



Crna Gora
Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija

STRATEGIJA RAZVOJA I ODRŽAVANJA DRŽAVNIH PUTEVA

SADRŽAJ

1. UVOD	3
2. STANJE PUTNE MREŽE U CRNOJ GORI	4
3. DRŽAVNI PUTEVI.....	10
3.1. Autoputevi	10
3.2. Brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja.....	17
3.3. Magistralni i regionalni putevi.....	19
4. REKONSTRUKCIJA DRŽAVNIH PUTEVA.....	23
5. ODRŽAVANJE I ZAŠTITA DRŽAVNIH PUTEVA	23
6. POVEZIVANJE CRNE GORE SA EVROPSKOM UNIJOM I REGIONOM	29
7. ZAKLJUČNE NAPOMENE	35

1. UVOD

Strategija razvoja i održavanja državnih puteva predstavlja strateški dokument čije je donošenje predvidjeno Zakonom o putevima (Sl.list RCG br.42/04), kojim se utvrđuju ciljevi i osnovni zadaci razvoja i održavanja državnih puteva za period od 10 godina, njihova dinamika i obim realizacije, okvir potrebnih finansijskih sredstava i izvori finansiranja.

Polazne osnove za ostvarenje racionalne politike upravljanja državnim putevima utvrđene su Strategijom razvoja saobraćaja Crne Gore, Prostornim planom Crne Gore do 2020. godine i Zakonom o putevima.

Budući da iz Vizije i Misije utvrđene Strategijom razvoja saobraćaja Crne Gore, proizilazi obaveza ostvarivanja planiranih ciljeva vezanih za razvoj i održavanje putne infrastrukture, biće neophodno implementacijom Strategije razvoja i održavanja državnih puteva, stvoriti uslove kojima će se obezbijediti:

- siguran i bezbjedan saobraćaj, u prvom redu, putem kvalitetne saobraćajne infrastrukture, bez slabih mesta, čime će se spriječiti nastanak saobraćajnih nezgoda i stradanja u saobraćaju;
- finansijska održivost i samoodrživost saobraćajne infrastrukture, na način da će se održavanje i unapređenje putne mreže obezbjediti kroz postizanje adekvatnog balansa sredstava iz Programskog budžeta i naknada koje plaćaju korisnici puteva;
- kvalitetno održavanja državnih puteva kroz jasno izraženu odgovornost nosioca ovog posla s naglaskom na potrebu preventivnog, efikasnog organiziranju korektivnog održavanja, kao i unapređenja preduzetničkog ambijenta za pojavu privrednih društava specijalizovanih za pružanje usluga državnim institucijama u vezi sa radovima na saobraćajnoj infrastrukturi;
- smanjenje vremena i troškova putovanja za korisnike državnih puteva izgradnjom obilaznica na lokacijama gdje su identifikovana uska grla u saobraćaju, trećih traka i dr., čime će se izbjegići zagušenja i gužve u saobraćaju i poboljšati protočnost državnih puteva;
- efikasanost upravljanja državnim putevima kroz institucionalni sistem, donošenje i implementaciju srednjoročnih planova i jednogodišnjih programa za izgradnju i održavanje državnih puteva, jačanje stručnih kapaciteta institucija, sačinjavanje sveobuhvatne baze podataka o državnim putevima i objektima na njima;
- veće učešće privatnog sektora u izgradnji novih infrastrukturnih projekata na bazi koncesionih aranžmana i javno privatnog partnerstva, povećavanje transparentnosti procedura prilikom raspisivanja tendera i sklapanja ugovora za održavanje putne infrastrukture kako bi se obezbjedila jača konkurenca među zainteresovanim privrednim društvima i povećao kvalitet i efikasnost realizacije na poslovima održavanja i rehabilitacije, uz pooštovanje kaznene politike odnosno primjenu odgovarajućih mehanizama uslijed nepoštovanja ugovora u pogledu dinamike, kvaliteta radova i sl. od strane pružaoca usluga;
- odgovorno korišćenje državnih puteva kroz efikasnu kontrolu mase i osovinskog opterećenja, donošenje i implementaciju zakonskog okvira kojim će se demotivisati prevoznici u teretnom saobraćaju da preopterećuju vozila, čime se oštećeće putna infrastruktura, pojačanu brigu o putnom pojusu uz državne puteve, sprečavanje usurpacija, rasterećenje saobraćajnica, planiranjem sezonskih režima saobraćaja i posebnih ruta kojima će se usmjeravati teretni saobraćaj;
- unapređenje ekonomskog razvoja u Crnoj Gori;

- maksimiziranje razvojnih potencijala regiona Crne Gore kroz unapređenje putne infrastrukture radi ravnomernog ekonomskog, demografskog i društvenog razvoja, odnosno stvaranja uslova za brži razvoj nedovoljno razvijenih područja Crne Gore;
- minimiziranje negativnih uticaja na životnu sredinu uvođenjem najviših standarda u planiranju i projektovanju saobraćajne infrastrukture i njenom korišćenju, planskim trasiranjem novih saobraćajnica van najosjetljivijih područja;
- integrisanje saobraćajne mreže Crne Gore u Trans-Evropsku Transportnu mrežu (TNT).

Strategija razvoja i održavanja državnih puteva zasnovana je na realnoj slici postojećeg stanja putne mreže u Crnoj Gori, identifikaciji problema i limitirajućih faktora za njen razvoj i unapređenje, planovima za razvoj, efikasno upravljanje i održavanje mreže državnih puteva (autoputeva, magistralnih i regionalnih) i u skladu s tim definisanim okvirnim finansijskim sredstvima koje je neophodno obezbjediti za realizaciju planiranih aktivnosti.

Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, Direkcija za saobraćaj i izvođači angažovani na osnovu transparentne tenderske procedure na radovima izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva, kao i potencijalni investitori zainteresovani za ulaganje u putnu infrastrukturu, na osnovu Strategije razvoja i održavanja državnih puteva imaće jasan plan projektovanih aktivnosti u putnom sektoru, čijom realizacijom će se, uz adekvatan sistem finansiranja, obezbijediti veći nivo kvaliteta ukupne putne mreže, njena integrisanost u evropske sisteme, kao i brži ukupan razvoj u Crnoj Gori, s naglaskom na sigurnosti i bezbjednosti saobraćaja i očuvanje životne sredine.

2. STANJE PUTNE MREŽE U CRNOJ GORI

Dužina crnogorske putne mreže iznosi 6.848 km, od čega 884 km čine magistralni putevi, 964 km regionalni putevi, dok su lokalni putevi oko 5000 km. Od ukupno 1.848 km magistralnih i regionalnih puteva asfaltirano je 92%. U okviru ukupne putne mreže postoji 312 mostova i 136 tunela, što je posljedica u saobraćajnom smislu, vrlo nepovoljnog reljefa.

Gustina magistralnih i regionalnih puteva iznosi 13 km na 100 km². Preko 66% regionalnih i magistralnih puteva starije je od 25 godina. Ukupna vrijednost regionalnih i magistralnih puteva procjenjuje se na oko 2.600.000.000 eura.

Mreža magistralnih i regionalnih puteva prikazana je na sljedećoj slici:



Crna Gora po razvijenosti putne mreže spada u red srednje razvijenih država Evrope.

Trenutno u Crnoj Gori saobraća oko 198.000 registrovanih vozila, od čega je 89 procenata putničkih automobila.

Frekvencija saobraćaja na magistralnim i regionalnim putevima kreće se prema podacima iz 2007. godine od 117 automobila dnevno na regionalnim putevima do 11.390 automobila na pojedinim dionicama na magistralnim putevima. Svega 28% regionalnih i magistralnih puteva ima frekvenciju saobraćaja veću od 3.000 automobila na dan.

Na sljedećoj slici prikazana je frekvencija saobraćaja u 2007. godini:



Poseban problem u održavanju putne infrastrukture, kao i njenoj daljnoj rehabilitaciji i rekonstrukciji predstavlja njen izraženo sezonsko korišćenje. Naime, u toku ljetne turističke sezone (jun-septembar) frekvencija saobraćaja je i do 20 puta veća od frekvencije u toku ostalog dijela godine. Na određenim dionicama (Herceg-Novi – Kamenari i Budva-Bar) dnevna frekvencija u toku turističke sezone i za vikend prelazi 20.000 vozila.

Ovo stvara probleme u smislu ekonomske opravdanosti rekonstrukcije i izgradnje puteva, trajanju građevinske sezone koja se u periodu jun-septembar mora prekinuti i saobraćajnih gužvi koje se u tom periodu stvaraju.

Naročito su opterećeni glavni putni pravci, Debeli briješ (granica sa Hrvatskom) – Sukobin (granica sa Albanijom), Budva-Cetinje-Podgorica- Barski Most (granica sa Srbijom), kao i Bar-tunel Sozina-Podgorica.

Što se tiče prognoze saobraćaja, predviđa se da će u periodu 2007-2012 g. frekvencija saobraćaja godišnje rasti po stopi od 6.6% (maksimalno 8.10% minimalno 5.10%) a u periodu 2012-2017g. mogući porast na godišnjem nivou je 6.20 % (maksimalni 7.60% a minimalni 4.80%).

Nedovoljno razvijena putna mreža posljedica je limitirajućih faktora koji otežavaju ili ograničavaju funkcionalno povezivanje unutar Crne Gore, kao i njenog povezivanja sa neposrednim okruženjem. Naime, nepovoljna topografija i geološka struktura terena, planinski prevoji sa otežanim prelazima, jako izražena sezonska cikličnost u korišćenju putne infrastrukture, ograničenost budžetskih sredstava, kao i nedostatak privatne inicijative u sektoru puteva, usložnjavaju izgradnju i održavanje saobraćajne infrastrukture.

Bez obzira na gore navedene limitirajuće faktore po razvoju putne infrastrukture, u proteklom periodu realizovane su mnoge aktivnosti na poboljšanju i unapređenju putne mreže, podizanju njenog ukupnog kvaliteta i nivoa sigurnosti, kao i načina upravljanja putevima i finansiranja puteva kao javnog dobra.

Naime, što se tiče poslova održavanja i zaštite državnih puteva, kojima se čuva upotrebljiva vrijednost puta, sa odabranim izvodjačem 2005 godine sklopljen je petogodišnji ugovor, po kojem su za svaku godinu predviđena sredstva za održavanje državnih puteva u iznosu od 9.000.000,00 €, pri čemu osnovni ugovor prate aneksi koji se zaključuju na godišnjem nivou izmedju Direkcije za saobraćaj i odabranog izvodjača, i istima se preciziraju obaveze za tekuću godinu.

Što se tiče zakonske regulative u oblasti puteva, modela upravljanja i finansiranja, bitno je istaći da je 2004. godine donijet je novi Zakon o putevima kojim su precizirani odnosi između korisnika puteva i države kao vlasnika putne infrastrukture, obezbijeđeni izvori finansiranja, održavanja, utvrđen ugovorni model odnosa na osnovu prethodno sprovedene transparentne tenderske procedure sa održavaocima infrastrukture itd. Formiran je poseban državni organ-Direkcija za saobraćaj, koji se stara o održavanju, rekonstrukciji i izgradnji putne infrastrukture. Obezbeđene su kadrovske prepostavke efikasnijeg obavljanja funkcije upravljanja putevima Crne Gore.

Utvrđen je model finansiranja državnih puteva na način da se sredstva obezbjeđuju iz naknada od maloprodajne cijene i akciza na tečno gorivo, naknada za korišćenje državnih puteva i to, naknada za upotrebu pojedinih puteva i objekata (putarine), naknada za vanredni prevoz, postavljanje natpisa pored državnih puteva, zakup putnog i drugog pripadajućeg zemljišta, priključenje prilaznih puteva, postavljanje instalacija u trupu puta, kao i izgradnje komercijalnih objekata kojima je omogućen pristup sa državnog puta, kredita, donacija, ulaganja iz privatnih izvora i dr.

Dakle, pored zakonom utvrđenog modela upravljanja i finansiranja državnih puteva, putna infrastruktura u proteklom periodu unaprijeđena je i konkretnim radovima na putevima, tako da su na osnovu Programa eliminisanja kritičnih tačaka od 2002 godine do kraja 2007. godine, realizovana 42 projekta i to.: sanacija nestabilne kosine „Rogov krš“, sanacija klizišta „Ratac“; sanacija klizišta „Stanišići“ i „Đenovići“, sanacija tunela „Vojnik“, sanacija mosta „Kostova greda“, izrada putne i turističke rasvjete, sanacija kosine „Žuta greda – Jaz“, sanacija kosine „Žuta greda-Mogren“, izgradnja treće trake na dionicama „Jankovića krš“ - „Ulići“ – „Lapčići“ i „Košljun“, sanacija tunela „Lokve“, izgradnja treće trake na prevoju „Krstac“ kod Mojkovca, sanacija mosta „Krivi vir“, sanacija klizišta „Trojica“, sanacija mosta preko rijeke Tare kod Mojkovca, sanacija mosta „Pčinja“, izgradnja treće trake na dionicama „Vežiste-Duga“ i „Bogutovski potok-Subodanji“, sanacija tunela „Duga“, sanacija mosta Ibar 2, sanacija mosta Bijele stijene; sanacija mosta preko rijeke Tare kod Šćepan polja; sanacija tunela Bakovići; sanacija kosine između tunela 29 i 39, sanacija klizišta „Semolj“, sanacija klizišta „Trpezi“, sanacija klizišta „Kruče“, izrada zaštitne galerije na „Bakovića klisuri“, izgradnja treće trake na dionicama: Obzovica, Seoce I i II, Dolovi-Crvine, Petrovac, Rafailovići, rekonstrukcija tunela Vrmac, sanacija tunela br.18, sanacija tunela br.33, sanacija ulaznog dijela portala tunela 7-8-9, sanacija klizišta Sotonići, sanacija potpornog zida na dionici Rožaje-Špiljane). Intervencije na eliminisanju prioritetsno definisanih kritičnih tačaka na putnoj mreži, obuhvatile su sljedeće vrste radova: sanacija klizišta i kosina – 13 lokaliteta, rehabilitacija i sanacija tunela - 8 lokaliteta, rekonstrukcija mostova – 7 lokaliteta, izgradnja trećih traka – 12 lokaliteta, izgradnja zaštitne galerije i izrada putne rasvjete i turističke signalizacije. Programom zaostalog (investicionog) održavanja, na 35 dionica u Crnoj Gori izvršena je rehabilitacija i sanacija kolovoza i prateći radovi: Podgorica – Tuzi – Božaj; Lepetani – Petrovac; Podgorica – Ribarevina; Ribarevina – Špiljani; Murino – Plav – Gusinje; Berane – Kalače; Pljevlja – Đurđevića Tara; Barski most – Ribarevina; Debeli briješ – Kamenari; Podgorica – Petrovac; Bioče – Mateševo; Đurđevića Tara – Žabljak; Pljevlja – Mihajlovica; Pljevlja – Metiljka; Šćepan polje – Danilovgrad; Nikšić – Vilusi – Iljino brdo; Nikšić – Šavnik – Boan; Plužine – Trasa – Virak; Lepetani – Petrovac; Cetinje – Budva; Petrovac – Bar – Ulcinj; Rožaje – Špiljani; Berane – Trpezi – Kalače; Kolašin – Andrijevića – Murino – Bjeluha; Gornje polje – Krstac – granica sa BiH; sanacija prilaznih puteva do graničnih prelaza Debeli Briješ i Šćepan polje; Petrovac – Podgorica; Danilovgrad – Podgorica; Đurđevića Tara – Mojkovac; Virpazar – Ostros; Nikšić – Danilovgrad; Šćepan Polje – Nikšić; Kotor – Lepetani; Gornje polje – Krstac; Barski most – Ribarevina;

Na taj način su uklonjena i sanirana najurgentnija slaba mjesta (kritične tačke) i podignut nivo sigurnosti i bezbjednosti na državnim putevima.

Takođe, je implementiran i Program eliminacije uskih grla na saobraćajnoj mreži Crne Gore 2007. - 2009. godine sa ciljem smanjenja saobraćajnih gužvi i sprečavanja stvaranja zagušenja u gradskim jezgrima, a isti predviđa izradu projekata i izgradnju obilaznica oko većine gradova u Crnoj Gori, kao i izgradnju trećih traka na uskim grlima na Jadranskoj magistrali. Ovi projekti su finansirani iz sredstava Budžeta Crne Gore po modelu kreditiranja od strane izvođača radova, uz kontribuciju opština. Planirano je i otpočelo se sa realizacijom sljedećih projekata: Hercegnovska rivijera – rekonstrukcija i izgradnja treće trake na lokalitetu Savina, obilaznice Tivat, Kotor, Budva, Bar, Golubovci, Nikšić, Kolašin, Bijelo Polje, Rožaje, Berane, Prelazak preko Veriga (Treća traka lokalitet Lepetani, Treća traka lokalitet Kamenari), Prolazak kroz Bečiće, bulevar Bečići – Rafailovići, Treća traka Sutomore, Treća traka Kufin.

Dakle, u proteklom petogodišnjem periodu, uspješno je završeno 77 projekata, što prosječno, na godišnjem nivou, iznosi 15 uspješno sprovedenih tenderskih procedura, pripremnih i izvođačkih radova. Kada uzmemo u obzir period trajanja „građevinske sezone“, u odnosu na vremenske prilike i glavnu turističku sezonu, izvođenje građevinskih radova bez

obustave, ili uz djelimičnu obustavu saobraćaja, možemo da kažemo da je uspješnost realizacije pomenutih programa na zadovoljavajućem nivou.

Što se tiče izgradnje novih putnih pravaca, intezivno se radi na izgradnji i projektovanju preostalog dijela puta Risan-Grahovo-Žabljak, koji će prema dinamici biti završen do kraja 2010. godine. U toku je izgradnja dionice Dragalj Polje – Grahovo, radovi se izvode na dionici Risan – Knež Laz, radi se na tunelu Ivica. Uporedno sa izvođačkim radovima, u toku je priprema projektne dokumentacije za preostale dionice ovog putnog pravca.

Za projekte realizovane od 2002 – 2008. godine, izdvojeno je:

- u 2002. god. 7.663.674,58 €
- u 2003. god. 7.320.480,11 €
- u 2004. god. 3.162.298,84 €
- u 2005 god. 9.402.475,16 €
- u 2006. god. 10.435.506,36 €
- u 2007. god. 56.556.586,32 €
- u 2008. god. 63.741.916,55 €

Za izradu projektne dokumentacije koja je u toku, izdvojeno je 3.121.432,15 €, uz napomenu da su u toku tenderi Sanacija mosta Bać I, Sanacija mosta Bać II i Sanacija mosta Ibar III.

Porast opredijeljenih sredstava u proteklim godinama za ulaganje u putnu infrastrukturu, ukazuje na povećanu svijest države da ulaganje u razvoj saobraćajne infrastrukture predstavlja nezaobilazan uslov bržeg privrednog, kao i ukupnog razvoja države.

Tokom 2007. godine, intenzivirane su aktivnosti na poslovima investicionog održavanja tunela Sozina i prilaznih saobraćajnica, prije svega na završetku nedovršenih radova i otklanjanju primjedbi tehničkog pregleda. U toku je izrada Generalnog projekta i prethodne studije opravdanosti izgradnje, kojim dokumentima će se opredjeljivati faznost izgradnje određenih dionica, kao i mosta Verige kao jednog od objekata na planiranoj trasi.

Za rekonstrukciju dijela magistralnog puta Virpazar-raskrsnica za tunel Sozina, urađen je Glavni projekat i izvršene sve tehničke pripreme za izgradnju.

Mora se konstatovati da saobraćajna infrastruktura u Crnoj Gori u posljednjih 20 godina nije imala adekvatan tretman, prvenstveno zbog slabe ekonomske situacije i uvijek nedostajućih sredstava u budžetu. Staviše, bila je napadnuta nekontrolisanim i neplaniranim intervencijama na pojedinim prvcima, a posebno u dijelu putnog pojasa. Nizak nivo ekonomskih aktivnosti, pa samim tim i potrebe za transportom, umnogome je umanjivao i potrebe za značajnijim ulaganjima u saobraćajnu infrastrukturu. Povećanje intenziteta ekonomskih aktivnosti pokrenulo je i pitanje stanja saobraćajne infrastrukture i ograničenja koja ta infrastruktura može imati u ekonomskom razvoju Crne Gore.

U nekoliko posljednjih godina, uz pomoć međunarodnih finansijskih institucija (kredita EIB-a, EBRD-a i dr) i izdvajanja iz Budžeta, obezbeđuju se sredstva za izgradnju, rekonstrukciju i modernizaciju postojeće infrastrukture u mnogo većem obimu nego što je to bio slučaj u prethodnim periodima.

U cilju kvalitetnijeg planiranja sredstava za potrebe saobraćaja, od 2004. godine u Ministarstvu saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, kao i od 2006. godine u Direkciji za saobraćaj implementiran je Programski budžet, koji pored visine uloženih sredstava, daje i efektivne rezultate koji se ostvaruju uloženim sredstvima.

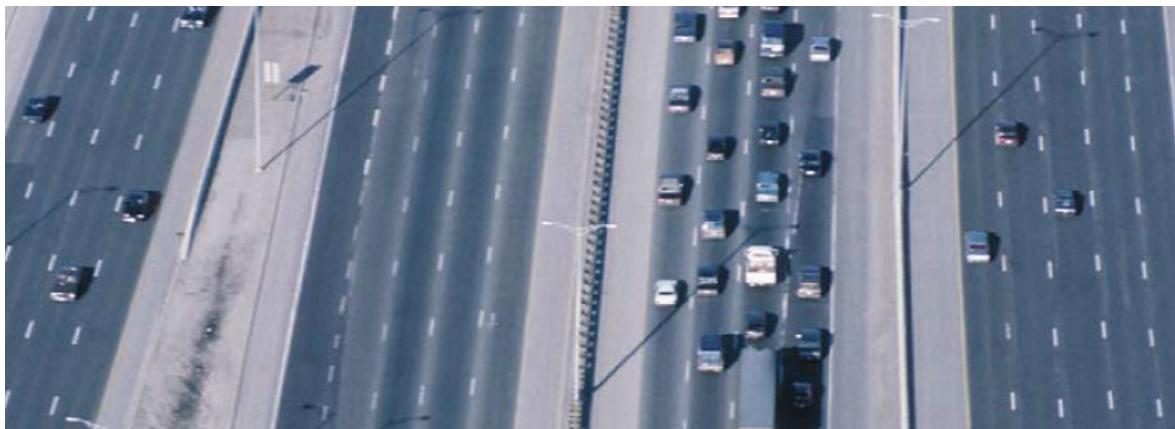
3. DRŽAVNI PUTEVI

Jedna od najvažnijih aktivnosti u realizaciji Strategije odnosi se na realizaciju strateških projekata u saobraćajnoj infrastrukturi. U cilju dosljedne primjene strateških principa i ostvarivanju ciljeva na efikasan način, neophodno je utvrditi prioritete realizacije. Ograničenost sredstava i skoro uvijek neograničene potrebe zahtijevaju transparentnu i argumentovanu selekciju zasnovanu na standardnoj klasifikaciji, koja uključuje sljedeće kriterijume: Regionalni značaj projekta, Ekonomski i razvojni kriterijum, Finansijski kriterijum, Kriterijum uticaja na životnu sredinu i sociološki uticaj, te Tehnički kriterijumi. Pored navedenih, opštih kriterijuma izbor prioriteta planiranih zadataka vršen je na osnovu specifičnih kriterijuma:

- 1) Dovršenje nedovršenih dionica i objekata planiranih u prethodnom planskom razdoblju;
- 2) Aktualno stanje dionice ili objekta;
- 3) Investicije sa ciljem uštede na troškovima održavanja;
- 3) Sigurnost odvijanja saobraćaja na pojedinim putnim dionicama;
- 4) Eliminisanje slabih mesta sa ciljem smanjenja broja saobraćajnih nesreća;
- 5) Ostvarena i prognozirana frekvencija saobraćaja;
- 6) Smanjenje vremena putovanja ili troškova transporta;
- 7) Strateški razvojni ciljevi:
 - ujednačenost regionalnog razvoja,
 - infrastrukturno priključenje Crne Gore na regionalne i evropske putne mreže
 - demografski razvoj, ekološka zaštita i dr.

Dakle, definisanje prioritetnih zadataka u razvoju i unapredjenju putne infrastrukture u narednom periodu zasnovano je na objektivnim saobraćajnim, tehničkim, ekonomskim, socijalnim i ekološkim kriterijumima.

3.1. Autoputevi



Najvažniji dio putne mreže su autoputevi, čija je osnovna funkcija da budu saobraćajnice velikog kapaciteta koja će svim korisnicima omogućiti visok nivo saobraćajne usluge i komfora. Planirana mreža autoputeva, koja se ukršta sa većim brojem postojećih i planiranih primarnih saobraćajnica, omogućiće dobru unutrašnju povezanost u Crnoj Gori, kao i sa

regionom i EU. Izgradnja autoputa podstiče razvoj područja kroz koja prolazi, pružajući sigurno, kvalitetno i brzo vršenje transportnih zadataka u gravitacionoj zoni, a izgradnja autoputa sa svim svojim sadržajima doprinosi razvoju okruženja kroz novostvorene aktivnosti i naplatu usluga.

Polazeći od toga da postojeća mreža puteva, ni svojim stanjem ni kapacitetima ne može da zadovolji trenutne potrebe, niti da prati ekonomski razvoj države, izgradnja autoputeva je od strateškog značaja za Crnu Goru, jer se njihovom izgradnjom postiže:

- sveopšti razvoj zemlje i pojedinih područja, razvoj prioritetnih privrednih grana (turizma, poljoprivrede, saobraćaja, industrije i dr.);
- uravnoteženi regionalni razvoj, s posebnim uticajem na nedovoljno razvijene dijelove Crne Gore (sjeverni region, slabo naseljena područja);
- porast zaposlenosti i pozitivan uticaj na demografski razvoj;
- uklanjanje uskih grla u saobraćajnoj infrastrukturi, bolji protok ljudi i roba;
- sigurnost saobraćaja, udobnost i ušteda vremena putovanja;
- povećanje mobilnosti stanovništva;
- povezivanje Crne Gore u evropski saobraćajni sistem i povećana tranzitna uloga Crne Gore.

Pored opših razloga koji govore u prilog neophodnosti izgradnje autoputeva, postoje konkretni razlozi koji ukazuju na okolnost da su postojeći putevi u Crnoj Gori postali neadekvatni za sadašnju frekvenciju saobraćaja, što se posebno odražava u ljetnjim mjesecima i što ograničava ekonomski i sveukupni razvoj Crne Gore, pri čemu je bitno napomenuti da se u posljednje tri godine bilježi izuzetno povećanje frekvencije saobraćaja, 2005. godine 17%, 2006. godine 20%, 2007. godine 22%. Takođe, evidentno je da su se standardi vozila promijenili, odnosno znatno unaprijedili tako da glavni magistralni put na dionici od Podgorice ka sjeveru ne može odgovoriti performansama novih vozila. Nadalje, bitan razlog koji govori u prilog neophodnosti gradnje autoputeva, pogotovo autoputa Bar-Boljare, je potreba podizanja stepena sigurnosti i smanjenja broja saobraćajnih udesa, ako se ima u vidu da je put kroz Platije praktično nemoguće podići na nivo brze saobraćajnice, budući da bi iznos sredstava neophodnih za njenu izgradnju bio približno jednak cijeni koštanja novog autoputa, a evidentirani problemi bi i dalje ostali aktuelni (naime, uzimajući u obzir projektovanu frekvenciju saobraćaja -2017 god. prosjek od 14 hiljada prolazaka dnevno uslovio bi pojavu novog uskog grla). Ne manje bitan razlog je povezivanje sa Trans-Evropskom mrežom puteva preko Beograda i Budimpešte sa koridorom X. Polazeći od navedenog, evidentno je da sve gore navedene razloge treba uzeti u obzir prilikom postavljanja pitanja o ekonomskoj isplativosti gradnje.

Polazeći od navedenih razloga, realizacija projekta izgradnje autoputeva u Crnoj Gori je postala jedan od glavnih strateških ciljeva sveukupnog razvoja. Sam projekat podjeljen je u tri faze, prva faza sastoji se od izrade studije izvodljivosti za dva autoputa u Crnoj Gori Bar-Boljare i Jadransko-jonskog autoputa, druga faza predvidja izradu studije o javno-privatnom partnerstvu za dva autoputa, dok treća faza podrazumjeva samu izgradnju.

Implementacija prve faze projekta otpočela je potpisivanjem ugovora sa stranim konsultantom (na osnovu transparentno sprovedene procedure i raspisanog medjunarodnog tendera u avgustu 2007. godine) za izradu Studije izvodljivosti za dva autoputa u Crnoj Gori. Raspisivanju tendera, prethodilo je okvirno potpisivanje Sporazuma sa Svjetskom Bankom o podršci projektu izgradnje autoputeva u Crnoj Gori, kojom je utvrđena primjena procedura Svjetske Banke na sve faze sprovodenja ovog procesa. Studija je radjena u periodu od avgusta 2007 godine do juna 2008 godine i sadrži 29 tehničkih memoranduma, medju kojima su i Analiza projektnih parametara autoputeva, Analiza i prognoza saobraćaja, Analiza stanja

postojećih puteva, Strateška procjena uticaja na životnu sredinu, Korist od smanjenja saobraćajnih nezgoda, Prijedlog optimalnog riješenja za izbor trase na novoprojektovanim dionicama, Opcije za strategiju naplate putarine, Finansijska analiza, Ekonomski analiza, Analiza postojećeg pravnog okvira sa stanovišta gradnje i koncesija za autoputeve i dr., kao i nedostajući generalni projekati i Stratešku procjenu uticaja dva autoputa na životnu sredinu.

Druga faza, čiju je realizaciju omogućila Svjetska Banka, sastoji se od izrade Studije o opcijama partnerstva javnog i privatnog sektora za autoputeve u Crnoj Gori, koja je od strane stranog konsultanta radjena u periodu od februara do jula 2008 godine. U okviru druge faze potpisana je i Ugovor za savjetodavne usluge sa Međunarodnom finansijskom korporacijom-IFC, maja 2008. godine, čiji je zadatak strukturiranje modela javno-privatnog partnerstva za autoput od Bara do Boljara i njegova implementacija.

U medjuvremenu, u maju 2007. godine, raspisan je tender za izradu idejnog projekta za dionicu Smokovac-Uvač, a rok završetka u toku 2008.godine, do kada će biti gotova i revizija Glavnog projekta Uvač-Mateševu. Početak radova na dionici Smokovac-Mateševu, uslijediće nakon usvajanja elaborata eksproprijacije. Finansiranjem ovog projekta iz budžetskih sredstava i pristupanjem njegovoj realizaciji, sam projekat izgradnje autoputeva htio se učiniti atraktivnijim za potencijalne investitore, budući da se radi o najtežoj dionici autoputa Bar-Boljare.

Treća faza realizacije projekta autoputeva započela je 16.juna 2008 godine raspisivanjem predkvalifikacionog tendera kako bi se do 21.jula izabrali potencijalni ponuđači, koji bi se kvalifikovali za realizaciju projekta javno-privatno partnerstvo koji uključuje projektovanje, finansiranje, izgradnju, upravljanje i održavanje autoputa Bar-Boljari. Budući da se radi, po finansijskim i tehničkim parametrima, veoma zahtjevnom projektu (vrijednom više od 2 milijarde eura) glavni tender za kvalifikovane ponuđače biće raspisan na jesen 2008. godine. Zaključenje ugovora sa odabranim ponudjačem predviđa se najkasnije krajem godine, nakon čega bi slijedio početak izgradnje na proljeće 2009 godine.

Osnovni preduslovi za realizaciju projekta izgradnje autoputeva u Crnoj Gori su ostvareni donošenjem Prostornog plana Crne Gore do 2020. godine i Detaljnog prostornog plana za dionicu Bar-Boljare.

Prostornim planom Crne Gore, usvojenim 2008.g., definisana je mreža autoputeva, uz napomenu da se Prostornim planom predviđeni koridori moraju sačuvati od drugih zahtjeva i korišćenja koji su u suprotnosti ili ometaju njihovu predviđenu upotrebu.

Prema Prostornom planu radi se o sljedećim koridorima:

1. Dionica autoputa Beograd – južni Jadran kroz Crnu Goru: Boljare – Andrijevica – Mateševu – Bratonožići – zapadna obilaznica Podgorice – tunel Sozina – Bar (Đurmani)
2. Dionica autoputa od veze sa autoputem Beograd - Bar do Bjeluhe: Andrijevica – Murino – Čakor - Bjeluha.
3. Dionica Jadransko – jonskog autoputa: granica sa Bosnom i Hercegovinom (u rejonu Nudola) – Grahovo – Čevo – Podgorica (sjeverna obilaznica – potrebno detaljnije istraživanje trase) – tunel kroz Dečić (granica sa Albanijom).



Autoput Bar-Boljari

Značaj izgradnje autoputeva, posebno autoputa Bar(Đurmani) – Boljare, ogleda se kroz njegov geografski položaj i ulogu saobraćajnog i privrednog povezivanja sva tri regiona (južni, središnji, sjeverni) i u tom smislu predstavlja podsticaj posebno za intezivniji ekonomski razvoj, kao i razvoj primorskog, planinskog i tranzitnog turizma.

Na Crnogorskom primorju registrovano je oko 139.529 turističkih ležaja, dok su u Sjevernom regionu globalni turistički smještajni kapacitet manji od 4000 ležaja, odnosno čine manje od jednog procenta kapaciteta na primorju. Procjenjuje se da će autoput direktno uticati na valorizaciju visokovrijednih planinskih turističkih potencijala.

Kao primjer koliko izgradnja autoputa znači za dobru povezanost naselja može se vidjeti iz priložene naredne dvije tabele. U njima je prikazano poboljšanje dostupnosti opštinskih centara sa glavnim gradom Crne Gore i to u prvoj tabeli nakon izgradnje dionice od Smokovca do Andrijevice, a u drugoj nakon izgradnje cijelog autoputa Bar(Đurmani) – Boljare.

R. br	Opština	Postojeća udaljenost od Podgorice (km)	Udaljenost nakon izgradnje autoputa do Andrijevice (km)	Postojeće minimalno vrijeme vožnje (min)	Minimalno vrijeme vožnje nakon izgradnje autoputa do Andrijevice (min)	Razlika (min)
1.	Andrijevice	176,40	73	191	53	138
2.	Berane	160,00	89,40	175	71	104
3.	Bijelo Polje	123,00	126,5	139	107	32
4.	Plav	200,5	97	217	79	138
5.	Rožaje	191,00	120,40	207	103	104

* Rastojanje koje podrazumijeva izgradnju autoputa do Andrijevice

R. br	Opština	Postojeća udaljenost od Podgorice (km)	Udaljenost nakon izgradnje autoputa (km)	Postojeće minimalno vrijeme vožnje (min)	Minimalno vrijeme vožnje nakon izgradnje autoputa(m in)	Razlika (min)
1.	Bar	77,50	61	85	53	32
2.	Kolašin	71,70	63	76	52	24
3.	Andrijevice	176,40	73	191	53	138
4.	Berane	160	86	175	63	112
5.	Bijelo Polje	123	121	139	94	45
6.	Plav	200,50	97	217	79	138
7.	Rožaje	191,00	117	207	95	112

- Rastojanja su procijenjena u odnosu na autobuske stanice u gradovima

Koridor autoputa od Bara do Boljara, prema projektnom zadatku, definisan je po pravcu: Bar (Đurmani) – tunel Sozina – Virpazar – Tanki Rt – Farmaci (Podgorica) – Mareza (Podgorica) – Smokovac (Podgorica) – Bratonožići – Veruša – Mateševu – Andrijevice – Berane – Boljare i predstavlja dio koridora Bar – Beograd – Budimpešta, na kome je u završnoj fazi procedura za izgradnju autoputa od Horgoša do Požege.

Na koridoru autoputa Bar - Boljare, na dionici Đurmani – tunel Sozina – Virpazar izведен je poluautoput u dužini od 10 km, od cega je dužina tunela Sozina 4,2 km. Približna dužina trase autoputa od Bara do Boljara iznosi 170 km, uključivši i dio izgradenog polu-autoputa u dužini od 10 km (tunel Sozina).

U narednoj tabeli, (tačnost na nivou generalnog projekta), dati su osnovni podaci o autoputu Bar(Đurmani)– Boljare:

dionica:	Bar (Đurmani) - Virpazar	Virpazar – Smokovac *	Smokovac– Mateševost**	Mateševost – Andrijevica – Berane*	Berane – Boljari	Ukupno :
dužina trase (km)	11.71	40.03	40.00	34.35	41.30	167.39
dužina mostova (km)	0.925	5.258	4.35	2.90	1.46	14.89
dužina tunela (km)	5.75	7.995	4.40	5.735	3.69	27.57
dužina otvorene trase (km)	5.035	26.777	31.25	25.715	-	124.93
broj mostova	11	30	22	23	15	101
broj tunela	4	10	13	8	6	41

Dakle, budući autoput prema projekcijama i podacima koji proizilaze iz tabele biće sastavljen od pet dionica. Prva dionica autoputa vodi od Bara do Virpazara kroz tunnel Sozinu u dužini od 11,71 km. Druga dionica ići će od Virpazara do Smokovca, u dužini od 40,03 km, sa 10 tunela i 30 mostova. Slijedi najteža dionica od Podgorice do Mateševa u dužini od 40,00 km, sa 13 tunela i 22 mosta. Četvrta dionica je od Mateševa do Berana, u dužini od 34,35 km na kojoj će se graditi 8 tunela i 23 mosta. Posljednju dionicu autoputa činiće dio od Berana do Boljara sa 6 tunela i 15 mostova. Nasuprot ovim podacima vezanim za autoput Bar-Boljari i infrastrukturno premoćavanje geografski krajnje nepovoljnog terena radi poređenja, bitno je napomenuti da će čitav Jadransko-jonski autoput imati jedan most i jedan tunel.

Za projektovanje i izgradnju autoputa od Bara do Boljara primjenjivace se TEM standardi (Trans European North-South Motorways). Autoput je planiran kao dva odvojena kolovoza sa po dvije saobracajne trake i odgovarajućim zaustavnim trakama / trakama za spora vozila. Projektovana brzina je 100 km/h.

Postojeci putni pravac od Bara do granice sa Republikom Srbijom sagraden je prije više od 40 godina i sve vrijeme predstavlja važan saobracajni koridor za Crnu Goru. Njegova ukupna dužina iznosi oko 180 km. Najveći dio trase (oko 75%) je brdsko-planinskog karaktera, a dionice sjeverno od Podgorice su izgradene i eksploratišu se u veoma složenim ambijentalnim uslovima. I pored toga, prosjecni dnevni godišnji saobracaj (AADT) na ovom putu po pojedinim dionicama kreće se od 5.100 do 8.300, sa izraženim sezonskim godišnjim špicevima koji dostižu i do 20.000 vozila dnevno.

Andrijevica - Bjeluha

Za dionicu autoputa Andrijevica – Murino - tunel Čakor –Bjeluha do sada nije rađena projektna dokumentacija kao za dionicu autoputa, sa računskom brzinom V=100km. Urađen je generalni projekat za put, kao prvu fazu autoputa, ali sa brzinom V=80km/h. Dužina ove dionice je oko 32km, a kapitalni objekat je tunel “Čakor”, dužine oko 4km. U narednom periodu neophodno je pristupiti izradi projektne dokumentacije.

Jadransko – jonski autoput

U 2008. godini urađena je projektna dokumentacija za Jadransko-jonski autoput, generalni projekti dionica Nudo (granica sa Bosnom i Hercegovinom) – Zelenika i Zelenika – granica sa Albanijom.

Dionica Zelenika - granica sa Albanijom podijeljena je na sektore Zelenika – Smokovac i Smokovac – granica sa Albanijom. Cijene projektovanja i izgradnje sektora Zelenika – Smokovac obuhvaćene su autoputem Đurmani (Bar) – Boljare, jer je zajednički za dva autoputa.

dionica:	Nudo (granica sa BiH) – Zelenika*	Zelenika – Smokovac	Smokovac – granica sa Albanijom*	Ukupno:
dužina trase (km)	65.33	12.20	17.66	95.19
dužina mostova (km)	9.05	1.86	2.58	13.49
dužina tunela (km)	5.88	3.18	4.89	13.95
dužina otvorene trase (km)	50.04	7.16	10.19	67.75

* za sve dionice Jadransko-jonskog autoputa, čija je revizija generalnih projekata u toku, preuzeti su podaci za varijante koje su predlog Projektanta.

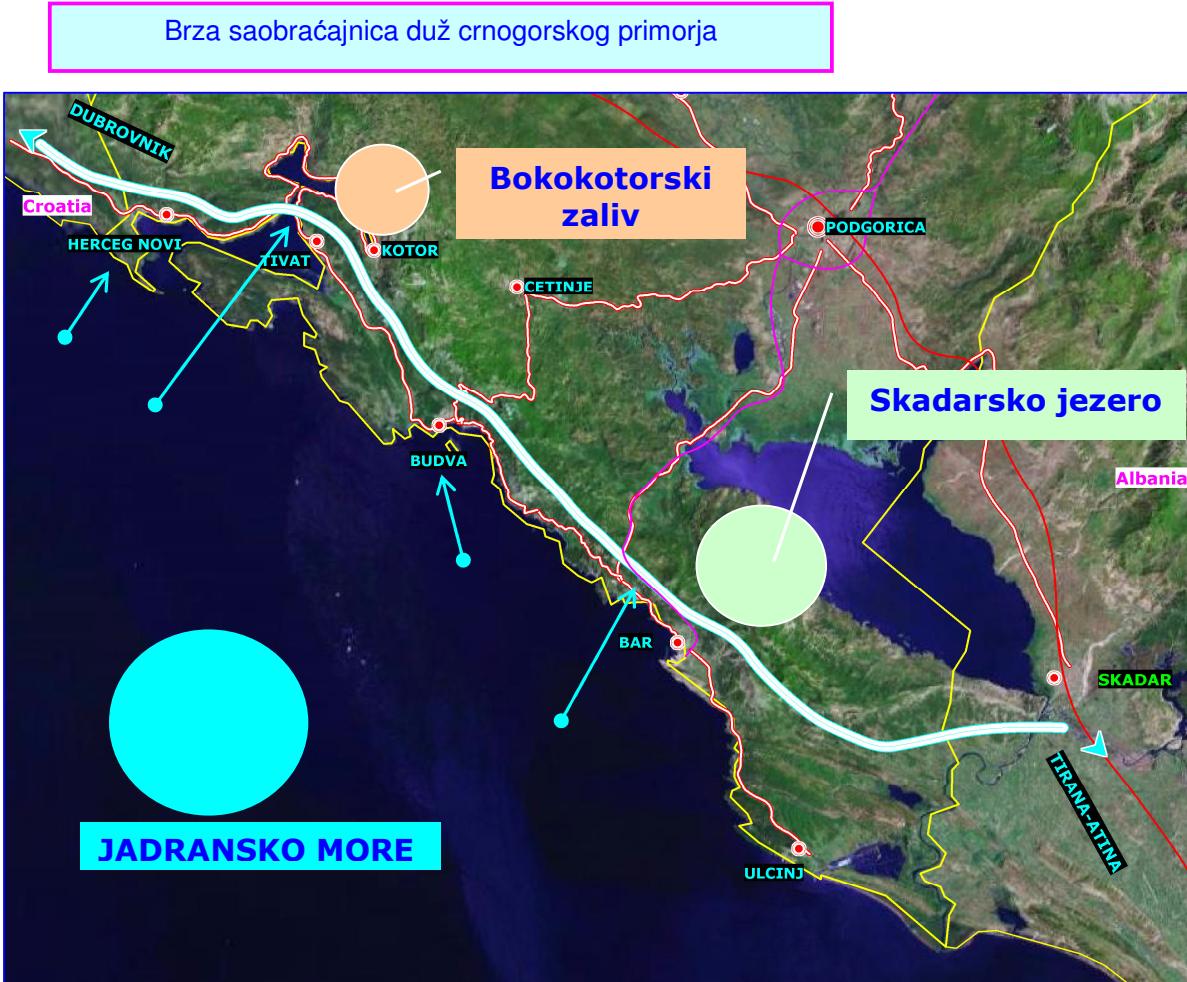
Studijom opravdanosti izgradnje dva autoputa u Crnoj Gori definisan je planirani nivo saobraćaja i shodno tome treba prilagoditi izgradnju dionica autoputa.

Kao prva etapa izgradnje autoputeva tj.autoputa Bar-Boljare koji ima apsolutni prioritet u izgradnji zbog postizanja uravnoteženog razvoja sjevera i juga, je izgradnja dionice Smokovac – Mateševu, a u narednoj etapi treba izgraditi dionicu od Mateševa do Andrijevice i obilaznicu Podgorice.

Sljedeća etapa je izgradnja autoputa od Andrijevice preko Berana, do granice sa Republikom Srbijom. Ukoliko dinamika izgradnje autoputa u Srbiji bude išla usporenje, biće potrebno prvo graditi dionicu od Andrijevice do Crnča (denivelisana raskrsnica na ukrštanju sa putem Bljelo Polje – Berane), te zavisno od dinamike izgradnje autoputa u Srbiji i dionicu do granice. Kao poslednja etapa za gradnju je predviđena dionica od Đurmana do Podgorice.

3.2. Brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja

Šematski prikaz koridora razmatrane brze saobraćajnice:



Prostornim planom do 2020, kao i Strategijom razvoja saobraćaja predviđena je izgradnja brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja, od granice sa Republikom Hrvatskom do granice sa Republikom Albanijom u dužini od 110 km.

Brza saobraćajnica definisana je kao put za motorni saobraćaj duž crnogorskog primorja, tj. kao jedan od tri longitudinalna pravca, koji su položeni duž svakog od tri regiona i koji djeluju na unutrašnjem planu kao njihove saobraćajne arterije povezujući pojedina središta opština međusobno, a na širem planu kao neophodne međuregionalne i međudržavne veze koje Crnu Goru povezuju sa zemljama u okruženju.

Izgradnja brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja, osim što bi obuhvatila lokalne tokove, omogućila bi savremen, kontinuiran i ekonomičan putni saobraćaj gravitirajućih regija, servisirala bi potrebe turizma, izmjestila bi postojeće tokove iz primorskih gradova obilazeći

ih i imala bi značajane pozitivne efekte u zaštiti okoline. Postojeća saobraćajnica (Jadranska magistrala) duž crnogorskog primorja, prolazeći kroz atraktivne primorske gradove, u konfliktu je sa urbanizovanim zonama i predstavlja ograničavajući faktor dalje urbanizacije. Tek će se izgradnjom savremene saobraćajnice u zaledu primorja valorizovati turistički potencijali crnogorske obale. Postojeća Jadranska magistrala, dobro povezana sa budućim putem i sa neophodnim zaobilaznicama oko većih gradova će postati prava turistička saobraćajnica, pri tom zadržavajući svoj lokalni značaj.

Ova saobraćajnica će biti projektovana sa visokim standardima horizontalnih i vertikalnih elemenata trase koji će omogućiti veliku propusnu moć kao i jeftiniji i sigurniji saobraćaj. Ovo se posebno odnosi na ukrštanje van nivoa sa postojećim saobraćajnicama, ugradnju najsavremenije opreme i signalizacije i drugo.

S obzirom na dužinu saobraćajnice i visinu investicije njeni izgradnji planirana je u više faza. Naime, biće neophodno definisati prioritete u skladu sa dinamikom realizacije projekata iz Programa rješavanja uskih grla (obilaznica) oko primorskih opština.

U toku je izrada Generalnog projekta brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja i prethodne Studije opravdanosti izgradnje, te će se tim dokumentima opredjeljivati faznost izgradnje određenih dionica, s tim da će i Vlada Crne Gore u narednom periodu utvrditi prioritete na realizaciji ovog projekta. Bitno je napomenuti da je u toku i izrada Idejnog projekta brze saobraćajnice za dionicu južni portal tunela Sozina – Bar (do raskrsnice stari Bar) koji se radi u prioritetu.

Studijom opravdanosti izgradnje biće utvrđeni mogući modeli finansiranja izgradnje i eksploatacije brze saobraćajnice, uključujući i primjenu oblika finansiranja po sistemu privatno-javnog partnerstva, za ukupnu trasu i određene dionice.

Što se tiče mosta Verige, kao jednog od objekta na planiranoj trasi koji rješava problem drumskog prelaza Bokokotorskog zaliva na lokaciji Rt Opatovo – Rt Sv.Neđelja, uradjena je sva neophodna projektna dokumentacija.

Krajem aprila 2008. godine dostavljen je Izvještaj Misije UNESCO-a koji sadrži preporuke o aktivnostima koje je neophodno preduzeti prije nego se pristupi izgradnji mosta Verige. Naime, sugeriše se neophodnost izrade Vizuelne studije o uticaju na ambijentalni prostor bokokotorskog zaliva, kao i izrade Studije o procjeni uticaja na životnu sredinu. Takođe, prema pomenutim preporukama UNESCO-a neophodno je da se odredi tzv. „bafer zona“ pod kojom se podrazumijeva nešto fleksibilnija zona od zaštićene zone u kojoj je moguća izgradnja infrastrukturnih objekata, pod strogim nadzorom i uz poštovanje preporuka UNESCO-a. Takođe, bitno je napomenuti da je lokacija budućeg mosta utvrđena 2,5 km izvan zaštićenog područja, međutim Misija UNESCO-a je zadržala pravo da, iako se radi o prostoru izvan zaštićene zone preporuči neophodnost određivanja gore pomenute „bafer zone“. Sve preporuke i sugestije Misije UNESCO-a biće uz njihovu ekspertsку pomoć ispoštovane prije pristupanja realizaciji projekta mosta Verige.

Studija uticaja na životnu sredinu sa mjerama tehničke zaštite životne sredine je urađena u okviru Glavnog i Izvođačkog projekta mosta Verige koji su završeni početkom 2004. godine, i ista je dostavljena UNESCO-u na mišljenje.

Što se tiče visine mosta, koja je projektovana na 53, 3 m, ista će nakon novih proračuna od strane projektanata, biti povećana kako bi se omogućio prolazak velikih kruzing brodova.

Završetak projektne dokumentacije predviđen je u novembru 2008. godine.

Planom rada Monteputa za 2008. godinu (IV kvartal) predviđen je nastavak izrade projektne dokumentacije na nivou Idejnog projekta za ukupnu trasu brze saobraćajnice sa

orientacionim rokom završetka izrade projekta u narednih 6 do 8 mjeseci tokom 2009. godine.

Obim potrebnih sredstava za izgradnju, izvori i modeli finansiranja, kao i dinamika realizacije biće definisani i predloženi Generalnim projektom i Studijom opravdanosti, tako da se ovi elementi u ovoj fazi razvoja projekta ne mogu pouzdano procijeniti i sagledati.

Osnovni tehnički elementi iz Projektnog zadatka izgradnje Brze saobraćajnice :

Tipični poprečni presjek na trasi brze saobraćajnice:

-vozne trake	4 x 3,25 m
-ivična traka	0,35 m
-ograda između kolovoza (po potrebi)	
-minimalni radius hor. krivine	250 m
-max. uzdužni nagib	7 %

3.3. Magistralni i regionalni putevi

Mrežu magistralnih i regionalnih puteva Crne Gore sačinjava 884 km magistralnih puteva i 963 km regionalnih puteva, tj. ukupno 1847 km državnih puteva.

Magistralne i regionalne puteve, kao i ukupnu mrežu puteva u Crnoj Gori, karakteriše neujednačenost ukupnog stanja izgradjenosti i kvaliteta, kao posljedica različitih perioda izgradnje, primjene tehnologije gradjenja i specifičnosti geoloških i morfoloških karakteristika terena.

Izgradnja savremenih puteva u Crnoj Gori počela je izgradnjom Jadranske magistrale primjenom važećih tehničkih propisa u vrijeme građenja (standard od 3000 bruto tona na dan – za srednje težak saobraćaj), međutim dinamičan rast saobraćaja poslije njegove izgradnje, koji je već krajem 70-tih godina na više dionica uvećan i do 100% od očekivanog, kao i povećanje učešća teških vozila, ubrzale su njegovu amortizaciju. Pored navedenog propusnu moć puta i sigurnost saobraćaja umanjuje i jako urbanizovano područje kroz koje prolazi, zbog čega je realizacijom programa rješavanja uskih grla – obilaznicama i saobraćajnim trakama za sporu vožnju, bilo neophodno rasteretiti saobraćaj ovim putnim pravcem, imajući u vidu da se on otežano odvija, posebno tokom turističke sezone.

Putevi sa savremenim asfaltnim kolovozom čija je izgradnja uslijedila nakon završetka Jadranske magistrale, počev od puta Bar-Ulcinj, zatim puta Podgorica-Nikšić-Vilusi-Granica sa BiH, Podgorica-Cetinje-Budva, Berane-Andrijevica-Murino-Plav, Pljevlja-Đurđevića Tara-Žabljak i Nikšić (Vidrovan)-Sinjac (Plužine), ukupne dužine 335 km, nastavak izgradnje puta Risan-Žabljak, sa novoizgrađenim trakama za sporu vožnju, kao i planirana izgradnja obilaznica oko većih gradova pružiće potreban kvalitet saobraćajnih usluga i sigurnije odvijanje saobraćaja, naravno uz adekvatno održavanje.

Programom rješavanja uskih grla 2007-2009 god., koji je pripremljen u saradnji Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija i jedinica lokalne samouprave, utvrđeni su prioritetni projekti za rješavanje uskih grla na području opština i to kroz izgradnju obilaznica, kako bi se zbog porasta frekvencije i gustine saobraćaja smanjile gužve i rasteretili glavni putni pravci u Crnoj Gori. Dakle, radi se o kratkoročnim prioritetima koji će biti realizivani do kraja 2008, odnosno 2009 god., a obuhvaćaju sljedeće obilaznice: Herceg Novi, Tivat, Kotor, Budva, Bar, Golubovci, Nikšić, Kolašin, Berane, Rožaje i Bijelo Polje.

Polazeći od prihvaćenih ciljeva i opredjeljenja iz Prostornog plana i Strategije razvoja saobraćaja, primjenom više kriterijumske analize utvrđeni su prioriteti u razvoju državnih puteva u narednom desetogodišnjem periodu, pri čemu se vodilo računa o visini raspoloživih sredstava u Budžetu, mogućnostima privlačenja privatnog kapitala, kao i finansijskoj održivosti projekta, na osnovu čega je sačinjen tabelarni pregled prioriteta sa dužinom putnih pravaca, koji će se u sljedećem planskom periodu izgraditi, rekonstruisati, proširiti ili poboljšati:

Naziv dionice	Dužina /km/
Magistralni put Risan – Vilusi – Nikšić – Šavnik – Tunel Ivica – Žabljak	56,50
Magistralni put Vilusi-Petrovići-Vračenovići	20,00
Magistralni put Mijakovići-Vrulja- Pavino polje- Slijepač Most	54,00
Obilaznica Nikšića ukupna dionica do Šipačna	6,00
Magistralni put Šćepan Polje-Plužine-rekonstrukcija sanacija kosina,izrada galerija,izolacije tunela rekonstrukcija kolovoza	25,00
Izgradnja magistralnog puta Podgorica-Božaj	21,00
Rekonstrukcija magistralnog puta Pljevlja-Gradac	25,00
Izgradnja magistralnog puta Šula - granica sa BiH l=6 km	6,00
Rekonstrukcija puta Mojkovac-Đurđevića Tara	46,00
Izgradnja regionalnog puta Boan-Gornja Bukovica	13,00

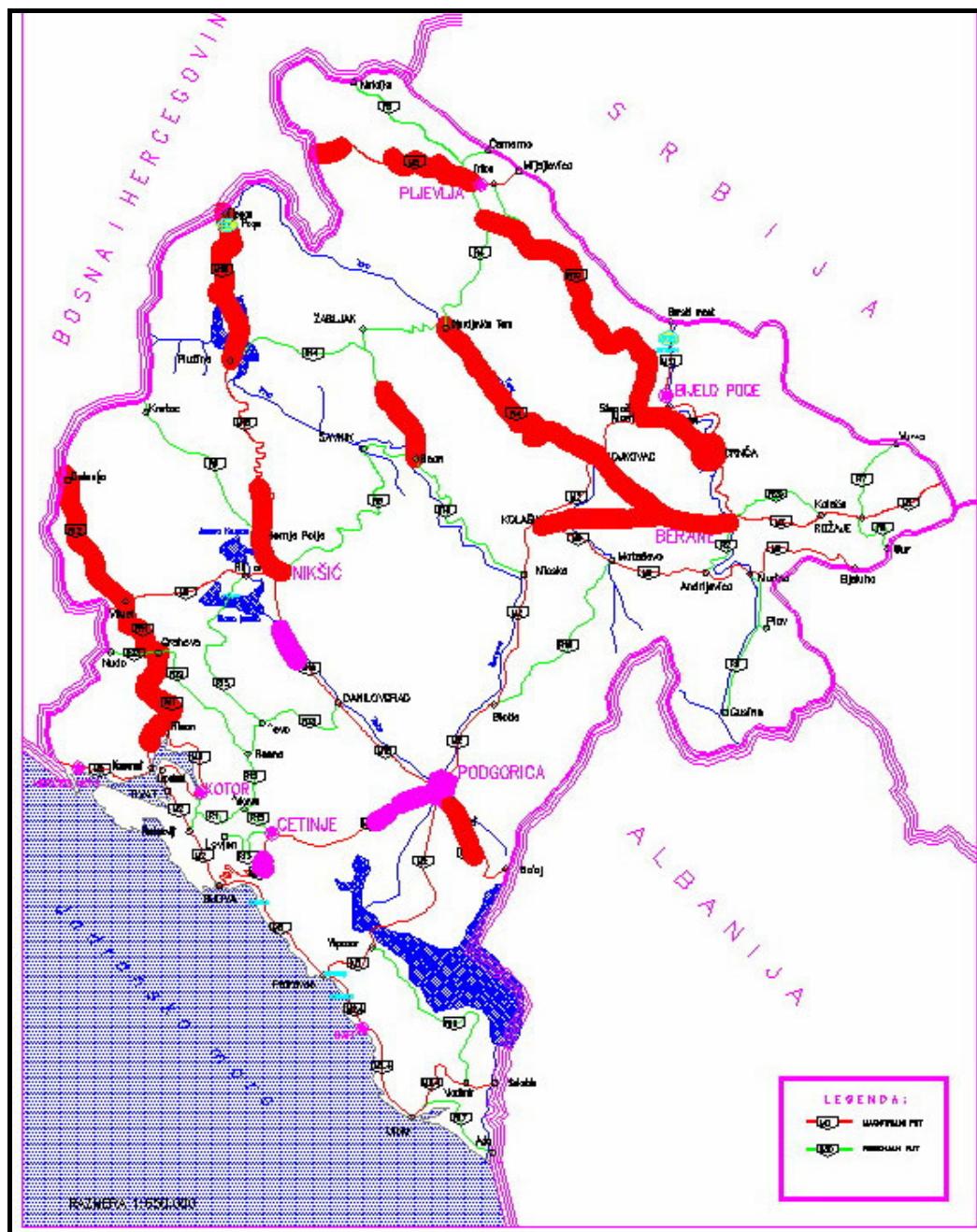
- U cilju povezivanja primorskog i kontinentalnog turističkog područja i integracije sjevernog, srednjeg i južnog regiona Crne Gore, započelo se sa izgradnjom savremenog magistralnog puta Risan-Nikšić-Žabljak. Završena je i puštena u saobraćaj dionica Knež Laz- Dragalj, a radovi na dionicama Lipci-Knež Laz, Dragalj Polje-Grahovo i Tunel Ivica-Motički Gaj su u toku, dok će se radovi na preostalim dionicama realizovati prema utvrđenoj dinamici iz Srednjoročnog programa, kao i na osnovu preciznih godišnjih planova rada.

- Budući da je u toku izgradnja magistralnog puta Risan –Žabljak, primjenom višekriterijumske analize pokazalo se opravdiamo predvidjeti izradu projektne dokumentacije u 2009. i 2010 god. i izgradnju puta Vilusi-Petrovići-Vračenovići u 2010. i 2011 god., tim više što je i Prostornim planom ovaj putni pravac dobio rang magistralnog puta.

- Magistralni put Mijakovići – Vrulja – Pavino polje – Slijepač Most sa rekonstrukcijom raskrsnice na Slijepač Mostu predstavlja najkraću vezu Pljevalja sa petljom Crnča na autoputu Bar – Boljare. Postoji glavni projekat dionice Slijepač Most – Pavino Polje tako da za projektovanje ostaje dionica Pavino Polje – Kovren – Vrulja – Mijakovići u dužini od 35 km. U skolopu ovog putnog pravca bilo bi svršishodno ispitati varijantu kraće veze od Slijepač Mosta do puta Ribarevine-Berane kako bi se izbjegla nepovoljna raskrsnica na Ribarevini, čime bi se i dužina putovanja skratila.
- Izgradnja obilaznice oko Nikšića u dužini od 10 km predstavlja završetak putnog pravca Podgorica – Nikšić – Plužine.
- Rekonstrukcija i rehabilitacija magistralnog puta Nikšić-granica sa BiH (Šćepan Polje), obuhvatiće izgradnju obilaznice Nikšić, sanaciju mostova, tunela i kosina, izgradnju trećih traka. Osnovni razlozi za investiciju su povećanje sigurnosti i bezbjednosti na postojećem putnom pravcu, obezbjedjenje kvalitetne veze sa centralnom Bosnom i spajanje na Koridor Vc. Naime, put Šćepan Polje – Plužine je veza sa BiH, a za nesmetano i bezbjedno odvijanje saobraćaja biće potrebna njegova temeljna rekonstrukcija u smislu sanacije kosina, sanacije tunela sa izradom obloga i izolacije, izradu galerija za zaštitu od usova, rehabilitaciju kolovoza dr. Ovaj magistralni pravac, na dionici od Šćepan Polja do Podgorice, prema Prostornom planu imaće rang magistrale za brzi motorni saobraćaj.
- Izgradnja magistralnog puta Podgorica – Božaj podrazumjeva izgradnju novog putnog pravca sa obilaznicom Tuzi i rekonstrukciju dionice Vuksanlekići – Božaj.
- Magistralni put Pljevlja – Gradac – Šula(granica sa BiH) je veza Pljevalja sa Fočom, a dionica Pljevlja-Gradac zahtjeva rekonstrukciju sa popravkom horizontalnih elemenata i kompletnu rehabilitaciju kolovoza. U toku je u Šulima ponovno otvaranje rudnika Šuplja Stijena, tako da će rekonstrukcija ovog puta uticati na razvoj ovog dijela Crne Gore.
- Izgradnjom magistralnog puta Šula – granica sa BiH je nastavak putnog pravca Pljevlja – Gradac – Šula i predstavlja vezu sa Fočom i dalje sa ostatkom BiH.
- Rekonstrukcija puta Mojkovac – Đurđevića Tara dužine 50 km je veza Žabljaka sa Mojkovcem, Kolašinom i dalje sa Mateševom odnosno autoputem Bar -Boljare. Dionica Pljevlja-Djurđevića Tara prema Prostornom planu dobija rang magistralnog puta.
- Izgradnja regionalnog puta Boan – Gornja Bukovica predstavlja nastavak regionalnog puta Mioska – Semolj – Krnja Jela – Boan – Žabljak. Rekonstrukcija ovog putnog pravca biće relativno jednostavna bez objekata i sa niskom cijenom po km puta.
- Izgradnja novih regionalnih puteva: Berane – Kolašin, u dužini od 43 km, Mojkovac – Vragodo u dužini od 12 km, Vragodo – Lubnice – Berane, u dužini od 15 km, biće planirana u narednom strateškom planskom periodu i izgradnjom istih turistički potencijali Bjelasice podiće se na viši nivo.

Polazeći od toga da je strateški projekat za ujednačeni razvoj sjevernog i južnog regiona Crne Gore izgradnja autoputa Bar-Boljare, evidentno je da je koncept budućeg razvoja putne mreže magistralnih i regionalnih puteva, osmišljen tako da što više putnih pravaca ima neposrednu vezu sa autoputem, odnosno da pomenuti pristupni putevi budu u funkciji autoputa.

Planirana izgradnja i rekonstrukcija magistralnih i regionalnih puteva za desetogodišnji period, prikazana je na sljedećoj slici:



4. REKONSTRUKCIJA DRŽAVNIH PUTEVA

Prema definiciji Zakona o putevima pod rekonstrukcijom državnih puteva podrazumijevaju se radovi na postojećem putu, u zoni zaštitnog pojasa, kojima se može mijenjati osovina i niveleta puta, konstruktivni elementi, širina i nosivost kolovozne konstrukcije, povećati stabilnost putnih objekata, kao i gradnja galerija, zaštita nestabilnih kosina, izgradnja novih zaustavnih traka, dogradnja sistema za odvodnju i zaštitu voda i izgradnja objekata za zaštitu od buke.

Takodje, rekonstrukcija obuhvata i presvlačenje tucaničkih kolovoza asfaltom, zamjenu provizornih i dotrajalih mostova i izvođenje radova na ukrštanju postojećih puteva van nivoa.

Potrebitno je istaknuti da i pored značajno postignutih rezultata u poboljšanju strukture mreže magistralnih i regionalnih puteva, još uвijek postoji potreba da se rekonstrukcijom pojedinih dionica puteva (posebno onih ranije izgradjenih) poboljša njihovo stanje, sigurnost saobraćanja i podigne nivo saobraćajnih usluga. Prednje je potrebno imati u vidu zbog starosti pojedinih puteva (Jadranski put dovršen 1971 god.), kao i iz razloga što su isti po svim parametrima projektovani za manje saobraćajno opterećenje ukupno i po ukupnoj težini saobraćajnih jedinica. Takodje, činjenično je stanje da najveći broj regionalnih puteva karakterišu još uвijek skromni elementi puteva, oštре krvine i serpentine, veliki usponi, nedovoljna širina, te da će njihovom rekonstrukcijom u narednom periodu iste biti potrebno proširiti, ojačati kolovoznu konstrukciju i opremiti savremenom putnom opremom i saobraćajnom signalizacijom.

Polazeći od naprijed navedenog, Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija i Direkcija za saobraćaj biće u obavezi da srednjoročnim programima i godišnjim planovima preciziraju aktivnosti vezane za izvođenje radova na rekonstrukciji puteva. Tako će se nastaviti sa rekonstrukcijom magistralnog puta Mioska -Kolašin, saobraćajnih traka za sporu vožnju na magistralnom putu Podgorica-Cetinje-Budva (dionice: Kokot, Kamenica, Meterizi, Brajići), magistralnom putu Podgorica-Nikšić i dr., sanirati asfaltni kolovoz na državnim putevima (više dionica prema prioritetima), rekonstruisati i sanirati putne objekte (mostove, tunele i dr.).

5. ODRŽAVANJE I ZAŠTITA DRŽAVNIH PUTEVA

Održavanje i zaštita državnih puteva jedno je od ključnih pitanja politike upravljanja putevima. Kvalitet održavanja puteva ima veliki uticaj na ekonomičnost prevoza i sigurnost saobraćanja. Državni putevi se moraju održavati u takvom stanju da se na njima može vršiti nesmetan i bezbjedan saobraćaj za koji su namijenjeni, na način i pod uslovima koji su propisani Zakonom o putevima, Zakonom o bezbjednosti saobraćaja, kao i propisima donesenim na osnovu njih.

Održavanje i zaštita puteva predstavlja skup aktivnosti koji se preduzimaju na putnoj mreži, ili na pojedinim dionicama puteva sa ciljem da se očuva, obnovi i poboljša tehničko stanje puteva, putnih objekata, saobraćajne i druge signalizacije i opreme puteva .Ove aktivnosti se odvijaju u okviru tehnološkog jedinstva cijelog sistema upravljanja putevima, prema smjernicama usvojenim desetogodišnjom Strategijom razvoja i održavanja državnih puteva, četvorogodišnjim Srednjoročnim programom razvoja i održavanja državnih puteva, kao i jednogodišnjim Planovima razvoja i održavanja državnih puteva.

Održavanjem državnih puteva čuva se upotrebljena vrijednost puta, a isto u širem smislu obuhvaća i odlučivanje o korišćenju putnog zemljišta i obavljanju pratećih djelatnosti na državnim putevima.

Ciljevi održavanja i zaštite puteva su :

1. očuvanje upotrebljene vrijednosti puta;
2. dovođenje puteva u projektovano stanje uzimajući u obzir izmjenjene potrebe saobraćaja;
3. smanjenje troškova korisnicima puteva;
4. zaštita puteva od korisnika i trećih osoba;
5. zaštita životne sredine od štetnog uticaja puteva .

Održavanje državnih puteva obuhvata redovno i investiciono održavanje. Na osnovu Srednjoročnog programa održavanja i razvoja državnih puteva Direkcija za saobraćaj je u obavezi, na osnovu transparentne zakonske procedure, zaključiti četvorogodišnje ugovore sa odabranim izvodjačima za poslove održavanja i zaštite državnih puteva. Preciziranje četvorogodišnjih ugovora vrši se putem zaključenja godišnjih ugovora za redovno održavanje i zaštitu puteva izmedju (aneksa osnovnog ugovora) Direkcije i odabranog izvodjača, a isti se donose na osnovu godišnjih programa održavanja i zaštite državnih puteva.

Redovno održavanje čini skup mjera i radnji koje se obavljaju tokom cijele godine na putevima uključujući i sve objekte, opremu i signalizaciju, sa ciljem održavanja prohodnosti i tehničke ispravnosti puteva i sigurnosti odvijanja saobraćaja na njima. Redovno održavanje puteva obuhvata sljedeće radove: popravku kolovoza, trupa puta , potpornih i obložnih zidova obloga i objekata na putu, zaštitu kosina, nasipa, usjeka i zasječka čišćenje osulinskog i drugog materijala sa puta, čišćenje objekata za odvodnjavanje, košenje trave, održavanje zelenih površina i zasada na putnom zemljištu, čišćenje snijega sa kolovoza, posipanje kolovoza u krivinama i većim nagibima puta kao i na mostovima u slučaju poledica postavljanje, zamjenu i opravku vertikalne i horizontalne signalizacije, odbojnih greda, mostovskih konstrukcija i ograda, zaštitne mreže kao i ostale opremne na putu, kontrolu putnog popjasa i obnavljanje putnih biljega, preduzimanje mjera za sprečavanje uzurpacija putnog zemljišta, kao i bespravne izgradnje raznih objekata u putnom i zaštitnom pojasu, kontrola osovinskog opterećenja teških teretnih vozila, brojanje saobraćaja i druge slične radove na održavaju u ispravnom stanju puteva i objekata na njima. Obim i vrsta radova na redovnom održavanju i zaštiti tokom godine mogu trpjeti odredjene promjene zbog uticaja koji se ne mogu predvidjeti, a zavisno od situacije na terenu.

Pod održavanjem puteva u zimskim uslovima, podrazumijevaju se radovi i aktivnosti neophodni za održavanje prohodnosti puteva i sigurnog odvijanja saobraćaja. Održavanje puteva u toku zimskog perioda ima niz specifičnosti, koje uslovjava nepovoljna konfiguracija terena, nepovoljan visinski položaj mreže magistralnih i regionalnih puteva i klimatološko područje sa čestim i obilnim sniježnim padavinama i dugotraјnom pojmom poledice, što zahtjeva angažovanje brojne mehanizacije i specijalnih mašina, brojne radne snage i utrošak industrijske soli za posipanje zaledjenih kolovoza. Putevi u Crnoj Gori prelaze 15 planinskih prevoja na nadmorskoj vidini preko 1000 ml i više planinskih visoravn, takođe preko 1000 ml, nadmorske visine. Pored putnih pravaca koji su prema Programu zimskog održavanja uvršteni u I prioritet, zaključkom Vlade uvršteni su u I prioritet za zimsko održavanje i prilazi turističkim centrima: R-5 Nikšić – Šavnik – Boan, 62 km; Žabljak – Ski Centar, 4 km; R-5 Žabljak – Boan, 28 km; Nikšić – Vučje, 17 km; R-13 Cetinje – Lovćen (dionica Cetinje – Ivanova korita) 14 km.

Investiciono održavanje državnih puteva obuhvata građevinske radove koji se vrše u okviru postojećeg putnog profila, izvode se na osnovu tehničke dokumentacije, a obuhvataju: obnavljane i zamjenu dotrajalog donjeg stroja trupa puta; poboljšanje konstruktivnih elemenata puta, ublažavanje uzdužnih nagiba, promjenu poprečnog nagiba kolovoza, proširivanje i zamjena kolovozne konstrukcije, bankina, ostalih elemenata trupa puta; izradu, obnavljanje i zamjenu dotrajalih propusta i drenažnih sistema, potpornih i obložnih zidova, složenih dilatacionih sprava; opravku mostova, nadvožnjaka, podvožnjaka i vijadukata i antikorozivnu zaštitu čeličnih elemenata; zamjenu provizornih i dotrajalih mostova nadvožnjaka, podvožnjaka i vijadukata do 15 m dužine; opravku tunela (zamjena drenažnih sistema hidroizolacija, konstruktivna sanacija ili zamjena tunelske obloge izrada rasvjete i ventilacije u tunelima); sanaciju klizišta i odrona; postavljanje zaštitne opreme, zaštitnih objekata i uređaja za zaštitu puta i okoline; druge slične radove kojima se čuva put, odnosno dovodi u projektovano stanje.

Održavanjem i zaštitom puteva se korisnicima puteva osiguravaju potrebni uslovi bezbjednosti i udobnosti vožnje u svim klimatskim uslovima.

Postojeće stanje u segmentu održavanja državnih puteva

Identifikovani problemi u segmentu održavanje državnih puteva proizilaze iz nepovoljnog reljefa; akumuliranih problema u održavanju i postojanju slabih mjesta (nedovršene kosine, nedovršeni mostovi, veliki procenat puteva sa zabranom preticanja, veliki procenat puteva koji prolaze kroz centre gradova) na putnoj mreži, nedostatka baze podataka vezanih za putnu infrastrukturu i još uvijek nedovoljno formiran model upravljanja putevima i putnim pojasmom, usurpacije putnog zemljista kojom se ugrožava bezbjednost učesnika u saobraćaju, nedovoljno precizno definisanog odnosa države i lokalnih zajednica vezano za održavanje i upravljanje putevima u gradskim sredinama, nedostatka zdrave konkurenčije privrednih društava specijalizovanih za održavanje putne infrastrukture, izuzetno izražene sezonske cikličnost u frekvenciji saobraćaja, odnosno povećane frekvencije saobraćaja u turističkoj sezoni, komplikovanog zimskog održavanja s obzirom na relativno visoku mrežu puteva i veliki broj prevoja i uspona u planinskim predjelima, te sa tim u vezi, veliki broj složenih infrastrukturnih objekata koje je potrebno održavati (mostovi, tuneli, propusti) i kratke građevinske sezone na putevima (nemogućnost rada u zimskim uslovima, kao i uobičajeni režim prekidanja radova ljeti zbog početka turističke sezone i visokih frekvencija saobraćaja).

Medutim, pored postojanja navedenih problema, karakteristično je za stanje putne mreže u Crnoj Gori (iako se za istu ne može reći da je na nivou zapadnoevropskih standarda), da je ostala je u relativno dobrom stanju, uprkos teškim političkim i ekonomskim okolnostima u proteklom periodu. Naime, u dokumentu "Strateški plan za održavanje i razvoj putne infrastrukture", BCOM/COWI, EAR, jul 2003 god. navodi se da je postojeca struktura kolovoza putne mreže, opste gledano, cvrstog i dobrog kvaliteta i da se oslanja se na posteljicu velike nosivosti, kao i da postoje tri razloga zbog kojih je aktuelno stanje puteva na relativno zadovoljavajućem nivou: optimalna politika i praksa održavanja u odnosu na ograničen budžet tokom posljednjih godina, generalno dobar kvalitet konstrukcije i relativno mala gustina saobraćaja na većini puteva, za period kada je dokument rađen.

Evidentno je da se u proteklom 15 godina (s izuzetkom par posljednjih) nedovoljno ulagalo u održavanje putne mreže, a taj iznos se kretao od 2,5 miliona eura u 2003. godini do 10 miliona eura 2008. godine.

Rukovodeći se racionalnim pristupom u upravljanju državnim putevima, Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija je zauzelo stav u prethodnom periodu da poboljšanje postojeće mreže mora da bude prioritet, a optimalan pristup takav da se sredstva koja su na rapolaganju najprije rasporede za održavanje i poboljšanje postojeće mreže, a tek nakon toga da sljede planovi za njen razvoj i izgradnju.

Tako su u okviru „backlog“ programa („zaostalo održavanje puteva“) i programa eliminisanja „kritičnih tačaka“, Ministarstvo i Direkcija za saobraćaj, preuzeli aktivnosti vezane za realizaciju projekta rehabilitacije i izgradnje putne infrastrukture, koji su finansirani iz kredita Evropske investicione banke. Do sada resorno Ministarstvo i Direkcija za saobraćaj realizovali mnogobrojne projekte rehabilitacije i rekonstrukcije magistralnih i regionalnih puteva, kao i sanacije klizišta, mostova, tunela, asfaltnih kolovoza i sl., a ove aktivnosti će biti nastavljene i u narednom periodu, budući da je neophodno još dosta investiranja u postojeću putnu infrastrukturu, kako bi se njeno stanje još više popravilo i postigao veći stepen sigurnosti i bezbjednosti na putevima. Naime, u cilju većeg stepena bezbjednosti i sigurnosti na putevima, kao i ukupnog podizanja nivoa usluga korisnicima puta, u prethodnom periodu realizovano je 77 projekata na putnoj mreži Crne Gore.

Takodje, Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija je u saradnji sa opštinama, identifikovalo uska grla na saobraćajnoj mreži Crne Gore i pripremilo Program rješavanja uskih grla na saobraćajnoj mreži 2007-2009. godine. Kao najurgentnija uska grla, koja usporavaju protok saobraćaja i sprječavaju dalji razvoj ekonomskih aktivnosti, identifikovana su sljedeća: Hercegnovska rivijera, Tivat, prelazak preko Veriga-treće trake Kamenari i Lepetane, Kotor, Budva, Bečići, Sutomore, Kufin, Bar, Ulcinj, Podgorica, Bijelo Polje, Nikšić, Rožaje, Kolašin, Berane i put Risan-Grahovo-Žabljak.

Za radove na redovnom održavanju i zaštiti mreže magistralnih i regionalnih puteva u Crnoj Gori, prema zakonu o javnim nabavkama, na osnovu transparentne procedure zaključen je Ugovor između Vlade Crne Gore – Ministarstva pomorstva i saobraćaja i «Crnagoraput»-a AD Podgorica na iznos od 9 mil.€. Takodje osnovni Ugovor prate Aneksi iz 2005, 2006, 2007 i 2008. godine koji se zaključuju između Direkcije za saobraćaj i odabranog izvodjača.

Konstatovano je da je izvođač u 2007. godini značajno podigao efikasnost i kvalitet izvršavanja obaveza preuzetih po svim stavkama iz predmetnog Ugovora, što je dijelom i posljedica mjera koje je Direkcija za saobraćaj preduzimala u svrhu kvalitetnog izvršenja obaveza iz Ugovora, na način da su trajno zadržana sredstva prilikom isplate situacija izvodjaču za 2007/2008. godinu u iznosu od 10% ukupne vrijednosti izvedenih radova u pojedinim mjesecima u 2007. godini, kao i koristila mogućnosti da po članu 48 Ugovora zadrži 5% do završetka svih radova, odnosno 10% po članu 51 Ugovora kao garanciju za dobro izvođenje radova koji se redovno odbijaju od mjesecnih iznosa situacija

Budžetom Crne Gore za 2008. godinu redovno održavanje i zaštitu magistralnih i regionalnih puteva planirana su i Budžetom odobrena sredstva u iznosu od 10 mil.€, od čega je 9 mil.€ predviđeno za izvršenje obaveze prema Ugovoru o redovnom održavanju i zaštiti državnih puteva, dok je preostali iznos od 1 mil.€ planiran za usklajivanje osnovne cijene za rast troškova života i cijena, održavanje tunela „Vrmac“ i plaćanje troškova utrošene električne energije koja se koristi za rasvjetu i ventilaciju i održavanje novoizgradjene dionice puta Risan – Grahovo – Žabljak.

Izvršenje programa održavanja i zaštite državnih puteva

Za izvršenje godišnjeg plana održavanja puteva izrađuje se operativni plan radova održavanja puteva. Operativni plan izrađuje se posebno za održavanje puteva u zimskom periodu "plan rada zimske službe". Operativnim planom radova određuju se potrebna finansijska sredstva, količine i vrste radova i rokovi izvođenja za svaki put ili dionicu puta, kao i neophodni resursi za izvršenje predviđenih radova. Sastavni dio operativnog plana je dinamički plan po svim resursima napravljen za jednu dionicu kao i za sve dionice koje održava izabrani izvođač.

Godišnji plan održavanja sadrži: prikaz zatečenog stanja puteva na početku planiranog perioda, određivanje prioriteta održavanja puteva, planirana ulaganja u održavanje puteva zavisno o zatečenom stanju puteva, utvrđenom prioritetu i standardu održavanja, prikaz očekivanog stanja puteva na kraju planiranog perioda s obzirom na zatečeno stanje i planirana ulaganja.

Određivanje prioriteta održavanja puteva vrši se godišnjim planom za svaki put ili dionicu puta u zavisnosti od: kategorije puta, obima i vrste saobraćaja, funkcije povezivanja u prostoru i dr.

Pregled i praćenje stanja državnih puteva, putnih objekata i saobraćajne i druge signalizacije i opreme puta, obavlja se sa ciljem da se: svakodnevno utvrdi potreba izvršenja hitnih neposrednih radova održavanja; trajno kontroliše i obezbijeđuje stabilnost i funkcionalnost svih elemenata puta, putnih objekata, putne opreme i saobraćajne i druge signalizacije; dopunjaje i ažurira baza podataka o putevima koji je osnova godišnjeg, srednjoročnog i dugoročnog planiranja radova održavanja i donošenja drugih odluka u oblasti projektovanja, građenja, rekonstrukcije i održavanja puteva.

Radi utvrđivanja stanja puteva, objekata, putne opreme i signalizacije obavljaju se pregledi: redovni, sezonski, godišnji, glavni, specijalni i vanredni.

Strateški plan održavanja i zaštite državnih puteva

Da bi se smanjio rizik propadanja državnih puteva biće neophodno obezbijediti kvalitetno i odgovorno održavanje saobraćajne infrastrukture, što će podrazumjevati:

- planiranje sistema redovnog održavanja zasnovanog na detaljno snimljenom stanju saobraćajnica i nastavku uvodjenja novih modernih tehnika i tehnologija održavanja (reciklaža asfaltnih slojeva, površinska obrada, mikroasfalt, zamuljavajući sloj i dr.);
- efikasno organizovanje sistema investicionog održavanja;
- postojanje kvalitetnih privrednih društava specijalizovanih za pružanje usluga razvoja i održavanja putne infrastrukture i obezbjeđivanje konkurenčkih uslova medju njima
- dosljedno kontrolisanje poštovanja ugovora i primjenu kaznene politike prilikom neizvršavanja ugovora od strane odabranih izvođača;
- postizanje finansijske održivosti i samoodrživosti putne infrastrukture;

- modifikaciju strukture naknade koje se naplaćuju od korisnika, u skladu sa nivoom degradacije puta (povećati naknade za teretna vozila) i podržati kombinovani transport;
- kroz zakone o finansiranju, obezbijediti sredstva koja će u potpunosti pokriti potrebe održavanja puteva;
- davanje prednosti ekonomskim analizama, koja se odnose na investiciona ulaganja u putnu infrastrukturu, održavanje i rehabilitaciju mreže puteva;
- analizu i korekciju tehničkih standarda vezane za održavanje i opravku puteva;
- jačanje kapaciteta za obradu podataka i procesa planiranja, korišćenjem odgovarajućih softverskih alata za planiranje aktivnosti održavanja i uvođenje novih stimulativnih, fer naknada za puteve.
- osiguranje usaglašenosti procedura za sklapanje ugovora sa EU zahtjevima;
- saradnju sa lokalnim samoupravama koje upravljaju lokalnim putevima (5.000 km) kako bi se povećao nivo održavanja istih, ne samo zbog njihovog značaja za opština već i kao alternativu odvijanja saobraćaja u slučaju incidenata ili akcidenata na državnim putevima.

Neophodno je nastaviti sa izgradnjom saobraćajnih traka za sporu vožnju (na većim uzbrdicama i na dionicama sa većom frekvencijom saobraćaja), obilaznica na lokacijama gdje postoje uska grla, kao i sa rekonstrukcijom infrastrukture kako bi se izbjegle nestandardne krivine, smanjio procenat saobraćajnica sa zabranom preticanja i sl.;

Takođe je potrebno identifikovati i poboljšati sigurnost raskrsnica na glavnim državnim putevima kao bi se povećala prohodnost i podigao nivo bezbjednosti saobraćaja.

Posebna pažnja u budućem planskom periodu posvetiće se već ranije usvojenom «preventivnom» načinu održavanja, kao i nastavku uvođenja novih modernih tehnika održavanja kako bi se aktuelna praksa učinila još djelotvornijom.

Takođe će se intezivirati aktivnosti na izradi: baza putnih podataka , referentnog sistema označavanja puteva , praćenje stanja puteva i objekata na njima te modelima odlučivanja u sferi održavanja i zaštite državnih puteva, odnosno povećanju mjera za zaštitu životne sredine od štetnog uticaja puteva.

Prema preporukama i praksi razvijenih zemalja parametri za obezbjeđenje sredstava za održavanje puteva su oko 2% ukupne vrijednosti putne mreže ili oko 8.000 eura po km puta, što bi za slučaj mreže puteva u Crnoj Gori, trebalo da bude od 15 do 40 miliona eura godišnje.

Ovo je tim važnije što simulacija u HDM 4 na period od 20 god. pokazuje da sa malim budžetom za održavanje rizikuje znatno propadanje postojeće strukture, sa mogućim vrlo negativnim posljedicama po razvoj Crne Gore u cijelini. Takođe, evidentno je da se nedostatkom sredstava koja bi se uložila u održavanje, kratkoročno gledano povećavaju operativni troškovi za korisnike puteva, povećanjem troškova za vozila i gume cca. 25 mil eura, a dugoročno gledano rehabilitacija puteva svakih 10 do 20 godina je tri puta skuplja za državu nego ukoliko se putevi održavaju na redovnoj osnovi.

Polazeći od navedenoga biće neophodno u budućem periodu razmotriti mogućnost povećanja sredstava namjenjenih zaštiti i održavanju puteva.

6. POVEZIVANJE CRNE GORE SA EVROPSKOM UNIJOM I REGIONOM

TEN-T čini deset Trans-Evropskih koridora koji imaju svoje grane i podrazumijevaju multimodalnost i konkurenčiju različitih oblika transporta na njima, pri čemu su osnovni principi na kojima se zasniva TEN-T oslanjanje na postojeće saobraćajne pravce, rješavanje problema na njima kroz izgradnju nedostajućih karika i proširenje uskih grla, kao i povezivanje glavnih gradova i industrijskih centara, luka i aerodroma, adekvatnim saobraćajnicama u cilju smanjenja vremena i troškova transporta.

Na sljedećoj slici je prikazana Trans-evropska transportna mreža:



TEN-T je dizajnirana tokom 90-tih godina od strane Evropske Konferencije Ministara Transporta, pri čemu Crna Gora, uprkos veoma značajnoj tranzitnoj poziciji u regionu, nije dobila adekvatan tretman u prvom redu zbog političkih događaja koji su se u to vrijeme odvijali na prostorima Jugo-istočne Evrope. Naime, dva najznačajnija strateška pravca

kojima je Crna Gora trebala da bude vezana sa okruženjem nijesu uvrštena u TEN-T. Pravac Bar – Beograd koji je u svim studijama i planovima regije do 90-tih godine figurirao kao jedan od najznačajnijih pravaca za povezivanje Jadrana sa centralnom Evropom (Bari – Bar – Beograd – Budimpešta) potpuno je ignorisan, kao i Jadransko-Jonski autoput koji povezuje sedam zemalja (Italija, Slovenija, Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Albanija i Grčka), iako je u stručnim krugovima imao favorizovan status i bio podržan snažnom ekonomskom argumentacijom.

Neuvrštanje gore navedenih značajnih strateških pravaca za povezivanje Crne Gore sa regijom i EU predstavlja problem u obezbjedjenju finansijskih sredstava za razvoj crnogorske putne infrastrukture, ako se ima u vidu činjenica da se kroz organe EU projektima na koridorima daje prioritet u odnosu na sve ostale projekte, odnosno da se za njih rezervišu finansijska sredstva iz najznačajnijih fondova EU, kao i podrška međunarodnih finansijskih institucija.

Međutim, dalji razvoj saobraćajne mreže na prostoru jugoistočne Evrope, odnosno dalja razrada TEN-T uslijedila je pod koordinacijom infrastrukturne Grupe Pakta za stabilnost i uz učešće finansijskih institucija na način da je urađena nova detaljna studija (Regionalna Studija Infrastrukture za Balkan – REBIS). Cilj REBISA bio je usklajivanje potreba i mogućnosti regionalnog razvoja za Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Srbiju, Crnu Goru, Kosovo, odnosno UNMIK, Albaniju i Makedoniju, a njen rezultat je nastajanje Osnovne Mreže (Core Network) koja je omogućila realizaciju većeg broja najurgentnijih infrastrukturnih projekata u regiji.

Osnovna mreža puteva prikazana je na sljedećoj mapi:



Osnovna REBIS mreža puteva

Učestvovanjem u formulisanju Core Network-a Crna Gora je osigurala pažnju međunarodnih finansijskih institucija, ako se uzme u obzir da su se one obavezale da će prioritet u finansiranju imati samo pravci integrисани u Core Network, čime je ovaj dokument dobio poseban značaj. Dalji dokument koji promoviše zajedničke regionalne interese u definisanju i izgradnji Core Network-a je Memorandum o razumijevanju za razvoj osnovne regionalne

transportne mreže u Jugoistočnoj Evropi (MoU), koji je potpisana između država u regiji (Albanije, BiH, Hrvatske, Srbije, Crne Gore, Makedonije, UNMIK-a) i Evropske Komisije 11. juna 2004. godine u Luksemburgu.

Aktivnim učešćem u okviru MoU-a Crna Gora daje svoj doprinos regionalnoj saradnji i jačanju kapaciteta regionalnog planiranja u oblasti transporta, čime joj postaju dostupna sredstva iz fondova i međunarodnih finansijskih institucija, kao i privatnih izvora. Naime, u okviru Memoranduma o razumijevanju izraduju se petogodišnji akcioni planovi Multi Annual Plan –MAP koji predstavljaju svojevrsnu regionalnu strategiju u razvoju saobraćajne politike koja se razradjuje kroz prioritetnu listu projekata koji pored nacionalnog imaju i regionalni značaj, a ažuriraju se na godišnjoj osnovi. Bitno je istaći da MAP predstavlja stratešku osnovu za privlačenje investitora u sektoru transporta.

Za implementaciju MoU-a, kao i MAP-ova zadužen je Sekretarijat za posmatranje transporta u Jugoistočnoj Evropi (SEETO) koji predstavlja regionalnu organizaciju zemalja Zapadnog Balkana pod pokroviteljstvom EU, a kroz njegovo funkcionisanje, državama potpisnicama MuO-a omogućena je zajednička ili pojedinačna primjena Memoranduma o razumijevanju za razvoj osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi, kojim se potvrđuje kontinuirana podrška efikasnoj regionalnoj koordinaciji u cilju zajedničkog prepoznavanja potreba za: adekvatnom i održivom regionalnom transportnom infrastrukturom, rješavanjem operativnih i regulatornih pitanja od regionalnog značaja, pripremu i održavanje informacionog sistema (South East Europe Transport Information System-SEETIS), koji pruža uvid u regionalni koncept transportne infrastrukture i pomoći regionima u samostalnom planiranju i proširenju kapaciteta.

Dakle, iako strateški pravci autoputeva, značajni za Crnu Goru Bar-Boljare i Jadransko-jonski autoput, nijesu uvršteni u TEN-T Crna Gora je šansu i podršku za razvoj i unapređenje putne infrastrukture tražila svojim permanentnim učešćem, kako u Visokoj Grupi za Transport (formiranoj 2004 god. od strane Evropske komisije i zaduženoj za redizajniranje i proširenjem glavnih Trans-Evropskih transportnih osa), tako i kroz novije regionalne inicijative za modifikaciju Core Network-a, kako bi se pomenuti putni pravci uključili u osnovnu regionalnu transportnu mrežu, s obzirom na kapitalni značaj ovih projekata za Crnu Goru. Budući da se projekti uvrštavaju na prioritetnu listu MAP-a, pored nesumnjivo značajnog regionalnog uticaja i šireg ekonomskog i društvenog interesa za region, i na osnovu kriterijuma nacionalnog značaja projekta, učešća privatnog sektora u finansiranju, dokumentacionog statusa projekta i dr., pripremnim aktivnostima u smislu izrade Studije izvodljivosti za dva autoputa u Crnoj Gori sa Strateškom procjenom uticaja na životnu sredinu, Studije o opcijama partnerstva javnog i privatnog sektora za autoputeve u Crnoj Gori, kao i izradjenom projektnom dokumentacijom (glavni projekat dionice Veruša – Mateševa, generalni projekat dionice Podgorica – Veruša, projektna dokumentacija za istočnu i zapadnu varijantu budućeg autoputa u skladu sa Prostornim planom i dr.) bilo je realno očekivati, uzimajući u obzir veći dio ispunjenih kriterijuma (uradjene studije izvodljivosti, izradjena projektna dokumentacija, spremnost države za finansiranje određenih dionica, važnost projekta na nacionalnom nivou), da se pomenuti projekat autoputeva uvrsti u MAP.

Polazeći od navedenog, u junu 2008 god. u Briselu, na sastanku Pododbora za transport, između predstavnika Evropske komisije, Vlade Crne Gore i resornog Ministarstva dogovoren je da se autoput Bar-Boljare uvrsti na listu prioritetnih projekata u okviru Višegodišnjeg akcionog plana 2009-2013 (MAP 2009-2013).

Shodno Protokolu IV o kopnenom saobraćaju iz Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju sa Evropskom Unijom, povezivanje sa TEN-T će se odvijati preko Osnovne transportne mreže u Jugoistočnoj Evropi. Rutom 4 iz te mreže, Luka Bar će se povezati sa koridorima X i VII, a rute 2 i 2b će obezbijediti ukrštanje sa rutom 4 i poprečno povezivanje koridora Vc i VIII preko teritorije Crne Gore.

Na osnovu koncepta visokostandardne drumske povezanosti Crne Gore sa regionom i šire, odnosno realizacije projekta izgradnje autoputeva u Crnoj Gori, uz uključivanje privatnog kapitala u putnom sektoru, kada je u pitanju aspekt uklapanja projekta izgradnje autoputa od Bara do Boljara u *Core Network*, pod okriljem MoU za razvoj Osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi, ovaj autoput je alternacija za postojeću rutu 4 kroz Crnu Goru. Naime, razmatrajući kriterijume za modifikaciju Osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi sa članovima *Steering Committee*, kako se budu izgrađivale dionice na ovom autoputu, one će biti podvedene pod kategorijom 2 (Tipovi modifikacije *Core Network*), osim one dionice koja se nalazi na graničnom prelazu između Crne Gore i Srbije.

Medjutim, Crna Gora je uspjela pojedine projekte koji su prošli multikriterijsku analizu već kandidovati na prioritetu listu MAP-a, čime su se oni našli na *Core Network*-u, putem kojeg će se vršiti povezivanje regiona Jugoistočne Europe na Trans – Evropsku transportnu mrežu. Radi se o sljedećim projektima:

- 1.*Ruta 1*: Rekonstrukcija putnog pravca Debeli Brijeg – Bar, SEETO referentni broj projekta MONRD030,
- 2.*Ruta 2b*: Obilaznica Nikšić, SEETO referentni broj projekta MONDR028,
- 3.*Ruta 2b*: Rekonstrukcija putnog pravca Šćepan polje – Plužine, SEETO referentni broj Projekta MONDR038,
- 4.*Ruta 4*: Istočna miniobilaznica Podgorica, SEETO referentni broj projekta MONDR029

Ruta 1 –dugačka je 616 km, ima regionalni značaj za tri države Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu i Crnu Goru, a prolazi kroz Bosiljevo(RH)-Split(RH)-Ploče(RH)-Neum(BiH)-Dubrovnik(RH)-Bar(CG). Dio rute 1 koji prolazi kroz Crnu Goru, dionica Debeli Brijeg –Bar, iznosi 3% ili 19 km od ukupne rute 1, a investicija je procjenjena na 8 miliona eura. U rekonstrukciji putnog pravca Debeli Brijeg-Petrovac-Bar, ostvaren je progres u okviru Programa eliminacije uskih grla na putnoj mreži u Crnoj Gori, a tu spadaju: treće trake Kufin, Lepetani, Savina, Sutomore, Bečići-Rafailovići, Kamenari, obilaznice Tivat, Kotor, Budva i Bar.

Ruta 1: Rekonstrukcija putnog pravca Debeli Brijeg – Bar



Ruta 2b – dugačka je 396 km, takođe ima regionalni značaj za tri države: Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru i Albaniju, a prolazi kroz Sarajevo(BiH)-Podgorica(CG)-Vlore(A). Dio rute 2b koji prolazi kroz Crnu Goru obuhvaća obilaznicu oko Nikšića i rekonstrukciju putnog pravca Šćepan polje – Plužine. Što se tiče obilaznice oko Nikšića, ista čini 11 km od ukupne rute 2b, a investicija je procjenjena na 20 miliona. Bitno je napomenuti da je već

započeto s realizacijom ovog projekta, na način da je ostvaren progres u okviru Programa eliminacije uskih grla na putnoj mreži Crne Gore, urađen Glavni projekat , a i u toku su izvođački radovi.

Ruta 2b: Obilaznica Nikšić



Što se tiče pravca Šćepan polje – Plužine na ruti 2b i njegove predvidjene rekonstrukcije MAP-om, takodje je ostvaren progres kroz Program investicionog održavanja putne mreže u Crnoj Gori, urađeni su Glavni projekti za rekonstrukciju klizišta: "Šćepan Polje I" u iznosu od 11079,90 eura i "Plužine", a iznosu od 10120,00 eura, a u toku je i izrada projektne dokumentacije za klizišta: "Šćepan Polje II" u iznosu od 12045,15 eura i "Šćepan Polje III" u iznosu od 12285,00 eura.

Ruta 2b: Rekonstrukcija putnog pravca Šćepan polje – Plužine



Ruta 4- dugačka je 581 km, ima regionalni značaj za Italiju, Srbiju i Crnu Goru, a prolazi kroz Vatin(I)-Beograd(RS)-Podgorica-Mišići-Bar(CG). Što se tiće napretka vezanog za miniobilaznicu Podgorica, bitno je napomenuti da je izgradnja minizaobilaznice oko Podgorice, uvrštena u kratkoročne prioritete kroz aplikaciju u okviru IPA programa za

prepristupnu pomoć za 2007 godinu, u okviru kojeg je pripremljen formular za projekat (project fische) za dionicu mini zaobilaznice oko Podgorice u iznosu od 4 miliona eura, a u toku je procedura odobravanja ovih sredstava od strane Evropske komisije, koja će biti dostupna u 2008. godini, za kada je planiran početak realizacije predmetne dionice.

Ruta 4: Miniobilaznica Podgorica



Na sljedećoj slici prikazane su rute na Core Network-u:



7. ZAKLJUČNE NAPOMENE

Uzimajući u obzir sadašnje staje državnih puteva, moguće je zaključiti da je došlo do vidnog poboljšanja u svim segmentima, od održavanja, rekonstrukcije i modernizacije, do pripreme strateških razvojnih projekata u oblasti putne infrastrukture, kao što su izrade studija opravdanosti i priprema projektne dokumentacije za autoputeve Bar-Boljari i Jadransko –jonski autoput. Ovako utvrđeni razvojni ciljevi na području putne infrastrukture u Crnoj Gori biće aktualni i u narednom planskom razdoblju od 2008. do 2018. godine.

Predstoji dalji rad na njihovoj realizaciji putem:

- 1) unapređenja procesa redovnog održavanja javnih puteva, uz maksimalnu specijalizaciju, poboljšanje kadrovske strukture i tehničke opremljenosti subjekata koji vrše tu djelatnost;
- 2) ubrzanja izvršenja svih priprema za realizaciju godišnjih programa izgradnje i rekonstrukcije na osnovnoj mreži magistralnih i regionalnih puteva;
- 3) prioritetnog rješavanje aktualnih saobraćajnih problema koji nastaju prolaskom državnih puteva kroz naseljena mjesta, nastavkom realizacije Programa rješavanja uskih grla izgradnjom zaobilaznica oko većih gradova i trećih traka na državnim putevima
- 4) dovršenja započetih dionica na osnovnoj mreži magistralnih i regionalnih puteva,
- 5) kontinuiranog nastavka realizacije projekta brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja i projekta autoputeva s ciljem što bržeg kompletiranja osnovne mreže saobraćajnica koje će obezbjediti bolju saobraćajnu povezanost unutar Crne Gore, ali i perspektivu povezivanja sa regionom i Evropskom Unijom
- 6) podizanje nivoa sigurnosti putne mreže i ekološke zaštite

Izradom ovog strateškog dokumenta stvoreni su preduslovi za:

- kvalitetnu i pravovremenu pripremu planske i projektne dokumentacije u sektoru razvoja i održavanja putne infrastrukture,
- planiranje i obezbjedenje neophodnih sredstva za investiranje u mrežu puteva u Crnoj Gori,
- te racionalnu politiku izgradnje i upravljanja državnim putevima.

Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, Direkcija za saobraćaj i izvođači, angažovani na osnovu transparentne tenderske procedure na radovima izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva, kao i potencijalni investitori zainteresovani za ulaganje u putnu infrastrukturu, na osnovu Strategije razvoja državnih puteva imaće jasan plan projektovanih aktivnosti u putnom sektoru, čijom realizacijom će se, uz adekvatan sistem finansiranja, obezbjediti veći nivo kvaliteta ukupne putne mreže, njena integrisanost u evropske sisteme, kao i brži ukupan razvoj u Crnoj Gori, s naglaskom na sigurnosti i bezbjednosti saobraćaja i očuvanje životne sredine.

**Crna Gora
VLADA CRNE GORE
Komisija za ekonomsku politiku
i finansije**

Broj:
Podgorica, ____ 2008.godine

Komisija za ekonomsku politiku i finansije na sjednici od _____ 2008.godine razmatrala je Strategiju razvoja i održavanja državnih puteva koju je pripremilo Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija.

Sjednicom je predsjedavao prof. dr. Vujica Lazović, podpredsjednik Vlade i predsjednik Komisije za ekonomsku politiku i finansije.

Nakon razmatranja, Komisija predlaže Vladi sljedeće

Z a k l j u č a k

- 1 Vlada Crne Gore je na sjednici od _____ 2008. godine, donijela Strategiju razvoja i održavanja državnih puteva.

Predsjednik Komisije

Prof. dr. Vujica Lazović, s.r.