



Vlada
Crne Gore

Srednjoročni program
izgradnje, rekonstrukcije,
održavanja i zaštite
državnih puteva do
2028. godine



SREDNJOROČNI PROGRAM IZGRADNJE,
REKONSTRUKCIJE, ODRŽAVANJA I ZAŠTITE DRŽAVNIH
PUTEVA DO 2028.GODINE

Podgorica, jun 2025

SADRŽAJ

1	UVOD.....	3
2	USKLAĐENOST SA NACIONALNIM STRATEŠKIM OKVIROM	5
3	MEĐUNARODNA SARADNJA I USKLAĐENOST SA STRATEŠKIM DOKUMENTIMA I OBAVEZAMA U OKVIRU PRISTUPANJA EU	9
4	KATEGORIZACIJA DRŽAVNIH PUTEVA U CRNOJ GORI.....	18
5	RAZVOJ I IMPLEMENTACIJA INTELIGENTNIH TRANSPORTNIH SISTEMA	28
6	STANJE BEZBJEDNOSTI PUTEVA U CRNOJ GORI.....	31
7	OBIM SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA U CRNOJ GORI	37
	7.1. Analiza obima saobraćaja na magistralnim putevima	38
	7.2. Analiza obima saobraćaja na regionalnim putevima	46
8	UTICAJ KLIMATSKIH PROMJENA NA PUTNU INFRASTRUKTURU	53
9	CILJ I ZNAČAJ SREDNJOROČNOG PROGRAMA	57
10	ODRŽAVANJE I ZAŠTITA DRŽAVNIH PUTEVA.....	58
11	PROJEKTI IZGRADNJE I REKONSTRUKCIJE DRŽAVNIH PUTEVA	60
	11.1 Izgradnja auto-puteva i brzih saobraćajnica	60
	11.2 Rekonstrukcija magistralnih i regionalnih puteva u Crnoj Gori	61
	11.3 Rješavanje uskih grla na saobraćajnoj mreži Crne Gore	62
	11.4 Sanacija mostova, klizišta i kosina na magistralnim i regionalnim putevima	62

1 UVOD

Realizacija savremenih saobraćajnih tokova zahtijeva prije svega razvijenu putnu infrastrukturu, čija neadekvatna razvijenost predstavlja kočnicu daljeg privrednog rasta i razvoja. Samo kvalitetna putna infrastruktura omogućava realizaciju nesmetanog protoka ljudi, roba, usluga i kapitala. Iako se u savremenim uslovima poslovanja nameće konkurencija između pojedinih vidova saobraćaja, te sve više podstiču multimodalna saobraćajna rješenja, statistički podaci pokazuju da drumski saobraćaj i dalje ostaje dominantan u poređenju sa drugim saobraćajnim vidovima kada je riječ o Crnoj Gori, što upućuje na poseban značaj koji ima kvalitetna putna infrastruktura u Crnoj Gori.

Sa jedne strane visoko vrijedne investicije u putnu infrastrukturu, sa relativno dugim periodima realizacije, a sa druge strane prostorna i fiskalna ograničenja, dodatno ukazuju na značaj kvalitetnog strateškog planiranja kada je riječ o planiranju i realizaciji investicija u oblasti putne infrastrukture.

Zakonom o putevima propisana je obaveza pripreme Srednjoročnog programa izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva. Srednjoročni program za državne puteve donosi Vlada na period od četiri godine.

Srednjoročni program obuhvata:

- plan projektovanja, izgradnje, rekonstrukcije i održavanja državnih puteva,
- izvore finansiranja,
- dinamiku i obim realizacije po pojedinačnim putnim pravcima.

Sprovođenje programa vrši se na osnovu godišnjeg programa izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite puteva.

Planiranje i realizacija projekata državnih puteva u Crnoj Gori odvija se kroz tri nivoa:

- Dugoročno – kroz *Strategiju razvoja saobraćaja Crne Gore za period 2019–2035. godine*;
- Srednjoročno – putem četvorogodišnjeg *Programa izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva*;
- Godišnje – putem *Programa izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva*.

Srednjoročni program definiše precizan vremenski i finansijski okvir za realizaciju prioritarnih infrastrukturnih projekata, utvrđenih nacionalnim strateškim dokumentima usklađenim sa evropskim politikama. Njegova realizacija sprovodi se kroz godišnje programe koje izrađuju nadležni upravljači puta.

Putna mreža u Crnoj Gori sastoji se od državnih puteva (autoputevi, brze saobraćajnice, magistralni i regionalni putevi) i opštinskih puteva (lokalni putevi i ulice u naseljima). Ukupna dužina autoputeva, magistralnih i regionalnih puteva iznosi 2.021 km.

Prema Zakonu o putevima:

- „Montepuť“ d.o.o. upravlja autoputevima i brzim saobraćajnicama,
- Uprava za saobraćaj upravlja magistralnim i regionalnim putevima.

U prethodnom periodu izgrađeno je, rekonstruisano i modernizovano više stotina kilometara državnih puteva. Time su stvoreni uslovi za kvalitetniji, udobniji, ekonomičniji i bezbjedniji saobraćaj, a samim tim i za bolju povezanost i pristupačnost teritorije Crne Gore.

Ipak, saobraćaj sa sobom nosi i negativne efekte: saobraćajne nezgode i visoke troškove njihovih posljedica, zagađenje vazduha, buku i saobraćajne gužve.

Bezbjednost puta je ključni element ukupne bezbjednosti saobraćaja, uz čovjeka, vozilo i okolinu. Elementi puta i okoline mogu uticati na rizik od nastanka saobraćajne nezgode i na težinu njenih posljedica. Unapređenje bezbjednosti puteva zahtijeva značajna finansijska sredstva, ali i savremene pristupe i modele planiranja.

Osnovna polazna tačka jeste: put ne smije biti uzrok saobraćajne nezgode. Naprotiv, put mora:

- spriječiti nastanak saobraćajne nezgode u slučaju greške učesnika u saobraćaju ili tehničkog kvara na vozilu,
- ublažiti posljedice ukoliko do nezgode ipak dođe.

Poboljšanje postojećih puteva zahtijeva odgovoran i stručan pristup u identifikaciji svih faktora puta koji predstavljaju uzrok ili doprinose saobraćajnim nezgodama i njihovim posljedicama, sa ciljem da se ti faktori otklone.

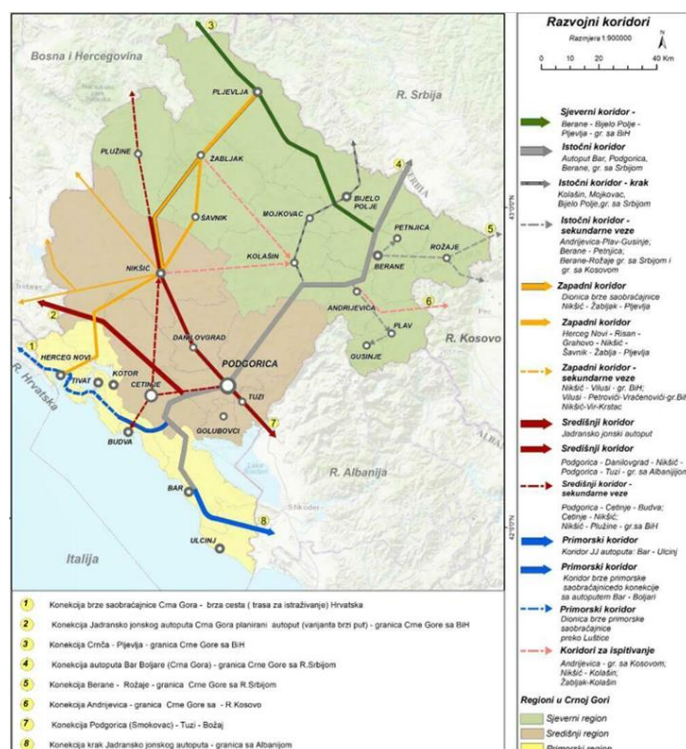
Razvoj putne infrastrukture u Crnoj Gori mora biti u funkciji sveukupnog razvoja teritorije, ljudi, biznisa i ideja. Izgradnjom puteva gradimo prilike za posao, saradnju i ostanak mladih ljudi u svim dijelovima Crne Gore. Putevi nisu sami sebi svrha, oni su alat koji osnažuje zajednice, omogućava ravnomjeran razvoj i podstiče ostanak stanovništva u svim krajevima države.

2 USKLAĐENOST SA NACIONALNIM STRATEŠKIM OKVIROM

Srednjoročni program izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva donosi se u skladu sa Zakonom o putevima, kojim se uređuju planiranje, građenje, rekonstrukcija, održavanje i zaštita državnih puteva. Program je u potpunosti usklađen sa *Strategijom razvoja saobraćaja Crne Gore*, kao i sa *Prostornim planom Crne Gore*, čime se obezbjeđuje integrisano i plansko upravljanje razvojem putne infrastrukture u skladu sa nacionalnim razvojnim ciljevima i principima održivog prostornog uređenja.

Prostorni plan Crne Gore je najvažniji strateški planski dokument u sistemu prostornog planiranja. Njime se određuju državni ciljevi i mjere prostornog razvoja u skladu sa ukupnim ekonomskim, socijalnim, ekološkim i kulturno-istorijskim razvojem države. Ovim planom se definiše razvoj i osnovna organizacija, korišćenje, uređenje i zaštita prostora Crne Gore za određeni planski period.

Prostorni plan Crne Gore predstavlja osnov za utvrđivanje politike razvoja, uređenja i korišćenja prostora, kao i za definisanje pojedinačnih strategija, planova i programa u različitim oblastima, uključujući i politike njihove realizacije. Plan sadrži strateška rješenja za korišćenje resursa u svim oblastima razvoja, te daje obavezujuće smjernice za izradu detaljne planske dokumentacije. Kroz analizu prirodnih i stvorenih uslova razvoja, te definisanje ciljeva i prioriteta, predlaže se plansko uređenje prostora u oblastima privrede, društvenih djelatnosti, infrastrukture, zaštite prostora, životne sredine, predjela i kulturnog naslijeđa, kao ključnih uslova za kvalitetan i održiv razvoj (slika 2.1).



Slika 2.1. Prostorni plana Crne Gore do 2040.godine

Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore postavlja planove za unaprjeđenje ekonomskog razvoja, efikasnosti, sigurnosti, povezanosti i ekološke održivosti transportnog sistema, obezbjeđujući integraciju sektora saobraćaja i usklađivanje regulatornog okvira sa pravnom tekovinom EU, ekološkim i bezbjednosnim standardima. Strategijom se definišu strateški i operativni ciljevi razvoja sektora saobraćaja, sa ciljem da se obezbijedi održiv razvoj koji zadovoljava društveno-ekonomske potrebe Crne Gore, u skladu sa EU politikama i TEN-T smjernicama.

Strateški ciljevi Strategije razvoja saobraćaja su:

- Ekonomsko blagostanje,
- Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga,
- Sigurnost i bezbjednost,
- Integracija u EU,
- Ekološka održivost.

Sedam prioritetnih oblasti razvoja sektora saobraćaja, koje obuhvataju infrastrukturu i usluge, su:

- Organizacija sektora saobraćaja,
- Transportne investicije,
- Nivo usluge na mrežama,
- Finansijska održivost,
- Upravljanje željezničkim i lučkim uslugama,
- Uvođenje inteligentnih transportnih sistema (ITS),
- Intermodalnost i prevoz tereta u drumskom saobraćaju.

Putna infrastruktura predstavlja ključnu komponentu saobraćajnog sistema Crne Gore. Njeno unaprjeđenje doprinosi ekonomskoj održivosti, regionalnoj povezanosti, bezbjednosti saobraćaja i jačanju konkurentnosti zemlje. Strategija razvoja saobraćaja za period 2019-2035. godine definiše dugoročne pravce razvoja drumskog saobraćaja, sa fokusom na izgradnju nove i modernizaciju postojeće putne mreže, u potpunom skladu sa evropskim standardima i principima održivog razvoja.

Strategijom je prepoznata potreba za izgradnjom savremenih drumskih koridora koji efikasno povezuju Crnu Goru unutar njenih granica, kao i sa susjednim državama i transevropskom mrežom (TEN-T). Prioritet je izgradnja auto-puta Bar–Boljare, ključnog infrastrukturnog projekta od nacionalnog značaja. Ovaj auto-put, koji povezuje južni i sjeverni dio države, podijeljen je na više dionica, od kojih je dionica Smokovac–Mateševo već puštena u saobraćaj. Trenutno se rade pripreme za naredne etape prema Baru i Boljarama, uključujući plansku i tehničku dokumentaciju, eksproprijaciju i obezbjeđivanje finansijskih sredstava.

Pored kapitalnih projekata, Strategija naglašava značaj modernizacije magistralnih i regionalnih puteva. Planirana je izgradnja, rekonstrukcija i adaptacija više stotina kilometara postojećih saobraćajnica, što podrazumijeva poboljšanje kolovozne konstrukcije, uvođenje savremene saobraćajne signalizacije i unaprjeđenje bezbjednosne opreme.

U cilju unaprjeđenja bezbjednosti saobraćaja, Strategija stavlja poseban akcenat na primjenu evropskih bezbjednosnih standarda, posebno u oblasti kontrole rizika, preventivnih mjera i prilagođavanja infrastrukture savremenim saobraćajnim zahtjevima. Važni projekti uključuju uvođenje inteligentnih transportnih sistema, unaprjeđenje pasivne bezbjednosti, poboljšanje horizontalne i vertikalne signalizacije, kao i sanaciju kritičnih tačaka sa visokim rizikom od saobraćajnih nezgoda.

Pored bezbjednosti i funkcionalnosti, Strategija posvećuje posebnu pažnju i ekološkoj dimenziji razvoja putne mreže. Svi infrastrukturni projekti moraju biti usklađeni sa standardima zaštite životne sredine, što podrazumijeva izradu studija uticaja na životnu sredinu, primjenu održivih građevinskih rješenja, kontrolu emisija iz saobraćaja i integraciju zelenih koridora gdje je to moguće.

Zaključno, Strategija razvoja saobraćaja postavlja jasne prioritete i ciljeve za izgradnju moderne, funkcionalne i održive putne infrastrukture. Njena realizacija kroz srednjoročne programe ključna je za modernizaciju saobraćajne mreže, povećanje mobilnosti građana, ravnomjerniji regionalni razvoj i jače povezivanje Crne Gore sa evropskim integracionim procesima. S obzirom na jasno definisane potrebe, finansijske planove i institucionalne kapacitete, naredni period biće presudan za transformaciju saobraćajnog sistema u skladu sa savremenim evropskim praksama i standardima.

Strategija poboljšanja bezbjednosti drumskog saobraćaja Crne Gore za period 2024–2030. godine predstavlja ključni dokument za unaprjeđenje bezbjednosti drumskog saobraćaja. Osnovni cilj je smanjenje broja teških i smrtnih povreda u saobraćajnim nezgodama za 50% do 2030. godine.

Ključni elementi strategije sa fokusom na puteve:

- Unaprjeđenje putne infrastrukture – uspostavljanje efikasnog sistema održavanja, redovno održavanje putne mreže radi obezbjeđenja kvalitetnog nivoa usluge,
- Identifikacija i sanacija opasnih tačaka – dionica sa povećanim rizikom od nastanka saobraćajnih nezgoda,
- Revizija i provjera bezbjednosti puteva (en. Road Safety Audit i Road Safety Inspection) – redovno sprovođenje revizije i provjere bezbjednosti puta kako u fazi projektovanja tako i u fazi eksploatacije puta,
- Usklađivanje sa EU standardima – usklađeno zakonodavstvo sa Direktivom EU 2008/96/EC o upravljanju bezbjednošću putne infrastrukture, uključujući licenciranje eksperata,
- Zaštita ranjivih učesnika u saobraćaju – projektovanje i izvođenje “Bezbjednih zona škola”,
- Uspostavljanje baze podataka o putevima – efikasnije upravljanje i planiranje na osnovu pouzdanih podataka o državnim putevima,
- Uvođenje savremenih tehnologija – implementacija sistema kontrole i upravljanja saobraćajem, uključujući stacionarne radare i inteligentne transportne sisteme radi poboljšanja bezbjednosti.

Implementacijom ovih mjera Crna Gora teži ka stvaranju bezbjednijeg saobraćajnog okruženja, smanjenju broja saobraćajnih nezgoda i njihovih posljedica, te usklađivanju sa evropskim standardima bezbjednosti na putevima.

3 MEĐUNARODNA SARADNJA I USKLAĐENOST SA STRATEŠKIM DOKUMENTIMA I OBAVEZAMA U OKVIRU PRISTUPANJA EU

Memorandum o razumijevanju za razvoj osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi (SEETO Memorandum) potpisan je u Luksemburgu 11. juna 2004. godine, od strane vlada Crne Gore, Hrvatske, Bosne i Hercegovine, Makedonije, Albanije, Srbije i Kosova, kao i Evropske komisije. Crna Gora je bila punopravni član ovog formata i aktivno je učestvovala u regionalnoj saradnji, koja je kroz ovaj dokument predstavljala osnovnu politiku Evropske unije prema zemljama Zapadnog Balkana u oblasti saobraćaja.

Dalji značaj Memoranduma potvrđen je kroz primjenu Protokola IV o kopnenom saobraćaju u okviru Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropske zajednice i njihovih država članica, s jedne strane, i Crne Gore, s druge strane. Misija Memoranduma bila je unaprjeđenje saradnje u razvoju Osnovne i Sveobuhvatne mreže puteva na multimodalnoj transportnoj mreži jugoistočne Evrope, kao i poboljšanje politika u ovoj oblasti, s ciljem bržeg napretka u razvoju.

Sukcesor Memoranduma je Ugovor o osnivanju transportne zajednice za zemlje Zapadnog Balkana, potpisan 2017. godine u Trstu od strane predsjednika vlada šest država regiona. Definirano je indikativno proširenje Osnovne i Sveobuhvatne mreže koje povezuje Crnu Goru sa susjednim zemljama – njenim najznačajnijim trgovinskim partnerima. Ključni koridori Osnovne mreže su auto-put Bar–Boljare, koji povezuje Crnu Goru sa Srbijom; brza saobraćajnica duž Crnogorskog primorja (en. Blue Highway) povezuje Crnu Goru sa Hrvatskom i Albanijom. Rute na sveobuhvatnoj mreži, Podgorica–Šćepan Polje, Bijelo Polje–Berane–Rožaje, Podgorica–Tuzi-granica sa Albanijom i Kolašin–granica sa Kosovom, povezuju Crnu Goru sa Srbijom, Bosnom i Hercegovinom, Albanijom i Kosovom.

Regionalni kontekst realizacije ove Strategije treba posmatrati i kroz aktivnosti povezane sa Berlinskim procesom i Agendom povezivanja. Berlinski proces, pokrenut 2014. godine Samitom predsjednika vlada zemalja Zapadnog Balkana, zamišljen je kao podrška procesu pristupanja Evropskoj uniji država Zapadnog Balkana kroz konkretne projekte i reforme.

Agenda povezivanja pruža regionu Zapadnog Balkana pristup finansijskim sredstvima, namijenjenih za sufinansiranje ključnih investicija u povezivanje regiona.

Kao doprinos saradnji sa Evropskom komisijom i Agendom povezivanja, Vlada Crne Gore je 2015. godine usvojila Jedinstvenu listu prioriternih infrastrukturnih projekata (en. Single Project Pipeline - SPP), koja je ažurirana 2024. godine i potvrđena odlukom Vlade. Na listi su projekti iz oblasti putne infrastrukture koji su usklađeni sa indikativnim proširenjem Osnovne i Sveobuhvatne TEN-T mreže na Zapadni Balkan, odnosno indikativnim proširenjem za Crnu Goru (Regulativa EU 2024/1679).

SPP lista obuhvata:

- Izgradnju auto-puta Bar–Boljare i primorske varijante jadransko-jonskog koridora – Brze saobraćajnice duž Crnogorskog primorja (SEETO Ruta 4 i SEETO Ruta 1), s različitim stepenima zrelosti.
- Rekonstrukciju puta Podgorica - Šćepan Polje radi poboljšanja prekograničnog saobraćaja sa Bosnom i Hercegovinom.

Regulativa (EU) 2024/1679 definiše smjernice za razvoj Transevropske transportne mreže (TEN-T), sa fokusom na povezivanje država članica i zemalja kandidata, te unaprjeđenje održivosti, bezbjednosti i interoperabilnosti putne infrastrukture. Putna infrastruktura prepoznata je kao ključni segment za ostvarenje zelene i digitalne tranzicije u transportnom sektoru.

Prioriteti u oblasti putne infrastrukture relevantni za Crnu Goru su:

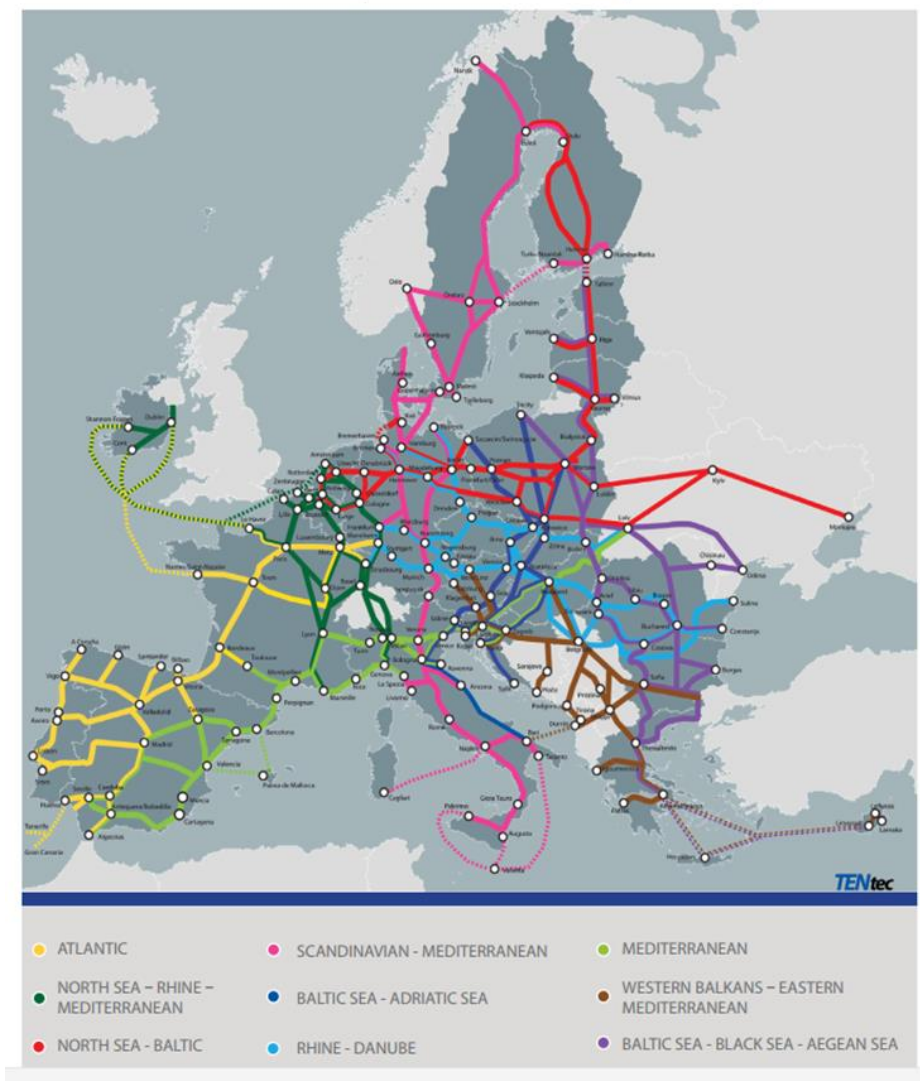
- Unaprjeđenje glavnih međunarodnih koridora - Fokus je na razvoju i modernizaciji državnih puteva koji su dio koridora Zapadni Balkan – Istočni Mediteran, čime se povezuje Crna Gora sa susjednim zemljama i evropskim transportnim pravcima.
- Povezivanje i interoperabilnost - Putna infrastruktura treba biti projektovana i održavana prema visokim standardima interoperabilnosti, uključujući zajedničke tehničke norme i digitalne sisteme upravljanja saobraćajem.
- Digitalizacija infrastrukture - Uvođenje pametnih sistema za upravljanje saobraćajem (ITS), digitalnih registara i praćenje stanja puta u realnom vremenu, radi poboljšanja bezbjednosti i efikasnosti.
- Održivi razvoj i otpornost na klimatske promjene - Investicije moraju podržavati ekološki prihvatljive tehnologije, mjere za otpornost na vremenske nepogode, smanjenje emisija štetnih gasova i povećanje energetske efikasnosti.

Regulativa (EU) 2024/1679 definisala je devet evropskih transportnih koridora (slika 3.1):

- Atlantski koridor,
- Baltičko more – Crno more – Egejsko more,
- Baltičko more – Jadransko more,
- Sredozemni koridor,
- Sjeverno more – Rajna – Sredozemlje,
- Sjeverno more – Baltik,
- Rajna – Dunav,
- Skandinavija – Sredozemlje,
- Zapadni Balkan – Istočni Mediteran.



Map Finder Chart for European Transport Corridors



Slika 3.1. Evropski transportni koridori

Infrastruktura za drumski prevoz uključuje:

- Puteve i pripadajuće objekte - mostove, tunele, raskrsnice, prelaze, petlje, zaustavne trake i mjere za zaštitu životne sredine (očuvanje faune, smanjenje buke),
- Prateću opremu - sistemi za mjerenje mase vozila u pokretu, upravljanje saobraćajem, informacione i navigacione sisteme, naplatu putarina, punjenje vozila na alternativna goriva, bezbjedna parking mjesta za teretna vozila,
- Digitalnu infrastrukturu i IKT sisteme,
- Pristupne puteve do multimodalnih teretnih terminala i njihove veze sa drugim vrstama prevoza,
- Autobuske stanice, infrastrukturu za alternativna goriva, parking prostore i odmorišta.

Zahtjevi za puteve koji se nalaze na Sveobuhvatnoj mreži:

- Bezbjednost se prati i unaprjeđuje u skladu sa Direktivom 2008/96/EZ,

- Putevi moraju biti projektovani i održavani po visokim standardima kvaliteta i zaštite životne sredine (npr. smanjenje buke, prečišćavanje otpadnih voda),
- Drumskim tunelima dužim od 500 m upravlja se po Direktivom 2004/54/EZ,
- Interoperabilnost sistema za naplatu putarina mora biti u skladu sa Direktivom (EU) 2019/520,
- Naplata putarina i taksi mora pratiti Direktivu 1999/62/EZ,
- Inteligentni saobraćajni sistemi se usklađuju sa Direktivom 2010/40/EU,
- Infrastruktura za alternativna goriva se uključuje u mrežu prema Uredbi (EU) 2023/1804,
- Ciljevi do 31. decembra 2050. godine (za puteve na Sveobuhvatnoj mreži):
 - Putevi moraju biti namijenjeni za motorna vozila,
 - Odmorišta dostupna na maksimalno 100 km, sa bezbjednim parkingom i sanitarnim objektima,
 - Sistemi za mjerenje mase vozila u pokretu postavljeni na svakih 300 km, posebno na dionicama sa intenzivnim teretnim saobraćajem,
 - Sredstva za otkrivanje saobraćajnih incidenata i prikupljanje saobraćajnih podataka (postojeća infrastruktura do 2030, nova do 2050).

Za puteve na Osnovnoj i Proširenoj osnovnoj mreži:

- Do 31.12.2030 (Osnovna mreža) i do 31.12.2040. (Proširena mreža) treba da ispunjavaju:
 - Namjenu za motorna vozila,
 - Odvojene kolovozne trake za oba smjera (osim na izuzetnim lokacijama),
 - Bez ukrštanja u istom nivou sa drugim putevima, željeznicama, biciklističkim ili pješačkim stazama.
- Do 2040:
 - Odmorišta na maksimalno 60 km, sa adekvatnim parkingom i sanitarnim objektima,
 - Sistemi za mjerenje mase vozila u pokretu na svakih 300 km,
 - Bezbjedna i zaštićena parkirališta na svakih 150 km ili unutar 3 km od izlaza.
- Primjena sistema za otkrivanje saobraćajnih incidenata:
 - Postojeća Osnovna mreža do 2025, Proširena do 2030,
 - Nova infrastruktura do 2030 (Osnovna) i do 2040 (Proširena).

Jedna od ključnih novina Regulative (EU) 1679/2024 je uspostavljanje Zapadnobalkansko–Istočnomediteranskog osnovnog koridora (WBEM). WBEM koridor uključuje i države članice EU i partnere sa Zapadnog Balkana, i obuhvata mrežu ključne transportne infrastrukture.

Glavni podaci o WBEM koridoru:

- Četrnaest strana: osam država članica EU i šest partnera sa Zapadnog Balkana;
- Auto-putevi – 5.750 km,
- Željeznice – 6.201 km,
- Morske luke – 20 lokacija,
- Aerodromi – 14 lokacija,
- Terminali za kombinovani prevoz robe – 14 lokacija,
- Urbani čvorovi – 25 lokacija.

Proširenje TEN-T Osnovne i Sveobuhvatne mreže na Zapadni Balkan započelo je 2016. godine kao dio sveobuhvatne revizije mreže. Najnovije ažuriranje iz 2024. godine donijelo je značajne promjene u sveobuhvatnoj putnoj mreži, uključujući i istorijsko uspostavljanje Zapadnobalkansko–Istočnomediteranskog (WBEM) koridora (slika 3.2).



Slika 3.2. WBEM putni koridor

WBEM koridor obuhvata šest regionalnih partnera i osam država članica Evropske unije: Austriju, Sloveniju, Hrvatsku, Mađarsku, Bugarsku, Grčku, Kipar i Italiju.

Ukupna dužina TEN-T putne mreže na Zapadnom Balkanu iznosi 5.593 km, od čega 3.373 km pripada Osnovnoj mreži, a 2.019,8 km Sveobuhvatnoj mreži.

Osnovna TEN-T mreža obuhvata dijelove od najvećeg strateškog značaja u okviru Sveobuhvatne mreže. Njena trenutna dužina iznosi 3.573 km, od čega:

- 1.690 km auto-puteva,

- 231,4 km brzih saobraćajnica,
- 1.651 km konvencionalnih puteva.

Procjena usklađenosti Osnovne TEN-T mreže zasniva se na profilu i stanju infrastrukture. Putevi koji su dio Osnovne TEN-T mreže trebalo bi da budu auto-putevi ili brze saobraćajnice i da uključuju sigurne i bezbjedne parking prostore na otprilike svakih 100 km. Putevi Osnovne mreže smatraju se usklađenim sa kriterijumima profila i stanja infrastrukture ukoliko ispunjavaju sljedeće kumulativne uslove:

- Imaju profil auto-puta ili brze saobraćajnice;
- Redovno se održavaju kako bi se zadržalo stanje kolovoza na nivou „veoma dobro“ ili „dobro“, čime se omogućava nesmetan saobraćaj i visok nivo bezbjednosti.

Kategorizacija stanja kolovoza, zasnovana na Međunarodnom indeksu hrapavosti (IRI), uključuje:

- veoma dobro (IRI < 1,24),
- dobro (IRI 1,24 – 2,84),
- srednje (IRI 2,84 – 5,09),
- loše (IRI 5,09 – 8,94),
- veoma loše (IRI > 8,94).

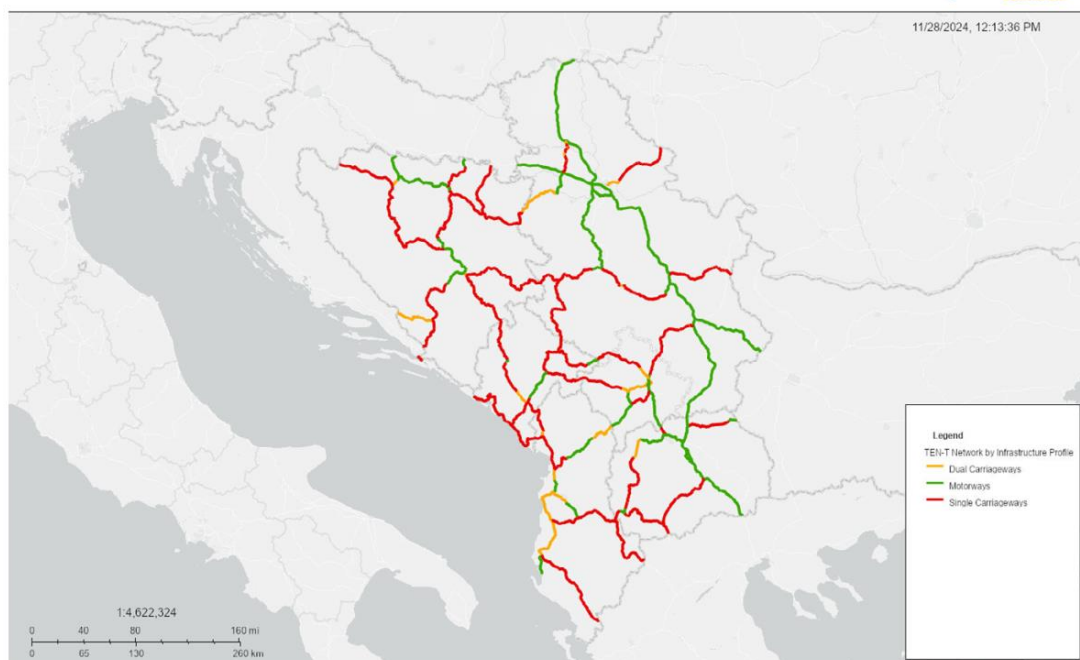
Ukupna dužina Sveobuhvatne TEN-T putne mreže iznosi 2.019,89 km, od čega:

- 144,8 km auto-puteva,
- 172,33 km brzih saobraćajnica,
- 1.702,76 km konvencionalnih puteva.

Član 18 Uredbe br. 1315/2013 propisuje da TEN-T putevi treba da budu auto-putevi, brze saobraćajnice ili konvencionalni strateški putevi. Član 17(3)(c) dodatno definiše konvencionalne strateške puteve kao one koji:

- Imaju važnu ulogu u dugolinijskom teretnom i putničkom saobraćaju,
- Povezuju glavne urbane i ekonomske centre,
- Povezuju se sa drugim vidovima saobraćaja,
- Spajaju planinska, udaljena, bezmorska i periferalna NUTS 2 područja sa centralnim regionima Unije.

Ovi putevi moraju biti adekvatno održavani radi bezbjednog i sigurnog saobraćaja. Usklađenost auto-puteva i brzih saobraćajnica sa TEN-T standardima unutar Sveobuhvatne mreže procjenjivana je na osnovu trenutnog stanja infrastrukture, kao i za Osnovnu mrežu (slika 3.3 i slika 3.4).



Slika 3.3. Kategorija (profil) puteva na TEN-T



Slika 3.4. Stanje puteva na TEN-T

Prva generacija Akcionog plana za puteve (2020–2024) služila je kao strateški vodič za razvoj efikasne, klimatski otporne, inteligentne i resursno efikasne Trans-evropske transportne mreže (TEN-T) na Zapadnom Balkanu. Poseban akcenat bio je na uključivanju “zelenih” i “pametnih” elemenata u putnu infrastrukturu i njeno upravljanje.

Ukupan napredak u sprovođenju prve generacije Plana ocijenjen je kao umjeren. Planirane aktivnosti realizovane su uz podršku Sekretarijata Transportne zajednice i različitih instrumenata pomoći, uključujući i finansiranje kroz IPA program (CONNECTA) Evropske komisije i doprinose međunarodnih finansijskih institucija.

Mjere održavanja puteva su u velikoj mjeri stagnirale, prvenstveno zbog nedovoljno razvijenih sistema za upravljanje putnom imovinom (RAMS) i neimplementiranja ugovora o nivou usluge (SLA) kao modela za održavanje puteva. Istovremeno, uvođenje inteligentnih transportnih sistema (ITS) i interoperabilnosti elektronske naplate putarine napredovalo je zadovoljavajućim tempom, dok su mjere za poboljšanje klimatske otpornosti i korišćenje alternativnih goriva ostvarile umjeren napredak.

I pored ostvarenog napretka, ostaje značajan broj izazova. Novi Akcioni plan za puteve (2025–2027) nastavlja ovaj proces, oslanjajući se na iskustva i postignuća prethodnog plana, te uvodeći mjere koje podržavaju usklađivanje sa politikama EU, posebno kroz transpoziciju Aneksa I.3 Ugovora o Transportnoj zajednici.

Plan se oslanja na pet ključnih stubova:

1) Uspostavljanje funkcionalnog i efikasnog sistema održavanja puteva

Cilj: unaprijediti planiranje i upravljanje putnom infrastrukturuom kroz višegodišnje planove održavanja, sistematsko prikupljanje podataka, procjenu stanja imovine i uspostavljanje sistema RAMS. SLA ugovori dodatno definišu odgovornosti i očekivanja između državnih institucija i javnih preduzeća.

Očekivani rezultati:

- Poboljšana efikasnost i predvidljivost u održavanju,
- Optimizacija ulaganja i alokacije budžeta,
- Redovna procjena stanja infrastrukture,
- Jačanje transparentnosti i odgovornosti u sektoru.

2) Uvođenje ITS sistema na Osnovnoj i Sveobuhvatnoj mreži

Cilj: Integracija naprednih tehnologija radi poboljšanja bezbjednosti, efikasnosti i održivosti. Obuhvata usvajanje ITS strategije, transpoziciju EU propisa, te uspostavljanje Nacionalnih pristupnih tačaka i tijela.

Očekivani rezultati:

- Unaprjeđene usluge informacija u realnom vremenu,
- Interoperabilni sistemi elektronske naplate,
- Jačanje digitalne povezanosti i podrška razvoju digitalnih transportnih usluga.

3) Unaprjeđenje klimatske otpornosti i upotrebe alternativnih goriva

Mjere uključuju primjenu tehničkih smjernica EK za klimatsku otpornost, izradu plana otpornosti za TEN-T mrežu, sprovođenje intervencija baziranih na procjeni rizika, i strateško postavljanje e-punionica.

Očekivani rezultati:

- Veća otpornost na klimatske promjene i prirodne nepogode,
- Smanjenje emisije gasova staklene bašte,
- Povećanje broja punionica i dostupnosti infrastrukture za električna vozila.

4) Unaprijeđenje regionalne saradnje i razmjene iskustava

Oснаživanje saradnje kroz rad Mreže izvršnih tijela za puteve, redovne konsultacije, zajedničke planove i regionalne radionice.

Očekivani rezultati:

- Bolja koordinacija i razmjena znanja,
- Jačanje institucionalnih kapaciteta,
- Efikasnija realizacija regionalnih inicijativa.

5) Promocija bezbjednije infrastrukture

Rigorozna i kontinuirana primjena ključnih EU direktiva o bezbjednosti putne infrastrukture (Direktive 2008/96/EC i 2019/1936) kao i direktive o bezbjednosti tunela (Direktiva 2004/54/EC), obezbjeđuje sveobuhvatno upravljanje rizicima i povećava bezbjednost svih korisnika.

Uvođenje propisanih ograničenja brzine, naprednih signalizacija i tehničkih mjera predstavlja ključne elemente moderne strategije bezbjednosti saobraćaja.

Očekivani rezultati:

- Smanjenje broja i ozbiljnosti saobraćajnih nezgoda,
- Infrastruktura usklađena sa propisima EU,
- Povećana bezbjednost i zadovoljstvo korisnika.

Mjere predviđene Akcionim planom dopunjuju napore na razvoju TEN-T mreže do 2027. godine, uz poseban fokus na održavanje infrastrukture prema standardima EU propisanim Regulativom (EU) br. 1679/2024. Očekuje se povećanje usklađenosti Osnovne mreže sa 52% u 2023. na 62% u 2027. godini, a Sveobuhvatne mreže sa 70% na 75%.

ITS sistemi i mjere klimatske otpornosti su ključni za dostizanje TEN-T standarda. Takođe, nova Regulativa (EU) 1804/2023 zahtijeva postavljanje e-punionica na svakih 60 km duž Osnovne mreže, što značajno doprinosi ciljevima dekarbonizacije transporta u skladu sa Strategijom za održivu i pametnu mobilnost za Zapadni Balkan.

4 KATEGORIZACIJA DRŽAVNIH PUTEVA U CRNOJ GORI

Zakon o putevima kategoriše javne puteve, prema značaju za saobraćaj i funkciji povezivanja u prostoru, na: državne puteve (autoputevi, brze saobraćajnice, magistralni i regionalni putevi) i opštinske (lokalni putevi, kao i ulice u naseljima).

Autoputevi i brze saobraćajnice predstavljaju primarnu putnu mrežu Crne Gore, čija realizacija će omogućiti povezivanje svih dijelova Crne Gore sa državama regiona, i stvoriti uslove za dalji razvoj privrednih i turističkih potencijala Crne Gore.

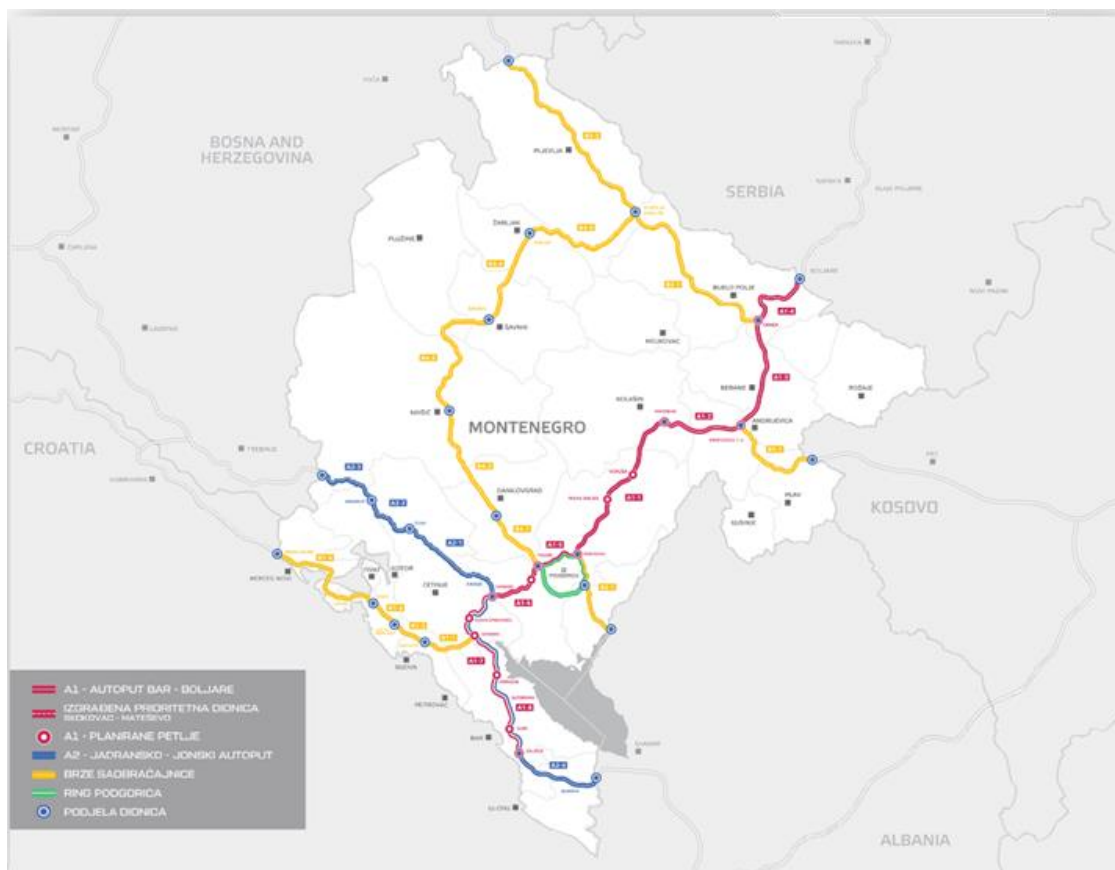
Ukupna dužina primarnih saobraćajnica u Crnoj Gori iznosi 623 km i to:

- Ukupna dužina planiranih autoputeva u Crnoj Gori sa već izgrađenom prioritetnom dionicom iznosi 270 km,
- Ukupna dužina planiranih brzih saobraćajnica iznosi 353 km.

Primarna mreža je podijeljena u sedam osnovnih koridora:

- Autoput Bar – Boljare – A1,
- Jadransko – jonski autoput – A2,
- Brza saobraćajnica Budva – granica sa Hrvatskom – B1,
- Brza saobraćajnica Crnča - Pljevlja – granica sa Bosnom i Hercegovinom – B2,
- Brza saobraćajnica Smokovac – Tuzi - Božaj – B3,
- Brza saobraćajnica Podgorica - Nikšić – Šavnik – Žabljak – Pljevlja – B4,
- Brza saobraćajnica Andrijevica – granica sa Kosovom – B5.

Na slici 4.1. prikazana je planirana mreža autoputeva i brzih saobraćajnica u Crnoj Gori i njena povezanost sa susjednim državama – Srbijom, Bosnom i Hercegovinom, Hrvatskom, Kosovom i Albanijom. Ključna saobraćajnica je autoput Bar–Boljare (A1), označen crvenom bojom, koji povezuje crnogorsku obalu sa granicom prema Srbiji i dio je evropskog koridora. Dionica Smokovac–Mateševo je već izgrađena i puštena u saobraćaj. Plava linija označava Jadransko-jonski autoput (A2), koji prati jadransku obalu i povezuje Crnu Goru sa Hrvatskom i Albanijom. Izgradnja ove mreže bi značajno unaprijedila regionalnu povezanost, bezbjednost saobraćaja, trgovinu i turizam.



Slika 4.1. Mreža planiranih autoputeva i brzih saobraćajnica u Crnoj Gori

Autoputevi su podijeljeni u dva osnovna koridora i to:

- Autoput Bar – Boljare – A1
- Jadransko – jonski autoput – A2

Auto-put Bar – Boljare, obuhvata sljedeće dionice (slika 4.2):

- 1) Dionica Smokovac – Uvač – Mateševo dužine cca 42 km, (oznaka A1-1) izgrađena je i otvorena za saobraćaj 13.07.2022. godine,
- 2) Dionica Mateševo – Andrijevića – oznaka A1-2,
- 3) Dionica Andrijevića – Crnča - Boljare - oznaka A1-3 i A1-4,
- 4) Dionica Smokovac - Tološi – oznaka A1-5,
- 5) Dionica Tološi– Ukrštanje sa Jadransko – jonskim auto-putem (Gradac) - oznaka A1-6,
- 6) Dionica Ukrštanje sa Jadransko – jonskim auto-putem - Virpazar – oznaka A1-A2-7,
- 7) Dionica Virpazar –Bar (petlja Zaljevo) – oznaka A1-A2-8.

Dionice oznaka A1-A2-7 i A1-A2-8 su zajednički dijelovi koridora autoputa Bar – Boljare i Jadransko – jonskog autoputa.



Slika 4.2. Prikaz dionice auto-puta Bar-Boljare (A1)

Jadransko – jonski autoput, obuhvata sljedeće dionice (slika 11.3):

- 1) Dionica ukrštanje sa autoputem Bar – Boljare (Gradac) – Čevo - Grahovo - granica sa Bosnom i Hercegovinom - oznaka A2-1, A2-2 i A2-3,
- 2) Dionica Bar (petlja Zaljevo) – Ulcinj – granica sa Albanijom – oznaka A2-4,
- 3) Zajednički dio trase autoputa Bar - Boljare i Jadransko - jonskog autoputa,
- 4) Ukrštanje sa Jadransko – jonskim autoputem (Gradac) – Virpazar - oznaka - A1-A2-7,
- 5) Virpazar –Bar (petlja Zaljevo) – oznaka A1-A2-8.



Slika 4.3. Prikaz planiranih dionica Jadransko – Jonskog auto-puta (A2)

Ukupna dužina planiranih brzih saobraćajnica je 353 km (slika 4.4). Predviđeno je pet koridora brzih saobraćajnica i to:

- 1) Ukrštanje sa autoputem Bar – Boljare – granica sa Hrvatskom – B1,
- 2) Crnča - Pljevlja – granica sa Bosnom i Hercegovinom – B2,
- 3) Smokovac – Tuzi - Božaj – B3,
- 4) Podgorica – Danilovgrad - Nikšić – Šavnik – Žabljak – Pljevlja – B4,
- 5) Andrijevic – Čakor - granica sa Kosovom – B5.



Slika 4.4. Prikaz planiranih dionica brzih saobraćajnica (B1 – B5)

Odlukom o kategorizaciji državnih puteva definisani su sljedeći putevi.

Auto-putevi	
A-1	Auto-put Bar-Boljare, dionica Smokovac (raskrsnica sa M-2)- Mateševo (raskrsnica sa R-13)
Magistralni putevi	
M-1	Debeli Brijeg (granica sa Hrvatskom) - Meljine (raskrsnica sa M-12) - Lipci (raskrsnica sa M-8) - Kotor (raskrsnica sa R-1) - Krtolska raskrsnica (raskrsnica sa M-11) - Budva (raskrsnica sa M-10) - Petrovac (raskrsnica sa M-2) - Sutomore (raskrsnica sa M-1.1) - Bar 1 (Biskupada, raskrsnica R-28) - Bar 2 (Tunel Čafe, raskrsnica sa R-29) – Ulcinj (raskrsnica sa R-22) - Krute (raskrsnica sa R-29) - Vladimir (raskrsnica R-15) - Sukobin (granica sa Albanijom)
M-1.1	Sutomore (raskrsnica sa M-1) - Tunel Sozina - Virpazar (raskrsnica sa M-2)
M-2	M-2 Petrovac (raskrsnica sa M-1) - Sotonići - Virpazar (raskrsnica sa M-1.1) - Virpazar (raskrsnica sa R-15) - Golubovci (obilaznica) Podgorica 1 (raskrsnica sa M-3) - Podgorica 2 (raskrsnica sa M-4) - Podgorica 4 (raskrsnica sa R-27) - Bioče (raskrsnica sa R-13) - Mioska (raskrsnica sa R-21) - Kolašin (raskrsnica sa R-13) - Mojkovac (raskrsnica sa R-10) - Slijepač Most (raskrsnica sa R-11) - Ribarevina (raskrsnica sa M-5) - Bijelo Polje (obilaznica) - Barski Most (granica sa Srbijom)
M-3	Šćepan Polje (granica sa Bosnom i Hercegovinom) - Plužine (raskrsnica sa R-16) - Jasenovo Polje (raskrsnica sa M-6) - Vir (raskrsnica sa R-7) - Nikšić (raskrsnica sa M-7) - Cerovo (raskrsnica sa R-23) - Danilovgrad (raskrsnica sa R-14) - Podgorica (raskrsnica sa M-10) - Podgorica (raskrsnica sa M-2)
M-4	Podgorica (raskrsnica sa M-2) - Tuzi - Božaj (granica sa Albanijom)
M-5	Ribarevina (raskrsnica sa M-2) - Bioča (raskrsnica sa R30) - Berane (raskrsnica sa R-2) - Budimlja (raskrsnica sa R-12) - Kalače (raskrsnica sa R-12) - Rožaje (raskrsnica sa R-5) - Most Zeleni (raskrsnica sa R-6) - Dračnovac (granica sa Srbijom)
M-6	Ranče (granica sa Srbijom) - Trlica (raskrsnica sa R-11) - Pljevlja (raskrsnica sa R-18) - Đurđevića Tara (raskrsnica sa R-10) - Žabljak (obilaznica) - Virak (raskrsnica sa R-20) - Pošćenski kraj (raskrsnica sa R-16) -Tunel Ivica - Šavnik (raskrsnica sa R-20) - Kruševica - Jasenovo Polje (raskrsnica sa M-3)
M-7	Nikšić (raskrsnica sa M-3)- Vilusi (raskrsnica sa M-8) - Vilusi (raskrsnica sa M-9) - Ilijino Brdo (granica sa Bosnom i Hercegovinom)
M-8	Lipci (raskrsnica sa M-1) - Grahovo - Vilusi (raskrsnica sa M-7)
M-9	Vilusi (raskrsnica sa M-7) - Petrovići - Deleuša (granica sa Bosnom i Hercegovinom)
M-10	Podgorica (raskrsnica sa M-3)-Donji Ulići (raskrsnica sa R-15)-Cetinje (raskrsnica sa R-1)-Budva (raskrsnica sa M-1)
M-11	Lepetani (Trajekt) - Tivat - Krtolska raskrsnica (raskrsnica sa M1)

M-12	Meljine (raskrsnica sa M-1) - Petijevići - Sitnica (granica sa Bosnom i Hercegovinom)
Regionalni putevi	
R-1	Cetinje (raskrsnica sa M-10) - Čekanje (raskrsnica sa R- 17) - Krstac - Trojice - Kotor (raskrsnica sa M-1)
R-2	Berane (raskrsnica sa M-5) - Buča (raskrsnica sa R-24) - Andrijevića (raskrsnica sa R-19) - Murino (raskrsnica sa R-9) - Plav - Gusinje - Grnčar (granica sa Kosovom)
R-3	Pljevlja (raskrsnica sa R-18) - Dajevića Han (raskrsnica sa R-4) - Metaljka (granica sa Bosnom i Hercegovinom)
R-4	Dajevića Han (raskrsnica sa R-3) - Čemerno (granica sa Srbijom)
R-5	Rožaje (raskrsnica sa M-5) - Kula - Stubica (granica sa Kosovom)
R-6	Most Zeleni (raskrsnica sa M-5) - Vuča (granica sa Srbijom)
R-7	Vir (raskrsnica sa M-3) - Krstac (granica sa Bosnom i Hercegovinom)
R-8	Resna (Raskrsnica sa R-17) - Grahovo - Nudo (granica sa Bosnom i Hercegovinom)
R-9	Murino (raskrsnica sa R-2) - Bjeluha (granica sa Kosovom)
R-10	Đurđevića Tara (raskrsnica sa M-6) - Mojkovac (raskrsnica sa M-2)
R-11	Slijepač Most (raskrsnica sa M-2)-Tomaševo-Pavino Polje-Trlica (raskrsnica sa M-6)
R-12	Budimlja (raskrsnica sa M-5) - Podvade (raskrsnica sa R12.1) - Kalače (raskrsnica sa M-5)
R-13	Bioče (raskrsnica sa M-2) – Mateševo (raskrsnica sa priključkom za petlju Mateševo) - Mateševo (raskrsnica sa R- 19) - Kolašin (raskrsnica sa M-2)
R-14	Danilovgrad (raskrsnica sa M-3) - Čevo (raskrsnica sa R-17)
R-15	Vladimir (raskrsnica sa M-1) - Ostros – Virpazar 3 (raskrsnica sa R-28) - Virpazar 2 (raskrsnica sa M-2) - Rijeka Crnojevića – Donji Ulići (Raskrsnica sa M-10)
R-16	Plužine (raskrsnica sa M-3) - Trsa - Pošćenski kraj (raskrsnica sa M-6)
R-17	Čekanje (raskrsnica sa R-1) - Resna (raskrsnica sa R-8) - Čevo (raskrsnica sa R- 14) - Riđani (raskrsnica sa M-7)
R-18	Pljevlja (raskrsnica sa M-6) - Gradac - Šula
R-19	Mateševo (raskrsnica sa R-13) - Andrijevića (raskrsnica sa R-2)
R-20	Virak (raskrsnica sa M-6) - Tušina (raskrsnica sa R-21) - Šavnik (raskrsnica sa M-6)
R-21	Mioska (raskrsnica sa M-2) - Semolj - Boan -Tušina (raskrsnica sa R-20)
R-22	Ulcinj (raskrsnica sa M-1) - Ada
R-23	Cerovo (Raskrsnica sa M-3) - Bogetići - Glava Zete - Danilovgrad - Spuž – Vranjske njive
R-24	Buča (Raskrsnica sa R-2) – Lubnice
R-25	Cetinje–Ivanova korita– Međuvršje (raskrsnica sa R-25.1)–Krstac (raskrsnica sa R-1)
R-25.1	Međuvršje (raskrsnica sa R-25) - Lovćen
R-26	Vrela (raskrsnica sa M-6) – Njegovuđa
R-27	Cijevna Zatrijebačka (granica sa Albanijom)–Dinoša –Podgorica 4 (raskrsnica sa M-2)
R-28	Bar (Biskupada, raskrsnica sa M-1) – Virpazar (raskrsnica sa R-15)
R-29	Bar (Tunel Čađe, raskrsnica sa M-1) – Kamenički most – Krute (raskrsnica sa M-1)
R-30	Podvade (raskrsnica sa R-12) – Petnjica - Bioča (raskrsnica sa M-2)

Na slici 4.5. prikazana je mreža državnih puteva, gdje je crvenom bojom označen auto-put Bar – Boljare, plavom mreža magistralnih puteva i ljubičastom mreža regionalnih puteva.



Slika 4.5. Mreža državnih puteva Crne Gore

Tabela 4.1. Dužine državnih puteva

DUŽINE DRŽAVNIH PUTEVA U CRNOJ GORI						
Red.broj	Oznaka	AUTOPUT	Dionica		Dužina (km)	
			Broj	Naziv	Dionice	UKUPNO
1	A-1	Autoput Bar-Boljare	1	Smokovac-Matešev	42	42
Ukupno autoputevi						42
Red.broj	Oznaka	MAGISTRALNI PUT	Dionica		Dužina (km)	
			Broj	Naziv	Dionice	UKUPNO
1	M-1	Debeli Brijeg - Sukobin	1	Debeli Brijeg - Meljine	12,69	164,92
			2	Meljine - Lipci	18,56	
			3	Lipci - Kotor	23,38	
			4	Kotor - Krtolska raskrsnica	3,60	
			5	Krtolska raskrsnica - Budva	19,55	
			6	Budva - Petrovac	15,30	
			7	Petrovac - Sutomore	11,22	
			8	Sutomore - Bar 1	11,20	
			9	Bar 1 - Bar 2	4,52	
			10	Bar 2 - Ulcinj	20,13	
			11	Ulcinj - Krute	13,40	
			12	Krute - Vladimir	4,99	
			13	Vladimir - Sukobin	6,40	
2	M-1.1	Sutomore - Virpazar 1	1	Sutomore - Virpazar 1	12,05	12,05
3	M-2	Petrovac - Barski Most	1	Petrovac - Virpazar 1	23,25	189,75
			2	Virpazar 1 - Virpazar 2	1,50	
			3	Virpazar 2 - Podgorica 1	27,15	
			4	Podgorica 1 - Podgorica 2	1,55	
			5	Podgorica 2 - Podgorica 4	1,40	
			6	Podgorica 4 - Smokovac	4,40	
			7	Smokovac - Bioče	7,70	
			8	Bioče - Mioska	39,55	
			9	Mioska - Kolašin	15,65	
			10	Kolašin - Mojkovac	21,90	
			11	Mojkovac - Slijepač Most	17,15	
			12	Slijepač Most - Ribarevina	6,15	
			13	Ribarevina - Barski Most	22,40	

4	M-3	Ščepan Polje - Podgorica 3	1	Ščepan Polje - Plužine	24,43	134,40
			2	Plužine - Jasenovo Polje	40,500	
			3	Jasenovo Polje - Vir	7,880	
			4	Vir - Nikšić	9,000	
			5	Nikšić - Cerovo	13,500	
			6	Cerovo - Danilovgrad	18,830	
			7	Danilovgrad - Podgorica 3	17,030	
			8	Podgorica 3 - Podgorica 1	3,230	
5	M-4	Podgorica 2 - Božaj	1	Podgorica 2 - Božaj	22,18	22,18
6	M-5	Ribarevina - Dračenovac	1	Ribarevina - Bioča	17,68	77,65
			2	Bioča - Berane	9,64	
			3	Berane - Budimlja	1,00	
			4	Budimlja - Kalače	21,64	
			5	Kalače - Rožaje	9,25	
			6	Rožaje - Most Zeleni	1,10	
			7	Most Zeleni - Dračenovac	17,34	
7	M-6	Ranče - Jasenovo Polje	1	Ranče - Trlica	8,50	126,22
			2	Trlica - Pljevlja 1	4,30	
			3	Pljevlja 1 - Đurđevića Tara	37,76	
			4	Đurđevića Tara - Vrela	11,70	
			5	Vrela - Virak	14,10	
			6	Virak - Pošćenski kraj	2,96	
			7	Pošćenski kraj - Šavnik	18,94	
			8	Šavnik - Jasenovo Polje	27,96	
8	M-7	Nikšić - Ilino Brdo	1	Nikšić - Riđani	3,62	35,90
			2	Riđani - Vilusi 1	27,65	
			3	Vilusi 1 - Vilusi 2	1,18	
			4	Vilusi 2 - Ilino Brdo	3,45	
9	M-8	Lipci - Vilusi 1	1	Lipci - Vilusi 1	38,62	38,62
10	M-9	Vilusi 2- Deleuša	1	Vilusi 2- Deleuša	20,88	20,88
11	M-10	Podgorica 3 - Budva	1	Podgorica 3 - Donji Ulići	24,71	57,71
			2	Donji Ulići - Cetinje 1	5,80	
			3	Cetinje 1 - Budva	27,20	
12	M-11	Lepetani - Krtolska raskrsnica	1	Lepetani - Krtolska raskrsnica	10,07	10,07

13	M-12	Meljine - Sitnica	1	Meljine - Sitnica	19,35	19,35
Ukupno magistralnih putevi						909,70
Red.broj	Oznaka	Regionalni putevi	Dionica		Dužina (km)	
			Broj	Naziv	Dionice	UKUPNO
1	R-1	Cetinje 1 - Kotor	1	Cetinje 1 - Čekanje	11,57	41,44
			2	Čekanje - Krstac	8,52	
			3	Krstac - Kotor	21,35	
2	R-2	Berane - Grnčar	1	Berane - Buča	3,30	54,43
			2	Buča - Andrijevića	12,80	
			3	Andrijevića - Murino	14,93	
			4	Murino - Grnčar	23,40	
3	R-3	Pljevlja 2 - Metaljka	1	Pljevlja 2 - Dajevića Han	3,18	39,10
			2	Dajevića Han - Metaljka	35,92	
4	R-4	Dajevića Han - Čemerno	1	Dajevića Han - Čemerno	10,22	10,22
5	R-5	Rožaje - Stubica	1	Rožaje - Stubica	23,70	23,70
6	R-6	Most Zeleni - Vuča	1	Most Zeleni - Vuča	29,02	29,02
7	R-7	Vir - Krstac	1	Vir - Krstac	42,54	42,54
8	R-8	Resna - Grahovo - Nudo	1	Resna - Nudo	51,38	51,38
9	R-9	Murino - Bjeluha	1	Murino - Bjeluha	34,30	34,30
10	R-10	Đurđevića Tara - Mojkovac	1	Đurđevića Tara - Mojkovac	45,92	45,92
11	R-11	Slijepač most - Trlica	1	Slijepač most - Trlica	64,49	64,49
12	R-12	Budimlja - Kalače	1	Budimlja - Podvade	12,95	36,20
			2	Podvade - Kalače	23,25	
13	R-13	Bioče - Kolašin	1	Bioče - Petlja Mateševo	49,16	59,08
			2	Petlja Mateševo - Mateševo	1,00	
			3	Mateševo - Kolašin	8,92	
14	R-14	Danilovgrad - Čevo	1	Danilovgrad - Čevo	25,85	25,85
15	R-15	Vladimir - Donji Ulići	1	Vladimir - Virpazar 3	50,22	84,00
			2	Virpazar 3 - Virpazar 2	0,92	
			3	Virpazar 2 - Donji Ulići	32,86	
16	R-16	Plužine - Pošćenski kraj	1	Plužine - Pošćenski kraj	44,57	44,57

17	R-17	Čekanje - Riđani	1	Čekanje - Resna	10,80	56,32
			2	Resna - Čevo	8,90	
			3	Čevo - Riđani	36,62	
18	R-18	Pljevlja 1 - Šula	1	Pljevlja 1 - Pljevlja 2	1,20	35,72
			2	Pljevlja 2 - Šula	34,52	
19	R-19	Mateševo - Andrijevice	1	Mateševo - Andrijevice	34,76	34,76
20	R-20	Virak - Šavnik	1	Virak - Tušina	23,00	37,37
			2	Tušina - Šavnik	14,37	
21	R-21	Mioska - Tušina	1	Mioska - Tušina	40,10	40,10
22	R-22	Ulcinj - Ada	1	Ulcinj - Ada	13,58	13,58
23	R-23	Cerovo - Vranjske njive	1	Cerovo - Vranjske njive	40,60	40,60
24	R-24	Buča - Lubnice	1	Buča - Lubnice	10,17	10,17
25	R-25	Cetinje 2 - Krstac	1	Cetinje 2 - Međuvršje	16,70	25,60
			2	Međuvršje - Krstac	8,90	
26	R-25.1	Međuvršje - Lovćen	1	Međuvršje - Lovćen	3,00	3,00
27	R-26	Vrela - Njegovuđa	1	Vrela - Njegovuđa	3,60	3,60
28	R-27	Cijevna Zatrijebačka - Podgorica 4	1	Cijevna Zatrijebačka - Podgorica 4	24,08	24,08
29	R-28	Bar 1 - Virpazar 3	1	Bar 1 - Virpazar 3	31,30	31,30
30	R-29	Bar 2 - Krute	1	Bar 2 - Krute	14,36	14,36
31	R-30	Podvade - Bioča	1	Podvade - Petnjica 1	2,00	11,00
			2	Petnjica 1 - Bioča	9,00	
32	R-30.1	Petnjica 1 - Petnjica 2	1	Petnjica 1 - Petnjica 2	1,60	1,60
Ukupno regionalnih putevi						1.069,40
UKUPNO DRŽAVNI PUTEVI						2.021,00

5 RAZVOJ I IMPLEMENTACIJA INTELIGENTNIH TRANSPORTNIH SISTEMA

Crna Gora je na osnovu Zakona o putevima donijela Program razvoja i uvođenja inteligentnih transportnih sistema (ITS) u drumskom saobraćaju u Crnoj Gori (2022-2026). Osnovni cilj ovog programa je prikaz postojećeg stanja i plan budućih aktivnosti na razvoju i uvođenju ITS-a u drumskom saobraćaju u Crnoj Gori.

Uz podršku EBRD urađena je Studija razvoja i implementacije inteligentnih transportnih sistema. Ova studija ima za cilj da pomogne u pripremi investicionih prijedloga za:

- Sistem za prikupljanje saobraćajnih podataka,
- Sistem nadzornih kamera za kontrolu saobraćaja, i
- Nacionalni centar za saobraćajne podatke.

Studijom je predložen AI CCTV sistem sposoban za detekciju i klasifikaciju vozila, uključujući mogućnost automatskog prepoznavanja registarskih oznaka vozila (ALPR), što omogućava praćenje kretanja između tačaka polaska i odredišta (O-D analiza). Ovo rješenje se predlaže kao dopunski sistem za prikupljanje saobraćajnih podataka.

Rješenje uključuje postavljanje ALPR kamera na šest (6) ključnih lokacija na putnoj mreži, sa ciljem generisanja O-D matrica, kao i aplikaciju za upravljanje opremom i analizu podataka.

Uzimajući u obzir da je ovo rješenje u potpunosti usklađeno sa savremenim tehnologijama i imajući u vidu njegova ograničenja, Studija ističe sljedeće aspekte:

- Ključni aspekt za dalji razvoj treba da bude implementacija softvera koji može da integriše saobraćajne podatke iz različitih izvora (postojeće magnetne petlje, ALPR kamere koje će postaviti Uprava za saobraćaj, podaci prikupljeni od telekom operatera, podaci koje prikuplja Monteput, kao i registri registarskih oznaka koji dijele drugi akteri poput Monteputa ili Ministarstva unutrašnjih poslova). Ovaj softver treba da uključuje funkcionalnosti za analizu i izvještavanje sa ciljem da osnaži Upravu za saobraćaj – ne kroz samu opremu, već kroz mogućnost integracije podataka i generisanje znanja o saobraćaju u Crnoj Gori.
- Klasifikacija vozila među implementiranim sistemima za prikupljanje podataka treba da bude usklađena i posebno analizirana. U vezi s tim, treba istaći da rješenja zasnovana na video analizi klasifikuju vozila prema dužini, a ne prema broju osovina.
- Prikupljeni podaci, nakon filtriranja, treba da budu objavljeni kako bi informisali sve uključene javne i privatne subjekte, kao i korisnike putne mreže.

Studija stavlja poseban fokus na uspostavljanje centra čija je svrha integracija, analiza i razmjena saobraćajnih podataka, u skladu sa jednim od ključnih ciljeva Evropske direktive 2010/40/EU, kao i implementacijom Nacionalne pristupne tačke (NAP) uz podršku projekta NAPCORE (Organizacija za koordinaciju nacionalnih pristupnih tačaka u Evropi). Projekat NAPCORE pokrenut je 2022. godine s ciljem boljeg usklađivanja implementacije evropskih specifikacija u zemljama članicama. NAPCORE je Program podrške koji kofinansira Evropska unija kroz instrument "Connecting Europe Facility". Pokrenut je kao mehanizam za koordinaciju sa ciljem poboljšanja interoperabilnosti nacionalnih pristupnih tačaka, koje predstavljaju osnovu za razmjenu podataka o mobilnosti u Evropi. NAPCORE unaprjeđuje interoperabilnost podataka o mobilnosti kroz harmonizaciju standarda i njihovo usklađivanje. Takođe, cilj je povećanje pristupačnosti i proširenje dostupnosti podataka o mobilnosti putem koordinisanog pristupa podacima i bolje harmonizacije evropskih NAP-ova.

U tom kontekstu, rješenje koje predlaže Studija uključuje mehanizme za integraciju, analizu i razmjenu podataka.

Prema Evropskoj komisiji, upravljanje saobraćajem podrazumijeva:

- informisanje putnika i prevoznika o stanju putne mreže,
- detekciju incidenata i vanrednih situacija,
- implementaciju strategija odgovora u cilju bezbjedne i efikasne upotrebe putne mreže,
- optimizaciju infrastrukture, uključujući i prekogranične dionice.

Incidenti mogu biti nepredviđeni ili planirani: akcidenti, radovi na putu, nepovoljni vremenski uslovi, štrajkovi, demonstracije, javni događaji, gužve u saobraćaju itd. U tom kontekstu, Nacionalni centar za upravljanje saobraćajem (NTMC) centralizuje informacije i upravlja saobraćajem duž putne mreže što je prema Direktivi 2010/40 prepoznato kao ključni element ITS implementacije. Takvi centri su standard u evropskom i međunarodnom okviru, te njihov izostanak u Crnoj Gori predstavlja značajan nedostatak. Svrha NTMC-a treba da bude razvoj i koordinacija planiranja, nadzora i upravljanja saobraćajem na nacionalnoj putnoj mreži, kako bi se postigla održiva, efikasna i bezbjedna mobilnost. Funkcije NTMC-a uključuju:

- Integraciju podataka sa ITS elemenata instaliranih duž puteva, kao i podataka iz javnih i privatnih izvora korisnih za rad NTMC-a i informisanje korisnika,
- Analizu i predviđanje mobilnosti i saobraćaja radi identifikacije potrebnih izmjena na infrastrukturi,
- Koordinaciju nadzora i rada različitih upravljačkih centara,
- Centralizovano upravljanje ITS uslugama na putevima Crne Gore,
- Koordinaciju sa drugim centrima (za mobilnost, vanredne situacije i dr.) kroz razmjenu informacija,
- Koordinaciju dešavanja na terenu,
- Distribuciju saobraćajnih informacija medijima i javnosti, kao i prikupljanje povratnih informacija od korisnika.

Sve članice EU uspostavljaju svoje Nacionalne pristupne tačke (NAP) jer je to jedna od prioriteta akcija u okviru Direktive 2010/40, sa ciljem olakšanja pristupa, razmjene i ponovne upotrebe transportnih podataka i omogućavanja interoperabilnih usluga putovanja i saobraćaja širom EU.

NAP bi trebalo da integriše podatke o saobraćaju i transportu (multimodalnost), a definicija mora uzeti u obzir sljedeće zahtjeve:

- Ključ uspješne NAP platforme je učešće raznovrsnih aktera: javni i privatni sektor, akademska zajednica itd.
- Funkcionalnosti koje NAP mora da obezbijedi:
 - Razmjenu podataka,
 - Normalizaciju i agregaciju podataka,
 - Osiguranje kvaliteta podataka, uključujući validaciju i eliminaciju neispravnih podataka.

NAP treba da pruža sljedeće informacije:

- Informacije o bezbjednosti u saobraćaju,
- Informacije o saobraćaju u realnom vremenu,
- Lokacije bezbjednih i sigurnih parkinga za teretna vozila,
- Multimodalne informacije o putovanju.

Podaci treba da budu usklađeni sa evropskim standardima poput DATEX II, SIRI i NeTEx, kao i globalno raširenim standardima poput GTFS.

NAP arhitektura može biti razvijena prema referentnom modelu korišćenom u FRAME-NEXT. Razlika između NTMC, NTDC i NAP je sljedeća:

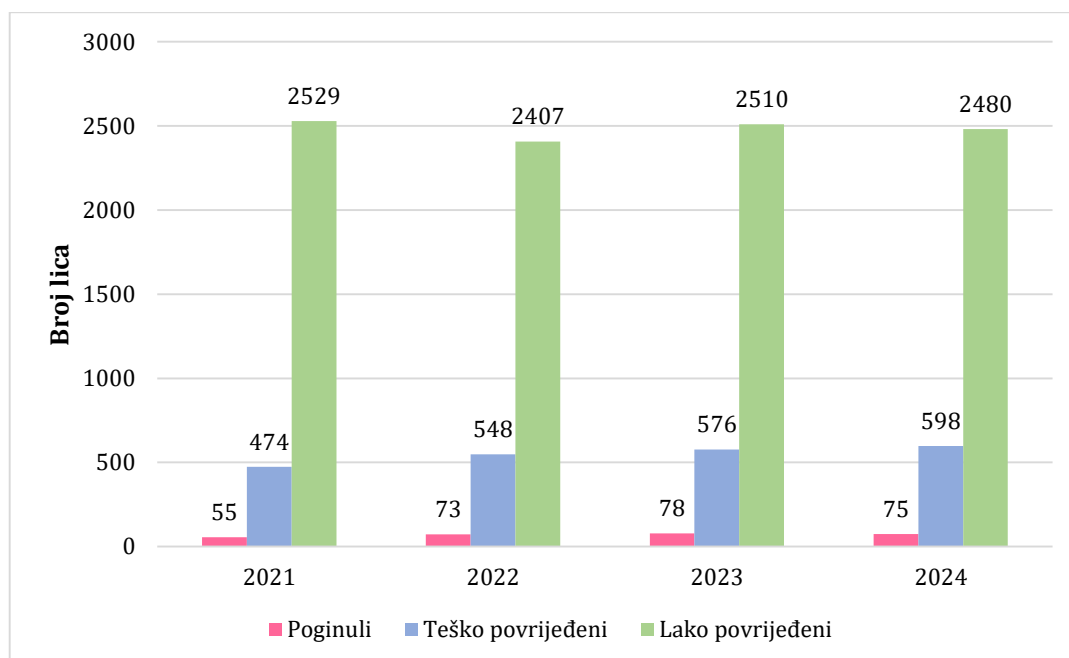
- NTMC (Nacionalni centar za upravljanje saobraćajem): Tijelo odgovorno za upravljanje saobraćajem na nacionalnim putevima, integraciju podataka iz više izvora (uključujući meteorološke, hitne službe itd.).
- NTDC (Nacionalni centar za saobraćajne podatke): Funkcionalni dio NTMC-a, zadužen za integraciju, filtriranje, analizu i razmjenu podataka. Ne treba ga posmatrati kao zasebnu instituciju.
- NAP (Nacionalna pristupna tačka): Digitalna platforma za prikupljanje, formatiranje, označavanje metapodacima i razmjenu podataka između korisnika i institucija. Predstavlja sistem, a ne instituciju.

6 STANJE BEZBJEDNOSTI PUTEVA U CRNOJ GORI

Generalna skupština Ujedinjenih nacija je 31. avgusta 2020. godine usvojila Rezoluciju 74/299, kojom je proglašena Druga dekada akcija za bezbjednost saobraćaja (2021–2030). Ključni cilj ove Dekade jeste smanjenje broja poginulih i teško povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama za 50% do 2030. godine. U skladu sa ovim globalnim opredjeljenjem, Vlada Crne Gore je usvojila Strategiju poboljšanja bezbjednosti drumskog saobraćaja za period 2024–2030. kao nacionalni odgovor na izazove bezbjednosti saobraćaja. Glavni strateški cilj Strategije je jasno definisan: smanjenje broja poginulih i teško povrijeđenih lica za 50% do 2030. godine, u odnosu na baznu 2021. godinu, uz posebnu posvećenost cilju “nula poginule djece” u saobraćaju.

Međutim, uvid u statističke podatke prikazane na slici 6.1. ukazuje na činjenicu da ostvareni rezultati u periodu 2021–2024. nisu u skladu sa definisanim ciljevima. Ukoliko se 2021. godina posmatra kao bazna, može se primijetiti kontinuirani rast broja poginulih i teško povrijeđenih lica tokom naredne tri godine.

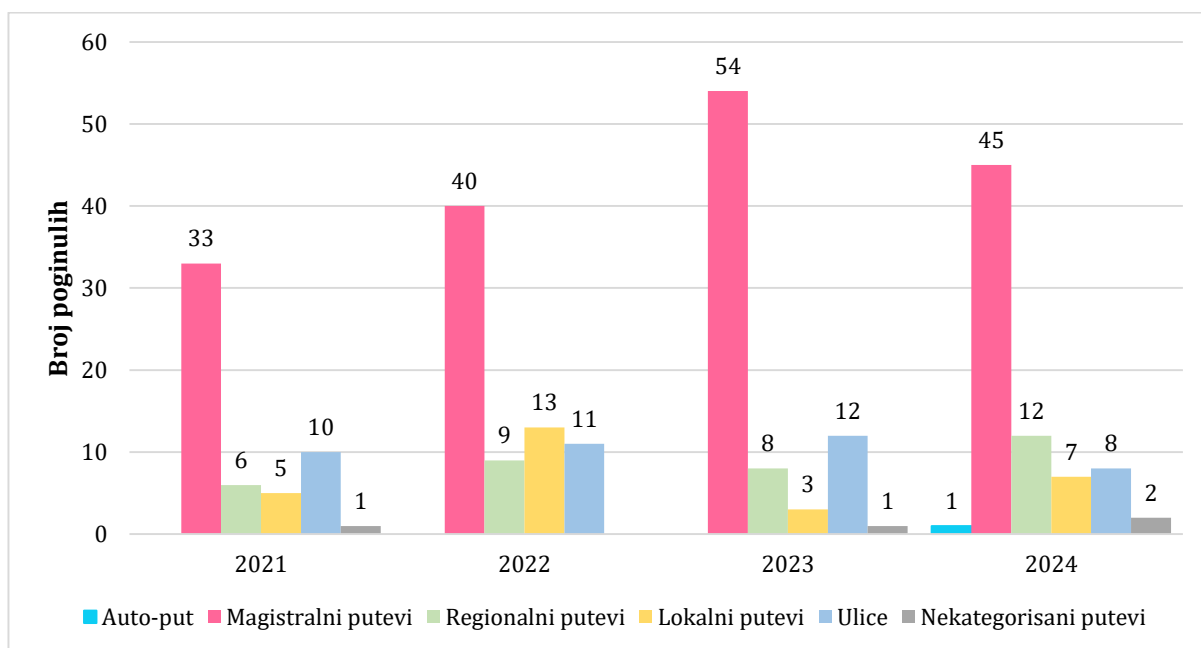
- Broj poginulih je u 2024. godini iznosio 75, što predstavlja povećanje od 36,4% u odnosu na 2021. godinu.
- Broj teško povrijeđenih je porastao sa 474 na 598, što je povećanje od 26,2%.
- Broj lako povrijeđenih lica blago osciluje i pokazuje blagi pad u 2024. godini u odnosu na 2021, ali ti rezultati nijesu dovoljni da kompenzuju rast težih posljedica saobraćajnih nezgoda.



Slika 6.1. Posljedice saobraćajnih nezgoda u Crnoj Gori, 2022 - 2024. godine

Ovi podaci jasno pokazuju da se u prethodne četiri godine nije ostvario željeni napredak u pogledu smanjenja najtežih posljedica saobraćajnih nezgoda. Štaviše, trendovi ukazuju na pogoršanje situacije, što predstavlja ozbiljan izazov za realizaciju strateškog cilja do 2030. godine.

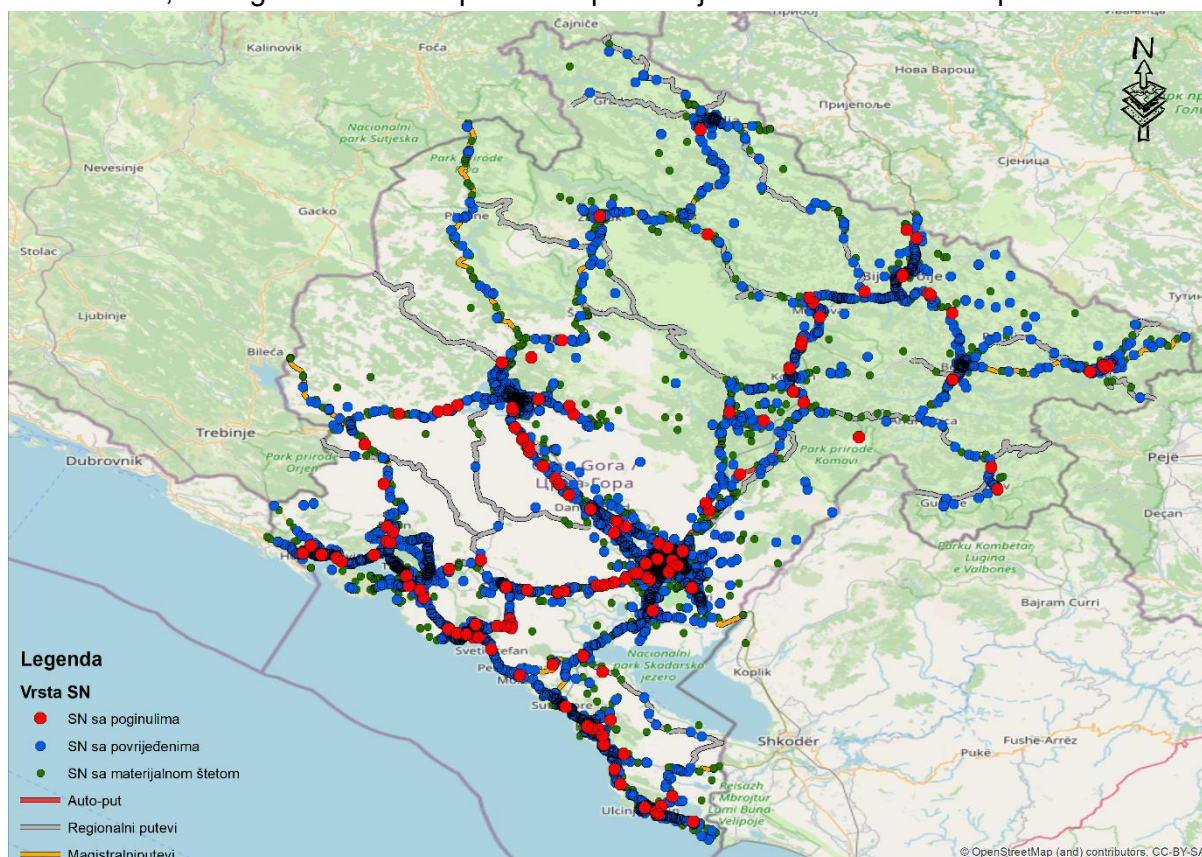
Analiza broja poginulih lica u saobraćajnim nezgodama prema kategoriji puta u periodu od 2021. do 2024. godine ukazuje na izražen rizik po bezbjednost saobraćaja na državnim putevima, naročito na magistralnim i regionalnim saobraćajnicama (slika 6.2). U 2024. godini, od ukupno 75 poginulih lica, čak 60% stradalo je na magistralnim putevima, 16% na regionalnim, dok je 1,3% poginulo na auto-putu. To znači da je više od tri četvrtine smrtnih ishoda zabilježeno upravo na državnim putevima. U poređenju sa baznom 2021. godinom, evidentan je porast broja poginulih: na magistralnim putevima broj je sa 33 porastao na 45, što predstavlja povećanje od 36,4%, dok je broj stradalih na regionalnim putevima udvostručen – sa 6 na 12. Takođe, u 2024. godini po prvi put je registrovan i smrtni slučaj na auto-putu. Broj poginulih na lokalnim putevima i ulicama oscilira iz godine u godinu, ali ne pokazuje jasnu tendenciju smanjenja – u 2024. godini, 8 osoba je poginulo na ulicama (što je nešto manje nego prethodnih godina), dok je na lokalnim putevima stradalo 7 lica, što je porast u odnosu na 2023. godinu. Ovi podaci potvrđuju da su državni putevi najrizičniji dio saobraćajne mreže u Crnoj Gori, a posebno zabrinjava konstantno visok broj poginulih na magistralnim putevima, koji karakterišu intenzivan saobraćaj. Ovakvi trendovi ozbiljno dovode u pitanje ostvarenje strateškog cilja smanjenja broja poginulih za 50% do 2030. godine, te ukazuju na hitnu potrebu za unaprjeđenjem saobraćajne infrastrukture, jačanjem nadzora i sprovođenjem ciljano definisanih mjera bezbjednosti.



Slika 6.2. Broj poginulih u saobraćajnim nezgodama u Crnoj Gori prema kategoriji puta, 2022 - 2024. godine

Analiza prostorne distribucije saobraćajnih nezgoda u Crnoj Gori za period 2022–2024, pokazuje da se najveća koncentracija nezgoda – uključujući one sa poginulima (crvene tačke), povrijeđenima (plave tačke) i materijalnom štetom (zelene tačke) – javlja u neposrednoj okolini urbanih i tranzitno frekventnih centara (slika 6.3). Posebno se izdvajaju područja oko

Podgorice, Nikšića, Budve, Bara, kao i ključni magistralni i regionalni pravci koji povezuju središnji dio zemlje sa primorjem i sjeverom. Na autoputu se i dalje bilježi znatno manji broj nezgoda u odnosu na druge puteve, što može ukazivati na veću bezbjednost ove infrastrukture, ali i ograničen obim upotrebe u poređenju sa ostalim državnim putevima.

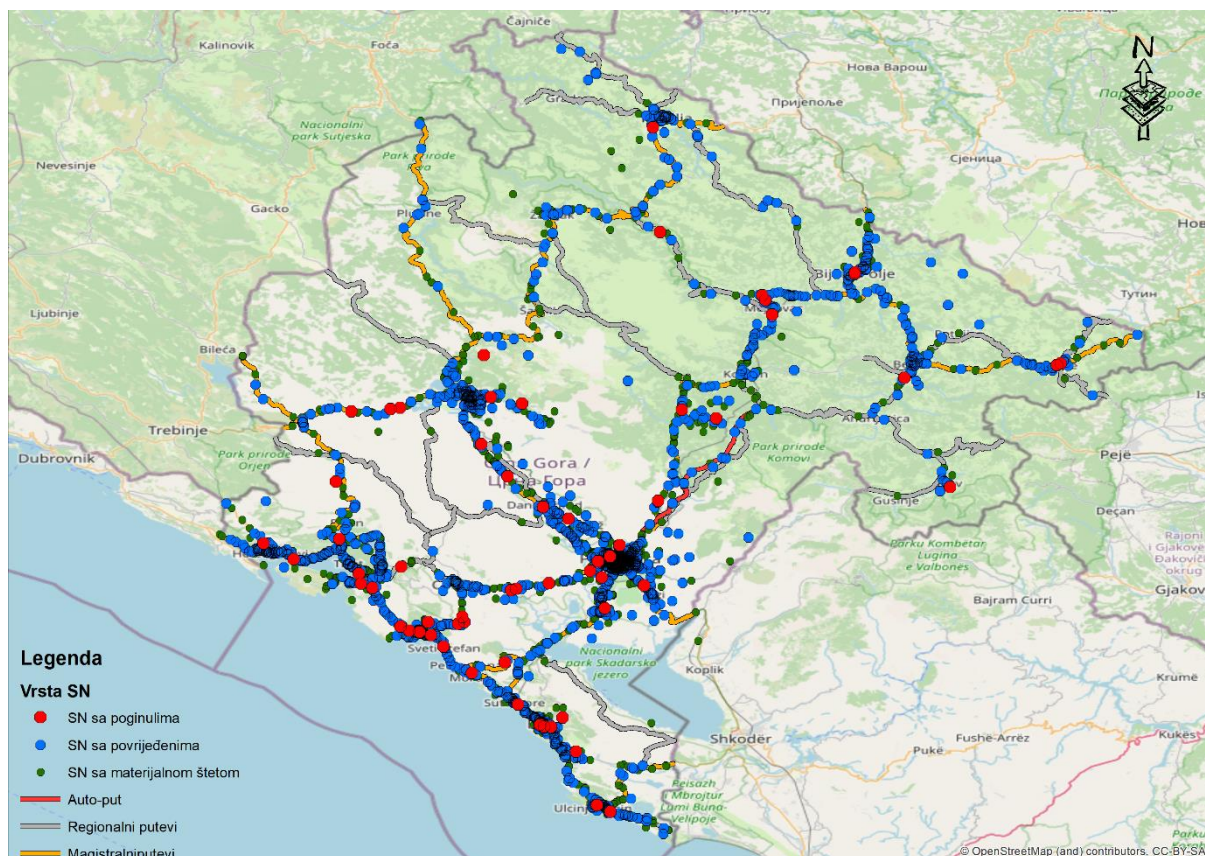


*Slika 6.3. Distribucija saobraćajnih nezgoda u Crnoj Gori
prema kategoriji puta, 2022 - 2024. godine*

Kada se fokus usmjeri isključivo na saobraćajne nezgode sa poginulima (crvene tačke na mapi), uočava se da je najveća učestalost zabilježena na magistralnim putevima. U centralnom regionu, posebno su rizični pravci Nikšić – Danilovgrad, Podgorica – Danilovgrad, Podgorica – Cetinje i Podgorica – Kolašin, gdje se bilježi najviše smrtnih ishoda. U južnom regionu, crvene tačke su najgušće raspoređene duž Jadranske magistrale, naročito na pravcima Bar – Ulcinj, Budva – Bar i Cetinje – Budva, koji su izloženi velikim sezonskim opterećenjima tokom turističke sezone. Iako sjeverni region bilježi manji ukupni broj nezgoda, i ovde postoje jasno izražene kritične tačke – naročito na relacijama Berane – Rožaje, Mojkovac – Žabljak i Pljevlja – Đurđevića Tara, koje su često karakterisane složenim geomorfološkim uslovima i ograničenim tehničkim karakteristikama puta. Ukupna distribucija pokazuje da se saobraćajne nezgode sa najtežim posljedicama pretežno dešavaju na saobraćajno najopterećenijim pravcima i u zonama intenzivnog urbanog i tranzitnog kretanja, što ukazuje na potrebu da se prioritarno ulaže u unaprjeđenje bezbjednosti upravo na tim dionicama kako kroz tehničko unaprjeđenje infrastrukture, tako i kroz kontrolu brzine, edukaciju učesnika u saobraćaju i bolju signalizaciju.

Na osnovu prikazanih podataka i mape saobraćajnih nezgoda za 2022. godinu, može se uočiti izražena prostorna koncentracija nezgoda u centralnoj i južnoj regiji Crne Gore, sa posebnim

fokusom na područje Podgorice, Nikšića i Jadranske obale (slika 6.4). Ukupan broj saobraćajnih nezgoda, bez obzira na ishod (poginuli, povrijeđeni ili materijalna šteta), jasno pokazuje da su najrizičniji magistralni putni pravci, naročito oni koji povezuju ključne administrativne i turističke centre. Vizuelno, mapa prikazuje gustu mrežu tačaka duž saobraćajnica u centralnom pojasu zemlje, dok sjeverna regija ima manje nezgoda, ali i dalje sadrži određene dionice sa visokim rizikom, poput pravca Mojkovac–Žabljak.

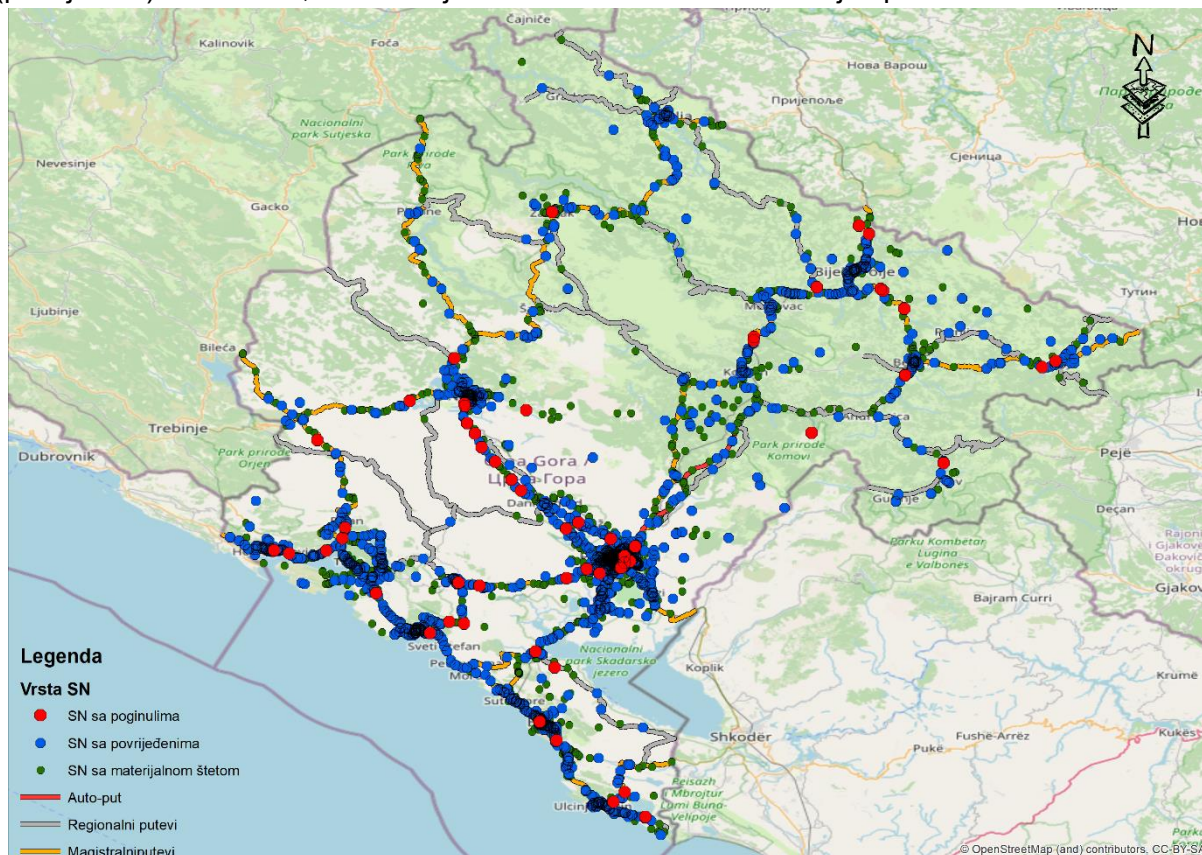


Slika 6.4. Distribucija saobraćajnih nezgoda u Crnoj Gori prema kategoriji puta, 2022 godina

Kada se razmatraju nezgode sa poginulima i povrijeđenima, najrizičniji putni pravci u 2022. godini su Podgorica–Cetinje (7 poginulih), Cetinje–Budva (5), Budva–Bar, Nikšić–Vilusi i Mojkovac–Žabljak (po 3), te Podgorica–Bar, Nikšić–Danilovgrad i Kotor–Herceg Novi (po 2). Ovi pravci se pretežno nalaze na magistralnoj mreži (M2 i povezane rute), što potvrđuje ulogu državnih puteva kao najkritičnijih u kontekstu teških saobraćajnih nezgoda. Posebno zabrinjava koncentracija crvenih i plavih tačaka (poginuli i povrijeđeni) na dijelovima mreže oko Budve, Bara, Kotora i Podgorice – što je posljedica visokog intenziteta saobraćaja, nebezbedne vožnje i velikog sezonskog opterećenja. Ukupno posmatrano, magistralni putevi u centralnoj i južnoj Crnoj Gori predstavljaju najopasnije saobraćajnice, a prepoznati pravci iz analize bi trebali biti prioritet u budućim mjerama za unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja, kroz rekonstrukciju, bolju signalizaciju i preventivne kontrole (slika 6.4).

Analizirajući mapu saobraćajnih nezgoda iz 2023. godine, uočava se nastavak izraženih regionalnih obrazaca iz prethodnog perioda, sa dominacijom nezgoda u centralnoj i južnoj Crnoj Gori (slika 6.5). Najveća gustina svih vrsta saobraćajnih nezgoda koncentrisana je na

području Podgorice, Nikšića, kao i duž Jadranske magistrale, naročito između Budve, Bara i Ulcinja. Ovi prostori pokrivaju najveći broj saobraćajnica sa crvenim (poginuli) i plavim (povrijeđeni) markerima, što ukazuje na visok intenzitet saobraćaja i povećanu rizičnost.

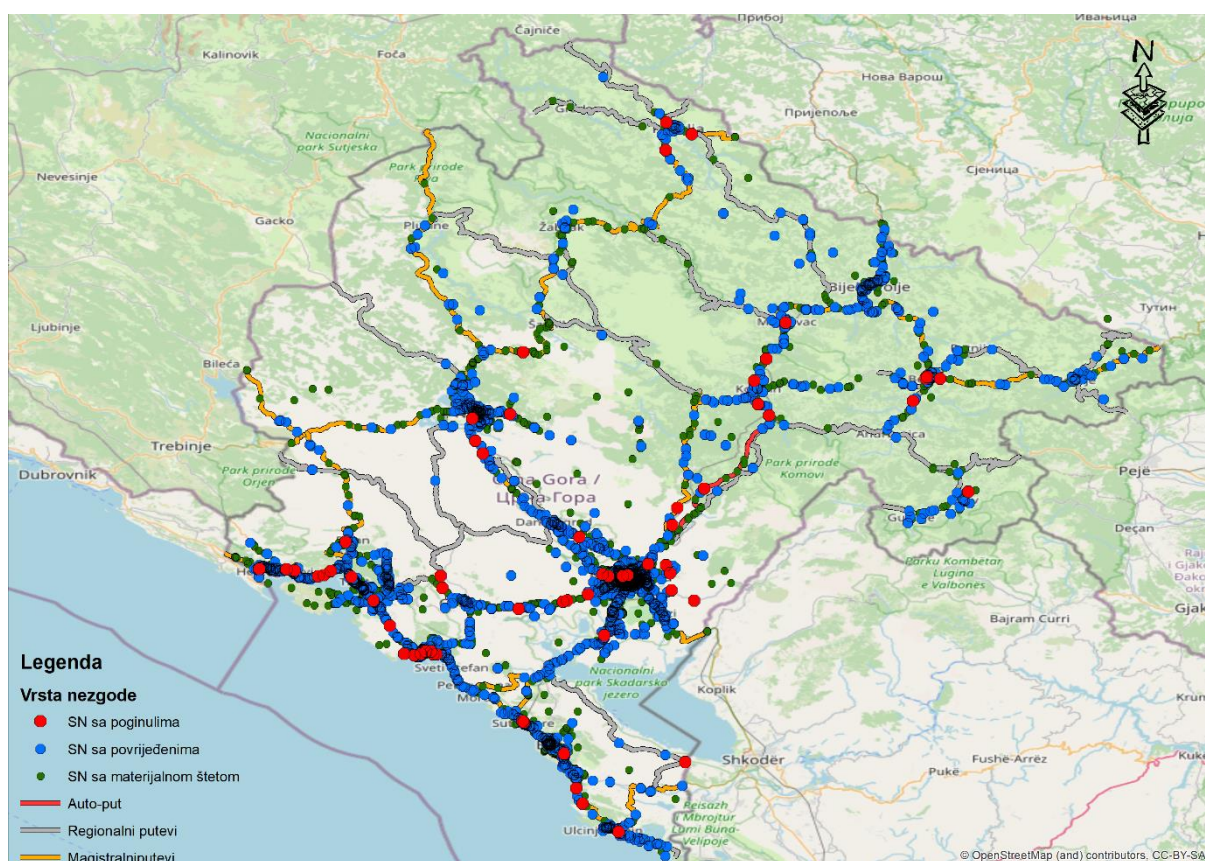


Slika 6.5. Distribucija saobraćajnih nezgoda u Crnoj Gori prema kategoriji puta, 2023. godina

Fokusirajući se na nezgode sa poginulim licima, najrizičniji magistralni put u 2023. godini bio je pravac Nikšić–Danilovgrad, na kojem je smrtno stradalo čak 8 osoba. Slijede pravci Kotor–Herceg Novi sa 6, Podgorica–Danilovgrad sa 5, te Rožaje–Bać sa 4 poginule osobe. Po 3 poginula evidentirana su na više putnih pravaca: Cetinje–Budva, Podgorica–Bar, Nikšić–Vilusi, Berane–Rožaje, Kolašin–Mojkovac, Bijelo Polje–Berane i Budva–Bar, dok su ostali pravci sa po 1–2 smrtna slučaja ravnomjernije raspoređeni po teritoriji. Ovi rezultati ukazuju da, osim dominantnih urbanih centara, značajan bezbjednosni izazov predstavljaju i sjeverni magistralni putevi – posebno oni koji povezuju Rožaje, Berane, Bijelo Polje i Pljevlja, gdje se nezgode sa teškim ishodom sve češće bilježe. Magistralni putevi u Crnoj Gori, naročito oni sa većim nadmorskim visinama i složenom topografijom, očigledno predstavljaju kritične tačke u saobraćajnom sistemu, što nalaže hitne infrastrukturne i bezbjednosne intervencije (slika 6.5).

Na osnovu prikazane karte saobraćajnih nezgoda za period 2022–2024. godine, vidljivo je da se najveći broj nezgoda sa smrtnim ishodom i dalje dešava na frekventnim magistralnim putnim pravcima, posebno duž crnogorskog primorja i u centralnom dijelu zemlje (slika 6.6). Gustoća crvenih tačaka koje označavaju nezgode sa poginulim licima jasno ukazuje na rizične zone saobraćaja. Posebno se ističe magistralni pravac Bar–Ulcinj, gdje je u navedenom periodu život izgubilo 7 osoba, čime ovaj pravac zauzima prvo mjesto po smrtnosti. Slijedi

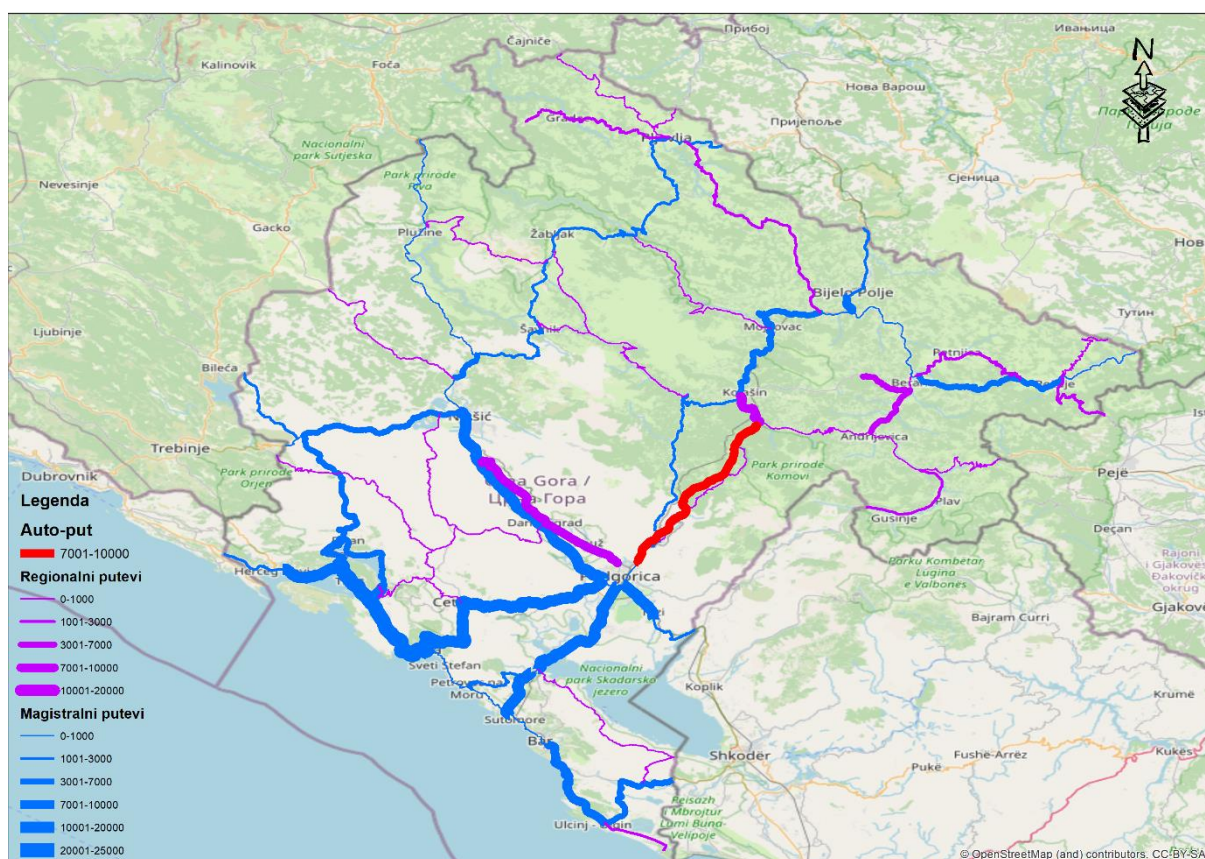
pravac Bar–Budva sa 6 poginulih, a zatim Podgorica–Cetinje sa 4 poginula lica. Po tri žrtve bilježe i pravci Kolašin–Mojkovac, Kotor–Budva, te Herceg Novi–Lipci. Dvije osobe su poginule na pravcima Tivat–Budva, Kotor–Risan, Podgorica–Kolašin i Podgorica–Danilovgrad. Ostali pravci sa po jednom poginulom osobom uključuju raznolike dionice širom zemlje: od Pljevlja–Đurđevića Tara i Nikšić–Šavnik, preko Berane–Andrijevica i Tivat–Lepetani, pa sve do Meljine–Lipci, pokazujući da i kraće dionice ili one sa manjim intenzitetom saobraćaja nisu bez rizika. Zapaženo je smanjenje broja poginulih na dionici Danilovgrad–Nikšić u odnosu na prethodni period. Dok je u ranijim analizama ova dionica bila među najsmrtonosnijima, nova karta pokazuje smanjen broj crvenih tačaka, što može biti rezultat poboljšanja infrastrukture, pojačanog nadzora ili preventivnih mjera bezbjednosti u saobraćaju. Karta dodatno ilustruje izraženu koncentraciju nezgoda u priobalju, naročito u opštinama Bar, Budva, Tivat i Kotor, gdje se zbog sezonskog turističkog opterećenja bilježi pojačana saobraćajna aktivnost. Centralni region – sa središtem u Podgorici – takođe ostaje žarište, dok je na sjeveru zemlje vidljiv manji broj nezgoda, ali i dalje prisutan na ključnim magistralama. Analiza ukazuje na potrebu za hitnim mjerama unapređenja bezbjednosti na najkritičnijim dionicama: bolja signalizacija, pojačan nadzor saobraćaja i infrastrukturna poboljšanja, naročito na primorskim putevima i pravcima koji povezuju urbane centre s planinskim područjima.



Slika 6.6. Distribucija saobraćajnih nezgoda u Crnoj Gori prema kategoriji puta, 2024 godina

7 OBIM SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA U CRNOJ GORI

Na slici 7.1. prikazana je prostorna distribucija saobraćajnog opterećenja na državnim putevima Crne Gore za 2024. godinu. Prikaz je grafički diferenciran prema vrsti puta: crvenom bojom označena je dionica auto-puta, plavom magistralni putevi, dok su regionalni putevi predstavljeni ljubičastom bojom. Analiza karte jasno pokazuje da su najveće saobraćajne opterećenosti zabilježene na magistralnim putevima u centralnom i južnom dijelu zemlje. Pored toga, izdvaja magistralni put M-2, koji predstavlja jednu od ključnih saobraćajnih arterija i pruža se od Petrovca, preko centralnih djelova Crne Gore, pa sve do granice sa Srbijom. Ova saobraćajnica ima kontinualno visok intenzitet saobraćaja duž čitave trase, što potvrđuje njen značaj u unutrašnjem i međunarodnom saobraćaju. U kontrastu s tim, putevi na sjeveru i zapadu Crne Gore karakterišu se znatno nižim obimom saobraćaja, što može biti rezultat manjeg broja naseljenih mjesta, lošijih vremenskih uslova tokom godine ili manje razvijenih ekonomskih aktivnosti u tim oblastima.



Slika 7.1. Mapa obima saobraćaja na državnim putevima u Crnoj Gori, 2024. godine

Na istoku zemlje, u zoni gravitacije prema Srbiji, saobraćajno opterećenje ima srednje, odnosno prosječne vrijednosti, što ukazuje na stabilan, ali ne pretjerano intenzivan saobraćaj. Kada je riječ o regionalnim putevima, posebno se izdvaja dionica R-23 (Cerovo – Bogetići – Glava Zete – Danilovgrad – Spuž – Rogami), gdje je zabilježena vrijednost PGDS-a (prosječni godišnji dnevni saobraćaj) veća od 8.000 vozila dnevno, što je izuzetno visoko za kategoriju

regionalnog puta i ukazuje na njegovu funkcionalnu važnost u povezivanju gradskih i prigradskih zona. Takođe, vrijednosti PGDS-a na auto-putu Bar – Boljare su označene kao umjerene, sa prosječnim dnevnim intenzitetom od oko 7.000 vozila, što reflektuje njegovo selektivno korišćenje – dominantno od strane putničkih vozila, tokom ljetne turističke sezone, dok je učešće teretnog saobraćaja za sada ograničeno, zbog naplatne politike, geografije terena i alternativnih pravaca. Ova analiza daje jasan uvid u prostornu raspodjelu saobraćajnih tokova, ukazujući na potrebe za daljom optimizacijom mreže i usmjeravanjem ulaganja u sektoru drumskog saobraćaja, u skladu sa intenzitetom korišćenja i strateškom ulogom pojedinih saobraćajnica.

7.1. Analiza obima saobraćaja na magistralnim putevima

U tabeli 7.1. i na slici 7.2. prikazane su vrijednosti obima saobraćaja na magistralnim putevima u periodu od 2022. do 2024. godine. Od ukupno 65 analiziranih dionica, podaci sa automatskih brojača saobraćaja su prikupljeni za 47 dionica, omogućavajući detaljnu analizu promjena kroz trogodišnji period.

Vrijednosti prosječnog godišnjeg dnevnog saobraćaja (PGDS) na magistralnim putevima su pokazale trend rasta:

- Tokom 2022. godine PGDS se kretao u rasponu od 729 do 19.331 vozilo dnevno,
- U 2023. godini opseg se povećao na 862 do 19.921 vozilo na dan,
- Dok je u 2024. godini dostignut maksimum od 913 do 20.441 vozilo na dan.

Najniže vrijednosti PGDS-a konstantno su bilježene na dionici magistralnog puta M-3, na relaciji Šćepan Polje (granica sa Bosnom i Hercegovinom) – Plužine (raskrsnica sa R-16), što ukazuje na manju frekvenciju saobraćaja i ograničen lokalni karakter korišćenja ove saobraćajnice.

Sa druge strane, najveće opterećenje saobraćajem zabilježeno je na izuzetno frekventnim dionicama:

- M-1, na relaciji Krtolska raskrsnica (raskrsnica sa M-11) – Budva (raskrsnica sa M-10),
- kao i na magistralnom putu M-11, između Lepetana i Tivta do Krtolske raskrsnice.

Ovi pravci predstavljaju ključne saobraćajne koridore u priobalnom dijelu Crne Gore, sa izraženim sezonskim i turističkim uticajem, što doprinosi njihovim visokim PGDS vrijednostima.

Tabela 7.1. Obim saobraćaja na magistralnim putevima, 2022-2024. godine

R.b.	Oznaka puta	Opis dionice	Brojač	2022	2023	2024
1	M1	Debeli Brijeg (granica sa Hrvatskom) - Meljine (raskrsnica sa M12)	Sutorina	3250	2906	1975
2	M1	Meljine (raskrsnica sa M12) - Kamenari (trajekt)	Kumbor	12870	14195	14855
3	M1	Kamenari (trajekt) - Lipci (raskrsnica sa M8)	Verige	4864	5718	5000
4	M1	Lipci (raskrsnica sa M8) - Kotor (raskrsnica sa R1)	Orahovac	5201	5950	4572
5	M1	Kotor (raskrsnica sa R1) - Krtolska raskrsnica (raskrsnica sa M11)	Vrmac	12865	13078	12720
6	M1	Krtolska raskrsnica (raskrsnica sa M11) - Budva (raskrsnica sa M10)	Radanovići	17071	18609	20441
7	M1	Krtolska raskrsnica (raskrsnica sa M11) - Budva (raskrsnica sa M10)	Radanovići	17071	18609	20441
8	M1	Budva (raskrsnica sa M10) - Petrovac (raskrsnica sa M2)	n/a			

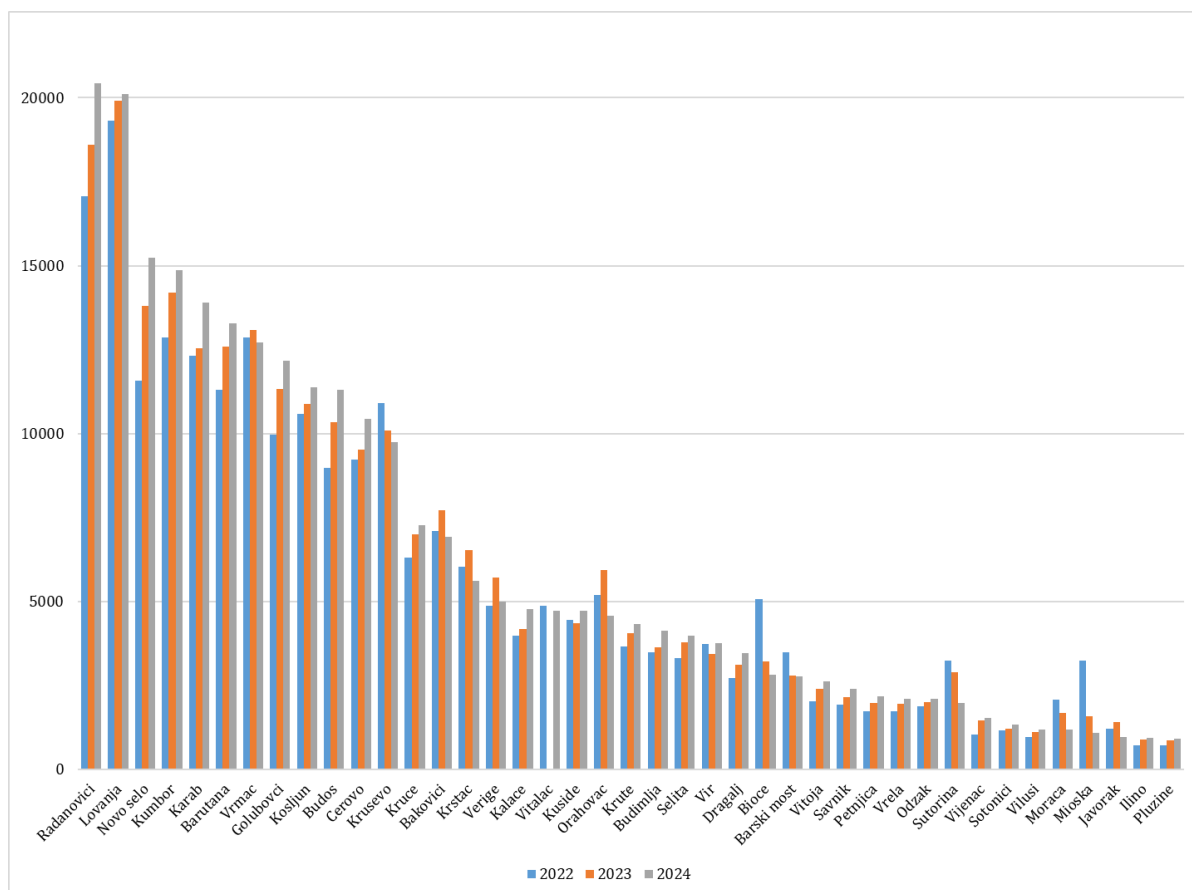
9	M1	Petrovac (raskrsnica sa M2) - Sutomore (raskrsnica sa M1.1)	n/a			
10	M1	Budva (raskrsnica sa M10) - Petrovac (raskrsnica sa M2)	n/a			
11	M1	Sutomore (raskrsnica sa M1.1) - Bar - Ulcinj (raskrsnica sa R22)	n/a			
12	M1	Sutomore (raskrsnica sa M1.1) - Bar - Ulcinj (raskrsnica sa R22)	n/a			
13	M1	Sutomore (raskrsnica sa M1.1) - Bar - Ulcinj (raskrsnica sa R22)	Kruče	6300	7014	7276
14	M1	Ulcinj (raskrsnica sa R22) - Vladimir (raskrsnica sa R15)	Krute	3659	4069	4319
15	M1	Ulcinj (raskrsnica sa R22) - Vladimir (raskrsnica sa R15)	Krute		4069	4319
16	M1	Vladimir (raskrsnica sa R15) - Sukobin (granica sa Albanijom)	Selita	3324	3786	3990
17	M2	Petrovac (raskrsnica sa M1) - Sotonići - Virpazar 1 (raskrsnica sa M)	Sotonići	1154	1213	1326
18	M2	Virpazar 1 (raskrsnica sa M1.1) - Virpazar 2 (raskrsnica sa R15)	n/a			
19	M2	Virpazar 2 (raskrsnica sa R15) - Golubovci (obilaznica) - Podgorica 1	Golubovci	9981	11338	12179
20	M2	Virpazar 2 (raskrsnica sa R15) - Golubovci (obilaznica) - Podgorica 1	Golubovci	9981	11338	12179
21	M2	Podgorica 1 (raskrsnica sa M3) - Golubovci (obilaznica) - Virpazar 2	Golubovci	9981	11338	12179
22	M2	Podgorica 1 (raskrsnica sa M3) - Podgorica 2 (raskrsnica sa M4)	n/a			
23	M2	Podgorica 2 (raskrsnica sa M4) - Bioče (raskrsnica sa R13)	n/a			
24	M2	Podgorica 2 (raskrsnica sa M4) - Bioče (raskrsnica sa R13)	Bioče	5065	3228	2825
25	M2	Bioče (raskrsnica sa R13) - Mioska (raskrsnica sa R21)	Morača	2086	1679	1190
26	M2	Mioska (raskrsnica sa R21) - Kolašin (raskrsnica sa R13)	Mioska	3233	1584	1098
27	M2	Kolašin (raskrsnica sa R13) - Mojkovac (raskrsnica sa R10)	Bakovići	7108	7712	6938
28	M2	Mojkovac (raskrsnica sa R10) - Slijepač Most (raskrsnica sa R11)	Krstac	6045	6540	5624
29	M2	Slijepač Most (raskrsnica sa R11) - Ribarevina (raskrsnica sa M5)	n/a			
30	M2	Ribarevina (raskrsnica sa M5) - Bijelo Polje (obilaznica)	Kruševo	10921	10100	9740
31	M2	Bijelo Polje (obilaznica) - Barski Most (granica sa Srbijom)	Barski most	3483	2797	2762
32	M3	Šćepan Polje (granica sa Bosnom i Hercegovinom) - Plužine (raskrsnica sa R-16)	Plužine	730	862	913
33	M3	Plužine (raskrsnica sa R16) - Jasenov Polje (raskrsnica sa M6)	Javorak	1218	1407	957
34	M3	Jasenovo Polje (raskrsnica sa M6) - Vir (raskrsnica sa R7)	Vir	3730	3440	3774
35	M3	Vir (raskrsnica sa R7) - Nikšić (raskrsnica sa M7)	n/a			
36	M3	Nikšić (raskrsnica sa M7) - Cerovo (raskrsnica sa R23)	Budoš	8976	10339	11311
37	M3	Cerovo (raskrsnica sa R23) - Danilovgrad (raskrsnica sa R14)	Cerovo	9217	9528	10451
38	M3	Cerovo (raskrsnica sa R23) - Danilovgrad (raskrsnica sa R14)	Cerovo	9217	9528	10451
39	M3	Danilovgrad (raskrsnica sa R14) - Podgorica 3 (raskrsnica sa M10)	Novo selo	11588	13792	15240
40	M3	Danilovgrad (raskrsnica sa R14) - Podgorica 3 (raskrsnica sa M10)	Novo selo	11588	13792	15240
41	M3	Podgorica 3 (raskrsnica sa M10) - Podgorica 1 (raskrsnica sa M2)	n/a			
42	M4	Podgorica 2 (raskrsnica sa M2) - Tuzi - Božaj (granica sa Albanijom)	Karab	12331	12534	13895
43	M4	Podgorica 2 (raskrsnica sa M2) - Tuzi - Božaj (granica sa Albanijom)	Vitoja	2041	2405	2624
44	M5	Ribarevina (raskrsnica sa M2) - Berane (raskrsnica sa R2)	n/a			
45	M5	Berane (raskrsnica sa R2) - Budimlja (raskrsnica sa R12)	n/a			
46	M5	Budimlja (raskrsnica sa R12) - Kalače (raskrsnica sa R12)	Budimlja	3490	3634	4141
47	M5	Kalače (raskrsnica sa R12) - Rožaje (raskrsnica sa R5)	Kalače	3978	4171	4783
48	M5	Most Zeleni (raskrsnica sa R6) - Dračnovac (granica sa Srbijom)	Besnik			

49	M6	Ranče (granica sa Srbijom) - Trlica (raskrsnica sa R11)	Vijenac	1031	1469	1534
50	M6	Trlica (raskrsnica sa R11) - Pljevlja 1 (raskrsnica sa R18)	n/a			
51	M6	Pljevlja 1 (raskrsnica sa R 18) - Đurđevića Tara (raskrsnica sa R10)	Odžak	1874	2001	2099
52	M6	Đurđevića Tara (raskrsnica sa R- 10) - Žabljak (obilaznica) - Virak (raskrsnica sa R-20)	Vrela	1736	1961	2103.617
53	M6	Virak (raskrsnica sa R20) - Pošćenski kraj (raskrsnica sa R16)	n/a			
54	M6	Pošćenski kraj (raskrsnica sa R-16) -Tunel Ivica - Šavnik (raskrsnica sa R-20)	Petnjica	1729	1979	2186
55	M6	Šavnik (raskrsnica sa R-20) - Kruševica - Jasenovo Polje (raskrsnica sa M-3)	Savnik	1924	2164	2393
56	M7	Nikšić (raskrsnica sa M3) - Riđani (raskrsnica sa R17)	Vitalac	4871		4728
57	M7	Riđani (raskrsnica sa R17) - Vilusi 1 (raskrsnica sa M8)	Kuside	4446	4350	4720
58	M7	Vilusi 1 (raskrsnica sa M8) - Vilusi 2 (raskrsnica sa M9)	n/a			
59	M7	Vilusi (raskrsnica sa M-7) - Petrovići - Deleuša (granica sa Bosnom i Hercegovinom)	Ilino brdo	729	886	942
60	M8	Lipci (raskrsnica sa M1) - Grahovo - Vilusi 1 (raskrsnica sa M7)	Dragalj	2718	3121	3453
61	M9	Vilusi 2 (raskrsnica sa M7) - Petrovići - Deleuša (granica sa Bosnom i Hercegovinom)	Vilusi	966	1125	1192
62	M10	Podgorica 3 (raskrsnica sa M3) - Cetinje (raskrsnica sa R1)	Barutana	11297	12599	13289
63	M10	Cetinje (raskrsnica sa R1) - Budva (raskrsnica sa M1)	Košljun	10593	10882	11383
64	M11	Lepetane - Tivat - Krstoljska raskrsnica (raskrsnica sa M11)	Lovanja	19331	19921	20113
65	M12	Meljine (raskrsnica sa M-1) - Petijevići - Sitnica (granica sa Bosnom i Hercegovinom)	n/a			

Analiza kumulativne promjene PGDS-a u 2024. godini u odnosu na 2022. godinu ukazuje na izražen rast obima saobraćaja na većini magistralnih dionica. Ovaj rast može se dovesti u vezu sa oporavkom mobilnosti nakon pandemije, infrastrukturnim poboljšanjima, kao i sve većom motorizacijom i razvojem ekonomskih aktivnosti. Najveći porast PGDS-a zabilježen je na dionici magistralnog puta M-6, od Ranča (granica sa Srbijom) do Trlice (raskrsnica sa R11), gdje je uočeno povećanje od čak 48.8%. Ovaj podatak jasno ukazuje na značajno intenziviranje saobraćaja u istočnom dijelu Crne Gore, posebno u zoni saobraćajnog povezivanja sa Srbijom. Slijedi dionica M-3 Danilovgrad (raskrsnica sa R14) – Podgorica 3 (raskrsnica sa M10) sa porastom od 31.5%, što ukazuje na rastući značaj rekonstruisanog koridora u svakodnevnim migracijama stanovništva između centralnih urbanih zona. Takođe, visok rast je zabilježen i na:

- M-7 Vilusi – Petrovići – Deleuša (granica sa Bosnom i Hercegovinom) sa 29.2%,
- te na dionici M-4 Podgorica 2 – Tuzi – Božaj (granica sa Albanijom), gdje je PGDS porastao za 28.6%.

Ove brojke, prikazane i grafički na slici 7.2, potvrđuju rast međunarodnog saobraćaja, posebno na pravcima koji povezuju Crnu Goru sa susjednim zemljama. Identifikovani trendovi ukazuju na potrebu za kontinuiranim ulaganjem u održavanje i proširenje kapaciteta ključnih magistralnih pravaca, kako bi se odgovorilo na rastuće zahtjeve bezbjednosti i protočnosti saobraćaja.



Slika 7.2. Obim saobraćaja na magistralnim putevima, 2022-2024. godine

U tabeli 7.2. prikazana je struktura saobraćajnog toka u pogledu zastupljenosti motociklista, teretnih vozila i autobusa. Ako se posmatra ukupni period i svi magistralni putevi, u saobraćajnom toku je u prosjeku prisutno 1.4% motociklista, 13.1% teretnih vozila i 0.7% autobusa. Generalno je identifikovan trend rasta učešća motociklista i teretnih vozila u periodu od 2022. do 2024. godine, dok je trend učešća autobusa bio ravnomjeran.

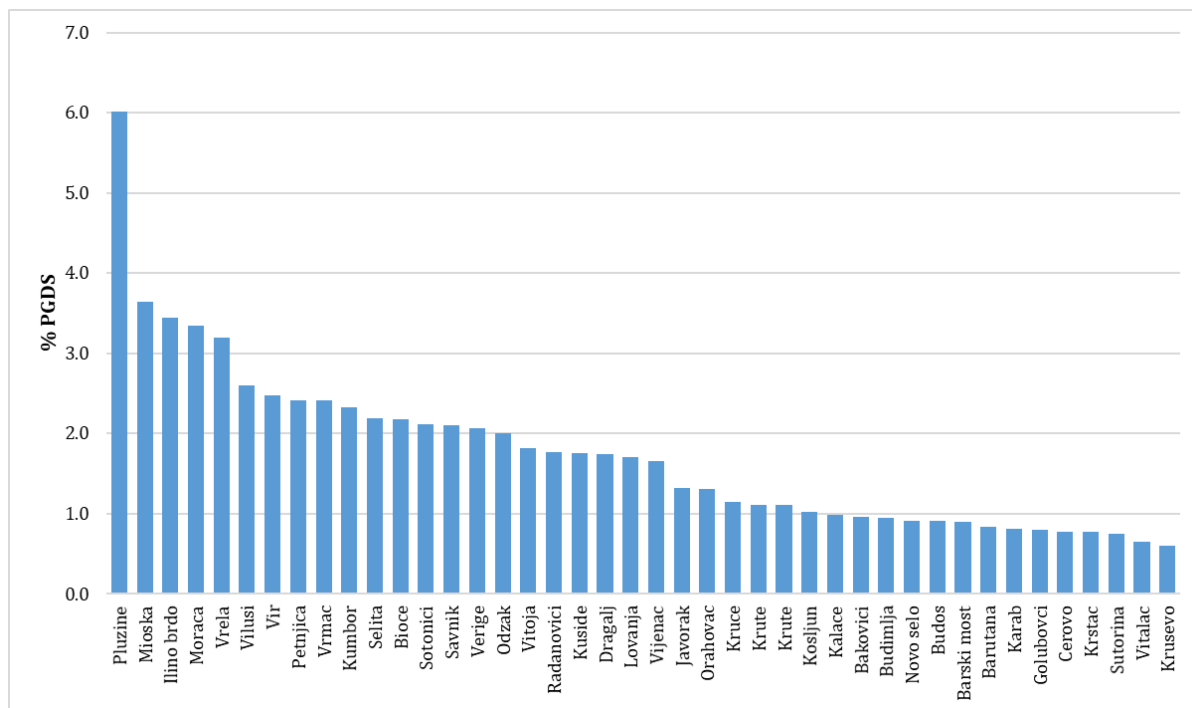
Prema podacima iz 2024. godine, učešće motociklista u saobraćajnom toku na magistralnim putevima Crne Gore prosječno iznosi 1.4%, uz identifikovan blagi trend rasta u odnosu na prethodne godine. Učešće se kreće u rasponu od 0.6% do 6.0%, što ukazuje na regionalne razlike u intenzitetu motociklističkog saobraćaja. Najveća zastupljenost motociklista zabilježena je na magistralnim putevima kroz planinske i turistički atraktivne regione. Posebno se izdvaja dionica M-3 Šćepan Polje – Plužine, gdje motociklisti čine čak 6.0% ukupnog saobraćaja. Visoko učešće prisutno je i na dionicama Mioska – Kolašin (3.6%), Vilusi – Deleuša (3.4%), Bioče – Mioska (3.3%) i Đurđevića Tara – Žabljak – Virak (3.2%), što ukazuje na popularnost ovih ruta među motociklistima, vjerovatno zbog atraktivnih pejzaža i sezonskog turizma (slika 7.3).

Tabela 7.2. Procentualno učešće motociklista (M), teretnih vozila (TV) i autobusa (B), u saobraćajnom toku na magistralnim putevima, Crna Gora, 2022 – 2024. godine

R.b.	O. puta	Opis dionice	2022			2023			2024		
			M	TV	B	M	TV	B	M	TV	B
1	M1	Debeli Brijeg (granica sa Hrvatskom) - Meljine (raskrsnica sa M12)	2.1	14.0	1.8	3.3	14.9	2.2	0.8	14.8	1.4
2	M1	Meljine (raskrsnica sa M12) - Kamenari (trajekt)	1.9	9.0	1.4	2.1	9.2	1.5	2.3	9.8	1.5
3	M1	Kamenari (trajekt) - Lipci (raskrsnica sa M8)	1.9	11.9	0.8	2.0	12.1	1.2	2.1	12.1	1.1
4	M1	Lipci (raskrsnica sa M8) - Kotor (raskrsnica sa R1)	2.3	12.0	1.1	2.5	11.6	1.5	1.3	11.9	1.4
5	M1	Kotor (raskrsnica sa R1) - Krtolska raskrsnica (raskrsnica sa M11)	1.6	7.7	0.8	2.0	7.8	1.1	2.4	8.3	1.0
6	M1	Krtolska raskrsnica (raskrsnica sa M11) - Budva (raskrsnica sa M10)	1.1	10.7	0.9	1.3	10.5	1.0	1.8	10.6	1.2
7	M1	Krtolska raskrsnica (raskrsnica sa M11) - Budva (raskrsnica sa M10)	1.1	10.7	0.9	1.3	10.5	1.0	1.8	10.6	1.2
8	M1	Budva (raskrsnica sa M10) - Petrovac (raskrsnica sa M2)									
9	M1	Petrovac (raskrsnica sa M2) - Sutomore (raskrsnica sa M1.1)									
10	M1	Budva (raskrsnica sa M10) - Petrovac (raskrsnica sa M2)									
11	M1	Sutomore (raskrsnica sa M1.1) - Bar - Ulcinj (raskrsnica sa R22)									
12	M1	Sutomore (raskrsnica sa M1.1) - Bar - Ulcinj (raskrsnica sa R22)									
13	M1	Sutomore (raskrsnica sa M1.1) - Bar - Ulcinj (raskrsnica sa R22)	0.9	10.8	0.7	1.0	10.7	0.8	1.2	11.3	0.9
14	M1	Ulcinj (raskrsnica sa R22) - Vladimir (raskrsnica sa R15)	0.7	5.9	0.6	0.8	6.0	0.8	1.1	6.0	0.9
15	M1	Ulcinj (raskrsnica sa R22) - Vladimir (raskrsnica sa R15)				0.8	6.0	0.8	1.1	6.0	0.9
16	M1	Vladimir (raskrsnica sa R15) - Sukobin (granica sa Albanijom)	2.2	6.0	1.0	2.2	6.4	1.1	2.2	6.0	1.1
17	M2	Petrovac (raskrsnica sa M1) - Sotonići - Virpazar 1 (raskrsnica sa M)	1.4	11.0	0.2	1.5	10.3	0.2	2.1	9.1	0.2
18	M2	Virpazar 1 (raskrsnica sa M1.1) - Virpazar 2 (raskrsnica sa R15)									
19	M2	Virpazar 2 (raskrsnica sa R15) - Golubovci (obilaznica) - Podgorica 1	0.5	11.2	0.5	0.5	10.5	0.5	0.8	10.0	0.5
20	M2	Virpazar 2 (raskrsnica sa R15) - Golubovci (obilaznica) - Podgorica 1	0.5	11.2	0.5	0.5	10.5	0.5	0.8	10.0	0.5
21	M2	Podgorica 1 (raskrsnica sa M3) - Golubovci (obilaznica) - Virpazar 2	0.5	11.2	0.5	0.5	10.5	0.5	0.8	10.0	0.5
22	M2	Podgorica 1 (raskrsnica sa M3) - Podgorica 2 (raskrsnica sa M4)									
23	M2	Podgorica 2 (raskrsnica sa M4) - Bioče (raskrsnica sa R13)									
24	M2	Podgorica 2 (raskrsnica sa M4) - Bioče (raskrsnica sa R13)	0.6	18.7	0.7	1.1	22.2	0.7	2.2	22.4	0.5
25	M2	Bioče (raskrsnica sa R13) - Mioska (raskrsnica sa R21)	1.2	28.1	1.3	1.5	32.6	1.2	3.3	38.1	0.9
26	M2	Mioska (raskrsnica sa R21) - Kolašin (raskrsnica sa R13)	0.8	22.8	1.1	1.5	34.5	1.3	3.6	41.5	1.0
27	M2	Kolašin (raskrsnica sa R13) - Mojkovac (raskrsnica sa R10)	0.4	16.8	0.9	0.5	16.6	1.0	1.0	16.8	0.8
28	M2	Mojkovac (raskrsnica sa R10) - Slijepač Most (raskrsnica sa R11)	0.3	16.5	0.9	0.3	16.2	0.9	0.8	16.8	0.8
29	M2	Slijepač Most (raskrsnica sa R11) - Ribarevina (raskrsnica sa M5)									
30	M2	Ribarevina (raskrsnica sa M5) - Bijelo Polje (obilaznica)	0.3	12.2	0.5	0.3	11.8	0.5	0.6	12.4	0.5
31	M2	Bijelo Polje (obilaznica) - Barski Most (granica sa Srbijom)	0.7	14.6	1.3	0.7	17.1	1.2	0.9	17.8	1.2
32	M3	Šćepan Polje (granica sa Bosnom i Hercegovinom) - Plužine (raskrsnica sa R-16)	4.7	8.1	0.4	5.0	7.6	0.3	6.0	7.8	0.3
33	M3	Plužine (raskrsnica sa R16) - Jasenov Polje (raskrsnica sa M6)	1.5	10.7	0.2	1.8	10.2	0.2	1.3	10.5	0.1

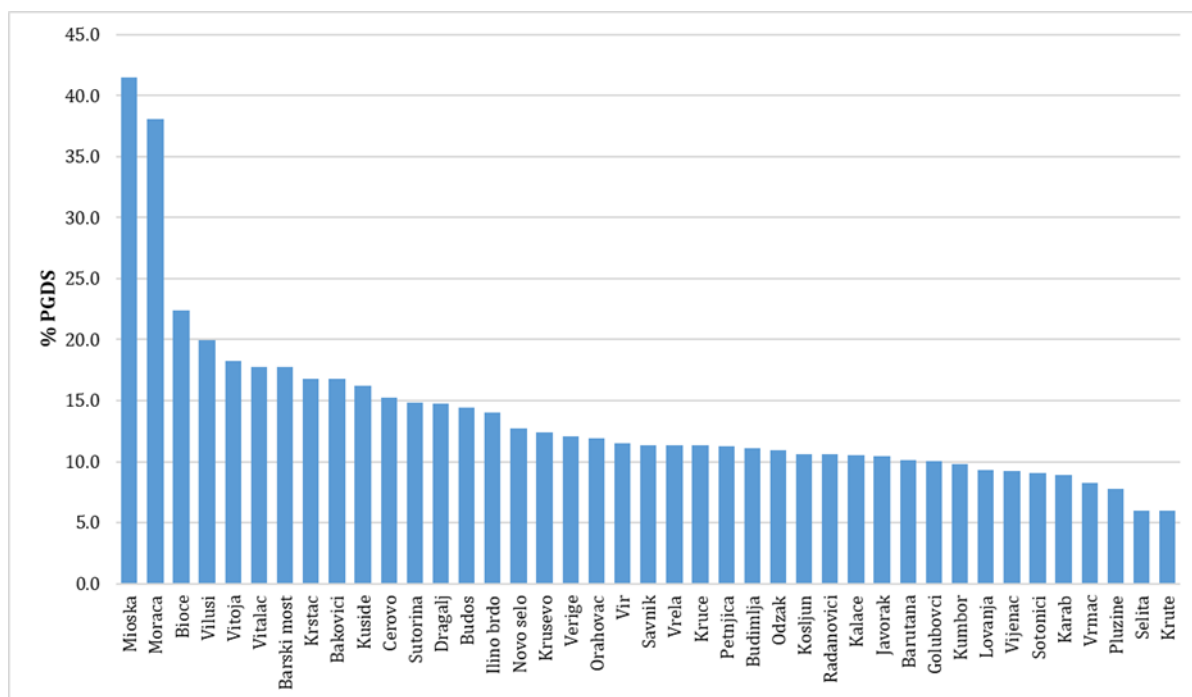
34	M3	Jasenovo Polje (raskrsnica sa M6) - Vir (raskrsnica sa R7)	0.8	10.6	0.3	1.8	10.7	0.4	2.5	11.5	0.4
35	M3	Vir (raskrsnica sa R7) - Nikšić (raskrsnica sa M7)									
36	M3	Nikšić (raskrsnica sa M7) - Cerovo (raskrsnica sa R23)	0.4	14.9	0.5	0.5	14.4	0.5	0.9	14.4	0.6
37	M3	Cerovo (raskrsnica sa R23) - Danilovgrad (raskrsnica sa R14)	0.3	15.5	0.5	0.5	15.3	0.6	0.8	15.3	0.7
38	M3	Cerovo (raskrsnica sa R23) - Danilovgrad (raskrsnica sa R14)	0.3	15.5	0.5	0.5	15.3	0.6	0.8	15.3	0.7
39	M3	Danilovgrad (raskrsnica sa R14) - Podgorica 3 (raskrsnica sa M10)	0.0	13.0	0.4	0.4	12.7	0.5	0.9	12.7	0.5
40	M3	Danilovgrad (raskrsnica sa R14) - Podgorica 3 (raskrsnica sa M10)	0.0	13.0	0.4	0.4	12.7	0.5	0.9	12.7	0.5
41	M3	Podgorica 3 (raskrsnica sa M10) - Podgorica 1 (raskrsnica sa M2)									
42	M4	Podgorica 2 (raskrsnica sa M2) - Tuzi - Božaj (granica sa Albanijom)	0.3	8.8	0.2	0.4	9.2	0.2	0.8	8.9	0.2
43	M4	Podgorica 2 (raskrsnica sa M2) - Tuzi - Božaj (granica sa Albanijom)	1.0	18.3	0.5	1.1	18.3	0.6	1.8	18.2	0.8
44	M5	Ribarevina (raskrsnica sa M2) - Berane (raskrsnica sa R2)									
45	M5	Berane (raskrsnica sa R2) - Budimlja (raskrsnica sa R12)									
46	M5	Budimlja (raskrsnica sa R12) - Kalače (raskrsnica sa R12)	0.3	12.1	0.7	0.4	11.7	0.6	0.9	11.1	0.6
47	M5	Kalače (raskrsnica sa R12) - Rožaje (raskrsnica sa R5)	0.4	11.5	0.7	0.5	11.1	0.6	1.0	10.5	0.6
48	M5	Most Zeleni (raskrsnica sa R6) - Dračnovac (granica sa Srbijom)									
49	M6	Ranče (granica sa Srbijom) - Trlica (raskrsnica sa R11)	0.0	6.3	0.2	1.3	8.8	0.4	1.7	9.2	0.5
50	M6	Trlica (raskrsnica sa R11) - Pljevlja 1 (raskrsnica sa R18)									
51	M6	Pljevlja 1 (raskrsnica sa R18) - Đurđevića Tara (raskrsnica sa R10)	0.8	11.6	0.3	1.0	10.5	0.4	2.0	11.0	0.5
52	M6	Đurđevića Tara (raskrsnica sa R10) - Žabljak (obilaznica) - Virak (raskrsnica sa R-20)	1.7	10.7	0.5	2.0	10.7	0.6	3.2	11.4	0.7
53	M6	Virak (raskrsnica sa R20) - Pošćenski kraj (raskrsnica sa R16)									
54	M6	Pošćenski kraj (raskrsnica sa R-16) - Tunel Ivica - Šavnik (raskrsnica sa R-20)	1.8	10.8	0.4	1.9	10.7	0.5	2.4	11.2	0.6
55	M6	Šavnik (raskrsnica sa R-20) - Kruševica - Jasenovo Polje (raskrsnica sa M-3)	1.5	11.0	0.3	1.7	10.9	0.4	2.1	11.4	0.5
56	M7	Nikšić (raskrsnica sa M3) - Riđani (raskrsnica sa R17)	1.3	16.3	0.3				0.7	17.8	0.2
57	M7	Riđani (raskrsnica sa R17) - Vilusi 1 (raskrsnica sa M8)	0.6	15.8	0.3	1.3	16.5	0.4	1.7	16.2	0.4
58	M7	Vilusi 1 (raskrsnica sa M8) - Vilusi 2 (raskrsnica sa M9)									
59	M7	Vilusi (raskrsnica sa M-7) - Petrovići - Deleuša (granica sa Bosnom i Hercegovinom)	2.0	16.1	0.6	2.1	14.5	0.7	3.4	14.0	0.9
60	M8	Lipci (raskrsnica sa M1) - Grahovo - Vilusi 1 (raskrsnica sa M7)	1.4	14.9	0.3	1.5	14.7	0.3	1.7	14.8	0.4
61	M9	Vilusi 2 (raskrsnica sa M7) - Petrovići - Deleuša (granica sa Bosnom i Hercegovinom)	1.4	20.7	0.7	1.6	20.5	0.6	2.6	19.9	0.7
62	M10	Podgorica 3 (raskrsnica sa M3) - Cetinje (raskrsnica sa R1)	0.5	10.5	0.5	0.6	9.9	0.6	0.8	10.1	0.6
63	M10	Cetinje (raskrsnica sa R1) - Budva (raskrsnica sa M1)	0.8	10.4	0.7	0.8	10.7	0.7	1.0	10.6	0.8
64	M11	Lepetane - Tivat - Krstoljska raskrsnica (raskrsnica sa M11)	1.0	8.0	0.7	1.1	8.2	0.8	1.7	9.3	0.8
65	M12	Meljine (raskrsnica sa M-1) - Petijevići - Sitnica (granica sa Bosnom i Hercegovinom)									

Najniže učešće motociklista evidentirano je na urbanim ili tranzitnim dionicama sa izraženijim teretnim i putničkim prometom, kao što su Ribarevina – Bijelo Polje (0.6%), Nikšić – Riđani (0.7%) i Debeli Brijeg – Meljine (0.8%). Ovi podaci potvrđuju da motociklistički saobraćaj u Crnoj Gori bilježi stabilan porast, naročito u ljetnjim mjesecima i na dionicama koje gravitiraju ka nacionalnim parkovima i turističkim zonama (slika 7.3).



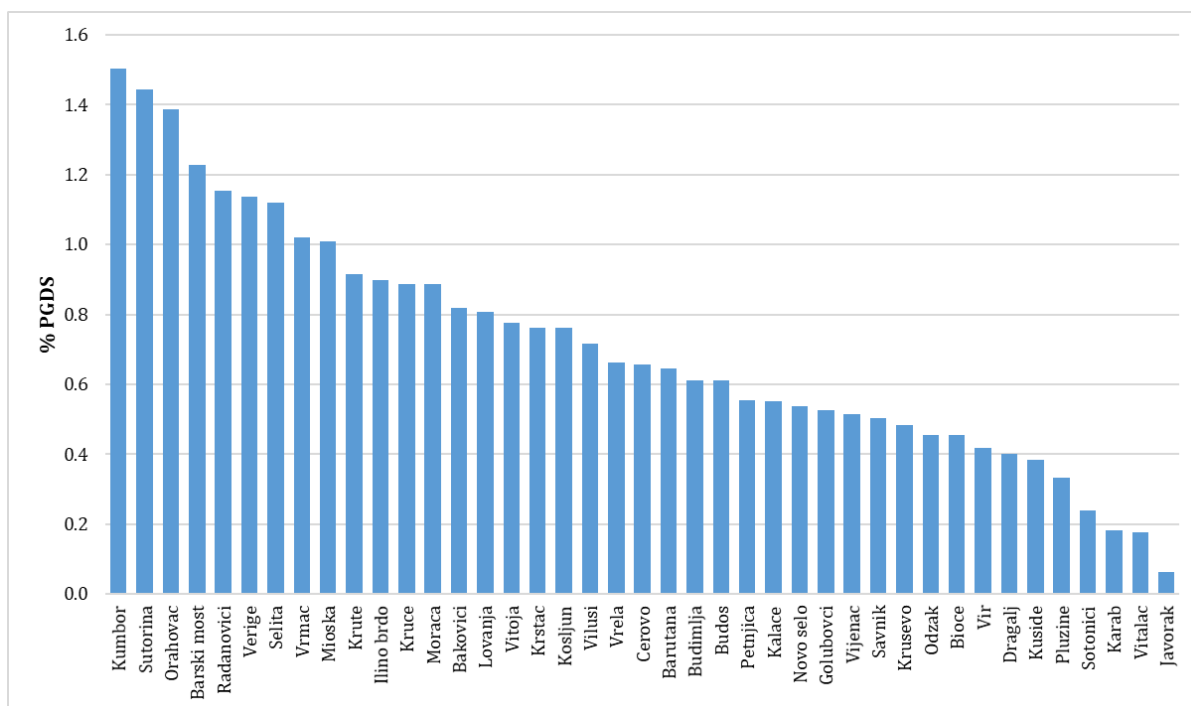
Slika 7.3. Procentualno učešće motociklista u saobraćajnom toku na magistralnim putevima, 2024. godina

Distribucija teretnih vozila u saobraćajnom toku na magistralnim putevima u 2024. godini pokazuje jasne regionalne razlike, s opsegom učešća od 6.0% do 41.5%, što potvrđuje nastavak trenda rasta na ključnim pravcima. Najveće vrijednosti zabilježene su na dionicama M-2 Mioska – Kolašin (41.5%), Bioče – Mioska (38.1%) i Podgorica 2 – Bioče (22.2%). Ovakvi podaci ukazuju na povećan intenzitet teretnog saobraćaja u sjevernom dijelu zemlje, pri čemu značajan uticaj ima puštanje u rad auto-puta Bar – Boljare. Iako je saobraćaj putničkih vozila preusmjeren na auto-put, udio teretnih vozila na magistralama ostao je visok. Pored toga, visoka zastupljenost teretnih vozila zabilježena je i na magistralnim putevima M-9 Vilusi – Deleuša (19.9%), M-4 Podgorica – Božaj (18.2%) i M-7 Nikšić – Riđani (17.8%), što odražava njihov značaj u međunarodnom i regionalnom teretnom transportu. Nasuprot tome, najniže učešće evidentirano je na krajnjem jugu i zapadu, posebno na dionicama Vladimir – Sukobin i Ulcinj – Vladimir, obje sa 6.0%, te M-3 Šćepan Polje – Plužine sa 7.8%. Ukupno gledano, 2024. godina potvrđuje sve izraženiji značaj teretnog saobraćaja na sjevernim i graničnim magistralnim pravcima, što zahtijeva pažljivo planiranje infrastrukture i dalje praćenje saobraćajnih tokova (slika 7.4).



Slika 7.4. Procentualno učešće teretnih vozila u saobraćajnom toku na magistralnim putevima, 2024. godina

Raspodjela učešća autobusa u saobraćajnom toku na magistralnim putevima u 2024. godini pokazuje relativno nisko, ali stabilno prisustvo u ukupnom saobraćajnom toku, sa učešćem koje se kreće između 0.1% i 1.5%. Najveće učešće zabilježeno je na pravcima sa pojačanom međugradskom i međunarodnom autobuskom povezanošću, posebno na dionicama u blizini većih urbanih centara i graničnih prelaza. Posebno se izdvaja dionica M-1 Debeli brijeg (granica sa Hrvatskom) do Kotora, gdje je zabilježeno jedno od najviših učešća autobusa, usljed frekventnog međunarodnog vanlinijskog prevoza. Visoke vrijednosti prisutne su i na dionicama koje povezuju Podgoricu sa sjeverom zemlje, kao i na potezima sa značajnim tranzitnim saobraćajem, poput M-2 Bioče – Mioska, gdje autobusi saobraćaju prema turističkim i administrativnim centrima. Puštanje u saobraćaj auto-puta Bar – Boljare imalo je ograničen uticaj na redistribuciju autobusnog saobraćaja, s obzirom da se linijski prevoz u većoj mjeri i dalje oslanja na postojeću mrežu magistralnih puteva. Nasuprot tome, najniži udio autobusa zabilježen je na perifernim i slabije naseljenim dionicama, kao što je M-3 Šćepan Polje – Plužine, gdje je svakodnevna autobuska frekvencija znatno manja zbog nedovoljne potražnje i alternativnih pravaca. Ukupno posmatrano, 2024. godina potvrđuje stabilan trend prisustva autobusa na ključnim tranzitnim i urbanim pravcima, uz blage regionalne varijacije koje odražavaju strukturu potražnje i važnost međugradske i međunarodne autobuske povezanosti (slika 7.5).



Slika 7.5. Procentualno učešće autobusa u saobraćajnom toku na magistralnim putevima, 2024. godina

7.2. Analiza obima saobraćaja na regionalnim putevima

U tabeli 7.3. i na slici 7.6. prikazana je analiza prostorne i vremenske raspodjele PGDS-a na regionalnim putevima u Crnoj Gori za trogodišnji period od 2022. do 2024. godine. Od ukupno 33 posmatrane dionice, podaci sa automatskih brojača saobraćaja bili su dostupni za 18 dionica, što omogućava reprezentativnu procjenu trendova obima saobraćaja na regionalnoj putnoj mreži. Generalno, rezultati ukazuju na izražen rast saobraćajnog opterećenja u 2024. godini u poređenju sa 2022. godinom na većini dionica za koje su raspoloživi podaci. Ovaj trend rasta reflektuje promjene u saobraćajnoj dinamici koje su posljedica infrastrukturnih intervencija, unaprjeđenja pristupačnosti i promjena u prostornoj mobilnosti stanovništva. Najveći relativni porast PGDS-a zabilježen je na regionalnom putu R-24 Buča – Lubnice, gdje se broj vozila gotovo učetvorostručio – sa 963 vozila u 2022. na čak 3401 vozilo dnevno u 2024. godini. Ova izuzetno visoka stopa rasta (više od 350%) direktno je povezana sa otvaranjem tunela Klisura, koji je značajno skratio putovanje između sjevernog i centralnog dijela zemlje, čineći ovu trasu znatno atraktivnijom za korisnike. Takođe, značajan rast je registrovan i na dionici R-13 Mateševo – Kolašin, gdje je PGDS sa 3556 vozila u 2022. porastao na 7374 u 2024. godini. Ovaj rast je uslovljen pozicioniranjem regionalnog puta R-13 kao ključne veze između auto-puta Bar – Boljare i opštine Kolašin, čime je postao nezaobilazna tranzitna ruta za pristup turističkom i planinskom centru regiona.

Tabela 7.3. Obim saobraćaja na regionalnim putevima, 2022-2024. godine

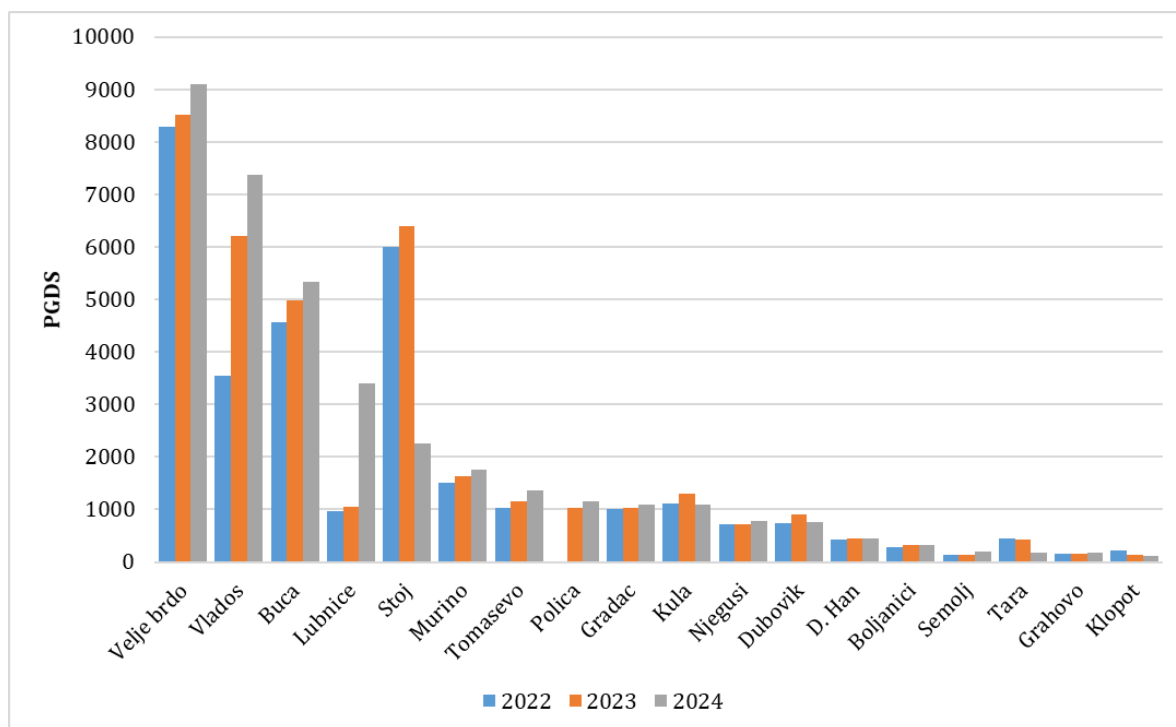
R. b.	Oznaka puta	Opis dionice	Brojač	2022	2023	2024
1	R1	Cetinje (raskrsnica sa M10) - Čekanje (raskrsnica sa R17)	Njegusi	714	720	782
2	R1	Čekanje (raskrsnica sa R17) - Krstac - Trojice - Kotor (raskrsnica sa M1)	Dubovik	744	897	753
3	R2	Berane (raskrsnica sa M5) - Buča (raskrsnica sa R24)	n/a			
4	R2	Buča (raskrsnica sa R24) - Andrijevića (raskrsnica sa R19)	Buca	4563	4973	5336
5	R2	Andrijevića (raskrsnica sa R19) - Murino (raskrsnica sa R9)	n/a			

6	R2	Murino (raskrsnica sa R9) - Plav - Gusinje - Grnčar (granica sa Albanijom)	Murino	1505	1641	1756
7	R3	Pljevlja 2 (raskrsnica sa R18) - Dajevića Han (raskrsnica sa R4)	n/a			
8	R3	Dajevića Han (raskrsnica sa R4) - Metaljka (granica sa Bosnom i Hercegovinom)	Boljanici	273	323	329
9	R4	Dajevića Han - Čemerno (granica sa Srbijom)	D. Han	420	453	455
10	R5	Rožaje (raskrsnica sa M5) - Kula - Stubica (granica sa Kosovom)	Kula	1119	1298	1088
11	R6	Most Zeleni (raskrsnica sa M5) - Vuča (granica sa Srbijom)	n/a			
12	R7	Vir (raskrsnica sa M3) - Krstac (granica sa Bosnom i Hercegovinom)	n/a			
13	R8	Resna (raskrsnica sa R17) - Grahovo - Nudo (granica sa Bosnom i Hercegovinom)	Grahovo	164	160	172
14	R9	Murino - Bjeluha (granica sa Kosovom)	n/a			
15	R10	Đurđevića Tara (raskrsnica sa M6) - Mojkovac (raskrsnica sa M2)	Tara	452	420	174
16	R11	Sljepač most (raskrsnica sa M2) - Tomaševo - Pavino Polje - Trlica (raskrsnica sa M6)	Tomasevo	1035	1155	1366
17	R12	Budimlja (raskrsnica sa M5) - Stjenica - Kalače (raskrsnica sa M5)	Polica		1036	1152
18	R13	Bioče (raskrsnica sa M2) - Mateševo (raskrsnica sa R19)	Klopot	220	132	117
19	R13	Mateševo (raskrsnica sa R19) - Kolašin (raskrsnica sa M2)	Vlados	3556	6207	7374
20	R14	Danilovgrad (raskrsnica sa M3) - Čevo (raskrsnica sa R17)	n/a			
21	R15	Virpazar 2 (raskrsnica sa M2) - Ostoros - Vladimir (raskrsnica sa M1)	n/a			
22	R16	Plužine (raskrsnica sa M3) - Trsa - Pošćenski kraj (raskrsnica sa M6)	n/a			
23	R17	Čekanje (raskrsnica sa R1) - Resna (raskrsnica sa R8)	n/a			
24	R17	Resna (raskrsnica sa R8) - Čevo (raskrsnica sa R14)	n/a			
25	R17	Čevo (raskrsnica sa R14) - Riđani (raskrsnica sa M7)	n/a			
26	R18	Pljevlja (raskrsnica sa M6) - Gradac - Šula	Gradac	1017	1034	1099
27	R19	Mateševo (raskrsnica sa R13) - Andrijevića (raskrsnica sa R12)	Bare Kraljske			
28	R20	Virak (raskrsnica sa M6) - Tušina (raskrsnica sa R21)	n/a			
29	R20	Tušina (raskrsnica sa R21) - Šavnik (raskrsnica sa M6)	n/a			
30	R21	Mioska (raskrsnica sa M2) - Semolj - Boan - Tušina (raskrsnica sa R20)	Semolj	134	137	201
31	R22	Ulcinj (raskrsnica sa M1) - Ada	Stoj	5999	6402	2267
32	R23	Cerovo (raskrsnica sa M3) -- Bogetići - Glava Zete - Danilovgrad - Spuž - Rogami	Velje brdo	8284	8518	9097
33	R24	Buča (raskrsnica sa R2) - Lubnice	Lubnice	963	1048	3401

Nasuprot prethodno navedenim činjenicama, pad obima saobraćaja evidentiran je na pojedinim dionicama, što ukazuje na preusmjeravanje saobraćaja ili smanjenje atraktivnosti određenih pravaca. Najveći pad je registrovan na dionici R-22 Ulcinj – Ada, gdje je PGDS opao za čak 62.2%, sa 5999 vozila u 2022. na svega 2267 vozila u 2024. godini. Slična situacija je identifikovana i na dionici R-10 Đurđevića Tara – Mojkovac sa padom od 61.6%, kao i na dionici R-13 Bioče – Mateševo, gdje je obim saobraćaja prepolovljen – sa 220 na 117 vozila dnevno. Ova smanjenja su najčešće rezultat: preliivanja saobraćaja na druge pravce, djelimičnih obustava saobraćaja zbog radova ili odrona, kao i izmijenjenih režima kretanja vozila usljed održavanja i rekonstrukcije putne infrastrukture.

U 2024. godini, najviši PGDS na regionalnim putevima zabilježen je na tri ključne dionice koje predstavljaju vitalne saobraćajne veze u centralnom i istočnom dijelu Crne Gore. Najfrekventnija je dionica regionalnog puta R-23, koja obuhvata pravac Cerovo (raskrsnica sa M3) – Bogetići – Glava Zete – Danilovgrad – Spuž – Rogami, gdje je PGDS iznosio 9.097 vozila dnevno. Ova trasa ima značajnu ulogu u povezivanju gradova Podgorica i Nikšić, kao i u olakšavanju saobraćaja unutar centralnog regiona. Sljedeća dionica po intenzitetu saobraćaja je na regionalnom putu R-13, na pravcu Mateševo (raskrsnica sa R19) – Kolašin (raskrsnica sa M2), gdje je PGDS dostigao 7.374 vozila dnevno. Ovaj putni pravac predstavlja ključnu vezu između auto-puta i grada Kolašina, kao i nastavak ka granici sa Srbijom, čime se

značajno doprinosi regionalnoj i međunarodnoj povezanosti. Treća dionica sa visokim saobraćajnim opterećenjem je regionalni put R-2 na relaciji Buča (raskrsnica sa R24) – Andrijevića (raskrsnica sa R19), sa PGDS-om od 5.336 vozila dnevno. Ovaj pravac je glavna saobraćajna osovina između opština Berane i Andrijevića, važan za mobilnost stanovništva i ekonomske aktivnosti u istočnom dijelu zemlje. Ove tri dionice predstavljaju ključne regionalne saobraćajne arterije koje povezuju različite dijelove Crne Gore, istovremeno omogućavajući pristup važnim ekonomskim centrima i međunarodnim koridorima. Njihova visoka frekvencija saobraćaja naglašava potrebu za kontinuiranim ulaganjima u održavanje i unaprjeđenje putne infrastrukture, kako bi se osigurala bezbjednost i efikasnost saobraćaja.



Slika 7.6. Obim saobraćaja na regionalnim putevima, 2022-2024. godine

U tabeli 7.4. prikazano je procentualno učešće motociklista (M), teretnih vozila (TV) i autobusa (B) u ukupnom saobraćajnom toku na regionalnim putevima Crne Gore u periodu od 2022. do 2024. godine. Analiza pokazuje da je učešće ovih kategorija vozila variralo po dionicama, ali i kroz posmatrane godine. U 2024. godini, zbirni podaci za sve regionalne pravce pokazuju da motociklisti čine u prosjeku 2.5% ukupnog saobraćaja, teretna vozila 9.9%, dok autobusi učestvuju sa svega 0.3%.

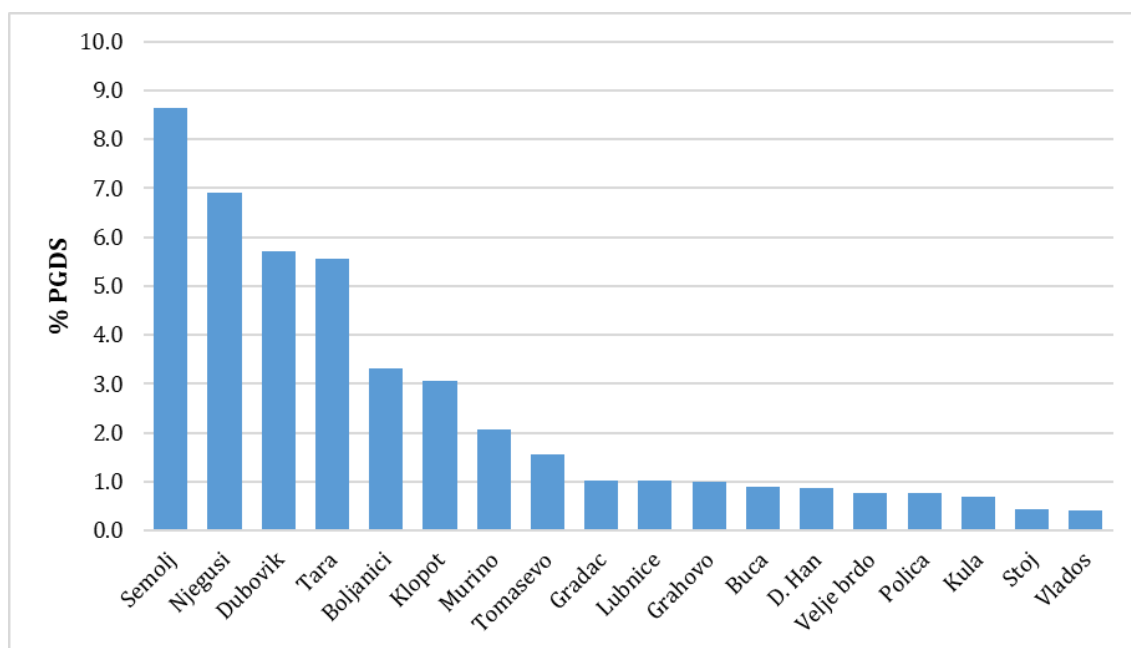
Tabela 7.4. Procentualno učešće motociklista (M), teretnih vozila (TV) i autobusa (B), u saobraćajnom toku na regionalnim putevima, Crna Gora, 2022 – 2024. godine

R.b.	O. puta	Opis dionice	2022			2023			2024		
			M	TV	B	M	TV	B	M	TV	B
1	R1	Cetinje (raskrsnica sa M10) - Čekanje (raskrsnica sa R17)	5.0	7.8	1.2	6.9	8.4	1.4	6.9	7.2	1.5
2	R1	Čekanje (raskrsnica sa R17) - Krstac - Trojice - Kotor (raskrsnica sa M1)	2.9	9.5	0.9	4.4	9.2	1.0	5.7	7.2	1.0
3	R2	Berane (raskrsnica sa M5) - Buča (raskrsnica sa R24)									
4	R2	Buča (raskrsnica sa R24) - Andrijevića (raskrsnica sa R19)	0.4	7.6	0.1	0.4	7.3	0.1	0.9	7.2	0.1
5	R2	Andrijevića (raskrsnica sa R19) - Murino (raskrsnica sa R9)									

6	R2	Murino (raskrsnica sa R9) - Plav - Gusinje - Grnčar (granica sa Albanijom)	1.0	11.4	0.1	1.2	11.4	0.1	2.1	11.6	0.1
7	R3	Pljevlja 2 (raskrsnica sa R18) - Dajevića Han (raskrsnica sa R4)									
8	R3	Dajevića Han (raskrsnica sa R4) - Metaljka (granica sa Bosnom i Hercegovinom)	1.6	9.9	0.1	1.7	8.6	0.0	3.3	8.8	0.1
9	R4	Dajevića Han - Čemerno (granica sa Srbijom)	0.5	3.6	0.0	0.4	3.0	0.0	0.9	3.5	0.0
10	R5	Rožaje (raskrsnica sa M5) - Kula - Stubica (granica sa Kosovom)	0.8	11.8	0.2	0.8	11.7	0.1	0.7	9.4	0.1
11	R6	Most Zeleni (raskrsnica sa M5) - Vuča (granica sa Srbijom)									
12	R7	Vir (raskrsnica sa M3) - Krstac (granica sa Bosnom i Hercegovinom)									
13	R8	Resna (raskrsnica sa R17) - Grahovo - Nudo (granica sa Bosnom i Hercegovinom)	0.5	11.3	0.0	0.6	8.2	0.0	1.0	8.4	0.0
14	R9	Murino - Bjeluha (granica sa Kosovom)									
15	R10	Đurđevića Tara (raskrsnica sa M6) - Mojkovac (raskrsnica sa M2)	4.6	20.7	0.9	7.3	18.7	1.0	5.6	25.0	1.4
16	R11	Slijepač most (raskrsnica sa M2) - Tomaševo - Pavino Polje - Trlica (raskrsnica sa M6)	0.3	13.2	0.0	0.3	13.1	0.1	1.6	14.1	0.1
17	R12	Budimlja (raskrsnica sa M5) - Stjenica - Kalače (raskrsnica sa M5)				0.5	5.3	0.0	0.8	6.9	0.0
18	R13	Bioče (raskrsnica sa M2) - Mateševo (raskrsnica sa R19)	1.2	18.9	0.1	1.9	20.2	0.1	3.1	19.2	0.1
19	R13	Mateševo (raskrsnica sa R19) - Kolašin (raskrsnica sa M2)	0.5	11.9	0.9	0.5	11.8	0.8	0.4	11.1	0.8
20	R14	Danilovgrad (raskrsnica sa M3) - Čevo (raskrsnica sa R17)									
21	R15	Virpazar 2 (raskrsnica sa M2) - Ostoros - Vladimir (raskrsnica sa M1)									
22	R16	Plužine (raskrsnica sa M3) - Trsa - Pošćenski kraj (raskrsnica sa M6)									
23	R17	Čekanje (raskrsnica sa R1) - Resna (raskrsnica sa R8)									
24	R17	Resna (raskrsnica sa R8) - Čevo (raskrsnica sa R14)									
25	R17	Čevo (raskrsnica sa R14) - Riđani (raskrsnica sa M7)									
26	R18	Pljevlja (raskrsnica sa M6) - Gradac - Šula	0.2	8.2	0.0	0.3	8.8	0.0	1.0	8.4	0.0
27	R19	Mateševo (raskrsnica sa R13) - Andrijevića (raskrsnica sa R12)									
28	R20	Virak (raskrsnica sa M6) - Tušina (raskrsnica sa R21)									
29	R20	Tušina (raskrsnica sa R21) - Šavnik (raskrsnica sa M6)									
30	R21	Mioska (raskrsnica sa M2) - Semolj - Boan - Tušina (raskrsnica sa R20)	5.4	9.3	0.0	5.8	9.7	0.0	8.6	9.4	0.1
31	R22	Ulcinj (raskrsnica sa M1) - Ada	1.4	7.6	0.0	1.5	7.8	0.0	0.4	3.1	0.0
32	R23	Cerovo (raskrsnica sa M3) -- Bogetići - Glava Zete - Danilovgrad - Spuž - Rogami	0.1	9.6	0.1	0.5	9.4	0.1	0.8	9.5	0.3
33	R24	Buča (raskrsnica sa R2) - Lubnice	0.5	7.3	0.0	0.4	6.8	0.0	1.0	9.2	0.5

U poređenju sa prethodnim godinama, vidljiv je blagi porast prisustva motociklista i autobusa, dok je učešće teretnih vozila ostalo relativno stabilno. Posebno se ističu dionice poput R-10 (Đurđevića Tara – Mojkovac), gdje je zabilježen izuzetno visok udio teretnih vozila (25,0% u 2024. godini), što ukazuje na važnost ove trase za transport robe. Takođe, pojedine dionice poput R-13 (Bioče – Mateševo) bilježe kontinuiran porast udjela motociklista kroz sve tri godine, što može ukazivati na porast atraktivnosti ove trase za motociklistički saobraćaj. S druge strane, neke dionice, poput R-4 (Dajevića Han – Čemerno), imaju gotovo zanemarljivo prisustvo autobusa i motociklista tokom čitavog perioda. Ova analiza omogućava bolji uvid u strukturu saobraćaja i može poslužiti kao osnova za planiranje infrastrukturnih intervencija, posebno u pogledu bezbjednosti i kapaciteta regionalnih saobraćajnica (tabela 7.4).

Procenat učešća motociklista u saobraćajnom toku na regionalnim putevima Crne Gore u 2024. godini pokazuje izražene razlike između pojedinačnih dionica, krećući se u rasponu od 0,4% do 8,6%. Najveće učešće motociklista zabilježeno je na regionalnom putu R-21, na dionici Mioska – Semolj – Boan – Tušina, gdje motociklisti čine čak 8.6% ukupnog saobraćaja. Ova dionica se izdvaja kao najatraktivnija za ovu kategoriju učesnika, vjerovatno zbog njenog reljefa, manje frekvencije teških vozila i prirodnog okruženja koje pogoduje rekreativnoj i turističkoj vožnji. Značajan procenat motociklista registrovan je i na dionicama puta R-1 dionica Cetinje – Čekanje gdje se bilježi učešće od 6.9%, dok je na trasi Čekanje – Krstac – Trojice – Kotor prisustvo motociklista iznosilo 5.7%. Pored njih, na regionalnom putu R-10 (Đurđevića Tara – Mojkovac) zabilježeno je 5.6% motociklista, što ukazuje da i sjeverne, brdsko-planinske trase privlače značajan broj korisnika dvotočkaša, posebno tokom toplijih mjeseci kada su vremenski uslovi povoljniji (slika 7.7).

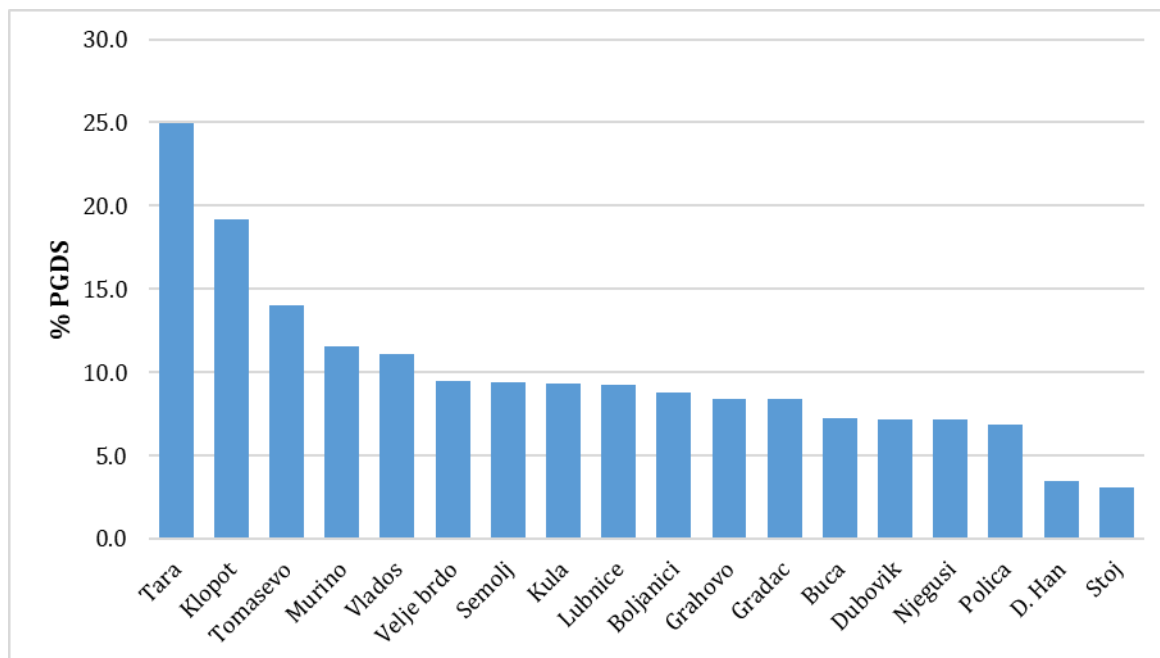


Slika 7.7. Procentualno učešće motociklista u saobraćajnom toku na regionalnim putevima, 2024. godina

Najniže procentualno učešće motociklista u 2024. godini zabilježeno je na dionici R-13 Mateševo – Kolašin i na dionici R-22 Ulcinj – Ada, gdje je udio iznosio svega 0.4%. Ovi podaci mogu ukazivati na nižu atraktivnost ovih dionica za motocikliste, potencijalno zbog kraće dužine, konfiguracije terena, prisustva većeg broja motornih vozila ili manje razvijene turističke ponude. Analiza procentualnog učešća motociklista na regionalnim putevima može poslužiti kao važan pokazatelj pri planiranju saobraćajne infrastrukture i unapređenju bezbjednosti, posebno na trasama koje bilježe povećan intenzitet motociklističkog saobraćaja

Učešće teretnih vozila na regionalnim putevima Crne Gore u 2024. godini pokazuje širok raspon, krećući se od svega 3.1% do čak 25.0%, što ukazuje na izražene razlike u funkcionalnoj namjeni i saobraćajnom opterećenju pojedinih dionica. Najveći procenat teretnog saobraćaja zabilježen je na dionici R-10, Đurđevića Tara – Mojkovac, gdje teretna vozila čine čak četvrtinu ukupnog saobraćaja (25.0%). Ova dionica očigledno predstavlja ključnu vezu za transport robe u sjevernom dijelu Crne Gore, što može biti povezano sa industrijskim aktivnostima, šumarstvom ili povezanošću sa glavnim magistralnim pravcima.

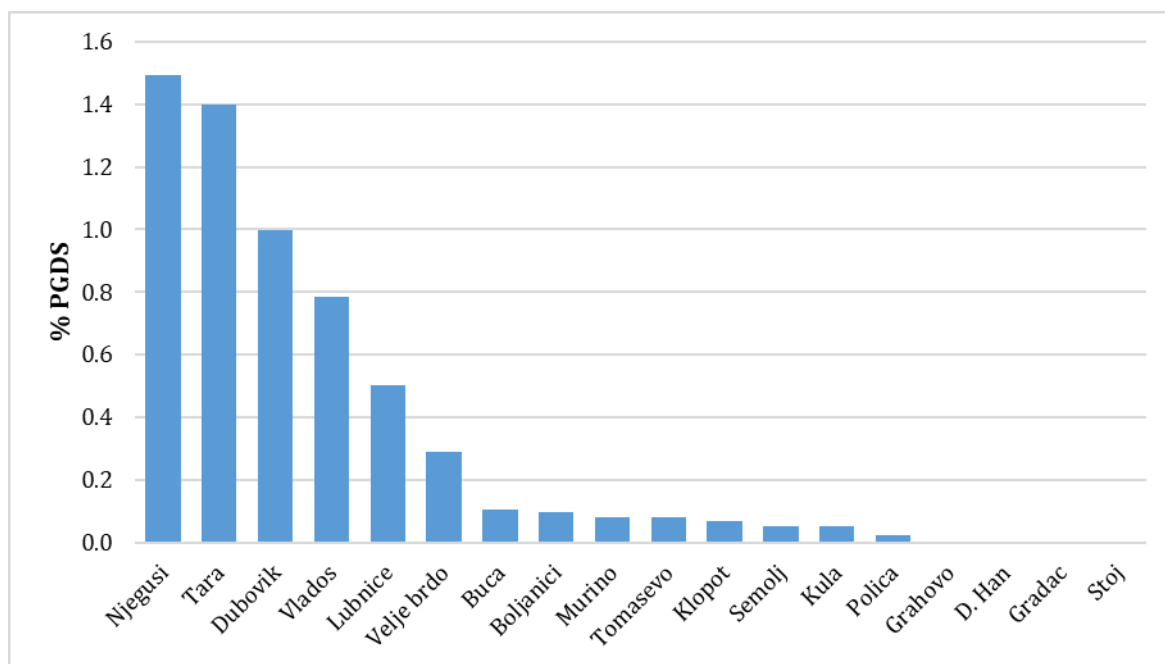
Visoke vrijednosti učešća teretnih vozila registrovane su i na dionici R-13 Bioče – Mateševo (19,2%) i na dionici R-13 Slijepač most (raskrsnica sa M2) - Tomaševo - Pavino Polje - Trlica (raskrsnica sa M6) od 14.1%. Takođe, trasa R-2 Murino – Plav – Gusinje – Grnčar, sa 11.6% teretnih vozila, svjedoči o važnosti ove veze prema pograničnim područjima i eventualnim prekograničnim tokovima roba.



Slika 7.8. Procentualno učešće teretnih vozila u saobraćajnom toku na regionalnim putevima, 2024. godina

Nasuprot tome, najniže prisustvo teretnih vozila u saobraćajnom toku zabilježeno je na dionicama R-22 Ulcinj – Ada (3.1%), R-4 Dajevića Han – Čemerno (3.5%) i R-12 Budimlja - Stjenica - Kalače (9,4%), gdje su procenti značajno ispod ukupnog prosjeka za 2024. godinu (6.9%). Ove dionice su najvjerovatnije karakteristične po lokalnom saobraćaju, manjoj privrednoj aktivnosti i slabijem povezivanju sa logističkim i distributivnim tačkama. Ovi podaci jasno ukazuju na funkcionalnu raznolikost regionalne putne mreže. Dionice sa visokim učešćem teretnog saobraćaja zahtijevaju poseban fokus kada je riječ o nosivosti kolovoza, redovnom održavanju i bezbjednosnim mjerama, kako bi se osigurao nesmetan i bezbjedan protok roba, uz minimiziranje uticaja na ostale učesnike u saobraćaju.

Učešće autobusa u saobraćajnom toku na regionalnim putevima Crne Gore u 2024. godini ostalo je generalno nisko, sa prosječnom vrijednošću od svega 0.3% (slika 7.9). Ipak, pojedine dionice značajno odstupaju od ovog prosjeka, posebno u središnjem i sjevernom regionu, gdje se bilježe i višestruko veće vrijednosti. Najveće učešće autobusa zabilježeno je na dionici R-1 Cetinje – Čekanje, gdje autobusi čine 1.5% ukupnog saobraćaja, što je pet puta iznad prosjeka. Ova dionica, koja povezuje prijestonicu sa pravcem ka Bokokotorskom zalivu, ima izražen turistički i lokalni značaj, pa je veće prisustvo autobusa očekivano. Takođe, u centralnom regionu, na dionici R-23 Cerovo – Danilovgrad – Spuž – Rogami zabilježeno je učešće od 0.3%, što odgovara državnom prosjeku, ali s obzirom na povezanost sa glavnim urbanim centrima, ovaj pravac ima potencijal za veće opterećenje u budućnosti.



Slika 7.9. Procentualno učešće autobusa u saobraćajnom toku na regionalnim putevima, 2024. godina

U sjevernom regionu, najviše vrijednosti iznad prosjeka zabilježene su na dionici R-10 Đurđevića Tara – Mojkovac, gdje je učešće autobusa iznosilo 1.4%. Ova trasa povezuje sjeverne opštine sa magistralnim koridorima i turističkim područjima u kanjonu Tare, što doprinosi većem intenzitetu organizovanog prevoza. Blizu prosjeka nalazi se i dionica R-13 Mateševo – Kolašin sa učešćem od 0.8%, kao i R-1 Čekanje – Krstac – Trojice – Kotor sa 1.0%, što ukazuje na važnost ovih dionica za međugradski i turistički prevoz. Nasuprot tome, veliki broj dionica – naročito u pograničnim i manje naseljenim područjima – bilježi učešće autobusa od 0.0%, uključujući dionice kao što su R-4 Dajevića Han – Čemerno, R-8 Resna – Grahovo – Nudo i R-22 Ulcinj – Ada. Ovo može ukazivati na slabiju pokrivenost javnim prevozom, manji broj stanovnika ili nedovoljno razvijen turizam. Uočene razlike ukazuju na potrebu za jačanjem autobuske povezanosti, posebno u regijama gdje postoje potencijali za razvoj turizma i bolju regionalnu mobilnost stanovništva (slika 7.9).

8 UTICAJ KLIMATSKIH PROMJENA NA PUTNU INFRASTRUKTURU

Klimatske promjene predstavljaju jedan od najvećih globalnih izazova savremenog doba, sa širokim spektrom posljedica koje pogađaju ekosisteme, ekonomiju i zdravlje ljudi. Njihov uticaj postaje sve izraženiji, uz sve učestalije prirodne nepogode i degradaciju ekosistema. Suočavanje sa ovim izazovima zahtijeva globalnu saradnju i razvoj efikasnih sistema adaptacije. Pored mjera za smanjenje emisije gasova sa efektom staklene bašte, neophodno je razvijati strategije prilagođavanja koje će omogućiti društvima da se uspješno adaptiraju na nove uslove. Adaptacija podrazumijeva identifikaciju ugrožene putne infrastrukture, procjenu ranjivosti i primjenu mjera za povećanje otpornosti.

Region Jugoistočne Evrope prepoznat je kao posebno osjetljiv na posljedice klimatskih promjena. Evropska unija, kroz svoje „Bijele knjige“ o prilagođavanju klimatskim promjenama, postavila je okvir za djelovanje, a zemlje regiona, uključujući i Crnu Goru, koje teže članstvu u EU, moraju intenzivno raditi na jačanju adaptivnih kapaciteta. Klimatske promjene donose značajne socioekonomske posljedice, a saobraćajni sektor je naročito ranjiv na ekstremne vremenske uslove kao što su intenzivne padavine i porast temperature.

Vrste klimatskih uticaja na putnu infrastrukturu:

- Povećane padavine i poplave

Obilne padavine i poplave mogu ozbiljno ugroziti putnu infrastrukturu. Poplavne vode slabe konstrukciju puta, izazivaju eroziju ivica kolovoza, odnose dijelove puta i često dovode do njegovog privremenog zatvaranja. U urbanim sredinama, gdje dominiraju nepropusne površine poput betona i asfalta, dolazi do naglog oticanja vode i preopterećenja sistema za odvodnjavanje, što izaziva urbane poplave sa značajnim infrastrukturnim i ekonomskim posljedicama.

- Erozija tla i klizišta

U brdovitim i planinskim oblastima, promjene u obrascima padavina povećavaju rizik od erozije tla i aktiviranja klizišta. Obilne kiše mogu destabilizovati tlo, dovesti do njegovog pomjeranja, podlokavanja puteva i čak potpunog uništenja pojedinih dionica. Klizišta su posebno opasna zbog svoje nepredvidivosti i potencijalno katastrofalnih posljedica, koje često zahtijevaju obimne i skupe sanacije.

- Olujni udari i oštećenja priobalnih puteva

Priobalni putevi su izloženi sve češćim olujnim udarima usljed klimatskih promjena. Talasi i plima izazvani olujama mogu potopiti saobraćajnice, oštetiti mostove i tunele te značajno ubrzati degradaciju materijala. U ekstremnim slučajevima, čitavi dijelovi puta mogu biti odneseni, što zahtijeva rekonstrukciju i dodatna ulaganja.

- Uticaj jakih vjetrova

Ekstremni vjetrovi, kao što su oni prouzrokovani olujama, uraganima i tornadima, mogu prouzrokovati oštećenja na signalizaciji, rasvjeti, zvučnim barijerama i drveću koje pada na

kolovoz i blokira saobraćaj. Leteće krhotine dodatno oštećuju površinu puta, što često zahtijeva hitne intervencije i sanaciju.

- Visoke temperature i degradacija asfalta

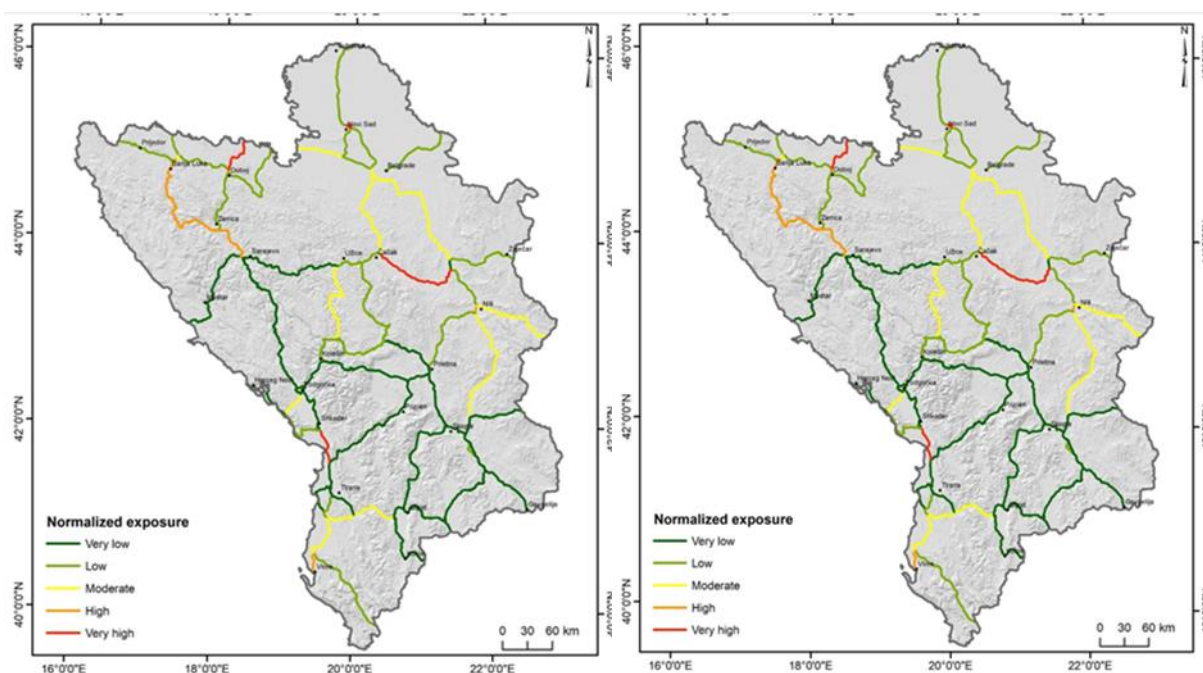
Asfaltne površine su veoma osjetljive na visoke temperature. Tokom toplotnih talasa dolazi do omekšavanja asfalta, stvaranja kolotraga, pucanja i pojave udubljenja. Vremenom, ovaj proces zahtijeva češće održavanje i skraćuje životni vijek puta. Takođe, oksidacija materijala usljed toplote čini asfalt krhkim i podložnijim oštećenjima.

- Ciklusi smrzavanja i odmrzavanja

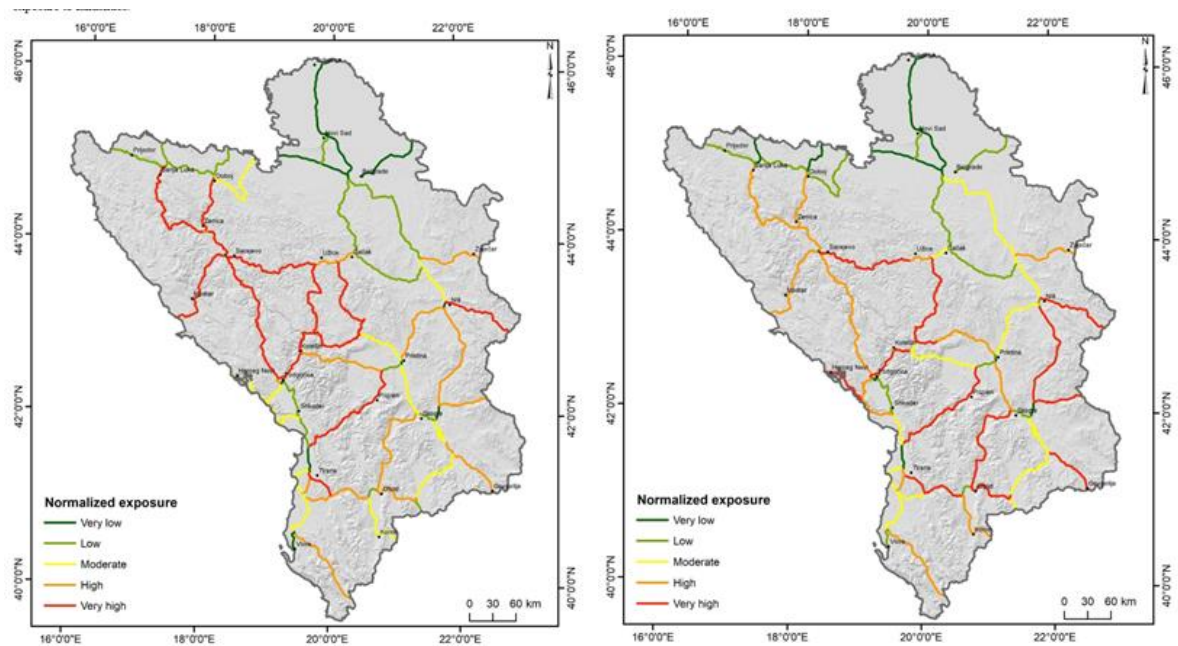
Na područjima sa velikim temperaturnim oscilacijama, česti ciklusi smrzavanja i odmrzavanja vode unutar kolovoza i tla uzrokuju širenje i pucanje materijala. Ovo dovodi do pojave pukotina, izbočina i rupa, što vremenom značajno narušava strukturalni integritet puta. Učestalost ekstremnih vremenskih uslova dodatno ubrzava propadanje infrastrukture i povećava troškove održavanja.

Klimatske promjene sve više utiču na putnu i saobraćajnu infrastrukturu, naročito u regionima kao što je Jugoistočna Evropa. U cilju ublažavanja posljedica i jačanja otpornosti, neophodno je planiranje i sprovođenje sveobuhvatnih adaptivnih mjera. To uključuje bolje projektovanje, korišćenje otpornijih materijala, uspostavljanje sistema ranog upozoravanja, kao i kontinuirano praćenje i održavanje puteva. Samo kroz integrisani pristup i saradnju svih relevantnih aktera moguće je efikasno odgovoriti na izazove koje donose klimatske promjene.

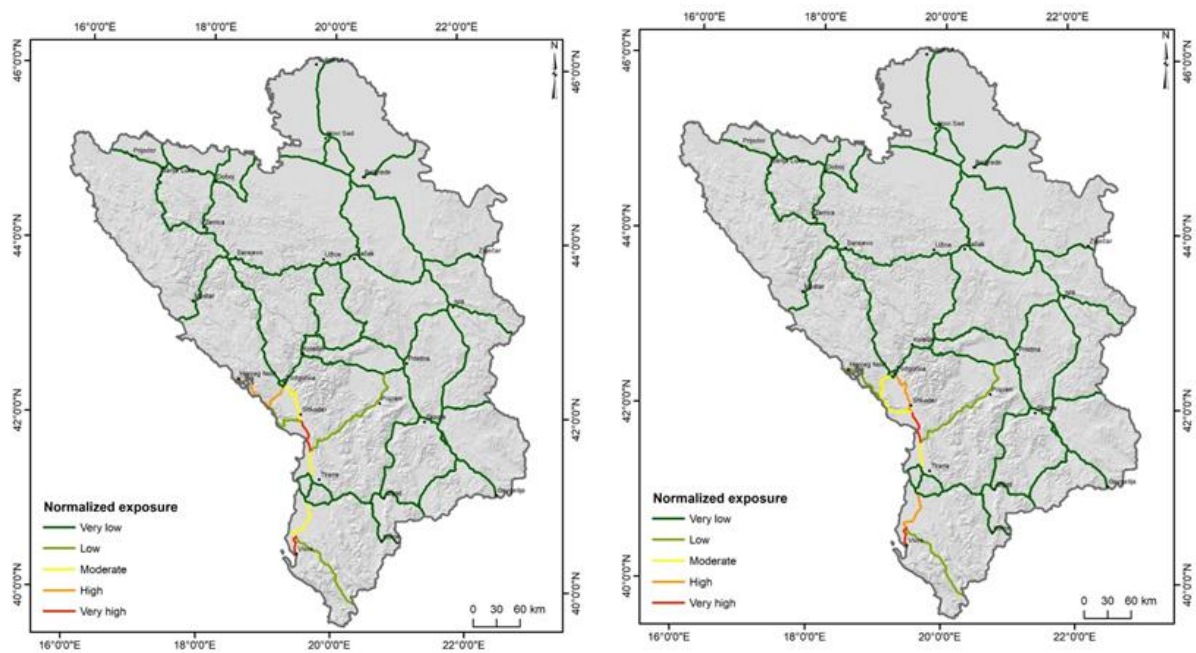
Na osnovu dokumenta „Improving Climate Resilience and Adaptation Measures in the Indicative Extension of TEN-T Road and Rail Networks in Western Balkans“, dat je prikaz ključnih komponenti koje su korištene za procjenu konačnih vrijednosti putne mreže, posmatrajući period 2030. i 2050. godine.



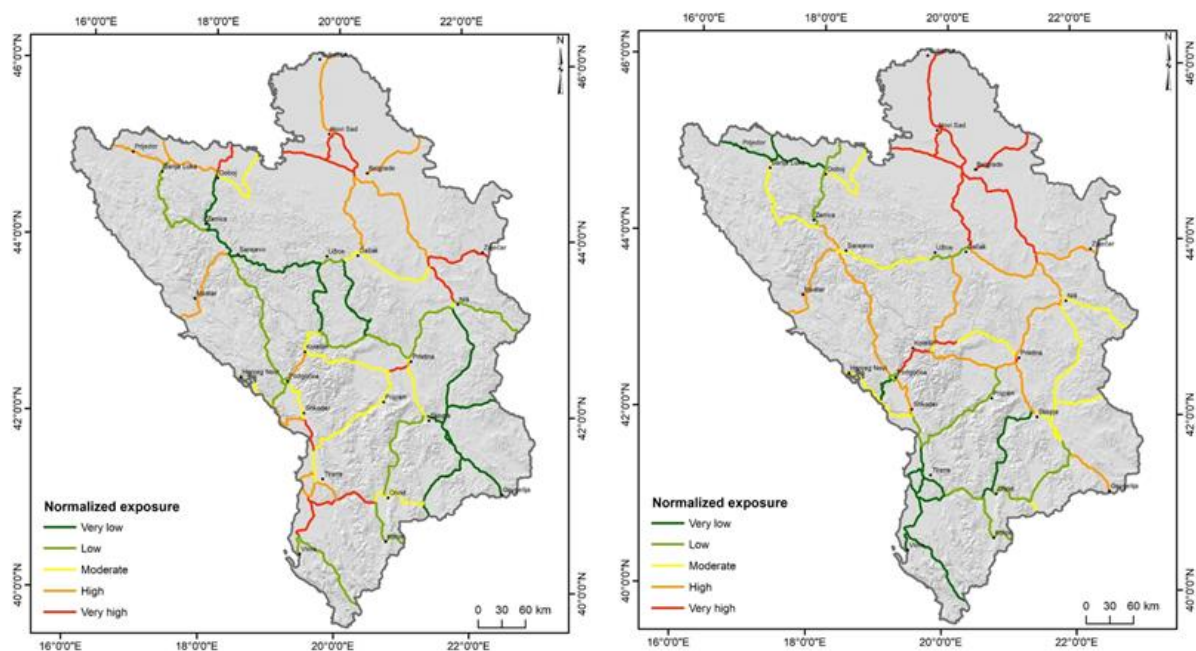
Slika 8.1. Rizik od uticaja povećanih padavina i poplava



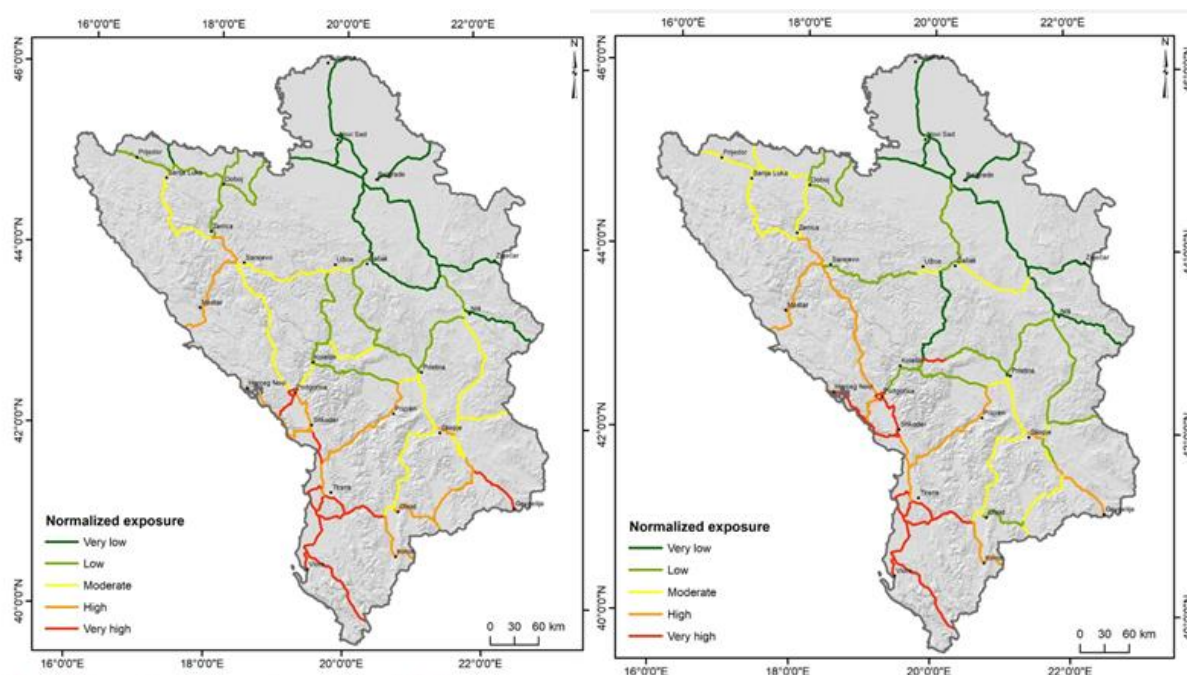
Slika 8.2. Rizik od uticaja erozije tla i klizišta



Slika 8.3. Rizik od uticaja oštećenja priobalnih puteva



Slika 8.4. Rizik od uticaja snježnih lavina



Slika 8.5. Rizika od uticaja visokih temperatura

Prilikom izrade tehničke dokumentacije i izgradnje puteva upravljač puta je u obavezi tretirati gore navedne rizike i tehničkim rješenjima preduprijeti i minimizirati njihov negativan uticaj na putnu infrastrukturu.

9 CILJ I ZNAČAJ SREDNJOROČNOG PROGRAMA

Realizacijom Srednjoročnog programa, postižu se značajni ciljevi koji se odnose na:

- obezbjeđenje nesmetanog i bezbjednog odvijanja saobraćaja na putevima,
- podizanje nivoa saobraćajnih usluga,
- povećanje upotrebne vrijednosti puteva,
- unaprjeđenje i očuvanje životne sredine,
- ravnomjeran i regionalno uravnotežen prostorni razvoj,
- podsticanje investicionog ambijenta,
- povećanje bezbjednosti saobraćaja,
- povećanje stabilnosti i trajnosti objekata i dr.

Kriterijumi koji se uzimaju u obzir prilikom odabira projekata koji će biti sadržane u Srednjoročnom programu su:

Tabela 9.1. Kriterijumi za izbor projekata

Kategorija	R. br.	Kriterijum
1. Usklađenost sa važećim politikama i strategijama	1.1.	Usklađenost sa EU politikama i strategijama uključujući važeće akte koji su donešeni od strane Stalnog sekretarijata Transportne zajednice
	1.2.	Usklađenost sa nacionalnim strateškim okvirom
	1.3.	Doprinos ostvarenju nacionalnih razvojnih ciljeva
	1.4.	Doprinos poboljšanju prekogračne povezanosti
	1.5.	Uticaj na intermodalnosti
2. Tehnički kriterijumi	2.1.	Starost / stanje puta
	2.2.	Uticaj na otklanjanje / poboljšanje neodgovarajućih elemenata puta
	2.3.	Klimatska otpornost puteva
	2.4.	Povećanje stabilnosti i trajnosti objekta
3. Socijalni kriterijumi	3.1.	Povećanje pristupačnosti teško pristupačnim predjelima
	3.2.	Unaprjeđenje bezbjednosti odvijanja saobraćaja
	3.3.	Unaprjeđenje tranzita, mobilnost, pristup novim tržištima, posao, obrazovanje
4. Ekonomski kriterijumi	4.1.	Obim saobraćaja
	4.2.	Skraćenje vremena putovanja
	4.3.	Potencijal za razvoj pratećih djelatnosti
5. Finansijski kriterijumi	5.1.	Troškovi investiranja
	5.2.	Smanjenje troškova održavanja
	5.3.	Mogućnost za ostvarenje prihoda od korisničkih naknada

10 ODRŽAVANJE I ZAŠTITA DRŽAVNIH PUTEVA

Kvalitet redovnog održavanja puteva ima veliki uticaj na ekonomičnost prevoza i bezbjednost saobraćaja. U tom cilju izrađuju se operativni planovi radova održavanja puteva, kojima se određuju potrebna finansijska sredstva, količine i vrste radova i rokovi izvođenja za svaku dionicu puta. Sastavni dio operativnih planova su dinamički planovi. Za održavanje puteva u zimskom periodu izrađuje se Plan rada zimske službe. Redovno održavanje se odnosi na održavanje i zaštitu puteva u vanzimskom i zimskom periodu, kao i na održavanje prilaza turističkim centrima u zimskom periodu.

U okviru planiranih finansijskih sredstava za redovno održavanje i zaštitu državnih puteva predviđeno je izvođenje radova na:

- pregledu puteva,
- mjestimičnoj popravci kolovozne konstrukcije, potpornih i obložnih zidova, obloga i ostalih elemenata trupa puta,
- čišćenju kolovoza i ostalih elemenata puta u granicama putnog pojasa,
- uređivanju bankina,
- uređivanju i očuvanju kosina, nasipa, usjeka i zasjeka,
- čišćenju i uređenju kanala i jarkova, rigola, propusta i drugih dijelova sistema za odvodnjavanje,
- popravci putnih objekata,
- postavljanju, popravci i zamjeni nedostajućih i uništenih, odnosno oštećenih saobraćajnih znakova,
- obnavljanju i čišćenju saobraćajne signalizacije (horizontalne i vertikalne),
- postavljanju, zamjeni i popravci nedostajuće i uništene, odnosno oštećene opreme puta i objekata i opreme za zaštitu puta, saobraćaja i okoline,
- čišćenju opreme puta i objekata, opreme za zaštitu puta, saobraćaja i okoline,
- košenju trave i uređivanju zelenih površina na putu i putnom pojasu,
- održavanju puteva u zimskim uslovima,
- održavanju i sanaciji elektrotehničkih i mašinskih instalacija u tunelima,
- uklanjanju oštećenih i napuštenih vozila i drugih stvari sa puta,
- organizovanju brojanja saobraćaja,
- obavješćavanju javnosti o stanju prohodnosti puteva, vanrednim događajima na njima i meteorološkim uslovima značajnim za bezbjedno odvijanje saobraćaja,
- održavanju prohodnosti puteva i bezbjednog odvijanja saobraćaja na putevima koji mogu biti ugroženi pojavama kao što su: sniježne padavine, zavijanost puteva, poledica na kolovozu i sl.

Redovno održavanje i zaštita magistralnih i regionalnih puteva

Redovno održavanje i zaštita magistralnih i regionalnih puteva u Crnoj Gori se obavlja na osnovu Okvirnog sporazuma broj: 01-11914/2 od 17.11.2023. godine i Ugovora broj: 01-12950/2 od 15.11. 2024. godine za Partiju 1 i Okvirnog sporazuma broj: 01-11915/2 od 17.11.2023. godine i Ugovora broj: 01-12949/2 od 15. 11.2024. godine za Partiju 2, sa izvođačem „Crnogoraput“ AD Podgorica, kao i na osnovu ugovora koji će biti zaključeni za period od 17.11.2025. godine do 16.11.2026. godine, po partijama.

Radovi u okviru Partije 1 odnose se na radove na redovnom održavanju i zaštiti magistralnih i regionalnih puteva u Sekciji Podgorica i Sekciji Kotor. Finansijska vrijednost Ugovora broj: 01-12950/2 od 15.11.2024. godine za Partiju 1 iznosi 5.526.217,69 €, a Okvirnog sporazuma broj: 01-11914/2 od 17.11.2023. godine zaključenog za Partiju 1 na period od četiri godine, iznosi 22.104.870,76 €.

Radovi u okviru Partije 2 odnose se na radove na redovnom održavanju i zaštiti magistralnih i regionalnih puteva u Sekciji Nikšić, Sekciji Berane i Sekciji Pljevlja. Finansijska vrijednost Ugovora broj: 01-12949/2 od 15.11.2024. godine za Partiju 2 iznosi 7.468.590,76 €, a Okvirnog sporazuma broj: 01-11915/2 od 17. 11. 2023. godine zaključenog za Partiju 2 na period od četiri godine, iznosi 29.874.363,05 €.

Redovno održavanje i zaštita auto-puta i tunela “Sozina”

Ove aktivnosti sprovodi Monteput d.o.o. u okviru obavljanja svojih redovnih djelatnosti i od strane službi koje su uspostavljene i funkcionišu u sastavu Monteputa d.o.o.

Na osnovu analiza obavljanja redovnog održavanja i zaštite puteva u nadležnosti Monteputa d.o.o., prosječni godišnji troškovi iznose 2 mil. eura i u potpunosti se plaćaju iz prihoda koje Monteput d.o.o. ostvari iz naplate putarine.

11 PROJEKTI IZGRADNJE I REKONSTRUKCIJE DRŽAVNIH PUTEVA

Sprovođenje Srednjoročnog programa za projekte koji se finansiraju iz Kapitalnog budžeta vrši se kroz četiri potprograma i to:

- Izgradnja auto-puteva i brzih saobraćajnica,
- Rekonstrukcija magistralnih i regionalnih puteva u Crnoj Gori,
- Rješavanje uskih grla na saobraćajnoj mreži Crne Gore,
- Sanacija mostova, klizišta i kosina na magistralnim i regionalnim putevima.

11.1 Izgradnja auto-puteva i brzih saobraćajnica

Projekti autoputeva i brzih saobraćajnica koji su planirani da počnu sa realizacijom u narednom srednjoročnom periodu

- Auto-put Bar – Boljare - A1:
 - Dionica Mateševo – Andrijevic,
 - Dionica Tološi - Smokovac,
 - Dionica Tološi – Virpazar,
 - Dionica Andrijevic-Boljare.
- Zajednički dio koridora auto-puta Bar – Boljare i jadransko – Jonskog auto-puta A1-A2
 - Dionica Virpazar – Bar (petlja Zaljevo).
- Brza saobraćajnica B1
 - Dionica Markovići – Lastva Grbaljska (obilaznica Budva),
 - Dionica ukrštanja autoputa Bar-Boljare i brze saobraćajnice – Markovići.



Slika 11.1. Prikaz projekata koji su planirani u srednjoročnom periodu

11.2 Rekonstrukcija magistralnih i regionalnih puteva u Crnoj Gori

Projekti koji su u fazi izvođenja radova, odnosno za koje je preostalo da se izvrši plaćanje u 2025. godini:

- Izgradnja i rekonstrukcija puta Vtulja – Mijakovići,
- Rekonstrukcija magistralnog puta M-2 Rožaje-Špiljane sa sanacijom tunela i mostova,
- Rekonstrukcija magistralnog puta M-2 Tivat – Jaz, izgradnja bulevara,
- Rekonstrukcija magistralnog puta Lepenac – Ribarevina – Poda – Berane,
- Izgradnja puta Cetinje – Čevo – Nikšić, dionica Cetinje – Čevo,
- Rekonstrukcija puta Mojkovac – Lubnice, dionica Mojkovac – Vragodo,
- Rekonstrukcija regionalnog puta Bar – Kamenički Most – Krute,
- Izgradnja puta petlja Veruša – Lopate,
- Rekonstrukcija magistralnog puta Plužine – Nikšić - Danilovgrad, dionica Zaborje - Jasenov Polje,
- Adaptacija regionalnog puta Mateševo – Andrijevića, prevoj Trešnjevik,

Projekti koji su planirani da počnu sa realizacijom u narednom srednjoročnom periodu:

- Rekonstrukcija i rehabilitacija puta od Barskog mosta do Dobrakova i Bijelog Polja,
- Rekonstrukcija magistralnog puta M-1 Kamenovo-Petrovac-Bar
- Rekonstrukcija puta Most Zeleni – Vuča, dionica Biševo – Vuča, I faza,
- Rekonstrukcija puta Krstac – Trojice – Kotor,
- Rekonstrukcija magistralnog puta Kolašin – Mojkovac,
- Rekonstrukcija mosta na Đurđevića Tari,
- Izgradnja zapadne obilaznice Podgorice,
- Rekonstrukcija regionalnog puta Ostros - Vladimir
- Izgradnja magistralnog puta Pošćenje – Brezna,
- Izgradnja magistralnog puta Cetinje – Čevo – Nikšić, dionica Čevo – Nikšić,
- Izgradnja mosta preko rijeke Bojane (novi prelaz prema Albaniji),
- Izgradnja mosta preko rijeke Tare na Šćepan Polju,
- Rekonstrukcija dijela puta Podgorica – Tuzi, od mosta na Cijevni do skretanja za Šipčanik,
- Rekonstrukcija regionalnog puta Pljevlja - Metaljka, II faza Krće – Metaljka,
- Rekonstrukcija tunela Vrmac,
- Rekonstrukcija magistralnog puta Plužine – Nikšić, dionica Seljani – Zaborje,
- Rekonstrukcija saobraćajnice Petnjica – Bioča,
- Rekonstrukcija regionalnog puta R-3 Pljevlja - Dajevića Han,
- Izgradnja veze puteva Dinoša - Cijevna Zatjebačka i bulevara Podgorica - Tuzi,
- Rekonstrukcija magistralnog puta M-11 Lepetani – Tivat - Krtolska raskrsnica, dionica Donja Lastva - Aerodrom „Tivat“- izgradnja bulevara,
- Rekonstrukcija magistralnog puta M-1 dionica Sutomore - ulaz u Bar - izgradnja bulevara,
- Izgradnja tunela “Lokve”,
- Adaptacija regionalnog puta R-17 Čevo - Bijele Poljane - Riđani,
- Rekonstrukcija puta R-15 Donji Ulići – R. Crnojevića sa rekonstrukcijom kamenog mosta,
- Rekonstrukcija magistralnog puta M-5, dionica Berane – Rožaje,
- Adaptacija regionalnog puta R-13 Podgorica - Mateševo, dionica Bioče-Veruša,

- Izgradnja magistralnog puta Podvade - Trpezi - Kalače, I faza,
- Izgradnja magistralnog puta Petnjica – Haništa, sa graničnim prelazom sa Srbijom,
- Izrada rasvjete u tunelu "Mogren",
- Rekonstrukcija regionalnog puta R-18 Bar – Sutorman – Virpazar,
- Adaptacija magistralnog puta M-1 Meljine – Lipci,
- Adaptacija magistralnog puta M-1 Lipci – Kotor,
- Adaptacija magistralnog puta M-1 Bar-Ulcinj,
- Rekonstrukcija magistralnog puta M-2 Petrovac-Paštrovačka gora,
- Rekonstrukcija magistralnog puta M-2 Paštrovačka gora – Virpazar,
- Rekonstrukcija magistralnog puta M-2 Virpazar – obilaznica Golubovci,
- Rekonstrukcija magistralnog puta M-2 Lepenac - Slijepač Most,
- Rekonstrukcija magistralnog puta M-3 Paklice – Plužine,
- Rekonstrukcija magistralnog puta M-3 Plužine – Seljani,
- Rekonstrukcija magistralnog puta M-3 dionica Nikšić - tunel "Budoš" – Danilovgrad,
- Rekonstrukcija magistralnog puta M-6 Pljevlja - Đurđevića Tara,
- Rekonstrukcija magistralnog puta M-9 Vilusi 2 – Petrovići,
- Adaptacija regionalnog puta R-2 Berane - Buča – Andrijevića,
- Adaptacija regionalnog puta R-2 Andrijevića - Murino – Grnčar,
- Adaptacija regionalnog puta R-10 Đurđevića Tara – Mojkovac,
- Rekonstrukcija regionalnog puta R-14 Danilovgrad - Markovina (I faza),
- Rekonstrukcija regionalnog puta R-15 Ostros - Murići – Virpazar,
- Adaptacija regionalnog puta R-15 Virpazar - Rijeka Crnojevića,
- Adaptacija regionalnog puta R-16 Plužine - Pošćenski kraj,
- Adaptacija regionalnog puta R-18 Pljevlja - Šula - granica sa BiH,
- Rekonstrukcija regionalnog puta R-21 Mioska - Tušina sa izgradnjom tunela "Semolj",
- Rekonstrukcija regionalnog puta R-22 Ulcinj – Ada.

11.3 Rješavanje uskih grla na saobraćajnoj mreži Crne Gore

Projekti koji su u fazi izvođenja radova:

- Izgradnja bulevara Vojislavljevića sa mostom i raskrsnicom Cetinje – Nikšić.

Projekti koji su planirani da počnu sa realizacijom u narednom srednjoročnom periodu:

- Izgradnja obilaznica Rožaja, II faza - nastavak radova iz prethodnih godina.

11.4 Sanacija mostova, klizišta i kosina na magistralnim i regionalnim putevima

Projekti koji su u fazi izvođenja radova:

- Sanacija klizišta „Podvade” na regionalnom putu Berane – Petnjica,
- Sanacija klizišta „Provalija” na magistralnom putu Žabljak – Šavnik,
- Sanacija kritične tačke „Sokolovina” na regionalnom putu Đurđevića Tara – Mojkovac,
- Sanacija kosine na izlaznom portalu tunela „Ivica” na magistralnom putu Žabljak – Šavnik,

- Sanacija klizišta „Dobrakovo”,

Projekti koji su planirani da počnu sa realizacijom u narednom srednjoročnom periodu:

- Sanacija klizišta „Timar” na regionalnom putu Virak – Tušina,
- Sanacija mosta „Manastir Morača” na magistralnom putu Podgorica – Kolašin,
- Sanacija mosta „Gazela” na magistralnom putu Mojkovac – Ribarevina,
- Sanacija mosta „Kruč” na magistralnom putu Bar – Ulcinj,
- Sanacija mosta „Ujtin potok” na magistralnom putu Bar – Ulcinj,
- Rekonstrukcija mosta „Pivsko jezero” na magistralnom putu Šćepan Polje – Plužine,
- Sanacija kosine „Galev krš” na regionalnom putu Đurđevića Tara - Mojkovac, sa prilaznicama,
- Izgradnja mosta „Ravnjak” na regionalnom putu Đurđevića Tara – Mojkovac, sa prilaznicama,
- Sanacija kosina na regionalnom putu R-24 Buča – Lubnice,
- Sanacija klizišta na regionalnom putu R-20 Berane – Kalače – Petnjica.

Tabela 11.1 Spisak planiranih projekata izgradnje i rekonstrukcije državnih puteva do 2028.god

R.br.	Naziv investicije /projekta	Ukupan iznos procijenjenih sredstava za investiranje (EUR)	Godina planiranog početka investicije i godina planiranog završetka.	Iznos sredstva za investiciju u 2025. (EUR)	Iznos sredstva za investiciju u 2026. (EUR)	Iznos sredstva za investiciju u 2027. (EUR)	Iznos sredstva za investiciju u 2028. (EUR)
1.	Izgradnja autoputa Bar-Boljare, dionica Mateševo-Andrijevice	605.000.000,00 €	2025-2030	55.000.000,00 €	60.000.000,00 €	100.000.000,00 €	150.000.000,00 €
2.	Izgradnja autoputa Bar-Boljare, dionica Tološi-Smokovac	150.000.000,00 €	2026-2029	- €	15.000.000,00 €	50.000.000,00 €	50.000.000,00 €
3.	Izgradnja autoputa Bar-Boljare, dionica Virpazar-Bar (petlja Zaljevo)	420.000.000,00 €	2027-2030	- €	- €	45.000.000,00 €	50.000.000,00 €
4.	Izgradnja brze saobraćajnice, obilaznica Budva	196.000.000,00 €	2025-2029	20.000.000,00 €	40.000.000,00 €	60.000.000,00 €	60.000.000,00 €
5.	Izgradnja autoputa Bar-Boljare, dionica Tološi - Virpazar	580.000.000,00 €	2027-2030	- €	- €	58.000.000,00 €	50.000.000,00 €
6.	Izgradnja autoputa Bar-Boljare, dionica Andrijevice-Boljare	885.000.000,00 €	2028-2032	- €	- €	€	80.000.000,00 €
7.	Izgradnja brze saobraćajnice, dionica ukrštanje autoputa Bar Boljare i brze saobraćajnice - Markovići	400.000.000,00 €	2027-2030	- €	- €	40.000.000,00 €	50.000.000,00 €
8.	Izgradnja i rekonstrukcija puta Vrulja – Miljakovići	9.300.000,00 €	2024-2025	3.090.000,00 €	3.680.000,00 €	- €	- €
9.	Rekonstrukcija i rehabilitacija puta M-2.1 Barski most -Bijelo Polje	19.000.000,00 €	2025-2027	601.000,00 €	9.500.000,00 €	3.000.000,00 €	- €
10.	Rekonstrukcija magistralnog puta M-2 Rožaje-Špiljani sa sanacijom tunela i mostova	34.500.000,00 €	2020-2025	4.065.000,00 €	- €	- €	- €
11.	Rekonstrukcija magistralnog puta M-2 Tivat-Jaz, izgradnja bulevara	75.500.000,00 €	2024-2026	5.000.000,00 €	30.000.000,00 €	17.400.000,00 €	- €
12.	Rekonstrukcija magistralnog puta M-2 Lepenac-Ribarevina-Poda-Berane	65.600.000,00 €	2023-2026	4.000.000,00 €	38.000.000,00 €	- €	- €
13.	Rekonstrukcija magistralnog puta M-1 Kamenovo-Petrovac-Bar	25.000.000,00 €	2025-2028	88.000,00 €	98.000,00 €	15.000.000,00 €	9.800.000,00 €
14.	Rekonstrukcija puta Cetinje - Čevo - Nikšić, dionica Cetinje - Čevo	39.550.000,00 €	2020-2025	2.075.000,00 €	900.000,00 €	- €	- €

Srednjoročni program izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva do 2028. godine

15.	Rekonstrukcija puta most Zeleni – Vuča, dionica Biševo - Vuča, I faza	16.150.000,00 €	2025-2028	160.000,00 €	2.600.000,00 €	7.000.000,00 €	6.390.000,00 €
16.	Rekonstrukcija puta Krstac - Trojice - Kotor	40.000.000,00 €	2024-2029	110.000,00 €	5.240.000,00 €	10.000.000,00 €	24.650.000,00 €
17.	Rekonstrukcija puta Mojkovac - Lubnice, dionica Mojkovac - Vragodo	17.000.000,00 €	2023-2027	610.000,00 €	2.500.000,00 €	790.000,00 €	- €
18.	Rekonstrukcija magistralnog puta Kolašin- Mojkovac	48.650.000,00 €	2025-2028	205.000,00 €	10.150.000,00 €	19.250.000,00 €	14.445.000,00 €
19.	Rekonstrukcija regionalnog puta Bar - Kamenički most - Krute	15.000.000,00 €	2024-2027	2.820.000,00 €	7.200.000,00 €	600.000,00 €	- €
20.	Rekonstrukcija mosta na Đurđevića Tari	6.322.000,00 €	2025-2026	240.000,00 €	6.110.000,00 €	- €	- €
21.	Izgradnja zapadne obilaznice Podgorice	24.480.000,00 €	2025-2028	3.050.000,00 €	6.160.000,00 €	7.600.000,00 €	326.000,00 €
22.	Rekonstrukcija regionalnog puta Ostros-Vladimir	24.680.000,00 €	2025-2028	205.000,00 €	8.090.000,00 €	10.100.000,00 €	6.285.000,00 €
23.	Izgradnja magistralnog puta Pošćenje-Brezna	131.100.000,00 €	2025-2030	440.000,00 €	660.000,00 €	13.000.000,00 €	30.000.000,00 €
24.	Izgradnja magistralnog puta Cetinje-Čevo-Nikšić, dionica Čevo- Nikšić	84.050.000,00 €	2025-2030	705.000,00 €	10.410.000,00 €	20.220.000,00 €	20.000.000,00 €
25.	Izgradnja mosta preko rijeke Bojane (novi prelaz prema Albaniji)	10.000.000,00 €	2025-2028	5.000,00 €	1.000.000,00 €	6.000.000,00 €	2.995.000,00 €
26.	Izgradnja mosta preko rijeke Tare na Šćepan Polju	5.500.000,00 €	2025-2027	5.000,00 €	5.000.000,00 €	500.000,00 €	- €
27.	Rekonstrukcija dijela puta Podgorica – Tuzi, od mosta na Cijevni do skretanja za Šipčani	19.420.000,00 €	2025-2028	105.000,00 €	3.060.000,00 €	11.120.000,00 €	5.135.000,00 €
28.	Rekonstrukcija regionalnog puta Pljevlja-Metaljka, II faza Krče-Metaljka	34.000.000,00 €	2025-2029	305.000,00 €	10.260.000,00 €	10.010.000,00 €	13.425.000,00 €
29.	Rekonstrukcija tunela Vrmac	11.800.000,00 €	2025-2028	150.000,00 €	150.000,00 €	1.500.000,00 €	10.000.000,00 €
30.	Rekonstrukcija magistralnog puta Plužine-Nikšić, dionica Seljani-Zaborje	14.600.000,00 €	2025-2028	98.000,00 €	5.150.000,00 €	6.150.000,00 €	3.202.000,00 €
31.	Rekonstrukcija saobraćajnice Petnjica - Bloča	14.350.000,00 €	2024-2027	1.500.000,00 €	8.250.000,00 €	3.500.000,00 €	- €
32.	Izgradnja puta petlja Veruša-Lopate	14.430.000,00 €	2024-2026	3.350.000,00 €	8.200.000,00 €	- €	- €

Srednjoročni program izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva do 2028. godine

33.	Rekonstrukcija regionalnog puta R-3, Pljevlja-Dajevića han	6.120.000,00 €	2025-2026	610.000,00 €	5.000.000,00 €	510.000,00 €	- €
34.	Rekonstrukcija magistralnog puta Plužine-Nikšić-Danilovgrad, dionica Zaborje-Jasenovo polje	15.220.000,00 €	2024-2026	2.090.000,00 €	9.600.000,00 €	- €	- €
35.	Izgradnja veze puteva Dinoša-Cijevna Zatrijebačka i Bulevara Podgorica-Tuzi	12.200.000,00 €	2025-2028	105.000,00 €	2.220.000,00 €	8.160.000,00 €	1.715.000,00 €
36.	Rekonstrukcija magistralnog puta M-11 Lepetani-Tivat- Krtolska raskrsnica, dionica Donja Lastva – Aerodrom „Tivat“-izgradnja bulevara	35.500.000,00 €	2025-2029	560.000,00 €	5.150.000,00 €	13.325.000,00 €	13.465.000,00 €
37.	Rekonstrukcija mag.puta M-1, dionica Sutomore-ulaz u Bar – izgradnja Bulevara	19.230.000,00 €	2025-2029	5.000,00 €	1.900.000,00 €	7.500.000,00 €	6.900.000,00 €
38.	Izgradnja tunela „Lokve“	21.100.000,00 €	2025-2030	200.000,00 €	800.000,00 €	2.500.000,00 €	5.600.000,00 €
39.	Adaptacija regionalnog puta R-17, Čevo – Bijele poljane – Riđani	7.500.000,00 €	2025-2027	1.080.000,00 €	5.500.000,00 €	1.000.000,00 €	- €
40.	Rekonstrukcija puta R-15 Donji Ulići – R.Crnojevića sa rekonstrukcijom kamenog mosta	17.500.000,00 €	2025-2028	1.003.000,00 €	2.263.000,00 €	10.000.000,00 €	4.234.000,00 €
41.	Rekonstrukcija magistralnog puta M-5, dionica Berane – Rožaje	89.000.000,00 €	2025-2029	504.002,00 €	10.000.000,00 €	25.000.000,00 €	25.000.000,00 €
42.	Adaptacija regionalnog puta R-13 Podgorica - Mateševo, dionica Bioče-Veruša	21.500.000,00 €	2025-2028	100.000,00 €	4.850.000,00 €	7.550.000,00 €	9.000.000,00 €
43.	Izgradnja magistralnog puta Podvade - Trpezi - Kalače, I faza	6.000.000,00 €	2025-2028	100.000,00 €	600.000,00 €	3.600.000,00 €	1.700.000,00 €
44.	Izgradnja magistralnog puta Petnjica - Haništa sa graničnim prelazom sa Srbijom	30.000.000,00 €	2025-2026	100.000,00 €	3.000.000,00 €	7.000.000,00 €	9.000.000,00 €
45.	Rekonstrukcija regionalnog puta R-18 Bar - Sutorman - Virpazar	7.090.000,00 €	2025-2028	200.000,00 €	1.000.000,00 €	3.000.000,00 €	2.890.000,00 €
46.	Obilaznica Rožaje, II faza	33.650.000,00 €	2025-2027	3.100.000,00 €	10.150.000,00 €	1.470.000,00 €	- €
47.	Izgradnja bulevara Vojisavljevića sa mostom i kružnim tokom Cetinje – Nikšić	30.245.000,00 €	2025-2027	2.080.000,00 €	12.980.000,00 €	4.099.000,00 €	- €
48.	Sanacija kritične tačke Sokolovina na regionalnom putu Đurđevića Tara-Mojkovac	11.100.000,00 €	2024-2026	2.055.000,00 €	4.400.000,00 €	- €	- €
49.	Sanacija klizišta „Dobrakovo“	6.465.000,00 €	2024-2026	1.020.000,00 €	1.455.000,00 €	- €	- €
50.	Sanacija mostova, klizišta i kosina na magistralnim i regionalnim putevima	14.000.000,00 €	2024-2028	3.663.000,00 €	3.500.000,00 €	3.500.000,00 €	4.000.000,00 €

Srednjoročni program izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva do 2028. godine

51.	Adaptacija magistralnog puta M-1 Meljine - Lipci	24.000.000,00 €	2027-2029	- €	- €	2.400.000,00 €	10.600.000,00 €
52.	Adaptacija magistralnog puta M-1 Lipci - Kotor	19.500.000,00 €	2027-2029	- €	- €	1.950.000,00 €	7.550.000,00 €
53.	Adaptacija magistralnog puta M-1 Bar-Ulcinj	28.000.000,00 €	2027-2029	- €	- €	2.800.000,00 €	5.200.000,00 €
54.	Rekonstrukcija magistralnog puta M-2 Petrovac-Paštrovačka gora	14.700.000,00 €	2027-2029	- €	- €	1.500.000,00 €	6.200.000,00 €
55.	Rekonstrukcija magistralnog puta M-2 Paštrovačka gora - Virpazar	25.300.000,00 €	2027-2030	- €	- €	2.500.000,00 €	2.800.000,00 €
56.	Rekonstrukcija magistralnog puta M-2 Virpazar – obilaznica Golubovci	28.500.000,00 €	2027-2030	- €	- €	2.800.000,00 €	5.700.000,00 €
57.	Rekonstrukcija magistralnog puta M-2 Lepenac - Slijepač Most	9.600.000,00 €	2026-2028	- €	960.000,00 €	4.000.000,00 €	4.640.000,00 €
58.	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3 Paklice - Plužine	120.000.000,00 €	2027-2031	- €	- €	12.000.000,00 €	10.000.000,00 €
59.	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3 Plužine - Seljani	22.300.000,00 €	2027-2029	- €	- €	2.230.000,00 €	10.070.000,00 €
60.	Rekonstrukcija magistralnog puta M-3 dionica Nikšić - tunel "Budoš" - Danilovgrad	430.000.000,00 €	2027-2032	- €	- €	43.000.000,00 €	38.000.000,00 €
61.	Rekonstrukcija magistralnog puta M-6 Pljevlja - Đurđevića Tara	49.400.000,00 €	2027-2030	- €	- €	4.940.000,00 €	4.460.000,00 €
62.	Rekonstrukcija magistralnog puta M-9 Vilusi 2 - Petrovići	12.900.000,00 €	2026-2028	- €	1.290.000,00 €	4.500.000,00 €	7.110.000,00 €
63.	Adaptacija regionalnog puta R-2 Berane - Buča - Andrijevića	16.500.000,00 €	2026-2029	- €	3.800.000,00 €	6.500.000,00 €	4.200.000,00 €
64.	Adaptacija regionalnog puta R-2 Andrijevića - Murino - Grnčar	42.000.000,00 €	2027-2030	- €	- €	4.200.000,00 €	7.800.000,00 €
65.	Adaptacija regionalnog puta R-10 Đurđevića Tara - Mojkovac	50.600.000,00 €	2026-2030	- €	5.000.000,00 €	6.000.000,00 €	9.600.000,00 €
66.	Rekonstrukcija regionalnog puta R-14 Danilovgrad - Markovina (I faza)	7.100.000,00 €	2026-2028	- €	1.400.000,00 €	5.000.000,00 €	700.000,00 €
67.	Rekonstrukcija regionalnog puta R-15 Ostros - Murići - Virpazar	48.000.000,00 €	2027-2031	- €	- €	4.800.000,00 €	4.200.000,00 €
68.	Adaptacija regionalnog puta R-15 Virpazar - Rijeka Crnojevića	43.000.000,00 €	2027-2031	- €	- €	4.300.000,00 €	4.700.000,00 €

Srednjoročni program izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva do 2028. godine

69.	Adaptacija regionalnog puta R-16 Plužine - Pošćenski kraj	49.500.000,00 €	2027-2029	- €	- €	5.000.000,00 €	6.500.000,00 €
70.	Adaptacija regionalnog puta R-18 Pljevlja - Šula - granica sa BiH	52.000.000,00 €	2026-2030	- €	5.200.000,00 €	6.000.000,00 €	8.800.000,00 €
71.	Rekonstrukcija regionalnog puta R-21 Mioska - Tušina sa izgradnjom tunela "Semolj"	76.000.000,00 €	2027-2031	- €	- €	7.600.000,00 €	8.400.000,00 €
72.	Rekonstrukcija regionalnog puta R-22 Ulcinj - Ada	19.700.000,00 €	2027-2029	- €	- €	2.000.000,00 €	7.700.000,00 €
73.	Adaptacija regionalnog puta Mateševo-Andrijevića, prevoj Trešnjevik	1.650.000,00 €	2024-2026	510.000,00 €	894.446,49 €	- €	- €
UKUPNO		5.608.002.000,00 €		125.956.002,00 €	387.886.000,00 €	734.578.000,00 €	900.087.000,00 €

Slika 11.2. Vrijednost projekata po regijama za period do 2028

