeverna dionica M-1 u blizini Budve pokazuje projektovano poboljšanje V/C, što se pripisuje izgradnji obilaznice oko Budve, koja je uključena u BAU scenarije i ublažava zagušenje u tom području. Primorsko područje takođe pokazuje najniži LoS, konkretno između Budve i Kotora (LoS E) i između Bara i petlje kod tunela Sozina na M-1.1 (LoS F). Preostali dio primorskog koridora funkcionisao je na prihvatljivim nivoima, u rasponu od LoS B do LoS D.

Visoki nivoi saobraćaja duž primorskog koridora pripisuju se činjenici da su primorske zone glavni atraktori u Crnoj Gori.

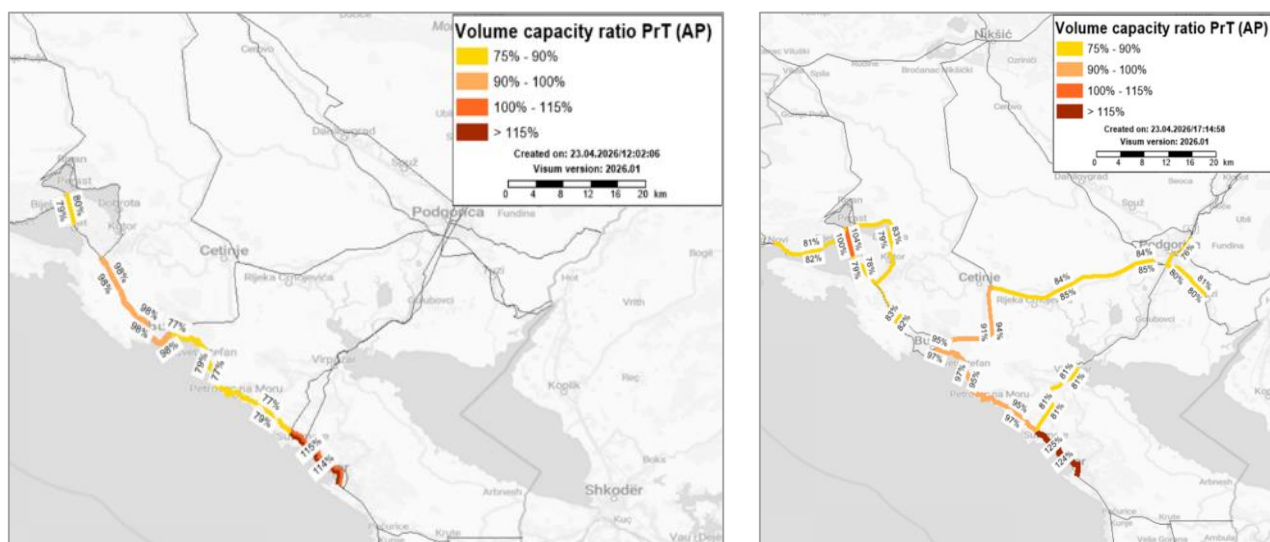
Značajan obim saobraćaja bilježi se i na drugim glavnim putevima, kao što su auto-put A1, tunel Sozina, magistralni put M-3 Podgorica – Nikšić, magistralni put M-4 Podgorica – Tuzi i magistralni put M-10 Podgorica – Budva, pri čemu svi u prosjeku iznose približno 10,000 AADT u baznoj godini. Ove dionice trenutno održavaju stabilan tok, sa odnosima V/C ispod 75%. Blaga saobraćajna zagušenja prisutna oko velikih urbanih centara Podgorice i Nikšića dovode do prihvatljivih nivoa usluge LoS, u rasponu od B do C.

Međutim, BAU scenariji ukazuju na povećan saobraćaj na ovim dionicama, koji dostiže približno 14,000 AADT u 2035. Shodno tome, projektuje se i porast V/C procenata, posebno za tunel Sozina, magistralni put M-4 i magistralni put M-10, gdje vrijednosti prelaze 80%, što signalizira početak zagušenja.

Progresivno pogoršanje saobraćajnih uslova u BAU scenarijima rezultira još nižim LoS duž primorskog koridora i u urbanim centrima Podgorice i Nikšića. U scenariju BAU 2035, nizak LoS je zabilježen i duž M-2.3 Podgorica – Cetinje (LoS D), M-2.3 Cetinje – Budva (LoS E) i M-1.1 tunel Sozina (LoS D).



Slika 9 – AADT obim drumskog saobraćaja (automobili, drumski teret) – Bazna godina i BAU 2035

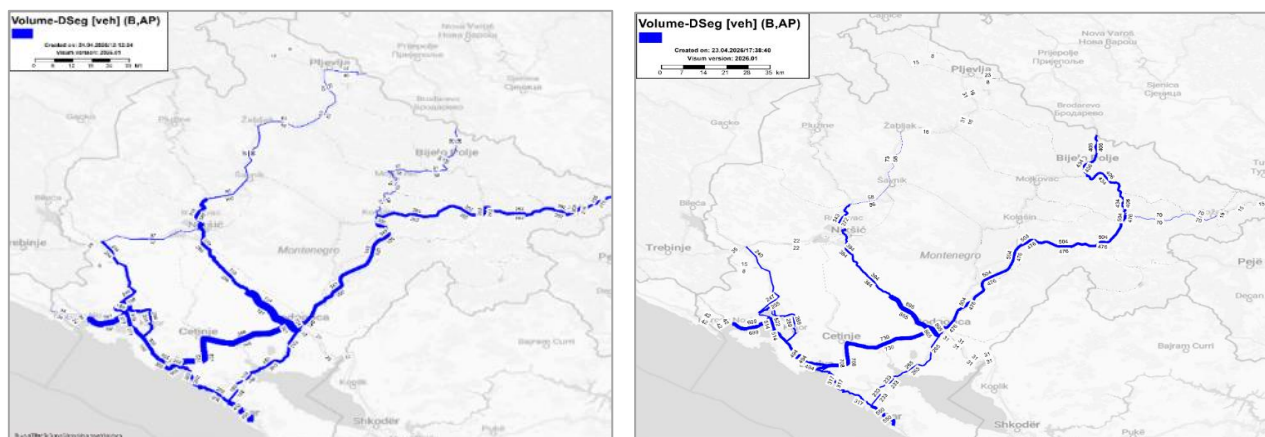


Slika 10 – V/C% putne mreže Bazna godina i BAU 2035

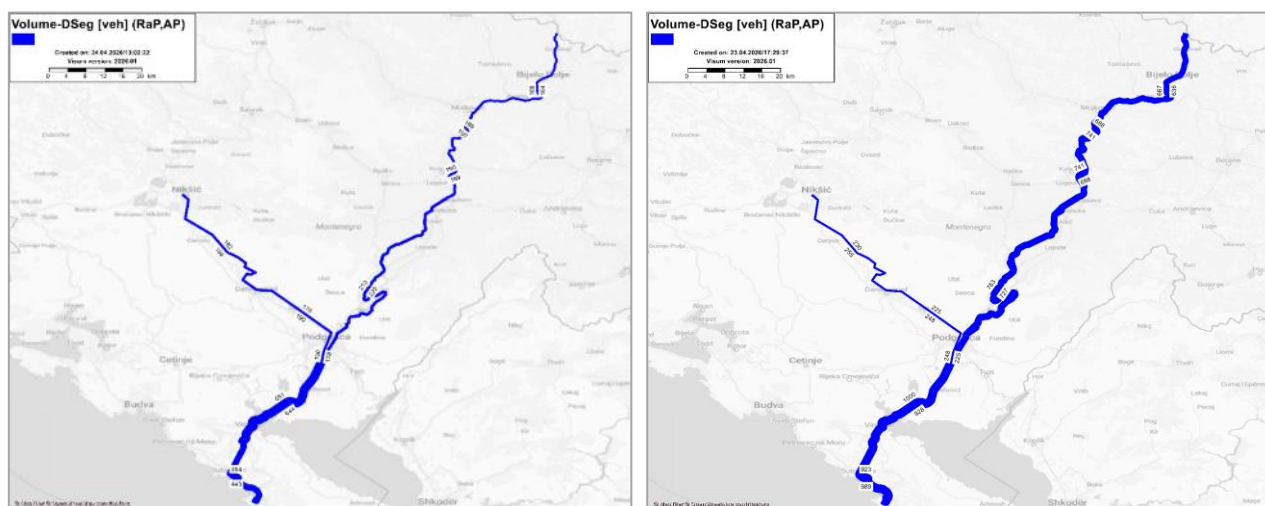
2.8.3.2 JAVNI PREVOZ

Kada je riječ o javnom prevozu, najveći broj autobuskih putnika bilježi se između Podgorice i Danilovgrada, sa približno 1,400 putnika u baznoj godini i 1,550 putnika u 2035.

Najveći broj željezničkih putnika u svim scenarijima zabilježen je između Bara i Podgorice, sa 1,300 željezničkih putnika u 2024, uz porast na 1,800 putnika u 2035, što predstavlja značajno povećanje zahvaljujući unapređenjima na željezničkoj dionici Golubovci – Bar koja su uključena u oba BAU scenarija.



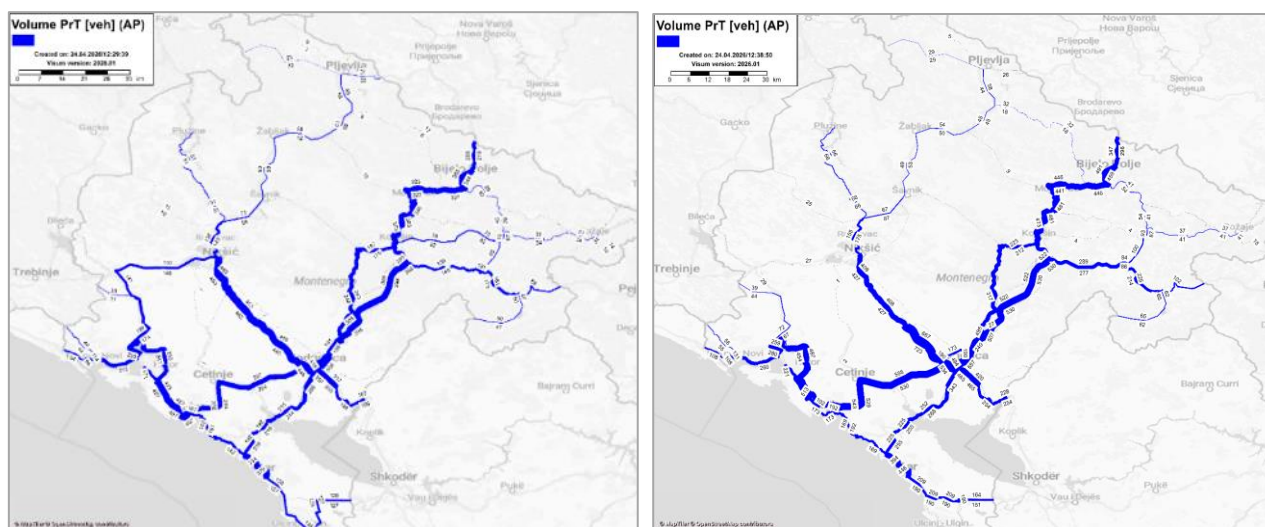
Slika 11 – Autobuski putnici – Bazna godina i BAU 2035



Slika 12 – Željeznički putnici – Bazna godina i BAU 2035

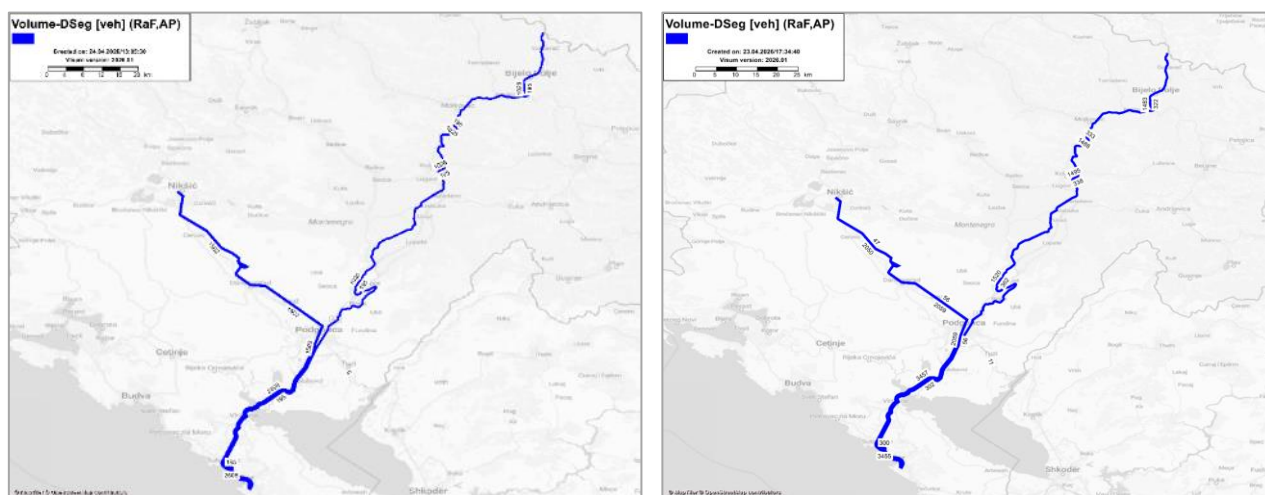
2.8.3.3 TERETNI SAOBRAĆAJ

Kada je riječ o drumskom teretnom saobraćaju, većina saobraćaja se generiše u velikim urbanim centrima ili je usmjerena ka njima, posebno ka Nikšiću kao industrijskom čvorištu Crne Gore, odnosno uvozi se iz susjednih zemalja ili izvozi u njih, prije svega u Srbiju i Albaniju. Put sa najvećim teretnim saobraćajem je M-3 Podgorica – Nikšić sa 900 vozila/dan u 2024, uz porast na 1,400 vozila/dan u scenariju BAU 2035, dok se M-2 izdvaja kao put sa najvećim udjelom HV, koji na pojedinim sjevernim dionicama prelazi 30%.



Slika 13 – Drumski teretni saobraćaj (vozila) – Bazna godina i BAU 2035

Kada je riječ o željezničkom teretnom saobraćaju, većina tereta se prevozi do luke Bar, bilo iz Nikšića ili uvozom iz Srbije preko Bijelog Polja. U baznoj godini, 2,500 tona tereta završava u luci Bar, dok se u scenariju BAU 2035 količina tereta povećava na 3,500 tona, kao posljedica poboljšanja karakteristika željezničke dionice Golubovci – Bar.



Slika 14 – Željeznički teretni saobraćaj u tonama – Bazna godina i BAU 2035

Rezultati saobraćajnog modeliranja pružili su kvantitativne dokaze korišćene za poređenje alternativnih razvojnih scenarija ocijenjenih u okviru ažurirane TDS (vidjeti odjeljak 5.2). Shodno tome, faza dodjele saobraćaja na mrežu predstavlja jednu od najvažnijih komponenti saobraćajnog modeliranja, pružajući analitičku osnovu za izbor preferiranog razvojnog scenarija i podršku planiranju saobraćaja zasnovanom na dokazima u Crnoj Gori.

2.9 FINANSIJSKA ANALIZA

Investicije u saobraćajnu infrastrukturu u Crnoj Gori realizuju se prvenstveno iz javnih sredstava (kapitalni budžet i kreditna sredstva), a u manjoj mjeri putem EU/ IFI grantova i finansiranja. Privatne investicije u saobraćaju bile su koncentrisane na lučke koncesije (Port of Adria), dok privatizacija Aerodroma Crne Gore još uvijek nije sprovedena.

Crna Gora je tokom protekle decenije sprovela ambiciozan program ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu po glavi stanovnika. Faza 1 auto-puta Bar-Boljare (BBH), finansirana kineskim sredstvima, projekat vrijedan oko 1 milijardu € koji je javni dug podigao na 108% BDP-a, praćena je nedavno najavljenim multimodalnim investicionim programom u saobraćaju vrijednim 9 milijardi €.

Javna sredstva se evidentiraju (i planiraju) u godišnjem Državnom budžetu, koji obuhvata cjelokupno finansijsko planiranje javnih investicija koje sprovode svi organi javne uprave. Glavni izvori podataka korišćeni u ovoj analizi bili su sljedeći izvještaji koje je dostavilo Ministarstvo saobraćaja:

- *Analiza finansijske održivosti sektora saobraćaja u Crnoj Gori – investicioni okvir i preliminarne projekcije* [Analiza finansijske održivosti sektora saobraćaja u Crnoj Gori – investicioni okvir i preliminarne projekcije], januar 2026
- *Izveštaj o Sprovođenju Strategije Razvoja Saobraćaja 2019-2035 (Za Period 2021-2025)* [Izveštaj o sprovođenju Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035 (za period 2021-2025)], decembar 2025.

Putanja finansijske priuštivosti od 2014 do 2025, pa sve do 2035, razmotrena je kroz dvije ključne dimenzije: istorijski/ planirani obim i izvore finansiranja, i prognozu analizu priuštivosti u odnosu na sektorske investicione programe Crne Gore. Glavni nalazi ove analize prikazani su u nastavku.

2.9.1 MAKROEKONOMSKI KONTEKST

BDP Crne Gore dostigao je približno 7.07 milijardi € u 2023 i procijenjenih 7.644 milijardi € u 2024 (realni rast od 3.2%). Ekonomija je strukturno zavisna od turizma (oko 25% BDP-a), lične potrošnje (oko 72% BDP-a) i stranih direktnih investicija povezanih sa nekretninama. Eurizacija ekonomije eliminiše samostalnu monetarnu politiku, čime fiskalna politika postaje jedini instrument makroekonomske stabilizacije. To predstavlja kritično ograničenje pri ocjeni priuštivosti infrastrukture.

Protekla decenija 2014-2024 može se podijeliti u tri fiskalne faze:

- 2014-2019: Javni dug je porastao sa 58% na 79% BDP-a, gotovo u potpunosti kao posljedica ciklusa izgradnje faze 1 BBH.
- 2020-2021: Kolaps turizma usljed pandemije COVID-19 izazvao je pad BDP-a od 15% u 2020. U kombinaciji sa fiskalnom podrškom tokom pandemije, dug je naglo porastao na 108% BDP-a do kraja 2020.
- 2022-2024: Fiskalni oporavak sa snažnim ponovnim rastom BDP-a (6.3% u 2023, 3.2% u 2024), konsolidacija duga na oko 61% BDP-a i zaokret ka finansiranju saobraćaja podržanom od strane EU.

2.9.2 ANALIZA DOSADAŠNJIH RASHODA

Analiza raspoloživih podataka i dokumentacije fokusira se na obim i ključne izvore finansiranja investicija u saobraćajnu infrastrukturu, uglavnom u protekloj deceniji (2015-2025).

Početak izgradnje auto-puta Bar-Boljare značajno je uticao na fiskalnu poziciju Crne Gore u ovom periodu.

U pogledu strukture finansiranja, šema faze 1 (Smokovac – Mateševo, 42 km) obuhvatala je 20-godišnji kredit (China Eximbank) u iznosu od oko 944 miliona US\$ (oko 865 miliona €) i sufinansiranje Vlade u iznosu od oko 135 miliona € iz alokacije kapitalnog budžeta. Ukupni troškovi od oko 1 milijarde € uključuju prekoračenja troškova i aprecijaciju deviznog kursa, dok je preostali dug u 2024 iznosio 790 miliona € (oko 11% BDP-a).

Pored toga, EBRD je nedavno odobrio kredit u iznosu od 200 miliona € za realizaciju 22 km duge dionice BBH, Mateševo – Andrijevice; ovo je praćeno grantom EU u iznosu od 150 miliona €¹⁶. Za ovu dionicu (BBH faza 2), izbor izvođača okončan je u januaru 2026, a njeni ukupni troškovi iznose 694 miliona €, uz sufinansiranje iz sredstava državnog budžeta. Za izgradnju dionice BBH Tološi – Smokovac (obilaznica oko Podgorice), tender je raspisan u Q3 2026, sa planiranim završetkom u roku od 4 godine od potpisivanja ugovora.

Paralelno sa dionicama auto-puta BBH, EIB, EBRD i WBIF obezbijedili su koncesiono finansiranje i grant podršku prvenstveno željezničkom podsektoru i državnim putevima. Konkretnije, u željezničkom sektoru, EIB je od 2009 obezbijedio više od 100 miliona €, uglavnom kroz kredite i WBIF grantove, sa fokusom na unapređenje pruge Vrbnica – Bar. Najnoviji kredit (40 miliona €) namijenjen je rehabilitaciji gornjeg stroja pruge i tehničkih objekata, uz propratni WBIF grant u iznosu od 35.5 miliona €. Neto kumulativne investicije EBRD-a u saobraćajnu infrastrukturu iznose preko 190 miliona €, od čega je oko 90 miliona € obezbijedeno između 2016 i 2021.

¹⁶ Finansiranje je dio šireg Plana rasta EU za Zapadni Balkan vrijednog 6 milijardi € (2024–2027).

Analiza finansiranja postojeće Strategije razvoja saobraćaja

Na osnovu nedavne analize praćenja MoT-a¹⁷ za implementaciju postojeće TDS 2019-2035, podaci o finansiranju za period 2019-2025 pokazuju jasnu dominaciju sektora drumskog saobraćaja u ukupnim investicijama (više od 88% ukupnih rashoda).

Tabela u nastavku prikazuje rashode po podsektorima saobraćaja, kao i prosječne godišnje rashode na osnovu raspoloživih podataka za period 2019-2025.

Tabela 9 – Rashodi po podsektorima saobraćaja za period 2019-2025 (u milionima €)¹⁸

Podsektor	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Ukupno	% od ukupnog	Godišnji prosjek
DRUMSKI	149.24	107.35	109.23	131.59	89.48	101.94	165.00 ¹⁹	853.84	88.3%	121.98
ŽELJEZNIČKI	9.90	11.90	12.40	14.70	14.30	10.90	13.40	87.50	9.0%	12.5
POMORSKI	1.11	0.87	0.79	1.45	1.59	1.55	1.58	8.94	0.9%	1.28
VAZDUŠNI	5.57	1.21	0.48	1.21	2.66	3.03	2.78	16.94	1.8%	2.42
SVI	165.81	121.33	122.91	148.95	108.03	117.41	182.76	967.22	100.0%	138.17

- **Putevi i auto-putevi**

Putna infrastruktura je tokom decenije apsorbovala najveći dio sredstava namijenjenih saobraćaju, u prosjeku skoro € 122 miliona godišnje, pri čemu su dominirali projekat BBH Faza 1 i projekti unapređenja/ rekonstrukcije državnih puteva. Napominje se da je, u prosjeku, oko 17% ovog iznosa pokriveno kreditima i grantovima IFI.

- **Željeznice**

U željeznički saobraćaj je tokom perioda 2019-2025 ukupno investirano oko € 87.5 miliona. Međutim, trend potrošnje je bio uglavnom rastući u prvom dijelu perioda, sa € 9.9 miliona u 2019. na maksimalnih € 14.7 miliona u 2022. godini. Nakon 2022. godine investicije su blago opale, ali su se do 2025. godine alokacije djelimično oporavile na € 13.4 miliona.

- **Luke**

U sektor pomorskog saobraćaja je tokom perioda 2019-2025 ukupno investirano oko € 8.9 miliona. Od 2022. godine primjetan je porast investicija: € 1.5 miliona u 2022, € 1.6 miliona u 2023. Tokom 2024-2025, alokacije su se stabilizovale na približno € 1.55-1.58 miliona godišnje. Iako su ove investicije male u apsolutnom iznosu, trend ukazuje na povećanu pažnju posvećenu ovom sektoru.

- **Aerodromi**

Finansiranje vazdušnog saobraćaja u periodu 2019-2025 ukupno je iznosilo oko € 17 miliona. U 2019. godini investirano je oko € 5.6 miliona, nakon čega je uslijedio nagli pad alokacija (€ 1.2 miliona u 2020, € 0.5 miliona u 2021), što se poklapa sa globalnim poremećajima u vazdušnom saobraćaju i turizmu usljed COVID-19. Nakon 2021. godine investicije su postepeno rasle i dostigle oko € 2.8 miliona u 2025. godini. Uprkos ovom oporavku, godišnji rashodi su do kraja perioda ostali ispod nivoa iz 2019. godine, što ukazuje na trajno ograničene investicije u ovom sektoru.

Dva međunarodna aerodroma, Podgorica i Tivat, opslužila su preko 3 miliona putnika u 2025. godini. Ipak, investicije u njih su tokom posljednje decenije ostale u ranim fazama planiranja, prvenstveno

¹⁷ Izvještaj o sprovođenju Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035 (za period 2021-2025) (Izvještaj o Sprovođenju Strategije Razvoja Saobraćaja 2019-2035 (Za Period 2021-2025), decembar 2025

¹⁸ Sopstvena obrada na osnovu podataka MoT-a.

¹⁹ Procjena na osnovu programiranih sredstava finansiranja.

usljed globalnih poremećaja u vazduhoplovstvu, ali i zbog dugih kašnjenja tekućeg tenderskog postupka za koncesiju.

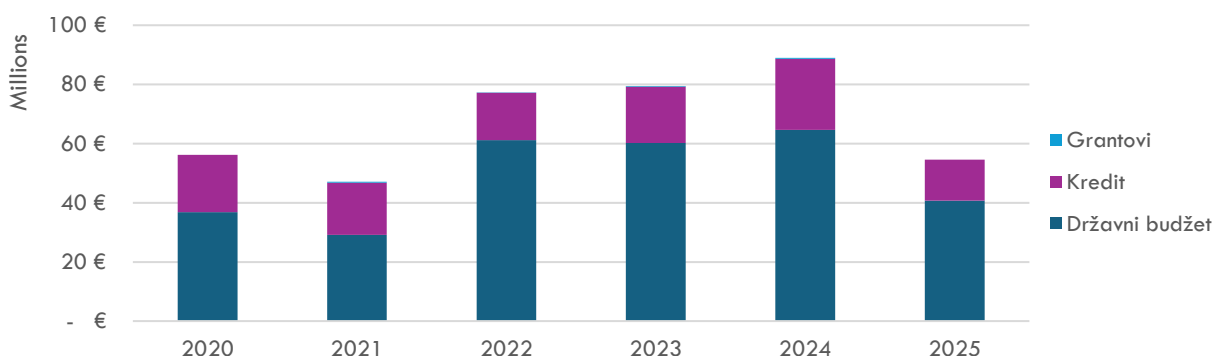
Finansijska održivost sektora saobraćaja Crne Gore

Na osnovu najnovije analize finansijske održivosti koju je dostavio MoT²⁰, ključni nalazi su slični u pogledu raspodjele sredstava po vidovima saobraćaja. Kada je riječ o razvoju infrastrukture, dominirali su investicioni projekti u drumskom saobraćaju, sa skoro 92% ukupne vrijednosti investicija u periodu 2020-2025. Na sektore željezničkog, pomorskog i vazdušnog saobraćaja odnosi se preostalih 8%. Ipak, kada se uzmu u obzir i troškovi održavanja, učešće sektora drumskog saobraćaja iznosi 86% ukupnih rashoda u istom periodu, učešće željezničkog sektora iznosi 12%, dok se na sektore pomorskog i vazdušnog saobraćaja odnosi preostalih 2%.

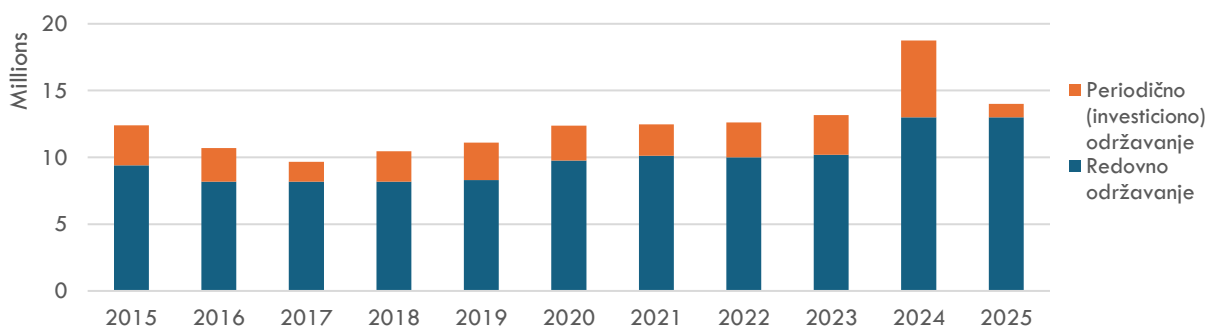
• Sektor drumskog saobraćaja

Naredni grafikoni prikazuju kretanje godišnje potrošnje na infrastrukturne projekte i održavanje putne mreže u Crnoj Gori. Napominje se da više od 27% sredstava za kapitalne investicije potiče iz kredita EIB/ EBRD.

Pored toga, u periodu 2020-2022, dodatni iznos od € 137.4 miliona utrošen je na izgradnju projekta BBH Faza 1. Plaćanja izvođaču (u prosjeku oko €46 miliona godišnje) uglavnom su pokrivena iz povlačenja sredstava kredita Eximbank.



Slika 15 – Pregled godišnjih kapitalnih investicija u drumskom saobraćaju za period 2020-2025



Slika 16 – Pregled godišnjih troškova održavanja u drumskom saobraćaju za period 2015-2025

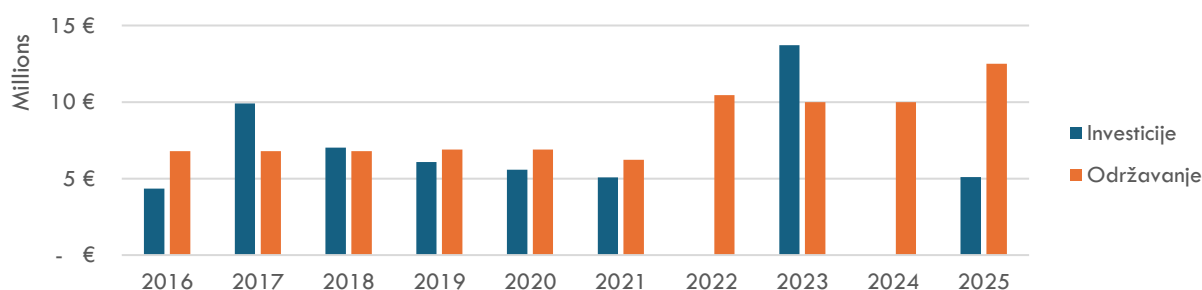
²⁰ MoT, „Analiza finansijske održivosti sektora saobraćaja u Crnoj Gori – investicioni okvir i preliminarne projekcije“ (Analiza finansijske održivosti sektora saobraćaja u Crnoj Gori – investicioni okvir i preliminarne projekcije), januar 2026.

• Sektor željezničkog saobraćaja

Naredni grafikon prikazuje kretanje godišnje potrošnje na unapređenje i održavanje željezničke infrastrukture od 2016. do 2025. godine. Treba napomenuti da je realizovano više investicionih projekata u oblasti rekonstrukcije, modernizacije i rehabilitacije željezničke infrastrukture, ukupne vrijednosti oko €56.8 miliona²¹, pretežno finansiranih od strane IFI (EIB i EBRD).

Godišnji rashodi za tekuće održavanje željezničke infrastrukture pokazuju stabilan nivo budžetskih alokacija (€ 6.7-6.9 miliona godišnje), nakon čega slijede značajno povećane godišnje alokacije poslije 2022. godine.

Uočljivo je da su ukupni rashodi za investicione projekte u željeznici znatno niži od ukupnih troškova održavanja (oko 83.4 miliona) u posmatranom periodu. To ukazuje, između ostalog, na obimne radove na održavanju koji su neophodni za očuvanje funkcionisanja željezničke mreže na prihvatljivom nivou, što djelimično proističe iz veoma niskog nivoa investicija u njenu rehabilitaciju/ unapređenje.



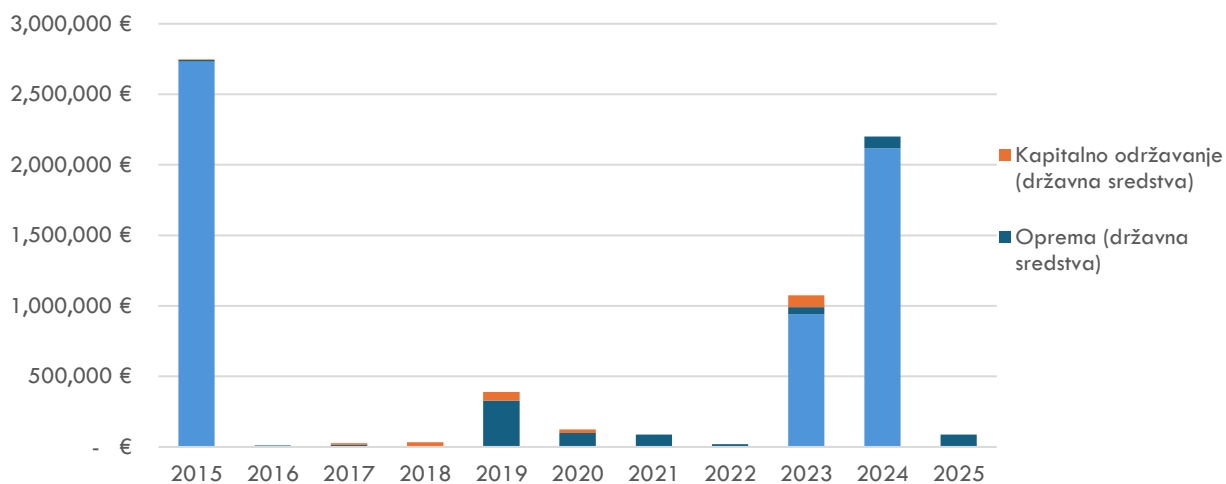
Slika 17 – Pregled godišnjih kapitalnih investicija i troškova održavanja u željezničkom saobraćaju za godine 2016-2025

• Sektor pomorskog saobraćaja

Tipični investicioni rashodi u podsektoru pomorskog saobraćaja obuhvataju projekte MoMA, koji se realizuju preko Uprave pomorske sigurnosti (UPS), kao i investicije koje se odnose na lučku infrastrukturu i suprastrukturu. Investicione aktivnosti u periodu 2015-2025 bile su pretežno usmjerene na modernizaciju navigacione opreme, kapitalno održavanje lučkih i sigurnosnih objekata, unapređenje sistema nadzora i bezbjednosti plovidbe (VTMIS), kao i na intervencije na postojećoj infrastrukturi u cilju usklađivanja sa međunarodnim standardima bezbjednosti.

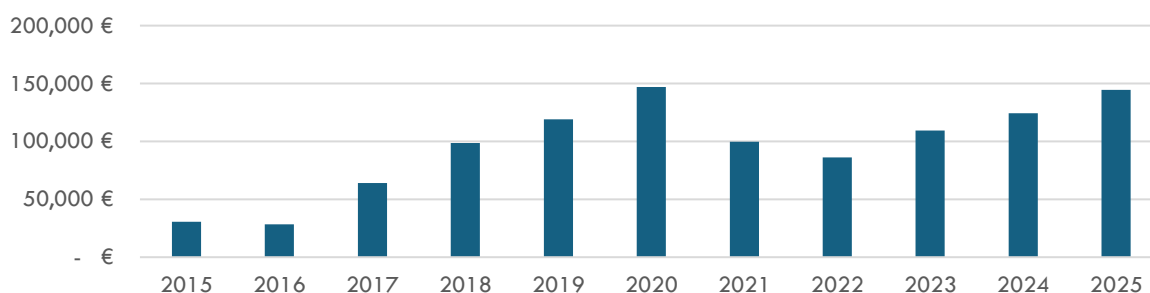
Grafikon u nastavku prikazuje indikativnu godišnju alokaciju, koja očigledno nije linearna zbog prirode projekata i izvora finansiranja koji su zastupljeni u ovom podsektoru.

²¹ Uz pretpostavku da se puna isplata sredstava za svaki investicioni projekat realizuje u godini aktiviranja investicije.



Slika 18 – Pregled godišnjih investicionih troškova u pomorskom saobraćaju za period 2015-2025

Naredni grafikon daje pregled godišnjih (tekućih) troškova održavanja, uključujući redovno održavanje navigacionih sistema i poslove bezbjednosti plovidbe koje sprovodi UPS, kao i ostale administrativne i operativne rashode.



Slika 19 – Pregled godišnjih (redovnih) troškova održavanja u pomorskom saobraćaju za godine 2015-2025

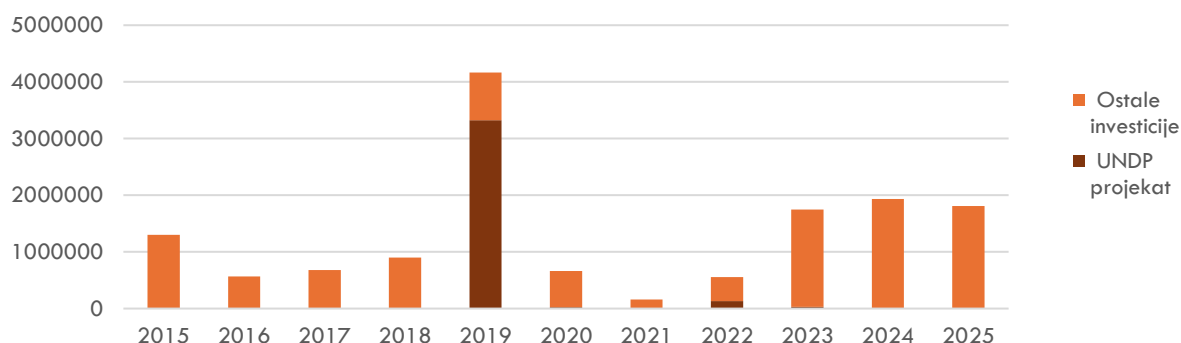
Raspoložive informacije Luke Bar AD pokazuju ukupan iznos od €5.7 miliona investicija u lučku infrastrukturu za period 2015-2025, koji je uglavnom raspoređen na intervencije na operativnoj obali, internoj putnoj i željezničkoj mreži i na elektroenergetskom sistemu. Ove investicije se realizuju u okviru modela korporativnog upravljanja Luke, uz dominantno oslanjanje na sopstvene izvore finansiranja.

Na osnovu raspoloživih podataka, u oblasti pomorskog saobraćaja u posmatranom periodu nisu realizovani projekti u okviru PPP okvira, niti značajniji oblici direktnih privatnih investicija.

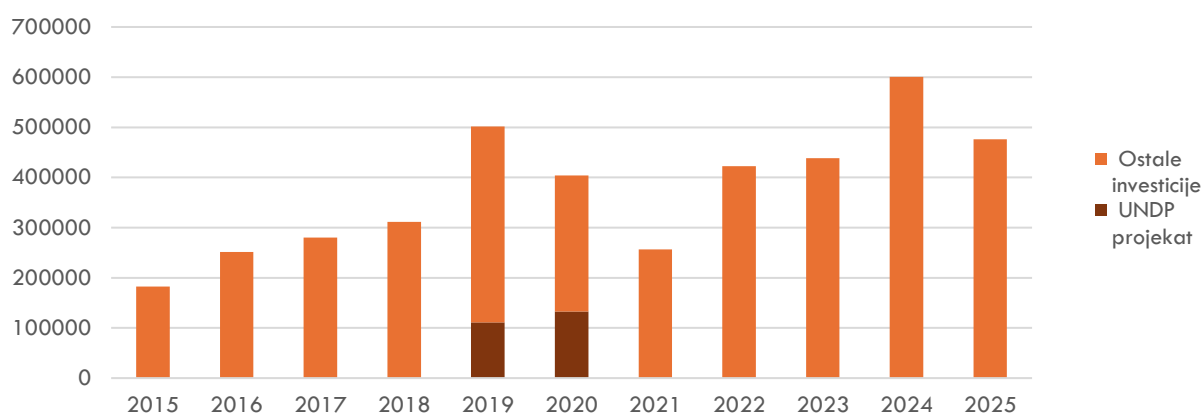
- **Sektor vazdušnog saobraćaja**

Prema raspoloživim podacima, u periodu 2015-2025 realizovane investicije u sektoru vazdušnog saobraćaja finansirane su iz sopstvenih prihoda kompanije ACG. Kapitalne investicije obuhvataju veliki projekat "Proširenje kapaciteta aerodroma Tivat i Podgorica kroz izgradnju privremenih objekata", kojim upravlja UNDP, kao i druge investicije koje se odnose na unapređenje opreme, neophodne rekonstrukcije, odnosno kapitalno održavanje. Ukupan obim kapitalnih investicija iznosio je €14.5 miliona, koje nisu ravnomjerno raspoređene po godinama, kako je prikazano na narednom grafikonu.

Slično tome, troškovi održavanja postojeće aerodromske infrastrukture, iskazani kao kategorija operativnih rashoda za posmatrani period (Slika 21), dijele se na troškove redovnog održavanja (ukupno € 3.88 miliona) finansirane iz sopstvenih sredstava operatora (ACG) i na manji iznos finansiran kroz gore pomenuti UNDP projekat.



Slika 20 – Pregled godišnjih investicionih troškova u sektoru vazdušnog saobraćaja za period 2015-2025



Slika 21 – Pregled godišnjih troškova održavanja u sektoru vazdušnog saobraćaja za period 2015-2025

Važno je napomenuti da će dinamika investicija i buduća struktura finansiranja aerodromske infrastrukture u krajnjem zavisiti od odluke GoM o koncesionom aranžmanu za dva međunarodna aerodroma i od uključivanja privatnih aktera.

Ključni nalazi

Iz analize raspoloživih istorijskih skupova podataka za svaki vid saobraćaja (za posljednjih 5 do 10 godina), izvedeni su sljedeći prosječni godišnji rashodi u pogledu investicija u infrastrukturu i troškova redovnog održavanja. Podaci pokazuju da se prosječan iznos od **€121 milion godišnje** troši u sektoru saobraćaja, iz različitih izvora finansiranja (državni budžet, krediti IFI, EU grantovi).

Tabela 10 – Prosječni godišnji rashodi u sektoru saobraćaja Crne Gore (miliona €)

Sektor	Investicije	Održavanje	Ukupno
Drumski saobraćaj	90.16	13.90	104.06
Željeznica	5.68	8.34	14.02
Pomorski saobraćaj	1.14	0.10	1.23
Vazdušni saobraćaj	1.32	0.38	1.69
Saobraćaj ukupno	98.30	22.70	121,00

Uprkos manjim odstupanjima utvrđenim u raspoloživim skupovima podataka po vidovima saobraćaja, sa sigurnošću se može zaključiti da je najveći dio sredstava tokom posljednje decenije usmjeren ka sektoru drumskog saobraćaja.

2.9.3 INVESTICIONI TRENDVI

Gledajući u blisku budućnost, prema izvještaju IMF o zemlji br. 25/304²², ukupni kapitalni rashodi GoM kretali bi se u rasponu od 5.9% do 6.3% BDP-a u periodu 2026-35. Uz pretpostavku prosječnog učešća sektora saobraćaja od oko 37%, ukupan iznos raspoloživih državnih sredstava za saobraćajne projekte i druge aktivnosti mogao bi dostići €2.5 milijardi u posmatranom periodu.

Pored toga, Crna Gora usmjerava svoju strategiju finansiranja saobraćaja ka koncesionalnom finansiranju i grantovima koje podržava EU, a koji se obezbjeđuju preko EBRD, EIB i Investicionog okvira za Zapadni Balkan. Ovaj zaokret je utemeljen u Planu rasta EU za Zapadni Balkan, čiji je cilj da obezbijedi značajnu grant podršku radi ublažavanja fiskalnog opterećenja ključnih koridorskih projekata. Ovu tranziciju ilustruje nedavno odobreni kredit EBRD u iznosu od €200 miliona i grant EU od €150 miliona za drugu fazu auto-puta Bar – Boljare, kao i odobreni EU grantovi za projekte unapređenja željezničke pruge na pravcu Bar – Vrbnica, koji pokrivaju oko 45-50% ukupnih troškova projekta.

Kako Crna Gora napreduje u procesu pristupanja EU, mogla bi postati raspoloživa značajna nova sredstva. Prema IMF²², neto transferi iz budžeta EU zemljama u procesu pristupanja istorijski su rasli sa medijane od 0.3% BDP-a u trenutku pristupanja na približno 2.8% u roku od pet godina. To bi moglo dati ukupan iznos raspoloživih sredstava EU za investicije (u svim sektorima) do €2.0 milijarde za period 2026-2035, uz pretpostavku da je 2028. godina stvarnog pristupanja Crne Gore EU. Generalno, očekuje se da bi najveći dio raspoloživih grantova u oblasti saobraćaja bio usmjeren ka održivijim opcijama mobilnosti (željeznica, pomorski saobraćaj, multimodalnost).

Kada je riječ o raspoloživom dužničkom kapitalu za investicije u saobraćaj, nedavno odobreni krediti pokazuju da bi u prosjeku oko 1/3 ukupnih troškova projekta mogla biti pokrivena od strane IFI, iako u različitom obimu finansiranja među pojedinim vidovima saobraćaja i pojedinačnim projektima. Prema projekcijama IMF za period 2026-2031, nivo bruto državnog duga kretaće se u rasponu od 62% do 66% nacionalnog BDP-a, što je u skladu sa najnovijim podacima za period 2022-2025; stoga se u periodu koji je predmet ove Strategije ne očekuje značajnije povećanje finansiranja putem zaduživanja.

Na osnovu prethodne analize, i uzimajući u obzir neizvjesnosti, ukupni kapitalni rashodi od približno €3.0 milijarde djeluju razumno za ovo ažuriranje strategije do 2035. godine, uz uvažavanje i povezanih troškova O&M (oko 2-4% kapitalnih troškova).

²² KONSULTACIJE PO ČLANU IV SA CRNOM GOROM 2025 - SAOPŠTENJE ZA JAVNOST I IZVJEŠTAJ STRUČNOG TIMA

3 VIZIJA, CILJEVI VISOKOG NIVOJA I SPECIFIČNI CILJEVI

3.1 DEFINISANJE VIZIJE SEKTORA SAOBRAĆAJA

Jedan od glavnih ciljeva ažuriranja Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore bio je usklađivanje – u najvećoj mogućoj mjeri – sa odredbama EU SSMS, **čineći saobraćaj čistijim, bezbjednijim, pametnijim, zelenijim, otpornijim, konkurentnijim i održivijim.**

Crna Gora ima viziju saobraćajnog sistema koji je moderan, inkluzivan i usklađen sa najvišim evropskim standardima. Čineći saobraćaj čistijim, bezbjednijim, pametnijim i zelenijim, Crna Gora ne samo da unapređuje svakodnevni život svojih građana, već i štiti svoju jedinstvenu prirodnu sredinu, jednu od najvećih vrijednosti ove zemlje. Održiv sektor saobraćaja podržaće turizam, ojačati lokalne zajednice i omogućiti tranziciju ka budućnosti sa niskim emisijama ugljenika.

U skladu sa zahtjevima projektnog zadatka, definisana je široka izjava o viziji. Ova vizija ne proizlazi samo iz dijagnoze postojećeg stanja i ažuriranja potreba i težnji, već i iz ciljeva ažuriranja, odnosno iz obezbjeđivanja usklađenosti sa ciljevima EU SSMS, kako su odraženi u TCT Next Generation akcionim planovima koji su sa njom usklađeni. Nalazi dijagnostičke analize predstavljaju polaznu osnovu za definisanje ciljeva (i mjera neophodnih za njihovo ispunjenje), dok ti ciljevi po pravilu treba da budu usmjereni na ispunjavanje nacionalnih obaveza prema TCT i procesu pristupanja EU, kao i da služe već usvojenim nacionalnim strategijama i planovima.

Široka izjava o viziji:

Uspostaviti integrisan, održiv, efikasan, pametan, otporan i bezbjedan multimodalni saobraćajni sistem koji:

- unapređuje regionalnu i međunarodnu povezanost;
- doprinosi ekonomskom razvoju i podržava nacionalne sektorske strategije (uključujući turizam);
- poštuje životnu sredinu i doprinosi pametnoj i zelenoj tranziciji;
- promovise ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju, unapređujući blagostanje građana; i
- spreman je za budućnost i u potpunosti usklađen sa politikama EU.

Ovu viziju prati odgovarajuća **Izjava o misiji:**

- **Unaprijediti sektor saobraćaja u korist građana, životne sredine i privrede** uvođenjem projekata, aktivnosti i mjera koje promovisu povezanost i efikasnost, otpornost i održivost, bezbjednost i sigurnost, smanjuju uticaj na životnu sredinu i promovisu čistu mobilnost ljudi i prevoz robe.
- **Obezbijediti i ubrzati usklađivanje standarda i praksi sa EU u pravcu pune integracije u Jedinstveni saobraćajni prostor EU**, omogućavajući nesmetano, bezbjedno i održivo kretanje ljudi i robe preko granica.

Ova vizija je duboko povezana sa putem Crne Gore ka evropskim integracijama. Usklađivanjem politika i investicija sa Evropskim zelenim dogovorom, EU SSMS i Transevropskom saobraćajnom mrežom (TEN-T),

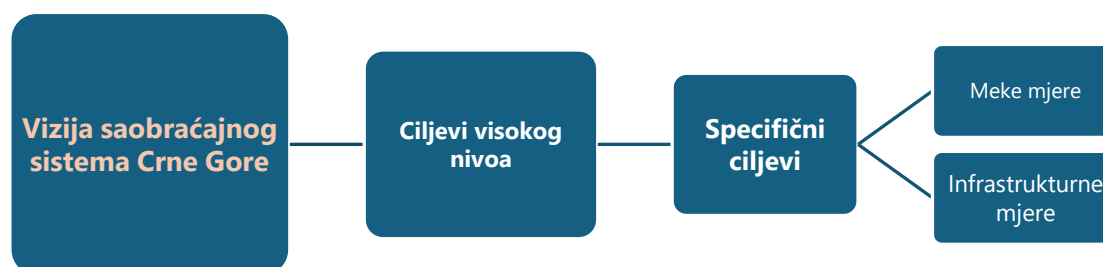
Crna Gora gradi snažnije veze sa susjednim zemljama i širim evropskim tržištem. Moderni, bezbjedni i otporni saobraćajni koridori unaprijediće regionalnu povezanost i podržati prekograničnu saradnju.

U krajnjem, reforma saobraćaja se ne odnosi samo na razvoj infrastrukture; ona obuhvata i inovacije, digitalizaciju i čistu mobilnost, vodeći ka napretku, održivosti i evropskim integracijama, omogućavajući rast, regionalnu integraciju, kao i svijest o životnoj sredini i njenu zaštitu.

3.2 DEFINISANJE CILJEVA VISOKOG NIVOIA I NIVO ISPUNJENOSTI

3.2.1 CILJEVI VISOKOG NIVOIA AŽURIRANE TDS

Nakon definisanja vizije sektora saobraćaja u Crnoj Gori uslijedilo je definisanje ciljeva visokog nivoia (HLO) i specifičnih ciljeva (SPO), usmjerenih ka intervencijama (mekim i infrastrukturnim mjerama) koje će u konačnom ispuniti te ciljeve.



Slika 22 – Vizija za sektor saobraćaja, ciljevi i mjere

Sljedeći HLO, koji služe predloženoj viziji, predloženi su i usvojeni.

- HLO1: Ekonomski razvoj i efikasnost:** Ostvariti ekonomsku efikasnost i finansijsku održivost i podržati ekonomski razvoj.
- HLO2: Pristupačnost, performanse operacija i kvalitet usluga:** Obezbijediti maksimalno moguću pristupačnost, ponuditi efikasne, pouzdane, otporne, inkluzivne i cjenovno pristupačne saobraćajne usluge najvišeg kvaliteta.
- HLO3: Bezbjednost i sigurnost:** Unaprijediti bezbjednost i sigurnost ljudi i robe u sektoru saobraćaja.
- HLO4: Integracija u EU:** Osnovna saobraćajna mreža i politike u potpunosti usklađene sa politikama i standardima EU u pravcu jedinstvenog tržišta.
- HLO5: Održivost životne sredine i klimatska otpornost:** Svesti na najmanju mjeru ugljenični otisak, buku i zagađenje vazduha, kao i uticaj na prirodno, istorijsko i socio-ekonomsko okruženje.

Posebno u pogledu HLO5, definisana su dva stuba:

- HLO5.1: Održivost i modalni pomak:** Okrenuti se ekološki prihvatljivoj i energetske efikasnoj mobilnosti i saobraćaju u pravcu dekarbonizacije; i
- HLO5.2: Prilagođavanje klimatskim promjenama i otpornost:** Rješavanje izazova i rizika klimatskih promjena kroz bolje planiranje infrastrukture – projektovanje, izgradnju, održavanje i eksploataciju.

Budući da je osnovni zahtjev za ažuriranje TDS bio usklađivanje sa EU SSMS, predloženih pet (5) HLO povezano je sa deset (10) vodećih inicijativa SSMS, kako je prikazano u Tabela 11. Za HLO koji služe više od jedne vodeće inicijative SSMS, glavna ispunjena vodeća inicijativa i glavni doprinoseći SPO označeni su sa "X", dok su sekundarni doprinosi označeni sa "x" ("x" blijedim fontom koristi se gdje postoji korelacija HLO sa vodećom inicijativom, ali se njegov doprinos smatra indirektnim ili slabijim).

Tabela 11 – Korelacija ciljeva visokog nivoa sa vodećim inicijativama SSMS

Ciljevi visokog nivoa Vodeće inicijative SSMS		HLO 1	HLO 2	HLO 3	HLO 4	HLO 5
		Ekonomski razvoj i efikasnost	Pristupačnost, performanse operacija i kvalitet usluga	Bezbjednost i sigurnost	Integracija u EU	Održivost životne sredine i otpornost na klimatske promjene
1	Podsticanje primjene vozila sa nultom emisijom, obnovljivih niskougljeničnih goriva i prateće infrastrukture	x			x	X
2	Stvaranje aerodroma i luka sa nultom emisijom				x	X
3	Postizanje održivije i zdravije međugradske i urbane mobilnosti	x	x		x	X
4	Ozelenjavanje teretnog saobraćaja	x		x	x	X
5	Određivanje cijene ugljenika i obezbjeđivanje boljih podsticaja za korisnike	x			x	X
6	Ostvarivanje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti	x	X		x	
7	Inovacije, podaci i vještačka inteligencija za pametniju mobilnost	X	x	x	x	
8	Rad na uspostavljanju jedinstvenog tržišta	x	x		X	
9	Obezbeđivanje pravične i pravedne mobilnosti za sve	x	X		x	
10	Unapređenje bezbjednosti i sigurnosti saobraćaja			X	x	

Napominje se da Vodeće inicijative 1-7 odražavaju prilično specifične grupe mjera ili oblasti intervencija koje se mogu odraziti u ažuriranim specifičnim ciljevima TDS-a (vidjeti Poglavlje 3.3), slično određenim istaknutim temama u Viziji i Vodećim inicijativama EU SMSS-a (kao što su povećanje udjela održivih vidova saobraćaja, promocija dekarbonizacije, povećana otpornost saobraćajnog sistema). S druge strane, Vodeća inicijativa 8

predstavlja širi cilj koji prevazilazi saobraćajni sistem (usko povezan sa HLO4), dok Vodeće inicijative 9 i 10 odražavaju željene uticaje u sektoru saobraćaja na visokom nivou (povezane sa HLO2 odnosno HLO3).

3.2.2 NIVO ISPUNJENOSTI CILJEVA VISOKOG NIVOA

3.2.2.1 SEKTOR DRUMSKOG SAOBRAĆAJA

Implementacija postojeće TDS za sektor drumskog saobraćaja pokazuje djelimičnu ispunjenost, koju karakterišu slabi rezultati u odnosu na očekivane značajne infrastrukturne prekretnice, uz istrajne operative i bezbjednosne izazove. Kako je detaljno prikazano u srednjoročnoj evaluaciji za period 2021-2025²³, ukupna dinamika implementacije bila je neujednačena, prvenstveno usljed institucionalnih reorganizacija i izostanka formalnih akcionih planova nakon isteka početnog Akcionog plana 2019-2020. Iako je fizička infrastruktura zabilježila najvidljiviji napredak, druge dimenzije, kao što su tehnološka integracija i bezbjednosni sistemi, zaostale su za svojim strateškim ciljnim vrijednostima.

U okviru strateškog cilja **Ekonomsko blagostanje**, najznačajnije dostignuće je završetak prioritetne dionice auto-puta Bar – Boljare od Smokovca do Mateševa, koja je otvorena u julu 2022. godine. Time je ispunjena skoro polovina ciljne vrijednosti za 2027. godinu od 80-100 km izgrađenih auto-puteva, pri čemu je polazna vrijednost iz 2018. godine iznosila 0 km. Ekonomski uticaj ovog projekta potvrđuje približno 8 miliona vozila zabilježenih na ovoj dionici do početka 2025. godine, čime je značajno skraćeno vrijeme putovanja između centralnog i sjevernog regiona zemlje. Međutim, izgradnja narednih dionica tek treba da počne, pri čemu je za drugu dionicu (Mateševo – Andrijevića) obezbijedeno finansiranje i početkom 2026. godine ugovorena izrada glavnog projekta i izgradnja do 2031. godine, kada se očekuje i izgradnja treće dionice BBH (obilaznica oko Podgorice – u fazi tendera). Kada je riječ o indikatoru za investicije u održavanje puteva, kojim je postavljena ciljna vrijednost od 15 miliona € godišnje za 2027. godinu, ostvarenje je ostalo relativno stabilno u okviru državnog budžeta, iako su stvarni kapitalni izdaci za rekonstrukciju državnih puteva dostigli približno 64% planiranih iznosa u periodu između 2019. i 2024. godine.

Cilj koji se odnosi na **Pristupačnost, performanse funkcionisanja i kvalitet usluga** pokazuje postojan napredak u rehabilitaciji putne mreže, ali i značajna kašnjenja u tehnološkoj primjeni. Strategijom je predviđena rekonstrukcija 200 km državnih puteva do 2027. godine, a zaključno sa 2024. godinom rehabilitovano je više od 150 km magistralnih puteva, čime je udio dionica u dobrom stanju povećan sa 50% na 60%. Uprkos ovim fizičkim poboljšanjima, pokrivenost inteligentnim transportnim sistemima (ITS) ostaje kritično niska i trenutno se procjenjuje na svega 2.5% nacionalne mreže, gotovo isključivo ograničena na novu dionicu auto-puta i veće tunele. To je znatno ispod ciljne pokrivenosti od 40% postavljene za 2027. godinu, budući da je implementacija šireg Nacionalnog ITS programa odložena. Pored toga, pouzdanost vremena putovanja i dalje je narušena sezonskim zagušenjima duž primorskih koridora i na graničnim prelazima, što ukazuje na to da ciljna vrijednost za održavanje adekvatnog nivoa usluge (LoS) nije u potpunosti ostvarena.

Bezbjednost i sigurnost je oblast koja i dalje ima najniži nivo ispunjenosti, o čemu svjedoče pogoršani indikatori učinka koji su u suprotnosti sa primarnim namjerama strategije. Iako je strateški cilj bio kontinuirano smanjenje broja saobraćajnih nezgoda i poginulih, broj poginulih na putevima zapravo je porastao sa 48 u 2019. godini na 75 u 2024. godini. To zabrinjavajuće postavlja aktuelnu stopu smrtnosti na približno 12 na 100,000 stanovnika, što je skoro tri puta više od prosjeka EU. Najnovija statistika pokazuje da je broj poginulih smanjen za skoro 11%, na 67 u 2025. godini, čime je ovaj indikator sveden na 10.7, što je i dalje znatno iznad

²³ Izvještaj o sprovođenju Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035 (za period 2021-2025) (Izvještaj o Sprovođenju Strategije Razvoja Saobraćaja 2019-2035 (Za Period 2021-2025), decembar 2025.

prosjeka EU (4.3) i prosjeka WB (7.8). Indikatori bezbjednosti saobraćaja nijesu se poboljšali kako je predviđeno Strategijom unapređenja bezbjednosti saobraćaja za period 2024-2030 i napore svakako treba intenzivirati.

Konačno, cilj **Integracija u EU** zabilježio je umjeren uspjeh u regulatornom usklađivanju, ali sporiji napredak u usklađenosti fizičke infrastrukture. Crna Gora je, naročito tokom najnovijeg perioda, dostigla dobar nivo pripremljenosti u oblasti Saobraćajne politike (Poglavlje 14) i Transevropskih mreža (Poglavlje 21), pri čemu je potonje privremeno zatvoreno početkom 2026. godine. Usvojeni su ključni pravni akti, kao što je Zakon o putevima, radi transpozicije pravne tekovine EU (acquis) u oblasti bezbjednosti infrastrukture i ITS-a, ali integracija u smislu usklađenosti sa tehničkim zahtjevima TEN-T mreže i dalje je ograničena.

3.2.2.2 SEKTOR ŽELJEZNIČKOG SAOBRAĆAJA

Implementaciju ciljeva željezničkog sektora u okviru postojeće TDS karakteriše značajan regulatorni i institucionalni napredak, nasuprot izraženom zaostajanju u modernizaciji fizičke infrastrukture i u operativnoj efikasnosti.

U okviru strateškog cilja **Ekonomsko blagostanje**, ispunjenost indikatora učinka za rekonstrukciju infrastrukture ostaje djelimična i zaostaje za predviđenom dinamikom. Iako je polazna vrijednost za rekonstruisanu željezničku prugu iz 2018. godine iznosila 120 kilometara, uz ciljnu vrijednost od 167 kilometara za 2027. godinu, stvarna rekonstrukcija vitalne pruge Bar – Vrbnica odvijala se sporo. Približno 52% gornjeg stroja ovog okosnog pravca rekonstruisano je tokom posljednjih 15 godina, uključujući suštinski završetak sjevernih dionica. Međutim, potpuno ostvarenje ciljne vrijednosti i dalje zavisi od početka većih radova na dionici Golubovci – Bar, koja tek sada dolazi u fazu tendera, kao i od drugih radova na unapređenju koji su potrebni duž problematičnih dionica. Ovaj infrastrukturni nedostatak direktno se odražava na indikator povećanja brzina na željeznici: dok je strategijom ciljan prelazak sa polazne vrijednosti od 50-80 km/h na 70-100 km/h do 2027. godine, trenutna komercijalna brzina u teretnom saobraćaju ostaje ograničena na prosječnih svega 30 km/h zbog tehničkog stanja koloseka.

Kada je riječ o cilju **Integracija u EU** i regulatorne reforme, nivo ispunjenosti je znatno viši, naročito nakon usvajanja novog Zakona o željeznici u julu 2025. godine. Ovom zakonodavnom prekretnicom ispunjena je ciljna vrijednost za transpoziciju Četvrtog željezničkog paketa EU i uspostavljena je nezavisna Agencija za željeznice kao regulatorno i bezbjednosno tijelo, što je bio ključni referentni pokazatelj za pregovaračko Poglavlje 14. Međutim, indikator za uklanjanje barijera kroz otvaranje tržišta još nije proizveo namjeravane efekte. Iako je ciljano da se broj operatora poveća sa polazne vrijednosti od dva na četiri do 2027. godine, ulazak privatnih operatora ograničen je na jednog teretnog operatora, dok subjekti u državnom vlasništvu i dalje dominiraju tržištem, ostajući zavisni od državnih subvencija. Posljedično, obim željezničkog teretnog saobraćaja stagnirao je na približno milion tona godišnje, ne pokazujući snažan rast od 10% ciljan za 2027. godinu.

Strateški cilj koji se odnosi na **Pristupačnost, performanse funkcionisanja i kvalitet usluga** pokazuje uspješno ispunjenje ciljnih vrijednosti finansijskih ulaganja u održavanje, ali ne ispunjava ciljeve tehnološke primjene. Strategijom je za 2027. godinu postavljena ciljna vrijednost od 10 miliona € za godišnje investicije u održavanje željeznice, a stvarna budžetska izdvajanja oporavila su se na 13.4 miliona € do 2025. godine, nakon perioda nedovoljnog finansiranja. Nasuprot tome, primjena ERTMS-a i dalje je u povelju: dok je ciljna vrijednost pokrivenosti ITS-om na željeznici za 2027. godinu postavljena na 30%, u odnosu na polaznu vrijednost od 0%, trenutna primjena ograničena je na elektronsku postavnicu na glavnoj stanici u Podgorici, dok je implementacija na nivou cijele mreže zastala do realizacije šire modernizacije južnog koridora.

Konačno, ispunjenost **Bezbjednost i sigurnost** ciljeva u željezničkom sektoru predstavlja pozitivan pokazatelj u poređenju sa drugim vidovima saobraćaja, budući da su visoki bezbjednosni standardi očuvani uprkos zastarjelim sredstvima. Indikator broja poginulih ostaje na nuli za izvještajni period 2019-2025, čime je ispunjen strateški cilj održavanja visokog nivoa bezbjednosti putnika. Ipak, sve lošije stanje koloseka i elektrotehničkih uređaja i dalje predstavlja bezbjednosni rizik, kao što su moguća iskliznuća, što nalaže hitan završetak planiranih rehabilitacija gornjeg stroja, unapređenje bezbjednosnih sistema na putnim prelazima, ali i kontinuirano i pažljivo praćenje kosina i klizišta duž željezničke mreže.

Konačno, kao i u slučaju drumskog sektora, iako je institucionalni okvir dostigao visok nivo pripremljenosti kroz privremeno zatvaranje pregovaračkog Poglavlja 21, fizička integracija željezničke mreže Crne Gore u TEN-T standarde i dalje je ispunjena sa svega 22%, što ističe centralni izazov za preostali horizont strategije.

3.2.2.3 SEKTOR POMORSKOG SAOBRAĆAJA

Implementacija ciljeva pomorskog saobraćaja u okviru postojeće TDS pokazuje neujednačene rezultate, koje karakteriše snažan napredak u okviru ciljeva **Bezbjednost i sigurnost** i **Integracija u EU**, nasuprot ograničenijem napretku u ostvarivanju ciljeva **Ekonomski razvoj** i **Pristupačnost**. U okviru strateškog cilja **Ekonomsko blagostanje**, ispunjenost indikatora učinka koji se odnose na Luku Bar predstavlja kontradiktornu sliku. Iako je polazna vrijednost pretovarenog tereta iz 2018. godine iznosila 2.7 miliona tona, noviji podaci iz 2023. i 2024. godine pokazuju da je obim pretovara stagnirao na približno 1.8 do 1.9 miliona tona godišnje, čime nije ispunjena prelazna ciljna vrijednost rasta od +10% za 2027. godinu. Ovakav slab učinak najvećim dijelom se pripisuje gubitku pojedinih kategorija tereta, kao što je tranzit duvana, i neadekvatnoj povezanosti sa zaleđem, koja ograničava regionalnu konkurentnost luke. Nasuprot tome, indikator operativnog prihoda je ispunjen: sa polazne vrijednosti iz 2018. godine od 10 miliona €, Luka Bar je 2022. godine ostvarila rekordan prihod od 23.75 miliona €, a 2024. godine stabilizovala se na približno 17 miliona €, čime su značajno premašene projekcije rasta postavljene za prvu deceniju strategije.

Kada je riječ o HLO 2, **Pristupačnost, performanse funkcionisanja i kvalitet usluga**, prisutna je značajna neiskorišćenost pomorske infrastrukture uprkos usmjerenim investicijama. Luka Bar trenutno posluje sa svega 20% do 30% svog potencijalnog kapaciteta, koji ostaje na polaznoj vrijednosti od 2.7 miliona tona, u odnosu na planirani potencijal od 12 miliona tona. Kada je riječ o Port of Adria, indikator učinka za pretovar generalnog tereta zabilježio je oštar pad sa 154,221 tone u 2019. godini na svega 110,702 tone u 2024. godini, iako je kontejnerski saobraćaj ostao relativno stabilan, na približno 52,854 TEU. Ovi podaci ukazuju na to da cilj strategije da se obezbijedi status značajnog regionalnog pretovarnog čvorišta još nije ostvaren. Međutim, putnički segment predstavlja pozitivan izuzetak u pogledu pristupačnosti i kvaliteta usluga; Luka Kotor i Port of Adria uspješno su iskoristile oporavak turizma nakon pandemije, pri čemu su indikatori kruzing saobraćaja dostigli vrhunac od 490 kruzera i preko 626,000 putnika u 2024. godini.

Kada je riječ o HLO 3, **Bezbjednost i sigurnost**, najviši nivo ispunjenosti uočava se kroz primjenu digitalnih pomorskih sistema. Indikator učinka za nivo pokrivenosti ITS-om u pomorskoj mreži kroz uvođenje sistema Sistem za praćenje pomorskog saobraćaja i informisanje (VTMIS) zabilježio je značajnu prekretnicu završetkom druge faze VTMIS-a u decembru 2024. godine. Ovim projektom je prije roka ispunjena ciljna vrijednost pokrivenosti od 70% za 2027. godinu, obezbjeđivanjem sveobuhvatnog nadzora cijelog crnogorskog primorja i Skadarskog jezera. Pored toga, Nacionalni pomorski jedinstveni šalter (NMSW) postao je operativan u avgustu 2024. godine, čime je olakšana digitalizacija formalnosti pri dolasku i odlasku brodova u skladu sa standardima EU. Naredni koraci obuhvataju punu operativnu integraciju sa relevantnim pomorskim digitalnim sistemima EU, prije svega sa SafeSeaNet (SSN) i evropskim okruženjem jedinstvenog pomorskog šaltera (EMSWe).

Kada je riječ o strateškim ciljevima **Integracija u EU** (HLO 4) i **Održivost životne sredine – otpornost na klimatske promjene** (HLO 5), pomorski sektor je prošao kroz značajne institucionalne reforme, uključujući osnivanje posebnog ministarstva nadležnog za pomorstvo, usvajanje novog Zakona o lukama i uspostavljanje posebne lučke uprave. Iako ove reforme obezbjeđuju snažniji institucionalni okvir za dugoročno upravljanje pomorskim sektorom, njihova implementacija poklopila se sa širim periodom administrativnog restrukturiranja, što je doprinijelo fragmentaciji institucionalnih kapaciteta, gubitku institucionalnog pamćenja i kadrovskim izazovima. Posljedično, puni efekti novog okvira upravljanja zavisice od njegove djelotvorne operacionalizacije i od jačanja administrativnih i tehničkih kapaciteta. Istovremeno, značajni nedostaci u implementaciji i dalje postoje u digitalnoj transformaciji pomorske uprave, naročito u pogledu digitalizacije administrativnih usluga, izdavanja elektronskih pomorskih uvjerenja i ovlaštenja, uspostavljanja elektronskih registara i zamjene administrativnih procedura zasnovanih na papiru. Imajući u vidu očekivani rast pomorskog saobraćaja, kruzing aktivnosti, nautičkog turizma i rekreativne plovidbe, kontinuirano jačanje pomorske bezbjednosti, sistema bezbjednosti plovidbe i institucionalnih kapaciteta ostaje ključno za obezbjeđivanje bezbjedne plovidbe i održivo upravljanje ekološki osjetljivim pomorskim područjima. Kako bi se obezbijedila buduća održivost, sektor sada mora da se usmjeri na premošćavanje preostalog nedostatka od 30% u usklađivanju sa pravnom tekovinom EU (acquis), naročito u pogledu lučkih prijemnih uređaja za otpad sa brodova i uvođenja infrastrukture za alternativna goriva radi podrške inicijativi „Zelena luka“.

3.2.2.4 SEKTOR VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

Implementaciju ciljeva sektora vazdušnog saobraćaja u okviru postojeće TDS odlikuje izuzetan rast putničkog saobraćaja koji je već premašio prelazne ciljne vrijednosti, iako ovaj uspjeh nije praćen strateškim investicijama u infrastrukturu usljed dugotrajnog procesa koncesije Aerodroma Crne Gore.

U okviru strateškog cilja **Ekonomsko blagostanje**, indikator učinka za obim putničkog saobraćaja u civilnom vazduhoplovstvu pokazao je visok nivo ispunjenosti, uz rast sa polazne vrijednosti iz 2018. godine od 1.9 miliona putnika na rekordnih preko 3 miliona putnika u 2025. godini. Ovaj obim saobraćaja predstavlja povećanje od više od 50% u odnosu na polaznu vrijednost, čime je prije roka faktički ispunjena ciljna vrijednost rasta od +40% za 2027. godinu, prvenstveno zahvaljujući oporavku turizma nakon pandemije i širenju niskotarifnih avio-prevoznika. Međutim, specifični cilj bolje valorizacije saobraćajnih subjekata ostaje neispunjen u svojoj kapitalnoj dimenziji, budući da je tender za dugoročnu koncesiju aerodroma u Podgorici i Tivtu suočen sa ponovljenim proceduralnim kašnjenjima i pravnim osporavanjima nakon inicijalne evaluacije ponuda u julu 2025. godine.

Kada je riječ o strateškom cilju **Pristupačnost, performanse funkcionisanja i kvalitet usluga**, nivo ispunjenosti ograničen je limitiranim kapacitetom postojećih terminalnih objekata, koji nijesu prošli kroz sveobuhvatna proširenja predviđena originalnim master planovima. Iako su ostvarena manja operativna poboljšanja, kao što su produženje radnog vremena, uvođenje elektronske kontrole karata i rekonstrukcija djelova terminala u Podgorici, glavni objekti tokom vršnih perioda često rade iznad svojih projektovanih pragova. Pored toga, indikator za investicije u sekundarne aerodrome ostaje na svojoj polaznoj vrijednosti, budući da je moguća revitalizacija Aerodroma Berane kao regionalnog čvorišta i dalje u fazi pripreme tehničke dokumentacije i studija izvodljivosti javno-privatnog partnerstva.

Bezbjednost i sigurnost ciljevi u sektoru vazdušnog saobraćaja dostigli su visok nivo ispunjenosti, koji karakteriše održavanje strogih standarda i izostanak značajnijih incidenata u komercijalnom vazdušnom saobraćaju u periodu između 2019. i 2025. godine. Agencija za civilno vazduhoplovstvo uspješno je nastavila sertifikaciju vazduhoplovnog osoblja i infrastrukture, uz striktno poštovanje bezbjednosne pravne tekovine EU (acquis) i međunarodnih standarda. Operativna bezbjednost dodatno je modernizovana kroz primjenu

novih procedura vazdušne navigacije, koje su povećale preciznost i efikasnost prilaza crnogorskim aerodromima. Ovaj napredak podržan je usvajanjem dvogodišnjih planova integriteta koji obuhvataju antikoruptionske mjere za tehničke preglede i izdavanje dozvola.

Konačno, cilj **Integracija u EU** zabilježio je značajan regulatorni napredak, obilježen usvajanjem novog Zakona o vazdušnom saobraćaju u aprilu 2026. godine, kojim se nacionalni okvir dodatno usklađuje sa Sporazumom o Evropskom zajedničkom vazduhoplovnom području. Crna Gora je dostigla visok nivo pripremljenosti u pogledu bezbjednosti vazdušnog saobraćaja i standarda „One Stop Security“, a nedavne izmjene zakona o obligacionim odnosima ojačale su prava putnika i postupke podnošenja pritužbi. Novim zakonom uređuju se pitanja upravljanja vazdušnim prostorom, pružanja usluga u vazdušnoj plovitbi, institucionalnih nadležnosti i odnosa između civilnih i vojnih struktura, uz istovremeno predviđanje prelaznog perioda za usklađivanje podzakonskih akata i neophodnog postepenog procesa institucionalnih, organizacionih i operativnih promjena. Uprkos ovim postignućima, potpuno usklađivanje sa inicijativom Jedinstveno evropsko nebo ostaje složen izazov i zahtijeva dalje institucionalno restrukturiranje zajedničkih usluga u vazdušnoj plovitbi sa Srbijom, kao i uvođenje obaveznih šema performansi i naplate naknada. Pored toga, fizička integracija sa TEN-T mrežom ostaje djelimična, budući da aerodromi trenutno nemaju direktne željezničke veze neophodne za obezbjeđivanje multimodalnosti.

3.2.2.5 SEKTOR MULTIMODALNOG SAOBRAĆAJA

Sektor multimodalnog saobraćaja jedna je od najmanje razvijenih komponenti nacionalnog saobraćajnog sistema i trenutno se nalazi u ranoj fazi razvoja. Iako postojeća TDS prepoznaje multimodalnost kao ključni pokretač ekonomske efikasnosti i ekološke održivosti, postoji dubok jaz između strateške vizije i operativne stvarnosti. Iako su projekti fizičke infrastrukture u sektorima drumskog i željezničkog saobraćaja napredovali nezavisno jedan od drugog, integracija ovih vidova saobraćaja u nesmetan, jedinstven sistem, kako za putnike tako i za teret, ostvarila je minimalan napredak u odnosu na utvrđene indikatore učinka.

Iako je strateškim ciljem **Ekonomsko blagostanje** postavljen ambiciozan cilj za povećanje intermodalnog saobraćaja, trenutni obim ostaje stagnantan na nivou od približno 1% ukupnog saobraćaja. Izostanak značajnije modalne preraspodjele prvenstveno je povezan sa slabim operativnim učinkom Luke Bar, koja predstavlja glavnu intermodalnu kapiju države, ali trenutno koristi samo 20% do 30% svog ukupnog pretovarnog kapaciteta. Pored toga, specifični cilj podsticanja formalne saradnje između subjekata u pomorskom i željezničkom teretnom saobraćaju nije u potpunosti ostvaren, budući da i dalje nedostaju formalni, dugoročni sporazumi između Port of Adria i nacionalnog željezničkog teretnog operatera, kao i zbog različitih prepreka u poslovanju privatnih željezničkih teretnih prevoznika, što je ograničilo razvoj efikasnih usluga željezničkog prevoza kontejnera.

Kada je riječ o strateškom cilju **Pristupačnost, performanse funkcionisanja i kvalitet usluga**, saobraćajni sistem trpi zbog odsustva formalno određenih multimodalnih teretnih objekata. Do sada nijesu uspostavljeni sertifikovani multimodalni teretni terminali, robno-transportni centri niti kopnene „suve luke“, uprkos cilju postojeće TDS da se do 2027. godine razviju dva terminala u Podgorici i Bijelom Polju. Nedostatak ovih objekata uslovljava da u teretnom tranzitu dominira drumski saobraćaj, iako on i dalje trpi zbog neodgovarajućih geometrijskih karakteristika i lošeg kvaliteta kolovoza na velikom dijelu glavne mreže, kao i zbog redovnih ili sezonskih zagušenja i drugih prepreka za teretni saobraćaj (zatvaranja puteva, preusmjerenja saobraćaja itd.). Kada je riječ o putničkom saobraćaju, iako glavni grad Podgorica funkcioniše kao primarno čvorište, u njemu ne postoji namjenski putnički terminal za presijedanje, što znači da presijedanje između aerodroma, željezničke stanice i međugradske autobuske stanice zahtijeva odvojena, međusobno nepovezana putovanja. Pored toga, iako u Podgorici postoji biciklistička mreža dužine 30 km,

trenutno ne postoji sistem javnih bicikala niti fizička integracija bicikala sa vozilima javnog prevoza, što podriva cilj promovisanja održivih i nesmetanih putovanja „od vrata do vrata“.

Cilj **Integracija u EU** zabilježio je umjeren napredak kroz digitalno regulatorno usklađivanje, iako fizički i logistički standardi ostaju ispod evropskog prosjeka. Značajna prekretnica bila je transpozicija Uredbe (EU) 2020/1056 o elektronskim informacijama o prevozu tereta (eFTI) u nacionalno zakonodavstvo 2024. godine, čime je stvoren pravni osnov za standardizovanu digitalnu razmjenu podataka. Međutim, država još nije dostigla potpunu usklađenost sa Direktivom Savjeta 92/106/EEC o kombinovanom transportu, pri čemu je rok za potpunu transpoziciju pomjeren na kraj 2027. godine. Međunarodna pozicija Crne Gore u ovom sektoru dodatno se ogleda u 73. mjestu na Indeksu logističkih performansi (LPI) za 2023. godinu, što ukazuje na tek neznatno poboljšanje kvaliteta infrastrukture i efikasnosti carinskih postupaka tokom protekle decenije.

Značajan institucionalni izazov koji ometa ostvarivanje ovog cilja jeste fragmentacija upravljanja unutar Ministarstva saobraćaja. U postojećoj organizacionoj strukturi ne postoji namjenski direktorat ili jedinica isključivo nadležna za koordinaciju multimodalnog saobraćaja i razvoj intermodalne politike. To je dovelo do toga da se vidovi saobraćaja tretiraju izolovano, uz budžete za održavanje i investicije koji su pretežno usmjereni na sektor drumskog saobraćaja.

3.2.2.6 EKOLOŠKI I HORIZONTALNI ASPEKTI

Postojeća strategija nije sadržala specifične ciljeve koji se bave horizontalnim aspektima kao što su socijalni aspekti, prava putnika ili rodna ravnopravnost. Osim toga, nijesu bile utvrđene ni ciljne vrijednosti u oblasti životne sredine, uz napomenu da je SEA posebno obradila cilj visokog nivoa Ekološka održivost. U okviru aktuelnog ažuriranja TDS razmotreni su ekološki i socijalni aspekti, kao i prevoz opasnih materija te institucionalni kapaciteti i administrativni izazovi, a glavni relevantni nalazi predstavljeni su u nastavku.

Ekološki aspekti

Sektor saobraćaja dominantno doprinosi ekološkom otisku Crne Gore, sa učešćem od približno 27% u ukupnim nacionalnim emisijama gasova staklene bašte (GHG) i 34% u emisijama energetskog sektora, prema podacima iz 2022. godine. Drumski saobraćaj odgovoran je za najveći dio ovih emisija, usljed dominacije vozila sa motorima sa unutrašnjim sagorijevanjem i starosti nacionalnog voznog parka. Nasuprot tome, željeznički sektor doprinosi tek minimalnim obimom emisija, budući da je najveći dio mreže elektrificiran.

Strateška procjena uticaja na životnu sredinu za prvobitnu strategiju obuhvatala je ciljeve osmišljene tako da se negativni uticaji razvoja saobraćaja na životnu sredinu svedu na najmanju mjeru. Oni su preuzeti iz osnovnog dokumenta TDS kako bi se obezbijedilo da realizacija infrastrukture doprinosi očuvanju životne sredine: planiranje trasa novih brzih saobraćajnica i infrastrukture izvan ekološki najosjetljivijih područja, izgradnja obilaznica radi preusmjeravanja saobraćaja iz osjetljivih urbanih ili zaštićenih područja, izgradnja trećih saobraćajnih traka radi ublažavanja uskih grla tokom vrhunca turističke sezone kako bi se smanjilo zagađenje uzrokovano zagušenjima, uspostavljanje posebnih režima za teretni saobraćaj u određenim periodima radi upravljanja saobraćajnim tokovima i opterećenjem životne sredine, kao i primjena alternativnih saobraćajnih varijanti u pojedinim periodima radi smanjenja oslanjanja na vidove saobraćaja koji više zagađuju.

Iako su opšti ciljevi zaštite životne sredine u SEA definisani u skladu sa nacionalnim propisima i međunarodnim sporazumima, ti ciljevi predstavljaju operativne mjere usmjerene na ublažavanje identifikovanih rizika kao što su zagađenje vazduha, emisije gasova staklene bašte i fragmentacija staništa. Evaluacija sprovedena u okviru dijagnostičke analize zaključuje da se postojeća SEA sada smatra u velikoj

mjeri prevaziđenom, budući da je bila prvenstveno usmjerena na tradicionalno zagađenje vazduha i buku, a ne na savremene pravce dekarbonizacije, kao i da ciljeve u oblasti životne sredine treba povezati sa koherentnim skupom mjerljivih indikatora radi boljeg praćenja učinka implementacije ažurirane TDS.

Osim toga, otpornost na klimatske promjene pokazala se kao ključna potreba, budući da su nacionalna putna i željeznička mreža sve ranjivije na poplave i klizišta. Dijagnostička analiza naglašava da strateški prioriteti u oblasti saobraćaja moraju biti provjereni u odnosu na ove klimatske rizike i preporučuje usvajanje mjera prilagođavanja klimatskim promjenama i standarda otpornog projektovanja radi obezbjeđivanja pouzdanosti usluga u izmijenjenim uslovima životne sredine. Iako se za projekte koje finansiraju međunarodne finansijske institucije sprovodi određena analiza klimatske ranjivosti, u Crnoj Gori i dalje ne postoji obavezujući nacionalni propis za projektovanje infrastrukture otporne na klimatske promjene.

Socijalni aspekti

Socijalni okvir Crne Gore u sektoru saobraćaja pokazuje neujednačenu usklađenost sa pravnom tekovinom EU (acquis) po pojedinim vidovima saobraćaja. Navodi se da su sektori vazdušnog i pomorskog saobraćaja u potpunosti usklađeni sa pravnom tekovinom EU u pogledu prava putnika, uključujući posebnu zaštitu lica sa invaliditetom i lica smanjene pokretljivosti. Međutim, sektori drumskog i željezničkog saobraćaja zahtijevaju izmjene zakonodavstva i uspostavljanje formalnih mehanizama za sprovođenje propisa. Značajan institucionalni nedostatak predstavlja odsustvo nacionalnih tijela za sprovođenje propisa (NEB) po vidovima saobraćaja, koja bi postupala po pritužbama putnika i obezbjeđivala usklađenost prevoznika sa propisima, iako je nedavno osnovana Agencija za željeznice određena da tu ulogu vrši za sektor željezničkog saobraćaja. Prema dijagnostičkoj analizi, potrebna je razrada sveobuhvatne mape puta za prava putnika, radi koordinacije primjene okvira za prava putnika.

Kada je riječ o radnom i socijalnom zakonodavstvu, Crna Gora je ostvarila napredak transpozicijom pravila EU koja se odnose na radnike u drumskom saobraćaju, konkretno u pogledu vremena vožnje, perioda odmora i uvođenja pametnih tahografa. Ipak, i dalje postoje značajni nedostaci, kao što su potreba za uspostavljanjem nacionalnih elektronskih baza podataka za praćenje vozačkih kartica i potreba za usklađivanjem sa standardima za bezbjedna i sigurna parkirališta.

Kada je riječ o rodnim aspektima, rodna ravnopravnost i dalje predstavlja ključnu horizontalnu slabost, budući da se postojeći okvir saobraćajne politike ocjenjuje kao „rodno slijep“. Statistički podaci pokazuju da su žene značajno nedovoljno zastupljene u ovom sektoru, jer čine samo 19% ukupne radne snage i posjeduju svega 34% izdatih vozačkih dozvola. Osim toga, kvalitativne ankete pokazuju da se žene osjećaju znatno manje bezbjedno od muškaraca prilikom korišćenja postojećeg javnog prevoza ili prilikom hodanja noću. Dijagnostička analiza zaključuje da je integrisanje rodne perspektive u revidiranu strategiju od suštinskog značaja za socijalnu inkluziju i ekonomsko osnaživanje, što obuhvata, u skladu sa potrebom koju je MoT iskazao u svojoj srednjoročnoj ocjeni TDS, prikupljanje podataka razvrstanih po polu radi usmjeravanja planiranja bezbjednosti saobraćaja, pristupačnosti i rodno odgovornog budžetiranja.

Prevoz opasnih materija

Crna Gora je ostvarila visok nivo učinka u regulisanju prevoza opasnih materija (TDG), dostigavši približno 95% zakonodavne usklađenosti sa osnovnim direktivama EU. Država se smatra regionalnim liderom u ovoj oblasti, budući da je uspješno transponovala zahtjeve sporazuma ADR (drumski saobraćaj), RID (željeznički saobraćaj) i ADN (unutrašnji plovni putevi) u nacionalno zakonodavstvo. To dostignuće obuhvata

uspostavljanje akreditovanih tijela za ocjenjivanje usaglašenosti i procedura za nadzor nad tržištem za pokretnu opremu pod pritiskom.

Nalazi dijagnostičke analize naglašavaju da je postojeći okvir podržan uspostavljenim nadležnim organima i redovnim mehanizmima međuresorne koordinacije. Međutim, dalja djelotvornost sistema zavisi od jačanja kapaciteta inspeksijskih službi i od obezbjeđivanja da cjelokupno relevantno osoblje bude obučeno za najnovije međunarodne standarde, kao što su izmjene ADR iz 2025. godine. Snažna međusektorska koordinacija između Ministarstva saobraćaja i Ministarstva unutrašnjih poslova posebno je neophodna za održavanje bezbjednog odvijanja saobraćaja i spremnosti za reagovanje u vanrednim situacijama na cijeloj saobraćajnoj mreži.

Institucionalni kapaciteti i administrativni izazovi

Implementaciju TDS značajno je otežao jaz u sprovođenju nastao usljed institucionalne fragmentacije i ograničenih administrativnih kapaciteta. Osnovni uzrok ove slabosti jesu česte reorganizacije strukture Vlade, koje su narušile kontinuitet politika, kao i sistematsku pripremu i usvajanje dvogodišnjih akcionih planova. U periodu između 2020. i 2024. godine, primarno nadležno Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je ukinuto, integrisano u Ministarstvo kapitalnih investicija, a zatim su ponovo uspostavljeni posebno Ministarstvo saobraćaja i posebno Ministarstvo pomorstva, što je dovelo do dubokog gubitka institucionalnog pamćenja. Ove strukturne promjene doprinijele su velikoj fluktuaciji kadra, budući da kadrovske promjene često slijede nakon reorganizacije ministarstava, čime se sprječava akumulacija specijalizovane stručnosti.

Administrativni kapaciteti i dalje predstavljaju ključni izazov, pri čemu srednjoročne evaluacije MoT-a ukazuju na to da se kvantitativni indikatori postojeće TDS koji se odnose na kadrove još nijesu pretočili u kvalitativna poboljšanja upravljanja. Strategijom je bila utvrđena ciljna vrijednost za povećanje broja stalno zaposlenih angažovanih u jedinicama za upravljanje projektima (PMU) i jedinicama za implementaciju projekata (PIU), ali MoT priznaje da se i dalje suočava sa velikom fluktuacijom kadra i nedostatkom tehničkih stručnjaka za pripremu projekata. Iako je tehnička priprema projekata prvenstveno u nadležnosti specijalizovanih jedinica u okviru upravljača infrastrukturu (npr. Monteput, RIOM, Uprava za saobraćaj), MoT održava PIU jedinice radi strateškog nadzora i tehničke kontrole dokumentacije za portfelje međunarodnih kredita i programiranje sredstava EU. Administrativni kapaciteti za donošenje odluka i apsorpciju sredstava moraju se ojačati, kako se dosljedno konstatuje u izvještajima Evropske komisije, dok MoT ističe da institucionalno pamćenje (izgubljeno usljed kadrovskih promjena) treba održavati. Kada je riječ o stručnom usavršavanju, iako su u periodu 2019-2020 pojedini službenici zaposleni i obučeni za upravljanje fondovima EU (CEF i TEN-T), širi cilj uspostavljanja održive strategije upravljanja ljudskim resursima ostaje neispunjen. Kao posljedica toga, nedostatak dovoljnog broja tehničkog kadra usporio je napredovanje kapitalnih infrastrukturnih projekata ka zrelosti i tenderskom postupku.

3.3 DEFINISANJE SPECIFIČNIH CILJEVA

Postojeća TDS obuhvatala je dvadeset sedam (27) specifičnih ciljeva (SPO), razvrstanih po strateškim ciljevima i grupisanih u dvije glavne kategorije:

- (i) Saobraćajna infrastruktura (11 SPO); i
- (ii) Organizacija i operativno funkcionisanje saobraćajnog sistema (16 SPO).

Pregled ovih SPO postojeće strategije pokazao je nepotrebna ponavljanja koja fragmentiraju stratešku usmjerenost. Takođe, veliki broj operativnih SPO ponavljao se u različitim strateškim oblastima bez dovoljne diferencijacije. Identične formulacije korišćene su za bezbjednost, digitalizaciju i održivi saobraćaj u različitim djelovima dokumenta, što je smanjilo koherentnost praćenja. Racionalizacija ovih SPO stoga je bila neophodna, što je istaknuto i u ocjeni Ministarstva o implementaciji TDS u periodu 2021-2025 ²⁴ u kojoj su identifikovane metodološke i strukturne slabosti koje su otežavale djelotvornu implementaciju i praćenje u istom periodu.

Pored toga, ocjenom SPO postojeće TDS zaključeno je da su oni tematski pokrivali zahtjeve ciljeva i vodećih inicijativa EU SSMS, iako u različitom stepenu. Konkretnije, postojeća TDS odražavala je prioritete saobraćajne politike koji su preovladavali u vrijeme njene izrade, fokusirajući se prvenstveno na **razvoj infrastrukture, integraciju u TEN-T mrežu, interoperabilnost, usklađivanje sa EU, intermodalnost, olakšavanje graničnih procedura, reformu upravljanja i bezbjednost saobraćaja na putevima**. Kao rezultat toga, pokazivala je određenu usklađenost sa stubovima pametne mobilnosti i otporne mobilnosti u okviru SSMS i djelimično podržavala nekoliko prekretnica za period 2030-2035. S druge strane, postojeća Strategija sadržala je ograničen broj SPO koji služe **stubu održive mobilnosti**, posebno u pogledu dekarbonizacije saobraćaja, alternativnih goriva, vozila sa nultom emisijom, klimatski neutralne mobilnosti, formiranja cijene ugljenika, prava putnika i socijalne inkluzije. Ove oblasti izdvojile su se kao centralni elementi saobraćajne politike EU i stoga su zahtijevale znatno jačanje u ažuriranoj Strategiji kako bi se obezbijedila puna usklađenost sa Evropskim zelenim dogovorom, EU/WB SSMS i obavezama Crne Gore u procesu pristupanja EU.

Na osnovu navedenog i konačnih rezultata dijagnostičke faze, predložen je sljedeći novi skup od dvanaest (12) SPO koji odražava stvarne probleme, specifične ciljeve i očekivane rezultate za saobraćajni sistem Crne Gore, u skladu sa preovlađujućim nacionalnim i EU kontekstom, kako bi se u krajnjem ispunio obuhvat ažuriranja Strategije.

1. SPO 1: Završetak drumskih projekata na osnovnoj TEN-T mreži
2. SPO 2: Unapređenje nivoa usluge i bezbjednosti državne putne mreže
3. SPO 3: Završetak željezničkih projekata na TEN-T mreži i obnova željezničke mreže
4. SPO 4: Revitalizacija i/ili unapređenje infrastrukture, postrojenja, usluga i povezanosti u vodnom saobraćaju
5. SPO 5: Utvrđivanje mogućnosti i potreba za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja
6. SPO 6: Jačanje stvaranja efikasnog i integrisanog saobraćajnog sistema kroz intermodalnost
7. SPO 7: Olakšavanje prelaska granice i međunarodnog saobraćaja
8. SPO 8: Djelotvorna primjena ITS tehnologija i digitalizacije u drumskom, željezničkom i pomorskom saobraćaju
9. SPO 9: Unapređenje pravnog/ regulatornog/ institucionalnog okvira i strukture upravljanja i poboljšanje koordinacije između zainteresovanih strana u sektoru saobraćaja
10. SPO 10: Unapređenje planiranja i raspodjele sredstava i postizanje efikasnosti u saobraćajnim investicijama i poslovanju
11. SPO 11: Promovisanje održive mobilnosti i energetski efikasnih i otpornih saobraćajnih projekata radi postizanja modalne preraspodjele i dekarbonizacije
12. SPO 12: Podrška pravednim i pravičnim opcijama mobilnosti za putnike i teret

²⁴ Izvještaj o sprovođenju Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035 (za period 2021-2025) (Izvještaj o Sprovođenju Strategije Razvoja Saobraćaja 2019-2035 (Za Period 2021-2025), decembar 2025.

Koraci analize koji su doveli do definisanja ažuriranih SPO (identifikovana glavna pitanja sektora saobraćaja koja u krajnjem usmjeravaju definisanje SPO, ocjena postojećih SPO, ocjena usklađenosti postojećih SPO sa vodećim inicijativama SSMS i definisanje ažuriranih SPO) detaljno su prikazani u isporučivom rezultatu za Zadatak 2. Ukratko, predloženi SPO usmjereni su na sljedeća identifikovana glavna pitanja po oblastima saobraćaja:

Sektor drumskog saobraćaja

- Drumski saobraćaj i dalje predstavlja okosnicu saobraćajnog sistema Crne Gore, ali je opterećen značajnim strukturnim i operativnim nedostacima.
- Veliki dijelovi putne mreže su tehnički zastarjeli, sa lošom geometrijom, stanjem kolovoza i osjetljivošću na poplave i klizišta.
- Neophodna je sistematska rehabilitacija mreže državnih puteva, posebno duž osnovne i sveobuhvatne TEN-T mreže.
- Potrebni su dodatni uslužni objekti i odmorišta radi usklađivanja sa TEN-T standardima.
- Ograničeni institucionalni kapaciteti, nedostatak tehničkih stručnjaka i visoka fluktuacija kadra otežavaju pripremu i realizaciju projekata.
- Bezbjednost saobraćaja na putevima i dalje je jedan od najkritičnijih izazova, sa stopama smrtnosti znatno iznad prosjeka EU.
- Pristup „Bezbjedan sistem“ trebalo bi i dalje u potpunosti integrisati kroz cio životni ciklus infrastrukture.
- Upravljanje bi trebalo ojačati kroz jasnije institucionalne nadležnosti, praćenje učinka i unapređenje administrativnih kapaciteta.
- Digitalizacija zaostaje, uz odloženu implementaciju ITS-a i nedovoljno upravljanje saobraćajnim podacima.
- Drumski saobraćaj najviše doprinosi emisijama iz saobraćaja, što zahtijeva (između ostalog) planiranje održive mobilnosti, promociju javnog prevoza, veću primjenu vozila sa nultom emisijom i proširenje infrastrukture za alternativna goriva.
- Granični prelazi i dalje predstavljaju značajna uska grla zbog infrastrukturnih ograničenja i operativnih nedostataka - granične procedure trebalo bi modernizovati kroz digitalizaciju, implementaciju eFTI i proširenje zajedničkih graničnih operacija sa susjednim zemljama na više BCP.
- Klimatska otpornost trebalo bi da postane obavezan element kroz projektovanje infrastrukture otporne na klimatske promjene.

Sektor željezničkog saobraćaja

- Veliki infrastrukturni projekti bilježe značajna kašnjenja u realizaciji zbog finansijskih ograničenja. Neophodni su bolja prioritizacija projekata, transparentno upravljanje i efikasno korišćenje raspoloživih sredstava.
- Zakonodavno usklađivanje sa pravnom tekovinom EU (acquis) u oblasti željeznica je uznapredovalo, ali praktična implementacija ostaje slaba.
- Administrativni kapaciteti, tehnička ekspertiza i institucionalna koordinacija zahtijevaju jačanje.
- Jačanje kapaciteta je potrebno u oblasti održavanja infrastrukture, upravljanja bezbjednošću, digitalizacije i ITS-a.
- Projekat Golubovci–Bar predstavlja ključni katalizator za modernizaciju željeznice i unapređenje intermodalnosti.
- Željezničke reforme treba sprovoditi postepeno, uz realno planiranje i efikasnu komunikaciju sa javnošću.
- Kontinuirano institucionalno jačanje neophodno je za povećanje učešća željeznice u putničkom i teretnom saobraćaju.
- Uspjeh modernizacije zavisi od trajne posvećenosti, realnog redoslijeda aktivnosti i usklađenosti sa ciljevima evropskih integracija.

Sektor pomorskog saobraćaja

- Luka Bar predstavlja glavni pomorski resurs Crne Gore, ali ostaje značajno neiskorišćena.
- Glavni izazov predstavlja privlačenje robnih tokova, prije nego proširenje fizičkih kapaciteta.
- Povezanost sa zaleđem željeznicom i putevima ostaje slaba, što ograničava konkurentnost.
- Nedostatak multimodalnih terminala i slaba integracija između vidova saobraćaja smanjuju logističke performanse.
- Lučka infrastruktura i oprema za pretovar tereta zahtijevaju modernizaciju.
- Diversifikacija tereta je potrebna radi smanjenja zavisnosti od ograničenog broja roba.
- Snažna regionalna konkurencija susjednih luka povećava pritisak na konkurentnost.
- Institucionalne reforme su napredovale, ali kapaciteti za implementaciju ostaju ograničeni.
- Nedostatak specijalizovanog kadra i slabo upravljanje projektima usporavaju implementaciju.
- Digitalizaciju treba nastaviti kroz uvođenje sistema Port Community System, poboljšanu interoperabilnost, unaprijeđenu razmjenu podataka između zainteresovanih strana u luci.
- Ekološki prioriteti obuhvataju inicijative zelene luke, snabdijevanje električnom energijom sa obale, infrastrukturu za alternativna goriva, poboljšanu otpornost na klimatske promjene.
- Institucionalne kapacitete, konkurentnost i multimodalnost treba jačati istovremeno.

Sektor vazdušnog saobraćaja

- Aerodromska infrastruktura sve teže može da primi rastuću putničku tražnju i sezonske oscilacije uslovljene turizmom. Kao rezultat toga, aerodromi u Podgorici i Tivtu zahtijevaju proširenje terminala i šira infrastrukturna unapređenja.
- Kašnjenja u procesu davanja aerodroma u koncesiju usporila su investicije i modernizaciju.
- Snažna konkurencija susjednih regionalnih aerodroma utiče na tržišnu poziciju.
- Prestanak rada kompanije Montenegro Airlines oslabio je povezanost mreže.
- Air Montenegro se suočava sa izazovima koji se odnose na sezonsku tražnju, finansijsku održivost i zahtjeve u vezi sa državnom pomoći.
- Sprovođenje linija sa obavezom javne usluge (PSO) zahtijeva pažljivo poštovanje pravila EU.
- Avio-kompanijama su potrebna veća ulaganja u digitalne tehnologije i vještine zaposlenih.
- Buduće pristupanje EU zahtijevaće značajna prilagođavanja u oblasti usluga u vazdušnoj plovidbi i implementacije SES-a.
- Investicije u aerodrome treba da kombinuju javno finansiranje, PPP, sredstva EU i koncesiono finansiranje.
- Kontinuirano jačanje institucionalnih kapaciteta i integrisanje održivosti ostaju od suštinskog značaja.

Sektor multimodalnog saobraćaja

- Crna Gora posjeduje snažne strateške prednosti – sa potencijalom da postane strateško saobraćajno čvorište koje povezuje Evropu, Zapadni Balkan i Jadran – ali joj nedostaje integrisani multimodalni saobraćajni sistem.
- Postojeća infrastruktura opterećena je oštećenim putevima, zastarjelom željeznicom, odsustvom multimodalnih terminala, ograničenjima institucionalnih kapaciteta.
- Neophodne su institucionalne reforme i reforme upravljanja radi maksimiziranja efekata investicija u infrastrukturu.
- Identifikovana su četiri strateška prioriteta, završetak multimodalnih koridora osnovne TEN-T mreže, modernizacija Luke Bar, uspostavljanje multimodalne integracije teretnog i putničkog saobraćaja, ugrađivanje digitalizacije i održivosti u cjelokupni saobraćajni sistem.

Održivost duqa, institucionalni kapaciteti i regulatorno usklađivanje ključni su preduslovi za uspjeh

Ekološka održivost i klimatska akcija

- Na saobraćaj otpada približno 27% emisija gasova staklene bašte u Crnoj Gori.
- Drumski saobraćaj je dominantan izvor emisija.
- Puna primjena niskokarbonskih mjera mogla bi smanjiti emisije iz saobraćaja za približno 94% do 2050. godine.
- Postojeća Strateška procjena uticaja na životnu sredinu više ne obrađuje na odgovarajući način pitanje dekarbonizacije.
- Uspostavljanje mreže Natura 2000 još uvijek nije završeno.
- Pitanja biodiverziteta trebalo bi da imaju značajniju ulogu u planiranju budućih saobraćajnih koridora.

Socijalna pitanja

- Zakonodavstvo o pravima putnika u potpunosti je usklađeno u vazdušnom i pomorskom saobraćaju, ali zahtijeva dalje usklađivanje u drumskom i željezničkom saobraćaju.
- I dalje nedostaje nacionalno tijelo za sprovođenje propisa o pravima putnika (osim u željezničkom saobraćaju).
- Usklađenost sa socijalnim zakonodavstvom EU za radnike u drumskom saobraćaju je poboljšana.
- Rodna ravnopravnost i dalje predstavlja značajnu slabost: niska zaposlenost žena u sektoru saobraćaja, ograničen pristup vozačkim dozvolama i privatnim vozilima, žene iskazuju lošiju percepciju bezbjednosti u saobraćaju.
- Rodno odgovorno planiranje saobraćaja trebalo bi ojačati.

Prevoz opasnih materija

- Crna Gora je ostvarila približno 95% zakonodavne usklađenosti sa zahtjevima EU.
- Država se smatra regionalnim liderom u regulisanju transporta opasnih materija.
- Snažnu međuresorsku koordinaciju trebalo bi održati radi očuvanja visokih standarda bezbjednosti.

Finansijska održivost i investicioni trendovi

- Investicije su izrazito koncentrisane u sektoru drumskog saobraćaja: u periodu 2020–2025. na puteve je otpalo oko 92% investicija u infrastrukturu i 86% rashoda za održavanje.
- Izgradnja auto-puta značajno je uticala na javni dug, iako su se fiskalni uslovi u međuvremenu poboljšali.
- Buduće investicije u aerodrome u velikoj mjeri zavise od okončanja koncesionih aranžmana.
- Neophodna je uravnoteženija raspodjela saobraćajnih investicija po svim vidovima saobraćaja radi podrške održivom multimodalnom razvoju.

Korelacija između predloženih SPO i HLO kojima oni služe prikazana je u Tabela 12. Za SPO koji služe više od jednog HLO, glavni HLO koji se ispunjava označen je oznakom „X“, dok je doprinos većem broju HLO označen oznakom „x“ („x“ blijedim fontom koristi se gdje postoji korelacija SPO sa HLO, ali se njegov doprinos smatra indirektnim ili slabijim).

Tabela 12 – Korelacija predloženih specifičnih ciljeva sa ciljevima visokog nivoa

Ciljevi visokog nivoa SPO		HLO 1	HLO 2	HLO 3	HLO 4	HLO 5
		Ekonomski razvoj i efikasnost	Pristupačnost, performanse operacija i kvalitet usluga	Bezbjednost i sigurnost	Integracija u EU	Održivost životne sredine i otpornost na klimatske promjene
1	Završetak putnih projekata na osnovnoj TEN-T mreži	✕	✕	✕	✕	✕
2	Unapređenje nivoa usluge i bezbjednosti državne putne mreže	✕	✕	✕		✕
3	Završetak TEN-T željezničkih projekata i sveobuhvatne obnove željezničke mreže	✕	✕	✕	✕	✕
4	Revitalizacija i/ili unapređenje infrastrukture, postrojenja, usluga i povezanosti vodnog saobraćaja	✕	✕	✕	✕	✕
5	Utvrdjivanje mogućnosti i potreba za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja	✕	✕	✕	✕	✕
6	Jačanje stvaranja efikasnog i integrisanog saobraćajnog sistema kroz intermodalnost	✕	✕	✕	✕	✕
7	Olakšavanje prelaska granice i međunarodnog saobraćaja	✕	✕	✕	✕	✕
8	Efikasno uvođenje ITS tehnologija i digitalizacije u drumskom, željezničkom i pomorskom saobraćaju	✕	✕	✕	✕	✕
9	Unapređenje pravnog/ regulatornog/ institucionalnog okvira i upravljačke strukture, kao i poboljšanje koordinacije između zainteresovanih strana u saobraćaju	✕	✕	✕	✕	✕
10	Unapređenje planiranja i raspodjele sredstava i postizanje efikasnosti u saobraćajnim investicijama i poslovanju	✕	✕		✕	✕
11	Promocija održive mobilnosti i energetski efikasnih i otpornih saobraćajnih projekata radi postizanja modalnog pomaka i dekarbonizacije	✕	✕	✕	✕	✕
12	Podrška pravednim i jednakim opcijama mobilnosti za putnike i teret	✕	✕		✕	✕

4 STRATEŠKI ODGOVORI NA IDENTIFIKOVANE PROBLEME I DEFINISANJE PREDLOŽENIH MJERA

4.1 STRATEŠKI ODGOVOR NA IDENTIFIKOVANE PROBLEME

U ovom poglavlju prikazani su strateški odgovori na identifikovane probleme i nedostatke, na osnovu analize sprovedene u okviru prethodnih zadataka projekta, uzimajući u obzir i ciljne vrijednosti utvrđene postojećom TDS, druge nacionalne strateške dokumente, kao i utvrđenu potrebu usklađivanja ažurirane TDS sa SSMS. U narednoj tabeli data je veza nedostaci – specifični ciljevi – strateški odgovor, na osnovu koje su u narednim odjeljcima definisane predložene mjere po vidovima saobraćaja.

Tabela 13 – Strateški odgovor na identifikovane probleme i nedostatke po specifičnom cilju

Identifikovani nedostatak - problem	Specifični cilj	Strateški odgovor
Veze na glavnom pravcu sjever–jug (WBEM koridor) nijesu usklađene sa TEN-T standardima.	SPO 1: Završetak putnih projekata na osnovnoj TEN-T mreži	Izgradnja dionice BBH Tološi – Virpazar radi opsluživanja međunarodnog tranzita i regionalnog rasta, kao fizički nastavak postojeće dionice auto-puta i obilaznice Podgorice čija je izgradnja već planirana.
Fizička uska grla onemogućavaju nesmetan drumski pristup Luci Bar na osnovnoj TEN-T mreži i integraciju u međunarodne transportne lance putem putne infrastrukture usklađene sa TEN-T standardima.		Izgradnja dionice BBH Virpazar – Bar (Zaljevo) radi kompletiranja auto-putske veze na osnovnoj mreži i dionice WBEM koridora od Andrijevice do Luke Bar.
Nepotpuna regionalna integracija usljed nedostatka veza visokog kapaciteta (usklađeni sa TEN-T standardima) prema Srbiji.		Fazna izgradnja sjeverne dionice BBH i WBEM koridora između Andrijevice, Crnče i Boljara radi povezivanja sa planiranim nastavkom koridora u Srbiji.
Uska grla na primorskim putevima i nedostatak brze putne povezanosti (usklađene sa TEN-T standardima) sa Hrvatskom i Albanijom.		Fazna izgradnja dionica auto-puta i brzih saobraćajnica na AIC: auto-put na osnovnoj TEN-T mreži/ WBEM koridoru Zaljevo – Sukobin (granica sa Albanijom), auto-put na osnovnoj TEN-T mreži Krivošije – Čevo – Gradac i brza saobraćajnica na osnovnoj TEN-T mreži granica sa Hrvatskom – Herceg Novi – Krivošije.
Povezanost sa susjednim zemljama preko pravaca koji nijesu dio osnovne TEN-T mreže zahtijeva bolje i bezbjednije putne veze i povećanje kapaciteta radi ublažavanja domaćih uskih grla između Podgorice – Danilovgrada – Nikšića i duž jadranske obale.	SPO 2: Unapređenje nivoa usluge i bezbjednosti državne putne mreže	Izgradnja projekata brzih saobraćajnica na sveobuhvatnoj TEN-T mreži i na primorskoj varijanti AIC radi rješavanja domaćih uskih grla i unapređenja dostupnosti i povezanosti.
Povezanost sa Bosnom i Hercegovinom preko M-3 (sveobuhvatna TEN-T mreža) zahtijeva unapređenje postojeće infrastrukture, uključujući prekograničnu vezu i most na Šćepan Polju.		Rekonstrukcija dionica magistralnog puta M-3 Zaborje – Seljani – Plužine – Šćepan Polje (dio sveobuhvatne TEN-T mreže i SPP projekta) radi povećanja bezbjednosti i unapređenja regionalne i međunarodne povezanosti sa Bosnom i Hercegovinom.
Veliki broj saobraćajnih nezgoda i smrtno stradalih u saobraćaju (trostruko više od prosjeka EU), pri čemu se veoma visok udio (76%) dešava na državnoj putnoj mreži. Na 40% državne putne mreže i dalje su potrebne intervencije radi sprečavanja daljeg propadanja. Dosadašnje investicije bile su često ad-hoc; postoji potreba za sistematskim, programskim pristupom upravljanju životnim ciklusom.		Kontinuirano sprovođenje Srednjoročnog programa izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva u Crnoj Gori i planiranje intervencija kroz izradu višegodišnjih programa koji se redovno ažuriraju.
Nedostatak standarda učinka za upravljače putne infrastrukture radi unapređenja operativne efikasnosti.		Uvođenje ugovora o nivou usluge sa upravljačima infrastrukture.
Trajno visok broj i težina saobraćajnih nezgoda zahtijevaju intenziviranje napora na unapređenju bezbjednosti saobraćaja na putevima.		Operacionalizacija Koordinacionog tijela za bezbjednost saobraćaja pod koordinacijom Ministarstva unutrašnjih poslova i intenziviranje aktivnosti na unapređenju bezbjednosti saobraćaja na putevima, uz nastavak sprovođenja RSA/ RSI i

Identifikovani nedostatak - problem	Specifični cilj	Strateški odgovor
Nedostatak uslužnih zona i bezbjednih i sigurnih objekata za profesionalne vozače.	SPO 3: Završetak TEN-T željezničkih projekata i sveobuhvatne obnove željezničke mreže	realizaciju aktivnosti predviđenih Strategijom unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima 2024-2030.
Zastarjela željeznička infrastruktura sa prevaziđenim signalno-sigurnosnim sistemima i niskim eksploatacionim brzinama na glavnom koridoru od nacionalnog i međunarodnog značaja Vrbnica – Bar.		Izgradnja uslužnih zona/ odmorišta i bezbjednih i sigurnih parkirališta za teretna vozila u skladu sa TEN-T zahtjevima EU.
Zastarjela željeznička infrastruktura sa ograničenjima brzine i prevaziđenim signalno-sigurnosnim sistemima. Nepotpuna elektrifikacija prekograničnih dionica; nedostatak željezničke interoperabilnosti sa Albanijom.		Rekonstrukcija/ modernizacija/ unapređenje Pravca 4 (Vrbnica – Bar) kao dijela WBEM koridora i u skladu sa važećim SPP, što obuhvata rehabilitaciju kolosijeka, rekonstrukciju mostova, elektro-radove i stabilizaciju kosina, klizišta, tunela i betonskih mostova.
Nedostatak željezničke veze sa Bosnom i Hercegovinom		Unapređenje/ modernizacija/ rehabilitacija/ rekonstrukcija Pravca 2 (Podgorica – granica sa Albanijom) kao dijela WBEM koridora (donji stroj, gornji stroj, stanice, sistemi i oprema) i u skladu sa važećim SPP.
Nedovoljna iskorišćenost Luke Bar u odnosu na njene potencijale. Slaba sinergija željeznice i luke i nizak nivo željezničko-vodnih operacija.	SPO 4: Revitalizacija i/ili unapređenje infrastrukture, postrojenja, usluga i povezanosti u vodnom saobraćaju	Izgradnja nove željezničke dionice između Nikšića i granice sa Bosnom i Hercegovinom (dio sveobuhvatne TEN-T mreže) u skladu sa važećim SPP.
Neiskorišćen potencijal Luke Bar kao kruzing destinacije – 95% kruzing saobraćaja Crne Gore odvija se u Luci Kotor		Unapređenje operativne i organizacione integracije Luke Bar sa željezničkom mrežom radi jačanja intermodalnog teretnog saobraćaja i povećanja konkurentnosti luke. Unapređenje koordinacije sa relevantnim zainteresovanim stranama i optimizacija procedura i usluga. Jačanje efikasnosti pomorskih regulatornih službi, uključujući funkcije kontrole države zastave i države luke, inspeksijske aktivnosti i aranžmane za istraživanje pomorskih nezgoda, radi unapređenja pomorske sigurnosti, usklađenosti sa propisima i ukupnog kvaliteta lučkih usluga.
Ograničena dubina morskog dna za velike savremene brodove u Luci Bar. Zastarjela lučka nadgradnja koja ograničava efikasnost pretovara tereta.		Jačanje uloge Luke kao kruzing destinacije u razvoju kroz promotivne aktivnosti.
Neiskorišćen potencijal za teretne i putničke usluge u Luci Bar usljed infrastrukturnih ograničenja. Zahtjev za usklađenošću sa standardima za luke na osnovnoj TEN-T mreži.		Produbljivanje morskog dna u Luci Bar radi prihvata kontejnerskih brodova velikog kapaciteta.
Crna Gora ima nizak stepen kontejnerizacije u poređenju sa regionalnim konkurentima kao što je Rijeka.		Proširenje operativnih obala terminala i objekata putničkog terminala i rekonstrukcija interne željezničke mreže luke. Razvoj i proširenje infrastrukture i operativnih površina za pretovar, manipulaciju i skladištenje suvog rasutog tereta u okviru Luke Bar, posebno na području sjeverne padine brda Volujica. Povećanje pretovara tečnog i rasutog tereta.
Neiskorišćen potencijal unutrašnjih plovniha puteva za održive usluge putničkog saobraćaja		Jačanje uloge Port of Adria kao regionalnog pretovarnog i logističkog čvorišta kroz ciljana infrastrukturna, operativna i institucionalna unapređenja koja podržavaju manipulaciju generalnim i kontejnerskim teretom.
Nedostatak kapaciteta za pomorsku sigurnost: manjak specijalizovanog kadra i tehničkih kapaciteta koji otežava efikasnu koordinaciju traganja i spašavanja (SAR), istraživanje pomorskih nezgoda i sprovođenje kontrole države zastave/države luke		Razvoj infrastrukture i pratećih objekata za pravce unutrašnjeg vodnog saobraćaja i turističke plovidbene aktivnosti na području Skadarskog jezera i rijeke Bojane.
		Jačanje uprave za pomorsku sigurnost i bezbjednosti plovidbe kroz modernizaciju pomorske administracije i jačanje institucionalnih kapaciteta radi unapređenja koordinacije SAR, funkcija kontrole države zastave/države luke i istraživanja pomorskih nezgoda, u skladu sa međunarodnim konvencijama i pravnom tekovinom EU (acquis).

Identifikovani nedostatak - problem	Specifični cilj	Strateški odgovor
Nedostaci u upravljanju vazдушnim prostorom koji zahtijevaju usklađivanje sa Jedinstvenim evropskim nebom.	SPO 5: Utvrđivanje mogućnosti i potreba za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja	Prilagođavanje institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira upravljanja vazдушnim prostorom radi usklađivanja sa operativnim strukturama EU i zahtjevima SES. Odgovor je usmjeren na unapređenje civilno-vojne koordinacije (fleksibilno korišćenje vazdušnog prostora), rješavanje specifičnosti zajedničkog pružaoca ANS (SMATSA doo) i podsticanje digitalne transformacije kroz U-space usluge, integraciju bespilotnih vazduhoplova i primjenu AI i automatizovanih ATM/ ANS sistema u skladu sa okvirom EU.
Nedostaci vazduhoplovnih kapaciteta tokom vrhunca turističke sezone; zastoje u modernizaciji aerodroma Tivat/Podgorica usljed kašnjenja u postupku koncesije.		Podrška razvoju aerodroma Podgorica i Tivat kroz uspješno zaključivanje i efikasno praćenje ugovora o koncesiji.
Nerazvijenost vazduhoplovne infrastrukture (izuzev dva glavna aerodroma).		Procjena i ocjena za revitalizaciju i/ili rekonstrukciju civilne i druge specijalizovane vazduhoplovne infrastrukture i mobilizacija infrastrukturnih investicija, prije svega u Beranama i Nikšiću – Ispitivanje drugih potencijala (razvoj heliodroma i infrastrukture za hidroavione, podrška generalnoj avijaciji i saobraćaju UAV) u skladu sa evropskim trendovima u oblasti napredne vazdušne mobilnosti.
Vidovi saobraćaja funkcionišu izolovano; zavisnost logistike od drumskog saobraćaja.	SPO 6: Jačanje stvaranja efikasnog i integrisanog saobraćajnog sistema kroz intermodalnost	Promocija intermodalnih sporazuma između zainteresovanih strana u saobraćaju (luke i željeznički operateri), obezbjeđivanje podsticaja i izrada nacionalne studije o intermodalnosti radi istraživanja daljih mogućnosti i definisanja budućih planova.
Nepostojanje multimodalnih teretnih terminala; visoka zavisnost logistike od puteva.		Izgradnja multimodalnog teretnog terminala, u skladu sa odredbama TEN-T, u Luci Bar ili u njenoj neposrednoj blizini (u skladu sa TCT studijom o multimodalnosti) i na drugim lokacijama koje će biti definisane studijom o intermodalnosti na nacionalnom nivou, radi podrške modalnom pomaku tereta sa druma na željeznicu i boljoj sinergiji između vidova saobraćaja.
Velika zadržavanja na granici, posebno tokom ljetnjeg perioda, zahtijevaju unapređenje fizičke infrastrukture radi povećanja efikasnosti i skraćivanja vremena čekanja/ trajanja procedura.	SPO 7: Olakšavanje prelaska granice i međunarodnog saobraćaja	Unapređenje fizičke infrastrukture na BCP radi omogućavanja zajedničkih kontrola i skraćivanja vremena.
Zajedničke kontrole sa susjednim zemljama ne sprovode se u širem obimu na brojnim drumskim graničnim prelazima ni na oba željeznička granična prelaza.		Zaključivanje bilateralnih sporazuma sa susjednim zemljama i uvođenje zajedničkih kontrola na drumskim i željezničkim BCP, u skladu sa TCT Akcionim planom za olakšavanje saobraćaja.
Kašnjenje u uvođenju ITS (pokrivenost uglavnom ograničena na dionicu auto-puta i tunele).	SPO 8: Djelotvorna primjena ITS tehnologija i digitalizacije u drumskom, željezničkom i pomorskom saobraćaju	Postavljanje ITS opreme na osnovnoj TEN-T mreži i na cijeloj državnoj putnoj mreži u skladu sa Reformskom agendom i obavezama prema TCT.
Nedostatak sistema za mjerenje osovinskog opterećenja		Postavljanje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja u skladu sa TEN-T Uredbom i TCT Akcionim planom za drumski saobraćaj.
Nedostatak ITS strategije i okvirne arhitekture, kao i podsektorskih strategija uvođenja.		Usvajanje ITS strategije i akcionog plana i izrada podsektorskih strategija uvođenja.
Institucionalni deficit u upravljanju podacima; ne postoji centralizovani digitalni interfejs za prikupljanje i razmjenu saobraćajnih podataka – nepostojanje Nacionalne pristupne tačke (NAP) i nedostatak informacija o saobraćaju u realnom vremenu (RTTI) i multimodalnih putnih informacija (MMTIS).		Uspostavljanje NAP za standardizovano prikupljanje, integraciju i objavljivanje/ razmjenu saobraćajnih podataka i uspostavljanje nacionalnog tijela. Uvođenje informacija o saobraćaju u realnom vremenu (RTTI) i usluga multimodalnih putnih informacija (MMTIS), uz obezbjeđivanje usklađenosti sa relevantnim delegiranim uredbama Komisije i TCT Akcionim planom za drumski saobraćaj.
Teretna dokumentacija u papirnom obliku i nedostatak digitalnih logističkih platformi.		Sprovođenje eFTI uredbe i digitalnih aplikacija koje promovišu multimodalnost (npr. željeznički teret, intermodalni transportni pravci, umrežavanje zainteresovanih strana, sistemi za upravljanje saobraćajem na terminalima) u skladu sa preporukama TCT i relevantnom tehničkom pomoći za multimodalnost, ocjenu terminala i digitalizaciju.
Neefikasna digitalna razmjena podataka između lučkih operacija i carinskih organa		Integracija sistema lučke zajednice (PCS) sa carinom, uz uvođenje elektronskih interfejsa za razmjenu i obradu MRN

Identifikovani nedostatak - problem	Specifični cilj	Strateški odgovor
Potreba za postepenom digitalizacijom pomorskih administrativnih usluga i kontinuiranim ažuriranjima radi usklađenosti sa pravnom tekovinom EU (acquis) i budućim EMSW okruženjem.		poruka radi podrške digitalizaciji lučkih i logističkih procedura i povećanja transparentnosti carinjenja tereta.
Sistemi elektronske naplate putarine nijesu interoperabilni sa susjednim zemljama, osim sa Srbijom.		Integracija PCS sa Nacionalnim pomorskim jedinstvenim šalterom (NMSW), puna implementacija SafeSeaNet/ EMSWe i postepena digitalizacija registara brodova i sertifikata, uz jačanje VTMS, upravljanja saobraćajem i sajber bezbjednosti.
Nedostatak administrativnih registara za nadzor nad tržištem saobraćajnih usluga.		Proširenje interoperabilnosti elektronske naplate putarine sa upravljačima infrastrukture regionalnih partnera sa WB i drugih država članica EU.
Preostali nedostaci u usklađivanju sa pravnom tekovinom EU (acquis) u svim podsektorima. Potreba za napretkom u reformama u skladu sa preporukama EC i smjernicama i akcionim planovima TCT.	SPO 9: Unapređenje pravnog/ regulatornog/ institucionalnog okvira i upravljačke strukture, kao i poboljšanje koordinacije između zainteresovanih strana u saobraćaju	Implementacija Registra drumskih prevoznika Zapadnog Balkana, u skladu sa rezultatima relevantne TCT tehničke pomoći i smjernicama Transportne zajednice.
„Križa ljudskog kapitala”; velika fluktuacija zaposlenih i gubitak institucionalnog pamćenja u administraciji.		Usvajanje zakonodavstva EU, sprovođenje TCT akcionih planova nove generacije i aktivno učešće u aktivnostima TCT.
Nedostaci u stručnim vještinama.		Restrukturiranje upravljanja uz uspostavljanje i operacionalizaciju novih tijela i organizacionih jedinica u skladu sa sprovođenjem pravne tekovine EU (acquis) i primijenjenim reformama.
Visok fiskalni pritisak usljed liste investicija vrijedne 9 milijardi €.	SPO 10: Unapređenje planiranja i raspodjele sredstava i postizanje efikasnosti u saobraćajnim investicijama i poslovanju	Sprovođenje sveobuhvatnih obuka za jačanje kapaciteta i profesionalni razvoj (npr. za donošenje odluka, upravljanje saobraćajnom infrastrukturom, ocjenu projekata, nove tehnologije) i podsticanje učešća žena u sektoru saobraćaja.
Nedostatak sistema za upravljanje imovinom; reaktivno umjesto preventivnog održavanja.		Promocija alternativnih izvora finansiranja i koncesionih/ PPP ugovora. Unapređenje mehanizma ocjene projekata radi obezbjeđivanja efikasnog izbora i prioritizacije projekata sa velikim uticajem.
Nizak nivo zrelosti projekata za strateške SPP investicije i potreba za usklađivanjem nacionalnih planova sa susjednim zemljama za velike prekogranične projekte.		Razvoj sistema za upravljanje imovinom za planiranje životnog ciklusa puteva i željeznice.
Okvir politike za infrastrukturu za alternativna goriva još nije uspostavljen; nedostatak razvoja relevantne infrastrukture uz neadekvatnu mrežu mjesta za punjenje duž TEN-T koridora.	SPO 11: Promocija održive mobilnosti i energetske efikasnosti i otpornih saobraćajnih projekata radi postizanja modalnog pomaka i dekarbonizacije	Racionalizacija procesa sazrijevanja projekata i koordinacija sa susjednim zemljama u pogledu razvoja velikih projekata i strateških sporazuma u srodnim sektorima koji utiču na sektor saobraćaja (npr. trgovina, turizam).
Fragmentirane usluge javnog prevoza i potreba za optimizacijom cjelokupnog sistema javnog prevoza radi podrške modalnom pomaku.		Usvajanje Nacionalnog okvira politike (NPF) za infrastrukturu za alternativna goriva i odgovarajuće mape puta za implementaciju. Uspostavljanje nacionalnog sistema za praćenje, izvještavanje i verifikaciju za snabdjevače gorivom i stvaranje institucionalnog okvira i digitalne baze podataka za praćenje standarda emisije CO ₂ za nova putnička vozila radi obezbjeđivanja usklađenosti sa standardima izvještavanja EU i EEA. Izrada sveobuhvatne procjene uticaja na elektroenergetski sistem, na distributivnu i prijenosnu mrežu, i koordinirano planiranje saobraćaja sa mogućnostima energetske infrastrukture radi izbjegavanja naknadnih, skupih intervencija na završenoj saobraćajnoj infrastrukturi.
Star vozni park zavisao od dizela i veoma nizak udio EV, što doprinosi najvećem dijelu emisija iz saobraćaja.		Studija optimizacije poslovanja javnog prevoza i reorganizacija međugradskog PT i dovodnih linija do aerodroma/ luka/ stanica u pravcu optimizacije sistema javnog prevoza, smanjenja upotrebe putničkih automobila i prelaska na autobuski i željeznički saobraćaj.
		Obezbjeđivanje finansijskih podsticaja za obnovu voznog parka putničkih automobila usmjerenih na vozila sa nultom emisijom i promocija obnove i dekarbonizacije voznog parka PT, radi doprinosa ciljevima Strategije niskokarbonskog razvoja, Nacionalnog energetskeg i klimatskog plana i Nacionalnog plana za prilagođavanje klimatskim promjenama.

Identifikovani nedostatak - problem	Specifični cilj	Strateški odgovor
Nedostaci u pristupačnosti za PRM na terminalima, autobuskim stanicama i u vozilima i nedostatak MaaS prodaje karata.		Promocija multimodalnog i inkluzivnog putničkog saobraćaja, uvođenje digitalnog planiranja putovanja i prodaje karata i druge aktivnosti za unapređenje putničkog saobraćaja povećanjem atraktivnosti sistema javnog prevoza.
Zastarjela željeznička vozna sredstva koja narušavaju pouzdanost i predvidivost željezničkog saobraćaja.		Podrška zamjeni/ obnovi željezničkih vučnih vozila i vagona.
Neiskorišćen potencijal unutrašnjih plovinih puteva za održive usluge putničkog saobraćaja – potrebno je razviti neophodan okvir za uvođenje IWW usluga prevoza.		Uspostavljanje i operativni razvoj pravaca saobraćaja na unutrašnjim plovinih putevima na području Skadarskog jezera i rijeke Bojane kroz razvoj neophodnog institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira za usluge vodnog saobraćaja na unutrašnjim plovinih putevima.
Nedostatak planiranja mobilnosti u urbanim čvorovima; samo nekoliko gradova usvojilo je planove održive urbane mobilnosti – potrebno je promovisati održiva rješenja, posebno u urbanim čvorovima duž glavne saobraćajne mreže i na glavnim čvorovima duž proširenja TEN-T mreže. Izrada integriranih planova održive mobilnosti od strane susjednih opština nije pravno moguća.		Institucionalizacija SUMP-ova, uspostavljanje nacionalnog okvira i smjernica, podrška opštinama u planiranju i sprovođenju održive mobilnosti i klimatskih mjera, kao i učešće u regionalnim SUMP platformama radi razmjene znanja i iskustava.
Ranjivost na ekstremne vremenske uslove (poplave/ klizišta) koji utiču na saobraćajnu infrastrukturu. Nepostojanje obaveznih nacionalnih smjernica za klimatsku otpornost u projektovanju.		Uključivanje smjernica za klimatsku otpornost u pravilnike o pripremi projekata.
Nepostojanje LNG terminala u Luci Bar i neiskorišćenost poreskih oslobođenja i drugih olakšica za podsticanje „eko-brodova“. Potrebno je promovisati razvoj infrastrukture za alternativna goriva i ciljne podsticaje za zelena plovila.		Promovisanje zelene tranzicije pomorskog sektora kroz pripremu za uvođenje alternativnih pomorskih goriva, sprovođenje sistema praćenja, izvještavanja i verifikacije i sistema EU za trgovinu emisijama, kao i snabdijevanja električnom energijom sa obale (OPS) radi usklađivanja sa FuelEU Maritime u cilju dekarbonizacije lučkih operacija i brodarstva.
Nepostojanje ugovora o obavezama javne usluge za drumski javni prevoz; nedovoljno opsluženi udaljeni i ruralni regioni.	SPO 12: Podrška pravednim i pravičnim opcijama mobilnosti za putnike i teret	Izrada PSO studija i ugovora zasnovanih na učinku za međugradski autobuski prevoz radi poboljšanja dostupnosti i priuštivosti za udaljene regione.
Visoke stope motorizacije i niski porezi na korišćenje puteva – potreba za ažuriranom politikom određivanja cijene ugljenika radi pokrivanja eksternih troškova saobraćaja od strane korisnika.		Revizija politike određivanja cijene ugljenika i poreza na puteve.
Barijere za ulazak privatnih željezničkih teretnih i putničkih prevoznika. Zavisnost od državnih subvencija. Naknade za pristup infrastrukturi zahtijevaju reviziju radi povećanja atraktivnosti željeznice		Otvaranje željezničkog tržišta za operatore putničkog i teretnog saobraćaja za domaće ili međunarodne usluge, kao i racionalizacija naknada za pristup infrastrukturi u skladu sa najboljom praksom EU i međunarodnom praksom.

4.2 IDENTIFIKACIJA I DEFINISANJE MJERA

Identifikacija mjera za ažuriranu TDS bila je proces usmjeren na rezultate koji je započeo direktnim povezivanjem identifikovanih problema i predloženih intervencija sa SPO. Ova metodologija obezbjeđuje da svaka mjera doprinosi rješavanju konkretnog uskog grla ili slabosti utvrđene tokom dijagnostičke analize i faze identifikacije problema.

Sljedeći tehnički pristup strateškom planiranju, proces identifikacije mjera zasnovan je na sljedećim izvorima:

- postojeći planovi i programi Vlade;
- ciljevi i ciljne vrijednosti koje treba ostvariti;
- trenutno (polazno) stanje i rezultati dijagnostičke analize;

- mišljenja i prijedlozi zainteresovanih strana izraženi u odgovarajućim sektorskim dokumentima i/ili tokom konsultacija i tematskih sastanaka; i
- ekspertiza i stručno znanje Konsultanta.

Takođe, treba napomenuti da je proces identifikacije mjera uzeo u obzir relevantnu privremenu listu mjera i preliminarni Akcioni plan pripremljen za period 2026-2027, koji je odobrila Vlada Crne Gore u januaru 2026.

Budući da se zadatak odnosio na ažuriranje postojećeg strateškog dokumenta, relevantne mjere prethodne TDS bile su predmet evaluacije u pogledu njihove djelotvornosti i validnosti. Drugim riječima, mjere prethodne TDS racionalizovane su kroz ocjenu njihovog predmeta, napretka i potencijalnog doprinosa novim racionalizovanim SPO.

Pored toga, s obzirom na specifičan obuhvat zadatka koji podrazumijeva usklađivanje sa SSMS, uključene su mjere koje doprinose ovom usklađivanju, kao i mjere predviđene relevantnim akcionim planovima TCT – uključujući usklađenost sa TEN-T Uredbom, kao i mjere u skladu sa najnovijim preporukama EK.

Identifikovane mjere su okvirno razvrstane u dvije glavne kategorije intervencija:

- infrastrukturne; i
- meke (operativne i organizacione, uključujući pravne, regulatorne i institucionalne reforme).

Radi formulisanja alternativnih pravaca reformi i olakšavanja izbora najefikasnijeg scenarija u okviru sljedećeg koraka izrade strategije, na inicijalnu širu listu potencijalnih mjera primijenjen je postupak provjere. Prva faza provjere obuhvatila je rigoroznu provjeru „relevantnosti” radi potvrde da svaka mjera podržava najmanje jedan SPO, a da pritom nije u značajnoj suprotnosti sa drugim SPO. Druga faza provjere obuhvatila je provjeru usklađenosti sa vodećim inicijativama SSMS, kao važan i odlučujući parametar za ažuriranje TDS. Prije svega, cilj ove provjere bio je da se potvrdi da nijedna od identifikovanih mjera nije u suprotnosti sa ciljnim vrijednostima vodećih inicijativa SSMS, već da u najvećoj mogućoj mjeri doprinosi ostvarenju vodećih inicijativa.

Obrazloženje za identifikaciju mjera (i naknadno formulisanje razvojnih scenarija) detaljno je predstavljeno u izvještaju za Zadatak 2, u kojem je u Aneksu data i potpuna lista mjera zajedno sa njihovim opisima, kao i procjenama troškova, na osnovu najnovijih ažuriranja (dobijenih direktno od nadležnih subjekata (tj. MoT, Uprava za saobraćaj, Montepuť, ŽICG, MoMA)), na osnovu dostupnih studija, kao i iskustva konsultanta.

4.2.1 IDENTIFIKOVANE MJERE ZA PUTNU INFRASTRUKTURU I DRUMSKI SAOBRAĆAJ

Identifikovane mjere za sektor drumskog saobraćaja nalaze se u okviru SPO 1 i 2, koji su posvećeni ovom sektoru, dok su ostale mjere u okviru SPO 8 koji se odnosi na ITS, SPO 11 koji se odnosi na održivost i energetska efikasnost i SPO 12 koji se odnosi na pravedne opcije mobilnosti, a koji su zajednički sa drugim vidovima saobraćaja.

Konkretnije, infrastrukturne mjere razvrstane su u okviru SPO 1, 2 i 8. One su predstavljene u sljedećoj tabeli.

Tabela 14 – Identifikovane infrastrukturne mjere za sektor drumskog saobraćaja

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
1	Završetak putnih projekata na	1	RO-I-1	Programiranje i praćenje projekata izgradnje TEN-T puteva uključenih u aktuelnu jedinstvenu listu projekata (SPP) za ciljne godine 2030 i 2035	

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
	osnovnoj TEN-T mreži	1.1	RO-I-1.1	Osnovna TEN-T mreža/ WBEM/ Pravač 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Tološi - (Farmaci -) Virpazar	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
		1.2	RO-I-1.2	Osnovna TEN-T mreža/ WBEM/ Pravač 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Virpazar - Bar (petlja Zaljevo)	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
		1.3	RO-I-1.3	Osnovna TEN-T mreža/ WBEM/ Pravač 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Andrijevice - Boljare	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
		1.4	RO-I-1.4	Osnovna TEN-T mreža/ Pravač 1: Jadransko-jonski koridor, dionica Granica sa Hrvatskom - Herceg Novi - Krivošije	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
		1.5	RO-I-1.5	Osnovna TEN-T mreža/ Pravač 1: Jadransko-jonski koridor, dionica Krivošije - Cevo	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
		1.6	RO-I-1.6	Osnovna TEN-T mreža/ Pravač 1: Jadransko-jonski koridor, dionica Cevo - Gradac	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
		1.7	RO-I-1.7	Osnovna TEN-T mreža/ WBEM/ Pravač 1: Jadransko-jonski koridor, dionica Zaljevo - Sukobin (granica sa Albanijom)	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
2	Poboljšanje nivoa usluge i bezbjednosti nacionalne putne mreže	2	RO-I-2	Realizacija projekata brzih saobraćajnica na sveobuhvatnoj TEN-T mreži radi unapređenja nacionalne i međunarodne povezanosti	
		2.1	RO-I-2.1	Sveobuhvatna TEN-T mreža/ Pravač 2b: Dionica Podgorica - Danilovgrad	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
		2.2	RO-I-2.2	Sveobuhvatna TEN-T mreža/ Pravač 2b: Dionica Danilovgrad - Nikšić	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
		2.3	RO-I-2.3	Sveobuhvatna TEN-T mreža/ Pravač 2b: Smokovac - Tuzi - Božaj (Granica sa Albanijom)	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
		2.4	RO-I-2.4	Sveobuhvatna TEN-T mreža/ Pravač 6b: Andrijevice - Granica sa Kosovom	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
		2.5	RO-I-2.5	SPP/ Primorska varijanta Jadransko-jonskog koridora: Jadransko-jonski koridor, dionica Markovići - Ljubotinj	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
		3	RO-I-3	Realizacija SPP projekta rekonstrukcije puta na sveobuhvatnoj TEN-T mreži: Povezni put Podgorica - Sarajevo do graničnog prelaza sa Bosnom i Hercegovinom	
		3.1	RO-I-3.1	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Zaborje - Seljani	N/A ²⁵
		3.2	RO-I-3.2	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Seljani - Plužine	N/A

²⁵ N/A: Nije primjenljivo.

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
		3.3	RO-I-3.3	Rekonstrukcija magistralnog puta Šćepan Polje - Plužine (granični prelaz sa Bosnom i Hercegovinom)	N/A
		4	RO-I-4	Nastavak održavanja, rehabilitacije, rekonstrukcije i unapređenja državnih puteva radi održavanja i poboljšanja LOS-a i bezbjednosti saobraćaja na putevima	Drumski saobraćaj (Stub održavanja)
		9	RO-I-9	Izgradnja uslužnih/ odmorišnih zona i bezbjednih i sigurnih parkirališta za teretna vozila	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
8	Efikasno uvođenje ITS tehnologija i digitalizacije u drumskom, željezničkom i pomorskom saobraćaju	24	RO-I-24	Instaliranje ITS opreme na osnovnoj mreži i odabranim djelovima magistralne putne mreže	Drumski saobraćaj (Stub uvođenja ITS-a/ usklađenost sa TENT-T)
		25	RO-I-25	Instaliranje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja	Drumski saobraćaj (Usklađenost sa TEN-T)

Slično tome, meke mjere relevantne za sektor drumskog saobraćaja po SPO, razvrstane u okviru SPO 2, 8, 11 i 12, predstavljene su u sljedećoj tabeli.

Tabela 15 – Identifikovane meke mjere za sektor drumskog saobraćaja

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
2	Unapređenje nivoa usluge i bezbjednosti državne putne mreže	5	RO-S-5	Priprema narednih višegodišnjih programa za državne puteve	Drumski saobraćaj (Prekretnica: Usvajanje višegodišnjeg plana održavanja)
		6	RO-S-6	Zaključivanje sporazuma o nivou usluge sa upravljačima infrastrukture	Drumski saobraćaj (Prekretnica: Potpisivanje SLA sa putnim upravama)
		7	RO-S-7	Nastavak aktivnosti provjere bezbjednosti puteva i inspekcija bezbjednosti puteva	Bezbjednost saobraćaja na putevima (Stub infrastrukture, Prekretnica: Sprovođenje RISM direktive)
		8	RO-S-8	Podrška sprovođenju Strategije unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima 2024-2030 - Operacionalizacija Koordinacionog tijela za bezbjednost saobraćaja na putevima i saradnja sa Ministarstvom unutrašnjih poslova u oblasti bezbjednosti saobraćaja i prevoza opasnih materija	Bezbjednost saobraćaja na putevima (Stubovi upravljanja, učesnika u saobraćaju i vozila)
8	Efikasno uvođenje ITS tehnologija i digitalizacije u drumskom,	31	RO-S-31	Nastavak aktivnosti na interoperabilnosti elektronske naplate putarine	Drumski saobraćaj (Stub uvođenja ITS-a, Prekretnica: Interoperabilnos

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
	željezničkom i pomorskom saobraćaju				t sistema elektronske naplate putarine)
		32	RO-S-32	Uspostavljanje Registra drumskih prevoznika Zapadnog Balkana	N/A ²⁶ – ali predstavlja regionalnu aktivnost koju koordinira TCPS
11	Promocija održive mobilnosti i energetski efikasnih i otpornih saobraćajnih projekata radi postizanja modalnog pomaka i dekarbonizacije	42	RO-S-42	Obezbjedivanje podsticaja za obnovu voznog parka putničkih automobila, u skladu sa nacionalnim ciljnim vrijednostima	Drumski saobraćaj i bezbjednost saobraćaja na putevima (Stubovi alternativnih goriva/ bezbjednijih vozila)
		43.1	RO-S-43.1	Reorganizacija međugradskog javnog prevoza i dovodnih linija do terminala (željezničke stanice, luke, aerodromi)	N/A
		43.2	RO-S-43.2	Podrška obnovi voznog parka javnog prevoza	Drumski saobraćaj i bezbjednost saobraćaja na putevima (Stubovi alternativnih goriva/ bezbjednijih vozila)
12	Podrška pravednim i jednakim opcijama mobilnosti za putnike i teret	51	RO-S-51	Izrada studije za reviziju određivanja cijene ugljenika i poreza na puteve	Drumski saobraćaj (Stub otpornosti i alternativnih goriva)

4.2.2 IDENTIFIKOVANE MJERE ZA ŽELJEZNIČKU INFRASTRUKTURU I ŽELJEZNIČKI SAOBRAĆAJ

Identifikovane mjere za sektor željezničkog saobraćaja nalaze se u okviru tri SPO, od kojih je jedan (SPO 3) u potpunosti posvećen ovom sektoru, dok su ostale mjere u okviru SPO 11 koji se odnosi na održivost i energetske efikasnosti i SPO 12 koji se odnosi na pravedne opcije mobilnosti, a koji su zajednički sa drugim vidovima saobraćaja.

Konkretnije, željezničke infrastrukturne mjere uključene su u SPO 3. One su predstavljene u sljedećoj tabeli.

Tabela 16 – Identifikovane infrastrukturne mjere za sektor željezničkog saobraćaja

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
3	Završetak TEN-T željezničkih projekata i	10	RA-I-10	Programiranje i praćenje TEN-T željezničkih projekata uključenih u aktuelnu jedinstvenu listu projekata za ciljne godine 2030 i 2035	

²⁶ N/A: Nije primjenljivo.

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
	sveobuhvatne obnove željezničke mreže	10.1	RA-I-10.1	TEN-T/ WBEM/ Pravač 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica- državna granica sa Srbijom (2. faza) 1) Rehabilitacija kolosijeka (gornji stroj), regulacija vodotoka, rekonstrukcija čeličnih mostova 2) Stabilizacija kosina, klizišta, tunela, betonskih mostova i elektro radovi	Željeznički saobraćaj (Stub modernizacije infrastrukture, usklađenost sa TEN-T)
		10.2	RA-I-10.2	TEN-T/ WBEM/ Pravač 2: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Podgorica - Tuzi – preko granice sa Republikom Albanijom do Tirane	Željeznički saobraćaj (Stub modernizacije infrastrukture, usklađenost sa TEN-T)
		10.3	RA-I-10.3	Sveobuhvatna TEN-T mreža: Izgradnja željezničke pruge Nikšić- granica sa BiH-Trebinje-Čapljina	Željeznički saobraćaj (Stub modernizacije infrastrukture, usklađenost sa TEN-T)

Slično tome, meke mjere relevantne za sektor željezničkog saobraćaja po SPO, razvrstane u okviru SPO 11 i 12, predstavljene su u sljedećoj tabeli.

Tabela 17 – Identifikovane meke mjere za sektor željezničkog saobraćaja

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
11	Promocija održive mobilnosti i energetski efikasnih i otpornih saobraćajnih projekata radi postizanja modalnog pomaka i dekarbonizacije	44	RA-S-44	Podrška zamjeni/ obnovi željezničkih voznih sredstava	Željeznički saobraćaj (Stubovi bezbjednosti/ interoperabilnosti)
12	Podrška pravednim i jednakim opcijama mobilnosti za putnike i teret	52	RA-S-52	Olakšavanje ulaska novih tržišnih učesnika u željezničke usluge	Željeznički saobraćaj (Stubovi otvaranja tržišta/ unapređenja multimodalnosti)
		53	RA-S-53	Racionalizacija metodologije obračuna naknada za pristup infrastrukturi	Željeznički saobraćaj (Stubovi otvaranja tržišta/ unapređenja multimodalnosti)

4.2.3 IDENTIFIKOVANE MJERE ZA LUKE I POMORSKI SAOBRAĆAJ

Identifikovane mjere za sektor vodnog saobraćaja (pomorski saobraćaj i unutrašnji plovni putevi) nalaze se u okviru SPO 4, koji je u potpunosti posvećen ovom sektoru, dok su ostale mjere u okviru SPO koji su zajednički sa drugim vidovima saobraćaja, i to za ITS i digitalizaciju (SPO 8) i za održivost i energetska efikasnost (SPO 11).

Konkretnije, infrastrukturne mjere razvrstane su u okviru SPO 4, kao što je predstavljeno u sljedećoj tabeli.

Tabela 18 – Identifikovane infrastrukturne mjere za sektor vodnog saobraćaja

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
4	Revitalizacija i/ili unapređenje infrastrukture, postrojenja, usluga i povezanosti vodnog saobraćaja	12	MA-I-12	Sveobuhvatan program infrastrukturnih investicija za Luku Bar	
		12.1	MA-I-12.1	Produbljivanje morskog dna u Luci Bar (SPP projekat)	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovnosti i lučke infrastrukture)
		12.2	MA-I-12.2	Proširenje pristana i putničkog terminala u Luci Bar (SPP projekat)	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovnosti i lučke infrastrukture)
		12.3	MA-I-12.3	Rekonstrukcija lučke željezničke mreže (SPP projekat)	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovnosti i lučke infrastrukture)
		12.4	MA-I-12.4	Proširenje kapaciteta za pretovar i skladištenje suvog rasutog tereta na sjevernoj padini brda Volujica u Luci Bar	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovnosti i lučke infrastrukture)
		12.5	MA-I-12.5	Povećanje pretovara tečnog i rasutog tereta u Luci Bar	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovnosti i lučke infrastrukture)
		13	MA-I-13	Povećanje pretovara generalnog tereta i kontejnera u Port of Adria obezbjeđivanjem statusa pretovarne luke	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovnosti i lučke infrastrukture)
		14	MA-I-14	Izgradnja objekata za pravce vodnog saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima na Skadarskom jezeru i rijeci Bojani kao mogućnost za održivi turizam	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovnosti, razvoj unutrašnjih plovni puteva)

Meke mjere relevantne za vodni saobraćaj po SPO, razvrstane u okviru SPO 4, 8 i 11, predstavljene su u sljedećoj tabeli.

Tabela 19 – Identifikovane meke mjere za sektor vodnog saobraćaja

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
4	Revitalizacija i/ili unapređenje infrastrukture, postrojenja, usluga i povezanosti vodnog saobraćaja	11	MA-S-11	Priprema projekata i podrška podsticajnom okviru za Luku Bar	
		11.1	MA-S-11.1	Unapređenje željezničke povezanosti Luke Bar	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub multimodalnih sistema, Prekretnica: Integracija u logističke sisteme)
		11.2	MA-S-11.2	Bolja valorizacija određenih lučkih usluga	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub multimodalnih)

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
					sistema, Prekretnica: Integracija u logističke sisteme)
		11.3	MA-S-11.3	Valorizacija Luke Bar kao nove kruzing destinacije	N/A ²⁷
		15	MA-S-15	Jačanje Uprave pomorske sigurnosti i bezbjednosti plovidbe	Vodni saobraćaj (Stub pomorske sigurnosti)
8	Efikasno uvođenje ITS tehnologija i digitalizacije u drumskom, željezničkom i pomorskom saobraćaju	29	MA-S-29	Integracija PCS-a sa informacionim sistemom Uprave carina putem MRN poruka	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub zelenog/ pametnog saobraćaja, Prekretnica: Digitalno izvještavanje/ sistemi)
		30	MA-S-30	Integracija PCS-a sa Nacionalnim pomorskim jedinstvenim šalterom, kojim upravlja UPS, uz obezbjeđivanje buduće kompatibilnosti sa sistemom SafeSeaNet, zahtjevima EMSWe i usklađivanje sa budućim izmjenama zakonodavstva EU	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub zelenog/ pametnog saobraćaja)
11	Promocija održive mobilnosti i energetski efikasnih i otpornih saobraćajnih projekata radi postizanja modalnog pomaka i dekarbonizacije	45	MA-S-45	Uspostavljanje pravaca saobraćaja na unutrašnjim plovim putevima na Skadarskom jezeru (luka Virpazar) i rijeci Bojani	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovnosti, razvoj unutrašnjih plovih puteva)
		48	MA-S-48	Promovisanje zelene tranzicije pomorskog sektora kroz pripremu za uvođenje alternativnih goriva (vodonik, amonijak, metanol) i sprovođenje obaveza MRV i EU ETS	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub zelenog/ pametnog saobraćaja)
		49	MA-S-49	Instaliranje priključaka za snabdijevanje električnom energijom sa obale (OPS): izrada Studije o instaliranju OPS-a u Luci Bar	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub zelenog/ pametnog saobraćaja)

4.2.4 IDENTIFIKOVANE MJERE ZA AERODROME I VAZDUŠNI SAOBRAĆAJ

Identifikovane mjere za sektor vazduhoplovstva, jedna infrastrukturna i dvije meke, nalaze se u okviru SPO 5, koji je u potpunosti posvećen ovom sektoru:

²⁷ N/A: Nije primjenljivo.

Tabela 20 – Identifikovane infrastrukturne mjere za sektor vazduhoplovstva

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
5	Utvrdjivanje mogućnosti i potreba za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja	18	AV-I-18	Valorizacija drugih aerodroma i druge vazduhoplovne infrastrukture u Crnoj Gori (osim aerodroma Podgorica i Tivat)	N/A ²⁸

Tabela 21 – Identifikovane meke mjere za sektor vazduhoplovstva

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
5	Utvrdjivanje mogućnosti i potreba za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja	16	AV-S-16	Prilagođavanje institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira za upravljanje vazdušnim prostorom u skladu sa operativnim strukturama EU	N/A
		17	AV-S-17	Praćenje ugovora o koncesiji za aerodrome Podgorica i Tivat	N/A

4.2.5 IDENTIFIKOVANE MJERE ZA MULTIMODALNI SAOBRAĆAJ

Mjere koje se odnose na multimodalnost nalaze se u okviru SPO 6, koji je posvećen stvaranju efikasnog i integrisanog saobraćajnog sistema. Ove mjere su predstavljene u sljedećim tabelama.

Tabela 22 – Identifikovane infrastrukturne mjere za multimodalnost

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
6	Jačanje stvaranja efikasnog i integrisanog saobraćajnog sistema kroz intermodalnost	21	MU-I-21	Razvoj intermodalnih/ multimodalnih teretnih terminala na odgovarajućim lokacijama	Vodni saobraćaj i multimodalnost/ Željeznički saobraćaj (Stub multimodalnih sistema/ Stub unapređenja multimodalnosti)

Tabela 23 – Identifikovane meke mjere za multimodalnost

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
6	Jačanje stvaranja efikasnog i integrisanog saobraćajnog sistema kroz intermodalnost	19	MU-S-19	Promocija i podrška intermodalnim sporazumima	Vodni saobraćaj i multimodalnost/ Željeznički saobraćaj (Stub multimodalnih sistema/ Stub unapređenja multimodalnosti)
		20	MU-S-20	Izrada studije o intermodalnosti u Crnoj Gori	Vodni saobraćaj i multimodalnost/ Željeznički saobraćaj (Stub multimodalnih sistema/ Stub unapređenja multimodalnosti)

²⁸ N/A: Nije primjenljivo.

4.2.6 IDENTIFIKOVANE MJERE ZA HORIZONTALNA PITANJA

Mjere koje se odnose na horizontalna pitanja nalaze se u okviru SPO 7 (olakšavanje prelaska granice), 8 (uvođenje ITS-a i digitalizacija), 9 (pravni, regulatorni i institucionalni okvir), 10 (planiranje i finansiranje), 11 (održivost i otpornost) i 12 (pravedna mobilnost). To su gotovo u potpunosti meke mjere, osim infrastrukturnih poboljšanja na graničnim prelazima, kao što je sumirano u sljedećim tabelama.

Tabela 24 – Identifikovane infrastrukturne mjere za horizontalna pitanja

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
7	Olakšavanje prelaska granice i međunarodnog saobraćaja	22	CC-I-22	Unapređenje infrastrukture graničnih prelaza	Olakšavanje saobraćaja (Fizička poboljšanja)

Tabela 25 – Identifikovane meke mjere za horizontalna pitanja

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
7	Olakšavanje prelaska granice i međunarodnog saobraćaja	23	CC-S-23	Zaključivanje sporazuma i sprovođenje zajedničkih operacija na drumskim, željezničkim i graničnim prelazima na unutrašnjim plovnim putevima sa susjednim zemljama	Olakšavanje saobraćaja (Koordinisane kontrole/ Zajedničke operacije)
8	Efikasno uvođenje ITS tehnologija i digitalizacije u drumskom, željezničkom i pomorskom saobraćaju	26	CC-S-26	Usvajanje Strategije za ITS i nastavak pripreme studija i traženja finansiranja za razvoj i implementaciju ITS-a u skladu sa relevantnim akcionim planom	Drumski saobraćaj (Uvođenje ITS-a)
		27	CC-S-27	Uspostavljanje Nacionalne pristupne tačke i Nacionalnog tijela	Drumski saobraćaj (Stub uvođenja ITS-a, Prekretnica: Uspostavljanje NAP-a)
		28	CC-S-28	Uvođenje ITS/ digitalnih usluga i aplikacija usmjerenih na multimodalni/ intermodalni teretni saobraćaj - Sprovođenje eFTI Uredbe	Olakšavanje saobraćaja/ Željeznički saobraćaj/ Vodni saobraćaj i multimodalnost (Digitalizacija)
9	Unapređenje pravnog/ regulatornog/ institucionalnog okvira i upravljačke strukture, kao i poboljšanje koordinacije između zainteresovanih strana u saobraćaju	33	CC-S-33	Usvajanje i sprovođenje zakonodavstva EU u sektorima svih vidova saobraćaja u skladu sa akcionim planovima TCT i obavezama zemlje kandidata za EU i buduće države članice	Horizontalno (svi NGAP-ovi)
		34	CC-S-34	Nastavak aktivnog učešća u aktivnostima Transportne zajednice i doprinos aktivnostima izvještavanja i prikupljanja podataka	Horizontalno (svi NGAP-ovi)
		35	CC-S-35	Ažuriranje, reorganizacija i racionalizacija upravljačke strukture u skladu sa uredbama EU i najboljim praksama, uz promovisanje rodne ravnopravnosti i obezbjeđivanje jednakih mogućnosti	Horizontalno
		36	CC-S-36	Kontinuirane i intenzivirane aktivnosti obuke, jačanja kapaciteta i stručnog usavršavanja, uključujući i one za donošenje odluka, upravljanje saobraćajnom infrastrukturom itd.	Horizontalno i NGAP o socijalnim pitanjima (radna snaga/

SPO #	SPO	Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Relevantnost za TCT NGAP
					administrativni kapacitet)
10	Unapređenje planiranja i raspodjele sredstava i postizanje efikasnosti u saobraćajnim investicijama i operacijama	37	CC-S-37	Uvođenje novih izvora finansiranja i tržišnih aktera, uglavnom u obliku koncesija	N/A ²⁹
		38	CC-S-38	Razvoj sistema za upravljanje imovinom	Drumski/ željeznički saobraćaj (Stub održavanja, prekretnica: uspostaviti RAMS/ RIAMS)
		39	CC-S-39	Kontinuirane i pojednostavljene aktivnosti na sazrijevanju i finansiranju SPP projekata za implementaciju	N/A
		40	CC-S-40	Usklađene i koordinirane projektne aktivnosti i programiranje sa aktivnostima susjednih zemalja i traženje bilateralnih/ multilateralnih sporazuma sa strateškim partnerima u različitim oblastima (npr. trgovina, turizam, energetika) koje utiču na razvoj sektora saobraćaja	N/A
11	Promocija održive mobilnosti i energetski efikasnih i otpornih saobraćajnih projekata radi postizanja modalnog pomaka i dekarbonizacije	41	CC-S-41	Izrada i usvajanje Nacionalnog okvira za infrastrukturu za alternativna goriva i sprovođenje mape puta za promovisanje primjene alternativnih goriva i e-mobilnosti	Drumski saobraćaj (Stub otpornosti i alternativnih goriva, prekretnica: transponovati AFIR/ usvojiti NPF)
		43.3	CC-S-43.3	Promovisanje multimodalnog i inkluzivnog putničkog saobraćaja	Socijalna pitanja i prava putnika (prava putnika/ pristupačnost na terminalima)
		46	CC-S-46	Institucionalizacija planova održive mobilnosti - Izrada i usvajanje SUMP-ova u najvažnijim urbanim centrima i učešće u Clean Bus i SUMP platformi	N/A ³⁰ – ali predstavlja aktivnost koju podstiču TCPS/ WB SSMS
		47	CC-S-47	Izrada i uključivanje smjernica za klimatsku otpornost u pravilnike za pripremu projekata	Horizontalno/ drumski i željeznički saobraćaj (Stub otpornosti)
12	Podrška pravednim i jednakim opcijama mobilnosti za putnike i teret	50	CC-S-50	Izrada studija za PSO i zaključivanje PSO ugovora za putnički saobraćaj – Pобољшanje pristupačnosti i cjenovne priuštivosti za udaljene regione	N/A – ali predstavlja aktivnost koju podstiču TCPS/ WB SSMS

²⁹ N/A: Nije primjenljivo.³⁰ N/A: Nije primjenljivo.

5 RAZVOJ I EVALUACIJA SCENARIJA

5.1 DEFINISANJE RAZVOJNIH SCENARIJA

Dijagnostička analiza sektora saobraćaja Crne Gore i definisanje potreba za unapređenjem (vidjeti isporučivi rezultat Zadatka 1), u svjetlu vizije i ciljeva utvrđenih za sektor saobraćaja Crne Gore (vidjeti isporučivi rezultat Zadatka 2), rezultirali su identifikacijom ukupno 75 mjera (32 infrastrukturne i 43 meke), koje ispunjavaju definisane SPO, kako je prikazano u Poglavlju 4.2 gore.

U okviru ovog angažmana, a u skladu sa projektnim zadatkom, definisana su tri različita razvojna scenarija (DS) za sektor saobraćaja Crne Gore, primjenom inkrementalnog pristupa scenarijima, na osnovu BAU scenarija (u kojem su razmatrane preuzete infrastrukturne investicije). „**Meke**“ **mjere**, kao što su pravne, regulatorne i institucionalne reforme, reorganizacija usluga, podsticaji za intermodalni saobraćaj ili obnova i elektrifikacija voznog parka, **smatraju se primjenjivim u svim scenarijima i imaju svojevrstan „obavezan“ karakter kako bi se obezbijedila integracija u EU i usklađenost sa pravnom tekovinom EU (acquis) i ciljevima SSMS.** S druge strane, „**tvrde**“ **mjere**, odnosno investicije u infrastrukturu, **razlikuju se u zavisnosti od razvojnog puta i tempa implementacije.**

Ažurira se i **prvi scenario** obuhvata **sve meke mjere koje obezbjeđuju usklađenost sa obavezama koje proističu iz procesa pristupanja EU i unapređenje saobraćajnog sistema u skladu sa ostalim nacionalnim strategijama i SSMS, akcionim planovima TCT Next Generation, i infrastrukturne projekte koji imaju obezbijeđeno finansiranje ili su u poodmakloj fazi zrelosti.** Ova opcija podrazumijeva – pored već preuzetih investicija u drumske projekte – **ozbiljan zaokret ka infrastrukturama koje nijesu drumske;** tj. davanje prioriteta željezničkim i pomorskim projektima u odnosu na projekte auto-puteva i brzih saobraćajnica, radi promovisanja ekološki prihvatljivijeg saobraćajnog sistema.

Ažurira se i **drugi scenario** obuhvata **sve projekte obuhvaćene prvim scenarijem, kao i ograničen broj drumskih projekata predviđenih Prostornim planom 2040** i nacionalnim planiranjem razvoja auto-puteva i brzih saobraćajnica, čime će se povećati **najkritičnije potrebe za kapacitetom** koje su identifikovane i doprinijeće **povećanju usklađenosti okosnice putne mreže sa zahtjevima TEN-T.** Riječ je o umjerenom scenariju koji predviđa ravnotežu između ekološke održivosti i bolje efikasnosti, ekonomskog razvoja i regionalnog razvoja.

Konačno, **treći scenario** obuhvata **sve mjere iz prethodnih scenarija i dodaje određeni broj infrastrukturnih projekata** kako je predviđeno nacionalnim planiranjem za povećanje dužine i gustine **mreže auto-puteva i brzih saobraćajnica, proširenje željezničke mreže i uspostavljanje integrisane saobraćajne mreže sa unaprijeđenom povezanošću i usklađenošću sa zahtjevima TEN-T.**

Ovi scenariji i njihova gradacija prikazani su na sljedećoj slici i detaljnije razrađeni u narednim pasusima. Ukratko, svaki DS obuhvata sljedeće glavne komponente:

Razvojni scenario 0: BAU scenario (uobičajeni razvoj)

- Obuhvata samo saobraćajne investicije koje su već u toku ili kod kojih je ostvaren značajan napredak i obezbijedena alokacija sredstava finansiranja

Razvojni scenario 1: Efikasne meke mjere, najodrživiji i usmjeren ka pristupanju

- Obuhvata saobraćajne investicije uključene u BAU scenario i „obavezne“ meke mjere usmjerene na unapređenje saobraćajnih operacija, usklađivanje sa pravnom tekovinom EU (acquis) i akcionim planovima TCT, unapređenje i optimalno korišćenje postojeće infrastrukture i okretanje ka zelenijim vidovima saobraćaja kroz investicije u infrastrukturu vodnog, željezničkog i multimodalnog saobraćaja

Razvojni scenario 2: Usmjeren na rast, sa ključnim domaćim investicijama u puteve

- Obuhvata saobraćajne investicije navedene u DS1, kao i dodatne investicije za realizaciju velikih projekata izgradnje auto-puteva i brzih saobraćajnica kojima se rješavaju domaća uska grla

Razvojni scenario 3: Dodatno usmjeren na rast, sa preostalim investicijama u drumsku i željezničku TEN-T infrastrukturu

- Obuhvata sve saobraćajne investicije navedene u DS2 i dodatne investicije radi maksimiziranja regionalne integracije i nacionalne povezanosti

Konkretnije:

- DS1 daje prioritet efikasnim infrastrukturnim i mekim mjerama koje su usmjerene na promovisanje održivosti i strukturni zaokret ka ekološki prihvatljivijim vidovima saobraćaja. Iako zadržava SPO 1 na najnižem tempu razvoja, time što zadržava samo već preuzete projekte izgradnje auto-puteva i brzih saobraćajnica obuhvaćene scenarijem DS0 (BAU), predviđa sprovođenje programa rekonstrukcije puteva vrijednog više od 1.8 milijardi € radi poboljšanja nivoa usluge i bezbjednosti saobraćaja na državnoj putnoj mreži. Ovaj DS uključuje sve predložene meke mjere i, budući da je osjetljiviji na troškove i vidove saobraćaja, obuhvata najhitnije i zrelije infrastrukturne investicije obuhvaćene ciljevima SPO 3, 4, 5 (željeznica, vodni saobraćaj, vazduhoplovstvo), SPO 6 i 7 (multimodalnost i prekogranični prelazi) i SPO 8 (ITS). Mjere obuhvaćene scenarijem DS1 iznose ukupno približno 2.7 milijardi €. Napominje se da je 30% mjera infrastrukturnog karaktera, za koje je potrebno približno 92% investicionih troškova (77% drumski saobraćaj, oko 10% željeznički, 5% ostalo).
- DS2 se nadograđuje na održive infrastrukturne, političke i organizacione temelje scenarija DS1 dodavanjem konkretnih mjera koje doprinose razvoju osnovne putne mreže radi podsticanja rasta i rješavanja glavnih uskih grla u pogledu kapaciteta i velikih saobraćajnih potreba u centralnom i primorskom dijelu zemlje. DS2 konkretno dodaje scenariju DS1 dvije dionice auto-puta Bar – Boljare i jednu dionicu primorske varijante Jadransko-jonskog koridora. Ove dodatne mjere u oblasti drumske infrastrukture rezultiraju unapređenjem funkcionalnosti neprekinute mreže auto-puteva i brzih saobraćajnica od Andrijevice i Budve do Bara. Ukupni troškovi svih mjera obuhvaćenih scenarijem DS2 iznose približno 4.6 milijardi €. Iako je 33% mjera infrastrukturnog karaktera, one

zahtijevaju približno 95% ukupnih troškova, zbog velikog obima investicija potrebnih za dodatne projekte, što doprinosi ukupnom povećanju od 1.9 milijardi € u odnosu na DS1.

- DS3 je usmjeren na dalji rast dodavanjem, na scenario DS2, mjera koje imaju za cilj razvoj preostalog dijela TEN-T mreže, uključujući zapravo sve identifikovane mjere (vidjeti Odjeljak 4.2), uz troškove od približno 9.2 milijarde €. Napominje se da, iako je manje od polovine (43%) mjera infrastrukturnog karaktera, one predstavljaju približno 98% ukupnih investicionih troškova.

Treba naglasiti da **svi scenariji snažno podržavaju ciljeve strategije koji se odnose na održivost i integraciju u EU, kao i povezana ključna pitanja proistekla iz analize, ali se razlikuju u pogledu ekonomske efikasnosti, performansi poslovanja i uticaja na životnu sredinu.** Razlike između DS omogućavaju uporednu analizu koja će podržati važne strateške odluke o izboru i prioritizaciji grupa mjera, uzimajući u obzir strateške ciljeve i nalaze dijagnostičke faze.

5.2 EVALUACIJA RAZVOJNIH SCENARIJA – IZBOR OPTIMALNOG SCENARIJA

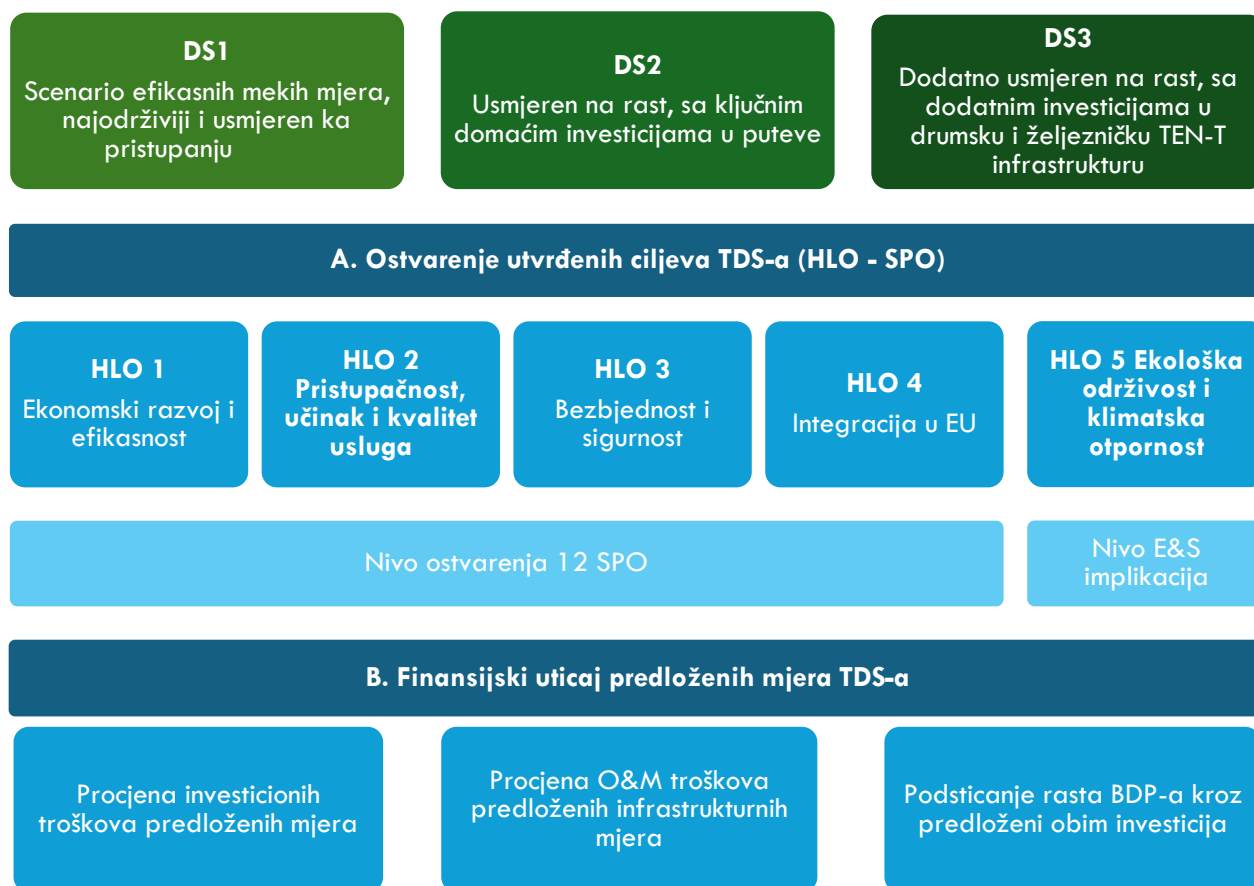
5.2.1 METODOLOGIJA EVALUACIJE

Evaluacija tri scenarija radi izbora optimalnog puta razvoja saobraćaja zasnovana je na uporednoj ocjeni niza kriterijuma, definisanih tako da odražavaju ispunjenost SPO i glavne prednosti i nedostatke svakog razmatranog scenarija.

Prvo, ocjena razvojnih scenarija (DS) povezana je sa evaluacijom doprinosa tri DS **ostvarivanju različitih HLO i SPO** ažurirane TDS, kao i sa nivoom ispunjenosti odabranih indikatora ocjene u okviru svakog scenarija u poređenju sa horizontom BAU 2035. Nivo doprinosa ciljevima HLO 1 do 4 ocijenjen je dodjeljivanjem bodova i pondera za dvanaest SPO u okviru svakog HLO. Gdje je to bilo primjenjivo, rezultati modeliranja saobraćajne tražnje korišćeni su kao ulaz u proces uporedne ocjene. Posebno u pogledu HLO5, uporedna ocjena razvojnih scenarija dovedena je u vezu sa narednim zadatkom Strateške procjene uticaja na životnu sredinu (SEA) u okviru ovog angažmana, radi konzistentnosti i adekvatnosti, uzimajući u obzir ekološke i socijalne receptore koji se uobičajeno razmatraju u okviru SEA procedura.

Ažurira se i **druga** kategorija kriterijuma ocjene odnosila se na predviđeni **finansijski i fiskalni uticaj** mjera predloženih u okviru različitih razvojnih scenarija ažurirane TDS. Ključni razmatrani indikator bila je procijenjena vrijednost troškova grupe mjera u okviru svakog DS, uključujući troškove implementacije mekih mjera (npr. TA, studije, inicijative za finansiranje), kao i procijenjene troškove investicija, poslovanja i održavanja za predložene infrastrukturne projekte, na osnovu najnovijih dostupnih izvora podataka. Ovaj indikator smatran je i reprezentativnim pokazateljem složenosti implementacije, rizika i priuštivosti svakog scenarija i njegovih predloženih aktivnosti. Drugi ocijenjeni faktor bio je nivo doprinosa daljem rastu BDP-a koji proističe iz raspodjele finansijskih sredstava za investicije u projekte. Projektovano je da se ovaj podsticaj BDP-u (pozitivan „šok javnih investicija“) prostire kroz posmatrani 10-godišnji period i pretpostavljeno je da se oslanja na sredstva koja ne povećavaju fiskalni deficit ili nivo javnog duga (tj. državne i privatne investicione fondove, grantove).

Dijagram na Slika 23 prikazuje ukupni okvir za ocjenu primijenjen u ovoj analizi.



Slika 23 – Okvir za ocjenu predloženih razvojnih scenarija

Ažurira se i **ukupno bodovanje i rangiranje scenarija** utvrđeno je dodjeljivanjem pondera od 80% rezultatima za kategoriju A, budući da je stepen ostvarivanja definisanih ciljeva visokog nivoa i specifičnih ciljeva ove strategije primarni željeni cilj za nacionalni saobraćajni sistem. Faktor realnosti u pogledu širokog finansijskog uticaja strategije takođe je uzet u obzir sa ponderom od 20% u ukupnom rezultatu za svaki DS.

5.2.2 PROGNOZE I REZULTATI SAOBRAĆAJNOG MODELA ZA RAZVOJNE SCENARIJE

Nakon definisanja razvojnih scenarija i radi njihove uporedne ocjene, razvijeni su saobraćajni modeli za sve DS i za dva horizonta.

Lista mjera za svaki scenario ocijenjena je kako bi se utvrdilo da li/ kako se njihov uticaj može unijeti u saobraćajni model. Projekti drumske i željezničke infrastrukture kodirani su kao nove ili unaprijeđene veze u mreži, dok su pomorske mjere ili pojedine meke mjere na odgovarajući način uzete u obzir pri izradi O-D matrica ili u parametrima koji utiču na promjenu vida saobraćaja. Metodologija primijenjena za modeliranje tri DS pratila je metodologiju primijenjenu pri izradi BAU scenarija, kako je detaljno opisano u Izvještaju o dijagnostičkoj analizi, a ukratko u odjeljku 2.8.2 ovog izvještaja. Pored toga, napominje se da su saobraćajni modeli za horizont 2030 bili identični za sve DS, budući da je završetak dodatnih intervencija obuhvaćenih scenarijima DS2 i DS3 predviđen do 2035. godine.

Konkretnije, uticaj mjera simuliran je u **odgovarajućim saobraćajnim modelima za 2030** na sljedeći način:

- Rekonstrukcije puteva kodirane su kao poboljšanje karakteristika puta (tj. brzine i kapaciteta veze). Nastale promjene vremena putovanja zatim su iskazane u proračunima generalisanih troškova, modalne raspodjele i dodjele saobraćaja na mrežu.
- Smatra se da će unapređenja u Luci Bar dovesti do povećanja obima tereta koji se prevozi preko Luke Bar.
 - Na osnovu Studije izvodljivosti za Luku Bar³¹ (glavni scenario), kompletan set projekata modernizacije luke dovešće do povećanja obima prevezenog tereta od približno 30%.
 - Očekuje se da će rekonstrukcija željezničke mreže u luci i produbljivanje morskog dna doprinijeti ostvarenju 20% ovog cilja (povećanje od 6% ukupnog tereta prevezenog preko Luke Bar).
 - Polovina ovog povećanja direktno je povezana sa željezničkim saobraćajem, dok je druga polovina raspodijeljena između drumskog i željezničkog saobraćaja, uglavnom za teret koji se prevozi ka/od Nikšića i Srbije, na osnovu postojećih udjela vidova saobraćaja.
- Pretpostavljeno je da će uspostavljanje zajedničkih procedura na drumskim i željezničkim graničnim prelazima i unapređenje prekogranične infrastrukture dovesti do smanjenja ili eliminisanja dodatnih zadržavanja na graničnim prelazima za obuhvaćena međunarodna kretanja.
- Smatralo se da bi uvođenje novih tržišnih aktera u željezničke usluge (teretni saobraćaj) uklonilo postojeća ograničenja kapaciteta, posebno u prevozu kontejnera, te je stoga uzeto u obzir da se željeznicom prevozi dodatnih (5%) kontejnerskog tereta u O-D paru Luka Bar – Srbija.
- Reorganizacija međugradskog javnog prevoza (uglavnom autobuskih linija/ dovoznih usluga, ali i optimizovanih željezničkih itinerera) predstavljena je kroz smanjena vremena pristupa i izlaska (za približno 50% u odnosu na BAU model), poboljšane učestalosti usluga i odgovarajuće smanjenje penala za vrijeme čekanja, čime se odražavaju očekivane koristi od reorganizacije linija, bolje povezanosti mreže i bolje integracije međugradskih i dovoznih usluga.

Za **saobraćajne modele za 2035**, pretpostavljeno je da je kompletan set mjera obuhvaćen svakim scenarijem u potpunosti implementiran. Pri formiranju saobraćajnih modela za 2035. godinu razmatrano je sljedeće:

- Saobraćajni model DS1 2035:
 - Unapređenje putne mreže, iako relativno ograničeno, pruža bolje alternative postojećim auto-putevima sa naplatom putarine, privlačeći saobraćaj vozila.
 - Modernizacija željezničke mreže na preostaloj dionici pruge Vrbnica – Bar (Vrbnica – Golubovci) i na dionici Podgorica – Tuzi – granica sa Albanijom dovešće do povećanja eksploatacionih brzina (80-100 km/h), a u kombinaciji sa nabavkom novih vozničkih sredstava, i do povećanja učestalosti usluga.
 - Sprovođenje kompletnog seta mjera koje se odnose na razvoj Luke Bar dovešće do ukupnog povećanja tereta ka luci i iz luke od približno 30% (sprovođenjem dodatnih mjera ostvariće se dodatnih 80% ovog cilja).
- Saobraćajni model DS2 2035: pored mjera obuhvaćenih scenarijem DS1, u model su uključeni i dodatni novi veliki projekti drumске infrastrukture, kojima se uvodi nova infrastruktura visokog kvaliteta i poboljšavaju uslovi drumskog prevoza putnika i tereta. Dionica brze saobraćajnice Markovići – Ljubotinj privući će obim saobraćaja sa zagušenog postojećeg primorskog koridora, doprinoseći ublažavanju ovog konkretnog uskog grla. Pored toga, dionice BBH Tološi – Farmaci – Virpazar i Virpazar – Bar (Zaljevo) služe kao alternativni pravac ka području Bara i Ulcinja, a takođe

³¹ Studija izvodljivosti za multimodalnost u Luci Bar, septembar 2022.

omogućavaju vozilima ka/sa sjevera da zaobiđu Podgoricu. Nova drumska infrastruktura modelirana je sa brzinom slobodnog toka od 100 km/h.

- Saobraćajni model DS3 2035: u odnosu na DS2, uključena je dodatna drumska infrastruktura, koju čine preostala dionica BBH (Andrijevića – Boljare) i dovršetak povezivanja AIC sa BBH i sa granicom sa Albanijom. Kada je riječ o ostalim vidovima saobraćaja, u model je uključeno samo produženje željezničke pruge od Nikšića do granice sa Bosnom i Hercegovinom.

Ocjenom uticaja predloženih razvojnih scenarija (DS1–DS3) putem saobraćajnog modela, u odnosu na baznu godinu (2024) i BAU scenarije (uobičajeni razvoj) za 2030. i 2035. godinu, rezultati su pokazali da sprovođenje predloženih infrastrukturnih mjera i mjera politike značajno poboljšava performanse, održivost i efikasnost saobraćajnog sistema Crne Gore. Konkretnije:

- **Putnički saobraćaj**

Najznačajniji rezultat bio je značajan porast tražnje u željezničkom putničkom saobraćaju u svim razvojnim scenarijima. U poređenju sa BAU scenarijem za 2035. godinu, **udio željeznice u putničkim putovanjima povećava se za skoro 100% u DS1 i za preko 60% u DS2 i DS3**, što odražava pozitivne efekte modernizacije željezničke infrastrukture i unapređenja usluga. Posljedično, udio putovanja putničkim automobilom opada, dok broj korisnika autobuskog prevoza ostaje uglavnom stabilan, što ukazuje na to da željeznica prvenstveno privlači korisnike iz privatnih vozila, a ne iz autobuskog saobraćaja.

Javni prevoz u cjelini (željeznica i autobus zajedno) povećava svoj modalni udio sa **6.1% u okviru BAU 2035 na između 7.4% i 8.4%** u razvojnim scenarijima. Najbolji rezultati zabilježeni su u DS1, gdje se unapređenja željeznice prioritzuju prije završetka velikih drumskih investicija. Kako se u DS2 i DS3 uvodi dodatna putna infrastruktura, dobici na željeznici ostaju značajni, ali su djelimično ublaženi povećanom atraktivnošću unaprijeđene putne mreže.

Rezultati putničkih kilometara potvrđuju ovaj trend. Javni prevoz čini približno **7.5–7.7% ukupnih putničkih kilometara** u okviru razvojnih scenarija, u poređenju sa manje od 5% u BAU scenariju, što pokazuje da su unapređenja željeznice posebno efikasna za putovanja na veće udaljenosti.

- **Teretni saobraćaj**

Saobraćajni model je takođe ukazao na značajno povećanje obima željezničkog teretnog saobraćaja. Učešće željeznice u ukupnom obimu tereta raste sa **11.2% u okviru BAU 2035 na približno 17%** u razvojnim scenarijima, što odražava kombinovane efekte unapređenja željeznice i povećanog obima teretnog saobraćaja povezanog sa razvojem Luke Bar.

Slično tome, učešće željeznice u teretnim tonskim kilometrima raste sa **12% u okviru BAU na približno 18–19%**, što ukazuje na snažniju ulogu željeznice u teretnom saobraćaju na velikim udaljenostima. Najbolji učinak se postiže u DS3, gdje predložena željeznička veza između Nikšića i Bosne i Hercegovine povećava konkurentnost željezničkog teretnog saobraćaja. Ipak, dio povećanja učešća željeznice u tonskim kilometrima može se pripisati i kraćim i efikasnijim druskim pravcima nakon proširenja putne mreže, što smanjuje ukupne drumske tonske kilometre.

Konsultacije sa zainteresovanim stranama, odnosno sa željezničkim operaterima, uglavnom potvrđuju rezultate modela, ukazujući na to da će buduća tražnja za prevozom tereta zahtijevati značajno povećanje kapaciteta i obima željezničkog saobraćaja.

• Performanse mreže

Postepena realizacija projekata putne infrastrukture značajno poboljšava performanse mreže i smanjuje zagušenje na putevima.

- **DS1** obezbjeđuje umjereno smanjenje zagušenja kroz ciljana unapređenja primorske putne mreže, obilaznicu Budve i alternativne koridore sjever–jug, čime se značajno smanjuje saobraćajni pritisak na koridoru Cetinje–Podgorica.
- **DS2** dodatno smanjuje zagušenje kroz završetak ključnih dionica auto-puta i brzih saobraćajnica, preusmjeravajući saobraćaj sa postojeće primorske putne mreže i smanjujući zagušenje u okolini Podgorice.
- **DS3** obezbjeđuje najviši nivo performansi putne mreže kroz završetak planirane mreže auto-puteva i dodatnih brzih saobraćajnica, što rezultira značajnom preraspodjelom saobraćaja sa regionalnih puteva na auto-puteve velikog kapaciteta.

Rezultati modela za svaki scenario i prognoznju godinu, uključujući AADT, odnos opterećenja i kapaciteta (V/C), LoS, tražnju za javnim prevozom i obime tereta, detaljno su prikazani u isporučivom rezultatu Zadatka 2.

5.2.3 DEFINISANJE OPTIMALNOG RAZVOJNOG SCENARIJA

U skladu sa navedenom metodologijom vrednovanja, dodijeljeni su konačni bodovi za svaki razvojni scenario (uključujući BAU scenario – DS0) i za dvije kategorije vrednovanja (A i B).

Iako je detaljan pregled dodijeljenih bodova dat u isporučivom rezultatu Zadatka 2, u narednim tabelama dat je sažetak rezultata ocjene.

Tabela 26 – Ocjena razvojnih scenarija po kategoriji A: Ostvarenje postavljenih ciljeva

Kriterijum: HLO – SPO – E&S	Ponder ³²	Bodovanje			
		DS0	DS1	DS2	DS3
HLO1-Ekonomski razvoj	20%	2.00	4.13	4.44	4.96
1. Završiti drumske projekte na osnovnoj TEN-T mreži	13%	1.3	1.6	3.0	5.0
2. Poboljšati nivoe usluge i bezbjednost nacionalne putne mreže	3%	1.8	3.3	3.8	4.0
3. Završiti željezničke TEN-T projekte i temeljnu obnovu željezničke mreže	13%	1.0	4.8	4.8	5.0
4. Revitalizovati i/ili unaprijediti infrastrukturu, postrojenja, usluge i povezanost u vodnom saobraćaju	13%	5.0	5.0	5.0	5.0
5. Utvrditi mogućnosti i potrebe za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja	13%	3.0	4.5	4.5	5.0
6. Ojačati stvaranje efikasnog i integrisanog saobraćajnog sistema kroz intermodalnost	3%	1.0	4.8	5.0	4.9
7. Olakšati prelazak granice i međunarodni saobraćaj	13%	1.0	5.0	5.0	5.0
8. Efikasno uvesti ITS tehnologije i digitalizaciju u drumskom, željezničkom i pomorskom saobraćaju	3%	1.0	4.1	4.4	5.0
9. Unaprijediti pravni/ regulatorni/ institucionalni okvir i strukturu upravljanja i poboljšati koordinaciju između zainteresovanih strana u sektoru saobraćaja	3%	5.0	5.0	5.0	5.0
10. Poboljšati planiranje i raspodjelu sredstava i postići efikasnost u saobraćajnim investicijama i poslovanju	13%	1.0	3.7	4.3	5.0

³² Napominje se da zbir svakog skupa kriterijuma u okviru svakog HLO iznosi 100%, dok su ponderi prikazani u ovoj koloni zaokruženi.

Kriterijum: HLO – SPO – E&S	Ponder ³²	Bodovanje			
		DS0	DS1	DS2	DS3
11. Promovisati održivu mobilnost i energetske efikasne i otporne saobraćajne projekte radi postizanja modalnog pomaka i dekarbonizacije	3%	1.0	4.6	4.5	4.9
12. Podržati pravedne i pravične opcije mobilnosti za putnike i teret	3%	1.0	3.6	4.0	5.0
HLO2-Učinak i kvalitet usluga	20%	1.90	4.15	4.44	4.90
1. Završiti drumske projekte na osnovnoj TEN-T mreži	9%	1.3	1.6	3.0	5.0
2. Poboljšati nivo usluge i bezbjednost nacionalne putne mreže	9%	1.8	3.3	3.8	4.0
3. Završiti željezničke TEN-T projekte i temeljnu obnovu željezničke mreže	9%	1.0	4.8	4.8	5.0
4. Revitalizovati i/ili unaprijediti infrastrukturu, postrojenja, usluge i povezanost u vodnom saobraćaju	9%	5.0	5.0	5.0	5.0
5. Utvrditi mogućnosti i potrebe za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja	9%	3.0	4.5	4.5	5.0
6. Ojačati stvaranje efikasnog i integrisanog saobraćajnog sistema kroz intermodalnost	9%	1.0	4.8	5.0	4.9
7. Olakšati prelazak granice i međunarodni saobraćaj	9%	1.0	5.0	5.0	5.0
8. Efikasno uvesti ITS tehnologije i digitalizaciju u drumskom, željezničkom i pomorskom saobraćaju	9%	1.0	4.1	4.4	5.0
9. Unaprijediti pravni/ regulatorni/ institucionalni okvir i strukturu upravljanja i poboljšati koordinaciju između zainteresovanih strana u sektoru saobraćaja	7%	5.0	5.0	5.0	5.0
10. Poboljšati planiranje i raspodjelu sredstava i postići efikasnost u saobraćajnim investicijama i poslovanju	7%	1.0	3.7	4.3	5.0
11. Promovisati održivu mobilnost i energetske efikasne i otporne saobraćajne projekte radi postizanja modalnog pomaka i dekarbonizacije	7%	1.0	4.6	4.5	4.9
12. Podržati pravedne i pravične opcije mobilnosti za putnike i teret	9%	1.0	3.6	4.0	5.0
HLO3- Bezbjednost i sigurnost	20%	1.90	3.53	3.96	4.20
1. Završiti drumske projekte na osnovnoj TEN-T mreži	2%	1.3	1.6	3.0	5.0
2. Poboljšati nivo usluge i bezbjednost nacionalne putne mreže	80%	1.8	3.3	3.8	4.0
3. Završiti željezničke TEN-T projekte i temeljnu obnovu željezničke mreže	2%	1.0	4.8	4.8	5.0
4. Revitalizovati i/ili unaprijediti infrastrukturu, postrojenja, usluge i povezanost u vodnom saobraćaju	2%	5.0	5.0	5.0	5.0
5. Utvrditi mogućnosti i potrebe za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja	2%	3.0	4.5	4.5	5.0
6. Ojačati stvaranje efikasnog i integrisanog saobraćajnog sistema kroz intermodalnost	2%	1.0	4.8	5.0	4.9
7. Olakšati prelazak granice i međunarodni saobraćaj	2%	1.0	5.0	5.0	5.0
8. Efikasno uvesti ITS tehnologije i digitalizaciju u drumskom, željezničkom i pomorskom saobraćaju	2%	1.0	4.1	4.4	5.0
9. Unaprijediti pravni/ regulatorni/ institucionalni okvir i strukturu upravljanja i poboljšati koordinaciju između zainteresovanih strana u sektoru saobraćaja	2%	5.0	5.0	5.0	5.0
10. Poboljšati planiranje i raspodjelu sredstava i postići efikasnost u saobraćajnim investicijama i poslovanju		1.0	3.7	4.3	5.0
11. Promovisati održivu mobilnost i energetske efikasne i otporne saobraćajne projekte radi postizanja modalnog pomaka i dekarbonizacije	2%	1.0	4.6	4.5	4.9
12. Podržati pravedne i pravične opcije mobilnosti za putnike i teret		1.0	3.6	4.0	5.0
HLO4-EU integracija	20%	2.03	4.15	4.46	4.99
1. Završiti drumske projekte na osnovnoj TEN-T mreži	20%	1.3	1.6	3.0	5.0
2. Poboljšati nivo usluge i bezbjednost nacionalne putne mreže		1.8	3.3	3.8	4.0
3. Završiti željezničke TEN-T projekte i temeljnu obnovu željezničke mreže	20%	1.0	4.8	4.8	5.0
4. Revitalizovati i/ili unaprijediti infrastrukturu, postrojenja, usluge i povezanost u vodnom saobraćaju	3%	5.0	5.0	5.0	5.0
5. Utvrditi mogućnosti i potrebe za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja	3%	3.0	4.5	4.5	5.0

Kriterijum: HLO – SPO – E&S	Ponder ³²	Bodovanje			
		DS0	DS1	DS2	DS3
6. Ojačati stvaranje efikasnog i integrisanog saobraćajnog sistema kroz intermodalnost	3%	1.0	4.8	5.0	4.9
7. Olakšati prelazak granice i međunarodni saobraćaj	20%	1.0	5.0	5.0	5.0
8. Efikasno uvesti ITS tehnologije i digitalizaciju u drumskom, željezničkom i pomorskom saobraćaju	3%	1.0	4.1	4.4	5.0
9. Unaprijediti pravni/ regulatorni/ institucionalni okvir i strukturu upravljanja i poboljšati koordinaciju između zainteresovanih strana u sektoru saobraćaja	20%	5.0	5.0	5.0	5.0
10. Poboljšati planiranje i raspodjelu sredstava i postići efikasnost u saobraćajnim investicijama i poslovanju	3%	1.0	3.7	4.3	5.0
11. Promovisati održivu mobilnost i energetski efikasne i otporne saobraćajne projekte radi postizanja modalnog pomaka i dekarbonizacije	3%	1.0	4.6	4.5	4.9
12. Podržati pravedne i pravične opcije mobilnosti za putnike i teret	3%	1.0	3.6	4.0	5.0
HLO5-Održivost sredine i otpornost na klimatske promjene	20%	3.00	4.09	3.79	2.85
Kvalitet vazduha	13%	3.0	5.0	4.5	3.0
Klimatske promjene	13%	3.0	5.0	4.5	3.0
Otpornost na klimatske promjene	13%	3.0	5.0	4.5	3.5
Buka	4%	3.0	3.5	3.0	2.0
Zemljište i zemljišni resursi	4%	3.0	3.0	2.5	1.0
Biodiverzitet i ekološka povezanost	13%	3.0	3.0	2.5	1.0
Vodni resursi	4%	3.0	3.0	2.5	2.0
Kulturna baština	4%	3.0	3.0	2.5	2.0
Predio i vizuelne karakteristike	4%	3.0	3.0	2.5	1.0
Stanovništvo	13%	3.0	4.0	4.5	5.0
Zdravlje ljudi	13%	3.0	4.0	4.0	3.5
Ukupan broj bodova za kategoriju A		2.17	4.01	4.22	4.38

Tabela 27 – Ocjena razvojnih scenarija po kategoriji B: Finansijski uticaj strategije

Kriterijum: Finansijski uticaj	Ponder	DS0	DS1	DS2	DS3
Procjena investicionih troškova predloženih mjera	90%	1,428 M€	4,118 M€	6,048 M€	10,657 M€
Procjena O&M troškova predloženih infrastrukturnih mjera		43 M€	117 M€	175 M€	313 M€
Ukupna procjena troškova predloženog scenarija		1,471 M€	4,235 M€	6,223 M€	10,970 M€
		5.00	3.84	3.00	1.00
Stimulacija GDP-a	10%	285.69 M€	493.27 M€	879.27 M€	1,789.34 M€
		1.00	1.55	2.58	5.00
Ukupan broj bodova za kategoriju B		4.60	3.61	2.96	1.40

Što se tiče **ocjene po kategoriji A** i kada je riječ o HLO 1 i 2, bodovi su prvenstveno određeni stepenom završenosti projekata na osnovnoj TEN-T mreži i drugih projekata na glavnim putevima. Kao što se i očekivalo, DS0 i DS1 su ostvarili najniže bodove u ovim oblastima jer obuhvataju samo osnovne (BAU) projekte i ne uključuju nove mjere putne infrastrukture, čime zadržavaju nizak broj bodova za SPO 1 i 2. Nasuprot tome, DS3 je ostvario visoke bodove jer doprinosi završetku osnovne i sveobuhvatne TEN-T mreže, ispunjava ukupni cilj u pogledu auto-puteva i uvođenja ITS-a, čime se maksimalno povećavaju međunarodna povezanost i

ekonomska integracija, što je primjenjivo i na vrednovanje u odnosu na HLO4. DS2, kao scenario uravnoteženog rasta, predstavljao je sredinu jer prvenstveno doprinosi rješavanju domaćih uskih grla.

Slično tome, za HLO3 bodovi su postepeno rasli od DS0 do DS3, što je opravdano činjenicom da scenariji sa većim rastom uključuju veći broj velikih projekata izgradnje i rekonstrukcije, koji su projektovani tako da ispunje savremene standarde bezbjednosti i doprinesu smanjenju stope smrtnih ishoda.

Nasuprot razlikama uočenim kod prethodnih ciljeva, kod HLO 4 svi scenariji su pokazali maksimalan nivo usklađenosti sa pravnom tekovinom EU (acquis) i obavezama iz TCT, zbog istog strateškog pravca politike i institucionalnog jačanja koji se primjenjuju u svim scenarijima. Međutim, kao što je već navedeno, DS2 obezbjeđuje viši nivo ispunjenosti TEN-T standarda od DS0 i DS1, dok DS3 obezbjeđuje najviši nivo.

Za HLO5, uzimajući BAU scenario kao neutralan/ polazni slučaj (koji dobija isti srednji broj bodova (3) po svakom kriterijumu), DS1 je dobio najviši broj bodova, dok je DS3 dobio najniži, prvenstveno zbog predloženog obimnog programa putne infrastrukture³³. Sveukupno, E&S poređenje je pokazalo da glavne razlike između razvojnih scenarija proizlaze iz obima proširenja saobraćajne infrastrukture, a ne iz mjera usmjerenih na održivost, koje su u najvećoj mjeri zajedničke za sve scenarije.

Što se tiče **Ocjena po kategoriji B, odnosno "Finansijski uticaj strategije"**, u kojoj se ukupni trošak scenarija smatrao najvažnijim ocjenjivanim faktorom, BAU scenario sa najnižim ukupnim troškom dobio je najviši broj bodova (5), dok je i DS1 ostvario visok broj bodova jer zahtijeva budžet od ukupno oko € 4.24 milijarde. DS3 je ostvario najniži broj bodova zbog ogromnih investicionih i O&M troškova od € 10.97 milijardi, što ga čini scenarijem sa najnižom priuštivošću. DS2 je ostvario srednji broj bodova zahvaljujući umjerenim troškovima (€ 6.22 milijarde). Kriterijum koji odražava nivo potencijalnih širih koristi očekivanih kroz realizaciju predloženih mjera (stimulacija GDP-a) usvojen je i vrednovan u skladu sa odgovarajućom IMF metodologijom, kako je prikazano u nedavno usvojenom Master planu infrastrukturnih investicija 2026-2030 od strane MoF³⁴. DS3 je očigledno ostvario bolji rezultat od ostalih scenarija jer bi predviđeni obim investicija, ukoliko bi bio realizovan, proizveo naročito pozitivne efekte na crnogorsku ekonomiju.

Na osnovu objedinjenih rezultata prikazanih u Tabela 28, **Razvojni scenario 2 (DS2) izdvojio se kao optimalan scenario** sa najvišim ukupnim brojem bodova od 3.97/5.00. DS2 je uspio da pomiri visok stepen ostvarenja ciljeva sa umjerenim brojem bodova za kapitalne troškove. Uprkos maloj razlici u odnosu na drugoplasirani (DS1) i trećeplasirani (DS3) scenario, DS2 se može okarakterisati kao poželjan uravnotežen scenario, jer je zadržao koristi u pogledu održivosti i dekarbonizacije iz "mekog" scenarija (DS1), uz dodavanje strateški ključnih drumskih investicija koje otključavaju ekonomski rast, teritorijalnu koheziju i regionalnu povezanost. Kao što se i očekivalo, BAU scenario (DS0) dobio je najniži ukupan broj bodova zbog ograničenog obuhvata kako infrastrukturnih projekata tako i reformi politika.

³³ Ipak, kvalitetna priprema projekata i ojačani institucionalni kapaciteti, takođe u skladu sa „Mjerama za prevenciju rizika od katastrofa i upravljanje pripravnošću“ koje je razradilo Ministarstvo unutrašnjih poslova Crne Gore, mogu doprinijeti minimiziranju negativnih uticaja tokom životnog ciklusa projekata i maksimiziranju otpornosti saobraćajne imovine države.

³⁴ Dostižući do 0.5% BDP-a u četvrtoj godini; međutim, ovdje je usvojena konzervativnija pretpostavka, sa stabilnim godišnjim doprinosom od 0.2% tokom cijelog perioda. Proračuni po scenariju detaljno su prikazani u isporučivom rezultatu Zadatka 2.

Tabela 28 – Konačni rezultati ocjene razvojnih scenarija

INDIKATOR	PONDER	DS0	DS1	DS2	DS3
A. Ostvarenje utvrđenih ciljeva (HLO/SPO)	80%	2.17	4.01	4.22	4.38
B. Finansijski uticaj strategije	20%	4.60	3.61	2.96	1.40
UKUPNA OCJENA		2.65	3.93	3.97	3.78

Analiza osjetljivosti sprovedena radi ocjene robusnosti rezultata vrednovanja izmjenom korišćenih pondera i bodova (vidjeti Izvještaj o Zadatu 2) potvrdila je da, iako je rangiranje prioriteta osjetljivo na pomjeranja koja idu u korist DS1 kada se prioritet daje fiskalnim ograničenjima ili ciljevima zaštite životne sredine, odnosno u korist DS3 kada se u obzir uzima isključivo ispunjenje ciljeva, DS2 ostaje najstabilniji izbor kod većine uravnoteženih pondera. Njegov dosljedan učinak, naročito u testovima koji naglašavaju ekonomski razvoj i operativnu efikasnost, potvrđuje njegovu ulogu održivog pravca koji pomiruje "neophodne" mjere održivosti iz DS1 sa strateškom i najhitnijom infrastrukturom potrebnom za otključavanje rasta. Ova otpornost u različitim uslovima vrednovanja potvrđuje rezultate bodovanja i pruža dokaznu osnovu za izbor DS2 kao poželjnog razvojnog scenarija.

Sveukupno, optimalni razvojni scenario (DS2) predstavlja stratešku opciju koja najbolje usklađuje potrebe razvoja saobraćaja u Crnoj Gori sa ciljevima EU SSMS. Za razliku od "mekog" scenarija (DS1), koji daje prioritet mjerama usmjerenim na održivost uz ograničeno proširenje infrastrukture, i infrastrukturno intenzivnog scenarija (DS3), koji ostvaruje najveći broj bodova u pogledu ciljeva uz znatno veće finansijske troškove i troškove po životnu sredinu, DS2 kombinuje sveobuhvatne reforme politika i mjere održive mobilnosti sa ciljanim programom strateških infrastrukturnih investicija koje rješavaju najkritičnija uska grla u saobraćaju u zemlji. Kao rezultat toga, DS2 ostvaruje najviši ukupan broj bodova u ocjeni, uravnotežujući stratešku djelotvornost sa finansijskim realizmom.

Analiza je pokazala da predloženi razvojni scenario (detaljno prikazan u narednom odjeljku) podržava strateške ciljeve povećanja održivosti, efikasnosti i otpornosti saobraćajnog sistema Crne Gore. Investicije u željeznicu donose značajan modalni pomak ka željeznici kako u putničkom tako i u teretnom saobraćaju, dok aktivnosti na rekonstrukciji infrastrukture i fazno proširenje strateške putne mreže poboljšavaju pristupačnost, bezbjednost, vremena putovanja i otpornost mreže. Objedinjeni paket infrastrukturnih intervencija i mjera politike stoga obezbjeđuje uravnotežen saobraćajni sistem koji može da podrži ekonomski razvoj Crne Gore, uz značajan doprinos njenoj integraciji u EU.

5.2.4 PRIKAZ OPTIMALNOG RAZVOJNOG SCENARIJA

Optimalni razvojni scenario, DS2, nadograđuje se na BAU-DS0 scenario i na DS1 – scenario djelotvornih mekih mjera, najveće održivosti i usmjerenosti ka pristupanju, dodavanjem strateških drumskih investicija velikog kapaciteta osmišljenih da riješe kritična domaća uska grla i podrže ekonomski rast. Potpuna lista mjera predviđenih za implementaciju u okviru ažurirane TDS, koja se sastoji od mjera DS2 kao i mjera BAU-DS0, prikazana je u narednoj integrisanoj tabeli.

Tabela 29 – Mjere ažurirane TDS (integrisana lista sa mjerama BAU-DS0 i DS2)

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
1	Završetak putnih projekata na osnovnoj TEN-T mreži	1	Programiranje i praćenje projekata izgradnje puteva na TEN-T mreži uključenih u aktuelnu jedinstvenu listu projekata (SPP) za ciljne godine 2030 i 2035						
		Mjere BAU-DS0							
		BAU1	RO-I-BAU1	Izgradnja osnovne TEN-T mreže/ WBEM/ Ruta 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Mateševo – Andrijevića	INFRA	RO	Mjera se odnosi na izradu glavnog projekta i izgradnju približno 22 km auto-puta, uključujući petlju Andrijevića kao vezu sa postojećom putnom mrežom, i pripadajuće objekte (tunel Trešnjevik dužine 3.9 km). Dionica je dio osnovne drumske TEN-T mreže i WBEM koridora. Za izradu glavnog projekta i izvođenje radova uspješno je sproveden tenderski postupak i izvođač je mobilisan.	694.0	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
		BAU2	RO-I-BAU2	Izgradnja osnovne TEN-T mreže/ WBEM/ Ruta 4: Auto-put Bar-Boljare, obilaznica Podgorica, dionica Smokovac – Tološi	INFRA	RO	Mjera se odnosi na izradu glavnog projekta i izgradnju približno 10.5 km auto-puta kao obilaznice grada Podgorice (A1-5), uključujući petlju Tološi kao vezu sa magistralnim putem Podgorica – Nikšić, i pripadajuće objekte (most dužine 530 km u zoni Rogama, dvocijevni tunel). Dionica je dio osnovne drumske TEN-T mreže i WBEM koridora. Projekat je trenutno u fazi tenderskog postupka za izbor izvođača za izradu glavnog projekta i izvođenje radova.	180.0	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
		Mjere DS2							
		1.1	RO-I-1.1	Osnovna TEN-T mreža/ WBEM/ Ruta 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Tološi – (Farmaci -) Virpazar	INFRA	RO	Mjera se odnosi na pripremu projekta i izgradnju približno 41 km auto-puta i obuhvata dvije poddionice: a) Tološi – ukrštanje sa Jadransko-jonskim auto-putem kod Gradca (A1-6) dužine približno 16 km. Kroz izradu idejnog projekta planirana je petlja u Farmacima, kao veza sa magistralnim putem Podgorica – Cetinje, kao i petlja na ukrštanju sa Jadransko-jonskim auto-putem u zoni Gradca; i b) Gradac – Virpazar (A1/A2-7) dužine približno 24 km. Kroz izradu idejnog projekta planirane su petlje u Rijeci Crnojevića i na ukrštanju sa brzom saobraćajnicom duž crnogorskog primorja. Ova poddionica predstavlja početak zajedničkog dijela auto-puta Bar – Boljare i trase Jadransko-jonskog auto-puta (A1/A2). Dionica je dio osnovne drumske TEN-T mreže i WBEM koridora.	850.0	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)
2	Poboljšanje nivoa usluge i	2	Realizacija projekata brzih saobraćajnica na sveobuhvatnoj TEN-T mreži radi unapređenja nacionalne i međunarodne povezanosti						
			Mjere BAU-DS0						

SPO		Mjera								
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP	
bezbjednosti nacionalne putne mreže		BAU3	RO-I-BAU3	Izgradnja Jadransko-jonskog koridora, primorska varijanta: dionica Lastva Grbaljska – Markovići (obilaznica Budva)	INFRA	RO	Ova mjera se odnosi na izradu glavnog projekta i sve aktivnosti na izgradnji brze saobraćajnice B1-2 od Lastve Grbaljske do Markovića, koja služi kao obilaznica Budve, dužine približno 8 km. Za izradu glavnog projekta i izvođenje radova uspješno je sproveden tenderski postupak i izvođač je mobilisan.	196.3	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)	
		Mjere DS2								
		2.5	RO-I-2.5	SPP/ Jadransko-jonski koridor, primorska varijanta: Jadransko-jonski koridor, dionica Markovići – Ljubotinj	INFRA	RO	Ova mjera se odnosi na izradu projektne dokumentacije i sve aktivnosti na izgradnji brze saobraćajnice B1-1 od Markovića do Ljubotinja dužine približno 15 km, koja povezuje obilaznicu Budve sa auto-putem Bar-Boljare.	380.0	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)	
		3	Realizacija SPP projekta rekonstrukcije puta na sveobuhvatnoj TEN-T mreži: Povezni put Podgorica - Sarajevo do graničnog prelaza sa Bosnom i Hercegovinom							
		Mjere BAU-DS0								
		BAU4	RO-I-BAU4	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Jasenovo polje – Zaborje	INFRA	RO	Ova mjera se odnosi na rekonstrukciju ove dionice puta M-3 dužine približno 15 km, kao dijela proširenja sveobuhvatne TEN-T mreže u Crnoj Gori ³⁵ .	21.2	N/A ³⁶	
		Mjere DS2								
		3.1	RO-I-3.1	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Zaborje – Seljani	INFRA	RO	Ova mjera se odnosi na rekonstrukciju ove dionice puta M-3 dužine približno 10 km, kao dijela proširenja sveobuhvatne TEN-T mreže u Crnoj Gori.	22.7	N/A	
		3.2	RO-I-3.2	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Seljani – Plužine	INFRA	RO	Ova mjera se odnosi na rekonstrukciju ove dionice puta M-3 dužine približno 12 km, kao dijela proširenja sveobuhvatne TEN-T mreže u Crnoj Gori.	22.3	N/A	
		3.3	RO-I-3.3	Rekonstrukcija magistralnog puta Šćepan Polje – Plužine (granični prelaz sa Bosnom i Hercegovinom)	INFRA	RO	Ova mjera se odnosi na rekonstrukciju ove dionice puta M-3 dužine približno 26 km, kao dijela proširenja sveobuhvatne TEN-T mreže u Crnoj Gori.	140.1	N/A	
		4	RO-I-4	Nastavak održavanja, rehabilitacije, rekonstrukcije i unapređenja državnih puteva radi održavanja i poboljšanja LOS-a i bezbjednosti saobraćaja na putevima	INFRA	RO	Ova mjera obuhvata nastavak sprovođenja Srednjoročnog programa izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva u Crnoj Gori do 2028. godine, isključujući projekte koji su dio jedinstvene liste projekata.	1,836.0	Drumski saobraćaj (Stub održavanja)	

³⁵ Realizacija ovog projekta nedavno je završena (jul 2026).

³⁶ N/A: Nije primjenljivo.

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
		5	RO-S-5	Priprema narednih višegodišnjih programa za državne puteve	SOFT	RO	Ova organizaciona i operativna mjera obuhvata nastavak uspostavljenе prakse izrade višegodišnjih programa izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva u Crnoj Gori.	1.0	Drumski saobraćaj (Prekretnica: Usvajanje višegodišnjeg plana održavanja)
		6	RO-S-6	Zaključivanje sporazuma o nivou usluge sa upravljačima infrastrukture	SOFT	RO	Ova pravna i operativna mjera obuhvata zaključivanje Ugovora o nivou usluga između Ministarstva saobraćaja i Monteputa, kojim se formalizuju uslovi, odgovornosti i očekivani učinak za auto-puteve, brze saobraćajnice i djelove mreže državnih puteva kojima upravlja Monteput.	N/A	Drumski saobraćaj (Prekretnica: Potpisivanje SLA sa putnim upravama)
		7	RO-S-7	Nastavak aktivnosti provjere bezbjednosti puteva i inspekcija bezbjednosti puteva	SOFT	RO	Ova operativna i tehnička mjera odnosi se na nastavak prakse sprovođenja inspekcija bezbjednosti puteva na putnoj mreži i izrade revizija bezbjednosti puteva tokom pripreme dokumentacije za putne projekte.	2.0	Bezbjednost saobraćaja na putevima (Stub infrastrukture, Prekretnica: Sprovođenje RISM direktive)
		8	RO-S-8	Podrška sprovođenju Strategije unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima 2024-2030 - Operacionalizacija Koordinacionog tijela za bezbjednost saobraćaja na putevima i saradnja sa Ministarstvom unutrašnjih poslova u oblasti bezbjednosti saobraćaja i prevoza opasnih materija	SOFT	RO	Ova institucionalna i operativna mjera obuhvata aktivnosti Ministarstva saobraćaja na podršci sprovođenju Strategije unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima, kao i sve aktivnosti koje će se preduzeti u okviru Koordinacionog tijela za bezbjednost saobraćaja na putevima koje je osnovalo Ministarstvo unutrašnjih poslova i njegovih radnih grupa nakon operacionalizacije Koordinacionog tijela. Takođe obuhvata aktivnosti koordinacije sa Ministarstvom unutrašnjih poslova u vezi sa prevozom opasnih materija.	5.0	Bezbjednost saobraćaja na putevima (Stubovi upravljanja, učesnika u saobraćaju i vozila)
		9	RO-I-9	Izgradnja uslužnih/ odmorisnih zona i bezbjednih i sigurnih parkirališta za teretna vozila	INFRA	RO	Ova mjera predviđa razvoj uslužnih/ odmorisnih zona i bezbjednih i sigurnih parkirališta za teretna vozila na odabranim lokacijama duž mreže državnih puteva i mreže auto-puteva i brzih saobraćajnica, u skladu sa zahtjevima TEN-T mreže, socijalnim zakonodavstvom EU i AFIR-om, uključivanjem u relevantnu dokumentaciju odredbi o budućim zahtjevima za infrastrukturu za brzo i ultrabrzo punjenje električnih vozila i odgovarajuće rezerve elektroenergetske infrastrukture, uključujući kapacitet priključenja na mrežu, trafostanice, napojne kablove, kablovske kanale, rezervne kablovske trase, mjerna mjesta i prostor za buduću električnu opremu kako	1.8	Drumski saobraćaj (usklađenost sa TEN-T)

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
							bi se omogućilo fazno proširenje priključnog kapaciteta u skladu sa AFIR standardima.		
3	Završetak TEN-T željezničkih projekata i sveobuhvatna obnova željezničke mreže	10	Programiranje i praćenje TEN-T željezničkih projekata uključenih u aktuelnu jedinstvenu listu projekata (SPP) za ciljne godine 2030 i 2035						
		Mjere BAU-DS0							
		BAU5	RA-I-BAU5	TEN-T/ WBEM/ Pravac 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar – Vrbnica – državna granica sa Srbijom (1. faza)	INFRA	RA	Mjera sadrži sve potrebne aktivnosti na pripremi projekta za intervencije duž postojeće željezničke pruge Bar – Vrbnica – granica sa SRB radi unapređenja/ modernizacije/ rehabilitacije/ rekonstrukcije njene infrastrukture, gornjeg stroja, stanica, sistema i opreme. Pruga je dio osnovne željezničke TEN-T mreže i WBEM koridora. Tekuće aktivnosti u okviru SPP-a obuhvataju okončanje projektovanja i tendera za dionicu Golubovci - Bar i početak građevinskih radova, kao i rehabilitaciju gornjeg stroja na dionici Lutovo-Bratonožići– Bioče, mostova, tunela i radionica.	326.5	Željeznički saobraćaj (Stub modernizacije infrastrukture, usklađenost sa TEN-T)
		BAU6	RA-I-BAU6	Rekonstrukcija 22 putna prelaza na željezničkoj pruži NK-PG & PG-BR; Izgradnja pristupnog puta do prelaza Ždrebaonik i pješačkih podvožnjaka u Spužu & na stajalištu Aerodrom	INFRA	RA	Ova mjera obuhvata nastavak i završetak radova, kako je opisano u Master planu infrastrukturnih investicija za period do 2030. godine.	10.4	Željeznički saobraćaj (Stub modernizacije infrastrukture, usklađenost sa TEN-T)
		Mjere DS2							
		10.1	RA-I-10.1	TEN-T/ WBEM/ Pravac 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar – Vrbnica – državna granica sa Srbijom (2. faza)	INFRA	RA	Mjera sadrži sve potrebne aktivnosti na pripremi projekta za intervencije duž postojeće željezničke pruge Bar – Vrbnica – granica sa SRB radi unapređenja/ modernizacije/ rehabilitacije/ rekonstrukcije njene infrastrukture, gornjeg stroja, stanica, sistema i opreme. Pruga je dio osnovne željezničke TEN-T mreže i WBEM koridora. Aktivnosti identifikovane u aktuelnom SPP-u obuhvataju: 1) Rehabilitaciju kolosijeka (gornji stroj), regulaciju vodotoka, rekonstrukciju čeličnih mostova, i 2) Stabilizaciju kosina, klizišta, tunela, betonskih mostova i elektro radove. Za ovu drugu fazu projekta treba izraditi studiju radi pojašnjenja i eksplicitnog definisanja tehničkih investicionih potreba za punu modernizaciju koridora.	180.7	Željeznički saobraćaj (Stub modernizacije infrastrukture, usklađenost sa TEN-T)
		10.2	RA-I-10.2	TEN-T/ WBEM/ Pravac 2: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Podgorica – Tuzi – preko granice sa Republikom Albanijom do Tirane	INFRA	RA	Mjera sadrži sve potrebne intervencije duž postojeće željezničke pruge Podgorica - Tuzi - granica sa ALB radi unapređenja/ modernizacije/ rehabilitacije/ rekonstrukcije njene infrastrukture, gornjeg stroja, stanica, sistema i opreme. Pruga je dio osnovne željezničke TEN-T mreže i WBEM koridora. Zajedno sa Albanijom treba izraditi studiju optimizacije tražnje za željezničku prugu Podgorica – Tirana/ Drač, kako bi se procijenio potencijal za maksimiziranje željezničke tražnje. Ovo zahtijeva bilateralnu saradnju i zajedničke napore sa Albanijom (povezano sa mjerom CC-S-40).	75.7	Željeznički saobraćaj (Stub modernizacije infrastrukture, usklađenost sa TEN-T)

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
4	Revitalizacija i/ili unapređenje infrastrukture, postrojenja, usluga i povezanosti vodnog saobraćaja	11	Priprema projekata i podrška podsticajnom okviru za Luke Bar						
		11.1	MA-S-11.1	Unapređenje željezničke povezanosti Luke Bar	SOFT	MA	Ova meka mjera obuhvata institucionalne, tehničke, organizacione i operativne aktivnosti. Uključuje aktivnosti usmjerene na poboljšanje operativne i organizacione integracije Luke Bar sa nacionalnom i regionalnom željezničkom mrežom radi jačanja intermodalnog teretnog saobraćaja i povećanja konkurentnosti luke. Mjera može obuhvatiti izradu operativnih i logističkih studija, mehanizme koordinacije između zainteresovanih strana iz lučkog i željezničkog sektora, optimizaciju usluga željezničkog prevoza tereta, podršku razvoju usluga blok vozova, digitalnu razmjenu operativnih podataka i mjere koje olakšavaju interoperabilnost i multimodalne teretne operacije. Mjera takođe obuhvata aktivnosti koje podržavaju poboljšanje pouzdanosti usluga željezničkog prevoza tereta, koordinaciju između željezničkih operatera i lučkih uprava, promociju međunarodnih teretnih veza i identifikaciju operativnih uskih grla koja utiču na željeznički pristup luci i povezanost zaleđa prema regionalnim i TEN-T tržištima.	0.5	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub multimodalnih sistema, Prekretnica: Integracija u logističke sisteme)
		11.2	MA-S-11.2	Bolja valorizacija određenih lučkih usluga	SOFT	MA	Ova organizaciona i operativna mjera obuhvata aktivnosti usmjerene na poboljšanje organizacije, efikasnosti i komercijalne atraktivnosti odabranih lučkih usluga u Luci Bar. Mjera može obuhvatiti operativne ocjene, optimizaciju odabranih procedura i usluga, poboljšanje koordinacije između relevantnih zainteresovanih strana i pripremu prijedloga za unapređenje kvaliteta, iskorišćenosti i konkurentnosti lučkih usluga. Mjera takođe podržava aktivnosti koje se odnose na promociju i bolje operativno upravljanje odabranim lučkim uslugama radi jačanja komercijalnih performansi i tržišne pozicije Luke Bar.	0.8	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub multimodalnih sistema, Prekretnica: Integracija u logističke sisteme)
		11.3	MA-S-11.3	Valorizacija Luke Bar kao nove kruzing destinacije	SOFT	MA	Ova organizaciona i operativna mjera obuhvata aktivnosti usmjerene na jačanje uloge i vidljivosti Luke Bar kao destinacije kruzing turizma u nastajanju u jadranskom regionu. Mjera može obuhvatiti aktivnosti turističke promocije i marketinga, poboljšanje koordinacije između luke, turističkih i lokalnih organa, razvoj turističkih inicijativa povezanih sa kruzing turizmom i unapređenje informisanja putnika i usluga za posjetioce. Mjera takođe podržava aktivnosti usmjerene na poboljšanje atraktivnosti i prepoznatljivosti Luke Bar u okviru regionalnih kruzing mreža i na jačanje doprinosa kruzing turizma lokalnoj ekonomiji i turističkom sektoru.	1.5	N/A
		12	Sveobuhvatan program infrastrukturnih investicija za Luke Bar						
		12.1	MA-I-12.1	Produbljivanje morskog dna u Luci Bar (SPP projekat)	INFRA	MA	Mjera obuhvata radove na jaružanju i produbljivanju morskog dna u okviru Luke Bar radi poboljšanja plovidbenih uslova, povećanja operativnog kapaciteta luke i omogućavanja prihvata većih brodova sa većim gazom. Cilj mjere je unapređenje	17.2	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovnosti i

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
							efikasnosti, bezbjednosti i konkurentnosti lučkih operacija i podrška daljem razvoju pretovara tereta i aktivnosti pomorskog saobraćaja u Luci Bar. Projekat može obuhvatiti radove na jaružanju duž pristupnog kanala, manevarskih površina i operativnih vezova, kao i neophodne tehničke aktivnosti, aktivnosti zaštite životne sredine i praćenja povezane sa sprovođenjem radova na produbljivanju morskog dna. Očekuje se da će mjera poboljšati operativne performanse i atraktivnost Luke Bar i ojačati njenu ulogu u okviru regionalnih pomorskih i logističkih mreža.		lučke infrastrukture)
		12.2	MA-I-12.2	Proširenje pristana i putničkog terminala u Luci Bar (SPP projekat)	INFRA	MA	Mjera obuhvata proširenje i unapređenje lučke infrastrukture i objekata putničkog terminala u Luci Bar radi poboljšanja operativne efikasnosti, povećanja pretovarnog kapaciteta luke i unapređenja usluga za putnike i usluga povezanih sa kruzing turizmom. Cilj projekta je jačanje uloge Luke Bar kao regionalnog pomorskog, logističkog i putničkog saobraćajnog čvorišta i poboljšanje njene konkurentnosti u jadranskom regionu. Mjera može obuhvatiti proširenje i rehabilitaciju operativnih obala i pristana, proširenje i modernizaciju objekata putničkog terminala, poboljšanje infrastrukture za prihvata Ro-Ro brodova i kruzera, unapređenje komunalnih i operativnih sistema i poboljšanje pristupačnosti za putnike, bezbjednosti i kvaliteta usluga. Projekat takođe podržava prihvata većih brodova i povećanih putničkih i teretnih tokova, uz poboljšanje integracije pomorskog saobraćaja sa željezničkim i drumskim vezama	28.0	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovosti i lučke infrastrukture)
		12.3	MA-I-12.3	Rekonstrukcija lučke željezničke mreže (SPP projekat)	INFRA	MA	Mjera obuhvata rekonstrukciju i unapređenje interne željezničke mreže u okviru Luke Bar radi poboljšanja efikasnosti, pouzdanosti i operativne integracije željezničkih i lučkih aktivnosti. Cilj projekta je jačanje intermodalne teretne funkcije Luke Bar i poboljšanje operacija pretovara, transfera i distribucije tereta između pomorskog i željezničkog saobraćaja. Mjera može obuhvatiti rehabilitaciju i unapređenje željezničkih kolosijeka, skretnica i pripadajuće željezničke infrastrukture u okviru lučkog područja, poboljšanje željezničkog pristupa teretnim terminalima i operativnim zonama, unapređenje površina za utovar i istovar i modernizaciju operativnih i bezbjednosnih željezničkih sistema. Očekuje se da će projekat poboljšati operacije željezničkog prevoza tereta, smanjiti vrijeme pretovara i transfera tereta i podržati povećanje obima teretnog saobraćaja željeznicom povezanog sa Lukom Bar.	10.9	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovosti i lučke infrastrukture)
		12.4	MA-I-12.4	Proširenje kapaciteta za pretovar i skladištenje suvog rasutog tereta na sjevernoj padini brda Volujica u Luci Bar	INFRA	MA	Mjera obuhvata razvoj i proširenje infrastrukture i operativnih površina za pretovar, manipulaciju i skladištenje suvog rasutog tereta u okviru Luke Bar, posebno na području sjeverne padine brda Volujica. Cilj projekta je jačanje operativnog kapaciteta i konkurentnosti Luke Bar u pretovaru rasutog tereta i podrška rastu regionalnih i međunarodnih teretnih tokova kroz luku.	25.0	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovosti i lučke infrastrukture)

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
							Mjera može obuhvatiti razvoj i unapređenje skladišnih površina za suvi rasuti teret, objekata za manipulaciju i pretovar tereta, interne saobraćajne i operativne infrastrukture, pratećih komunalnih mreža i pripadajućih operativnih mjera i mjera zaštite životne sredine. Očekuje se da će projekat poboljšati efikasnost pretovara tereta, povećati skladišni i operativni kapacitet i podržati dugoročni razvoj operacija sa rasutim teretom u Luci Bar.		
		12.5	MA-I-12.5	Povećanje pretovara tečnog i rasutog tereta u Luci Bar	INFRA	MA	Mjera obuhvata ciljana infrastrukturna, operativna i logistička poboljšanja usmjerena na povećanje pretovarnog kapaciteta i operativne efikasnosti aktivnosti pretovara tečnog i rasutog tereta u okviru Luke Bar. Projekat podržava optimizaciju postojećih procesa i infrastrukture za manipulaciju teretom radi poboljšanja konkurentnosti i operativnih performansi luke na regionalnim teretnim i logističkim tržištima. Mjera može obuhvatiti unapređenje opreme za manipulaciju teretom i operativnih sistema, poboljšanje skladišnih operacija i operacija utovara/istovara, optimizaciju interne logistike i tokova tereta, unapređenje mjera bezbjednosti i zaštite životne sredine i poboljšanje operativne integracije između pomorskih, željezničkih i drumskih teretnih aktivnosti. Očekuje se da će projekat doprinijeti povećanju efikasnosti pretovara tereta, poboljšanoj operativnoj pouzdanosti i rastu obima pretovara tečnog i rasutog tereta u Luci Bar.	12.0	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovnosti i lučke infrastrukture)
		13	MA-I-13	Povećanje pretovara generalnog tereta i kontejnera u Port of Adria obezbjeđivanjem statusa pretovarne luke	INFRA	MA	Cilj mjere je jačanje uloge Port of Adria kao regionalnog pretovarnog i logističkog čvorišta kroz ciljana infrastrukturna, operativna i institucionalna poboljšanja koja podržavaju aktivnosti manipulacije generalnim teretom i kontejnerima. Projekat ima za cilj poboljšanje operativne efikasnosti, pouzdanosti i konkurentnosti luke i podršku rastu pomorskih teretnih tokova u okviru regionalnih i međunarodnih logističkih mreža. Mjera može obuhvatiti unapređenje infrastrukture za manipulaciju teretom i terminalske infrastrukture, poboljšanje skladišnih i operativnih površina, optimizaciju logističkih procesa za kontejnere i generalni teret, unapređenje intermodalne povezanosti i podršku institucionalnim i operativnim mjerama potrebnim za očuvanje i jačanje pretovarne uloge Port of Adria. Očekuje se da će projekat doprinijeti povećanju efikasnosti pretovara tereta, poboljšanim operativnim performansama i rastu obima pretovara kontejnera i generalnog tereta.	22.0	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovnosti i lučke infrastrukture)
		14	MA-I-14	Izgradnja objekata za pravce vodnog saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima na Skadarskom jezeru i rijeci Bojani kao mogućnost za održivi turizam	INFRA	MA	Mjera obuhvata razvoj infrastrukture i pratećih objekata za unutrašnje plovne puteve i plovidbene aktivnosti povezane sa turizmom na području Skadarskog jezera i rijeke Bojane. Cilj projekta je poboljšanje održive pristupačnosti, podrška razvoju ekološki prihvatljivog turizma i unapređenje korišćenja unutrašnjih plovnih puteva za putnički prevoz i rekreativnu plovidbu. Mjera može obuhvatiti izgradnju ili unapređenje pristanišne infrastrukture, malih	8.0	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovnosti, razvoj unutrašnjih plovnih puteva)

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
							putničkih terminala, infrastrukture za podršku plovidbi, objekata za posjetioce i pristup, kao i druge operativne infrastrukture potrebne za usluge unutrašnjeg vodnog saobraćaja i aktivnosti povezane sa turizmom. Projekat može podržati i odabrane multimodalne i prekogranične plovidbene veze povezane sa unutrašnjim plovitim putevima i uslugama jezerskog saobraćaja. Očekuje se da će mjera doprinijeti održivom razvoju turizma, poboljšanoj pristupačnosti priobalnim i prirodnim područjima i povećanom korišćenju unutrašnjih plovinih puteva kao alternativnog i ekološki održivog saobraćajnog i turističkog resursa.		
		15	MA-S-15	Jačanje Uprave pomorske sigurnosti i bezbjednosti plovidbe	SOFT	MA	Ova institucionalna, organizaciona i operativna mjera ima za cilj jačanje sistema pomorske sigurnosti Crne Gore kroz modernizaciju pomorske uprave, jačanje institucionalnih kapaciteta i dalje usklađivanje sa pomorskom pravnom tekovinom EU. Podržava kontinuirani razvoj nacionalnog okvira pomorske sigurnosti kroz poboljšanje efikasnosti funkcija kontrole države zastave i države luke, jačanje aranžmana za istragu pomorskih nezgoda, unapređenje koordinacije traganja i spašavanja na moru (SAR) i jačanje kapaciteta za pomorsku inspekciju i sprovođenje propisa. Sprovođenje mjere doprinijeće bezbjednijoj plovidbi, poboljšanoj usklađenosti sa propisima, unapređenoj zaštiti životne sredine i povećanoj spremnosti za rastući obim pomorskog saobraćaja, kruzing aktivnosti, nautičkog turizma i rekreativne plovidbe. Takođe će podržati održivo upravljanje ekološki osjetljivim pomorskim područjima i olakšati sprovođenje relevantnog pomorskog zakonodavstva EU i međunarodnih konvencija.	0.5	Vodni saobraćaj (Stub pomorske sigurnosti)
5	Utvrđivanje mogućnosti i potreba za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja	16	AV-S-16	Prilagođavanje institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira za upravljanje vazdušnim prostorom u skladu sa operativnim strukturama EU	SOFT	AV	Ova regulatorna, institucionalna i operativna mjera obuhvata potrebne studije i druge aktivnosti za prilagođavanje institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira upravljanja vazdušnim prostorom u skladu sa operativnim strukturama EU i potrebom za unapređenjem civilno-vojne koordinacije. Aktivnosti u okviru mjere doprinose sprovođenju okvira Jedinstvenog evropskog neba (SES), dugoročnog, višefaznog procesa reforme koji podrazumijeva realizaciju šeme upravljanja performansama, šeme naknada, interoperabilnost ATM sistema, razvoj upravljanja vazdušnim prostorom, koncept fleksibilnog korišćenja vazdušnog prostora (FUA) za koordinisane civilno-vojne operacije, kao i kontinuirani razvoj profesionalnih i institucionalnih kapaciteta, posebno imajući u vidu specifičnost zajedničkog pružaoca ANS usluga između Crne Gore i Republike Srbije. Očekuje se da će mjera doprinijeti i digitalnoj transformaciji vazdušnog saobraćaja kroz razvoj U-space usluga, integraciju bespilotnih vazduhoplova, digitalizaciju ATM/	0.5	N/A

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
		17	AV-S-17	Praćenje ugovora o koncesiji za aerodrome Podgorica i Tivat	SOFT	AV	ANS sistema, razvoj zajedničkih informacionih usluga i primjenu AI u skladu sa regulatornim okvirom EU.	N/A	N/A
6	Jačanje stvaranja efikasnog i integrisanog saobraćajnog sistema kroz intermodalnost	19	MU-S-19	Promocija i podrška intermodalnim sporazumima	SOFT	MU	Ova organizaciona i operativna mjera obuhvata sve aktivnosti na promociji intermodalnog saobraćaja kroz sporazume između različitih zainteresovanih strana (luke, željeznički operateri) i obezbjeđivanje podsticaja za povećanje obima intermodalnog saobraćaja.	N/A	Vodni saobraćaj i multimodalnost/ Željeznički saobraćaj (Stub multimodalnih sistema/ Stub unapređenja multimodalnosti)
		20	MU-S-20	Izrada studije o intermodalnosti u Crnoj Gori	SOFT	MU	Ova mjera obuhvata sve organizacione i tehničke aktivnosti na izradi studije za razvoj intermodalnosti u Crnoj Gori koja će validirati/ prilagoditi rezultate postojećih sektorskih studija.	2.0	Vodni saobraćaj i multimodalnost/ Željeznički saobraćaj (Stub multimodalnih sistema/ Stub unapređenja multimodalnosti)
		21	MU-I-21	Razvoj intermodalnih/ multimodalnih teretnih terminala na odgovarajućim lokacijama	INFRA	MU	Ova mjera se odnosi na sve organizacione i tehničke aktivnosti za izgradnju multimodalnog teretnog terminala - u skladu sa relevantnom odredbom TEN-T mreže - u Luci Bar ili u njenoj neposrednoj blizini (prema TCT studiji o multimodalnosti) i na drugim lokacijama u skladu sa relevantnom studijom o intermodalnosti koja treba da bude izrađena. Troškovi se odnose na izgradnju jednog multimodalnog teretnog terminala definisanog u TCT studiji o multimodalnosti kao određenog TEN-T terminala na TEN-T mreži u Crnoj Gori.	15.0	Vodni saobraćaj i multimodalnost/ Željeznički saobraćaj (Stub multimodalnih sistema/ Stub unapređenja multimodalnosti)
7	Olakšavanje prelaska granice i međunarodnog saobraćaja	22	CC-I-22	Unapređenje infrastrukture graničnih prelaza	INFRA	CC	Ova mjera obuhvata sve aktivnosti koje se odnose na infrastrukturna poboljšanja na graničnim prelazima, za željezničke i drumske granične prelaze (bilo na postojećim lokacijama ili na novim lokacijama, kao samostalni prelazi ili zajednički prelazi sa susjednim zemljama).	5.0	Olakšavanje saobraćaja (Fizička poboljšanja)
		23	CC-S-23	Zaključivanje sporazuma i sprovođenje zajedničkih operacija na drumskim,	SOFT	CC	Ova mjera obuhvata sve organizacione i operativne aktivnosti koje će se nastaviti u pravcu uspostavljanja i sprovođenja bilateralnih sporazuma o zajedničkim	N/A	Olakšavanje saobraćaja (Koordinisane

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
				željezničkim i graničnim prelazima na unutrašnjim plovnim putevima sa susjednim zemljama			operacijama na drumskim i željezničkim graničnim prelazima, u saradnji sa svim nadležnim organima (granična policija, carina, fitosanitarna i veterinarska inspekcija).		kontrole/ Zajedničke operacije)
8	Efikasno uvođenje ITS tehnologija i digitalizacije u drumskom, željezničkom i pomorskom saobraćaju	24	RO-I-24	Instaliranje ITS opreme na osnovnoj mreži i odabranim djelovima magistralne putne mreže	INFRA	RO	Ova mjera obuhvata sve aktivnosti za sprovođenje ITS programa u skladu sa Strategijom za ITS 2022-2026 i relevantnim projektom koji je u toku.	40.0	Drumski saobraćaj (Stub uvođenja ITS-a/ usklađenost sa TENT-T)
		25	RO-I-25	Instaliranje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja	INFRA	RO	Ova mjera obuhvata sve aktivnosti na instaliranju sistema za mjerenje osovinskog opterećenja duž TEN-T mreže u skladu sa relevantnim odredbama TEN-T Uredbe.	4.0	Drumski saobraćaj (Usklađenost sa TEN-T)
		26	CC-S-26	Usvajanje Strategije za ITS i nastavak pripreme studija i traženja finansiranja za razvoj i implementaciju ITS-a u skladu sa relevantnim akcionim planom	SOFT	CC	Ova mjera obuhvata sve aktivnosti na pripremi projekata i obezbjeđivanju finansiranja za sprovođenje Akcionog plana za ITS u skladu sa Strategijom za ITS kao dijelom ažurirane Strategije razvoja saobraćaja. Takođe obuhvata pripremu ITS strategija po vidovima saobraćaja.	0.5	Drumski saobraćaj (Uvođenje ITS-a)
		27	CC-S-27	Uspostavljanje Nacionalne pristupne tačke i Nacionalnog tijela	SOFT	CC	Ova regulatorna/ institucionalna, organizaciona i operativna mjera obuhvata sve aktivnosti na uspostavljanju Nacionalne pristupne tačke i nacionalnog tijela za prikupljanje i objavljivanje/ razmjenu ITS podataka. NAP će funkcionisati kao centralni digitalni interfejs za objavljivanje i razmjenu standardizovanih saobraćajnih podataka za primjenu informacija o saobraćaju u realnom vremenu (RTTI) i usluga multimodalnog informisanja o putovanjima (MMTIS), obezbjeđujući usklađenost sa relevantnim delegiranim uredbama Komisije i TCT Akcionim planom za drumski saobraćaj.	1.2	Drumski saobraćaj (Stub uvođenja ITS-a, Prekretnica: Uspostavljanje NAP-a)
		28	CC-S-28	Uvođenje ITS/ digitalnih usluga i aplikacija usmjerenih na multimodalni/ intermodalni teretni saobraćaj - Sprovođenje eFTI Uredbe	SOFT	CC	Ova institucionalna, organizaciona i operativna mjera obuhvata aktivnosti na sprovođenju digitalizacije operacija teretnog saobraćaja u skladu sa relevantnom uredbom EU i uvođenje digitalnih aplikacija koje promovišu multimodalnost (npr. željeznički teretni saobraćaj, intermodalni transportni pravci, umrežavanje zainteresovanih strana, sistemi za upravljanje saobraćajem na terminalima) u skladu sa preporukama TCT i relevantnom TA o multimodalnosti, ocjeni terminala i digitalizaciji.	4.3	Olakšavanje saobraćaja/ Željeznički saobraćaj/ Vodni saobraćaj i multimodalnost (Digitalizacija)
		29	MA-S-29	Integracija PCS-a sa informacionim sistemom Uprave carina putem MRN poruka	SOFT	MA	Ova operativna/ tehnička mjera obuhvata integraciju Port Community System-a (PCS) sa informacionim sistemom Uprave carina kroz razmjenu i obradu MRN (Movement Reference Number) poruka radi unapređenja digitalne interoperabilnosti, operativne efikasnosti i razmjene informacija između lučkih i carinskih operacija.	1.8	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub zelenog/ pametnog

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
							Projekat ima za cilj da podrži digitalizaciju lučkih i logističkih procedura, smanji administrativna i operativna kašnjenja i unaprijedi efikasnost i transparentnost procesa carinjenja i pretovara tereta. Mjera može obuhvatiti softversku integraciju, interfejsa za razmjenu podataka, unapređenja interoperabilnosti, mehanizme operativne koordinacije, aktivnosti testiranja i uvođenja u primjenu, kao i povezane institucionalne i tehničke mjere podrške. Očekuje se da će projekat doprinijeti bržim i pouzdanijim carinskim i lučkim procedurama, unaprijeđenoj koordinaciji između zainteresovanih strana i povećanoj efikasnosti teretnih i logističkih operacija u okviru Luke Bar i povezanih pomorskih logističkih sistema.		saobraćaja, Prekretnica: Digitalno izvještavanje/ sistemi)
		30	MA-S-30	Integracija PCS-a sa Nacionalnim pomorskim jedinstvenim šalterom, kojim upravlja UPS, uz obezbjeđivanje buduće kompatibilnosti sa sistemom SafeSeaNet, zahtjevima EMSWe i usklađivanje sa budućim izmjenama zakonodavstva EU	SOFT	MA	Ova organizaciona, operativna i tehnička mjera obuhvata integraciju Port Community System-a (PCS) sa Nacionalnim pomorskim jedinstvenim šalterom (NMSW), kojim upravlja UPS, radi unapređenja interoperabilnosti i digitalne razmjene informacija iz pomorskog izvještavanja između zainteresovanih strana iz oblasti luka, pomorstva i javne uprave. Mjera obuhvata punu implementaciju SafeSeaNet-a, ažuriranje postojećeg VTMS-a, kojim upravlja UPS, i obezbjeđivanje njegove usklađenosti sa budućim izmjenama zakonodavstva EU, kao i unapređenje postojećeg NMSW kroz implementaciju okruženja Evropskog pomorskog jedinstvenog šaltera nakon što Crna Gora postane dio EU. Mjera takođe podržava unaprijeđeno upravljanje pomorskim saobraćajem u područjima velike gustine saobraćaja kroz dalji razvoj VTMS/VTIS usluga, praćenje saobraćaja zasnovano na riziku i mjere bezbjednosti plovidbe, gdje je to primjereno. Aktivnost ima za cilj da podrži digitalizaciju i pojednostavljenje pomorskih izvještajnih formalnosti u skladu sa evropskim i međunarodnim zahtjevima za pomorsko izvještavanje i interoperabilnost, uključujući unaprijeđenu koordinaciju između pomorskih organa, lučkih operatera, carine i zainteresovanih strana iz oblasti brodarstva. Aktivnost može obuhvatiti razvoj elektronskih interfejsa i mehanizama interoperabilnosti, harmonizaciju procedura izvještavanja, unapređenja sistema, protokole za razmjenu podataka, aktivnosti testiranja i uvođenja u primjenu, kao i povezane tehničke i institucionalne mjere podrške. Očekuje se da će mjera doprinijeti smanjenju administrativnog opterećenja, unapređenju efikasnosti procedura izvještavanja plovila, unaprijeđenoj digitalnoj koordinaciji i razmjeni informacija u okviru pomorskog sektora, kao i zaštiti kritične pomorske infrastrukture i jačanju sajber bezbjednosti i otpornosti pomorskih digitalnih sistema. Mjera takođe obuhvata postepenu digitalizaciju pomorskih administrativnih usluga, uključujući elektronske sertifikate i ovlašćenja, elektronske registre i zamjenu	2.5	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub zelenog/ pametnog saobraćaja)

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
							procedura zasnovanih na papirnoj dokumentaciji, u skladu sa digitalnom transformacijom Ministarstva pomorstva koja je u toku.		
		31	RO-S-31	Nastavak aktivnosti na interoperabilnosti elektronske naplate putarine	SOFT	RO	Ova mjera obuhvata sve tehničke, regulatorne i organizacione/ operativne aktivnosti za proširenje interoperabilnosti elektronske naplate putarine sa upravljačima putne infrastrukture drugih zemalja.	0.5	Drumski saobraćaj (Stub uvođenja ITS-a, Prekretnica: Interoperabilnost sistema elektronske naplate putarine)
		32	RO-S-32	Uspostavljanje Registra drumskih prevoznika Zapadnog Balkana	SOFT	RO	Ova mjera obuhvata sve tehničke, regulatorne i organizacione/ operativne aktivnosti za uspostavljanje Registra drumskih prevoznika Zapadnog Balkana, u skladu sa smjernicama Transportne zajednice.	0.3	N/A – ali predstavlja regionalnu aktivnost koju koordinira TCPS
9	Unapređenje pravnog/ regulatornog/ institucionalnog okvira i upravljačke strukture, kao i poboljšanje koordinacije između zainteresovanih strana u saobraćaju	33	CC-S-33	Usvajanje i sprovođenje zakonodavstva EU u sektorima svih vidova saobraćaja u skladu sa akcionim planovima TCT i obavezama zemlje kandidata za EU i buduće države članice	SOFT	CC	Ova mjera obuhvata sve pravne, institucionalne i regulatorne aktivnosti za obezbjeđivanje usvajanja i sprovođenja zakonodavnog okvira EU za sve vidove saobraćaja u skladu sa akcionim planovima TCT i obavezama koje proizlaze iz kandidature i članstva u EU.	1.2	Horizontalno (svi NGAP-ovi)
		34	CC-S-34	Nastavak aktivnog učešća u aktivnostima Transportne zajednice i doprinos aktivnostima izvještavanja i prikupljanja podataka	SOFT	CC	Ova mjera obuhvata predstavljanje i aktivno učešće Crne Gore u svim aktivnostima koje koordinira Stalni sekretarijat Transportne zajednice, uz doprinos izvještavanju i praćenju, prikupljanju podataka za ažuriranje Transportne opservatorije (TODIS) i saradnju sa svim potpisnicima TCT.	N/A	Horizontalno (svi NGAP-ovi)
		35	CC-S-35	Ažuriranje, reorganizacija i racionalizacija upravljačke strukture u skladu sa uredbama EU i najboljim praksama, uz promovisanje rodne ravnopravnosti i obezbjeđivanje jednakih mogućnosti	SOFT	CC	Ova mjera obuhvata sve regulatorne i organizacione/ operativne aktivnosti za restrukturiranje i reorganizaciju kroz osnivanje i operacionalizaciju novih tijela (npr. Agencija za željeznice, nacionalno(a) tijelo(a) za sprovođenje propisa o pravima putnika, organizacione jedinice u okviru MoT, npr. za multimodalni/ intermodalni saobraćaj, za praćenje/ izvještavanje o implementaciji TDS). Obuhvata sprovođenje relevantnih aktivnosti iz Mape puta za institucionalno restrukturiranje i jačanje kapaciteta ažurirane TDS.	N/A	Horizontalno
		36	CC-S-36	Kontinuirane i intenzivirane aktivnosti obuke, jačanja kapaciteta i stručnog	SOFT	CC	Ova mjera obuhvata sve organizacione i tehničke aktivnosti koje treba nastaviti i intenzivirati u pogledu obuke, jačanja kapaciteta i profesionalnog usavršavanja, uključujući i za donošenje odluka, upravljanje saobraćajnom infrastrukturom (npr.	1.0	Horizontalno i NGAP o socijalnim

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
				usavršavanja, uključujući i one za donošenje odluka, upravljanje saobraćajnom infrastrukturom itd.			upravljanje ukupnim kvalitetom), nove tehnologije i podsticanje učešća žena u sektoru. Obuhvata sprovođenje relevantnih aktivnosti iz Mape puta za institucionalno restrukturiranje i jačanje kapaciteta ažurirane TDS.		pitanjima (radna snaga/ administrativni kapacitet)
10	Unapređenje planiranja i alokacije sredstava i postizanje efikasnosti u saobraćajnim investicijama i operacijama	37	CC-S-37	Uvođenje novih izvora finansiranja i tržišnih aktera, prije svega u obliku ugovora o koncesijama/ PPP	SOFT	CC	Ova mjera obuhvata sve organizacione i operativne aktivnosti za identifikaciju i promociju alternativnih izvora finansiranja saobraćajnih investicija, uključujući ugovore o koncesiji i PPP ugovore (zasnovane na naplati putarine, zasnovane na raspoloživosti).	N/A	N/A
		38	CC-S-38	Razvoj sistema za upravljanje imovinom	SOFT	CC	Ova mjera obuhvata sve organizacione, tehničke i operativne aktivnosti za razvoj i funkcionisanje sistema upravljanja putnom i željezničkom imovinom, uzimajući u obzir korišćenje digitalnih blizanaca nacionalnih mreža i upravljanje imovinom zasnovano na IoT tehnologiji.	1.2	Drumski/ željeznički saobraćaj (Stub održavanja, prekretnica: uspostaviti RAMS/ RIAMS)
		39	CC-S-39	Kontinuirane i pojednostavljene aktivnosti na sazrijevanju i finansiranju SPP projekata za implementaciju	SOFT	CC	Ova mjera obuhvata sve organizacione/ operativne i tehničke aktivnosti neophodne za pripremu SPP projekata za implementaciju, u skladu sa nacionalnim i EU/IFI standardima. Mjera obuhvata primjenu revidirane i unaprijeđene metodologije za izbor i prioritizaciju projekata kroz napredne metode ocjene i inženjeringa vrijednosti, radi unapređenja tehničke izvodljivosti i sprovodljivosti projekata, uz povećanje potencijala za finansiranje.	N/A	N/A
		40	CC-S-40	Usklađene i koordinirane projektne aktivnosti i programiranje sa aktivnostima susjednih zemalja i traženje bilateralnih/ multilateralnih sporazuma sa strateškim partnerima u različitim oblastima koje utiču na razvoj sektora saobraćaja	SOFT	CC	Ova mjera se sastoji od svih koordiniranih aktivnosti na višem nivou Vlade Crne Gore za promociju međunarodne saradnje na prekograničnim saobraćajnim investicionim projektima i u povezanim sektorima koji utiču na razvoj sektora saobraćaja, npr. sektorima trgovine, turizma i energetike. Preciznije, mjera obuhvata saradnju sa relevantnim susjednim zemljama u pripremi i koordinaciji planiranja i sprovođenja projekata od prekograničnog interesa. Stoga obuhvata zajedničke napore i studije (npr. studija optimizacije tražnje za željezničku vezu Podgorica – Tirana/ Drač – u korelaciji sa mjerom RA-I-10.2 radi ocjene potencijala željezničke pruge, prethodna studija izvodljivosti za željezničku prugu između Nikšića i Čapljine radi ispitivanja tehničkih opcija, potencijala tražnje, održivosti projekta i planova implementacije – u korelaciji sa mjerom RA-I-10.3 za implementaciju nakon 2035) i koordinaciju nacionalnih planova (i sa Evropskom komisijom) za razvoj osnovnih i sveobuhvatnih drumskih TEN-T veza sa Srbijom, Hrvatskom, Bosnom i Hercegovinom, Albanijom i Kosovom, posebno u pogledu trasa, rokova implementacije i finansiranja.	N/A	N/A

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
11	Promocija održive mobilnosti i energetski efikasnih i otpornih saobraćajnih projekata radi postizanja modalnog pomaka i dekarbonizacije	41	CC-S-41	Izrada i usvajanje Nacionalnog okvira za infrastrukturu za alternativna goriva i sprovođenje mape puta za promovisanje primjene alternativnih goriva i e-mobilnosti	SOFT	CC	Ova institucionalna, regulatorna i organizaciona mjera obuhvata izradu i usvajanje Nacionalnog okvira za infrastrukturu za alternativna goriva i sprovođenje Mape puta za podsticanje veće zastupljenosti alternativnih goriva i e-mobilnosti. Pored toga, ova mjera obuhvata uspostavljanje nacionalnog sistema za praćenje, izvještavanje i verifikaciju (MRV) za snabdjevače gorivom i stvaranje institucionalnog okvira i digitalne baze podataka za praćenje standarda emisije CO2 za nova putnička vozila, radi obezbjeđivanja usklađenosti sa standardima izvještavanja EU i EEA. Takođe, mjera predviđa izradu sveobuhvatne procjene uticaja razvoja e-mobilnosti na elektroenergetski sistem, kako na distributivnoj tako i na prijenosnoj mreži – radi rješavanja ograničenja mreže, fazne izgradnje infrastrukture za punjenje, rješenja za pametno punjenje i moguće integracije obnovljivih izvora energije i sistema za skladištenje energije u baterijama – kao i koordinirano planiranje saobraćaja sa mogućnostima energetske infrastrukture, radi izbjegavanja naknadnih, skupih intervencija na izgrađenoj saobraćajnoj infrastrukturi, pribavljanjem mišljenja Ministarstva energetike tokom izdavanja urbanističko-tehničkih uslova i ugrađivanjem odredbi o infrastrukturi za brzo i ultrabrzo punjenje tokom pripreme projektne dokumentacije.	5.0	Drumski saobraćaj (Stub otpornosti i alternativnih goriva, prekretnica: transponovati AFIR/ usvojiti NPF)
		42	RO-S-42	Obezbeđivanje podsticaja za obnovu voznog parka putničkih automobila, u skladu sa nacionalnim ciljnim vrijednostima	SOFT	RO	Ova mjera obuhvata sve regulatorne, organizacione i operativne aktivnosti za podsticanje obnove voznog parka i dekarbonizacije, radi doprinosa ciljevima Nacionalnog energetskog i klimatskog plana i Strategije niskokarbonskog razvoja kroz intenzivirane i koordinirane napore zajedno sa nadležnim ministarstvima (energetike, životne sredine) i zainteresovanim stranama (ECO-FUND).	85.0	Drumski saobraćaj i bezbjednost saobraćaja na putevima (Stubovi alternativnih goriva/ bezbjednijih vozila)
		43	Unapređenje pružanja usluga javnog prevoza (PT)						
		43.1	RO-S-43.1	Studija optimizacije operacija javnog prevoza (PT) i reorganizacija međugradskog javnog prevoza i dovodnih linija do terminala (željezničke stanice, luke, aerodromi)	SOFT	RO	Ova mjera obuhvata sve tehničke, organizacione i operativne aktivnosti za reorganizaciju usluga javnog prevoza na osnovu rezultata Studije optimizacije operacija javnog prevoza (PT), koja će biti izrađena u okviru ove mjere. Ključni cilj je unaprijeđeno funkcionisanje međugradskih autobuskih linija, a posebno dovodnih linija do terminala (željezničke stanice, luke, aerodromi), prije svega radi ostvarivanja prelaska na javni prevoz i na željeznicu tamo gdje se pružaju željezničke usluge (sjever–jug i Podgorica – Nikšić). Studija optimizacije treba da ocijeni postojeće obrasce izvorišta i odredišta, karakteristike međugradskog željezničkog i autobusnog saobraćaja (vremena putovanja, učestalost, sinhronizacija voznih redova, obrasci zaustavljanja, tarife), slabosti i potencijale sistema javnog prevoza, kao i da ispita i predloži intervencije neophodne za ozbiljno unapređenje operacija javnog prevoza u	5.0	N/A

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
							pravcu prelaska sa putničkih automobila, uz istovremenu reorganizaciju autobusnog saobraćaja i uvođenje novih međugradskih željezničkih usluga sa revidiranom politikom zaustavljanja radi konkurentnijih vremena putovanja, kako bi se uspostavila sinergija i integracija sistema javnog prevoza.		
		43.2	RO-S-43.2	Podrška obnovi voznog parka javnog prevoza	SOFT	RO	Ova mjera obuhvata sve tehničke, organizacione i operativne aktivnosti za koordinaciju i podršku obnovi i dekarbonizaciji voznog parka javnog prevoza. Aktivnosti će se, između ostalog, zasnivati na rezultatima Studije optimizacije operacija javnog prevoza (PT).	20.0	Drumski saobraćaj i bezbjednost saobraćaja na putevima (Stubovi alternativnih goriva/ bezbjednijih vozila)
		43.3	CC-S-43.3	Promovisanje multimodalnog i inkluzivnog putničkog saobraćaja	SOFT	CC	Ova mjera obuhvata tehničke, organizacione i operativne aktivnosti za promociju multimodalnog i inkluzivnog putničkog saobraćaja kroz onlajn platforme za multimodalno planiranje putovanja i izdavanje karata (uklj. MaaS opcije), optimizovane željezničke usluge, kampanje za podizanje svijesti javnosti, podatke o ugljeničnom otisku, ankete o zadovoljstvu putnika, unapređenje pristupačnosti na terminalima i u voznom parku za lica sa smanjenom pokretljivošću ili invaliditetom. Aktivnosti će se, između ostalog, zasnivati na rezultatima Studije optimizacije operacija javnog prevoza (PT).	5.0	Socijalna pitanja i prava putnika (prava putnika/ pristupačnost na terminalima)
		44	RA-S-44	Podrška zamjeni/ obnovi željezničkih vozničkih sredstava	SOFT	RA	Ova mjera obuhvata sve tehničke, organizacione i operativne aktivnosti za koordinaciju i podršku zamjeni/ obnovi putničkih i teretnih željezničkih vozničkih sredstava (vučna vozila, vagoni itd.). Za optimalno sprovođenje ove mjere predviđene su sinergije sa mjerom 43.	62.5	Željeznički saobraćaj (Stubovi bezbjednosti/ interoperabilnosti)
		45	MA-S-45	Uspostavljanje pravaca saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima na Skadarskom jezeru (luka Virpazar) i rijeci Bojani	SOFT	MA	Ova pravna/ regulatorna i institucionalna mjera ima za cilj da podrži uspostavljanje i operativni razvoj pravaca transporta unutrašnjim plovnim putevima na području Skadarskog jezera i rijeke Bojane kroz razvoj neophodnog institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira za usluge vodnog saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima. Mjera podržava pripremu i sprovođenje zakonodavstva i operativnih procedura za unutrašnje plovne puteve, uključujući nastavak i finalizaciju regulatornog okvira za unutrašnje plovne puteve (IWW), razvoj operativnih i navigacionih zahtjeva, mehanizama institucionalne koordinacije i podršku održivoj putničkoj plovitbi i uslugama vodnog saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima povezanim sa turizmom. Očekuje se da će projekat doprinijeti postepenom uspostavljanju organizovanih usluga vodnog saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima, promociji održive	0.2	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub plovnosti, razvoj unutrašnjih plovnih puteva)

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
							mobilnosti i turizma i povećanom korišćenju unutrašnjih plovih puteva kao ekološki prihvatljive saobraćajne alternative.		
		46	CC-S-46	Institucionalizacija planova održive mobilnosti - Izrada i usvajanje SUMP-ova u najvažnijim urbanim centrima i učešće u Clean Bus i SUMP platformi	SOFT	CC	Ova mjera obuhvata sve pravne/ regulatorne, institucionalne i tehničke aktivnosti za uspostavljanje nacionalnog okvira i smjernica za izradu, usvajanje i sprovođenje planova održive mobilnosti u važnim urbanim čvorovima i funkcionalnim područjima, učešće u platformi Clean Bus and SUMP i razmjenu znanja o najboljim praksama u planiranju održive mobilnosti.	5.0	N/A – ali predstavlja aktivnost koju podstiču TCPS/ WB SSMS
		47	CC-S-47	Izrada i uključivanje smjernica za klimatsku otpornost u pravilnike za pripremu projekata	SOFT	CC	Ova regulatorna i tehnička mjera obuhvata izradu i ugrađivanje smjernica za klimatsku otpornost u pravilnike kako bi se obezbijedila otpornost kroz projektovanje tokom pripreme projekata.	0.5	Horizontalno/ drumski i željeznički saobraćaj (Stub otpornosti)
		48	MA-S-48	Promovisanje zelene tranzicije pomorskog sektora kroz pripremu za uvođenje alternativnih goriva (vodonik, amonijak, metanol) i sprovođenje obaveza MRV i EU ETS	SOFT	MA	Ova mjera obuhvata pripremu strateške i tehničke studije o potencijalnoj upotrebi alternativnih goriva u pomorskom sektoru, sa posebnim fokusom na vodonik, amonijak i metanol kao opcije brodskih goriva sa niskim emisijama koje podržavaju dekarbonizaciju aktivnosti pomorskog saobraćaja. Studija će ocijeniti tehničke, operativne, ekološke, bezbjednosne, regulatorne i ekonomske aspekte povezane sa uvođenjem i budućom upotrebom alternativnih brodskih goriva u pomorskom i lučkom sektoru u Crnoj Gori. Mjera može obuhvatiti ocjenu scenarija tražnje za gorivom, zahtjeve u pogledu lučke infrastrukture i infrastrukture za snabdijevanje gorivom, operativna i bezbjednosna razmatranja, regulatorne i institucionalne zahtjeve, uticaje na životnu sredinu i usklađenost sa evropskim i međunarodnim politikama i standardima dekarbonizacije pomorskog saobraćaja. Očekuje se da će projekat podržati dugoročnu tranziciju ka zelenom i pametnom brodarstvu kroz upotrebu alternativnih goriva, unaprijediti stratešku pripremljenost za alternativna brodska goriva i doprinijeti dekarbonizaciji i ekološkoj održivosti pomorskih i lučkih operacija. Mjera takođe podržava postepenu implementaciju sistema EU za praćenje, izvještavanje i verifikaciju (MRV) i zahtjeva Sistema EU za trgovinu emisijama (EU ETS) koji se primjenjuju na pomorski sektor.	0.4	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub zelenog/ pametnog saobraćaja)
		49	MA-S-49	Instaliranje priključaka za snabdijevanje električnom energijom sa obale (OPS): izrada Studije o instaliranju OPS-a u Luci Bar	SOFT	MA	Ova mjera obuhvata pripremu tehničke i strateške studije za buduću ugradnju sistema za napajanje električnom energijom sa obale (OPS) u Luci Bar, radi podrške dekarbonizaciji lučkih operacija i smanjenja emisija sa brodova na vezu. Studija će ocijeniti tehničku, operativnu, ekološku i ekonomsku izvodljivost uvođenja OPS u Luci Bar, uključujući procjenu potreba za električnom energijom, zahtjeva u	0.5	Vodni saobraćaj i multimodalnost (Stub zelenog/ pametnog saobraćaja)

SPO		Mjera							
Br.	Naziv	Br.	Šifra	Naziv	Tip	Vid saobraćaja	Opis	Procijenjeni troškovi (M €)	Relevantnost za TCT NGAP
							pogledu mreže i energetske infrastrukture, podobnosti vezova, kompatibilnosti plovila, operativnih zahtjeva, investicionih potreba i regulatornih razmatranja. Mjera može takođe obuhvatiti ocjenu scenarija fazne implementacije, koristi po životnu sredinu, operativnih uticaja i usklađenosti sa evropskim i međunarodnim politikama dekarbonizacije pomorskog saobraćaja i zelenih luka. Očekuje se da će projekat podržati dugoročnu elektrifikaciju i ekološku održivost lučkih operacija i doprinijeti smanjenju emisija zagađujućih materija u vazduhu i gasova staklene bašte iz pomorskih aktivnosti u lučkim područjima. Mjera takođe doprinosi sprovođenju politika zelenih luka i podržava usklađenost sa ciljevima FuelEU Maritime za dekarbonizaciju lučkih operacija i brodarstva.		
12	Podrška pravednim i jednakim opcijama mobilnosti za putnike i teret	50	CC-S-50	Izrada studija za PSO i zaključivanje PSO ugovora za putnički saobraćaj – Pобољшanje pristupačnosti i cjenovne priuštivosti za udaljene regione	SOFT	CC	Ova pravna, organizaciona i operativna mjera obuhvata sve aktivnosti za postizanje PSO ugovora za putnički saobraćaj. Prije svega, obuhvata izradu studije o međugradskom javnom prevozu autobusima i izradu analize i prijedloga PSO za usvajanje, a zatim njegovo sprovođenje, sa ciljem unapređenja pristupačnosti i cjenovne priuštivosti za udaljene regione. Za optimalno sprovođenje ove mjere predviđene su sinergije sa mjerom 43.	5.0	N/A – ali predstavlja aktivnost koju podstiču TCPS/ WB SSMS
		51	RO-S-51	Izrada studije za reviziju određivanja cijene ugljenika i poreza na puteve	SOFT	RO	Ova pravna/ regulatorna, organizaciona i operativna mjera ima za cilj da doprinese reviziji politike određivanja cijene ugljenika kroz izradu studije koja će ispitati potencijal za reviziju poreza na vozila u skladu sa UNECE dokumentom "Sustainable Transport Action Plan for Montenegro: Determining road use fee and promoting vehicle renewal for environmental sustainability"	0.5	Drumski saobraćaj (Stub otpornosti i alternativnih goriva)
		52	RA-S-52	Olakšavanje ulaska novih tržišnih učesnika u željezničke usluge	SOFT	RA	Ova mjera obuhvata regulatorne aktivnosti neophodne za uvođenje novih tržišnih aktera u željezničke usluge, domaćih ili međunarodnih, kako za putnički tako i za teretni saobraćaj.	N/A	Željeznički saobraćaj (Stubovi otvaranja tržišta/ unapređenja multimodalnosti)
		53	RA-S-53	Racionalizacija metodologije obračuna naknada za pristup infrastrukturi	SOFT	RA	Ova mjera obuhvata potrebne tehničke i regulatorne aktivnosti za racionalizaciju metodologije za obračun naknada za pristup infrastrukturi od strane upravljača željezničke infrastrukture (ZICG), u skladu sa najboljim praksama EU i međunarodnim najboljim praksama.	0.3	Željeznički saobraćaj (Stubovi otvaranja tržišta/ unapređenja multimodalnosti)

6 USKLAĐIVANJE SA EU SSMS

Budući da je usklađivanje sa EU SSMS jedan od glavnih ciljeva ažuriranja TDS, u ovom odjeljku predstavljena je ocjena postojećeg stanja u odnosu na vodeće inicijative EU SSMS i neophodno usklađivanje predložene vizije, ciljeva i razvojnog pravca.

6.1 ANALIZA PROBLEMA U ODNOSU NA VODEĆE INICIJATIVE EU SSMS

U okviru Zadatka 1, izrađena je detaljna procjena **problema u odnosu na vodeće inicijative EU SSMS** uz ukazivanje na odgovarajuće izazove u saobraćajnom sistemu Crne Gore po vodećoj inicijativi. Sljedeća tabela sumira glavne nalaze o postojećem stanju u odnosu na ciljeve SSMS.

Tabela 30 – Povezivanje glavnih nalaza o postojećem stanju sa ciljevima SSMS

SSMS Cilj	Održiva mobilnost	Pametna mobilnost	Otporna mobilnost
Sektor			
Sektor drumskog saobraćaja	Glavni izazovi odnose se na FS 1, 3, 4 i 5. Dominacija privatnih vozila, zastarjeli vozni park, spora primjena vozila sa nultom emisijom i ograničena izgradnja infrastrukture za alternativna goriva ograničavaju napredak ka dekarbonizaciji saobraćaja (FS1). Istovremeno, relativno mala atraktivnost javnog prevoza i nedovoljna integracija sa drugim vidovima saobraćaja otežavaju razvoj održive međugradske i urbane mobilnosti (FS3). Kontinuirana dominacija drumskog teretnog saobraćaja ograničava mogućnosti za modalni prelazak ka zelenijem teretnom saobraćaju (FS4), dok su mehanizmi formiranja cijena i podsticaji za korisnike i dalje nedovoljni da podstaknu promjenu ponašanja ka niskouglednoj mobilnosti (FS5).	Sektor je ostvario napredak u uvođenju inteligentnih transportnih sistema; međutim, njihova primjena i dalje je fragmentisana, a digitalna integracija upravljanja saobraćajem, informisanja putnika i usluga mobilnosti još uvijek je ograničena (FS6 i FS7).	Bezbjednost saobraćaja na putevima i dalje predstavlja jedan od glavnih izazova sektora (FS10), dok su dalje usklađivanje sa socijalnim zakonodavstvom EU, prava putnika i jačanje institucija i dalje neophodni (FS8 i FS9).
Sektor željezničkog saobraćaja	Dotrajala infrastruktura, zastarjela vozna sredstva, ograničenja brzine i ograničen kvalitet usluge trenutno onemogućavaju željeznici da privuče značajniju putničku i teretnu tražnju. Kao rezultat toga, njen doprinos modalnom	Dalja implementacija ERTMS-a, digitalnog upravljanja saobraćajem, interoperabilnih informacionih sistema i unaprijeđenog upravljanja imovinom neophodna je za ispunjavanje ciljeva povezane i automatizovane mobilnosti (FS6) i	Crna Gora je ostvarila značajan napredak u usklađivanju željezničkog zakonodavstva sa pravnom tekovinom EU (acquis), posebno kroz tržišne reforme i zahtjeve interoperabilnosti (FS8). Ipak, jačanje institucija, održivo finansiranje, unaprijeđene usluge za

Sektor	SSMS Cilj	Održiva mobilnost	Pametna mobilnost	Otporna mobilnost
		potaku ostaje ispod svojih potencijala.	upravljanja saobraćajem zasnovanog na inovacijama (FS7).	putnike i kontinuirano poboljšanje bezbjednosti željezničkog saobraćaja i dalje su neophodni za potpuno ostvarivanje FS 9 i 10
Sektor pomorskog saobraćaja		Sektor je ograničen nedovoljno razvijenom infrastrukturom za alternativna goriva, nedovoljnom primjenom direktiva iz oblasti životne sredine, dotrajalom lučkom infrastrukturom i neadekvatnom intermodalnom povezanošću sa zaleđem. Ovi nedostaci ograničavaju napredak ka lukama sa nultom emisijom (FS2), čistijem pomorskom saobraćaju (FS1) i zelenijem teretnom saobraćaju (FS4).	Značajni nedostaci u digitalizaciji. Nepostojanje potpuno integrisane elektronske registracije plovila, nepotpuna uspostava Nacionalnog pomorskog jedinstvenog šaltera i ograničena primjena elektronskih sistema za upravljanje teretom i dalje ograničavaju operativnu efikasnost i razmjenu podataka (FS6 i FS7).	Izazovi u vezi sa upravljanjem, uključujući odložene administrativne reforme, institucionalnu fragmentaciju, neizvjesnost u pogledu razvoja Luke Bar, nedostatak kvalifikovanog kadra i nepotpunu primjenu međunarodnih pomorskih konvencija. Ova pitanja direktno utiču na integraciju u jedinstveno tržište EU (FS8), socijalnu održivost pomorskog kadra (FS9) i efikasnost sistema pomorske bezbjednosti i sigurnosti (FS10).
Sektor vazdušnog saobraćaja		Aerodromi su započeli uvođenje mjera upravljanja životnom sredinom; međutim, njihova primjena je i dalje djelimična. Kašnjenja u koncesionim postupcima usporila su modernizaciju infrastrukture, ograničavajući investicije u tehnologije niskih emisija, energetske efikasnosti i mjere održivosti aerodroma (FS1 i FS2).	Postoje mogućnosti za jačanje sistema digitalnog praćenja, upravljanja operativnim podacima i integracije sa nacionalnim multimodalnim informacionim platformama (FS7), čime se podržava efikasnije upravljanje aerodromima i usluge za putnike.	Rastuća putnička tražnja, konkurencija susjednih aerodroma i predstojeći zahtjevi pristupanja EU zahtijevaju institucionalno prilagođavanje, posebno u pogledu okvira Jedinstvenog evropskog neba. Usklađenost sa propisima EU koji se razvijaju, razvoj kadrova i održavanje najviših standarda bezbjednosti vazdušnog saobraćaja ključni su za ostvarivanje Vodećih inicijativa 8, 9 i 10.
Multimodalni saobraćaj		Nepostojanje organizovanih logističkih centara, nizak nivo intermodalnog saobraćaja, nedovoljna kontejnerizacija, ograničena konkurentnost željeznice i neadekvatni objekti za presijedanje putnika značajno ograničavaju napredak ka zelenijem teretnom saobraćaju (FS4), održivoj mobilnosti putnika (FS3) i logističkoj infrastrukturi otpornoj na klimatske promjene (FS1 i FS2). Finansijska ograničenja i klimatski rizici dodatno odlažu investicije u modernu logističku infrastrukturu.	Fragmentisane logističke usluge, ograničena primjena elektronskih sistema informacija o prevozu tereta (eFTI), nepostojanje integrisanih platformi mobilnosti kao usluge i slaba institucionalna koordinacija i dalje ometaju povezanu i automatizovanu multimodalnu mobilnost (FS6). Istovremeno, nedovoljna integracija saobraćajnih podataka, ograničene digitalne inovacije i niska primjena naprednih logističkih tehnologija ograničavaju napredak u okviru FS 7	Zavisnost od jednog efikasnog koridora prema zaleđu, sve veća regionalna konkurencija, kašnjenja u institucionalnim reformama i ograničeni investicioni kapacitet smanjuju otpornost i konkurentnost sektora na evropskom saobraćajnom tržištu (FS8). Ekonomska ograničenja i ranjivost infrastrukture na klimatske promjene dodatno utiču na ravnopravnu pristupačnost i dugoročnu robusnost sistema (FS9 i FS10)

Ukupno posmatrano i za sve vidove saobraćaja, dijagnostička analiza pokazala je da najveći izazovi Crne Gore nijesu ograničeni samo na nedostatke fizičke infrastrukture, već se sve više odnose na sprovođenje tri strateška stuba SSMS-a:

- Cilj održive mobilnosti prvenstveno je ograničen sporim tempom dekarbonizacije saobraćaja, nedovoljnim modalnim pomakom ka željezničkom i multimodalnom saobraćaju, nedovoljno razvijenom infrastrukturuom za alternativna goriva i nepotpunom integracijom pitanja životne sredine u planiranje saobraćaja.
- Na cilj pametne mobilnosti utiču fragmentisana digitalizacija, nepotpuna primjena inteligentnih transportnih sistema, nedovoljna interoperabilnost između vidova saobraćaja i ograničeno korišćenje saobraćajnih podataka, inovacija i vještačke inteligencije.
- Cilj otporne mobilnosti ističe potrebu za jačanjem upravljanja, institucionalnih kapaciteta, sprovođenja pravne tekovine EU, bezbjednosti saobraćaja i klimatske otpornosti u svim vidovima saobraćaja.

6.2 USKLAĐENOST VIZIJE I CILJEVA AŽURIRANE TDS SA EU SSMS

Vizija ažurirane TDS izričito je formulisana tako da podrži tranziciju Crne Gore ka saobraćajnom sistemu koji je u potpunosti usklađen sa principima EU SSMS. Ažurirana vizija ima za cilj uspostavljanje "integrisanog, održivog, efikasnog, pametnog, otpornog i bezbjednog multimodalnog saobraćajnog sistema" koji unapređuje povezanost, podržava ekonomski razvoj, doprinosi zelenoj tranziciji, promoviše teritorijalnu i socijalnu koheziju i u potpunosti je usklađen sa politikama EU. Prateća misija dodatno potvrđuje taj pravac kroz opredjeljenje za čistiju mobilnost, bolju povezanost i efikasnost, zaštitu životne sredine, harmonizaciju sa standardima EU i punu integraciju u Jedinstveni evropski saobraćajni prostor.

Kada je riječ o ažuriranoj Strategiji i njenim **ciljevima**, oni su razrađeni uz blisko usklađivanje sa ciljevima i vodećim inicijativama EU SSMS. Predloženi ciljevi zajedno obuhvataju svih deset vodećih inicijativa SSMS-a i podržavaju tri strateška stuba – održivu mobilnost, pametnu mobilnost i otpornu mobilnost, kao što je prikazano u sljedećoj tabeli:

Tabela 31 – Povezivanje specifičnih ciljeva ažurirane (predložene) TDS sa vodećim inicijativama EU SSMS

Specifični cilj	Povezane vodeće inicijative	Obrazloženje povezanosti
1. Završetak putnih projekata na osnovnoj TEN-T mreži	- Vodeća inicijativa 8 – Rad na ostvarivanju jedinstvenog tržišta - Vodeća inicijativa 10 – Unapređenje bezbjednosti i sigurnosti saobraćaja - Vodeća inicijativa 5 - Određivanje cijene ugljenika i obezbjeđivanje boljih podsticaja za korisnike	- Završetak velikih infrastrukturnih projekata unapređuje nacionalnu i regionalnu integraciju, podržavajući nesmetanu saobraćajnu mrežu jedinstvenog tržišta EU sa visokim nivoom bezbjednosti
2. Unapređenje nivoa usluge i bezbjednosti državne putne mreže	- Vodeća inicijativa 3 – Održivija i zdravija međugradska i urbana mobilnost - Vodeća inicijativa 10 – Unapređenje bezbjednosti i sigurnosti saobraćaja	- Održavanje visokog nivoa usluge obezbjeđuje efikasnu i održivu mobilnost ljudi i robe, uz smanjenje zagušenja i emisija - Obezbeđivanje kvalitetne usluge na putevima poboljšava mobilnost i smanjuje neefikasnosti, doprinoseći održivom saobraćaju - Unapređenje bezbjednosti saobraćaja na putevima direktno odgovara fokusu vodeće inicijative na smanjenje broja poginulih i poboljšanje sigurnosti u svim vidovima saobraćaja

Specifični cilj	Povezane vodeće inicijative	Obrazloženje povezanosti
		- Unapređenje bezbjednosti usklađeno je sa ciljevima EU za smanjenje broja poginulih i jačanje ukupne sigurnosti saobraćaja.
3. Završetak TEN-T željezničkih projekata i sveobuhvatne obnove željezničke mreže	- Vodeća inicijativa 8 – Rad na ostvarivanju jedinstvenog tržišta - Vodeća inicijativa 10 – Unapređenje bezbjednosti i sigurnosti saobraćaja - Vodeća inicijativa 6 – Ostvarivanje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti	- Završetak velikih infrastrukturnih projekata unapređuje nacionalnu i regionalnu integraciju, podržavajući nesmetanu saobraćajnu mrežu jedinstvenog tržišta EU sa visokim nivoom bezbjednosti - Interoperabilnost željeznice usklađena je sa standardima EU, čime se olakšavaju bezbjedne prekogranične operacije i harmonizovan saobraćaj u okviru jedinstvenog tržišta - Unapređenje željeznice do TEN-T standarda, uključujući implementaciju ERTMS-a, podržava multimodalnu, povezanu i automatizovanu mobilnost u svim vidovima saobraćaja
4. Revitalizacija i/ili unapređenje infrastrukture, postrojenja, usluga i povezanosti vodnog saobraćaja	- Vodeća inicijativa 8 – Rad na ostvarivanju jedinstvenog tržišta - Vodeća inicijativa 10 – Unapređenje bezbjednosti i sigurnosti saobraćaja - Vodeća inicijativa 2 – Stvaranje aerodroma i luka sa nultom emisijom - Vodeća inicijativa 4 – Ozelenjavanje teretnog saobraćaja	- Završetak velikih infrastrukturnih projekata unapređuje nacionalnu i regionalnu integraciju, podržavajući nesmetanu saobraćajnu mrežu jedinstvenog tržišta EU sa visokim nivoom bezbjednosti - Unapređenje lučke povezanosti podržava modernizaciju ka čistijim (dekarbonizacija) i efikasnijim (konkurentnijim) sistemima pomorskog saobraćaja - Revitalizovana pomorska infrastruktura omogućava primjenu tehnologija sa nultom emisijom u lukama i brodarstvu
5. Utvrđivanje mogućnosti i potreba za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja	- Vodeća inicijativa 8 – Rad na ostvarivanju jedinstvenog tržišta - Vodeća inicijativa 10 – Unapređenje bezbjednosti i sigurnosti saobraćaja - Vodeća inicijativa 2 – Stvaranje aerodroma i luka sa nultom emisijom	- Završetak velikih infrastrukturnih projekata unapređuje nacionalnu i regionalnu integraciju, podržavajući nesmetanu saobraćajnu mrežu jedinstvenog tržišta EU sa visokim nivoom bezbjednosti - Modernizacija infrastrukture vazdušnog saobraćaja doprinosi dekarbonizaciji i efikasnosti, u skladu sa ciljem aerodroma sa nultom emisijom
6. Jačanje stvaranja efikasnog i integrisanog saobraćajnog sistema kroz intermodalnost	- Vodeća inicijativa 5 - Određivanje cijene ugljenika i obezbjeđivanje boljih podsticaja za korisnike - Vodeća inicijativa 4 – Ozelenjavanje teretnog saobraćaja	- Promocija intermodalnosti direktno podržava cilj vodeće inicijative da se ostvare nesmetani multimodalni i automatizovani saobraćajni sistemi, uz promovisanje većeg udjela zelenih vidova saobraćaja (željeznica, IWW/pomorski saobraćaj)
7. Olakšavanje prelaska granice i međunarodnog saobraćaja	- Vodeća inicijativa 8 – Rad na ostvarivanju jedinstvenog tržišta - Vodeća inicijativa 3 – Održivija i zdravija međugradska i urbana	- Pojednostavljene granične procedure poboljšavaju trgovinu i mobilnost putnika preko granica EU, čime se unapređuje cilj jedinstvenog tržišta
8. Efikasno uvođenje ITS tehnologija i digitalizacije u drumskom, željezničkom i pomorskom saobraćaju	- Vodeća inicijativa 7 – Inovacije, podaci i vještačka inteligencija za pametniju mobilnost - Vodeća inicijativa 6 – Ostvarivanje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti	- Uvođenje inteligentnih transportnih sistema unapređuje digitalizaciju, inovacije i upravljanje mobilnošću zasnovano na podacima, što rezultira većom efikasnošću, automatizacijom i bezbjednošću. - Podrška teretnom sektoru i njegovoj digitalizaciji doprinosi čistijoj i efikasnijoj

Specifični cilj	Povezane vodeće inicijative	Obrazloženje povezanosti
	- Vodeća inicijativa 4 – Ozelenjavanje teretnog saobraćaja - Vodeća inicijativa 8 – Rad na ostvarivanju jedinstvenog tržišta	logistici i nižim emisijama, te olakšava funkcionisanje jedinstvenog tržišta
9. Unapređenje pravnog i regulatornog okvira i strukture upravljanja, kao i poboljšanje koordinacije između zainteresovanih strana u sektoru saobraćaja	- Vodeća inicijativa 9 – Pravedna i pravična mobilnost za sve - Vodeća inicijativa 8 – Rad na ostvarivanju jedinstvenog tržišta - Vodeća inicijativa 10 – Unapređenje bezbjednosti i sigurnosti saobraćaja	- Snažno upravljanje obezbjeđuje transparentno, odgovorno i socijalno pravedno upravljanje infrastrukturnom imovinom, podržavajući integraciju sa standardima EU i optimizaciju nivoa bezbjednosti - Unaprijeđena koordinacija poboljšava interoperabilnost i koheziju među akterima u sektoru saobraćaja, podstičući integraciju na nivou EU - Reorganizacija unapređuje institucionalnu efikasnost i inkluzivnost, u skladu sa pravednim upravljanjem mobilnošću i politikama EU
10. Unapređenje planiranja i raspodjele sredstava i postizanje efikasnosti u saobraćajnim investicijama i poslovanju	- Vodeća inicijativa 8 – Rad na ostvarivanju jedinstvenog tržišta - Vodeća inicijativa 10 – Unapređenje bezbjednosti i sigurnosti saobraćaja - Vodeća inicijativa 5 – Određivanje cijene ugljenika i obezbjeđivanje boljih podsticaja za korisnike	- Završetak velikih infrastrukturnih projekata unapređuje nacionalnu i regionalnu integraciju, podržavajući nesmetanu saobraćajnu mrežu jedinstvenog tržišta EU sa visokim nivoom bezbjednosti - Diversifikacija izvora finansiranja podržava investicije u održivi saobraćaj i podstiče niskougljenične alternative - Efikasna raspodjela sredstava omogućava bolje podsticaje za održivi drumski saobraćaj i smanjenje emisija ugljenika
11. Promocija održive mobilnosti i energetski efikasnih i otpornih saobraćajnih projekata radi postizanja modalnog pomaka i dekarbonizacije	- Vodeća inicijativa 1 – Podsticanje primjene vozila sa nultom emisijom, obnovljivih i niskougljeničnih goriva i prateće infrastrukture	- Promovisanje projekata prihvatljivih za životnu sredinu u skladu je sa podsticanjem inicijativa sa nultom emisijom i niskim emisijama ugljenika
12. Podrška pravednim i jednakim opcijama mobilnosti za putnike i teret	- Vodeća inicijativa 4 – Ozelenjavanje teretnog saobraćaja - Vodeća inicijativa 9 – Pravedna i pravična mobilnost za sve - Vodeća inicijativa 8 – Rad na ostvarivanju jedinstvenog tržišta	- Unapređenje javnog prevoza i određivanje cijene ugljenika promovišu pristupačnost i priuštivost i ozelenjavanje saobraćaja - Uklanjanje barijera u željezničkom saobraćaju unapređuje prekograničnu interoperabilnost i pristup tržištu duž saobraćajnih koridora EU

Detaljnije posmatrano, ciljne vrijednosti SPO utvrđene u aktuelnom ažuriranju Strategije dobro su usklađene sa prekretnicama SSMS-a, iako se nivo usklađenosti razlikuje između pojedinih vodećih inicijativa. Ciljne vrijednosti ažurirane Strategije operacionalizuju prekretnice SSMS-a u nacionalnom kontekstu Crne Gore. Prekretnice SSMS-a prevedene su u konkretne SPO, indikatore rezultata i mjerljive ciljne vrijednosti za 2030. i 2035. godinu, čime se obezbjeđuje koherentan put implementacije ka SSMS-u, uz zadržavanje realističnosti u pogledu institucionalnih kapaciteta Crne Gore, investicionih prioriteta i vremenskog okvira pristupanja EU.

6.3 USKLAĐENOST OPTIMALNOG RAZVOJNOG SCENARIJA SA EU SSMS

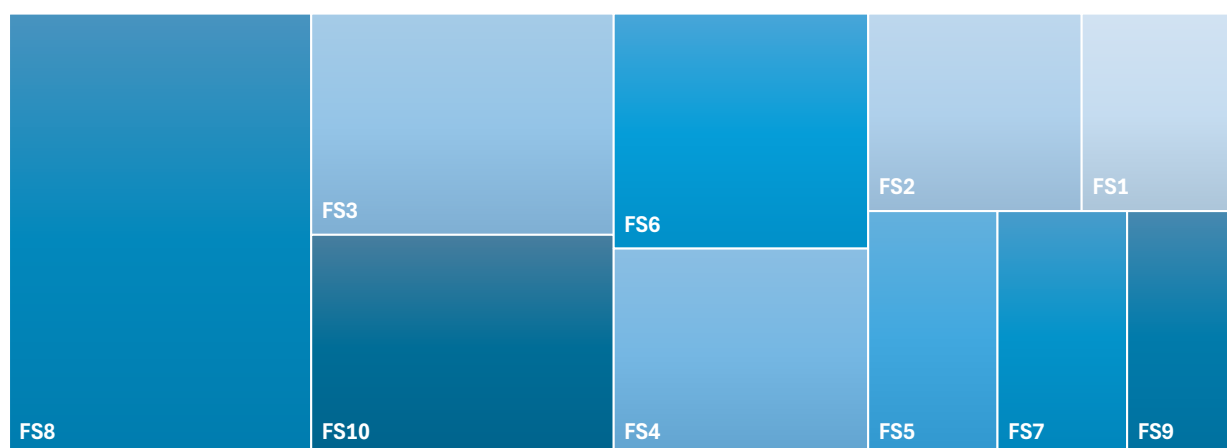
Prema nalazima sprovedene procjene, preferirani Razvojni scenario 2 na zadovoljavajući način ispunjava kako ciljeve ažurirane u okviru ovog Zadatka, tako i povezane vodeće inicijative (FS) SSMS-a. DS2 ispunjava 10 vodećih inicijativa SSMS-a integriranjem sveobuhvatnih mjera održivosti i reformi iz DS1 sa strateškim infrastrukturnim investicijama osmišljenim tako da riješe domaća uska grla.

On se bavi ciljevima **Održiva mobilnost** kroz mjere kao što su podsticaji za obnovu voznog parka (FS1), tranzicija ka "zelenim lukama" i aerodromima sa nultom emisijom (FS2) i unapređenje javnog prevoza i urbane mobilnosti (FS3). Zeleni teretni saobraćaj (FS4) i određivanje cijene ugljenika (FS5) podržani su promoviranjem modalnog pomaka ka željeznici, uspostavljanjem multimodalnih teretnih terminala i izradom studije o reviziji poreza na puteve.

Pametna mobilnost ciljevi ostvaruju se kroz primjenu ITS i ERTMS tehnologija na osnovnoj TEN-T mreži i digitalizaciju (FS6) i kroz uspostavljanje Nacionalne pristupne tačke za upravljanje i razmjenu saobraćajnih podataka (FS7).

Konačno, DS2 unapređuje ciljeve **Otporna mobilnost** kroz ostvarivanje pune usklađenosti sa pravnom tekovinom EU (acquis), jačanje prilagođavanja klimatskim promjenama i prevencije rizika i olakšavanje prelaska granica radi integracije u jedinstveno tržište (FS8), obezbjeđivanje pravedne i pravične mobilnosti (FS9) kroz unaprijeđen okvir za socijalna pitanja i prava putnika, kao i doprinos unapređenju bezbjednosti saobraćaja na putevima i smanjenju broja poginulih na putevima (FS10).

Dijagram u nastavku prikazuje nivo doprinosa predloženih mjera svakoj od 10 vodećih inicijativa SSMS-a, pri čemu jedna mjera može doprinijeti ostvarivanju više od jedne FS. Očigledno je da su sve vodeće inicijative obuhvaćene predloženim mjerama DS2.



Slika 24 – Nivo doprinosa mjera DS2 ostvarivanju vodećih inicijativa SSMS-a

Scenario u potpunosti obuhvata mjere održivosti i upravljanja sadržane u DS1, uz dodavanje prioritarnih dionica auto-puta Bar–Boljare i Jadransko-jonskog koridora koje poboljšavaju pristupačnost, teritorijalnu koheziju i otpornost mreže bez suštinske izmjene orijentacije Strategije ka održivosti. Ovakav uravnotežen pristup omogućava istovremeni napredak ka tri strateška stuba SSMS-a – **održiva mobilnost, pametna mobilnost i otporna mobilnost** – uz zadržavanje usklađenosti sa fiskalnim kapacitetom Crne Gore i horizontom implementacije do 2035. godine.

Shodno tome, **DS2 je dodatno opravdan kao optimalni scenario za ažuriranu TDS** jer zadržava sve koristi od dekarbonizacije, uz istovremeno unapređenje infrastrukture i okvira neophodnih za ostvarivanje prekretnica SSMS-a.

Tranzicija ka održivom saobraćajnom sistemu u Crnoj Gori kroz ažuriranje TDS zasniva se na sinergijskoj logici intervencije koja kombinuje (iako su prikazane odvojeno i u okviru različitih SPO) skup mjera fizičke infrastrukture sa nekoliko mekih mjera. Konkretnije, u pogledu javnog prevoza putnika, ažuriranje TDS predviđa okvir "nesmetane mobilnosti" koji harmonizuje različite vidove saobraćaja u jedinstvenu, efikasnu mrežu. Okosnicu ovog sistema čini modernizovana TEN-T željeznička mreža (SPO 3), podržana optimizacijom sistema javnog prevoza kroz reorganizaciju međugradskih usluga javnog prevoza (SPO 11). Ova integracija dodatno je unaprijeđena "mekim" mjerama kao što su uvođenje multimodalnih usluga informisanja o putovanju, MaaS rješenja i elektronske prodaje karata (SPO 8 i 11), koje imaju za cilj ublažavanje uskog grla "nepovezanog putovanja" identifikovanog u dijagnostičkoj analizi. Podržavajući ih subvencijama operaterima (SPO12), podsticajima za obnovu voznog parka autobusa i automobila sa nultom emisijom (SPO 11), Strategija stvara konkurentan ekosistem koji podržava nacionalne ciljeve smanjenja broja pređenih kilometara automobilom i preusmjerenja tražnje ka efikasnijim i održivijim opcijama javnog prevoza.

Kada je riječ o željezničkom teretnom saobraćaju, Strategija ide dalje od samog unapređenja željezničke infrastrukture (SPO 3) tako što ga integriše sa modernizacijom infrastrukture Luke Bar, uključujući njenu internu željezničku mrežu (SPO 4). Ovakav pristup "zelenog koridora" mogao bi biti održiviji ukoliko bude podržan otvaranjem željezničkog tržišta za veći broj privatnih operatera i racionalizacijom naknada za pristup infrastrukturi (SPO 12), čime se rješavaju postojeće "barijere za ulazak" identifikovane u dijagnostičkoj analizi. Pored toga, razvoj digitalnih logističkih platformi i implementacija eFTI (SPO 8) predviđaju da željeznica pređe na poslovanje bez papira i postane konkurentna alternativa drumskom saobraćaju, čime se direktno olakšava ostvarivanje ciljne vrijednosti modalnog pomaka u teretnom saobraćaju.

7 PLAN IMPLEMENTACIJE – PRAĆENJE I EVALUACIJA

7.1 PRINCIPI PLANA IMPLEMENTACIJE

Iako procjena potreba i evaluacija različitih scenarija ukazuju na prethodno navedeni skup mjera dodijeljenih optimalnom DS, aktuelni fiskalni prostor Crne Gore i relativno srednjoročni horizont ovog ažuriranja strategije (do 2035. godine) predstavljaju snažno ograničenje i nalažu potrebu za prioritizacijom mjera u okviru definisanog DS.

Plan implementacije ažurirane TDS obuhvata operacionalizaciju Razvojnog scenarija 2 (DS2), koji je identifikovan kao optimalni razvojni pravac. Iako evaluacija potvrđuje da DS2 efikasno usklađuje visok stepen ostvarenja ciljeva sa umjerenim skorom kapitalnih troškova, njegova uspješna realizacija podliježe značajnim fiskalnim i vremenskim ograničenjima.

Ukupne investicije potrebne za mjere obuhvaćene DS2 iznose približno 4.6 milijardi €. Imajući u vidu aktuelni fiskalni prostor Crne Gore, neophodno je preći sa jednostavnog spiska projekata na konkretan okvir za prioritizaciju, koji mora obezbijediti da se ograničena javna sredstva i međunarodna finansijska podrška usmjeravaju ka najhitnijim intervencijama koje doprinose ostvarivanju najvećih strateških koristi.

Period implementacije strategije, koji se proteže do 2035. godine, zahtijeva fazni pristup razvoju. Prioritizacija u okviru ovog vremenskog okvira mora biti usmjerena na:

- "Neophodne" meke mjere: operativne i organizacione mjere, uključujući pravne, regulatorne i institucionalne reforme, uglavnom su niskih troškova, ali predstavljaju neophodnu osnovu za efikasnost sistema i usklađivanje sa EU.
- Infrastruktura održivih vidova saobraćaja: investicije u željezničku i vodnu infrastrukturu čine srž strategije i njihova implementacija mora biti ubrzana.
- Strateški hitna infrastruktura: investicije u dionice auto-puta imaju prioritet u DS2 jer rješavaju najneposrednija ograničenja kapaciteta i domaća uska grla u saobraćaju, uz uslov adekvatne procjene nivoa zrelosti.

Nezavisno od napretka u razvoju fizičke infrastrukture, institucionalno jačanje i restrukturiranje smatraju se preduslovom i osnovom za uspješnu implementaciju Strategije, kao i za ispunjavanje obaveza zemlje prema EU i TCT. Realizacija investicija velikog obima zahtijeva istovremeno sprovođenje **Mape puta za institucionalno restrukturiranje i jačanje kapaciteta** (Aneks B) kako bi se obezbijedilo da Ministarstvo saobraćaja i drugi nadležni organi imaju funkcionalnu sposobnost za efikasno upravljanje ovim projektima.

Plan implementacije mora biti vremenski usklađen sa ekološkim prekretnicama i Prostornim planom Crne Gore do 2040. godine. Za DS2, prihvatljivost proširenja infrastrukture u osjetljivim područjima, kao što je Skadarsko jezero, uslovljena je pripremom neophodne procjene uticaja na životnu sredinu i prateće dokumentacije. Integriranje mjera zaštite životne sredine u rane faze vremenskog okvira implementacije štiti sprovođenje strategije od rizika od kašnjenja na nivou projekata tokom faza izdavanja dozvola i izgradnje.

Na osnovu navedenih razmatranja i principa, plan implementacije predstavljen je u narednim pasusima, dok je Akcioni plan za period 2026-2027 predstavljen u Aneksu A.

Pored toga, kako bi se posebno odgovorilo na strateške zahtjeve zelene tranzicije, detaljna **Nacionalna mapa puta za e-mobilnost** razvijena je kao posebna komponenta ovog ažuriranja Strategije, usklađena sa Nacionalnim okvirom politike AFL, sa ciljem da posluži kao vodič za tranziciju sektora saobraćaja ka mobilnosti sa nultom emisijom. Ova mapa puta predstavljena je u Aneksu C.

7.2 PRIORITIZACIJA MJERA I FORMULISANJE PLANA IMPLEMENTACIJE

Plan implementacije predstavljen u narednim pasusima pripremljen je na osnovu prioritizacije identifikovanih mjera za preferirani scenario, prema postupku opisanom u nastavku:

Tri **glavna podskupa mjera** su formulisana:

- Preuzete infrastrukturne mjere (BAU);
- „Neophodne“ meke mjere; i
- Prioritizovane infrastrukturne mjere.

S obzirom na to da je sprovođenje BAU infrastrukturnih mjera već u toku, dok se implementacija „neophodnih“ mekih mjera smatra apsolutnim prioritetom o kojem se ne pregovara, **prioritizacija je primijenjena na infrastrukturne mjere obuhvaćene preferiranim scenarijem** i obuhvatila je ocjenu svake mjere u odnosu na pet kriterijuma:

- i) **Nivo pripremljenosti:** ocjenjuje zrelost mjere u pogledu pripreme dokumentacije i spremnosti za tenderski postupak i implementaciju projekta;
- ii) **Poželjnost:** ocjenjuje primjerenost i relevantnost mjere u pogledu uključenosti u nacionalna politička i planska dokumenta i podrške EU/ IFI;
- iii) **Hitnost:** ocjenjuje potrebu za neodložnim djelovanjem u pogledu otklanjanja uskih grla i oslobađanja razvojnih potencijala;
- iv) **Priuštivost:** ocjenjuje trenutno stanje i potencijal finansiranja za realizaciju mjere; i
- v) **Međusobna povezanost/ sinergije sa drugim mjerama:** ocjenjuje korelaciju implementacije mjere sa drugim mjerama koje bi maksimizirale povraćaj investicije i obuhvat intervencija.

Svaka infrastrukturna mjera rangirana je ocjenom od 1 do 3 (1=Nizak, 2=Srednji, 3=Visok) u odnosu na navedene kriterijume. Kompletna tabela bodovanja, zajedno sa odgovarajućim obrazloženjem, data je u Aneksu D. Ova ocjena je na kraju rezultirala razvrstavanjem infrastrukturnih mjera u tri grupe:

- Mjere visokog prioriteta: ukupna ocjena >2.5
- Mjere srednjeg prioriteta : ukupna ocjena 2.0-2.5
- Mjere niskog prioriteta: ukupna ocjena 1.0-2.0

kako bi se usmjerile odluke **u slučaju da postoje nepredviđena ograničenja (npr. vrijeme/budžet) koja neće omogućiti punu implementaciju svih predloženih mjera do 2035. godine.**

Prioritizovane infrastrukturne mjere predstavljene su u sljedećoj tabeli:

Tabela 32 – Prioritizacija infrastrukturnih mjera ažurirane TDS

Br.	Šifra	Naziv
Projekti visokog prioriteta		
24	RO-I-24	Instaliranje ITS opreme na osnovnoj mreži i odabranim djelovima magistralne putne mreže
9	RO-I-9	Izgradnja uslužnih/ odmorišnih zona i bezbjednih i sigurnih parkirališta za teretna vozila
12.1	MA-I-12.1	Produbljivanje morskog dna u Luci Bar (SPP projekat)
12.3	MA-I-12.3	Rekonstrukcija lučke željezničke mreže (SPP projekat)
12.2	MA-I-12.2	Proširenje pristana i putničkog terminala u Luci Bar (SPP projekat)
10.1	RA-I-10.1	TEN-T/ WBEM/ Pravac 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica- državna granica sa Srbijom (2. faza) 1) Rehabilitacija kolosijeka (gornji stroj), regulacija vodotoka, rekonstrukcija čeličnih mostova 2) Stabilizacija kosina, klizišta, tunela, betonskih mostova i elektro radovi
10.2	RA-I-10.2	TEN-T/ WBEM/ Pravac 2: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Podgorica - Tuzi – preko granice sa Republikom Albanijom do Tirane
4	RO-I-4	Nastavak održavanja, rehabilitacije, rekonstrukcije i unapređenja državnih puteva radi održavanja i poboljšanja LOS-a i bezbjednosti saobraćaja na putevima
12.4	MA-I-12.4	Proširenje kapaciteta za pretovar i skladištenje suvog rasutog tereta na sjevernoj padini brda Volujica u Luci Bar
12.5	MA-I-12.5	Povećanje pretovara tečnog i rasutog tereta u Luci Bar
Projekti srednjeg prioriteta		
1.1	RO-I-1.1	Izgradnja osnovne TEN-T mreže/ WBEM/ Pravac 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Tološi - (Farmaci -) Virpazar
1.2	RO-I-1.2	Izgradnja osnovne TEN-T mreže/ WBEM/ Pravac 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Virpazar-Bar (petlja Zaljevo)
22	CC-I-22	Unapređenje infrastrukture graničnih prelaza
25	RO-I-25	Instaliranje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja
Projekti niskog prioriteta		
2.5	RO-I-2.5	Izgradnja Jadransko-jonskog koridora, primorska varijanta: Jadransko-jonski koridor, dionica Markovići - Ljubotnj
3.1	RO-I-3.1	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Zaborje - Seljani
13	MA-I-13	Povećanje pretovara generalnog tereta i kontejnera u Port of Adria obezbjeđivanjem statusa pretovarne luke
21	MU-I-21	Razvoj intermodalnih/ multimodalnih teretnih terminala na odgovarajućim lokacijama
14	MA-I-14	Izgradnja objekata za pravce vodnog saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima na Skadarskom jezeru i rijeci Bojani kao mogućnost za održivi turizam
3.2	RO-I-3.2	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Seljani - Plužine
3.3	RO-I-3.3	Rekonstrukcija magistralnog puta Šćepan Polje - Plužine (granični prelaz sa Bosnom i Hercegovinom)

Ove tri grupe mjera (uz BAU i „neophodne“ mjere) praktično predstavljaju stepenovanje osjetljivosti kroz tri različita scenarija realizacije (uspješan, umjeren i nizak), koji odgovaraju realizaciji svih projekata ili samo onih koji su okarakterisani kao projekti visokog, srednjeg ili niskog prioriteta. Dobijeno rangiranje potvrđuje potrebu za prioritizacijom infrastrukture održivih vidova saobraćaja, i to u pomorskom i željezničkom sektoru, kao i za sprovođenjem prioritetnih intervencija na putnoj mreži koje obuhvataju projekte rehabilitacije i rekonstrukcije puteva, uvođenje ITS-a i razvoj uslužnih zona i parkirališta za teretna vozila. Ukupne ocjene ovih mjera više su od 2.5, dok mjere sa ukupnim ocjenama višim od 2.0 obuhvataju unapređenje graničnih prelaza, kao i izgradnju dvije dionice BBH i postavljanje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja.

Prag ukupne ocjene od 2.0 korišćen je za ocjenu umjerenog nivoa sprovođenja ažurirane strategije, što odgovara procijenjenim troškovima od € 3.79 milijardi, koji rastu na skoro € 4.36 milijardi ako se uzmu u obzir nepredviđeni troškovi. 15% se smatra razumnom vrijednošću za nepredviđene troškove, dok se u pojedinim slučajevima koriste i 10% i 20%, u zavisnosti od nivoa pripremljenosti svakog projekta. Najniži procenti nepredviđenih troškova primijenjeni su na BAU projekte (5%) i na meke (jeftine) mjere (10%).

Ovaj nivo sprovođenja predstavlja 86% ukupnog budžeta ažurirane TDS koji – uz pretpostavku istih nepredviđenih troškova – dostiže € 5.09 milijardi. Niži nivo sprovođenja, uz implementaciju samo prioriternih mjera iznad praga ukupne ocjene od 2.5, značio bi svega 51% implementacije (€ 2.23 milijarde, odnosno € 2.57 milijardi sa nepredviđenim troškovima).

Ukupni troškovi implementacije ažurirane strategije, uključujući BAU projekte i uz uračunate rezerve za nepredviđene troškove, dostižu € 6.835 milijardi. € 1.50 milijardi odnosi se na BAU projekte, € 0.245 milijardi na „neophodne“ meke mjere, a 5.09 milijardi na prioritizovane infrastrukturne mjere. Što se tiče raspodjele rashoda tokom perioda implementacije, 62% ukupnih troškova predviđeno je za period 2026-2030, a 38% za period 2031-2035, pri čemu se isti odnosi primjenjuju i na infrastrukturne mjere, dok se veći rashodi za meke mjere (77%) očekuju do 2030. godine.

Uzimajući u obzir aktivnosti koje su već preduzete za implementaciju mjera ažurirane TDS, kao i gore opisani postupak prioritizacije, pripremljen je plan implementacije ažurirane TDS, podijeljen na dva glavna perioda (2026-2030 i 2031-2035).

Plan implementacije predstavljen je u sljedećim tabelama. Napominje se da **navedeni periodi implementacije obuhvataju pripreme aktivnosti neophodne za implementaciju** (npr. priprema neophodnih studija za investicioni projekat sa horizontom završetka 2035. godine počinje već na početku perioda implementacije ažurirane TDS), dok se **aktivnosti za pojedine mjere mogu, kada je to primjenjivo, protezati na čitav period horizonta strategije** (npr. kontinuirano sprovođenje programa obnove voznog parka ili kontinuirana primjena RSA/ RSI praksi).

Plan implementacije infrastrukturnih mjera predstavljen je u sljedećoj tabeli:

Tabela 33 – Plan implementacije infrastrukturnih mjera

Br.	Šifra	Naziv	Planirana godina završetka	Procijenjeni troškovi (miliona €)	Raspodjela rashoda (miliona €)	
				2026-2030	2031-2035	
BAU: PREUZETE INFRASTRUKTURNE MJERE				1,499.9	1,408.1	91.8
BAU1	RO-I-BAU1	Izgradnja osnovne TEN-T mreže/ WBEM/ Pravic 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Mateševu -Andrijevića	2031	728.7	655.8	72.9
BAU2	RO-I-BAU2	Izgradnja osnovne TEN-T mreže/ WBEM/ Pravic 4: Auto-put Bar-Boljare, obilaznica Podgorica, dionica Smokovac - Tološi	2031	189.0	170.1	18.9
BAU3	RO-I-BAU3	Izgradnja Jadransko-jonskog koridora, primorska varijanta: dionica Lastva Grbaljska - Markovići (obilaznica Budva)	2029	206.1	206.1	-
BAU4	RO-I-BAU4	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Jasenovo polje - Zaborje	2026	22.3	22.3	-
BAU5	RA-I-BAU5	TEN-T/ WBEM/ Pravic 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica-državna granica sa Srbijom (1. faza) 1) Rehabilitacija kolosijeka (gornji stroj), regulacija vodotoka, rekonstrukcija čeličnih mostova	2030	342.8	342.8	-

Br.	Šifra	Naziv	Planirana godina završetka	Procijenjeni troškovi (miliona €)	Raspodjela rashoda (miliona €)	
					2026-2030	2031-2035
		2) Stabilizacija kosina, klizišta, tunela, betonskih mostova i elektro radovi				
BAU6	RA-I-BAU6	Rekonstrukcija 22 putna prelaza na željezničkoj pruži NK-PG i PG-BR Izgradnja pristupnog puta do prelaza Ždrebaonik i pješačkog podvožnjaka u Spužu Izgradnja pješačkog podvožnjaka na stajalištu Aerodrom	2028	10.9	10.9	-
PRIORITIZOVANI INFRASTRUKTURNI PROJEKTI				5,089.8	2,665.5	2,423.6
24	RO-I-24	Instaliranje ITS opreme na osnovnoj mreži i odabranim djelovima magistralne putne mreže	2035	44.0	33.0	11.0
9	RO-I-9	Izgradnja uslužnih/ odmorinih zona i bezbjednih i sigurnih parkirališta za teretna vozila	2028	1.9	1.9	-
12.1	MA-I-12.1	Produbljivanje morskog dna u Luci Bar (SPP projekat)	2030	18.9	18.9	-
12.3	MA-I-12.3	Rekonstrukcija lučke željezničke mreže (SPP projekat)	2030	12.0	12.0	-
12.2	MA-I-12.2	Proširenje pristana i putničkog terminala u Luci Bar (SPP projekat)	2030	30.8	30.8	-
10.1	RA-I-10.1	TEN-T/ WBEM/ Pravac 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica-državna granica sa Srbijom (2. faza) 1) Rehabilitacija kolosijeka (gornji stroj), regulacija vodotoka, rekonstrukcija čeličnih mostova 2) Stabilizacija kosina, klizišta, tunela, betonskih mostova i elektro radovi	2031	216.9	108.4	108.4
10.2	RA-I-10.2	TEN-T/ WBEM/ Pravac 2: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Podgorica - Tuzi – preko granice sa Republikom Albanijom do Tirane	2031	87.0	43.5	43.5
4	RO-I-4	Nastavak održavanja, rehabilitacije, rekonstrukcije i unapređenja državnih puteva radi održavanja i poboljšanja LOS-a i bezbjednosti saobraćaja na putevima	2035	2111.4	1372.4	739.0
12.4	MA-I-12.4	Proširenje kapaciteta za pretovar i skladištenje suvog rasutog tereta na sjevernoj padini brda Volujica u Luci Bar	2035	28.8	14.4	14.4
12.5	MA-I-12.5	Povećanje pretovara tečnog i rasutog tereta u Luci Bar	2035	13.8	6.9	6.9
1.1	RO-I-1.1	Izgradnja osnovne TEN-T mreže/ WBEM/ Pravac 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Tološi - (Farmaci -) Virpazar	2035	977.5	322.6	654.9
1.2	RO-I-1.2	Izgradnja osnovne TEN-T mreže/ WBEM/ Pravac 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Virpazar-Bar (petlja Zaljevo)	2035	805.0	402.5	402.5
22	CC-I-22	Unapređenje infrastrukture graničnih prelaza	2030	6.0	6.0	-
25	RO-I-25	Instaliranje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja	2035	4.8	2.4	2.4
2.5	RO-I-2.5	Izgradnja Jadransko-jonskog koridora, primorska varijanta: Jadransko-jonski koridor, dionica Markovići - Ljubotnj	2035	456.0	228.0	228.0
3.1	RO-I-3.1	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Zaborje - Seljani	2030	26.1	26.1	-
13	MA-I-13	Povećanje pretovara generalnog tereta i kontejnera u Port of Adria obezbjeđivanjem statusa pretovarne luke	2035	26.4	13.2	13.2
21	MU-I-21	Razvoj intermodalnih/ multimodalnih teretnih terminala na odgovarajućim lokacijama	2032	18.0	13.5	4.5

Br.	Šifra	Naziv	Planirana godina završetka	Procijenjeni troškovi (miliona €)	Raspodjela rashoda (miliona €)	
					2026-2030	2031-2035
14	MA-I-14	Izgradnja objekata za pravce vodnog saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima na Skadarskom jezeru i rijeci Bojani kao mogućnost za održivi turizam	2030	9.6	9.6	-
3.2	RO-I-3.2	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Seljani - Plužine	2035	26.8	-	26.8
3.3	RO-I-3.3	Rekonstrukcija magistralnog puta Šćepan Polje - Plužine (granični prelaz sa Bosnom i Hercegovinom)	2035	168.1	-	168.1

Plan implementacije mekih mjera predstavljen je u sljedećoj tabeli:

Tabela 34 – Plan implementacije mekih mjera

Br.	Šifra	Naziv	Planirana godina završetka	Procijenjeni troškovi (miliona €)	Raspodjela rashoda (miliona €)	
					2026-2030	2031-2035
"NEOPHODNE" MEKE MJERE				245.4	189.5	55.9
5	RO-S-5	Priprema narednih višegodišnjih programa za državne puteve	2035	1.10	0.55	0.55
6	RO-S-6	Zaključivanje sporazuma o nivou usluge sa upravljačima infrastrukture	2035	N/A	-	-
7	RO-S-7	Nastavak aktivnosti provjere bezbjednosti puteva i inspekcija bezbjednosti puteva	2035	2.20	1.10	1.10
8	RO-S-8	Podrška sprovođenju Strategije unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima 2024-2030 - Operacionalizacija Koordinacionog tijela za bezbjednost saobraćaja na putevima i saradnja sa Ministarstvom unutrašnjih poslova u oblasti bezbjednosti saobraćaja i prevoza opasnih materija	2035	5.50	2.75	2.75
11.1	MA-S-11.1	Unapređenje željezničke povezanosti Luke Bar	2035	0.55	0.28	0.28
11.2	MA-S-11.2	Bolja valorizacija određenih lučkih usluga	2035	0.88	0.44	0.44
11.3	MA-S-11.3	Valorizacija Luke Bar kao nove kruzing destinacije	2035	1.65	0.83	0.83
15	MA-S-15	Jačanje Uprave pomorske sigurnosti i bezbjednosti plovidbe	2035	0.55	0.28	0.28
16	AV-S-16	Prilagođavanje institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira za upravljanje vazdušnim prostorom u skladu sa operativnim strukturama EU	2035	0.55	0.28	0.28
17	AV-S-17	Praćenje ugovora o koncesiji za aerodrome Podgorica i Tivat	2035	N/A	-	-
19	MU-S-19	Promocija i podrška intermodalnim sporazumima	2035	N/A	-	-
20	MU-S-20	Izrada studije o intermodalnosti u Crnoj Gori	2029	2.20	2.20	-
23	CC-S-23	Zaključivanje sporazuma i sprovođenje zajedničkih operacija na drumskim, željezničkim i graničnim prelazima na unutrašnjim plovnim putevima sa susjednim zemljama	2035	N/A	-	-
26	CC-S-26	Usvajanje Strategije za ITS i nastavak pripreme studija i traženja finansiranja za razvoj i implementaciju ITS-a u skladu sa relevantnim akcionim planom	2035	0.55	0.28	0.28
27	CC-S-27	Uspostavljanje Nacionalne pristupne tačke i Nacionalnog tijela	2028	1.28	1.28	-

Br.	Šifra	Naziv	Planirana godina završetka	Procijenjeni troškovi (miliona €)	Raspodjela rashoda (miliona €)	
					2026-2030	2031-2035
28	CC-S-28	Uvođenje ITS/ digitalnih usluga i aplikacija usmjerenih na multimodalni/ intermodalni teretni saobraćaj - Sprovođenje eFTI Uredbe	2027	4.70	4.70	-
29	MA-S-29	Integracija PCS-a sa informacionim sistemom Uprave carina putem MRN poruka	2027	1.98	1.98	-
30	MA-S-30	Integracija PCS-a sa Nacionalnim pomorskim jedinstvenim šalterom, kojim upravlja UPS, uz obezbjeđivanje buduće kompatibilnosti sa sistemom SafeSeaNet, zahtjevima EMSWe i usklađivanje sa budućim izmjenama zakonodavstva EU	2027	2.75	2.75	-
31	RO-S-31	Nastavak aktivnosti na interoperabilnosti elektronske naplate putarine	2035	0.55	0.28	0.28
32	RO-S-32	Uspostavljanje Registra drumskih prevoznika Zapadnog Balkana	2028	0.28	0.28	-
33	CC-S-33	Usvajanje i sprovođenje zakonodavstva EU u sektorima svih vidova saobraćaja u skladu sa akcionim planovima TCT i obavezama zemlje kandidata za EU i buduće države članice	2035	1.32	0.66	0.66
34	CC-S-34	Nastavak aktivnog učešća u aktivnostima Transportne zajednice i doprinos aktivnostima izvještavanja i prikupljanja podataka	2035	N/A	-	-
35	CC-S-35	Ažuriranje, reorganizacija i racionalizacija upravljačke strukture u skladu sa uredbama EU i najboljim praksama, uz promovisanje rodne ravnopravnosti i obezbjeđivanje jednakih mogućnosti	2035	N/A	-	-
36	CC-S-36	Kontinuirane i intenzivirane aktivnosti obuke, jačanja kapaciteta i stručnog usavršavanja, uključujući i one za donošenje odluka, upravljanje saobraćajnom infrastrukturom itd.	2035	1.10	0.80	0.30
37	CC-S-37	Uvođenje novih izvora finansiranja i tržišnih aktera, prije svega u obliku ugovora o koncesijama/ PPP	2035	N/A	-	-
38	CC-S-38	Razvoj sistema za upravljanje imovinom	2030	1.32	1.32	-
39	CC-S-39	Kontinuirane i pojednostavljene aktivnosti na sazrijevanju i finansiranju SPP projekata za implementaciju	2035	N/A	-	-
40	CC-S-40	Usklađene i koordinirane projektne aktivnosti i programiranje sa aktivnostima susjednih zemalja i traženje bilateralnih/ multilateralnih sporazuma sa strateškim partnerima u različitim oblastima koje utiču na razvoj sektora saobraćaja	2035	N/A	-	-
41	CC-S-41	Izrada i usvajanje Nacionalnog okvira za infrastrukturu za alternativna goriva i sprovođenje mape puta za promovisanje primjene alternativnih goriva i e-mobilnosti	2035	5.50	4.40	1.10
42	RO-S-42	Obezbjeđivanje podsticaja za obnovu voznog parka putničkih automobila, u skladu sa nacionalnim ciljnim vrijednostima	2035	93.50	46.75	46.75
43.1	RO-S-43.1	Studija optimizacije operacija javnog prevoza (PT) i reorganizacija međugradskog javnog prevoza i dovodnih linija do terminala (željezničke stanice, luke, aerodromi)	2030	5.50	5.50	-
43.2	RO-S-43.2	Podrška obnovi voznog parka javnog prevoza	2030	22.00	22.00	-
43.3	CC-S-43.3	Promovisanje multimodalnog i inkluzivnog putničkog saobraćaja	2030	5.50	5.50	-

Br.	Šifra	Naziv	Planirana godina završetka	Procijenjeni troškovi (miliona €)	Raspodjela rashoda (miliona €)	
					2026-2030	2031-2035
44	RA-S-44	Podrška zamjeni/ obnovi željezničkih voznih sredstava	2030	68.75	68.75	-
45	MA-S-45	Uspostavljanje pravaca saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima na Skadarskom jezeru (luka Virpazar) i rijeci Bojani	2030	0.22	0.22	-
46	CC-S-46	Institucionalizacija planova održive mobilnosti - Izrada i usvajanje SUMP-ova u najvažnijim urbanim centrima i učešće u Clean Bus i SUMP platformi	2030	5.50	5.50	-
47	CC-S-47	Izrada i uključivanje smjernica za klimatsku otpornost u pravilnike za pripremu projekata	2028	0.55	0.55	-
48	MA-S-48	Promovisanje zelene tranzicije pomorskog sektora kroz pripremu za uvođenje alternativnih goriva (vodonik, amonijak, metanol) i sprovođenje obaveza MRV i EU ETS	2030	0.44	0.44	-
49	MA-S-49	Instaliranje priključaka za snabdijevanje električnom energijom sa obale (OPS): izrada Studije o instaliranju OPS-a u Luci Bar	2027	0.55	0.55	-
50	CC-S-50	Izrada studija za PSO i zaključivanje PSO ugovora za putnički saobraćaj – Pобољшanje pristupačnosti i cjenovne priuštivosti za udaljene regione	2030	5.50	5.50	-
51	RO-S-51	Izrada studije za reviziju određivanja cijene ugljenika i poreza na puteve	2030	0.55	0.55	-
52	RA-S-52	Olakšavanje ulaska novih tržišnih učesnika u željezničke usluge	2035	N/A	-	-
53	RA-S-53	Racionalizacija metodologije obračuna naknada za pristup infrastrukturi	2028	0.33	0.33	-

Infrastrukturni projekti koji će se realizovati nakon 2035. godine – ukupne procijenjene vrijednosti od €6 milijardi (sa nepredviđenim troškovima, vidjeti Tabela 35) – odnose se uglavnom na projekte auto-puteva i brzih saobraćajnica, kao i na izgradnju nedostajuće željezničke veze prema Bosni i Hercegovini i valorizaciju drugih aerodroma i vazduhoplovne infrastrukture osim Podgorice i Tivta. Podsjeća se da su ovi projekti bili dio scenarija DS3 i da izbor DS2 kao preferiranog scenarija ne isključuje njihovu pripremu i realizaciju nakon 2035. godine.

Tabela 35 – Infrastrukturni projekti za razmatranje nakon 2035. godine

Br.	Šifra	Naziv	Dužina	Trenutna procjena troškova (miliona €)	Troškovi sa nepredviđenim troškovima (30%)
1.3	RO-I-1.3	Izgradnja osnovne TEN-T mreže/ WBEM/ Pravac 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Andrijevice - Boljare	51	1,045.0	1,358.5
1.4	RO-I-1.4	Izgradnja osnovne TEN-T mreže/ Pravac 1: Jadransko-jonski koridor, dionica Granica sa Hrvatskom - Herceg Novi - Krivošije	30	600.0	780.0
1.5	RO-I-1.5	Izgradnja osnovne TEN-T mreže/ Pravac 1: Jadransko-jonski koridor, dionica Krivošije - Cevo	16	320.0	416.0
1.6	RO-I-1.6	Izgradnja osnovne TEN-T mreže/ Pravac 1: Jadransko-jonski koridor, dionica Cevo - Gradac	19	380.0	494.0
1.7	RO-I-1.7	Izgradnja osnovne TEN-T mreže/ WBEM/ Pravac 1: Jadransko-jonski koridor, dionica Zaljevo - Sukobin (granica sa Albanijom)	23	420.0	546.0

Br.	Šifra	Naziv	Dužina	Trenutna procjena troškova (miliona €)	Troškovi sa nepredviđenim troškovima (30%)
2.1	RO-I-2.1	Izgradnja sveobuhvatne TEN-T mreže/ Pravac 2b: Dionica Podgorica - Danilovgrad	16	230.0	299.0
2.2	RO-I-2.2	Izgradnja sveobuhvatne TEN-T mreže/ Pravac 2b: Dionica Danilovgrad - Nikšić	34	470.0	611.0
2.3	RO-I-2.3	Izgradnja sveobuhvatne TEN-T mreže/ Pravac 2b: Smokovac - Tuzi - Bozaj (granica sa Albanijom)	24	420.0	546.0
2.4	RO-I-2.4	Izgradnja sveobuhvatne TEN-T mreže/ Pravac 6b: Andrijevića - granica sa Kosovom	27	480.0	624.0
10.3	RA-I-10.3	Sveobuhvatna TEN-T mreža: Izgradnja željezničke pruge Nikšić- granica sa BiH-Trebinje-Čapljina	57.9	214.3	278.7
18	AV-I-18	Valorizacija drugih aerodroma i druge vazduhoplovne infrastrukture u Crnoj Gori (osim aerodroma Podgorica i Tivat)	N/A	20.0	26.0
Ukupno				4,599.3	5,979.2

Treba napomenuti da bi projekti od velikog strateškog značaja za Crnu Goru (dionice auto-puta Bar–Boljare i Jadransko-jonskog koridora, navedene pod tačkama 1.3–1.7 u gornjoj tabeli) mogli biti realizovani prije 2035. godine, pod uslovom da se obezbijede neophodna finansijska sredstva, posebno nakon pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji, kada se očekuje pristup dodatnim izvorima finansiranja, uključujući sredstva iz fondova kohezije i strukturne politike EU. Takođe treba razmotriti mogućnost realizacije ovih projekata na osnovu međudržavnih sporazuma između Crne Gore i drugih zemalja (npr. Francuske i SAD). Pored dostupnosti finansijskih sredstava, dinamiku realizacije ovih projekata potrebno je uskladiti i sa dinamikom i planovima realizacije odgovarajućih dionica u susjednim zemljama regiona, kako bi se obezbijedila puna funkcionalnost predmetnih koridora, odnosno njihova nesmetana povezanost sa putnim mrežama susjednih zemalja.

Realizacija ovih projekata zahtijeva dalje razmatranje već tokom implementacije ažurirane TDS, kroz izradu predstudija izvodljivosti radi boljeg razumijevanja potreba i potencijala ovih projekata. Predlaže se primjena procesa vrijednosnog inženjeringa u planiranju velikih infrastrukturnih projekata radi optimizacije projektnih rješenja, povećanja tehničke izvodljivosti, smanjenja rizika i snižavanja troškova životnog ciklusa, što dovodi do finansijskih ušteda.

Posebno u pogledu željezničkih investicija, predstudija izvodljivosti za željezničku prugu između Nikšića i Čapljine (mjera RA-I-10.3) radi ispitivanja tehničkih opcija, potencijala tražnje, održivosti projekta i plana implementacije treba da bude izrađena, a bilateralnu saradnju sa Bosnom i Hercegovinom treba nastaviti radi koordinacije aktivnosti, slično predviđenim aktivnostima sa Albanijom koje će uključiti zajedničku studiju optimizacije tražnje za željezničku vezu Podgorica – Tirana/ Durres (mjera RA-I-10.2) radi ocjene i maksimiziranja potencijala tražnje ove željezničke pruge na osnovnoj TEN-T mreži i WBEM koridoru.

Uopšteno, nacionalne planove treba koordinirati sa regionalnim partnerima i sa Evropskom komisijom u pogledu razvoja drumskih veza osnovne i sveobuhvatne TEN-T mreže sa Srbijom, Hrvatskom, Bosnom i Hercegovinom, Albanijom i Kosovom, posebno u pogledu trasa, dinamike implementacije i finansiranja.

Posebno u pogledu plana razvoja auto-puteva i brzih saobraćajnica, a naročito dionica osnovne i sveobuhvatne TEN-T mreže u Crnoj Gori, i imajući u vidu nedavna dešavanja u vezi sa izgradnjom dionica brze saobraćajnice AIC koje prelaze Bokokotorski zaliv, Crna Gora prioritet pomjera na dionice auto-puta AIC između Gradca – Čeva – Krivošija i granice sa Bosnom i Hercegovinom. Iako dionica brze saobraćajnice AIC

od Krivošija do Herceg Novog ostaje dio aktuelnog planiranja, Crna Gora planira da pokrene inicijativu za uvrštavanje dionica auto-puta AIC između Gradca i granice sa Bosnom i Hercegovinom u osnovnu TEN-T mrežu, umjesto prvobitno planirane primorske brze saobraćajnice. Ovo zahtijeva izmjenu odgovarajućeg aneksa TEN-T Uredbe, pri čemu se ne radi samo o reviziji trase već i o promjeni zemlje sa kojom se ostvaruje veza (BIH umjesto HRV). Pored toga, kao što je već istaknuto u izvještaju o dijagnostičkoj analizi, prioritizaciju i implementaciju projekata na utvrđenoj sveobuhvatnoj TEN-T mreži u Crnoj Gori treba pažljivo razmotriti i koordinirati sa Evropskom komisijom i susjednim zemljama, posebno u pogledu dionica od Jasenovog Polja (sjeverno od Nikšića) do graničnog prelaza Šćepan Polje, koje nisu dio plana razvoja brzih saobraćajnica, budući da on predviđa vezu sa Bosnom i Hercegovinom na graničnom prelazu Metaljika.

7.3 FINANSIRANJE AŽURIRANE STRATEGIJE – RIZICI IMPLEMENTACIJE I MJERE UBLAŽAVANJA

7.3.1 FINANSIRANJE AŽURIRANE STRATEGIJE

Uspješna implementacija ažurirane TDS zahtijeva visoko strukturiran, diversifikovan i fiskalno održiv okvir finansiranja. Makroekonomsko okruženje zemlje – ograničenja odnosa duga i BDP-a i ograničen fiskalni prostor – onemogućava oslanjanje na nacionalni budžet za kapitalne investicije velikog obima. Stoga implementacija ažurirane TDS, ukupnih troškova od oko € 6.84 milijardi, nalaže mješoviti model finansiranja koji mobilizuje domaće javne izvore, kredite, međunarodne grantove i učešće privatnog sektora.

Finansijski plan strategije zasniva se na nacionalnom budžetu. Javni prihodi ostaju primarni izvor za održavanje i funkcionisanje nacionalne saobraćajne mreže. Nacionalni kapitalni budžet opredjeljuje se za finansiranje pripreme projekata, kao i za obezbjeđivanje obaveznog nacionalnog udjela u sufinansiranju koji se zahtijeva za kredite i grantove EU. Što se tiče mekih regulatornih, pravnih i institucionalnih mjera, koje ne stvaraju direktne finansijske prinose, one se u potpunosti finansiraju iz nacionalnih administrativnih izdvajanja.

Krediti IFI predstavljaju primarni mehanizam za finansiranje velikih kapitalnih infrastrukturnih investicija. EIB i EBRD ostaju vodeće IFI koje pružaju podršku sektoru saobraćaja Crne Gore kroz dugoročne kredite sa niskom kamatnom stopom i povoljnim periodom počeka, prvenstveno za projekte na koridorima visokog prioriteta sa visokim socio-ekonomskim stopama povraćaja i dokazanom finansijskom održivošću. Ovi krediti sistematski su praćeni tehničkom pomoći koju finansiraju IFI, radi podrške subjektima zaduženim za implementaciju u oblasti inženjerskog nadzora, kontrole nabavki i jačanja kapaciteta.

Koristeći bespovratna sredstva EU i kako bi se izloženost nacionalnom dugu svela na najmanju mjeru, Crna Gora treba da maksimizira apsorpciju takvih grantova, primjenom mješovitog finansiranja kroz Investicioni okvir za Zapadni Balkan, posebno za djelove drumskih i željezničkih koridora TEN-T i WBEM i Luku Bar na osnovnoj mreži, kao i da koristi druge izvore kao što su program Interreg ADRION i [Program bezbjednog i održivog saobraćaja](#) Grupačije Svjetske banke. Sredstva Instrumenta za pretprišupnu pomoć će nakon pristupanja EU postepeno zamijeniti Instrument za povezivanje Evrope (CEF) i evropski strukturni i investicioni fondovi (ESIF), za šta se očekuje da će podstaći implementaciju TEN-T mreže i realizaciju nacionalnih projekata usmjerenih na povećanje regionalne kohezije i nacionalne socio-ekonomske konverģencije,

Uporedo s tim, specijalizovani nacionalni i sektorski fondovi mogu se koristiti kao instrumenti za podršku dekarbonizaciji, zelenoj tranziciji, održivoj mobilnosti i mjerama prilagođavanja klimatskim promjenama, kao što je Eko-fond kroz njegov postepeni razvoj i povezivanje sa ekološkim taksama, formiranjem cijene ugljenika

i revizijom putarina, kao i zelene obveznice za niskougljenične investicije u željeznička vozna sredstva i dekarbonizaciju pomorskog saobraćaja.

Na kraju, ali ne manje važno, radi ublažavanja pritiska javnog duga i povećanja komercijalne efikasnosti, kapitalno učešće privatnog sektora treba mobilisati kroz dugoročne koncesije, kao što je slučaj sa Aerodromima Crne Gore, ali i kroz ugovore o javno-privatnom partnerstvu (PPP) koji se mogu primijeniti na razvoj multimodalnih terminala, razvoj auto-puteva i brzih saobraćajnica, kao i uslužnih zona i parkirališta za teretna vozila.

Kako bi se garantovalo efikasno korišćenje ovog raznovrsnog skupa izvora finansiranja, od najveće je važnosti obezbijediti stroge principe alokacije kapitala, i to tako da se osigura da a) nijedan kapitalni projekat ne može dobiti međunarodno finansiranje ukoliko nije uvršten u revidiranu jedinstvenu listu projekata i ukoliko nije dostigao napredni nivo zrelosti planiranja, čime se daje prioritet projektima koji imaju razrađenu projektnu dokumentaciju kako bi se spriječilo blokiranje sredstava, i b) da sve velike infrastrukturne investicije prođu kroz ocjene vrijednosnog inženjeringa i analize troškova životnog ciklusa tokom faza pripreme, radi optimizacije projektnih rješenja, kontrole kapitalnih rashoda i smanjenja rizika od rasta troškova.

7.3.2 RIZICI I MJERE UBLAŽAVANJA

Što se tiče rizika ažurirane TDS, oni se prvenstveno odnose na makroekonomske i fiskalne rizike, i to na održivost duga i zavisnost od spoljnog finansiranja, rast troškova izgradnje i inflatorne pritiske, koji se ublažavaju kroz predviđenu rezervu za nepredviđene troškove, unapređenje mješovitog finansiranja, vrijednosni inženjering i obračun troškova životnog ciklusa, kao i kroz aktivnije učešće privatnog sektora u finansiranju investicija.

Rizici se takođe odnose na institucionalne i administrativne rizike usljed institucionalne fragmentacije, nedostatka tehničke ekspertize i fluktuacije kadra, kao i na nedostatke u regulatornoj tranziciji i sprovođenju reformi, koji se ublažavaju nastavkom napora na usklađivanju sa pravnom tekovinom EU (acquis) radi punopravnog pristupanja do 2028. godine, jačanjem regionalne saradnje i sprovođenjem Ugovora o Transportnoj zajednici uz smjernice i podršku TCPS, kao i sprovođenjem Mape puta za institucionalno restrukturiranje i jačanje kapaciteta ažurirane TDS.

Tehnički i fizički rizici izvođenja predstavljaju još jednu kritičnu dimenziju, usljed zahtjevnog planinskog terena, koji može uzrokovati značajna kašnjenja projekata, prekoračenja troškova i finansijske pritiske na domaće izvođače. Složena geologija duž primarnih koridora razvoja infrastrukture predstavlja značajne inženjerske izazove, koji će se ublažiti izradom detaljnih geotehničkih i glavnih projekata prije raspisivanja tendera, kao i strogom primjenom FIDIC uslova upravljanja ugovorima radi kontrole zahtjeva izvođača tokom izgradnje. Pored toga, prirodne i klimatske opasnosti, uključujući klizišta, poplave i koroziju u priobalnom području, rješavaju se ugrađivanjem klimatske otpornosti infrastrukture u pravila projektovanja, izdvajanjem namjenskih i kontinuiranih budžeta za održavanje radi preventivne stabilizacije kosina, kao i usklađivanjem mjera prevencije katastrofa sa relevantnim aktivnostima Ministarstva unutrašnjih poslova.

Konačno, tržišni, komercijalni i geopolitički rizici prijete operativnoj i finansijskoj održivosti crnogorskih saobraćajnih operatera i pružalaca logističkih usluga. Luka Bar i željeznički operateri zavise od tranzita rasutog tereta, čime se povećava njihova ranjivost na fluktuacije globalnih cijena roba i na preusmjeravanje regionalnog tereta ka naprednijim konkurentskim logističkim čvorištima u susjednim zemljama. Ovo bi trebalo sistematski ublažiti diversifikacijom operacija lučkih terminala ka tečnom i kontejnerizovanom teretu,

u kombinaciji sa razvojem kopnenih multimodalnih teretnih terminala. Pored toga, percepcija javnosti i uzdržanost stanovništva/ putnika u pogledu prihvatanja navika održive mobilnosti i podrške modalnom pomaku mogli bi ugroziti ugovore o obavezama javne usluge i ukupne napore na unapređenju željeznice i sistema javnog prevoza. Ovaj rizik trebalo bi ublažiti unapređenjem savremenog i energetski efikasnog autobusnog voznog parka i voznih sredstava, digitalnim informacionim sistemima i uslugama orijentisanim ka korisnicima, kao i kampanjama za podizanje svijesti javnosti radi obezbjeđivanja povjerenja javnosti u opcije održive mobilnosti.

7.4 OKVIR ZA PRAĆENJE I EVALUACIJU

7.4.1 OČEKIVANI ISHODI I REZULTATI

Ažurirana TDS predviđa transformaciju modela planiranja i upravljanja saobraćajem u Crnoj Gori sa tradicionalnog, isključivo infrastrukturno usmjerenog pristupa ka savremenom modelu orijentisanom ka korisnicima, koji odražava saobraćajnu politiku usklađenu sa EU SSMS i obavezama koje proističu iz TCT. Stoga je, radi obezbjeđivanja primjenjivog okvira implementacije usmjerenog na rezultate, neophodno uspostaviti konkretan okvir za praćenje i evaluaciju.

U ovom odjeljku definisan je sveobuhvatan sistem SMART indikatora, čiji je cilj da premosti stratešku logiku intervencije koja povezuje srednjoročne socio-ekonomske ishode strategije sa operativnim rezultatima čija se isporuka očekuje od predloženih mjera strategije, kako su definisane u preferiranom razvojnom scenariju.

Okvir za praćenje i evaluaciju ažurirane TDS uvodi hijerarhijsku podjelu indikatora, zasnovanu na dva različita nivoa mjerenja:

- Indikatori ishoda (socio-ekonomski uticaji i operativni učinak); i
- Indikatori rezultata (jedinice isporuke i procesne prekretnice).

Indikatori ishoda mjere stvarne socio-ekonomske rezultate i operativni učinak saobraćajnog sistema koji korisnici doživljavaju, odgovarajući na pitanje zašto se mjera sprovodi i da li strateška intervencija ostvaruje svoje osnovne socio-ekonomske ciljeve. Ishodi su vođeni tražnjom, obuhvataju cjelokupan sistem i direktno su povezani sa koristima za korisnike, kao što su uštede u vremenu putovanja, povećane operativne brzine, smanjene stope saobraćajnih nezgoda, niže emisije ugljenika i povećan obim javnog prevoza. Ovi indikatori su mjerljivi i modelirani primjenom nacionalnog saobraćajnog modela za horizonte 2030. i 2035. godine.

Indikatori rezultata mjere neposrednu fizičku isporuku ili unapređenja procesa nastala sprovođenjem pojedinačnih mjera, prateći ono što nadležni državni organi i upravljači infrastrukture fizički izgrade, donesu ili institucionalizuju. Rezultati su, dakle, vođeni ponudom i vezani za konkretne projekte, kao što su kilometri izgrađenih auto-puteva, kilometri temeljno obnovljenih željezničkih pruga, modernizovani granični prelazi, nivo transponovanog zakonodavstva EU ili uvođenje digitalnih sistema.

Naredna sveobuhvatna tabela predstavlja osnovnu kontrolnu tablu za praćenje ažurirane TDS. U skladu sa prioritizovanim portfoliom mjera scenarija DS2, ona prikazuje neposredne rezultate, međusobno povezane socio-ekonomske ishode i institucionalne izvore verifikacije po predloženoj mjeri.

Tabela 36 – Matrica logičkog okvira sa povezivanjem identifikovanih problema i nedostataka sa ciljevima visokog nivoa, specifičnim ciljevima i predloženim mjerama – Indikatori rezultata i ishoda ažurirane TDS

Identifikovani nedostatak - problem	Cilj(evi) visokog nivoa	Specifični cilj	Naziv mjere	Šifra mjere	Očekivani indikator rezultata (jedinice isporuke)	Povezani indikator ishoda (socio-ekonomski rezultat)	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije
Veze na glavnom pravcu sjever–jug (WBEM koridor) nijesu usklađene sa TEN-T standardima.	HLO 1: Ekonomski razvoj i efikasnost HLO 2: Pristupačnost, performanse operacija i kvalitet usluga HLO 3: Bezbjednost i sigurnost HLO 4: Integracija u EU HLO 5: Održivost životne sredine i klimatska otpornost	SPO 1: Završetak putnih projekata na osnovnoj TEN-T mreži	Osnovna TEN-T mreža/ WBEM/ Ruta 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Tološi – (Farmaci -) Virpazar	RO-I-1.1	Izgrađeni auto-putevi (km)	Povećanje ukupnih veh-km na završenoj osnovnoj TEN-T mreži	MoT/ Monteput
Fizička uska grla onemogućavaju nesmetan drumski pristup Luci Bar na osnovnoj TEN-T mreži i integraciju u međunarodne transportne lance putem putne infrastrukture usklađene sa TEN-T standardima.			Osnovna TEN-T mreža/ WBEM/ Pravac 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Virpazar-Bar (petlja Zaljevo)	RO-I-1.2	Kumulativna dužina završene osnovne TEN-T mreže (km)	Uštede vremena na osnovnoj TEN-T mreži za postojeće putnike u automobilima (pax-hrs/ godišnje) Prosječno vrijeme putovanja između Bara i granice sa Srbijom (min) Povećanje godišnjih prihoda od putarine	
Povezanost sa susjednim zemljama preko pravaca koji nijesu dio osnovne TEN-T mreže zahtijeva bolje i bezbjednije putne veze i povećanje kapaciteta radi ublažavanja domaćih uskih grla između Podgorice – Danilovgrada – Nikšića i duž jadranske obale.	HLO 1: Ekonomski razvoj i efikasnost HLO 2: Pristupačnost, performanse operacija i kvalitet usluga HLO 3: Bezbjednost i sigurnost HLO 5: Održivost životne sredine i klimatska otpornost	SPO 2: Unapređenje nivoa usluge i bezbjednosti državne putne mreže	SPP/ Jadransko-jonski koridor, primorska varijanta: Jadransko-jonski koridor, dionica Markovići – Ljubotinj	RO-I-2.5	Izgrađene brze saobraćajnice (km)	Nivo usluge duž primorskog koridora Budva – Bar ILI Vrijeme putovanja Budva (Lastva Grbaljska) – Podgorica	MoT/ Monteput/ Uprava za saobraćaj
Povezanost sa Bosnom i Hercegovinom preko M-3 (sveobuhvatna TEN-T mreža) zahtijeva unapređenje postojeće infrastrukture, uključujući			Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Zaborje – Seljani	RO-I-3.1	Rekonstruisane dionice M-3 (km)	Poboljšano stanje puta i bezbjednost duž M-3 – unaprijeđena povezanost (veći obim saobraćaja)	
			Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Seljani – Plužine	RO-I-3.2			
			Rekonstrukcija magistralnog puta Šćepan Polje – Plužine (granični	RO-I-3.3			

Identifikovani nedostatak - problem	Cilj(evi) visokog nivoa	Specifični cilj	Naziv mjere	Šifra mjere	Očekivani indikator rezultata (jedinice isporuke)	Povezani indikator ishoda (socio-ekonomski rezultat)	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije
prekograničnu vezu i most na Šćepan Polju.			prelaz sa Bosnom i Hercegovinom)			preusmjeren sa drugih pravaca) sa BIH (obnovljen kao glavni pravac)	
Veliki broj saobraćajnih nezgoda i smrtno stradalih u saobraćaju (trostruko više od prosjeka EU), pri čemu se veoma visok udio (76%) dešava na državnoj putnoj mreži. Na 40% državne putne mreže i dalje su potrebne intervencije radi sprečavanja daljeg propadanja. Dosadašnje investicije bile su često ad-hoc; postoji potreba za sistematskim, programskim pristupom upravljanju životnim ciklusom.			Nastavak održavanja, rehabilitacije, rekonstrukcije i unapređenja državnih puteva radi održavanja i poboljšanja LOS-a i bezbjednosti saobraćaja na putevima	RO-I-4	Rekonstruisana, unaprijeđena i održavana putna mreža (km)	Procenat mreže državnih puteva u dobrom stanju <i>Uštede vremena van osnovne TEN-T mreže</i>	MoT/ Uprava za saobraćaj
			Priprema narednih višegodišnjih programa za državne puteve	RO-S-5	Klizni višegodišnji programi na godišnjem nivou Dugoročna predvidivost budžeta i efikasnost planiranja održavanja	<i>za postojeće putnike u automobilima (pax-hrs/ godišnje)</i>	MoT/ Uprava za saobraćaj
Nedostatak standarda učinka za upravljače putne infrastrukture radi unapređenja operativne efikasnosti.			Zaključivanje sporazuma o nivou usluge (SLA) sa upravljačima infrastrukture	RO-S-6	SLA sporazum između MoT-a i Monteputa na snazi i pod kontinuiranim praćenjem	Održavanje zasnovano na učinku i operativna efikasnost	MoT/ Monteput
Trajno visok broj i težina saobraćajnih nezgoda zahtijevaju intenziviranje napora na unapređenju bezbjednosti saobraćaja na putevima.			Nastavak aktivnosti provjere bezbjednosti puteva i inspekcija bezbjednosti puteva	RO-S-7	RSA/ RSI za sve nove projekte i postojeću mrežu	Broj poginulih u saobraćaju na putevima na 100,000 stanovnika	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput/ Ministarstvo unutrašnjih poslova/ Policija
			Podrška sprovođenju Strategije unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima 2024-2030 - Operacionalizacija Koordinacionog tijela za bezbjednost saobraćaja na putevima i saradnja sa	RO-S-8	Kontinuirana koordinacija i podrška		

Identifikovani nedostatak - problem	Cilj(evi) visokog nivoa	Specifični cilj	Naziv mjere	Šifra mjere	Očekivani indikator rezultata (jedinice isporuke)	Povezani indikator ishoda (socio-ekonomski rezultat)	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije
Nedostatak uslužnih zona i bezbjednih i sigurnih objekata za profesionalne vozače.			Ministarstvom unutrašnjih poslova u oblasti bezbjednosti saobraćaja i prevoza opasnih materija Izgradnja uslužnih/ odmorišnih zona i bezbjednih i sigurnih parkirališta za teretna vozila	RO-I-9	Sertifikovana parkirališta za HGV na odabranim lokacijama	Povećana bezbjednost i sigurnost profesionalnih vozača i učesnika u saobraćaju Broj nezgoda HGV povezanih sa umorom	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput Ministarstvo unutrašnjih poslova/ Policija
Zastarjela željeznička infrastruktura sa prevaziđenim signalno-sigurnosnim sistemima i niskim eksploatacionim brzinama na glavnom koridoru od nacionalnog i međunarodnog značaja Vrbnica – Bar.	HLO 1: Ekonomski razvoj i efikasnost HLO 2: Pristupačnost, performanse operacija i kvalitet usluga HLO 3: Bezbjednost i sigurnost HLO 4: Integracija u EU HLO 5: Održivost životne sredine i klimatska otpornost	SPO 3: Završetak TEN-T željezničkih projekata i sveobuhvatne obnove željezničke mreže	TEN-T/ WBEM/ Pravac 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica-državna granica sa Srbijom (2. faza)	RA-I-10.1	Temeljno obnovljene/ rekonstruisane željezničke pruge (km) Potpuna elektrifikacija željezničke mreže	Godišnji obim željezničkog teretnog saobraćaja (neto tone) Prosječna brzina na željeznici (km/h)	MoT/ ŽICG/ željeznički prevoznici
Zastarjela željeznička infrastruktura sa ograničenjima brzine i prevaziđenim signalno-sigurnosnim sistemima. Nepotpuna elektrifikacija prekograničnih dionica; nedostatak željezničke interoperabilnosti sa Albanijom.			TEN-T/ WBEM/ Pravac 2: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Podgorica - Tuzi – preko granice sa Republikom Albanijom do Tirane	RA-I-10.2	Uvođenje ERTMS-a	Povećanje godišnjih prihoda za IM i Rus Eliminisanje emisija iz dizel željezničkog saobraćaja	
Nedovoljna iskorišćenost Luke Bar u odnosu na njene potencijale. Slaba sinergija željeznice i luke i nizak nivo željezničko-vodnih operacija.	HLO 1: Ekonomski razvoj i efikasnost HLO 2: Pristupačnost, performanse operacija i kvalitet usluga HLO 3: Bezbjednost i sigurnost HLO 4: Integracija u EU	SPO 4: Revitalizacija i/ili unapređenje infrastrukture, postrojenja, usluga i povezanosti	Unapređenje željezničke povezanosti Luke Bar	MA-S-11.1	Logistička studija i operativne procjene radi unapređenja željezničko-lučke povezanosti i kvaliteta lučkih usluga –	Povećanje lučkih prihoda usljed željezničko-lučkih operacija	Luka Bar
			Bolja valorizacija određenih lučkih usluga	MA-S-11.2			

Identifikovani nedostatak - problem	Cilj(evi) visokog nivoa	Specifični cilj	Naziv mjere	Šifra mjere	Očekivani indikator rezultata (jedinice isporuke)	Povezani indikator ishoda (socio-ekonomski rezultat)	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije
	HLO 5: Održivost životne sredine i klimatska otpornost	vodnog saobraćaja			Poboljšana konkurentnost Luke Bar u pogledu željezničko-vodnih operacija		
Neiskorišćen potencijal Luke Bar kao kruzing destinacije – 95% kruzing saobraćaja Crne Gore odvija se u Luci Kotor.			Valorizacija Luke Bar kao nove kruzing destinacije	MA-S-11.3	Poboljšana atraktivnost Luke za kruzere zahvaljujući zajedničkim naporima Luke i turističkih subjekata – Povećanje broja dolazaka kruzera u Luku Bar	Povećanje prihoda od usluga za kruzere	Luka Bar
Ograničena dubina morskog dna za velike savremene brodove u Luci Bar. Zastarjela lučka nadgradnja koja ograničava efikasnost pretovara tereta.			Produbljivanje morskog dna u Luci Bar (SPP projekat)	MA-I-12.1	Unapređenja infrastrukture i suprastrukture – Poboljšani kapaciteti za efikasnost pretovara tereta	Broj dolazaka većih brodova u Luku Bar	Luka Bar
Neiskorišćen potencijal za teretne i putničke usluge u Luci Bar usljed infrastrukturnih ograničenja. Zahtjev za usklađenošću sa standardima za luke na osnovnoj TEN-T mreži.			Proširenje pristana i putničkog terminala u Luci Bar (SPP projekat)	MA-I-12.2	Sprovođenje infrastrukturnih unapređenja i povećanje kapaciteta – Poboljšana konkurentnost Luke Bar	Godišnji broj putnika	Luka Bar
			Rekonstrukcija lučke željezničke mreže (SPP projekat)	MA-I-12.3		Povećanje ukupnih lučkih prihoda	
			Proširenje kapaciteta za pretovar i skladištenje suvog rasutog tereta na sjevernoj padini brda Volujica u Luci Bar	MA-I-12.4		Ukupan godišnji promet tereta (miliona tona)	
			Povećanje pretovara tečnog i rasutog tereta u Luci Bar	MA-I-12.5			

Identifikovani nedostatak - problem	Cilj(evi) visokog nivoa	Specifični cilj	Naziv mjere	Šifra mjere	Očekivani indikator rezultata (jedinice isporuke)	Povezani indikator ishoda (socio-ekonomski rezultat)	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije
Crna Gora ima nizak stepen kontejnerizacije u poređenju sa regionalnim konkurentima kao što je Rijeka.			Povećanje pretovara generalnog tereta i kontejnera u Port of Adria obezbjeđivanjem statusa pretovarne luke	MA-I-13	Sprovođenje infrastrukturnih, operativnih i institucionalnih unapređenja – Ojačana uloga Port of Adria kao konkurentne jadranske luke za kontejnerski saobraćaj	Godišnji pretovar kontejnera u Port of Adria Povećanje lučkih prihoda usljed kontejnerskog obima	Port of Adria
Neiskorišćen potencijal unutrašnjih plovnih puteva za održive usluge putničkog saobraćaja.			Izgradnja objekata za pravce vodnog saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima na Skadarskom jezeru i rijeci Bojani kao mogućnost za održivi turizam	MA-I-14	Razvoj infrastrukture/ objekata neophodnih za obavljanje putničkog saobraćaja na IWW	Operativne organizovane IWW linije	MoMA/ Lučka uprava
Nedostatak kapaciteta za pomorsku sigurnost: manjak specijalizovanog kadra i tehničkih kapaciteta koji otežava efikasnu koordinaciju traganja i spašavanja (SAR), istraživanje pomorskih nezgoda i sprovođenje kontrole države zastave/ države luke.			Jačanje Uprave pomorske sigurnosti i bezbjednosti plovidbe	MA-S-15	Unaprijeđeni kapaciteti i okvir koordinacije u pogledu pomorske sigurnosti i sprovođenja kontrole države zastave/države luke	Nivo koordinacije SAR i istraživanja pomorskih nezgoda	MoMA/ UPS
Nedostaci u upravljanju vazдушnim prostorom koji zahtijevaju usklađivanje sa Jedinstvenim evropskim nebom.	HLO 1: Ekonomski razvoj i efikasnost HLO 2: Pristupačnost, performanse operacija i kvalitet usluga	SPO 5: Utvrđivanje mogućnosti i potreba za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom	Prilagođavanje institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira za upravljanje vazдушnim prostorom u skladu sa operativnim strukturama EU	AV-S-16	Modernizacija kontrole letjenja	Ukupan godišnji broj putnika na aerodromima (miliona/ godišnje)	MoT/ CAA/ Aerodromi Crne Gore
Nedostaci vazduhoplovnih kapaciteta tokom vrhunca	HLO 3: Bezbjednost i sigurnost HLO 4: Integracija u EU		Praćenje ugovora o koncesiji za aerodrome Podgorica i Tivat	AV-S-17	Djelotvorno sprovođenje		

Identifikovani nedostatak - problem	Cilj(evi) visokog nivoa	Specifični cilj	Naziv mjere	Šifra mjere	Očekivani indikator rezultata (jedinice isporuke)	Povezani indikator ishoda (socio-ekonomski rezultat)	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije
turističke sezone; zastoj u modernizaciji aerodroma Tivat/Podgorica usljed kašnjenja u postupku koncesije.	HLO 5: Održivost životne sredine i klimatska otpornost	infrastrukture vazdušnog saobraćaja			obaveza iz ugovora o koncesiji i unaprijeđeni/modernizovani aerodromi		
Vidovi saobraćaja funkcionišu izolovano; zavisnost logistike od drumskog saobraćaja.	HLO 1: Ekonomski razvoj i efikasnost HLO 2: Pristupačnost, performanse operacija i kvalitet usluga HLO 3: Bezbjednost i sigurnost	SPO 6: Jačanje stvaranja efikasnog i integrisanog saobraćajnog sistema kroz intermodalnost	Promocija i podrška intermodalnim sporazumima	MU-S-19	Podrška intermodalnom saobraćaju	Udio željezničkog teretnog saobraćaja (tone) u Luci Bar	MoT/ MoMA/ Privredna komora/ luke/ željeznički operateri
	HLO 4: Integracija u EU		Izrada studije o intermodalnosti u Crnoj Gori	MU-S-20	Izrađena studija	Smanjenje isključivo drumskog teretnog saobraćaja	
Nepostojanje multimodalnih teretnih terminala; visoka zavisnost logistike od puteva.	HLO 5: Održivost životne sredine i klimatska otpornost		Razvoj intermodalnih/multimodalnih teretnih terminala na odgovarajućim lokacijama	MU-I-21	Broj intermodalnih teretnih terminala		
Velika zadržavanja na granici, posebno tokom ljetnjeg perioda, zahtijevaju unapređenje fizičke infrastrukture radi povećanja efikasnosti i skraćanja vremena čekanja/ trajanja procedura.	HLO 1: Ekonomski razvoj i efikasnost HLO 2: Pristupačnost, performanse operacija i kvalitet usluga HLO 3: Bezbjednost i sigurnost HLO 4: Integracija u EU	SPO 7: Olakšavanje prelaska granice i međunarodnog saobraćaja	Unapređenje infrastrukture graničnih prelaza	CC-I-22	Broj unaprijeđenih, proširenih, (re)konstruisanih drumskih i željezničkih graničnih prelaza	Unaprijeđeni i nesmetani prelasci granice na drumskim i željezničkim BCP, uz maksimalan povraćaj velikih infrastrukturnih	Mol/ MoT/ Uprava carina/ Granična policija/ Uprava za fitosanitarne poslove
Zajedničke kontrole sa susjednim zemljama ne sprovode se u širem obimu na brojnim drumskim graničnim prelazima ni na oba željeznička granična prelaza.	HLO 5: Održivost životne sredine i klimatska otpornost		Zaključivanje sporazuma i sprovođenje zajedničkih operacija na drumskim, željezničkim i graničnim prelazima na unutrašnjim plovim putevima sa susjednim zemljama	CC-S-23	Broj BCP sa uspostavljenim zajedničkim operacijama	investicija, povećanje predvidivosti isporuke i smanjenje troškova saobraćaja	
Kašnjenje u uvođenju ITS (pokrivenost uglavnom ograničena na dionicu auto-puta i tunele).	HLO 1: Ekonomski razvoj i efikasnost HLO 2: Pristupačnost, performanse operacija i kvalitet usluga	SPO 8: Djelotvorna primjena ITS tehnologija i digitalizacije u drumskom, željezničkom i	Instaliranje ITS opreme na osnovnoj mreži i odabranim djelovima mreže magistralnih puteva	RO-I-24	Uvođenje ITS-a na osnovnoj TEN-T mreži	Unapređenje efikasnosti putne mreže	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput
Nedostatak sistema za mjerenje osovinskog opterećenja.	HLO 3: Bezbjednost i sigurnost HLO 4: Integracija u EU HLO 5: Održivost životne sredine i klimatska otpornost		Instaliranje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja	RO-I-25	Instalirani sistemi za mjerenje osovinskog opterećenja –	Poboljšan protok saobraćaja	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput

Identifikovani nedostatak - problem	Cilj(evi) visokog nivoa	Specifični cilj	Naziv mjere	Šifra mjere	Očekivani indikator rezultata (jedinice isporuke)	Povezani indikator ishoda (socio-ekonomski rezultat)	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije
		pomorskom saobraćaju			Obezbijedena usklađenost sa TEN-T	Bolja zaštita puteva i djelotvorno sprovođenje propisa	
Nedostatak ITS strategije i okvirne arhitekture, kao i podsektorskih strategija uvođenja.			Usvajanje Strategije za ITS i nastavak pripreme studija i traženja finansiranja za razvoj i implementaciju ITS-a u skladu sa relevantnim akcionim planom	CC-S-26	Usvajena ITS strategija i akcioni plan Sprovođenje ITS strategije – Izrađene/ sprovedene ITS strategije po vidovima saobraćaja	Poboljšani uslovi saobraćaja, veća bezbjednost i smanjenje uticaja saobraćaja na životnu sredinu	MoT/ MoMA
Institucionalni deficit u upravljanju podacima; ne postoji centralizovani digitalni interfejs za prikupljanje i razmjenu saobraćajnih podataka – nepostojanje Nacionalne pristupne tačke (NAP) i nedostatak informacija o saobraćaju u realnom vremenu (RTTI) i multimodalnih putnih informacija (MMTIS).			Uspostavljanje Nacionalne pristupne tačke i Nacionalnog tijela	CC-S-27	Uspostavljeno NB i operacionalizovan NAP – Usklađenost sa ITS okvirom i multimodalna integracija NAP-a	Standardizacija i kvalitet podataka Unaprijeđena integracija i razmjena podataka Unaprijeđeno pružanje informacija o saobraćaju u realnom vremenu, planiranje putovanja i optimizacija lanaca snabdijevanja	MoT/ Nacionalno tijelo
Teretna dokumentacija u papirnom obliku i nedostatak digitalnih logističkih platformi.			Uvođenje ITS/ digitalnih usluga i aplikacija usmjerenih na multimodalni/ intermodalni teretni saobraćaj - Sprovođenje eFTI Uredbe	CC-S-28	Uvođenje digitalnih usluga podataka o teretu usklađenih sa eFTI	Unaprijeđena razmjena transportnih dokumenata Brže granične i usputne kontrole	MoT/ Uprava carina/ MoInterior/ Policija

Identifikovani nedostatak - problem	Cilj(evi) visokog nivoa	Specifični cilj	Naziv mjere	Šifra mjere	Očekivani indikator rezultata (jedinice isporuke)	Povezani indikator ishoda (socio-ekonomski rezultat)	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije
						Smanjenje administrativnih i operativnih troškova	
Neefikasna razmjena digitalnih podataka između lučkih operacija i carinskih organa.			Integracija PCS-a sa informacionim sistemom Uprave carina putem MRN poruka	MA-S-29	Integracija PCS-a i carine	Smanjenje uticaja saobraćaja na životnu sredinu Unapređenje razmjene digitalnih podataka Brže operacije i optimizovana lučka logistika	UPS/ Uprava carina
Potreba za postepenom digitalizacijom pomorskih administrativnih usluga i kontinuiranim ažuriranjima radi usklađenosti sa pravnom tekovinom EU (acquis) i budućim EMSW okruženjem.			Integracija PCS-a sa Nacionalnim pomorskim jedinstvenim šalterom, kojim upravlja UPS, uz obezbjeđivanje buduće kompatibilnosti sa sistemom SafeSeaNet, zahtjevima EMSWe i usklađivanje sa budućim izmjenama zakonodavstva EU	MA-S-30	Integracija PCS-a i NMSW-a i kompatibilnost sa SafeSeaNet i EMSWe	Unapređenje administrativne efikasnosti zahvaljujući digitalizaciji	UPS
Sistemi elektronske naplate putarine nijesu interoperabilni sa susjednim zemljama, osim sa Srbijom.			Nastavak aktivnosti na interoperabilnosti elektronske naplate putarine	RO-S-31	Obezbijedena interoperabilnost sa susjednim zemljama – Regionalna integracija ENP sistema Broj zemalja sa interoperabilnošću elektronske naplate putarine	Poboljšani uslovi saobraćaja na naplatnim mjestima Smanjene kolone i emisije Niži operativni troškovi Broj korisnika ENP-a	Monteput

Identifikovani nedostatak - problem	Cilj(evi) visokog nivoa	Specifični cilj	Naziv mjere	Šifra mjere	Očekivani indikator rezultata (jedinice isporuke)	Povezani indikator ishoda (socio-ekonomski rezultat)	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije
Nedostatak administrativnih registara za nadzor nad tržištem saobraćajnih usluga.			Uspostavljanje Registra drumskih prevoznika Zapadnog Balkana	RO-S-32	Uspostavljen Registar drumskih prevoznika – Regionalna integracija RRU – spremnost za buduću integraciju u ERRU	Unaprijeđeno prekogranično sprovođenje propisa	MoT/ TCPS
Preostali nedostaci u usklađivanju sa pravnom tekovinom EU (acquis) u svim podsektorima. Potreba za napretkom u reformama u skladu sa preporukama EC i smjernicama i akcionim planovima TCT.	HLO 1: Ekonomski razvoj i efikasnost HLO 2: Pristupačnost, performanse operacija i kvalitet usluga HLO 3: Bezbjednost i sigurnost HLO 4: Integracija u EU HLO 5: Održivost životne sredine i klimatska otpornost	SPO 9: Unapređenje pravnog/regulatornog/institucionalnog okvira i upravljačke strukture, kao i poboljšanje koordinacije između zainteresovanih strana u saobraćaju	Usvajanje i sprovođenje zakonodavstva EU u sektorima svih vidova saobraćaja u skladu sa akcionim planovima TCT i obavezama zemlje kandidata za EU i buduće države članice	CC-S-33	Usklađivanje sa pravnom tekovinom EU (acquis) i njena primjena Nivo transpozicije pravne tekovine EU u oblasti saobraćajne politike (Poglavlje 14)	Integracija u jedinstveno tržište Unaprijeđena pravila za saobraćajno tržište, infrastrukturu, zaštitu životne sredine, bezbjednost i prava putnika	MoT/ MoEuropean Affairs
			Nastavak aktivnog učešća u aktivnostima Transportne zajednice i doprinos aktivnostima izvještavanja i prikupljanja podataka	CC-S-34	Koordinacija sa TCPS i regionalnim partnerima u sprovođenju odredbi Ugovora o Transportnoj zajednici Procenat ispunjenosti TCT NGAP-ova	Unaprijeđena znanja i kapaciteti u primjeni pravne tekovine EU (acquis) i razmjeni najboljih praksi	MoT/ MoMA MoInterior/ TCPS
			Ažuriranje, reorganizacija i racionalizacija upravljačke strukture u skladu sa uredbama EU i najboljim praksama, uz	CC-S-35	Sprovođenje Mape puta za institucionalno	Unaprijeđeno upravljanje i očuvanje institucionalnog pamćenja	MoT
„Kriza ljudskog kapitala“; velika fluktuacija zaposlenih i gubitak institucionalnog pamćenja u administraciji.							

Identifikovani nedostatak - problem	Cilj(evi) visokog nivoa	Specifični cilj	Naziv mjere	Šifra mjere	Očekivani indikator rezultata (jedinice isporuke)	Povezani indikator ishoda (socio-ekonomski rezultat)	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije
Nedostaci u stručnim vještinama.			promovisanje rodne ravnopravnosti i obezbjeđivanje jednakih mogućnosti		restrukturiranje i jačanje kapaciteta		
			Kontinuirane i intenzivirane aktivnosti obuke, jačanja kapaciteta i stručnog usavršavanja, uključujući i one za donošenje odluka, upravljanje saobraćajnom infrastrukturom itd.	CC-S-36			
Visok fiskalni pritisak usljed liste investicija vrijedne 9 milijardi €.	HLO 1: Ekonomski razvoj i efikasnost HLO 2: Pristupačnost, performanse operacija i kvalitet usluga HLO 4: Integracija u EU HLO 5: Održivost životne sredine i klimatska otpornost	SPO 10: Unapređenje planiranja i raspodjele sredstava i postizanje efikasnosti u saobraćajnim investicijama i poslovanju	Uvođenje novih izvora finansiranja i tržišnih aktera, prije svega u obliku ugovora o koncesijama/ PPP	CC-S-37	Unaprijeđen okvir za PPP/ ugovore o koncesiji Broj zaključenih ugovora o koncesiji/ PPP	Povećanje mogućnosti finansiranja, uz dopunu kapitalnog budžeta Povećanje nivoa investicija u održavanje infrastrukture državnih puteva Povećanje nivoa investicija u održavanje željezničke infrastrukture	MoT/ MoFinance
Nedostatak sistema za upravljanje imovinom; reaktivno umjesto preventivnog održavanja.			Razvoj sistema za upravljanje imovinom	CC-S-38	Uvođenje RAMS/ RIAMS	Nivo primjene metodologije za programiranje i raspodjelu sredstava za održavanje	MoT/ Monteput/ Uprava za saobraćaj/ ŽICG
Nizak nivo zrelosti projekata za strateške SPP investicije i potreba za usklađivanjem nacionalnih planova sa susjednim zemljama za velike prekogranične projekte.			Kontinuirane i pojednostavljene aktivnosti na sazrijevanju i finansiranju SPP projekata za implementaciju	CC-S-39	Unaprijeđena metodologija (ocjena, vrijednosni	Procenat zrelih SPP projekata	MoT/ MoFinance/ MoMA/ Uprava za saobraćaj/ Monteput/

Identifikovani nedostatak - problem	Cilj(evi) visokog nivoa	Specifični cilj	Naziv mjere	Šifra mjere	Očekivani indikator rezultata (jedinice isporuke)	Povezani indikator ishoda (socio-ekonomski rezultat)	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije
			Usklađene i koordinirane projektne aktivnosti i programiranje sa aktivnostima susjednih zemalja i traženje bilateralnih/ multilateralnih sporazuma sa strateškim partnerima u različitim oblastima koje utiču na razvoj sektora saobraćaja	CC-S-40	inženjering) za prioritizaciju SPP Izrada studija za željezničke projekte od prekograničnog značaja: Željeznički pravac 2 ka ALB, željeznička dionica ka BIH – Koordinacija za razvoj drumskih TEN-T veza sa SRB, CRO, BIH, KOS, ALB	Pripremljenost za sprovođenje velikih investicionih projekata od nacionalnog i regionalnog značaja i povećanje obima saobraćaja na nacionalnom nivou	ŽICG/ Luka Bar/ AoM MoT
Okvir politike za infrastrukturu za alternativna goriva još nije uspostavljen; nedostatak razvoja relevantne infrastrukture uz neadekvatnu mrežu mjesta za punjenje duž TEN-T koridora.	HLO 1: Ekonomski razvoj i efikasnost HLO 2: Pristupačnost, performanse operacija i kvalitet usluga HLO 3: Bezbjednost i sigurnost HLO 4: Integracija u EU HLO 5: Održivost životne sredine i klimatska otpornost	SPO 11: Promocija održive mobilnosti i energetski efikasnih i otpornih saobraćajnih projekata radi postizanja modalnog pomaka i dekarbonizacije	Izrada i usvajanje Nacionalnog okvira za infrastrukturu za alternativna goriva i sprovođenje mape puta za promovisanje primjene alternativnih goriva i e-mobilnosti	CC-S-41	Sprovođenje NPF-a i mape puta, kao i mape puta za e-mobilnost	Razvoj infrastrukture za alternativna goriva – Pokrivenost brzim i ultrabrzim punionicama za alternativna goriva duž TEN-T koridora radi podrške elektrifikaciji voznog parka	MoT/ Monteput/ Uprava za saobraćaj/ MoEnergy
Fragmentirane usluge javnog prevoza i potreba za optimizacijom cjelokupnog sistema javnog prevoza radi podrške modalnom pomaku.			Studija optimizacije operacija javnog prevoza (PT) i reorganizacija međugradskog javnog prevoza i dovodnih linija do terminala (željezničke stanice, luke, aerodromi)	RO-S-43.1	Završena studija optimizacije – Reorganizacija PT sistema	Udio željezničkog putničkog saobraćaja u međugradskom saobraćaju Broj putovanja PT-om (autobus i željeznica)	MoT/ Privredna komora/ ŽPCG
Star vozni park zavisao od dizela i veoma nizak udio EV, što			Obezbjedjivanje podsticaja za obnovu voznog parka putničkih	RO-S-42	Intenziviranje pružanja	Smanjenje emisija iz drumskog saobraćaja	MONSTAT/ MoT/

Identifikovani nedostatak - problem	Cilj(evi) visokog nivoa	Specifični cilj	Naziv mjere	Šifra mjere	Očekivani indikator rezultata (jedinice isporuke)	Povezani indikator ishoda (socio-ekonomski rezultat)	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije
doprinosi najvećem dijelu emisija iz saobraćaja.			automobila, u skladu sa nacionalnim ciljnim vrijednostima		podsticaja za nabavku EV Prosječna starost drumskih vozila (godina) Udio vozila sa nultom emisijom u nacionalnom voznom parku	na nacionalnom nivou	MoInterior/ Eko-fond
			Podrška obnovi voznog parka javnog prevoza	RO-S-43.2	Nabavka novog/ električnog voznog parka za PT	Smanjenje emisija iz drumskog saobraćaja u gradovima i na međugradskoj mreži	MoT/ MoEnergy/ Eko-fond/ jedinice lokalne samouprave
Nedostaci u pristupačnosti za PRM na terminalima, autobuskim stanicama i u vozilima i nedostatak MaaS prodaje karata.			Promovisanje multimodalnog i inkluzivnog putničkog saobraćaja	CC-S-43.3	Sprovođenje promocije multimodalnog i inkluzivnog javnog putničkog prevoza	Uvođenje multimodalnog planiranja putovanja i prodaje karata Unapređenje pristupačnosti na terminalima i bolje funkcionisanje multimodalnih urbanih čvorova	MoT/ MoMA/ saobraćajni operateri
Zastarjela željeznička vozna sredstva koja narušavaju pouzdanost i predvidivost željezničkog saobraćaja.			Podrška zamjeni/ obnovi željezničkih voznih sredstava	RA-S-44	Prosječna starost voznih sredstava u eksploataciji	Smanjeni troškovi održavanja – Veća raspoloživost voznog parka i efikasnost u eksploataciji	MoT/ ŽPCG
Neiskorišćen potencijal unutrašnjih plovinih puteva za održive usluge putničkog saobraćaja – potrebno je razviti			Uspostavljanje pravaca saobraćaja na unutrašnjim plovinih putevima na Skadarskom jezeru (luka Virpazar) i rijeci Bojani	MA-S-45	Uspostavljen regulatorni okvir za operativne i plovidbene	Operativne organizovane IWW linije	MoMA/ UPS/ Lučka uprava

Identifikovani nedostatak - problem	Cilj(evi) visokog nivoa	Specifični cilj	Naziv mjere	Šifra mjere	Očekivani indikator rezultata (jedinice isporuke)	Povezani indikator ishoda (socio-ekonomski rezultat)	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije
neophodan okvir za uvođenje IWW usluga prevoza.					zahtjeve za IWW saobraćaj		
Deficit u planiranju mobilnosti u urbanim čvorovima; samo je nekoliko gradova usvojilo planove održive urbane mobilnosti. – potrebno je promovisati održiva urbana rješenja, naročito u urbanim čvorovima duž glavne saobraćajne mreže i na najvažnijim čvorovima duž produžetka TEN-T mreže. Izrada integrisanih planova održive mobilnosti od strane susjednih opština nije zakonski moguća.			Institucionalizacija planova održive mobilnosti - Izrada i usvajanje SUMP-ova u najvažnijim urbanim centrima i učešće u Clean Bus i SUMP platformi	CC-S-46	Uspostavljanje okvira za izradu SUMP-ova	Broj opština sa izrađenim, usvojenim i sprovedenim SUMP-ovima	MoT/ Zajednica opština/ jedinice lokalne samouprave
Ranjivost na ekstremne vremenske uslove (poplave/ klizišta) koji utiču na saobraćajnu infrastrukturu. Nepostojanje obaveznih nacionalnih smjernica za klimatsku otpornost u projektovanju.			Izrada i uključivanje smjernica za klimatsku otpornost u pravilnike za pripremu projekata	CC-S-47	Priprema i usvajanje smjernica i primjena u praksi	Razvoj klimatski otporne infrastrukture u skladu sa nacionalnim planom prilagođavanja klimatskim promjenama	MoT/ MoEcology/ EPA
Nepostojanje LNG terminala u Luci Bar i neiskorišćenost poreskih oslobođenja i drugih olakšica za podsticanje „eko-brodova“. Potrebno je promovisati razvoj infrastrukture za alternativna goriva i ciljane podsticaje za zelena plovila.			Promovisanje zelene tranzicije pomorskog sektora kroz pripremu za uvođenje alternativnih goriva (vodonik, amonijak, metanol) i sprovođenje obaveza MRV i EU ETS	MA-S-48	Izrada studije za uvođenje alternativnih goriva	Emisije kruzera i komercijalnih teretnih brodova u akvatorijumu Luke Bar	Luka Bar/ MoMA/ MoEnergy/ Lučka uprava/ UPS/ luke
			Instaliranje priključaka za snabdijevanje električnom energijom sa obale (OPS): izrada Studije o instaliranju OPS-a u Luci Bar	MA-S-49	Završetak prethodne studije izvodljivosti i instaliranje OPS-a		Luka Bar/ MoMA/ MoEnergy

Identifikovani nedostatak - problem	Cilj(evi) visokog nivoa	Specifični cilj	Naziv mjere	Šifra mjere	Očekivani indikator rezultata (jedinice isporuke)	Povezani indikator ishoda (socio-ekonomski rezultat)	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije
Nepostojanje ugovora o obavezama javne usluge za drumski javni prevoz; nedovoljno opsluženi udaljeni i ruralni regioni.	HLO 1: Ekonomski razvoj i efikasnost HLO 2: Pristupačnost, performanse operacija i kvalitet usluga HLO 4: Integracija u EU	SPO 12: Podrška pravednim i pravičnim opcijama mobilnosti za putnike i teret	Izrada studija za PSO i zaključivanje PSO ugovora za putnički saobraćaj – Poboljšanje pristupačnosti i cjenovne priuštivosti za udaljene regione	CC-S-50	Izrada studije Zaključivanje PSO ugovora	Broj međugradskih autobuskih linija koje se obavljaju po PSO ugovorima	MoT
Visoke stope motorizacije i niski porezi na korišćenje puteva – potreba za ažuriranom politikom određivanja cijene ugljenika radi pokrivanja eksternih troškova saobraćaja od strane korisnika.	HLO 5: Održivost životne sredine i klimatska otpornost		Izrada studije za reviziju određivanja cijene ugljenika i poreza na puteve	RO-S-51	Izrada studije i sprovođenje revidirane politike	Stopa internalizacije eksternih troškova u sektoru drumskog saobraćaja	MoT
Barijere za ulazak privatnih željezničkih teretnih i putničkih prevoznika. Zavisnost od državnih subvencija. Naknade za pristup infrastrukturi zahtijevaju reviziju radi povećanja atraktivnosti željeznice			Olakšavanje ulaska novih tržišnih učesnika u željezničke usluge	RA-S-52	Novi željeznički prevoznici na tržištu	Konkurentnost cijena željezničkog teretnog prevoza u odnosu na drumski teretni tranzit	ŽICG/ Agencija za željeznice
			Racionalizacija metodologije obračuna naknada za pristup infrastrukturi	RA-S-53	Revidirane naknade za pristup infrastrukturi		

7.4.2 MEHANIZAM PRAĆENJA I EVALUACIJE

Praćenje i evaluaciju ažurirane TDS sprovodiće Ministarstvo saobraćaja na osnovu uzastopnih akcionih planova koji će se pripremati, usvajati i sprovesti svake 2 godine pod njegovom nadležnošću.

Kako je predviđeno Mapom puta za institucionalno restrukturiranje i jačanje kapaciteta, u okviru Ministarstva bi trebalo uspostaviti Jedinicu za strateško planiranje, koordinaciju politika i praćenje, koja bi bila nadležna za nadzor i planiranje dugoročnog pravca razvoja sektora saobraćaja, uključujući praćenje sprovođenja TDS. Predlaže se da funkciju Jedinice podržava Nacionalna saobraćajna opservatorija, koja će biti nadležna za prikupljanje saobraćajnih podataka, praćenje i evaluaciju.

Mehanizam praćenja i izvještavanja o sprovođenju TDS trebalo bi održavati na godišnjem nivou, kao obavezu prema Vladi Crne Gore. Stoga bi izvještavanje trebalo da bude redovno, na kvartalnom nivou, čime se omogućava blagovremena priprema godišnjih izvještaja, i standardizovano kako bi se obezbijedio kontinuitet i izbjegla podložnost administrativnim promjenama.

Institucionalno ustrojstvo

Stalna, specijalizovana i visoko pozicionirana **Jedinica za strateško planiranje, koordinaciju politika i praćenje**, uspostavljena u okviru MoT-a, koja služi kao centralno izvršno tijelo za praćenje strategije, sa sljedećim zadacima:

- Nadzor nad dugoročnim pravcem razvoja sektora saobraćaja;
- Koordinacija sprovođenja mjera strategije;
- Standardizacija prikupljanja podataka u svim nadležnim direktoratima i kod nadležnih zainteresovanih strana; i
- Upravljanje dvogodišnjim ciklusima akcionih planova i izrada godišnjih izvještaja o sprovođenju strategije.

Stalni **Međuresorski koordinacioni odbor za saobraćaj**, osnovan kao upravljačko tijelo visokog nivoa radi obezbjeđivanja međusektorskog usklađivanja i koherentnosti politika, kojim rukovodi MoT. Odbor čine predstavnici MoMA, MoI, MoEcology, MoEnergy, MoSpatial Planning, MoF, MoDefence, Zajednice opština i Uprave za statistiku Crne Gore, a njegove primarne nadležnosti obuhvataju:

- Koordinacija sprovođenja aktivnosti koje se odnose na bezbjednost i sigurnost saobraćaja na putevima;
- Sinhronizacija planiranja saobraćajne infrastrukture sa mogućnostima energetske mreže;
- Obezbeđivanje integracije zaštitnih mjera u oblasti životne sredine i klimatskih promjena;
- Olakšavanje koordinisanih prekograničnih projekata i nesmetanog odvijanja operacija na graničnim prelazima; i
- Jačanje učešća i uloge države u regionalnim i međunarodnim mehanizmima koordinacije povezanim sa TEN-T koridorima i inicijativama Transportne zajednice.

Sektorski upravljači infrastrukturom i regulatorna tijela (državna preduzeća – SOEs), zadržavaju odgovornost za operativno sprovođenje kapitalnih investicija i podsektorskih reformi, kao i obavezu dostavljanja verifikovanih podataka o praćenju Jedinici MoT-a za strateško planiranje, koordinaciju politika i praćenje.

Mehanizam praćenja

Potrebno je uspostaviti standardizovan i sistematizovan tok rada kako bi se prevazišla potencijalna administrativna uska grla i kadrovske promjene, uvođenjem **standardizovanih priručnika za praćenje, obrazaca za izvještavanje i pravilnika o prikupljanju podataka**. Ovi alati treba da definišu precizne odgovornosti i metodologije izvještavanja, čime se obezbjeđuje da praćenje strateških indikatora ostane kontinuirano, objektivno i nezavisno od konkretnih zaposlenih.

Svi direktorati MoT-a i SOEs moraju se pridržavati **standardizovane interne procedure izvještavanja**, uz dostavljanje kvartalnih podataka o učinku u vezi sa sprovođenjem relevantnih mjera TDS-a direktno nadležnoj jedinici MoT-a, čime se obezbjeđuje da se uska grla u napretku blagovremeno identifikuju i da se korektivne mjere mogu primijeniti prije nego što utiču na ukupno planiranje, planiranje budžeta ili prouzrokuju kašnjenja koja bi mogla dovesti do nižeg nivoa učinka u sprovođenju TDS-a.

Redovno interno izvještavanje služiće **formalnom godišnjem ciklusu izvještavanja** kako je propisano nacionalnom metodologijom utvrđenom Uredbom o načinu izrade, ocjene i praćenja strateških dokumenata (OG br. 54/18). Godišnji izvještaj o sprovođenju strategije priprema nadležna jedinica MoT-a, koristeći kvartalne podneske organizacionih jedinica, kako bi se detaljno prikazao nivo ostvarenosti postavljenih ciljeva u odnosu na utvrđene indikatore. Izvještaj se dostavlja MoFinance i Generalnom sekretarijatu GoM radi dobijanja formalnih pozitivnih mišljenja, a nakon pribavljene saglasnosti izvještaj se dostavlja Vladi na formalno usvajanje i objavljivanje. Obaveza podnošenja godišnjih izvještaja o sprovođenju strategije zadržava se do isteka vremenskog horizonta strategije, kada treba podnijeti završni izvještaj.

Kada je riječ o operacionalizaciji strategije do 2035. godine, sprovođenje se realizuje kroz uzastopne **2-godišnje akcijske planove**, od kojih svaki definiše neposredne konkretne projekte i aktivnosti, utvrđuje datume početka i završetka sprovođenja, dodjeljuje institucionalne nadležnosti, navodi izvore finansiranja i postavlja kratkoročne indikatore rezultata. Ovaj dvogodišnji ciklus omogućava strategiji da zadrži fleksibilnost i sposobnost prilagođavanja ažuriranom okviru EU i nacionalnim fiskalnim mogućnostima.

Na kraju, ali ne manje važno, okvir za praćenje obuhvata dvije **eksterne evaluacije** radi ocjene stvarnih makroekonomskih, ekoloških i društvenih uticaja strategije u poređenju sa prognoziranim razvojnim scenariom strategije: srednjoročna evaluacija (2030) ocijenice sredinu horizonta strategije, uz preporuke za moguća prilagođavanja mjera ili budžeta, dok će ex-post evaluacija (2035) ocijeniti ukupne strateške rezultate, efikasnost kapitala i usklađenost sa ključnim etapama EU.

Prikupljanje i integracija podataka

Za praćenje strategije koristiće se postojeće strukture za prikupljanje, analizu i objavljivanje podataka, uz postepeno unapređenje i proširenje kapaciteta, kroz integraciju podataka od strane Nacionalne opservatorije za saobraćaj i korišćenje nacionalnih baza podataka i Nacionalne pristupne tačke koja treba da bude uspostavljena. Ovi kapaciteti dodatno će olakšati analizu podataka i izvještavanje, kao i nacionalne doprinose regionalnim i međunarodnim sistemima praćenja, kao što su TCT TODIS i WBRSO.

Socijalna integracija i rodno odgovorno praćenje i evaluacija

Predlaže se formalna integracija socijalnih i rodničkih indikatora u okvir za praćenje:

Sve ankete o bezbjednosti, obrascima saobraćajne tražnje, licenciranju i zapošljavanju sprovode se korišćenjem **podataka razvrstanih po polu**, radi analize razlika u percepciji bezbjednosti putovanja i dostupnosti privatnih automobila i javnog prevoza.

Rodno odgovorno budžetiranje primjenjuje se na sve politike sektora saobraćaja i planove razvoja kapitalne infrastrukture, uz ocjenu specifičnih uticaja investicija na žene, djecu i osobe sa invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću.

Nadležna jedinica MoT-a prati napredak saobraćajnih SOEs i uprava u podsticanju **učešća i liderstva žena u radnoj snazi u sektoru saobraćaja**.

ANEKS A – AKCIONI PLAN 2026-2027 AŽURIRANE STRATEGIJE RAZVOJA SAOBRAĆAJA

U narednoj tabeli prikazane su predložene aktivnosti po mjerama Akcionog plana za period 2026-2027, nakon čega slijede tabele sa konkretnim aktivnostima i ključnim etapama po mjeri i specifičnom cilju Ažurirane strategije razvoja saobraćaja 2019-2035.

Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Tip ³⁷	Vid saobraćaja ³⁸	Relevantne zainteresovane strane i subjekti izvještavanja/ izvori verifikacije	Aktivnosti za 2026-2027
BAU1	RO-I-BAU1	Osnovna TEN-T mreža/ WBEM/ Ruta 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Mateševo - Andrijevića	INFRA	RO	MoT/ Monteput	Završetak tenderskog postupka, ugovaranje, izrada glavnog projekta i početak građevinskih radova (Žuti FIDIC)
BAU2	RO-I-BAU2	TEN-T/ WBEM/ Ruta 4: Auto-put Bar-Boljare, obilaznica Podgorica, dionica Smokovac - Tološi	INFRA	RO	MoT/ Monteput	Okončanje tenderskog postupka za PIU, pokretanje i okončanje tendera za nadzor i izvođača radova, izrada glavnog projekta i početak građevinskih radova (Žuti FIDIC)
1.1	RO-I-1.1	Osnovna TEN-T mreža/ WBEM/ Pravac 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Tološi - (Farmaci -) Virpazar	INFRA	RO	MoT/ Monteput	Završetak idejnog projekta i početak izrade glavnog projekta
1.2	RO-I-1.2	Osnovna TEN-T mreža/ WBEM/ Pravac 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Virpazar-Bar (petlja Zaljevo)	INFRA	RO	MoT/ Monteput	Završetak idejnog projekta i početak izrade glavnog projekta
2.5	RO-I-2.5	SPP/ Primorska varijanta Jadransko-jonskog koridora: Jadransko-jonski koridor, dionica Markovići - Ljubotinji	INFRA	RO	MoT/ Monteput	Završetak idejnog projekta i priprema tendera za glavni projekat i ugovor o izvođenju radova (Žuti FIDIC)
BAU3	RO-I-BAU3	Osnovna TEN-T mreža/ Ruta 1: Jadransko-jonski koridor, dionica Lastva Grbaljska - Markovići (obilaznica Budva)	INFRA	RO	MoT/ Monteput	Zaključivanje ugovora o nadzoru nad radovima, okončanje postupka ugovaranja radova, početak izrade glavnog projekta i građevinskih radova (Žuti FIDIC)
BAU4	RO-I-BAU4	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Jasenovo polje - Zaborje	INFRA	RO	MoT/ Uprava za saobraćaj	Nastavak i završetak radova na rekonstrukciji
3.1	RO-I-3.1	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Zaborje - Seljani	INFRA	RO	MoT/ Uprava za saobraćaj	Priprema i početak radova na rekonstrukciji
4	RO-I-4	Nastavak održavanja, rehabilitacije, rekonstrukcije i unapređenja državnih puteva radi održavanja i poboljšanja LOS-a i bezbjednosti saobraćaja na putevima	INFRA	RO	MoT/ Uprava za saobraćaj	Održavanje kontinuiteta sprovođenja srednjoročnog (višegodišnjeg) programa
5	RO-S-5	Priprema narednih višegodišnjih programa za državne puteve	SOFT	RO	MoT/ Uprava za saobraćaj	Ažuriranje (na godišnjem nivou) tekućih višegodišnjih programa za naredne programske periode (2026-2029 i 2027-2030)

³⁷ IN: infrastrukturne; OP: operative; OR: organizacione; RE: regulatorne

³⁸ RO: drumski; RA: željeznički; MA: pomorski i IWW; AV: vazduhoplovstvo; LO: logistika i multimodalnost; CC: horizontalna pitanja

Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Tip ³⁷	Vid saobraćaja ³⁸	Relevantne zainteresovane strane i subjekti izvještavanja/ izvori verifikacije	Aktivnosti za 2026-2027
6	RO-S-6	Zaključivanje sporazuma o nivou usluge sa upravljačima infrastrukture	SOFT	RO	MoT/ Monteput	Rad na zaključivanju sporazuma o nivou usluge između MoT-a i Monteputa
7	RO-S-7	Nastavak aktivnosti provjere bezbjednosti puteva i inspekcija bezbjednosti puteva	SOFT	RO	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput/ Mol/ Policija	Nastavak RSA/ RSI aktivnosti – Završetak planiranog RSI plana za taj period i izrada RSA za sve nove projekte
8	RO-S-8	Podrška sprovođenju Strategije unapređenja bezbjednosti saobraćaja na putevima 2024-2030 - Operacionalizacija Koordinacionog tijela za bezbjednost saobraćaja na putevima i saradnja sa Ministarstvom unutrašnjih poslova u oblasti bezbjednosti saobraćaja i prevoza opasnih materija	SOFT	RO	MoT/ Mol/ MONSTAT	Operacionalizacija Koordinacionog tijela – Uspostavljanje stalnih tokova komunikacije između MoT-a i Ministarstva unutrašnjih poslova (Mol) i obezbjeđivanje efektivnog doprinosa radnim grupama Koordinacionog tijela
9	RO-I-9	Izgradnja uslužnih/ odmorinih zona i bezbjednih i sigurnih parkirališta za teretna vozila	INFRA	RO	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput	Izgradnja uslužnih zona/ odmorišta i SSTPA na odabranim lokacijama utvrđenim u okviru konsultantskog ugovora EBRD-a za uvođenje ITS-a
BAU5	RA-I-BAU5	TEN-T/ WBEM/ Pravac 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica- državna granica sa Srbijom (1. faza) 1) Rehabilitacija kolosijeka (gornji stroj), regulacija vodotoka, rekonstrukcija čeličnih mostova 2) Stabilizacija kosina, klizišta, tunela, betonskih mostova i elektro radovi	INFRA	RA	MoT/ ŽICG	Okončati projektovanje i tenderski postupak za dionicu Golubovci - Bar i započeti izgradnju. Okončati projektovanje za rehabilitaciju gornjeg stroja na dionici Lutovo – Bratonožići - Bioče, mostova, tunela i radionica.
BAU6	RA-I-BAU6	Rekonstrukcija 22 putna prelaza na željezničkoj pruzi NK-PG i PG-BR Izgradnja pristupnog puta do prelaza Ždrebaonik i pješačkog podvožnjaka u Spužu Izgradnja pješačkog podvožnjaka na stajalištu Aerodrom	INFRA	RA	MoT/ ŽICG	Nastavak radova radi završetka u 2028. godini
10.1	RA-I-10.1	TEN-T/ WBEM/ Pravac 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica- državna granica sa Srbijom (2. faza) 1) Rehabilitacija kolosijeka (gornji stroj), regulacija vodotoka, rekonstrukcija čeličnih mostova 2) Stabilizacija kosina, klizišta, tunela, betonskih mostova i elektro radovi	INFRA	RA	MoT/ ŽICG	Definisanje tehničkih investicionih potreba za punu modernizaciju pruge
10.2	RA-I-10.2	TEN-T/ WBEM/ Pravac 2: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Podgorica - Tuzi – preko granice sa Republikom Albanijom do Tirane	INFRA	RA	MoT/ ŽICG	Okončati projektovanje, ESIA i tendersku dokumentaciju

Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Tip ³⁷	Vid saobraćaja ³⁸	Relevantne zainteresovane strane i subjekti izvještavanja/ izvori verifikacije	Aktivnosti za 2026-2027
11.1	MA-S-11.1	Unapređenje željezničke povezanosti Luke Bar	SOFT	MA	MoMA/ Luka Bar/ MoT/ Željeznički prevoznici	Sprovesti procjenu potreba i unaprijediti koordinaciju među zainteresovanim stranama radi poboljšanja željezničko-lučke povezanosti i operacija
11.2	MA-S-11.2	Bolja valorizacija određenih lučkih usluga	SOFT	MA	MoMA/ Luka Bar	Sprovesti operativne procjene radi optimizacije procedura i unapređenja kvaliteta lučkih usluga
11.3	MA-S-11.3	Valorizacija Luke Bar kao nove kruzing destinacije	SOFT	MA	MoMA/ Luka Bar/ MoTourism/ Opština Bar	Unaprijediti saradnju između Luke i nadležnih organa/ subjekata radi promocije turističkih inicijativa povezanih sa kruzing turizmom
12.1	MA-I-12.1	Produbljivanje morskog dna u Luci Bar (SPP projekat)	INFRA	MA	MoMA/ MoT/ Luka Bar/ UPS/ ŽICG	Okončati projektovanje, ESIA i tendersku dokumentaciju za unapređenje luke (bagerovanje, proširenje operativne obale putničkog terminala, novo skladište)
12.2	MA-I-12.2	Proširenje pristana i putničkog terminala u Luci Bar (SPP projekat)	INFRA	MA		
12.3	MA-I-12.3	Rekonstrukcija lučke željezničke mreže (SPP projekat)	INFRA	MA		
12.4	MA-I-12.4	Proširenje kapaciteta za pretovar i skladištenje suvog rasutog tereta na sjevernoj padini brda Volujica u Luci Bar	INFRA	MA	MoMA/ Luka Bar	Obezbijediti finansiranje za sprovođenje i nastaviti sa pripremom tendera
12.5	MA-I-12.5	Povećanje pretovara tečnog i rasutog tereta u Luci Bar	INFRA	MA	MoMA/ Luka Bar	Pribaviti licencu za jedan terminal za tečne terete (očekuje se u narednih 18 mjeseci)
13	MA-I-13	Povećanje pretovara generalnog tereta i kontejnera u Port of Adria obezbjeđivanjem statusa pretovarne luke	INFRA	MA	MoMA/ Port of Adria	Sprovesti aktivnosti na jačanju uloge luke kroz ciljana infrastrukturna, operativna i institucionalna unapređenja kojima se podržavaju aktivnosti pretovara generalnog tereta i kontejnera
14	MA-I-14	Izgradnja objekata za pravce vodnog saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima na Skadarskom jezeru i rijeci Bojani kao mogućnost za održivi turizam	INFRA	MA	MoMA/ Lučka uprava	Pripreme aktivnosti za konceptualno planiranje IWW infrastrukture (pristajanje, terminali, itd.) i drugih objekata
15	MA-S-15	Jačanje Uprave pomorske sigurnosti i bezbjednosti plovidbe	S	MA	MoMA/ UPS	Nastavak aktivnosti na unapređenju okvira pomorske sigurnosti
16	AV-S-16	Prilagođavanje institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira za upravljanje vazdušnim prostorom u skladu sa operativnim strukturama EU	SOFT	AV	MoT/ CAA	Izraditi studiju i sprovesti aktivnosti za prilagođavanje nacionalnog nadzornog organa operativnim strukturama EU
17	AV-S-17	Praćenje ugovora o koncesiji za aerodrome Podgorica i Tivat	SOFT	AV	MoT/ AoM	Započeti kontinuirano praćenje ugovora o koncesiji za aerodrome
19	MU-S-19	Promocija i podrška intermodalnim sporazumima	SOFT	MU	MoT/ MoMA/ Privredna komora/ luke/ željeznički operateri	Nastaviti podršku i saradnju sa domaćim i međunarodnim akterima. Tražiti i olakšati sklapanje sporazuma između zainteresovanih strana u sektoru saobraćaja radi promocije intermodalnih transportnih operacija - Razmotriti okvir podsticaja.
20	MU-S-20	Izrada studije o intermodalnosti u Crnoj Gori	SOFT	MU	MoT/ MoMA	Pripremiti i pokrenuti tender za izradu studije

Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Tip ³⁷	Vid saobraćaja ³⁸	Relevantne zainteresovane strane i subjekti izvještavanja/ izvori verifikacije	Aktivnosti za 2026-2027
21	MU-I-21	Razvoj intermodalnih/ multimodalnih teretnih terminala na odgovarajućim lokacijama	INFRA	MU	MoT	Donijeti zaključak o tačnoj lokaciji budućeg multimodalnog teretnog terminala u skladu sa TEN-T uredbom i rezultatima TCT studije
22	CC-I-22	Unapređenje infrastrukture graničnih prelaza	INFRA	CC	Mol/ MoT/ Uprava carina/ Granična policija	Nastaviti aktivnosti na fizičkim i ICT unapređenjima na BCP-ima - Priprema studija za modernizaciju BCP Debeli Brijeg u okviru Inicijative zelenih traka
23	CC-S-23	Zaključivanje sporazuma i sprovođenje zajedničkih operacija na drumskim, željezničkim i graničnim prelazima na unutrašnjim plovnim putevima sa susjednim zemljama	SOFT	CC	Mol/ MoT/ Uprava carina/ Granična policija/ Uprava za fitosanitarne poslove	Nastaviti aktivnosti na uspostavljanju budućih BCP/CCP Kkla - Zogaj (ALB), Šćepan Polje - Hum (BIH) i Kula - Savine Vode (KOS). Nastaviti aktivnosti u pravcu zajedničkih operacija na ostalim BCP-ima (drumskim i željezničkim)
24	RO-I-24	Instaliranje ITS opreme na osnovnoj mreži i odabranim djelovima magistralne putne mreže	INFRA	RO	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput	Okončati studije i tenderski postupak i uvesti planirane ITS komponente
25	RO-I-25	Instaliranje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja	INFRA	RO	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput	Planirati postavljanje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja
26	CC-S-26	Usvajanje Strategije za ITS i nastavak pripreme studija i traženja finansiranja za razvoj i implementaciju ITS-a u skladu sa relevantnim akcionim planom	SOFT	CC	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput	Pripremiti ITS projekte za uvođenje nakon Programa 2022-2026, u skladu sa ITS strategijom koja treba da bude usvojena
27	CC-S-27	Uspostavljanje Nacionalne pristupne tačke i Nacionalnog tijela	SOFT	CC	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput/ Željeznički prevoznici i upravljači infrastrukturom/ MoMA/ Luke/ CAA/ AoM/ MONSTAT/ MoPA/ Mol	Uspostaviti i operacionalizovati Nacionalnu pristupnu tačku u skladu sa preporukama i mapom puta koju je pripremila Transportna zajednica
28	CC-S-28	Uvođenje ITS/ digitalnih usluga i aplikacija usmjerenih na multimodalni/ intermodalni teretni saobraćaj - Sprovođenje eFTI Uredbe	SOFT	CC	MoT/ MoPublic Administration/ Uprava carina/ Privredna komora – privatni sektor	Uvesti ITS digitalne usluge i aplikacije i implementirati eFTI
29	MA-S-29	Integracija PCS-a sa informacionim sistemom Uprave carina putem MRN poruka	SOFT	MA	MoMA/ Lučka uprava/ Uprava carina	Okončati implementaciju integracije PCS-a sa Upravom carina.
30	MA-S-30	Integracija PCS-a sa Nacionalnim pomorskim jedinstvenim šalterom, kojim upravlja UPS - Puna implementacija SafeSeaNet-a, ažuriranje postojećeg VTMS-a, kojim upravlja UPS, uz obezbjeđivanje kompatibilnosti sa sistemom SafeSeaNet, zahtjevima EMSWe i usklađenosti sa budućim izmjenama zakonodavstva EU	SOFT	MA	MoMA/ UPS/ Lučka uprava	Okončati implementaciju integracije PCS-a sa Nacionalnim pomorskim jedinstvenim šalterom.

Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Tip ³⁷	Vid saobraćaja ³⁸	Relevantne zainteresovane strane i subjekti izvještavanja/ izvori verifikacije	Aktivnosti za 2026-2027
31	RO-S-31	Nastavak aktivnosti na interoperabilnosti elektronske naplate putarine	SOFT	RO	MoT/ Monteput	Nastaviti aktivnosti na postizanju interoperabilnosti elektronske naplate putarine sa upravljačima infrastrukturom drugih zemalja u regionu
32	RO-S-32	Uspostavljanje Registra drumskih prevoznika Zapadnog Balkana	SOFT	RO	MoT	Pripremiti i pokrenuti tender za uspostavljanje Registra drumskih prevoznika
33	CC-S-33	Usvajanje i sprovođenje zakonodavstva EU u sektorima svih vidova saobraćaja u skladu sa akcionim planovima TCT i obavezama zemlje kandidata za EU i buduće države članice	SOFT	CC	MoEuropean Affairs/ MoT/ MoMA/ MoI	Nastaviti i okončati aktivnosti na pravnom usklađivanju i započeti primjenu revidiranog zakonodavstva
34	CC-S-34	Nastavak aktivnog učešća u aktivnostima Transportne zajednice i doprinos aktivnostima izvještavanja i prikupljanja podataka	SOFT	CC	MoT/ MoMA/ MoI	Nastaviti aktivno učešće u aktivnostima TCT-a
35	CC-S-35	Ažuriranje, reorganizacija i racionalizacija upravljačke strukture u skladu sa uredbama EU i najboljim praksama, uz promovisanje rodne ravnopravnosti i obezbjeđivanje jednakih mogućnosti	SOFT	CC	MoT	Sprovesti aktivnosti restrukturiranja predviđene Mapom puta za institucionalno restrukturiranje i jačanje kapaciteta Ažurirane TDS - U potpunosti operacionalizovati Agenciju za željeznice - Uspostaviti jedinicu za strateško planiranje u okviru MoT-a - Uspostaviti nacionalna tijela za sprovođenje propisa u drumskom i željezničkom saobraćaju
36	CC-S-36	Kontinuirane i intenzivirane aktivnosti obuke, jačanja kapaciteta i stručnog usavršavanja, uključujući i one za donošenje odluka, upravljanje saobraćajnom infrastrukturom itd.	SOFT	CC	MoT/ Akademska zajednica/ MoEducation/ NGOs/ Privredna komora – privatni sektor/ Jedinice lokalne samouprave/ Civilno društvo	Nastaviti aktivnosti jačanja kapaciteta i obuke - Sprovesti aktivnosti jačanja kapaciteta predviđene Mapom puta za institucionalno restrukturiranje i jačanje kapaciteta Ažurirane TDS
37	CC-S-37	Uvođenje novih izvora finansiranja i tržišnih aktera, prije svega u obliku ugovora o koncesijama/ PPP	SOFT	CC	MoT/ MoF	Nastaviti aktivnosti na identifikaciji i promociji alternativnih izvora finansiranja, uz obezbjeđivanje čvrstog okvira za uključivanje privatnog sektora kroz koncesione i PPP modele
38	CC-S-38	Razvoj sistema za upravljanje imovinom	SOFT	CC	Uprava za saobraćaj/ Monteput/ ŽICG	Razvoj baze podataka Uprave za saobraćaj i operacionalizacija RAMS-a za državne puteve - Nastaviti aktivnosti na uspostavljanju RIAMS-a u okviru projekta rekonstrukcije Bar - Golubovci
39	CC-S-39	Kontinuirane i pojednostavljene aktivnosti na sazrijevanju i finansiranju SPP projekata za implementaciju	SOFT	CC	MoT/ MoF/ MoMA/ Uprava za saobraćaj/ Monteput/ ŽICG/ Luka Bar/ AoM	Nastaviti i okončati ažuriranje jedinstvene liste projekata - Započeti aktivnosti na pripremi nove SPP liste za sprovođenje

Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Tip ³⁷	Vid saobraćaja ³⁸	Relevantne zainteresovane strane i subjekti izvještavanja/ izvori verifikacije	Aktivnosti za 2026-2027
40	CC-S-40	Usklađene i koordinirane projektne aktivnosti i programiranje sa aktivnostima susjednih zemalja i traženje bilateralnih/ multilateralnih sporazuma sa strateškim partnerima u različitim oblastima koje utiču na razvoj sektora saobraćaja	SOFT	CC	MoT/ MoF/ MoMA/ Uprava za saobraćaj/ Monteput/ ŽICG/ Luke/ AoM	Nastaviti i intenzivirati saradnju sa susjednim zemljama u koordinaciji sprovođenja prekograničnih projekata i u drugim oblastima koje utiču na sektor saobraćaja
41	CC-S-41	Izrada i usvajanje Nacionalnog okvira za infrastrukturu za alternativna goriva i sprovođenje mape puta za promovisanje primjene alternativnih goriva i e-mobilnosti	SOFT	CC	MoT/ MoEnergy/ MoMA/ Eko-fond/ MONSTAT	Finalizovati i usvojiti Nacionalni okvir politike za infrastrukturu za alternativna goriva i sprovesti mapu puta koju treba da pripremi Transportna zajednica i Nacionalnu mapu puta za e-mobilnost iz Ažurirane TDS
42	RO-S-42	Obezbeđivanje podsticaja za obnovu voznog parka putničkih automobila, u skladu sa nacionalnim ciljnim vrijednostima	SOFT	RO	MoT/ Mol/ MoEnergy/ Eko-fond/ MONSTAT	Nastaviti i intenzivirati aktivnosti na obezbeđivanju bespovratnih subvencija u saradnji sa svim nadležnim subjektima - Razmotriti moguću alokaciju dijela poreza na puteve i naknade za putarinu radi jačanja Eko-fonda
43.1	RO-S-43.1	Studija optimizacije operacija javnog prevoza (PT) i reorganizacija međugradskog javnog prevoza i dovodnih linija do terminala (željezničke stanice, luke, aerodromi)	SOFT	RO	MoT/ Privredna komora/ ŽPCG	Pripremiti i pokrenuti tender za studiju optimizacije javnog prevoza
43.2	RO-S-43.2	Podrška obnovi voznog parka javnog prevoza	SOFT	RO	MoT/ MoEnergy/ Eko-fond/ jedinice lokalne samouprave	Nastaviti i intenzivirati aktivnosti na obnovi i dekarbonizaciji PT voznog parka
43.3	CC-S-43.3	Promovisanje multimodalnog i inkluzivnog putničkog saobraćaja	SOFT	CC	MoT/ MoMA/ saobraćajni operateri	Započeti aktivnosti na uvođenju multimodalnog planiranja putovanja i izdavanja karata - Organizovati ankete o zadovoljstvu i kampanje za podizanje svijesti javnosti - Ocijeniti pristupačnost na terminalima i planirati aktivnosti za unapređenje
44	RA-S-44	Podrška zamjeni/ obnovi željezničkih vozničkih sredstava	SOFT	RA	MoT/ ŽPCG/ Montecargo	Organizovati i sprovesti plan nabavke vozničkih sredstava
45	MA-S-45	Uspostavljanje pravaca saobraćaja na unutrašnjim plovim putevima na Skadarskom jezeru (luka Virpazar) i rijeci Bojani	SOFT	MA	MoMA/ UPS/ Lučka uprava	Nastaviti i finalizovati IWW regulatorni okvir - Razviti operativne i navigacione zahtjeve - Uspostaviti mehanizme institucionalne koordinacije
46	CC-S-46	Institucionalizacija planova održive mobilnosti - Izrada i usvajanje SUMP-ova u najvažnijim urbanim centrima i učešće u Clean Bus i SUMP platformi	SOFT	CC	MoT/ Zajednica opština/ Jedinice lokalne samouprave	Nastaviti saradnju sa Zajednicom opština radi uspostavljanja nacionalnog okvira za izradu SUMP-ova - Učestvovati u platformi Clean Bus i SUMP
47	CC-S-47	Izrada i uključivanje smjernica za klimatsku otpornost u pravilnike za pripremu projekata	SOFT	CC	MoT/ MoEcology/ EPA	Izraditi i uključiti smjernice za klimatsku otpornost u pravilnike kako bi se obezbijedila otpornost po dizajnu tokom pripreme projekata

Mjera #	Šifra mjere	Naziv mjere	Tip ³⁷	Vid saobraćaja ³⁸	Relevantne zainteresovane strane i subjekti izvještavanja/ izvori verifikacije	Aktivnosti za 2026-2027
48	MA-S-48	Promovisanje zelene tranzicije pomorskog sektora kroz pripremu za uvođenje alternativnih goriva (vodonik, amonijak, metanol) i sprovođenje obaveza MRV i EU ETS	SOFT	MA	MoEnergy/ MoMA/ Lučka uprava/ UPS/ Luka Bar	Okončati sprovođenje mjere, koja se finansira u okviru projekta SUPERALFUEL (Interreg IPA ADRION program) do juna 2027.
49	MA-S-49	Instaliranje priključaka za snabdijevanje električnom energijom sa obale (OPS): izrada Studije o instaliranju OPS-a u Luci Bar	SOFT	MA	MoMA/ MoEnergy/ Luka Bar	Okončati sprovođenje mjere, koja se finansira u okviru projekta WATERBRIDGING (Interreg IPA ADRION program) do avgusta 2027.
50	CC-S-50	Izrada studija za PSO i zaključivanje PSO ugovora za putnički saobraćaj – Pобоljšanje pristupačnosti i cjenovne priuštivosti za udaljene regione	SOFT	CC	MoT	Pripremiti tender za PSO studije
51	RO-S-51	Izrada studije za reviziju određivanja cijene ugljenika i poreza na puteve	SOFT	RO	MoT/ MoEnergy	Pripremiti i pokrenuti studiju o politici određivanja cijene ugljenika i reviziji poreza na puteve
52	RA-S-52	Olakšavanje ulaska novih tržišnih učesnika u željezničke usluge	SOFT	RA	MoT/ Agencija za željeznice	Nastaviti regulatorne aktivnosti na uvođenju novih tržišnih aktera u željezničke usluge
53	RA-S-53	Racionalizacija metodologije obračuna naknada za pristup infrastrukturi	SOFT	RA	MoT/ ŽICG/ Agencija za željeznice	Započeti tehničke i regulatorne aktivnosti na reviziji naknada za pristup infrastrukturi

Cilj(evi) visokog nivoa	HLO 1 Ekonomski razvoj i efikasnost					
	HLO 2 Pristupačnost, učinak operacija i kvalitet usluga					
	HLO 4 Integracija u EU					
	HLO 3 Bezbjednost i sigurnost					
	HLO 5 Ekološka održivost i klimatska otpornost					
Specifični cilj	1	Završetak putnih projekata na osnovnoj TEN-T mreži				
Indikator učinka		Polazna vrijednost – 2025	Ciljna vrijednost – 2030	Ciljna vrijednost – 2035		
Kumulativna dužina završene osnovne TEN-T mreže		42 km	42 km	138.5 km		
Prosječno vrijeme putovanja između Bara i granice sa Srbijom		290 min	290 min	190 min		
Mjera	Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Procijenjeni budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
BAU1 (RO-I-BAU1): Osnovna TEN-T mreža/ WBEM/ Ruta 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Mateševo - Andrijevića	Završetak tenderskog postupka, ugovaranje, izrada glavnog projekta i početak građevinskih radova (Žuti FIDIC)	MoT/ Monteput	Q1 2026	Q4 2027	200 miliona (IMP)	Kapitalni budžet, EU, EBRD
BAU2 (RO-I-BAU2): TEN-T/ WBEM/ Ruta 4: Auto-put Bar-Boljare, obilaznica Podgorica, dionica Smokovac - Tološi	Okončanje tenderskog postupka za PIU, pokretanje i okončanje tendera za nadzor i izvođača radova, izrada glavnog projekta i početak građevinskih radova (Žuti FIDIC)	MoT/ Monteput	Q3 2026	Q4 2027	15.1 miliona (IMP)	Kapitalni budžet, EBRD, EIB
1.1 (RO-I-1.1): Osnovna TEN-T mreža/ WBEM/ Ruta 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Tološi - (Farmaci -) Virpazar	Završetak idejnog projekta i početak izrade glavnog projekta	MoT/ Monteput	Q1 2026	Q4 2027	4 miliona	Monteput
1.2 (RO-I-1.2): Osnovna TEN-T mreža/ WBEM/ Ruta 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Virpazar-Bar (petlja Zaljevo)	Završetak idejnog projekta i početak izrade glavnog projekta	MoT/ Monteput	Q1 2026	Q4 2027	4 miliona	Monteput

n.a.: nije dostupno; N/A: nije primjenjivo; TBD: biće definisano; IMP: Investicioni master plan

Cilj(evi) visokog nivoa	HLO 2 Pristupačnost, učinak operacija i kvalitet usluga							
	HLO 3 Bezbjednost i sigurnost							
	HLO 1 Ekonomski razvoj i efikasnost							
	HLO 5 Ekološka održivost i klimatska otpornost							
Specifični cilj	2	Poboljšanje nivoa usluge i bezbjednosti nacionalne putne mreže						
Indikator učinka		Polazna vrijednost – 2025		Ciljna vrijednost – 2030		Ciljna vrijednost – 2035		
Procenat mreže državnih puteva u dobrom stanju		60%		75%		90%		
Broj poginulih u saobraćaju na putevima na 100,000 stanovnika (izvještava se ukupno i posebno po polu)		10.5 (79% muškarci – 21% žene)		7.5		4.5		
Mjera		Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027		Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Procijenjeni budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
2.5 (RO-I-2.5): SPP/ Primorska varijanta Jadransko-jonskog koridora: Jadransko-jonski koridor, dionica Markovići - Ljubotinj		Završetak idejnog projekta i priprema tendera za glavni projekat i ugovor o izvođenju radova (Žuti FIDIC)		MoT/ Monteput	Q1 2026	Q4 2027	2 miliona	Monteput
BAU3 (RO-I-BAU3): Osnovna TEN-T mreža/ Ruta 1: Jadransko-jonski koridor, dionica Lastva Grbaljska - Markovići (obilaznica Budva)		Zaključivanje ugovora o nadzoru nad radovima, okončanje postupka ugovaranja radova, početak izrade glavnog projekta i građevinskih radova (Žuti FIDIC)		MoT/ Monteput	Q1 2026	Q4 2027	100 miliona (IMP)	Kapitalni budžet
BAU4 (RO-I-BAU4): Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Jasenovo polje - Zaborje		Nastavak i završetak radova na rekonstrukciji		MoT/ Uprava za saobraćaj	Q1 2026	Q3 2026	2.8 miliona (IMP)	Kapitalni budžet
3.1 (RO-I-3.1): Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Zaborje - Seljani		Priprema i početak radova na rekonstrukciji		MoT/ Uprava za saobraćaj	Q1 2026	Q4 2027	0.7 miliona (IMP)	Kapitalni budžet
4 (RO-I-4): Kontinuirano održavanje, rehabilitacija, rekonstrukcija i unapređenje državnih puteva radi održavanja i poboljšanja LOS-a i bezbjednosti saobraćaja na putevima		Održavanje kontinuiteta sprovođenja srednjoročnog (višegodišnjeg) programa		MoT/ Uprava za saobraćaj	Q1 2026	Q4 2027	204.4 miliona (IMP)	Kapitalni budžet
5 (RO-S-5): Priprema narednih višegodišnjih programa za državne puteve		Ažuriranje (na godišnjem nivou) tekućih višegodišnjih programa za naredne programske periode (2026-2029 i 2027-2030)		MoT/ Uprava za saobraćaj	Q1 2026	Q4 2027	N/A	N/A (interni resursi)
6 (RO-S-6): Zaključivanje sporazuma o nivou usluge sa upravljačima infrastrukturom		Rad na zaključivanju sporazuma o nivou usluge između MoT-a i Monteputa		MoT/ Monteput	Q2 2026	Q4 2027	N/A	N/A (konsultantska podrška EBRD-a Monteputu)
7 (RO-S-7): Kontinuirane aktivnosti revizije bezbjednosti puteva i inspekcije bezbjednosti puteva		Nastavak RSA/ RSI aktivnosti – Završetak planiranog RSI plana za taj period i izrada RSA za sve nove projekte		MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput/ Mol/ Policija	Q1 2026	Q4 2027	0.44 miliona	Kapitalni budžet/ Monteput/ Ugovori o projektovanju i

						radovima (uklj. IFIs)
Mjera	Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Planirani budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
8 (RO-S-8): Podrška sprovođenju Strategije unapređenja bezbjednosti drumskog saobraćaja 2024-2030 - Operacionalizacija Koordinacionog tijela za bezbjednost saobraćaja na putevima i saradnja sa Ministarstvom unutrašnjih poslova u oblasti bezbjednosti saobraćaja na putevima i prevoza opasnih materija	Operacionalizacija Koordinacionog tijela – Uspostavljanje stalnih tokova komunikacije između MoT-a i Ministarstva unutrašnjih poslova (Mol) i obezbjeđivanje efektivnog doprinosa radnim grupama Koordinacionog tijela	MoT/ Mol/ MONSTAT	Q1 2026	Q4 2027	1.0 miliona	Kapitalni budžet
9 (RO-I-9): Izgradnja uslužnih/ odmorišnih zona i bezbjednih i sigurnih parkirališta za teretna vozila	Izgradnja uslužnih zona/ odmorišta i SSTPA na odabranim lokacijama utvrđenim u okviru konsultantskog ugovora EBRD-a za uvođenje ITS-a	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput	Q1 2026	Q3 2027	1.9 miliona	Kapitalni budžet/ kredit EBRD-a

n.a.: nije dostupno; N/A: nije primjenjivo; TBD: biće definisano; IMP: Investicioni master plan

Cilj(evi) visokog nivoa	HLO 1 Ekonomski razvoj i efikasnost					
	HLO 2 Pristupačnost, učinak operacija i kvalitet usluga					
	HLO 4 Integracija u EU					
	HLO 5 Ekološka održivost i klimatska otpornost					
	HLO 3 Bezbjednost i sigurnost					
Specifični cilj	3	Završetak TEN-T željezničkih projekata i sveobuhvatne obnove željezničke mreže				
Indikator učinka		Polazna vrijednost – 2025	Ciljna vrijednost – 2030	Ciljna vrijednost – 2035		
Kumulativna dužina remontovanih/ rekonstruisanih željezničkih pruga		57 km	96 km	250.5 km		
Nivo željezničkog teretnog saobraćaja (ukupna godišnja neto tonaža tereta)		1 milion tona	1.6 miliona tona	2.3 miliona tona		
Prosječna brzina na željeznici		65 km/h	75 km/h	93 km/h		
Mjera	Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Procijenjeni budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
BAU5 (RA-I-BAU5): TEN-T/ WBEM/ Ruta 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica- državna granica sa Srbijom (1. faza) 1) Rehabilitacija kolosijeka (gornji stroj), regulacija vodotoka, rekonstrukcija čeličnih mostova 2) Stabilizacija kosina, klizišta, tunela, betonskih mostova i elektro radovi"	Okončati projektovanje i tenderski postupak za dionicu Golubovci - Bar i započeti izgradnju. Okončati projektovanje za rehabilitaciju gornjeg stroja na dionici Lutovo – Bratonožići - Bioče, mostova, tunela i radionica.	MoT/ ŽICG	Q1 2026	Q4 2027	15 miliona (IMP)	WBIF grant, Kapitalni budžet, EIB, EBRD
BAU6 (RA-I-BAU6): Rekonstrukcija 22 putna prelaza na željezničkim prugama NK-PG i PG-BR Izgradnja pristupnog puta do prelaza Ždrebaonik i pješačkog podvožnjaka u Spuzu Izgradnja pješačkog podvožnjaka na stajalištu Aerodrom	Nastavak radova radi završetka u 2028. godini	MoT/ ŽICG	Q1 2026	Q4 2027	8.3 miliona (IMP)	EU i WBG (SSTP)
10.1 (RA-I-10.1): TEN-T/ WBEM/ Ruta 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica- državna granica sa Srbijom (2. faza) 1) Rehabilitacija kolosijeka (gornji stroj), regulacija vodotoka, rekonstrukcija čeličnih mostova 2) Stabilizacija kosina, klizišta, tunela, betonskih mostova i elektro radovi	Definisanje tehničkih investicionih potreba za punu modernizaciju pruge	MoT/ ŽICG	Q1 2027	Q4 2027	0.5 miliona	Sopstvena sredstva i IFIs
10.2 (RA-I-10.2): TEN-T/ WBEM/ Ruta 2: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Podgorica - Tuzi – preko granice sa Republikom Albanijom do Tirane	Okončati projektovanje, ESIA i tendersku dokumentaciju	MoT/ ŽICG	Q1 2026	Q4 2026	2.6 miliona	WBIF

n.a.: nije dostupno; N/A: nije primjenjivo; TBD: biće definisano; IMP: Investicioni master plan

Cilj(evi) visokog nivoa	HLO 1 Ekonomski razvoj i efikasnost					
	HLO 2 Pristupačnost, učinak operacija i kvalitet usluga					
	HLO 3 Bezbjednost i sigurnost					
	HLO 4 Integracija u EU					
	HLO 5 Ekološka održivost i klimatska otpornost					
Specifični cilj	4	Revitalizacija i/ili unapređenje infrastrukture, postrojenja, usluga i povezanosti vodnog saobraćaja				
Indikator učinka		Polazna vrijednost – 2025	Ciljna vrijednost – 2030	Ciljna vrijednost – 2035		
Ukupan godišnji obim pretovara tereta u Luci Bar		~1.5 miliona tona	~1.75 miliona tona	~2.4 miliona tona		
Broj uspostavljenih organizovanih pravaca/ usluga unutrašnjeg vodnog saobraćaja		Ne postoji formalna mreža usluga unutrašnjeg vodnog saobraćaja	1-2 organizovana pravca unutrašnje plovidbe u funkciji	Proširena mreža redovnih usluga unutrašnje plovidbe		
Godišnji obim pretovara kontejnera u Port of Adria		52,854 TEU (2024)	+20%	+35%		
Mjera	Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Procijenjeni budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
11.1 (MA-S-11.1): Poboljšanje željezničke povezanosti Luke Bar	Sprovesti procjenu potreba i unaprijediti koordinaciju među zainteresovanim stranama radi poboljšanja željezničko-lučke povezanosti i operacija	MoMA/ Luka Bar/ MoT/ Željeznički prevoznici	Q1 2026	Q4 2027	0.1 miliona	Sopstvena sredstva
11.2 (MA-S-11.2): Bolja valorizacija pojedinih lučkih usluga	Sprovesti operativne procjene radi optimizacije procedura i unapređenja kvaliteta lučkih usluga	MoMA/ Luka Bar	Q1 2026	Q4 2027	0.15 miliona	Sopstvena sredstva
11.3 (MA-S-11.3): Valorizacija Luke Bar kao nove kruzing destinacije	Unaprijediti saradnju između Luke i nadležnih organa/ subjekata radi promocije turističkih inicijativa povezanih sa kruzing turizmom	MoMA/ Luka Bar/ MoTourism/ Opština Bar	Q1 2026	Q4 2027	0.3 miliona	Luka Bar/ Kapitalni budžet
12.1 (MA-I-12.1): Produbljivanje morskog dna u Luci Bar (SPP projekat)	Okončati projektovanje, ESIA i tendersku dokumentaciju za unapređenje luke (bagerovanje, proširenje operativne obale putničkog terminala, novo skladište)	MoMA/ MoT/ Luka Bar/ UPS/ ŽICG	Q1 2026	Q4 2027	1.62 miliona	WBIF
12.2 (MA-I-12.2): Proširenje pristana i putničkog terminala u Luci Bar (SPP projekat)						
12.3 (MA-I-12.3): Rekonstrukcija lučke željezničke mreže (SPP projekat)						
12.4 (MA-I-12.4): Proširenje kapaciteta za pretovar i skladištenje suvog rasutog tereta na sjevernoj padini brda Volujica u Luci Bar	Obezbijediti finansiranje za sprovođenje i nastaviti sa pripremom tendera	MoMA/ Luka Bar	Q1 2026	Q4 2027	0.25 miliona	Sopstvena sredstva
12.5 (MA-I-12.5): Povećanje pretovara tečnog i rasutog tereta u Luci Bar	Pribaviti licencu za jedan terminal za tečne terete (očekuje se u narednih 18 mjeseci)	MoMA/ Luka Bar	Q1 2026	Q2 2027	2.5 miliona	Sopstvena sredstva

Mjera	Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Procijenjeni budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
13 (MA-I-13): Povećanje pretovara generalnog tereta i kontejnera u Port of Adria obezbjeđivanjem statusa pretovarne luke	Sprovesti aktivnosti na jačanju uloge luke kroz ciljana infrastrukturna, operativna i institucionalna unapređenja kojima se podržavaju aktivnosti pretovara generalnog tereta i kontejnera	MoMA/ Port of Adria	Q1 2026	Q4 2027	5.0 miliona	Port of Adria (koncesionar)
14 (MA-I-14): Izgradnja objekata za pravce vodnog saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima na Skadarskom jezeru i rijeci Bojani kao mogućnost za održivi turizam	Pripremne aktivnosti za idejno planiranje IWW infrastrukture (pristajanje, terminali, itd.) i drugih objekata	MoMA/ Lučka uprava	Q1 2027	Q4 2027	N/A	Sopstvena sredstva
15 (MA-S-15): Jačanje Uprave pomorske sigurnosti i bezbjednosti plovidbe	Nastavak aktivnosti na unapređenju okvira pomorske sigurnosti	MoMA/ UPS	Q1 2026	Q4 2027	1 milion	Kapitalni budžet i potencijalno tehnička pomoć EU

n.a.: nije dostupno; N/A: nije primjenjivo; TBD: biće definisano; IMP: Investicioni master plan

Cilj(evi) visokog nivoa	HLO 1 Ekonomski razvoj i efikasnost							
	HLO 2 Pristupačnost, učinak operacija i kvalitet usluga							
	HLO 3 Bezbjednost i sigurnost							
	HLO 4 Integracija u EU							
	HLO 5 Ekološka održivost i klimatska otpornost							
Specifični cilj	5	Utvrđivanje mogućnosti i potreba za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja						
Indikator učinka		Polazna vrijednost – 2025		Ciljna vrijednost – 2030		Ciljna vrijednost – 2035		
Unaprijeđeni i modernizovani aerodromi		0		0		2		
Ukupan godišnji broj putnika na aerodromima (miliona/god.)		3.085 miliona		3.41 miliona		3.95 miliona		
Mjera		Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027		Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Procijenjeni budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
16 (AV-S-16): Prilagođavanje institucionalnog, regulatornog i operativnog okvira upravljanja vazдушnim prostorom operativnim strukturama EU		Izraditi studiju i sprovesti aktivnosti za prilagođavanje nacionalnog nadzornog organa operativnim strukturama EU		MoT/ CAA	Q1 2027	Q4 2027	0.1	Kapitalni budžet/ CAA, potencijalno EU
17 (AV-S-17): Praćenje ugovora o koncesiji za aerodrome Podgorica i Tivat		Započeti kontinuirano praćenje ugovora o koncesiji za aerodrome		MoT/ AoM	Q3 2026	Q4 2027	N/A	Sopstvena sredstva

n.a.: nije dostupno; N/A: nije primjenjivo; TBD: biće definisano; IMP: Investicioni master plan

Cilj(evi) visokog nivoa	HLO 2 Pristupačnost, učinak operacija i kvalitet usluga					
	HLO 1 Ekonomski razvoj i efikasnost					
	HLO 3 Bezbjednost i sigurnost					
	HLO 4 Integracija u EU					
	HLO 5 Ekološka održivost i klimatska otpornost					
Specifični cilj	6	Jačanje stvaranja efikasnog i integrisanog saobraćajnog sistema kroz intermodalnost				
Indikator učinka		Polazna vrijednost – 2025	Ciljna vrijednost – 2030	Ciljna vrijednost – 2035		
Broj intermodalnih stanica		0	1	2 (okvirno – TBD)		
Udio željezničkog teretnog saobraćaja (tone) u Luci Bar		71%	75%	76%		
Mjera	Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Procijenjeni budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
19 (MU-S-19): Promocija i podrška intermodalnim sporazumima	Nastaviti podršku i saradnju sa domaćim i međunarodnim akterima. Tražiti i olakšati sklapanje sporazuma između zainteresovanih strana u sektoru saobraćaja radi promocije intermodalnih transportnih operacija - Razmotriti okvir podsticaja.	MoT/ MoMA/ Privredna komora/ luke/ željeznički operateri	Q1 2026	Q4 2027	N/A	N/A
20 (MU-S-20): Izrada studije o intermodalnosti u Crnoj Gori	Pripremiti i pokrenuti tender za izradu studije	MoT/ MoMA	Q1 2027	Q4 2027	N/A	Sopstvena sredstva
21 (MU-S-21): Razvoj intermodalnih/ multimodalnih teretnih terminala na odgovarajućim lokacijama	Donijeti zaključak o tačnoj lokaciji budućeg multimodalnog teretnog terminala u skladu sa TEN-T uredbom i rezultatima TCT studije	MoT	Q1 2026	Q4 2027	N/A	Sopstvena sredstva

n.a.: nije dostupno; N/A: nije primjenjivo; TBD: biće definisano; IMP: Investicioni master plan

Cilj(evi) visokog nivoa	HLO 1 Ekonomski razvoj i efikasnost					
	HLO 2 Pristupačnost, učinak operacija i kvalitet usluga					
	HLO 3 Bezbjednost i sigurnost					
	HLO 4 Integracija u EU					
	HLO 5 Ekološka održivost i klimatska otpornost					
Specifični cilj	7	Olakšati prelazak granica i međunarodni saobraćaj				
Indikator učinka		Polazna vrijednost – 2025	Ciljna vrijednost – 2030	Ciljna vrijednost – 2035		
Broj BCP sa uspostavljenim zajedničkim operacijama		Drumski: 5; Željeznički: 1	Drumski: 10; Željeznički: 2	Drumski: Svi; Željeznički: Svi		
Broj unaprijeđenih, proširenih, (re)konstruisanih drumskih i željezničkih graničnih prelaza		0	5	TBD u budućim akcionim planovima		
Mjera	Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Procijenjeni budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
22 (CC-I-22): Unapređenje infrastrukture graničnih prelaza	Nastaviti aktivnosti na fizičkim i ICT unapređenjima na BCP-ima - Priprema studija za modernizaciju BCP Debeli Brijeg u okviru Inicijative zelenih traka	Mol/ MoT/ Uprava carina/ Granična policija	Q1 2026	Q4 2027	1.2 miliona	Kapitalni budžet/ EU fondovi
23 (CC-S-23): Zaključivanje sporazuma i sprovođenje zajedničkih operacija na drumskim i željezničkim graničnim prelazima i graničnim prelazima na unutrašnjim plovnim putevima sa susjednim zemljama	Nastaviti aktivnosti na uspostavljanju budućih BCP/CCP Ckla - Zogaj (ALB), Šćepan Polje - Hum (BIH) i Kula - Savine Vode (KOS). Nastaviti aktivnosti u pravcu zajedničkih operacija na ostalim BCP-ima (drumskim i željezničkim)	Mol/ MoT/ Uprava carina/ Granična policija/ Uprava za fitosanitarne poslove	Q1 2026	Q4 2027	N/A	Sopstvena sredstva

n.a.: nije dostupno; N/A: nije primjenjivo; TBD: biće definisano; IMP: Investicioni master plan

Cilj(evi) visokog nivoa	HLO 2 Pristupačnost, učinak operacija i kvalitet usluga					
	HLO 1 Ekonomski razvoj i efikasnost					
	HLO 3 Bezbjednost i sigurnost					
	HLO 4 Integracija u EU					
	HLO 5 Ekološka održivost i klimatska otpornost					
Specifični cilj	8	Efikasno primijeniti ITS tehnologije i digitalizaciju u drumskom, željezničkom i pomorskom saobraćaju				
Indikator učinka		Polazna vrijednost – 2025	Ciljna vrijednost – 2030	Ciljna vrijednost – 2035		
Procenat osnovne TEN-T putne mreže pokrivene ITS-om		15%	15%	50%		
Procenat TEN-T željezničke mreže sa ERTMS-om		0%	15%	75%		
Integracija sistema PCS i Uprave carina kroz razmjenu MRN poruka i digitalne procedure izvještavanja kroz integrirani PCS–NMSW sistem		Ne postoji integrisana razmjena podataka zasnovana na MRN-u i ograničena je digitalna interoperabilnost	Uspostavljena operativna interoperabilnost zasnovana na MRN-u i 70% elektronski obrađenih izvještaja	Potpuno integrisan i operativan sistem digitalne razmjene i 95% elektronski obrađenih		
Broj zemalja sa interoperabilnošću naplate putarine		1	4	6		
Mjera	Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Procijenjeni budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
24 (RO-I-24): Instalacija ITS opreme na osnovnoj mreži i odabranim djelovima magistralne putne mreže	Okončati studije i tenderski postupak i uvesti planirane ITS komponente	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput	Q1 2026	Q4 2027	~20 miliona	Kapitalni budžet/ kredit EBRD-a
25 (RO-I-25): Instalacija sistema za mjerenje osovinskog opterećenja	Planirati postavljanje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput	Q1 2026	Q4 2027	0.5 miliona	Uključeno u budžete projekata auto-puta
26 (CC-S-26): Usvajanje Strategije za ITS i nastavak pripreme studija i traženja finansiranja za razvoj i implementaciju ITS-a u skladu sa relevantnim akcionim planom	Pripremiti ITS projekte za uvođenje nakon Programa 2022-2026, u skladu sa ITS strategijom koja treba da bude usvojena	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput	Q4 2026	Q4 2027	0.1 miliona	Kapitalni budžet
27 (CC-S-27): Uspostavljanje Nacionalne pristupne tačke i Nacionalnog tijela	Uspostaviti i operacionalizovati Nacionalnu pristupnu tačku u skladu sa preporukama i mapom puta koju je pripremila Transportna zajednica	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput/ Željeznički prevoznici i upravljači infrastrukturom/ MoMA/ Luke/ CAA/ AoM/ MONSTAT/ MoPA/ Mol	Q1 2026	Q4 2027	0.7 miliona	Kapitalni budžet, EBRD
28 (CC-S-28): Uvođenje ITS/ digitalnih usluga i aplikacija usmjerenih na multimodalni/ intermodalni teretni saobraćaj - Sprovođenje eFTI Uredbe	Uvesti ITS digitalne usluge i aplikacije i implementirati eFTI	MoT/ MoPublic Administration/ Uprava carina/ Privredna komora – privatni sektor	Q1 2027	Q4 2027	2 miliona	Kapitalni budžet/ EU

29 (MA-S-29): Integracija PCS-a sa informacionim sistemom Uprave carina putem MRN poruka	Okončati implementaciju integracije PCS-a sa Upravom carina.	MoMA/ Lučka uprava/ Uprava carina	Q1 2026	Q4 2027	2.0 miliona	Kapitalni budžet/ EU
Mjera	Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Procijenjeni budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
30 (MA-S-30): Integracija PCS-a sa Nacionalnim pomorskim jedinstvenim šalterom, kojim upravlja UPS, uz obezbjeđivanje kompatibilnosti sa sistemom SafeSeaNet, zahtjevima EMSWe i usklađivanja sa budućim izmjenama zakonodavstva EU	Okončati implementaciju integracije PCS-a sa Nacionalnim pomorskim jedinstvenim šalterom.	MoMA/ UPS/ Lučka uprava	Q1 2026	Q4 2027	2.75 miliona	Kapitalni budžet
31 (RO-S-31): Nastavak aktivnosti na interoperabilnosti elektronske naplate putarine	Nastaviti aktivnosti na postizanju interoperabilnosti elektronske naplate putarine sa upravljačima infrastrukturom drugih zemalja u regionu	MoT/ Monteput	Q1 2026	Q4 2027	0.1 miliona	Monteput
32 (RO-S-32): Uspostavljanje Registra drumskih prevoznika Zapadnog Balkana	Pripremiti i pokrenuti tender za uspostavljanje Registra drumskih prevoznika	MoT	Q1 2027	Q4 2027	0.2 miliona	Kapitalni budžet

n.a.: nije dostupno; N/A: nije primjenjivo; TBD: biće definisano; IMP: Investicioni master plan

Cilj(evi) visokog nivoa	HLO 4 Integracija u EU							
	HLO 1 Ekonomski razvoj i efikasnost							
	HLO 2 Pristupačnost, učinak operacija i kvalitet usluga							
	HLO 3 Bezbjednost i sigurnost							
	HLO 5 Ekološka održivost i klimatska otpornost							
Specifični cilj	9	Unapređenje pravnog/ regulatornog/ institucionalnog okvira i upravljačke strukture, kao i poboljšanje koordinacije između zainteresovanih strana u saobraćaju						
Indikator učinka		Polazna vrijednost – 2025		Ciljna vrijednost – 2030		Ciljna vrijednost – 2035		
Nivo transpozicije pravne tekovine iz Poglavlja 14		U toku		Zatvaranje		Potpuna usklađenost		
Procenat ispunjenosti TCT akcionih planova nove generacije		Drumski saobraćaj: 49% Bezbjednost saobraćaja na putevima: 72% Željeznički saobraćaj: 53% Olakšavanje saobraćaja: 26% Vodni saobraćaj i multimodalnost: 35% Socijalna pitanja i prava putnika: 44%		Drumski saobraćaj: 75% Bezbjednost saobraćaja na putevima: 85% Željeznički saobraćaj: 75% Olakšavanje saobraćaja: 65% Vodni saobraćaj i multimodalnost: 70% Socijalna pitanja i prava putnika: 70%		Potpuna usklađenost (100%)		
Mjera		Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027		Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Procijenjeni budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
33 (CC-S-33): Usvajanje i sprovođenje zakonodavstva EU u sektorima svih vidova saobraćaja u skladu sa TCT akcionim planovima i obavezama koje proizilaze iz statusa kandidata za članstvo u EU i buduće države članice		Nastaviti i okončati aktivnosti na pravnom usklađivanju i započeti primjenu revidiranog zakonodavstva		MoEuropean Affairs/ MoT/ MoMA/ Mol	Q1 2026	Q4 2027	0.25 miliona	Kapitalni budžet/ tehnička pomoć
34 (CC-S-34): Nastavak aktivnog učešća u aktivnostima Transportne zajednice i doprinos aktivnostima izvještavanja i prikupljanja podataka		Nastaviti aktivno učešće u aktivnostima TCT-a		MoT/ MoMA/ Mol	Q1 2026	Q4 2027	N/A	Sopstvena sredstva
35 (CC-S-35): Ažuriranje, reorganizacija i racionalizacija upravljačke strukture u skladu sa propisima EU i najboljim praksama, uz promovisanje rodne ravnopravnosti i obezbjeđivanje jednakih mogućnosti		Sprovesti aktivnosti restrukturiranja predviđene Mapom puta za institucionalno restrukturiranje i jačanje kapaciteta Ažurirane TDS - U potpunosti operacionalizovati Agenciju za željeznice - Uspostaviti jedinicu za strateško planiranje u okviru MoT-a - Uspostaviti nacionalna tijela za sprovođenje propisa u drumskom i željezničkom saobraćaju		MoT	Q1 2026	Q4 2027	N/A	Sopstvena sredstva
36 (CC-S-36): Nastavak i intenziviranje obuka, jačanja kapaciteta i aktivnosti profesionalnog usavršavanja, uključujući i za donošenje odluka, upravljanje saobraćajnom infrastrukturom, itd.		Nastaviti aktivnosti jačanja kapaciteta i obuke - Sprovesti aktivnosti jačanja kapaciteta predviđene Mapom puta za institucionalno restrukturiranje i jačanje kapaciteta Ažurirane TDS		MoT/ Akademska zajednica/ MoEducation/ NGOs/ Privredna komora – privatni sektor/ Jedinice lokalne	Q1 2026	Q4 2027	0.2 miliona	Kapitalni budžet/ tehnička pomoć

		samouprave/ Civilno društvo				
--	--	-----------------------------	--	--	--	--

n.a.: nije dostupno; N/A: nije primjenjivo; TBD: biće definisano; IMP: Investicioni master plan

Cilj(evi) visokog nivoa		HLO 1 Ekonomski razvoj i efikasnost					
		HLO 2 Pristupačnost, učinak operacija i kvalitet usluga					
		HLO 4 Integracija u EU					
		HLO 5 Ekološka održivost i klimatska otpornost					
Specifični cilj	10	Unapređenje planiranja i raspodjele sredstava i postizanje efikasnosti u saobraćajnim investicijama i poslovanju					
Indikator učinka		Polazna vrijednost – 2025		Ciljna vrijednost – 2030		Ciljna vrijednost – 2035	
Kumulativni broj zaključenih ugovora o koncesiji/ PPP ugovora		1		2		4	
Nivo ulaganja u održavanje infrastrukture državnih puteva		€ 12.5 miliona godišnje (u prosjeku)		€ 15 miliona godišnje		€ 20 miliona godišnje	
Nivo ulaganja u održavanje željezničke infrastrukture		€ 8.3 miliona godišnje (u prosjeku)		€ 10-12 miliona godišnje		€ 12-15 miliona godišnje	
Nivo zrelosti SPP projekata		~25% projekata sa SPP liste zrelo za implementaciju		50%		75%	
Mjera	Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027		Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Procijenjeni budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
37 (CC-S-37): Uvođenje novih izvora finansiranja i tržišnih aktera, prije svega u obliku ugovora o koncesijama/ PPP	Nastaviti aktivnosti na identifikaciji i promociji alternativnih izvora finansiranja, uz obezbjeđivanje čvrstog okvira za uključivanje privatnog sektora kroz koncesione i PPP modele		MoT/ MoF	Q1 2026	Q4 2027	N/A	Sopstvena sredstva
38 (CC-S-38): Razvoj sistema za upravljanje imovinom	Razvoj baze podataka Uprave za saobraćaj i operacionalizacija RAMS-a za državne puteve - Nastaviti aktivnosti na uspostavljanju RIAMS-a u okviru projekta rekonstrukcije Bar - Golubovci		Uprava za saobraćaj/ Monteput/ ŽICG	Q1 2026	Q4 2027	0.5 miliona	Kapitalni budžet/ kredit EBRD-a
39 (CC-S-39): Nastavak i pojednostavljenje aktivnosti na sazrijevanju i finansiranju SPP projekata za implementaciju	Nastaviti i okončati ažuriranje jedinstvene liste projekata - Započeti aktivnosti na pripremi nove SPP liste za sprovođenje		MoT/ MoF/ MoMA/ Uprava za saobraćaj/ Monteput/ ŽICG/ Luka Bar/ AoM	Q1 2026	Q4 2027	N/A	Sopstvena sredstva
40 (CC-S-40): Usklađene i koordinirane projektne aktivnosti i programiranje sa aktivnostima susjednih zemalja i traženje bilateralnih/ multilateralnih sporazuma sa strateškim partnerima u različitim oblastima koje utiču na razvoj sektora saobraćaja	Nastaviti i intenzivirati saradnju sa susjednim zemljama u koordinaciji sprovođenja prekograničnih projekata i u drugim oblastima koje utiču na sektor saobraćaja		MoT/ MoF/ MoMA/ Uprava za saobraćaj/ Monteput/ ŽICG/ Luke/ AoM	Q1 2026	Q4 2027	N/A	Sopstvena sredstva

n.a.: nije dostupno; N/A: nije primjenjivo; TBD: biće definisano; IMP: Investicioni master plan

Cilj(evi) visokog nivoa	HLO 5 Ekološka održivost i klimatska otpornost						
	HLO 1 Ekonomski razvoj i efikasnost						
	HLO 2 Pristupačnost, učinak operacija i kvalitet usluga						
	HLO 3 Bezbjednost i sigurnost						
	HLO 4 Integracija u EU						
Specifični cilj	11	Promocija održive mobilnosti i energetski efikasnih i otpornih saobraćajnih projekata radi postizanja modalnog pomaka i dekarbonizacije					
Indikator učinka		Polazna vrijednost – 2025	Ciljna vrijednost – 2030		Ciljna vrijednost – 2035		
Procentualno učešće vozila sa nultom emisijom u voznom parku		0.30%	10%		30%		
Prosječna starost voznog parka drumskih vozila		15.5 godina	<15 godina		<12 godina		
Prosječna starost voznih sredstava		>40 godina	<30 godina		<25 godina		
Udio željezničkog putničkog saobraćaja u međugradskom saobraćaju		1.6% (2024)	2.5%		3.4%		
Tražnja u drumskom teretnom saobraćaju		138 miliona HGV-km	148 miliona HGV-km		161 milion HGV-km		
Mjera	Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027		Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Procijenjeni budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
41 (CC-S-41): Izrada i usvajanje Nacionalnog okvira za infrastrukturu za alternativna goriva i sprovođenje mape puta za promovisanje upotrebe alternativnih goriva i e-mobilnosti	Finalizovati i usvojiti Nacionalni okvir politike za infrastrukturu za alternativna goriva i sprovesti mapu puta koju treba da pripremi Transportna zajednica i Nacionalnu mapu puta za e-mobilnost iz Ažurirane TDS		MoT/ MoEnergy/ MoMA/ Eko-fond/ MONSTAT	Q1 2026	Q4 2027	2 miliona	Tehnička pomoć
42 (RO-S-42): Obezbeđivanje podsticaja za obnovu voznog parka putničkih automobila, u skladu sa nacionalnim ciljnim vrijednostima	Nastaviti i intenzivirati aktivnosti na obezbeđivanju bespovratnih subvencija u saradnji sa svim nadležnim subjektima - Razmotriti moguću alokaciju dijela poreza na puteve i naknade za putarinu radi jačanja Eko-fonda		MoT/ Mol/ MoEnergy/ Eko-fond/ MONSTAT	Q1 2026	Q4 2027	18 miliona	Kapitalni budžet/ međunarodni grantovi
43.1 (RO-S-43.1): Studija optimizacije operacija javnog prevoza (PT) i reorganizacija međugradskog PT i dovodnih linija do terminala (željezničke stanice, luke, aerodromi)	Pripremiti i pokrenuti tender za studiju optimizacije javnog prevoza		MoT/ Privredna komora/ ŽPCG	Q1 2027	Q4 2027	0.3 miliona	Kapitalni budžet/ EU
43.2 (RO-S-43.2): Podrška obnovi voznog parka javnog prevoza	Nastaviti i intenzivirati aktivnosti na obnovi i dekarbonizaciji PT voznog parka		MoT/ MoEnergy/ Eko-fond/ jedinice lokalne samouprave	Q1 2026	Q4 2027	5 miliona	Kapitalni budžet
43.3 (CC-S-43.3): Promovisanje multimodalnog i inkluzivnog putničkog saobraćaja	Započeti aktivnosti na uvođenju multimodalnog planiranja putovanja i izdavanja karata - Organizovati ankete o zadovoljstvu i kampanje za podizanje svijesti		MoT/ MoMA/ saobraćajni operateri	Q1 2027	Q4 2027	1 milion	Kapitalni budžet

	javnosti - Ocijeniti pristupačnost na terminalima i planirati aktivnosti za unapređenje					
Mjera	Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Procijenjeni budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
44 (RA-S-44): Podrška zamjeni/ obnovi željezničkih voznih sredstava	Organizovati i sprovesti plan nabavke voznih sredstava	MoT/ ŽPCG/ Montecargo	Q1 2026	Q4 2027	20 miliona	Kapitalni budžet/ IFIs
45 (MA-S-45): Uspostavljanje pravaca saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima na Skadarskom jezeru (luka Virpazar) i rijeci Bojani	Nastaviti i finalizovati IWW regulatorni okvir - Razviti operativne i navigacione zahtjeve - Uspostaviti mehanizme institucionalne koordinacije	MoMA/ UPS/ Lučka uprava	Q1 2026	Q4 2027	0.1 miliona	Kapitalni budžet/ tehnička pomoć
46 (CC-S-46): Institucionalizacija planova održive mobilnosti - izrada i usvajanje SUMP-ova u najvažnijim urbanim centrima i učešće u platformi Clean Bus and SUMP	Nastaviti saradnju sa Zajednicom opština radi uspostavljanja nacionalnog okvira za izradu SUMP-ova - Učestvovati u platformi Clean Bus i SUMP	MoT/ Zajednica opština/ Jedinice lokalne samouprave	Q1 2026	Q4 2027	N/A	Sopstvena sredstva
47 (CC-S-47): Izrada i uključivanje smjernica za klimatsku otpornost u pravilnike za pripremu projekata	Izraditi i uključiti smjernice za klimatsku otpornost u pravilnike kako bi se obezbijedila otpornost po dizajnu tokom pripreme projekata	MoT/ MoEcology/ EPA	Q1 2027	Q4 2027	0.5 miliona	Kapitalni budžet/ tehnička pomoć
48 (MA-S-48): Promovisanje zelene tranzicije pomorskog sektora kroz pripremu za uvođenje alternativnih goriva (vodonik, amonijak, metanol) i sprovođenje obaveza MRV i EU ETS	Okončati sprovođenje mjere, koja se finansira u okviru projekta SUPERALFUEL (Interreg IPA ADRION program) do juna 2027.	MoEnergy/ MoMA/ Lučka uprava/ UPS/ Luka Bar	Q1 2026	Q2 2027	0.2 miliona	EU fondovi (Interreg)
49 (MA-S-49): Instalacija priključaka za napajanje električnom energijom sa obale (OPS): izrada studije o instalaciji OPS u Luci Bar	Okončati sprovođenje mjere, koja se finansira u okviru projekta WATERBRIDGING (Interreg IPA ADRION program) do avgusta 2027.	MoMA/ MoEnergy/ Luka Bar	Q1 2026	Q3 2027	0.55 miliona	EU fondovi (Interreg)

n.a.: nije dostupno; N/A: nije primjenjivo; TBD: biće definisano; IMP: Investicioni master plan

Cilj(evi) visokog nivoa		HLO 2 Pristupačnost, učinak operacija i kvalitet usluga				
		HLO 1 Ekonomski razvoj i efikasnost				
		HLO 4 Integracija u EU				
		HLO 5 Ekološka održivost i klimatska otpornost				
Specifični cilj	12	Podrška pravednim i jednakim opcijama mobilnosti za putnike i teret				
Indikator učinka		Polazna vrijednost – 2025	Ciljna vrijednost – 2030	Ciljna vrijednost – 2035		
Broj putovanja javnim prevozom (autobus i željeznica)		~3 miliona (2024)	~4 miliona	~5 miliona		
Ukupan broj putnik-sati		143.6 miliona	148.9 miliona	~136.0 miliona		
Broj novih operatora na tržištu željezničkih usluga		1	3	4		
Mjera	Indikator aktivnosti i rezultata za period 2026-2027	Nadležna institucija(e) i izvor(i) verifikacije	Datum početka	Datum završetka	Procijenjeni budžet 2026-2027 (€)	Izvor finansiranja
50 (CC-S-50): Izrada studija za PSO i zaključivanje PSO ugovora za putnički saobraćaj – poboljšanje dostupnosti i cjenovne pristupačnosti za udaljene regione	Pripremiti tender za PSO studije	MoT	Q2 2027	Q4 2027	0.3 miliona	Kapitalni budžet
51 (RO-S-51): Izrada studije o određivanju cijene ugljenika i reviziji poreza na puteve	Pripremiti i pokrenuti studiju o politici određivanja cijene ugljenika i reviziji poreza na puteve	MoT/ MoEnergy	Q1 2027	Q4 2027	0.15 miliona	Kapitalni budžet
52 (RA-S-52): Olakšavanje ulaska novih tržišnih učesnika u željezničke usluge	Nastaviti regulatorne aktivnosti na uvođenju novih tržišnih aktera u željezničke usluge	MoT/ Agencija za željeznice	Q1 2026	Q4 2027	N/A	Sopstvena sredstva
53 (RA-S-53): Racionalizacija metodologije obračuna naknada za pristup infrastrukturi	Započeti tehničke i regulatorne aktivnosti na reviziji naknada za pristup infrastrukturi	MoT/ ŽICG/ Agencija za željeznice	Q1 2027	Q4 2027	0.2 miliona	Kapitalni budžet

n.a.: nije dostupno; N/A: nije primjenjivo; TBD: biće definisano; IMP: Investicioni master plan

ANEKS B – MAPA PUTA ZA INSTITUCIONALNO RESTRUKTURIRANJE I JAČANJE KAPACITETA

Nezavisno od bilo kojeg razvojnog i reformskog pravca/ scenarija koji bude izabran kao poželjan i optimalan, a na osnovu utvrđenih slabosti i potrebnih reformi identifikovanih u dijagnostičkoj analizi, institucionalno jačanje, restrukturiranje i jačanje kapaciteta predstavljaju preduslov i osnovu za uspješnu implementaciju ažurirane TDS.

Pored osnovnog cilja uspješne implementacije ažurirane TDS, **ispunjavanje obaveza koje proizilaze iz procesa pristupanja EU i efikasno izvršavanje obaveza prema Transportnoj zajednici zahtijevaju snažan, dobro koordiniran i adekvatno kadrovski i finansijski opremljen institucionalni okvir.** Iako je postignut značajan napredak u transpoziciji pravne tekovine EU u oblasti saobraćaja i u razvoju saobraćajne infrastrukture, dijagnostička procjena sprovedena u okviru ažuriranja TDS identifikovala je niz institucionalnih izazova koji i dalje utiču na efikasnost, djelotvornost i održivost sektora saobraćaja.

Kao što je već navedeno u odjeljku 3.2.2.6, aktuelni institucionalni okvir karakterišu česte organizacione promjene, kao što je posljednja reorganizacija Ministarstva saobraćaja i Ministarstva pomorstva. Pored toga, prisutna je značajna "kriza ljudskog kapitala", koju obilježavaju fluktuacija kadra, nedostatak specijalizovanog tehničkog osoblja za kontrolu projektne dokumentacije i gubitak institucionalne memorije. Institucionalni okvir treba da služi potrebi Crne Gore za prelaskom sa modela usmjerenog na infrastrukturu na moderan, konkurentan i korisnički orijentisan sistem usklađen sa SSMS EU.

SWOT analiza sprovedena po podsektorima saobraćaja u okviru dijagnostičke analize ovog zadatka istakla je slabosti koje se odnose na fragmentirane upravljačke strukture, ograničene administrativne i tehničke kapacitete, nedovoljnu multimodalnu koordinaciju, slabosti u pripremi i implementaciji projekata, ograničenu digitalizaciju, kao i na potrebu za snažnijom integracijom pitanja životne sredine i klime u planiranje saobraćaja i donošenje investicionih odluka.

Stoga je mapa puta predstavljena u narednim pasusima usmjerena na jačanje i uspostavljanje strukturiranog institucionalnog okvira, usklađenog sa strateškim ciljevima TDS, relevantnim pregovaračkim poglavljima EU 14 (saobraćajna politika), 21 (TEN-T) i 27 (životna sredina i klimatske promjene), Programom ekonomskih reformi, Ugovorom o Transportnoj zajednici i akcionim planovima nove generacije, i SSMS za Zapadni Balkan, kao i sa ciljevima održivog razvoja (SDG) relevantnim za saobraćaj³⁹.

Ukupni cilj ove mape puta jeste da doprinese uspostavljanju moderne, efikasne, transparentne i otporne saobraćajne administracije sposobne da:

- realizuje strateške investicije;
- obezbijedi usklađenost sa propisima;
- podržava održivi ekonomski rast; i
- olakšava integraciju Crne Gore u evropski saobraćajni sistem.

U tu svrhu, postavljen je specifični cilj da Crna Gora do 2035. godine uspostavi sistem upravljanja saobraćajem koji će biti u potpunosti usklađen sa pravnom tekovinom EU, sposoban da pojednostavi i realizuje TEN-T investicije i svoje obaveze u skladu sa Ugovorom o Transportnoj zajednici, obezbjeđujući istovremeno da

³⁹ SDG 9 „Industrija, inovacije i infrastruktura“, 11 „Održivi gradovi i zajednice“, 3 „Dobro zdravlje i blagostanje“, 5 „Rodna ravnopravnost“ i 13 „Klimatska akcija“.

aspekti životne sredine i klime budu adekvatno integrisani u donošenje odluka u oblasti saobraćaja, uz podršku razvoju održivog, multimodalnog, pametnog i otpornog saobraćajnog sistema.

Ovaj cilj je usklađen i **prvenstveno se ostvaruje kroz SPO 9 “Unaprijediti pravni/ regulatorni/ institucionalni okvir i upravljačku strukturu i poboljšati koordinaciju između zainteresovanih strana u sektoru saobraćaja”**, koji obuhvata skup mjera posvećenih:

- Usvajanju i sprovođenju zakonodavstva EU u sektorima svih vidova saobraćaja u skladu sa TCT akcionim planovima i obavezama koje proizilaze iz statusa kandidata za članstvo u EU i buduće države članice.
- Kontinuiranom aktivnom učešću u aktivnostima Transportne zajednice i doprinosu aktivnostima izvještavanja i prikupljanja podataka.
- Ažuriranju, reorganizaciji i racionalizaciji upravljačke strukture u skladu sa propisima EU i najboljim praksama, uz promovisanje rodne ravnopravnosti i obezbjeđivanje jednakih mogućnosti.
- Kontinuirane i intenzivirane aktivnosti obuke, jačanja kapaciteta i stručnog usavršavanja, uključujući i one za donošenje odluka, upravljanje saobraćajnom infrastrukturom itd.

Ažurira se i **SPO 10 “Poboljšati planiranje i raspodjelu sredstava i ostvariti efikasnost u saobraćajnim investicijama i operacijama”** i **SPO 11 “Promovisati održivu mobilnost i energetske efikasne i otporne saobraćajne projekte radi postizanja promjene modalne raspodjele i dekarbonizacije”** takođe su relevantni, jer obuhvataju mjere za poboljšanje planiranja i upravljanja, posebno velikim infrastrukturnim investicijama od nacionalnog i regionalnog značaja, kao i za poboljšanje planiranja održive mobilnosti i uključivanje klimatske otpornosti u projektnu dokumentaciju uz korišćenje odgovarajućih i prilagođenih procjena klimatskih rizika, planova prilagođavanja i inženjerskih/ projektantskih specifikacija.

Na osnovu svega navedenog, mapa puta je formulisana kroz utvrđivanje osam (8) posebnih prioriteta oblasti koje odgovaraju tematskim poljima institucionalnog jačanja, restrukturiranja i jačanja kapaciteta:

1. Jačanje upravljanja i strateške koordinacije
2. Jačanje kapaciteta za sprovođenje pravne tekovine EU
3. Jačanje kapaciteta za realizaciju TEN-T i infrastrukturnih projekata
4. Upravljanje životnom sredinom i klimom
5. Digitalna transformacija i upravljanje podacima
6. Razvoj ljudskih resursa, jačanje kapaciteta i obuka
7. Jačanje upravljanja državnim preduzećima i regulatornim tijelima
8. Regionalna integracija i obaveze prema Transportnoj zajednici

Ciljevi, ključne akcije i ključne aktivnosti, kao i vremenski okviri svake prioriteta oblasti detaljnije su opisani u narednim pasusima. Glavni organ nadležan za predložene akcije i aktivnosti je MoT, osim ako nije drugačije navedeno, dok su navedeni i su-nadležni organi.

U načelu, akcije i aktivnosti u okviru **“institucionalnog jačanja i restrukturiranja”** jesu one koje su usmjerene na okvir upravljanja i imaju za cilj poboljšanje raspodjele i jasnoće nadležnosti kroz osnivanje novih jedinica ili odjeljenja i kroz unaprijeđenu međuministarsku saradnju. S druge strane, **“institucionalnog jačanja kapaciteta i obuke”** akcije i aktivnosti imaju za cilj poboljšanje vještina u specifičnim oblastima, kao što su planiranje, prioritizacija projekata, upravljanje projektima, itd., korišćenjem naprednih alata i optimizacijom procedura. Treba, međutim, napomenuti da je **“Razvoj ljudskih resursa, jačanje kapaciteta i obuka”** tematsko polje koje dodiruje sva ostala polja predložene mape puta, te se aktivnosti jačanja kapaciteta susrijeću i u

okviru tih polja. Pored toga, budući da je Stalni sekretarijat Transportne zajednice jedan od glavnih pružalaca i nosilaca aktivnosti jačanja kapaciteta, obuke i razmjene znanja i iskustava, takve aktivnosti su uključene u odgovarajuće polje/ prioritetsnu oblast, koja ima i "horizontalni" karakter, s obzirom na to da se aktivnosti i akcioni planovi TCT odnose na sva tematska polja (npr. TEN-T, pravna tekovina EU, ozelenjavanje saobraćaja, digitalizacija).

1. JAČANJE UPRAVLJANJA I STRATEŠKE KOORDINACIJE

Dijagnostička analiza je identifikovala institucionalnu fragmentaciju, preklapanje nadležnosti i nedovoljnu koordinaciju između institucija nadležnih za saobraćaj, životnu sredinu, prostorno planiranje i ekonomski razvoj. Ove slabosti utiču na djelotvornost sprovođenja politika i na prioritizaciju saobraćajnih investicija. Stoga se, sa ciljem poboljšanja institucionalne koordinacije, jačanja funkcija strateškog planiranja i unapređenja koherentnosti upravljanja sektorom saobraćaja, predlažu sljedeće akcije i aktivnosti:

Kratkoročno (2026-2028)

- Uspostaviti **Jedinicu za strateško planiranje, koordinaciju politika i praćenje** u okviru MoT za nadzor i planiranje dugoročnog pravca razvoja sektora saobraćaja, uključujući praćenje implementacije TDS, i za obezbjeđivanje da sprovođenje politika bude predmet kontinuiranog praćenja i evaluacije.
- Osnovati posebnu **Direkciju za multimodalni saobraćaj i logistiku** radi podrške integrisanom planiranju po vidovima saobraćaja i koordinacije aktivnosti u cilju planiranja akcija (projekata, podsticaja) koje promovišu sinergije među vidovima saobraćaja za prevoz robe i mobilnost ljudi.
- Uspostaviti **Nacionalnu opservatoriju za saobraćaj**, vjerovatno u okviru Jedinice za strateško planiranje, koordinaciju politika i praćenje, nadležnu za sveobuhvatno prikupljanje saobraćajnih podataka, praćenje i evaluaciju učinka.
- Uspostaviti stalno **Međuresorski koordinacioni odbor za saobraćaj** radi olakšavanja koordinacije između nadležnih ministarstava i javnih organa. Stalna i intenzivna saradnja sa Ministarstvom pomorstva je od izuzetnog značaja.
- U potpunosti operacionalizovati novoosnovanu **Agenciju za željeznice** i obezbijediti da bude u potpunosti kadrovski popunjena i funkcionalno sposobna za obavljanje svojih zadataka.
- Podržati osnivanje i operacionalizaciju **Lučke uprave** u skladu sa novim Zakonom o lukama, uključujući razgraničenje nadležnosti između upravljanja lukama, regulative i lučkih operatera.
- Obezbijediti stalne komunikacione kanale i tokove rada u okviru rada **Koordinacionog tijela za bezbjednost saobraćaja na putevima** koje je osnovalo Ministarstvo unutrašnjih poslova i radnih grupa pod njegovim nadzorom.
- Odrediti i operacionalizovati **nacionalna tijela za sprovođenje propisa o pravima putnika** za svaki vid saobraćaja.
- Prilagoditi **nacionalno nadzorno tijelo za upravljanje vazдушnim prostorom** zahtjevima funkcionalne i pravne nezavisnosti Jedinog evropskog neba⁴⁰.
- Održavati i unapređivati saradnju sa Ministarstvom unutrašnjih poslova u pogledu **prevoza opasnih materija i sprovođenja mjera prevencije rizika od katastrofa i upravljanja pripravnosću**.
- Održavati i unapređivati međuagencijsku saradnju sa nadležnim ministarstvima i agencijama (Ministarstvo unutrašnjih poslova, Granična policija, Uprava carina, Uprava za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove) prisutnim na **graničnim prelazima**.

⁴⁰ Imajući u vidu da je puna primjena zahtjeva SES+ dug i složen proces, s obzirom na specifičnost zajedničkog ANSP modela (Serbia and Montenegro Air Traffic Services SMATSA LLC, Beograd) i potrebu za koordinacijom između dvije države (Srbija i Crna Gora).

- Uspostaviti blisku saradnju sa Ministarstvom energetike u pogledu **Infrastruktura za alternativna goriva** uvođenja na osnovu relevantnih odredbi Nacionalnog okvira politike za AFI radi sprovođenja odgovarajuće mape puta, uključujući zakonsku obavezu pribavljanja mišljenja Ministarstva energetike prilikom izdavanja urbanističko-tehničkih uslova (UTU) za projekte puteva viših kategorija i procjenu rezervi elektroenergetske mreže za čvorišta za brzo punjenje.
- Unaprijediti saradnju sa Ministarstvom ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera, Agencijom za zaštitu životne sredine, Ministarstvom energetike i Eko-fondom u vezi sa **klimatskim djelovanjem, e-mobilnošću i dekarbonizacijom**.
- Održavati i unapređivati saradnju sa jedinicama lokalne samouprave i Zajednicom opština u pogledu **održivog urbanističkog planiranja i prilagođavanja klimatskim promjenama**. Operacionalizacija zakonom propisanog **mehanizma izvještavanja jedinica lokalne samouprave o lokalnim mjerama prilagođavanja klimatskim promjenama** i usklađivanje sa Nacionalnim planom prilagođavanja 2025-2035.
- Unaprijediti saradnju sa nadležnim organima, tijelima za digitalno upravljanje i drugim zainteresovanim stranama (Ministarstvo javne uprave, Institut za standardizaciju Crne Gore, Zavod za hidrometeorologiju i seizmologiju, Zavod za metrologiju, Agencija za elektronske komunikacije i poštansku djelatnost, Agencija za zaštitu ličnih podataka i slobodan pristup informacijama, pružaoci telekomunikacionih usluga, proizvođači i dobavljači ITS opreme) u vezi sa **digitalizacijom i ITS-om**.
- Uspostaviti saradnju sa Ministarstvom odbrane u pogledu **civilno-vojne koordinacije u upravljanju vazдушnim prostorom** i operativnih sporazuma u vezi sa FIR-om, uključujući dalji razvoj koncepta U-space za upravljanje bespilotnim saobraćajem.
- Uvesti godišnje **mehanizme praćenja i izvještavanja o implementaciji TDS-a**.
- Institucionalizovati **obavezni 2-godišnji ciklus akcionih planova** i uspostaviti interne priručnike i šablone za **standardizaciju procesa praćenja napretka i izvještavanja**, kao i za smanjenje njegove zavisnosti od pojedinaca kako bi se **sačuvalo institucionalno pamćenje**.
- Uspostaviti **internu proceduru** za sve direktorate MoT i nadležne institucije **za dostavljanje kvartalnih podataka** o napretku aktivnosti za potrebe godišnjeg izvještavanja.
- Uvesti **prikupljanje i korišćenje podataka razvrstanih po polu**, posebno za bezbjednost i planiranje, sprovesti **rodno odgovorno budžetiranje**, i **pratiti rodne efekte politika**.

Srednjoročno do dugoročno (2029-2035)

- Formirati **funkcionalnu jedinicu u okviru Ministarstva pomorstva za unutrašnje plovne puteve** (Skadarsko jezero i rijeka Bojana).
- Uvesti **aranžmane upravljanja zasnovane na učinku između Vlade i ključnih subjekata sektora saobraćaja** radi usvajanja efikasnijih poslovnih modela i rješavanja pitanja produktivnosti i finansijske zavisnosti.
- Ojačati **regionalne i međunarodne mehanizme koordinacije povezane sa TEN-T koridorima i inicijativama Transportne zajednice**.

Očekuje se da će ove akcije i aktivnosti poboljšati koherentnost politika i institucionalnu koordinaciju, značajno unaprijediti strateško planiranje i prioritizaciju investicija i doprinijeti efikasnijoj realizaciji nacionalnih i međunarodnih obaveza.

2. JAČANJE KAPACITETA ZA SPROVOĐENJE PRAVNE TEKOVINE EU

Iako je zakonodavno usklađivanje sa pravnom tekovinom EU (acquis) značajno napredovalo, kapaciteti za implementaciju i dalje su neujednačeni po podsektorima saobraćaja. Neophodno je dodatno institucionalno jačanje radi podrške sprovođenju regulatornih, tehničkih i operativnih zahtjeva. Stoga se, radi obezbjeđivanja efikasne implementacije, sprovođenja propisa i praćenja pravne tekovine EU u oblasti saobraćaja i obaveza prema Transportnoj zajednici, predlažu sljedeće akcije i aktivnosti:

Kratkoročno (2026-2028)

- Ojačati postojeći **Mehanizam za koordinaciju i praćenje pravne tekovine EU u oblasti saobraćaja**.
- Pripremiti **godišnje planove implementacije obaveza iz Poglavlja 14 i dalje usklađivanje sa pravnom tekovinom EU (acquis)**.
- Ojačati kapacitete u vezi sa **regulatornim i tehničkim zahtjevima EU** u oblasti željezničke interoperabilnosti, regulative o bezbjednosti, prava putnika, pristupačnosti za lica smanjene pokretljivosti ili sa invaliditetom, inteligentnih transportnih sistema i infrastrukture za alternativna goriva.
- Ojačati institucionalne kapacitete u vezi sa **pomorskom bezbjednošću, kontrolom države zastave i države luke, istragom pomorskih nezgoda, službama za nadzor plovidbe (VTS), pomorskom sigurnošću, upravljanjem lukama** i sprovođenjem pravne tekovine EU u oblasti pomorstva.
- Razviti i sprovesti sveobuhvatan **Program jačanja kapaciteta Uprave pomorske sigurnosti** kojim se podržava sprovođenje mjere koja se odnosi na Upravu pomorske sigurnosti i bezbjednost plovidbe kroz ciljane obuke, institucionalne procedure, operativne smjernice i međuagencijsku koordinaciju.
- Podržati institucionalno prilagođavanje u **sektoru vazdušnog saobraćaja**, uključujući i za moguće promjene **modela upravljanja vazdušnim prostorom** i integraciju u **evropske operativne strukture**.
- Unaprijediti **institucionalne kapacitete za regulatorni nadzor i sprovođenje propisa**.

Srednjoročno do dugoročno (2029-2035)

- Postići **punu operativnu implementaciju obaveza iz Ugovora o Transportnoj zajednici**.
- Završiti sprovođenje **zahtjeva za željezničku interoperabilnost i bezbjednost**.
- Uspostaviti **sisteme kontinuiranog praćenja i izvještavanja o usklađenosti sa pravnom tekovinom EU**.

Sprovođenjem ovih aktivnosti očekuje se da će se unaprijediti primjena zakonodavstva EU i ubrzati proces pristupanja EU, barem u dijelu koji se odnosi na sektor saobraćaja, uz istovremeno povećanje regulatorne efikasnosti i transparentnosti.

3. JAČANJE MEHANIZMA TEN-T INVESTICIJA I KAPACITETA ZA REALIZACIJU INFRASTRUKTURE

Uspješna realizacija TEN-T investicija i projekata razvoja glavnih koridora zahtijeva jače kapacitete za pripremu, ocjenu, nabavku i implementaciju projekata. EC je istakla potrebu za jačanjem administrativnih kapaciteta radi unapređenja procesa donošenja odluka o infrastrukturnim projektima i povećanja sposobnosti apsorpcije sredstava. U cilju jačanja kapaciteta institucija nadležnih za planiranje, pripremu i sprovođenje strateških projekata saobraćajne infrastrukture, predlažu se sljedeće akcije i aktivnosti:

Kratkoročno (2026-2028)

- Uspostaviti namjenski **Instrument za pripremu projekata** u okviru sektora saobraćaja – vjerovatno u okviru Direktorata za kapitalne investicije i međunarodnu saradnju – koji može podržati sprovođenje projekata Instrumenta za povezivanje Evrope, strukturnih fondova EU i drugih projekata koje finansira EU.
- Razviti **nacionalni program implementacije TEN-T mreže** usklađen sa zahtjevima i tehničkim standardima EU (npr. TSI zahtjevi za željezničku mrežu).
- Uvesti **standardizovane metodologije za ocjenu i prioritizaciju projekata**.
- Razviti **Okvir za javno-privatna partnerstva**.
- Unaprijediti **FIDIC ugovorno-upravljačke** kapacitete.
- Ojačati **javne nabavke** usklađene sa direktivama EU i pravilima IFI.

Srednjoročno do dugoročno (2029-2035)

- Razviti **aranžmane za upravljanje strateškim TEN-T i regionalnim koridorima**.
- Ojačati **sisteme praćenja i evaluacije saobraćajnih investicija**.
- Uspostaviti **mehanizam za izvještavanje o implementaciji TEN-T mreže** kroz CINEA i TENtec šablone i standardizovane obrasce radi praćenja tehničkog i finansijskog napretka TEN-T projekata, uz smjernice DG MOVE/ CINEA i TCPS.

Sprovođenjem ovih aktivnosti očekuje se unapređenje spremnosti projekata i efikasnosti implementacije, kao i povećanje apsorpcije sredstava EU i međunarodnog finansiranja, što će sveukupno dovesti do boljeg kvaliteta infrastrukture i pružanja usluga.

4. UPRAVLJANJE ŽIVOTNOM SREDINOM I KLIMOM

Pitanja životne sredine treba da funkcionišu kao elementi koji oblikuju odluke tokom cjelokupnog procesa planiranja saobraćaja, a ne kao proceduralni zahtjevi koji se primjenjuju u kasnijim fazama. To je posebno važno u kontekstu obaveza iz Poglavlja 27 i obaveza Crne Gore u okviru Zelene agende za Zapadni Balkan.

U cilju jačanja integracije pitanja životne sredine, klime i biodiverziteta u planiranje saobraćaja i odluke o investicijama, predlažu se sljedeće akcije i aktivnosti:

Kratkoročno (2026-2028)

- Uspostaviti stalno **Platformu za koordinaciju saobraćaja i životne sredine** radi olakšavanja saradnje i donošenja odluka između organa nadležnih za saobraćaj i organa nadležnih za životnu sredinu.
- Izraditi smjernice za integrisanje Strateške procjene uticaja na životnu sredinu (SEA), Procjene uticaja na životnu sredinu (EIA), zaštite biodiverziteta, zahtjeva Okvirne direktive o vodama i pitanja pomorskog prostornog planiranja u planiranje saobraćaja.
- Uvesti **procedure procjene klimatskih rizika i preliminarne ocjene uticaja na životnu sredinu** tokom identifikacije i prioritizacije projekata, usklađene sa nacionalnim dokumentima i Tehničkim smjernicama za klimatsku otpornost infrastrukture 2021-2027 (2021/C 373/01). Integrisati **obračun emisija ugljenika** u ocjenu saobraćajnih investicija.
- Nastaviti **saradnju sa upravljačima putne i željezničke infrastrukture susjednih zemalja** u pogledu klimatske otpornosti infrastrukture, razmjene informacija i koordiniranog odgovora i oporavka.

Srednjoročno do dugoročno (2029-2035)

- Razviti **programe prilagođavanja saobraćaja klimatskim promjenama i strategije otpornosti**.
- Uvesti **indikatore učinka u oblasti životne sredine** za organe nadležne za saobraćaj i operatore infrastrukture.
- Razviti institucionalne kapacitete za **spровоđenje politika zelenih luka, zahtjeva FuelEU Maritime, uvođenje napajanja električnom energijom sa obale (OPS) i planiranje i rad infrastrukture za alternativna goriva** u lukama, uključujući izvještavanje o životnoj sredini, praćenje emisija u lukama i usklađenost sa zahtjevima EU za dekarbonizaciju.

Očekivani ishodi sprovođenja ovih akcija i aktivnosti obuhvataju unapređenje ekološke održivosti saobraćajnih investicija, jačanje klimatske otpornosti saobraćajne infrastrukture i jačanje usklađenosti sa zahtjevima Poglavlja 27.

5. DIGITALNA TRANSFORMACIJA I UPRAVLJANJE PODACIMA

SWOT analiza je identifikovala značajne nedostatke u digitalizaciji u okviru funkcija saobraćajne administracije i upravljanja infrastrukturom, što ograničava donošenje odluka zasnovano na dokazima i praćenje učinka.

U cilju jačanja digitalnih kapaciteta i uspostavljanja upravljanja saobraćajem zasnovanog na podacima, predlažu se sljedeće akcije i aktivnosti:

Kratkoročno (2026-2028)

- Uspostaviti i operacionalizovati **Nacionalnu pristupnu tačku i nacionalno tijelo** koje će djelovati kao nezavisni regulatorni i nadzorni organ u skladu sa ITS direktivom.
- Uvesti **sisteme upravljanja imovinom zasnovane na životnom ciklusu i sisteme praćenja učinka**: uspostavljanje i funkcionisanje sistema upravljanja putnom i željezničkom imovinom, uz razmatranje korišćenja digitalnih blizanaca nacionalnih mreža i upravljanja imovinom zasnovanog na IoT-u.
- Formirati **Nacionalni centar za upravljanje saobraćajem**.
- Usvojiti **zajedničke standarde za upravljanje i razmjenu saobraćajnih podataka** u skladu sa ITS strategijom ažurirane TDS.
- Proširiti **e-upravu i uspostaviti digitalne alate, npr.:**
 - baze podataka i registre drumskih i željezničkih prevoznika,
 - brodova i čamaca,
 - platforme za žalbene postupke,
 - mehanizme za postupanje po pritužbama,
 - nacionalni saobraćajni model.
- Voditi **eFTI implementacione** aktivnosti.
- Ojačati **institucionalne kapacitete** u oblasti GIS-a, saobraćajnog modeliranja, sistema upravljanja imovinom, inteligentnih transportnih sistema i digitalne analitike.
- Ojačati ljudske resurse u oblasti **VTS operacija, SAR usluga, tehničkog održavanja pomorskih digitalnih sistema i kapaciteta za reagovanje u vanrednim situacijama** (MoMA).
- Ojačati institucionalne kapacitete za **sajber bezbjednost i sajber otpornost** pomorskih digitalnih sistema i kritične pomorske infrastrukture (MoMA).
- Ubrzati digitalnu transformaciju pomorske uprave, uključujući **elektronske registre, elektronske sertifikate, ovlašćenja i digitalne pomorske usluge** (MoMA).

- Uključiti sektor saobraćaja u Nacionalnu strategiju za razvoj **Vještačka inteligencija**, kao jednu od prioritarnih oblasti za primjenu i testiranje AI rješenja koja podržavaju ljudske aktivnosti (npr. u ATM/ANS sistemima).
- Uspostaviti digitalnu bazu podataka i mehanizam praćenja **standarda emisija CO2** za novoregistrovana putnička vozila, čime se omogućava izvještavanje Evropskoj agenciji za životnu sredinu.

Srednjoročno do dugoročno (2029-2035)

- Promovisati razvoj **digitalnih teretnih i logističkih platformi**.
- Promovisati uspostavljanje **integrisanih multimodalnih informacionih sistema**.

Sprovođenje ovih akcija i aktivnosti unaprijediće praćenje i analizu u sektoru saobraćaja, doprinijeti efikasnijem upravljanju infrastrukturom i saobraćajem i podržati inicijative održive i pametne mobilnosti.

6. RAZVOJ LJUDSKIH RESURSA, JAČANJE KAPACITETA I OBUKA

Dijagnostička analiza je identifikovala nedostatke u tehničkoj ekspertizi, upravljanju projektima, procjeni uticaja na životnu sredinu, digitalizaciji i kompetencijama u vezi sa EU.

U cilju jačanja institucionalnih kapaciteta kroz sistematski profesionalni razvoj i upravljanje znanjem, predlažu se sljedeće akcije i aktivnosti:

Kratkoročno (2026-2028)

- Sprovesti sektorsku **procjenu institucionalnih kapaciteta i potreba za obukama**.
- Razviti **strategiju ljudskih resursa** za zapošljavanje kvalifikovanih stručnjaka, konkurentne naknade i obezbjeđivanje podsticaja za zadržavanje postojećeg kadra radi očuvanja institucionalnog pamćenja.
- Razviti **okvire kompetencija** za institucije sektora saobraćaja.
- Uspostaviti **ciljane programe obuke** koji obuhvataju:
 - prikupljanje i analizu podataka;
 - planiranje saobraćaja;
 - saobraćajno modeliranje;
 - pripremu i ocjenu projekata;
 - analizu troškova i koristi;
 - reviziju i inspekcije bezbjednosti saobraćaja na putevima;
 - prevoz opasnih materija;
 - upravljanje šemama ućinka i naplate i ocjene usaglašenosti zemaljskih ATM sistema;
 - civilno-vojnu koordinaciju;
 - sektor bespilotnih vazduhoplova;
 - zakonodavstvo i zahtjeve EU;
 - planiranje održavanja;
 - planiranje održive urbane mobilnosti;
 - procjenu uticaja na životnu sredinu, prilagođavanje klimatskim promjenama i procjene rizika;
 - i
 - digitalne i AI tehnologije, uključujući implementaciju eFTI.
- Podsticati i podržavati lokalne samouprave u **planiranju održive mobilnosti**.

- Unaprijediti saradnju i koordinaciju između javnih organa, univerziteta, NVO, privatnog sektora i civilnog društva radi podsticanja **istraživanja u oblasti zelene i digitalne mobilnosti** – Ispitati potrebu i uslove za osnivanje Instituta za istraživanja u saobraćaju u okviru naredne Strategije razvoja saobraćaja.
- Unaprijediti – podržati aktivnosti Mol u oblasti **podizanja svijesti i edukacije o bezbjednosti saobraćaja na putevima** u školama i visokom obrazovanju.
- Podizati svijest i edukovati službenike i zainteresovane strane o **ozelenjavanju saobraćaja i novim tehnologijama** (uključujući eFTI, pametne tahografe, željezničke podsisteme itd.).
- Promovisati **jednake mogućnosti** radi unapređenja rodne ravnoteže u radnoj snazi, osnovnih prava radnika, pravedne tranzicije za radnike u saobraćaju i šema za stažiranje žena u sektoru.
- Unaprijediti administrativne kapacitete, uključujući i za službenike na graničnim prelazima, i **učesće u obukama i terenskim posjetama koje organizuje Stalni sekretarijat Transportne zajednice** i drugim inicijativama saradnje.
- Podržati i učestvovati u **regionalnoj platformi za dekarbonizaciju voznog parka, infrastrukturu za alternativna goriva i planove održive urbane mobilnosti** radi unapređenja razmjene znanja i jačanja kapaciteta.

Srednjoročno do dugoročno (2029-2035)

- Pripremiti i sprovesti „**Obuka trenera**” programe radi obezbjeđivanja kontinuiranog prenosa znanja sa viših službenika na buduće trenere.
- Uspostaviti **nacionalnu platformu za obuku i razmjenu znanja u sektoru saobraćaja**.
- Razviti **partnerstva sa univerzitetima, istraživačkim institucijama i međunarodnim organizacijama** radi obezbjeđivanja pristupa kontinuiranom stručnom usavršavanju i savremenim sektorskim znanjima.
- Uvesti programe profesionalne sertifikacije za ključne tehničke funkcije.

Očekuje se da će sprovođenje ovih akcija i aktivnosti unaprijediti institucionalni učinak, povećati tehničku ekspertizu i smanjiti potrebu za spoljnom tehničkom pomoći (i zavisnost od nje).

7. JAČANJE UPRAVLJANJA DRŽAVNIM PREDUZEĆIMA I REGULATORNIM TIJELIMA

Dijagnostička analiza je identifikovala izazove u upravljanju i poslovanju koji utiču na državna preduzeća u sektoru saobraćaja i upravljače infrastrukture. U cilju unapređenja operativne efikasnosti, odgovornosti i finansijske održivosti subjekata sektora saobraćaja, predlažu se sljedeće akcije i aktivnosti:

Kratkoročno (2026-2028)

- Uvesti **reforme korporativnog upravljanja i okvire za praćenje učinka**.
- Ojačati **mehanizme nadzora i odgovornosti**.
- Razviti **ugovore o javnim uslugama zasnovane na učinku** gdje je primjenjivo.

Srednjoročno do dugoročno (2029-2035)

- Uvesti **aranžmane finansiranja zasnovane na učinku**.
- Ojačati **regulatornu nezavisnost i institucionalnu efikasnost**.

Očekuje se da će sprovođenje ovih akcija i aktivnosti unaprijediti operativnu efikasnost, finansijsku održivost i sveukupno poboljšati kvalitet saobraćajnih usluga.

8. REGIONALNA INTEGRACIJA I OBAVEZE PREMA TRANSPORTNOJ ZAJEDNICI

Strateški položaj Crne Gore na regionalnim saobraćajnim koridorima stvara značajne mogućnosti za regionalnu integraciju, olakšavanje trgovine i ekonomski razvoj.

U cilju jačanja uloge Crne Gore u okviru regionalne saobraćajne mreže i obezbjeđivanja efikasnog sprovođenja obaveza prema Transportnoj zajednici, predlažu se sljedeće akcije i aktivnosti:

- Uspostaviti namjenske **mehanizme koordinacije za sprovođenje akcionih planova Transportne zajednice**.
- Ojačati **prekograničnu saradnju** i učestvovati u **upravljanju koridorima**, posebno Evropskim koridorom WBEM.
- Nastaviti učešće u **regionalnim tehničkim odborima, radnim grupama i forumima** radi unapređenja saradnje i razmjene znanja.
- Učestvovati u **regionalnim i EU inicijativama i događajima za razvoj kvalifikovane radne snage** (kao što su Regionalni centar izvrsnosti za željeznice, ljetnje škole)
- Podržati koordinisani **regionalni razvoj zelenih, digitalnih i multimodalnih saobraćajnih koridora**, uključujući implementaciju pilot eFTI platforme.
- Promovisati **inicijative za regionalnu interoperabilnost i harmonizaciju**.

Očekuje se da će kontinuirano sprovođenje ovih akcija i aktivnosti unaprijediti regionalnu povezanost, podstaći olakšavanje trgovine i prekograničnu mobilnost i saobraćaj i ojačati integraciju u evropski saobraćajni sistem.

Sljedeća sveobuhvatna tabela sadrži sve akcije i aktivnosti predložene u mapi puta, u kojoj je prikazana i veza sa specifičnim mjerama ažurirane TDS. Kao što je već navedeno, **relevantne mjere se prvenstveno nalaze u okviru SPO 9** (CC-S-35 za institucionalnu reorganizaciju i CC-S-36 za jačanje kapaciteta i obuke), a MoT je primarno odgovorni subjekat, osim ako nije drugačije naznačeno.

Sveobuhvatna mapa puta za institucionalno restrukturiranje i jačanje kapaciteta

Prioritetna oblast/ tematsko područje	Akcija/ aktivnost	Odgovorni subjekat(i)	Period implementacije	Relevantna mjera(e) ažurirane TDS
1. Jačanje upravljanja i strateške koordinacije	Uspostaviti Jedinicu za strateško planiranje, koordinaciju politika i praćenje u okviru MoT	MoT	2026-2028	CC-S-35
	Formirati Direktorat za multimodalni saobraćaj i logistiku u okviru MoT	MoT	2026-2028	CC-S-35
	Uspostaviti Nacionalnu opservatoriju za saobraćaj	MoT	2026-2028	CC-S-35
	Uspostaviti stalni Međuresorski odbor za koordinaciju u saobraćaju	MoT, MoMA i druga ministarstva (Mol, MoEcology, MoEnergy, MoSpatial Planning itd.)	2026-2028	CC-S-35
	U potpunosti operacionalizovati Agenciju za željeznice (obezbijediti kadrove/ funkcionisanje)	MoT, Agencija za željeznice	2026-2028	CC-S-35
	Operacionalizovati Lučku upravu u skladu sa novim Zakonom o lukama	MoMA, Lučka uprava	2026-2028	CC-S-35
	Obezbijediti efikasan doprinos radu Koordinacionog tijela za bezbjednost saobraćaja na putevima i njegovih radnih grupa	Mol, MoT	2026-2028, kontinuirano	CC-S-35, RO-S-8
	Odrediti i operacionalizovati nacionalna tijela za sprovođenje propisa (NEBs) za prava putnika po vidovima saobraćaja	MoT	2026-2028	CC-S-35
	Prilagoditi nacionalni nadzorni organ za upravljanje vazдушnim prostorom (ASM)	MoT, CAA	2026-2028	CC-S-35, AV-S-16
	Održavati/ unaprijediti saradnju u oblasti prevoza opasnih materija i mjera za prevenciju rizika od katastrofa i upravljanje pripravnosću	MoT, Mol	2026-2028, kontinuirano	CC-S-35, RO-S-8
	Održavati/ unaprijediti međuresorsku i međuagencijsku saradnju na graničnim prelazima	MoT, Mol, Granična policija, Carina, Uprava za fitosanitarne poslove	2026-2028, kontinuirano	CC-S-35, CC-S-23
	Uspostaviti saradnju u oblasti infrastrukture za alternativna goriva (AFI)	MoT, MoEnergy, Eko-fond	2026-2028, kontinuirano	CC-S-35, CC-S-41
	Unaprijediti saradnju u oblasti klimatskog djelovanja, e-mobilnosti i dekarbonizacije	MoT, MoEcology, EPA, MoEnergy, Eko-fond	2026-2028	CC-S-35, RO-S-42, CC-S-41, RO-S-43.2, RA-S-44, CC-S-47
	Saradnja sa jedinicama lokalne samouprave (urbanističko planiranje/ prilagođavanje klimatskim promjenama) – operacionalizacija mehanizma izvještavanja jedinica lokalne samouprave o lokalnim mjerama prilagođavanja klimatskim promjenama	MoT, lokalne samouprave, Zajednica opština, MoEcology	2026-2028	CC-S-46
	Unaprijediti saradnju u oblasti digitalizacije i ITS-a	MoT, MoPublic Administration i drugi relevantni nacionalni instituti i agencije	2026-2028	CC-S-26
	Uspostaviti civilno-vojnu koordinaciju u upravljanju vazдушnim prostorom	MoT, MoDefence	2026-2028	AV-S-16

Prioritetna oblast/ tematsko područje	Akcija/ aktivnost	Odgovorni subjekat(i)	Period implementacije	Relevantna mjera(e) ažurirane TDS
	Uvesti godišnje mehanizme praćenja/ izvještavanja za TDS	MoT	2026-2028	CC-S-35
	Institucionalizovati 2-godišnji ciklus akcionih planova i priručnike za praćenje	MoT	2026-2028	CC-S-35
	Uspostaviti proceduru kvartalnog dostavljanja podataka za direktorate	MoT	2026-2028	CC-S-35
	Sprovoditi prikupljanje podataka razvrstanih po polu i rodno odgovorno budžetiranje	MoT, MONSTAT	2026-2028	CC-S-35
	Formirati funkcionalnu jedinicu u Ministarstvu pomorstva nadležnu za unutrašnje plovne puteve (Skadarsko jezero/ rijeka Bojana)	MoMA	2029-2035	MA-S-45
	Uvesti upravljanje zasnovano na učinku za subjekte u sektoru saobraćaja	MoT	2029-2035	RO-S-6
	Ojačati regionalnu/ međunarodnu koordinaciju za TEN-T i TCT inicijative	MoT	2029-2035	CC-S-34, CC-S-40
2. Jačanje kapaciteta za sprovođenje pravne tekovine EU	Ojačati mehanizam koordinacije i praćenja pravne tekovine EU u oblasti saobraćaja	MoT, Ministarstvo evropskih poslova	2026-2028	CC-S-33
	Pripremiti godišnje planove implementacije za Poglavlje 14 i dalje usklađivanje sa pravnom tekovinom EU (acquis)	MoT, Ministarstvo evropskih poslova	2026-2028	CC-S-33
	Ojačati kapacitete za interoperabilnost, bezbjednost i prava putnika	MoT	2026-2028	CC-S-35, CC-S-36
	Ojačati institucionalne kapacitete za pomorsku sigurnost, uključujući kontrolu države zastave i države luke, istragu pomorskih nezgoda, pomorsku potragu i spašavanje (SAR), VTS operacije, upravljanje lukama i sprovođenje pomorske pravne tekovine EU	MoMA, MoT	2026-2028	MA-S-15
	Razviti i sprovesti sveobuhvatan program jačanja kapaciteta Uprave pomorske sigurnosti	MoMA	2026-2028	MA-S-15
	Podržati institucionalno prilagođavanje u sektoru vazdušnog saobraćaja (za potencijalne promjene u ASM modelu i integraciju u operativne strukture EU	MoT, CAA	2026-2028	AV-S-16
	Unaprijediti institucionalne kapacitete za regulatorni nadzor/ sprovođenje propisa	MoT	2026-2028	CC-S-36
	Postići punu operativnu implementaciju obaveza iz TCT	MoT	2029-2035	CC-S-33, CC-S-34
	Završiti implementaciju zahtjeva za željezničku interoperabilnost i bezbjednost	MoT	2029-2035	CC-S-33, CC-S-34
	Uspostaviti kontinuirano praćenje/ izvještavanje o usklađenosti sa pravnom tekovinom EU	MoT, Ministarstvo evropskih poslova	2029-2035	CC-S-33, CC-S-34
3. Jačanje kapaciteta za TEN-T i realizaciju infrastrukture	Uspostaviti namjenski instrument za pripremu projekata (CEF/ strukturni fondovi, projekti koje finansira EU)	MoT, Ministarstvo evropskih poslova	2026-2028	CC-S-35, CC-S-39
	Razviti nacionalni program implementacije TEN-T	MoT, Ministarstvo evropskih poslova	2026-2028	CC-S-39
	Uvesti standardizovane metodologije za ocjenu projekata	MoT	2026-2028	CC-S-37
	Razviti okvir za javno-privatna partnerstva	MoT, Ministarstvo finansija	2026-2028	CC-S-37
	Unaprijediti kapacitete za upravljanje FIDIC ugovorima	MoT	2026-2028	CC-S-36

Prioritetna oblast/ tematsko područje	Akcija/ aktivnost	Odgovorni subjekat(i)	Period implementacije	Relevantna mjera(e) ažurirane TDS
	Ojačati javne nabavke usklađene sa EU/ IFI	MoT, Ministarstvo finansija	2026-2028	CC-S-36, CC-S-39
	Razviti upravljanje koridorima za TEN-T i regionalne koridore	MoT	2029-2035	CC-S-34, CC-S-40
	Ojačati sisteme praćenja i evaluacije investicija	MoT	2029-2035	CC-S-39
	Uspostaviti mehanizam izvještavanja o implementaciji prema CINEA/ TENTec	MoT	2029-2035	CC-S-34, CC-S-35, CC-S-36, CC-S-39
4. Upravljanje životnom sredinom i klimom	Uspostaviti stalnu platformu za koordinaciju saobraćaja i životne sredine	MoT, Ministarstvo ekologije, EPA	2026-2028	CC-S-36, CC-S-41
	Razviti smjernice za integrisanje SEA/ EIA/ biodiverziteta u planiranje	MoT, Ministarstvo ekologije, EPA, Ministarstvo prostornog planiranja	2026-2028	CC-S-36, CC-S-39, CC-S-47
	Uvesti procedure za procjenu klimatskih rizika i prethodnu provjeru uticaja na životnu sredinu	MoT, Ministarstvo ekologije, EPA	2026-2028	CC-S-36, CC-S-39, CC-S-47
	Integrirati obračun emisija ugljenika u ocjenu saobraćajnih investicija	MoT, Ministarstvo ekologije, EPA	2026-2028	CC-S-36, CC-S-39
	Sarađivati sa susjednim zemljama na prilagođavanju infrastrukture klimatskim promjenama	MoT, upravljači infrastrukturom, TCPS	2026-2028	CC-S-34, CC-S-38, CC-S-40
	Razviti strategije prilagođavanja klimatskim promjenama i otpornosti u saobraćaju	MoT, Ministarstvo ekologije, EPA	2029-2035	CC-S-47
	Uvesti indikatore ekološkog učinka za operatore	MoT, operatori	2029-2035	RO-S-6
	Ojačati kapacitete za zelene luke, FuelEU Maritime i uvođenje alternativnih goriva	MoMA, Lučka uprava, lučki operatori, Ministarstvo ekologije	2029-2035	MA-S-48, MA-S-49
5. Digitalna transformacija i upravljanje podacima	Uspostaviti/operacionalizovati Nacionalnu pristupnu tačku (NAP) i nacionalno tijelo	MoT	2026-2028	CC-S-27
	Uvesti upravljanje imovinom zasnovano na životnom ciklusu (RAMS/ RIAMS/ digitalni blizanci)	MoT, upravljači putnom/ željezničkom infrastrukturom	2026-2028	CC-S-38
	Formirati Nacionalni centar za upravljanje saobraćajem	MoT, akademska zajednica, privatni dobavljači, Privredna komora	2026-2028	CC-S-26
	Usvojiti zajedničke standarde za upravljanje i razmjenu saobraćajnih podataka u skladu sa ITS strategijom	MoT, Institut za standardizaciju, Agencija za zaštitu ličnih podataka i slobodan pristup informacijama	2026-2028	CC-S-26, CC-S-27
	Proširiti e-upravu i digitalne alate (baze podataka, registri, platforme za pritužbe, nacionalni saobraćajni model)	MoT, Ministarstvo javne uprave, Monteput, Uprava za saobraćaj, ŽICG	2026-2028	RO-S-32, CC-S-28, MA-S-30, CC-S-35
	Voditi aktivnosti na implementaciji eFTI	MoT, Ministarstvo javne uprave, Carina, Privredna komora – privatni sektor	2026-2028	CC-S-28
	Ojačati kapacitete u oblasti GIS-a, saobraćajnog modeliranja, ITS-a i digitalne analitike	MoT	2026-2028	CC-S-36

Prioritetna oblast/ tematsko područje	Akcija/ aktivnost	Odgovorni subjekat(i)	Period implementacije	Relevantna mjera(e) ažurirane TDS
	Ojačati ljudske resurse za VTS, SAR i održavanje pomorskih digitalnih sistema	MoMA	2026-2028	MA-S-15, MA-S-29, MA-S-30
	Ubrzati digitalnu transformaciju pomorske uprave (elektronski registri, elektronska uvjerenja, ovlašćenja i digitalne pomorske usluge)	MoMA	2026-2028	MA-S-29, MA-S-30
	Ojačati sajber bezbjednost i sajber otpornost pomorskih digitalnih sistema i kritične pomorske infrastrukture	MoMA	2026-2028	MA-S-30
	Uključiti sektor saobraćaja u nacionalnu AI strategiju, kao prioritetnu oblast za primjenu i testiranje AI rješenja	MoT, Ministarstvo javne uprave	2026-2028	CC-S-26
	Uspostaviti mehanizam i bazu podataka za praćenje CO2 standarda za nova vozila (izvještavanje prema EEA)	MoT, Nacionalna saobraćajna opservatorija, Uprava carina	2026-2028	CC-S-41
	Promovisati razvoj digitalnih platformi za teretni saobraćaj i logistiku	MoT	2029-2035	CC-S-28
	Promovisati uspostavljanje integriranih multimodalnih informacionih sistema	MoT	2029-2035	CC-S-27, CC-S-43.3
6. Razvoj ljudskih resursa i obuka	Sprovesti procjenu potreba za institucionalnom obukom na nivou cijelog sektora	MoT	2026-2028	CC-S-36
	Razviti HR strategiju (zapošljavanje, zadržavanje kadra, podsticaji)	MoT	2026-2028	CC-S-36
	Razviti okvire kompetencija za institucije u sektoru	MoT	2026-2028	CC-S-36
	Uspostaviti ciljne obuke (CBA, planiranje, bezbjednost, digitalizacija itd.)	MoT	2026-2028	CC-S-36
	Podsticati/ podržavati lokalne uprave u planiranju održive mobilnosti	MoT, lokalne uprave	2026-2028	CC-S-46
	Unaprijediti saradnju sa javnim organima, univerzitetima, NVO, privatnim sektorom i civilnim društvom u istraživanjima u oblasti zelene i digitalne mobilnosti - Ispitati potrebu i uslove za osnivanje Instituta za istraživanja u saobraćaju	MoT, akademska zajednica, NVO, Privredna komora – privatni sektor, civilno društvo	2026-2028	CC-S-36, CC-S-46, MA-S-48
	Podržati Mol u podizanju svijesti o bezbjednosti saobraćaja na putevima u školama	Mol, MoT, Ministarstvo prosvjete	2026-2028	RO-S-8
	Edukovati službenike o ozelenjavanju saobraćaja i novim tehnologijama	MoT	2026-2028	CC-S-36, CC-S-41
	Promovisati rodnu uravnoteženost i stručnu praksu za žene	MoT	2026-2028	CC-S-35, CC-S-36
	Učestvovati u terenskim posjetama i obukama TCT-a	MoT, TCPS	2026-2028	CC-S-34
	Učestvovati u regionalnim platformama za ozelenjavanje/ SUMP	MoT	2026-2028	CC-S-46
	Pripremiti i sprovesti programe „obuke trenera“	MoT	2029-2035	CC-S-35, CC-S-36
	Uspostaviti nacionalnu platformu za obuku/ razmjenu znanja u sektoru saobraćaja	MoT	2029-2035	CC-S-36
	Razviti partnerstva sa univerzitetima/ međunarodnim organizacijama radi razmjene znanja i iskustava	MoT	2029-2035	CC-S-35, CC-S-36
	Uvesti profesionalnu sertifikaciju za ključne tehničke funkcije	MoT	2029-2035	CC-S-35, CC-S-36

Prioritetna oblast/ tematsko područje	Akcija/ aktivnost	Odgovorni subjekat(i)	Period implementacije	Relevantna mjera(e) ažurirane TDS
7. Upravljanje državnim preduzećima i regulatornim tijelima	Uvesti reforme korporativnog upravljanja i praćenje učinka	MoT, SOEs	2026-2028	RO-S-6, CC-S-35
	Ojačati mehanizme nadzora i odgovornosti	MoT, SOEs	2026-2028	CC-S-35
	Razviti ugovore o javnim uslugama zasnovane na učinku	MoT, SOEs	2026-2028	CC-S-50
	Uvesti aranžmane finansiranja zasnovane na učinku	MoT, SOEs	2029-2035	RO-S-6
	Ojačati regulatornu nezavisnost i efikasnost	MoT, regulatorna tijela, Agencija za željeznice, CAA	2029-2035	CC-S-35
8. Regionalna integracija i obaveze iz TCT	Uspostaviti koordinaciju za akcione planove TCT-a	MoT	Kontinuirano	CC-S-34
	Ojačati prekograničnu saradnju/ upravljanje koridorima	MoT, TCPS, EU koordinator/ forum za WBEM	Kontinuirano	CC-S-34, CC-S-23
	Učestvovati u regionalnim tehničkim odborima/ radnim grupama/ forumima	MoT, TCPS	Kontinuirano	CC-S-34
	Učestvovati u EU/regionalnim inicijativama za razvoj radne snage	MoT, TCPS	Kontinuirano	CC-S-34
	Podržati koordinisane regionalne zelene/ digitalne koridore i eFTI	MoT, TCPS	Kontinuirano	CC-S-28, CC-S-34
	Promovisati regionalnu interoperabilnost i harmonizaciju	MoT, TCPS	Kontinuirano	CC-S-33, CC-S-34

ANEKS C – NACIONALNA MAPA PUTA ZA E-MOBILNOST

Nacionalna mapa puta za e-mobilnost predstavljena u ovom aneksu služi kao vodič za stratešku tranziciju sektora saobraćaja Crne Gore ka mobilnosti i saobraćajnim operacijama sa nultom emisijom, doprinoseći usklađivanju sa ciljevima Evropskog zelenog dogovora, Zelene agende za Zapadni Balkan i Strategije održive i pametne mobilnosti EU (SSMS), kao i njihovom ostvarivanju. Svrha mape puta jeste da omogući održiv, ugljenično neutralan saobraćajni sistem koji podržava ciljeve Crne Gore u procesu pristupanja EU, uz posebno adresiranje zahtjeva iz pregovaračkih poglavlja 14 i 21. Ona pruža fazni okvir implementacije za razvoj elektromobilnosti i odgovarajuće infrastrukture – kao dio ukupnog uspostavljanja infrastrukture za alternativna goriva (AFI) – i za promociju upotrebe električnih vozila (EV), čime se zemlja iz sadašnje zavisnosti od fosilnih goriva usmjerava ka niskougljeničnoj budućnosti.

1. KONTEKST

Prema dijagnostičkoj analizi sprovedenoj u okviru ažuriranja TDS-a i nedavnom nacrtu Nacionalnog okvira politike za infrastrukturu alternativnih goriva (**AFI-NPF**) koji je stavljen na javne konsultacije (do 02. jula 2026), **tržište e-mobilnosti u Crnoj Gori nalazi se u ranoj fazi razvoja:**

Zastupljenost isključivo električnih vozila (EV) i dalje je posebno niska, što predstavlja samo 0.30% ukupnog nacionalnog voznog parka (ukupan broj registrovanih drumskih motornih vozila) u 2025. godini, dok „hibridna i ostala vozila“ učestvuju sa 1.8%. Nacionalni vozni park je star (putnički automobili u prosjeku 17.6 godina) i u velikoj mjeri zavisi od dizel motora (78.1% ukupnog broja vozila u 2025. godini, što odgovara broju od više od 250,000 dizel vozila), a zastupljenost savremenih tehnologija sa niskom potrošnjom goriva ili niskim emisijama je spora, uz napomenu da značajan dio voznog parka čine polovna dizel vozila uvezena iz Zapadne Evrope.

Što se tiče dostupnosti infrastrukture za punjenje, u 2026. godini postoji približno 94 javno dostupne tačke punjenja, sa ukupnom instalisanom snagom od 2,235 kW. **Razvoj infrastrukture za punjenje je veoma neujednačen**, pri čemu je većina stanica koncentrisana u Podgorici i priobalnim turističkim područjima, dok sjeverni i unutrašnji djelovi zemlje trpe zbog kritičnog nedostatka pokrivenosti.

Postoje infrastrukturni nedostaci, s obzirom na to da je otprilike 88% postojećih tačaka punjenja normalne snage (≤ 22 kW), što je nedovoljno za punjenje na koridorima na dugim relacijama. Postoji **kritičan nedostatak ultrabrzog punjenja** (≥ 150 kW), koje trenutno ne postoji na nacionalnoj mreži.

Sa stanovišta energetskog miksa, **Crna Gora ima povoljne uslove za elektrifikaciju zahvaljujući visokom udjelu obnovljive energije** (55-60% iz hidroelektrana i vjetroelektrana), što obezbjeđuje da punjenje električnih vozila efektivno doprinosi stvarnom smanjenju emisija. Crna Gora povremeno uvozi električnu energiju, naročito u sušnim periodima ili kada Termoelektrana Pljevlja nije u pogonu, dok u kišnim periodima može izvoziti hidroenergiju. Ova povezanost znači da bi se za punjenje električnih vozila ponekad mogla koristiti uvezena električna energija (iz regionalne mreže, koja može uključivati izvore sa visokim udjelom uglja u susjednim zemljama), iako bi se, po pravilu, veći dio punjenja električnih vozila pokrивao iz lokalne proizvodnje. Kada je riječ o gorivima za saobraćaj, Crna Gora nema domaću proizvodnju nafte ni rafinerije. Sve naftne derivate (tečni naftni gas (LPG), dizel, benzin) uvozi preko Luke Bar ili preko susjednih zemalja.

U 2022. godini električna energija je činila samo ~1.5% potrošnje energije u saobraćaju (NECP), što se duguje potrošnji električne energije za vozove i veoma malom broju električnih vozila. Udio dizela u energiji utrošenoj u saobraćaju iznosi oko 80%, benzina ~15%, a LPG-a ~3-4%. Stoga, **saobraćaj ostaje sektor koji je najzavisniji od nafte u energetsom bilansu Crne Gore.**

Prema nacrtu NPF-a, **postojeći vozni park električnih vozila je premali da bi značajno uticao na potražnju za električnom energijom ili na obrasce opterećenja elektroenergetske mreže.** Kako broj električnih vozila bude rastao, punjenje bi moglo dodati opterećenje uglavnom u stambenim područjima ili duž auto-puteva, a Crna Gora, s obzirom na svoje značajne potencijale obnovljive energije, može obezbijediti punjenje električnih vozila čistom energijom ukoliko time dobro upravlja. Međutim, pominje se jedno razmatranje u vezi sa planiranjem infrastrukture, naime da **priobalni i planinski regioni mogu imati ograničenja u kapacitetu mreže** (naročito u turistički najposjećenijim mjestima tokom ljeta, kada se mogu poklopiti opterećenje od klimatizacije i punjenje električnih vozila turista), **međutim, uz svega nekoliko desetina stanica za punjenje do sada, ova pitanja još uvijek nijesu postala kritična.**

Iako se e-mobilnost pretežno odnosi na drumski podsektor, navodi se da u **željeznici**, gdje se elektrificirani saobraćaj odvija putem konvencionalnog napajanja iz kontaktne mreže, rad električnih vozova još uvijek nije moguć jedino na dionici Podgorica – Tuzi (granica sa Albanijom), koja je dionica osnovne TEN-T mreže i dio WBEM koridora. Takođe se konstatuje da u Crnoj Gori nema vozova na baterijski pogon.

U **pomorskom podsektoru**, napajanje sa obale u Luci Bar, koja pripada osnovnoj TEN-T mreži, radi podrške dekarbonizaciji lučkih operacija i smanjenju emisija sa brodova na vezu, još uvijek nije instalirano. Trenutno se pomorske operacije u potpunosti oslanjaju na konvencionalna goriva – brodovi koriste teško lož ulje ili brodski dizel, a lučka mehanizacija često radi na dizel.

Što se tiče **podsektora vazdušnog saobraćaja**, nijedan električni vazduhoplov nije u upotrebi. Zemaljske operacije snabdijevanja vazduhoplova električnom energijom na aerodromima u Podgorici i Tivtu podrazumijevaju korišćenje pomoćnih energetske jedinice na samom vazduhoplovu (male turbine na avionsko gorivo) ili dizel zemaljskih agregata za napajanje električnom energijom i klimatizaciju tokom parkiranja. Nema dokaza o široko rasprostranjenim fiksnim jedinicama za zemaljsko električno napajanje na izlazima u Podgorici ili Tivtu. Zaključno sa 2025. godinom, napajanje sa obale na svim izlazima nedostaje; planovi modernizacije aerodroma mogu u budućnosti uključiti instaliranje takvih objekata.

Mapa puta predstavljena u narednim pasusima usklađena je sa Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva (AFIR) (Uredba (EU) 2023/1804), koju Crna Gora transponuje u nacionalno zakonodavstvo.

Radi postizanja ciljeva utvrđenih u **Nacionalni energetske i klimatski plan (NECP)** i **Strategija niskokarbonskog razvoja (LCDS)**, sa kojim je ažurirani TDS usklađen i za koji dodatno projektuje vrijednosti za horizont 2035, za Crnu Goru su utvrđene sljedeće ciljne vrijednosti:

Indikator	Polazna vrijednost	Ciljna vrijednost 2030	Ciljna vrijednost 2035
Broj EV putničkih automobila	950 (2026)	≥35,000	~100,000 (prema ažuriranom TDS-u)
Udio ZEV u ukupnom voznom parku	0.30% (2026)	10% (automobili) – 5% (teretna vozila)	30% (međuvrijednost, prema ažuriranom TDS-u)
Javni brzi punjači (>50kW)	11 (2026)	50	> 150 (TBD u budućem NECP/ LCDS)
Javni spori punjači (≤22kW)	83 (2026)	500	> 1,000 (TBD u budućem NECP/ LCDS)

Kada je riječ o ključnim institucijama uključenim u buduće aktivnosti u oblasti e-mobilnosti, pored **tri nadležna ministarstva za saobraćaj, energetiku i ekologiju**, one obuhvataju prvenstveno:

- kompaniju **Elektroprivreda Crne Gore (EPCG)** koja je državno preduzeće, nacionalna elektroprivredna kompanija, sa ključnom ulogom u proizvodnji i snabdijevanju, sa iskazanim interesovanjem za obnovljive izvore i nove poslovne modele, koji bi mogli uključiti usluge punjenja električnih vozila; i
- kompaniju **Crnogorski elektrodistributivni system (CEDIS)** koji je operator distributivne mreže koji obezbjeđuje isporuku na posljednjoj dionici.

Unaprijeđena koordinacija između EPCG i CEDIS-a u pogledu priključenja na mrežu preduslov je za proširenje mreže javnih punjača za električna vozila.

Takođe, ostale važne zainteresovane strane su:

- Prostorni **Eko-fond**, koji finansira zelene projekte, uključujući obezbjeđivanje podsticaja za električna vozila i potencijalno infrastrukturu za punjenje; i
- Prostorni **jedinice lokalne samouprave (opštine)** za učešće u uvođenju javne infrastrukture za punjenje električnih vozila, uključujući urbane čvorove i naseljena područja.

2. STRUKTURA I SADRŽAJ MAPE PUTA

Mapa puta za e-mobilnost obuhvata mjere i aktivnosti usklađene sa navedenim nacionalnim kontekstom. Mjere ažuriranog TDS-a, zajedno sa mjerama predviđenim AFI-NPF-om, predstavljene su kao aktivnosti na zakonodavnom/ regulatornom, institucionalnom i tehničkom nivou.

Treba, međutim, napomenuti da će mapa puta za e-mobilnost uključena u ovo ažuriranje TDS-a biti predmet daljeg ažuriranja i usaglašavanja, nakon što AFI-NPF bude formalizovan i nakon što relevantna AFI mapa puta (koja je trenutno u pripremi u okviru zadatka tehničke pomoći TCT-a) bude pripremljena i usvojena.

2.1 ZAKONODAVNE/ REGULATORNE AKTIVNOSTI

Prvi skup od tri aktivnosti odražava se u odgovarajućoj mjeri ažuriranog TDS-a (CC-S-41) u okviru specifičnog cilja 11 (Promovisati održivu mobilnost i energetske efikasne i otporne saobraćajne projekte radi postizanja promjene modalne raspodjele i dekarbonizacije), sa ciljem uspostavljanja jedinstvenog pravnog osnova za uspostavljanje AFI na nacionalnom nivou, uz definisanje institucionalnih uloga i pravnih obaveza kako za javne tako i za privatne aktere:

- Usvajanje **Nacionalnog okvira politike za infrastrukturu alternativnih goriva** (u fazi konsultacija; usvajanje predviđeno tokom 2026. godine).
- Usvajanje **Mape puta za infrastrukturu alternativnih goriva** (u izradi u okviru TA TCPS-a; usvajanje predviđeno u Q4 2026 – Q1 2027).
- Usvajanje **Zakona o alternativnim gorivima** (akt o usklađivanju sa AFIR-om – krovni zakon prema mjeri 4.1.1 AFI-NPF-a) i **spровоđenje svih izmjena neophodnih u saobraćajnim i energetskim propisima, kao i u svim zakonima na koje utiče usvajanje i спровоđenje Zakona o alternativnim gorivima** (npr. Zakon o putevima, Zakon o drumskom saobraćaju, Zakon o efikasnom

korišćenju energije), radi izbjegavanja pravne nesigurnosti, jačanja institucionalne koordinacije i utvrđivanja smjernica za planiranje, izdavanje dozvola i praćenje (postepeno do 2028. godine, prema mjeri 4.1.2 AFI-NPF-a).

- Uspostaviti **zakonska obaveza pribavljanja zvaničnog mišljenja Ministarstva energetike** tokom izdavanja urbanističko-tehničkih uslova za sve projekte puteva visoke kategorije (auto-putevi, brze saobraćajnice, putevi sa razdvojenim kolovozima), radi obezbjeđivanja usklađenosti sa mogućnostima nacionalne energetske infrastrukture i rezervama mreže za čvorove brzog punjenja.

Kao što se vidi, posljednja navedena aktivnost koja se odnosi na usvajanje zakona o usklađivanju sa AFIR-om dalje je razrađena u okviru AFI-NPF-a, koji obuhvata i sljedeće aktivnosti:

- Uspostavljanje **prava korisnika i tržišnih pravila za infrastrukturu alternativnih goriva** (prema mjeri 4.1.3 AFI-NPF-a, za transparentnost cijena, pravila i načine plaćanja, pravedan i otvoren pristup za operatore infrastrukture i pružaoce usluga mobilnosti, zahtjeve u pogledu rominga i interoperabilnosti u skladu sa AFIR-om), čime se utvrđuju regulatorni okvir i odredbe za javno dostupnu AFI (2026-2028), uz obezbjeđivanje pune usklađenosti sa Uredbom o AFI kako za laka tako i za teška vozila.
- Uvođenje **zahtjeva u pogledu pristupačnosti infrastrukture za električno punjenje** za starije osobe i osobe smanjene pokretljivosti (2027-2028).
- Uspostavljanje **sveobuhvatnog pravnog okvira za upravljanje podacima za AFI** usklađenog sa zahtjevima AFIR-a u pogledu dostupnosti podataka, interoperabilnosti i transparentnosti, obezbjeđivanjem da podaci u realnom vremenu o dostupnosti punjača, cijenama i tehničkim specifikacijama budu ugrađeni u Nacionalnu pristupnu tačku koja će biti uspostavljena i dostupni svim korisnicima putem standardizovanih protokola EU, prema mjeri 4.1.4 AFI-NPF-a (2026-2028).
- Uspostavljanje **pravnog okvira koji omogućava opštinama da razvijaju i upravljaju javno dostupnom infrastrukturom za punjenje putem koncesionih modela i učešća privatnog sektora**, prema mjeri 4.1.5 AFI-NPF-a (2027-2028).
- Razvoj **regulatornih standarda i uslova javnog pristupa za električnu mikromobilnost** prema Strategiji bezbjednosti saobraćaja 2024-2030 (Q4 2026)
- Usvajanje **regulatornih standarda za konkurentne koncesione ugovore o terminalima u Luci Bar** kako bi se obezbijedilo uključivanje obaveza za razvoj SSE, prema mjeri 4.5.2 AFI-NPF-a (2027-2028).
- Uvođenje **regulatornog zahtjeva za obezbjeđivanje dostupnosti zemaljskog električnog napajanja za vazduhoplove na stajankama** na aerodromima u Crnoj Gori, prema mjeri 4.8.2 AFI-NPF-a (2027-2030).

2.2 INSTITUCIONALNE AKTIVNOSTI

- Unapređenje **saradnje između nadležnih ministarstava i odgovornih subjekata pod vođstvom i koordinacijom Ministarstva saobraćaja**, u skladu sa Nacionalnim okvirom politike i Mapom puta (Q1 2027) i u skladu sa izmjenama saobraćajnih i energetske propisa koje se odnose na AFI (Q4 2028).
- Uspostavljanje **„Nacionalnog jedinstvenog šaltera“ (portala) radi pojednostavljenja postupaka izdavanja dozvola u vezi sa uspostavljanjem infrastrukture za punjenje električnih vozila** i utvrđivanja maksimalnih rokova za odlučivanje organa, prema mjeri 5.7.1 AFI-NPF-a (2026-2027).
- Uspostavljanje **„Grid-first“ protokola koordinacije između Ministarstva saobraćaja, Ministarstva energetike i operatora distributivnog sistema (EPCG/CEDIS) radi prioritizacije**

unapređenja kapaciteta mreže za Uvođenje AFI infrastrukture duž strateških koridora i obavezno podnošenje ranih "izjava o izvodljivosti priključenja" za grupe punjača (klasteri javno dostupne infrastrukture za punjenje posebno projektovani za podršku električnim automobilima i malim kombi vozilima na strateškim saobraćajnim pravcima), radi sprječavanja administrativnih uskih grla duž TEN-T mreže, u skladu sa mjerom 5.5.1 AFI-NPF (2026-2027). Ovaj protokol će olakšati obaveznu procjenu uticaja razvoja e-mobilnosti na elektroenergetski sistem, kako na distributivnoj tako i na prijenosnoj mreži, uz razmatranje ograničenja mreže, strategija fazne implementacije, rješenja za pametno punjenje i potencijalne integracije obnovljivih izvora energije i sistema za skladištenje energije u baterijama.

- **Institucionalizacija planova održive urbane mobilnosti** (SUMP) u skladu sa ažuriranim TDS-om (mjera CC-S-46), kako bi se obezbijedilo da planiranje saobraćaja na nivou gradova daje prioritet e-mobilnosti (2027-2028).
- Angažovanje i kontinuirano učešće u **regionalnim inicijativama u vezi sa najboljim praksama u upravljanju voznim parkom električnih autobusa i infrastrukturom za punjenje u depoima**, Clean Bus and SUMP Platform u skladu sa TDS-om (mjera CC-S-46).

2.3 TEHNIČKE AKTIVNOSTI

Projektna rješenja i dokumentacija za nove auto-puteve, brze saobraćajnice, odmorišta, uslužne zone i bezbjedne parking prostore moraju, u najranijoj fazi planiranja, sadržati procjenu budućih potreba za infrastrukturom za brzo i ultrabrzo punjenje električnih vozila. Projektna dokumentacija mora obezbijediti odgovarajuće rezerve elektroenergetske infrastrukture, uključujući:

- Potreban kapacitet priključenja na mrežu i namjenske trafostanice;
- Napojne kablove, rezervne kablovske trase i kablovske kanale;
- Mjerna mjesta i rezervisan prostor za buduću elektroopremu, kako bi se omogućilo fazno proširenje priključnog kapaciteta bez naknadnih, skupih iskopa na putu.

Uvođenje stanica za punjenje električnih vozila na putevima (AFI-NPF mjera 4.2.1)

Razvoj mreže za laka vozila (LDV)

- Faza 1 (2026-2028): **Uvođenje grupa punjača na pravcima osnovne TEN-T mreže** (A-1 Smokovac – Mateševo). Svaka grupa punjača mora imati minimalnu snagu od 400 kW, sa najmanje jednim punjačem od 150 kW.
- Faza 2 (2028-2031): **Kompletiranje grupa punjača na svakih 60 km u svakom smjeru na cjelokupnoj izgrađenoj osnovnoj TEN-T mreži** (izgradnja obilaznice oko Podgorice, dionice Mateševo – Andrijevića i obilaznice oko Budve).
- Faza 3 (2032-2035): **Široka pokrivenost osnovne TEN-T mreže** (uzimajući u obzir izgradnju dionica Ljubotinj – Markovići, Tološi – Virpazar i Virpazar – Bar/ petlja Zaljevo) - **Unapređenje grupa punjača na minimalnu snagu od 600 kW** sa najmanje dva punjača od 150 kW, radi zadovoljenja povećane tražnje.
- **Dalje planiranje razvoja 14 LDV grupa punjača** koje su, prema analizi potreba iz AFI-NPF, procijenjene kao neophodne za postizanje pune pokrivenosti cjelokupne dužine TEN-T mreže.

Mreža za teška vozila (HDV)

- Inicijalna "Sprint" nabavka (2026-2027): Ciljano **uvođenje prvih HDV čvorišta za punjenje velike snage, integrisanih na bezbjednim i sigurnim parkiralištima za teretna vozila** (SSTPAs) duž koridora Bar-Boljare do 2027. godine (u skladu sa mjerom 4.3.1 AFI-NPF).
- Puna usklađenost (do 2035. godine, sinhronizovano sa projektima izgradnje osnovne TEN-T mreže): **Uspostavljanje HDV čvorišta na razmacima od 120 km duž osnovne mreže** sa minimalnom snagom grupa punjača od 1400 kW do 3600 kW, pri čemu pojedinačna mjesta imaju najmanje 350 kW.
- Integracija za projekte u ranoj fazi: primijeniti **zahtjeve za infrastrukturu i punjenje i zahtjeve za infrastrukturu i punjenje** na projekte koji su trenutno u ranim fazama pripreme, projektovanja ili nabavke, pod uslovom da je tehnički i ugovorno izvodljivo uključiti neophodne kapacitete napajanja.

Elektrifikacija željezničke mreže

- **Elektrifikacija dionice Podgorica – Tuzi** u okviru projekta rekonstrukcije i modernizacije koji je u pripremi i koji je uključen u ažurirani TDS (mjera RA-I-10.2), mjere kojom će se do 2035. godine završiti potpuna elektrifikacija željezničke mreže.

Elektrifikacija luke

- Izrada tehničke i strateške studije za buduću **instalaciju sistema za napajanje električnom energijom sa obale** (OPS ili SSE - Shore-Side Electricity, kako je navedeno u mjeri 4.5.1 AFI-NPF) **sistema u Luci Bar** u cilju podrške dekarbonizaciji lučkih operacija i smanjenja emisija sa brodova na vezu, u skladu sa ažuriranim TDS-om (mjera MA-S-49), kao i priprema za uvođenje koje će omogućiti brodovima da isključe pomoćne motore dok su na vezu, čime se smanjuje lokalno zagađenje vazduha i zagađenje bukom (2026-2030).
- Izrada i uspostavljanje **ciljane šeme finansijske podrške za ubrzanje uvođenja SSE u Luci Bar**, u skladu sa mjerom 4.5.1 AFI-NPF (2026-2028).

Elektrifikacija aerodroma

- Implementacija **fiksnog zemaljskog napajanja električnom energijom (FEGP) na svim stajankama za vazduhoplove na aerodromima u Podgorici i Tivtu** do 2030. godine, radi eliminisanja upotrebe dizel zemaljskih agregata i obezbjeđivanja korišćenja obnovljivih izvora ili izvora bez emisija ugljenika, u skladu sa mjerom 4.8.1 AFI-NPF).

Javni prevoz i urbana mobilnost

- Sprovođenje **programa postepenog povlačenja starih dizel autobusa i njihove zamjene alternativama sa nultom emisijom u većim urbanim centrima** kao što je Podgorica – Obnova javnog prevoza, u skladu sa odgovarajućom mjerom ažuriranog TDS-a (RO-S-43.2), postepeno do 2030. godine.
- Izraditi SUMP's u skladu sa ažuriranim TDS-om (mjera CC-S-46) kako bi se **obezbijedilo da planiranje saobraćaja na nivou gradova daje prioritet elektrifikaciji**, biciklističkim mrežama i intermodalnim čvorištima sa Park & Ride infrastrukturom za punjenje električnih vozila.

Pored toga, radi prevazilaženja barijera kao što su visoki inicijalni troškovi i ograničenja mreže, prioritet se daje sljedećim mehanizmima podrške:

- Uvođenje **šeme javne podrške za uvođenje javno dostupne infrastrukture za punjenje velike snage u urbanim čvorovima**, prvenstveno za laka vozila, u skladu sa mjerom 5.4.1 AFI-NPF (2027-2028).
- Izrada **studije za reviziju putnih taksi i naknada za registraciju** zasnovane na principu "zagađivač plaća", uz moguću alokaciju dijela ovih prihoda Eko-fondu, u skladu sa odgovarajućom mjerom ažuriranog TDS-a (RO-S-51), do 2028. godine.
- Kontinuirano obezbjeđivanje **podsticaja za obnovu voznog parka** kroz nastavak i intenziviranje bespovratnih subvencija putem Eko-fonda, u skladu sa odgovarajućom mjerom ažuriranog TDS-a (RO-S-42).

Sljedeća sveobuhvatna tabela sadrži sve aktivnosti predložene u mapi puta. MoT je vodeći koordinacioni i nadležni subjekt, osim ako nije drugačije naznačeno.

Sveobuhvatna mapa puta za e-mobilnost

Akcija/ aktivnost	Odgovorni subjekat(i)	Period implementacije
Zakonodavne / regulatorne aktivnosti		
Usvajanje Nacionalnog okvira politike za infrastrukturu alternativnih goriva (AFI-NPF)	MoT, MoEnergy, MoEcology	Q4 2026
Usvajanje Mape puta za infrastrukturu alternativnih goriva	MoT, MoEnergy, MoEcology	Q4 2026 – Q1 2027
Usvajanje Zakona o alternativnim gorivima (Akt o usklađivanju sa AFIR-om) i odgovarajućih izmjena propisa	MoT, MoEnergy	Postepeno do 2028. godine
Uspostaviti zakonsku obavezu pribavljanja mišljenja Ministarstva energetike za UTC za puteve višeg reda	MoT, MoEnergy	2026-2027
Uspostavljanje prava korisnika i tržišnih pravila (transparentnost, roming, interoperabilnost)	MoT	2026-2028
Uvođenje zahtjeva za pristupačnost za starija lica i lica smanjene pokretljivosti	MoT	2027-2028
Pravni okvir za upravljanje AFI podacima i Nacionalnu pristupnu tačku (NAP)	MoT	2026-2028
Okvir za opštine za upravljanje infrastrukturom za punjenje putem koncesionih modela	MoT, Jedinice lokalne samouprave	2027-2028
Razvoj regulatornih standarda za električnu mikromobilnost	MoT	Q4 2026
Usvajanje obaveznih standarda za SSE u koncesijama za terminale Luke Bar	MoMA (nosilac), Luka Bar AD	2027-2028
Regulatorni zahtjev za zemaljsko napajanje električnom energijom na aerodromskim stajankama	MoT, Aerodromi Crne Gore (ACG)	2027-2030
Institucionalne aktivnosti		
Unaprijeđena koordinacija između ministarstava i nadležnih subjekata	MoT, MoEnergy, MoEcology	Kontinuirano
Uspostavljanje "Nacionalni jedinstveni šalter" portal za izdavanje dozvola za električna vozila	MoT	2026-2027
Uspostavljanje Protokola koordinacije "prvo mreža" sa EPCG/CEDIS – Izrada procjene uticaja na elektroenergetski sistem, na distributivnoj i prijenosnoj mreži	MoT, MoEnergy, EPCG, CEDIS	2026-2028
Institucionalizacija planova održive urbane mobilnosti (SUMP)	MoT, jedinice lokalne samouprave	2027-2028
Učešće u regionalnim inicijativama i platformama (Clean Bus and SUMP Platform)	MoT	Kontinuirano
Tehničke aktivnosti		
Integracija obaveznih rezervi elektroenergetske infrastrukture u projektnu dokumentaciju za TEN-T koridore i odmorišta	MoT, Monteput, Uprava za saobraćaj, CEDIS	2026-2028
Punjenje električnih vozila na putevima - LDV faza 1: Uvođenje na postojećim i planiranje uvođenja na dionicama osnovne TEN-T mreže koje su u izgradnji (A-1 Smokovac – Mateševo i prva proširenja)	MoT, Monteput, EPCG, CEDIS	2026-2028
Punjenje električnih vozila na putevima - LDV faza 2: Uvođenje na široj TEN-T mreži (na svakih 60 km), uzimajući u obzir izgradnju obilaznice oko Podgorice (Tološi – Smokovac), dionice Mateševo – Andrijevića i obilaznice oko Budve	MoT, Monteput, CEDIS	Sinhronizovano sa izgradnjom (do 2031. godine)
Punjenje električnih vozila na putevima - LDV faza 3: Široka pokrivenost TEN-T mreže, uzimajući u obzir izgradnju dionica Ljubotinj – Markovići, Tološi – Virpazar i Virpazar – Bar (petlja Zaljevo) – Unapređenje grupa punjača na minimalnu snagu od 600 kW	MoT, Monteput, CEDIS	Sinhronizovano sa izgradnjom (do 2035. godine)
Punjenje električnih vozila na putevima – LDV: Dalje planiranje razvoja 14 LDV grupa punjača (klastera infrastrukture za punjenje električnih vozila) radi postizanja pune pokrivenosti cjelokupne dužine TEN-T mreže	MoT, Monteput	Kontinuirano
Punjenje električnih vozila na putevima - HDV: Inicijalna "Sprint" nabavka za čvorišta na pravcu Bar–Boljare integrisana sa SSTPAs	MoT, Monteput, Uprava za saobraćaj, CEDIS	2026-2027
Punjenje električnih vozila na putevima - HDV: Puna usklađenost mreže (čvorišta na razmacima od 120 km na osnovnoj TEN-T mreži)	MoT, EPCG, CEDIS	Sinhronizovano sa izgradnjom (do 2035. godine)
Željeznička mreža: Elektrifikacija dionice Podgorica – Tuzi (Pravac 2) u okviru projekta rekonstrukcije i modernizacije te dionice	MoT, ŽICG	2026-2035

Akcija/ aktivnost	Odgovorni subjekat(i)	Period implementacije
Elektrifikacija luke: Strateška studija i fazna instalacija sistema za napajanje električnom energijom sa obale (OPS-SSE) u Luka Bar	MoMA (nosilac), Luka Bar	2026-2030
Elektrifikacija luke: Uspostavljanje šeme finansijske podrške za ubrzanje uvođenja (OPS-SSE) u Luka Bar	MoMA (nosilac), Luka Bar	2026-2028
Elektrifikacija aerodroma: Implementacija fiksnog zemaljskog napajanja električnom energijom (FEGP) na svim stajankama za vazduhoplove	AoM, MoT	Do 2030. godine
Javni prevoz: Obnova voznog parka i zamjena opštinskih autobusa vozilima sa nultom emisijom	Jedinice lokalne samouprave, Eko-fond	Postepeno do 2030. godine
Izrada SUMP-a kako bi se obezbijedilo da planiranje daje prioritet elektrifikaciji i promoviše je	Jedinice lokalne samouprave	Kontinuirano
Mehanizmi podrške i podsticaji: Šema javne podrške za uvođenje javno dostupne infrastrukture za punjenje velike snage u urbanim čvorovima	MoT, Jedinice lokalne samouprave	2027-2028
Mehanizmi podrške i podsticaji: Studija o određivanju cijene ugljenika i reviziji putnih taksi	MoT, MoFinance, Monteput	2027-2028
Mehanizmi podrške i podsticaji: Obezbeđivanje bespovratnih subvencija za obnovu voznog parka	Eko-fond	Kontinuirano

ANEKS D – PRIORITIZACIJA INFRASTRUKTURNIH MJERA I OBRAZLOŽENJE

Mjera			Bodovanje						Obrazloženje				
Br.	Šifra	Naziv	Nivo pripremljenosti	Poželjnost	Hitnost	Priuštvost	Međusobna povezanost/ sinergije	Ukupna ocjena	Nivo pripremljenosti	Poželjnost	Hitnost	Priuštvost	Međusobna povezanost/ sinergije
24	RO-I-24	Instaliranje ITS opreme na osnovnoj mreži i odabranim djelovima magistralne putne mreže	3	3	3	3	3	3.0	Visok. Tender će biti raspisan u 2026. godini	Visok, promovisano za implementaciju od strane MoT/ EBRD	Visok, budući da je riječ o obavezi iz Akcionog plana TCT i Agende reformi koja kasni.	Visok. Uključeno u kredit koji je odobrila EBRD za implementaciju ITS-a	Visok. ITS program za puteve, usklađenost sa TEN-T, bezbjednost saobraćaja na putevima.
9	RO-I-9	Izgradnja uslužnih/ odmorinih zona i bezbjednih i sigurnih parkirališta za teretna vozila	3	3	3	3	2	2.8	Visok. Tender će biti raspisan u 2026. godini	Visok, promovisano za implementaciju od strane MoT/ EBRD u okviru sprovođenja ITS programa	Visok, budući da takva infrastruktura ne postoji duž TEN-T mreže	Visok. Obezbijedeno finansiranje: uključeno u kredit koji je odobrila EBRD za implementaciju ITS-a	Umjeren. ITS program za puteve (SSTPAs) i bezbjednost saobraćaja na putevima
12.1	MA-I-12.1	Produbljivanje morskog dna u Luci Bar (SPP projekat)	2	3	3	3	3	2.8	Umjeren. SPP projekat sa tehničkom dokumentacijom u pripremi uz podršku WBIF-a.	Visok. Poboljšava plovnost i omogućava prihvrat većih brodova, čime se direktno podržavaju kapacitet, bezbjednost i konkurentnost luke.	Visok. Postojeća dubina ograničava gaz brodova; planirano jaružanje rješava konkretna operativna ograničenja u okretnici, na vezovima i na Ro-Ro/ terminalu za generalni teret.	Visok. Investicija je relativno ograničena (€17.2m), ali jaružanje zahtijeva tehničke i ekološke procedure, kao i šire procedure praćenja.	Visok. Omogućava i uvećava koristi od proširenja operativne obale, manipulacije teretom, terminala za rasute terete i šireg razvoja Luke Bar.
12.3	MA-I-12.3	Rekonstrukcija lučke željezničke mreže (SPP projekat)	2	3	3	3	3	2.8	Umjeren. SPP projekat sa tehničkom dokumentacijom u pripremi, finansiranom od strane WBIF-a, za internu mrežu i vezu sa željezničkom stanicom Bar.	Visok. Direktno jača intermodalnu teretnu funkciju Luke Bar i poboljšava pouzdanost i efikasnost kretanja tereta na relaciji željeznica-luka.	Visok. Postojeći raspored željezničkih kolosijeka zahtijeva rehabilitaciju i rekonfiguraciju radi uklanjanja operativnih ograničenja i poboljšanja teretnih tokova između luke i zaleđa.	Visok. Relativno priuštna investicija (€10.9m) sa snažnim potencijalom za implementaciju i vezama sa tekućom rehabilitacijom željezničkog koridora Bar-Vrbnica.	Visok. Veoma snažne sinergije sa operacijama sa rasutim teretom/kontejnerima, željezničkim investicijama Bar-Beograd, blok vozovima i praktično svim teretnim mjerama Luke Bar.

Mjera			Bodovanje						Obrazloženje				
Br.	Šifra	Naziv	Nivo pripremljenosti	Poželjnost	Hitnost	Priuštvost	Međusobna povezanost/ sinergije	Ukupna ocjena	Nivo pripremljenosti	Poželjnost	Hitnost	Priuštvost	Međusobna povezanost/ sinergije
12.2	MA-I-12.2	Proširenje pristana i putničkog terminala u Luci Bar (SPP projekat)	2	3	3	2	3	2.6	Umjeren. SPP projekat sa tehničkom dokumentacijom u pripremi uz podršku WBIF-a za proširenje operativne obale putničkog terminala.	Visok. Povećava operativni kapacitet i podržava putničke, kruzing, Ro-Ro i teretne aktivnosti, uz poboljšanje pristupačnosti i kvaliteta usluge.	Visok. Odgovara na postojeće operativne i infrastrukturne potrebe i već je identifikovana kao prioritarna investicija u luci, uključujući planirano proširenje operativne obale od 432 m.	Umjeren. Jasno definisana i tehnički izvodljiva, ali zahtijeva obimne građevinske radove i procijenjenu investiciju od €28m.	Visok. Snažno komplementarna sa jaružanjem, razvojem kruzing saobraćaja, Ro-Ro operacijama i integracijom drumskog i željezničkog saobraćaja.
10.1	RA-I-10.1	TEN-T/ WBEM/ Pravac 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar-Vrbnica-državna granica sa Srbijom (2. faza)	1	3	3	3	3	2.6	Nizak. Nije identifikovana konkretna tehnička dokumentacija za mjeru u cjelini.	Visok. Postiže se potpuno unapređenje/ modernizacija pruge Bar-Vrbnica na Pravcu 4, koja je dio osnovnog TEN-T/ WBEM koridora	Umjeren. Rehabilitacija dionica u lošem stanju/ sa malim brzinama/ sa potrebom za stabilizacijom, radi postizanja usklađenosti sa projektom Faze 1	Visok. Potrebne su potencijalno skupe intervencije, ali sa velikim potencijalom za visok stepen finansiranja od strane EU i IFI	Visok. Kompletiranje okosnice, pruge Bar-Vrbnica - optimizovan pristup ka/od Luke Bar i Srbije/ Centralne Evrope
10.2	RA-I-10.2	TEN-T/ WBEM/ Pravac 2: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Podgorica - Tuzi – preko granice sa Republikom Albanijom do Tirane	2	3	2	3	3	2.6	Umjeren. Glavni projekat-ESIA-TD u pripremi	Visok. Postiže se potpuno unapređenje/ modernizacija pruge Podgorica-Albanija na Pravcu 2, koja je dio osnovnog TEN-T/ WBEM koridora	Umjeren. Potreba da unapređenje obuhvati elektrifikaciju i putnički saobraćaj - Potreba za bilateralnom koordinacijom radi unapređenja albanske dionice	Visok. Potrebne su potencijalno skupe intervencije, ali sa velikim potencijalom za visok stepen finansiranja od strane EU i IFI	Visok. Kompletiranje prekograničnog pravca ka/od Albanije - pristup ka/od Tirane i Luke Drač
4	RO-I-4	Nastavak održavanja, rehabilitacije, rekonstrukcije i unapređenja državnih puteva radi održavanja i poboljšanja LOS-a i bezbjednosti	2	3	3	2	3	2.6	Umjeren/ Varira po projektu. Iz Invest. Mast. Plana (37 projekata bez auto-puteva): 6 ima EIA (uglavnom BAU projekti, ali se ne zahtijeva uvijek, s obzirom na to da neki od tekućih BAU projekata nemaju EIA), 15 ima riješena pitanja eksproprijacije/ studije	Umjeren do visok, budući da je riječ o višegodišnjem planu koji se kontinuirano ažurira	Umjeren do visok, budući da je riječ o višegodišnjem planu koji se kontinuirano ažurira	Umjeren, s obzirom na to da nema informacija o aktivnom kreditu EBRD/EIB za Upravu za saobraćaj, a Program se najvećim dijelom finansira iz državnog budžeta.	Visok. Kontinuirano održavanje (uključujući sanaciju klizišta) i unapređenje puteva, čime se doprinosi nacionalnim ciljevima bezbjednosti saobraćaja na putevima

Mjera			Bodovanje						Obrazloženje				
Br.	Šifra	Naziv	Nivo pripremljenosti	Poželjnost	Hitnost	Priuštivost	Međusobna povezanost/ sinergije	Ukupna ocjena	Nivo pripremljenosti	Poželjnost	Hitnost	Priuštivost	Međusobna povezanost/ sinergije
		saobraćaja na putevima							lokacije (mnogi BAU projekti), nijedan nema CBA (najvjerovatnije nije ni potrebna), a 27 ima glavne projekte (uključujući mnoge BAU projekte).				
12.4	MA-I-12.4	Proširenje kapaciteta za pretovar i skladištenje suvog rasutog tereta na sjevernoj padini brda Volujica u Luci Bar	2	3	3	2	3	2.6	Umjeren. Mjera je identifikovana u prethodnim radovima na razvoju luke i u poslovnom planiranju, ali nije identifikovana napredna namjenska projektna/ tenderska dokumentacija.	Visok. Suvi rasuti teret je osnovna djelatnost i glavni izvor prihoda Luke Bar; dodatni kapaciteti za manipulaciju i skladištenje podržavaju njeno glavno teretno tržište.	Visok. Postojeća infrastruktura se navodi kao uglavnom zastarjela/kojoj je potrebna rehabilitacija, dok luka i dalje u velikoj mjeri zavisi od operacija sa suvim rasutim teretom.	Umjeren. Tehnički izvodljiva, ali investicija od €25m obuhvata skladištenje, manipulaciju teretom, komunalnu infrastrukturu i zahtjeve zaštite životne sredine i još nije u naprednoj fazi pripreme.	Visok. Usko povezana sa jaružanjem, internom željezničkom infrastrukturom i širim unapređenjima logistike rasutog tereta.
12.5	MA-I-12.5	Povećanje pretovara tečnog i rasutog tereta u Luci Bar	2	3	2	3	3	2.6	Umjeren. Zasniwa se na postojećim terminalima i operacijama, ali nije identifikovana konkretna napredna tehnička dokumentacija za mjeru u cjelini.	Visok. Podržava optimizaciju i rast postojećih aktivnosti Luke Bar sa tečnim i rasutim teretom i poboljšava operativnu konkurentnost.	Umjeren. Obim tereta varira i operativna unapređenja su opravdana, ali raspoloživi podaci ne ukazuju na neposredno kritično ograničenje kapaciteta.	Visok. Procijenjena na €12m i najvećim dijelom se zasniwa na unapređenju postojeće opreme, skladišta, logistike i operativnih sistema, a ne na velikoj novoj infrastrukturi.	Visok. Snažne veze sa jaružanjem, postrojenjima za suvi rasuti teret na Volujici, lučkom željezničkom infrastrukturom i integracijom drumskog i željezničkog teretnog saobraćaja.
1.1	RO-I-1.1	Izgradnja osnovne TEN-T mreže/ WBEM/ Pravac 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Tološi - (Farmaci -) Virpazar	2	3	3	1	3	2.4	Umjeren.CD završen, možda i ESIA (kao dio CD ugovora, prema raspoloživim informacijama). PD u toku.	Visoka poželjnost, visoka hitnost radi rješavanja uskih grla. Dijagnostička analiza: U pogledu prioritizacije, prema najnovijim informacijama Monteputa, ovo obuhvata dionice sa obje strane postojeće dionice auto-puta i obilaznicu oko Budve , nakon čega slijedi obilaznica oko Bara (dionica Virpazar – Zaljevo), veza između obilaznice oko Podgorice i obilaznice oko Bara (dionica Tološi – Virpazar) a kasnije i dionica BBH Andrijevića – Crnča.		Nizak. Nema obezbijedenog finansiranja. Trošak Smokovac - Bar u FS za BBH iznosio je 1.21 milijardu između Smokovca - Bara, a sada iznosi 1.73 milijarde (40% više). U FS je trošak Andrij - Matesevo iznosio 500 miliona, a sada 700 (takođe 40% više).	Visok. Kompletiranje okosnice BBH - pristup Luci Bar.
1.2	RO-I-1.2	Izgradnja osnovne TEN-T mreže/ WBEM/ Pravac 4: Auto-put Bar-Boljare, dionica Virpazar-	2	3	3	1	3	2.4	Nizak do umjeren.CD završen. PD u toku.				

Mjera			Bodovanje						Obrazloženje				
Br.	Šifra	Naziv	Nivo pripremljenosti	Poželjnost	Hitnost	Priuštvost	Međusobna povezanost/ sinergije	Ukupna ocjena	Nivo pripremljenosti	Poželjnost	Hitnost	Priuštvost	Međusobna povezanost/ sinergije
		Bar (petlja Zaljevo)											
22	CC-I-22	Unapređenje infrastrukture graničnih prelaza	1	3	2	3	3	2.4	<i>Nizak do umjeren.</i> Postoji spremnost za infrastrukturna unapređenja na određenim BCP, dok se za ostale dokumentacija još čeka.	<i>Visok.</i> Ovo je kontinuirana aktivnost, koju koordinira TCT (olakšavanje saobraćaja)	<i>Umjeren do visok.</i> U okviru NGAP olakšavanja saobraćaja, potrebno je unaprijediti infrastrukturu na određenim BCP.	<i>Visok.</i> Ne zahtijeva značajnu investiciju. Može se financirati iz državnog budžeta, ali i od strane EU (posebno BCP Debeli Brijeg u okviru projekta Green Lanes).	<i>Visok.</i> Unapređenja podržavaju meku mjeru za BCP koja se odnosi na sprovođenje zajedničkih kontrola i na poboljšanje saobraćajnih operacija (uključujući željeznički BCP Tuzi), kao i veći povraćaj investicija u velike infrastrukturne projekte.
25	RO-I-25	Instaliranje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja	1	2	2	3	3	2.2	<i>Nizak.</i> Biće instalirano u okviru projekta auto-puta Matesevo - Andrijevića (2026-2031).	<i>Umjeren do visok.</i> Indikator usklađenosti sa TEN-T. Biće instalirano u okviru BBH.	<i>Umjeren.</i> Indikator usklađenosti sa TEN-T, do 2031. godine, kada će se završavati dionica Matesevo - Andrijevića.	<i>Visok.</i> Ne zahtijeva značajnu investiciju i može se već uključiti u trošak auto-puta Matesevo - Andrijevića.	<i>Visok.</i> Program razvoja auto-puta (TEN-T) i usklađenosti sa TEN-T. Doprinosi nadzoru drumskog saobraćaja/ sprovođenju propisa i bezbjednosti saobraćaja na putevima
2.5	RO-I-2.5	Izgradnja Jadransko-jonskog koridora, primorska varijanta: Jadransko-jonski koridor, dionica Markovići - Ljubotnj	1	3	3	1	2	2.0	<i>Nizak.</i> CD završen. PD u toku. Nema ESIA prema Investicionom master planu.	<i>Visoka poželjnost, visoka hitnost</i> radi otklanjanja uskih grla. Kada je riječ o Jadransko-jonskom auto-putu, redosljed planiranja obuhvata preostali dio obilaznice oko Budve (Markovići - Ljubotinj, 15 km, kao veza između Budve i BBH), a kasnije i dionicu Zaljevo - Sukobin prema Albaniji.		<i>Nizak.</i> Nema obezbijeđenog finansiranja	<i>Umjeren.</i> Povezivanje obalnog dijela AIC sa okosnicom BBH/ otklanjanje uskih grla.
3.1	RO-I-3.1	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Zaborje - Seljani	2	2	2	3	1	2.0	<i>Umjeren.</i> Uprava za saobraćaj je u Budžet uključila procijenjenu vrijednost od 22.7 miliona €, nema spremnosti u pogledu lokacije/ eksproprijacije, nema glavnog projekta (Inv. master plan).	<i>Umjeren.</i> SPP, ali se sada planira brza saobraćajnica prema SRB. Uprkos tome, uvrštavanje u Inv. master plan i budžet Uprave za saobraćaj pokazuje da je njena realizacija poželjna.	<i>Umjeren.</i> Nije hitno jer je riječ o sveobuhvatnoj TEN-T mreži, ali je važno za povezivanje sa BIH (trenutno ograničenja puta i mosta na BCP preusmjeravaju teretni saobraćaj na drugi BCP).	<i>Visok.</i> Uključeno u budžet Uprave za saobraćaj.	<i>Nizak.</i> Nema sinergije sa drugim velikim projektima, samo sa budućom brzom saobraćajnicom Podgorica - Nikšić.
13	MA-I-13	Povećanje pretovara	1	2	2	2	3	2.0	<i>Nizak.</i> Mjera ostaje prvenstveno na nivou	<i>Umjeren.</i> Jačanje Port of Adria kao	<i>Umjeren.</i> Prethodne ciljne	<i>Umjeren.</i> Postojeća infrastruktura pruža	<i>Visok.</i> Snažne sinergije sa

Mjera			Bodovanje						Obrazloženje				
Br.	Šifra	Naziv	Nivo pripremljenosti	Poželjnost	Hitnost	Priuštivost	Međusobna povezanost/ sinergije	Ukupna ocjena	Nivo pripremljenosti	Poželjnost	Hitnost	Priuštivost	Međusobna povezanost/ sinergije
		generalnog tereta i kontejnera u Port of Adria obezbjeđivanjem statusa pretovarne luke							strateškog/poslovnog razvoja; nije identifikovana posebna napredna projektna dokumentacija.	pretovarnog čvorišta ima stratešku vrijednost, iako već postoji značajan neiskorišćeni kontejnerski kapacitet, a tržišna tražnja predstavlja ključnu odrednicu.	vrijednosti nijesu ostvarene i komercijalni rezultati bi trebalo da se poboljšaju, ali nema dokaza o neposrednom uskom grlu u pogledu fizičkog kapaciteta.	snažnu osnovu, ali intervencija od 22 miliona € i postizanje statusa pretovarnog čvorišta zavise od komercijalnih uslova, odluka operatora i koncesionih aranžmana.	željezničkom povezanošću Bar-Beograd, drumskim saobraćajem, kontejnerskom logistikom, digitalizacijom i širim razvojem intermodalnog teretnog saobraćaja.
21	MU-I-21	Razvoj intermodalnih/multimodalnih teretnih terminala na odgovarajućim lokacijama	1	1	2	3	3	2.0	Nizak. Lokacija je, u pogledu određivanja takvog nacionalnog terminala za uvrštavanje u TEN-T, identifikovana kroz TCT TA, ali dokumentacija nije pripremljena (barem ne za multimodalni teretni terminal u Luci Bar ili u njenoj neposrednoj blizini). Studija o intermodalnosti je neophodna kako bi se definisao dalji razvoj takvih terminala.	Nizak. Politička volja nije unaprijedila realizaciju TEN-T terminala od usvajanja TCT TA (dec 2024).	Umjeren do visok Takvi terminali, posebno u Baru, bili bi od koristi za razvoj intermodalnosti i prelazak na željeznicu. 2030. godina je ostvariv cilj (ujedno i horizont za implementaciju osnovne TEN-T mreže).	Visok. Ne zahtijeva značajna ulaganja. Mogao bi se finansirati iz državnog budžeta, kao i iz sredstava EU.	Visok. Takvi terminali bi bili od koristi za razvoj intermodalnosti i prelazak na željeznicu. Sinergija sa projektima razvoja željezničke i pomorske infrastrukture.
14	MA-I-14	Izgradnja objekata za pravce vodnog saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima na Skadarskom jezeru i rijeci Bojani kao mogućnost za održivi turizam	1	2	1	3	2	1.8	Nizak. Mjera je i dalje u ranoj fazi razvoja; nije identifikovana napredna tehnička dokumentacija za predloženu infrastrukturu za pristajanje/terminalnu infrastrukturu.	Umjeren. Podržava održivi turizam, pristupačnost i ekološki prihvatljiv putnički saobraćaj, ali su očekivana saobraćajna tražnja i strateški ekonomski uticaj niži nego kod glavnih luka.	Nizak. Predstavlja dugoročniju razvojnu priliku, prije nego rješavanje postojećeg kritičnog uskog grla u saobraćaju.	Visok. Procijenjeni troškovi su relativno niski; implementacija zahtijeva regulatorne, ekološke, operativne i eventualno prekogranične aranžmane.	Umjeren. Relevantne sinergije sa održivim turizmom, mekom mjerom za uspostavljanje IWW pravaca, multimodalnom pristupačnošću i prekograničnom saradnjom.
3.2	RO-I-3.2	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Seljani - Plužine	1	1	2	2	1	1.4	Nizak. SPP navodi da je riječ o 1b, međutim to nije uključeno u Investicioni master plan za 2030.	Nizak. SPP, ali se sada planira brza saobraćajnica prema SRB - Nije uključeno u Investicioni master plan.	Umjeren. Nije hitno jer je riječ o sveobuhvatnoj TEN-T mreži, ali je važno za povezivanje sa BIH (trenutno	Umjeren. Najvjerovatnije iz državnog budžeta (preko Uprave za saobraćaj). Nije obezbijeđeno, ali su troškovi niski.	Nizak. Nema sinergije sa drugim velikim projektima, samo sa budućom brzom saobraćajnicom Podgorica - Nikšić.

Mjera			Bodovanje						Obrazloženje				
Br.	Šifra	Naziv	Nivo pripremljenosti	Poželjnost	Hitnost	Priuštvost	Međusobna povezanost/sinergije	Ukupna ocjena	Nivo pripremljenosti	Poželjnost	Hitnost	Priuštvost	Međusobna povezanost/sinergije
											ograničenja puta i mosta na BCP preusmjeravaju teretni saobraćaj na drugi BCP).		
3.3	RO-I-3.3	Rekonstrukcija magistralnog puta Šćepan Polje - Plužine (granični prelaz sa Bosnom i Hercegovinom)	1	1	2	1	2	1.4	1) Visok Izgradnja mosta na granici bila je predmet tendera za izbor izvođača. Umjeren Rekonstrukcija Šć.Polje-Paklice (2.5km) bila je predmet tendera za izradu tehničke dokumentacije. Nizak-Umjeren Paklice - Plužine (najveća dionica): projekat je pripremljen 2019. godine. Nizak Rekonstrukcija mosta kod Plužina: Uprava za saobraćaj ima u budžetu 3.5 miliona. 2) Nizak SPP navodi da je riječ o 1b, međutim to nije uključeno u Investicioni master plan za 2030.	Nizak. SPP, ali se sada planira brza saobraćajnica prema SRB - Nije uključeno u Investicioni master plan.	Umjeren. Nije hitno jer je riječ o sveobuhvatnoj TEN-T mreži, ali je važno za povezivanje sa BIH (trenutno ograničenja puta i mosta na BCP preusmjeravaju teretni saobraćaj na drugi BCP).	Nizak ili umjeren zbog visokih troškova. Poddionica 1: Izgradnja mosta preko rijeke Tare na državnoj granici. Uprava za saobraćaj je u Budžet uključila ukupnu procijenjenu vrijednost od 6.5 miliona €, uz 0.1 milion € za eksproprijaciju. Poddionica 2: Rekonstrukcija dionice magistralnog puta M-3 Šćepan Polje (novi most na rijeci Tari) – Paklice (novi granični prelaz), dužine oko 2.5 km. Uprava za saobraćaj je pokrenula tender za izradu tehničke dokumentacije procijenjene vrijednosti od 0.085 miliona €. Investicioni master plan 2026–2030 predviđa ukupno potrebno ulaganje od 10.0 miliona € za ovu dionicu. Poddionica 3: Za rekonstrukciju dionice magistralnog puta M-3 Paklice – Plužine, projekat je pripremljen 2019. godine, sa procijenjenim troškovima izgradnje	Umjeren. Rekonstrukcija mosta na BCP (kao dio projekta koji je u naprednijoj fazi) i poboljšanja puta omogućuje teškim teretnim vozilima (HGV) da koriste ovaj međunarodni pravac za prevoz tereta. Nema sinergije sa drugim velikim projektima, samo sa budućom brzom saobraćajnicom Podgorica - Nikšić.

Mjera			Bodovanje						Obrazloženje				
Br.	Šifra	Naziv	Nivo pripremljenosti	Poželjnost	Hitnost	Priuštivost	Međusobna povezanost/sinergije	Ukupna ocjena	Nivo pripremljenosti	Poželjnost	Hitnost	Priuštivost	Međusobna povezanost/sinergije
												od 152.0 miliona €. U Srednjoročnom programu do 2028. godine, procijenjena vrijednost za ovu poddionicu iznosi 120.0 miliona €. Poddionica 4: Rekonstrukcija mosta na Pivskom jezeru kod Plužina, za koji postoji glavni projekat. Budžet Uprave za saobraćaj sadrži procijenjenu vrijednost od 3.5 miliona €.	