



Republika Crna Gora
Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija

ANALIZA O STANJU LOKALNIH PUTEVA U CRNOJ GORI

1. Uvodne napomene

Crna Gora ima putnu mrežu koju sačinjavaju magistralni i regionalni putevi u dužini 1860 km i lokalni putevi u dužini od 4270,10 km. Gustina državne putne mreže magistralnih i regionalnih puteva iznosi 13km/100km², a ukupno sa lokalnim putevima 44,39 km/100km². Ukupna površina teritorije Crne Gore iznosi 13812 km², a broj stanovnika 620.145. U administrativnom pogledu Crna Gora je podijeljena na 21 opštinu.

Ukupna dužina lokalnih puteva u Republici Crnoj Gori iznosi 4270,10 km. Od toga 2516,23 km je sa asfaltnim kolovoznim zastorom (58,94%), a preostali dio u dužini od 1753,87 km (41,06%) je sa makadamskim ili zemljanim kolovoznim zastorom.

U tabeli koja slijedi prikazani su podaci o dužini i gustini putne mreže za 15 zemalja Evrope i Crnu Goru. Na osnovu ovih pokazatelja može se konstatovati da po razvijenosti putne mreže Crna Gora spada u red srednje razvijenih zemalja Evrope.

Red. broj	Zemlja	Dužina putne mreže	Gustina putne mreže	
		(km)	(km/km ²)	km/(1000 stanovnika)
1.	Austrija	129137	1,54	16,30
2.	Bugarska	36628	0,33	4,16
3.	Hrvatska	27138	0,48	5,74
4.	Češka	55205	0,70	5,39
5.	Francuska	881223	1,62	15,45
6.	Njemačka	633427	1,77	7,79
7.	Grčka	469767	3,56	4,51
8.	Mađarska	159081	1,71	15,61
9.	Italija	313295	1,04	5,55
10.	Makedonija	8743	0,34	3,95
11.	Poljska	375220	1,20	9,78
12.	Rumunija	156750	0,66	6,90
13.	Slovačka	17653	0,36	6,86
14.	Slovenija	20251	1,00	7,65
15.	Srbija	28983	0,48	2,92
16.	Crna Gora	6130	0,44	9,88

(podaci su uzeti iz IRF WORLD ROAD STATISTICS)

1.1 Pravni okvir

Zakonom o putevima („Sl. list RCG“ br. 42/04), kao i propisima donesenim na osnovu njega, uređen je pravni položaj, razvoj, održavanje, zaštita, upravljanje i finansiranje javnih puteva. Mrežu puteva u Republici Crnoj Gori čine javni i nekategorisani putevi.

Zakonom o putevima uvedena je funkcionalna i administrativna podjela puteva. Naime, prema kriterijumu funkcionalnosti u prostoru puteve dijelimo na autoputeve, magistralne, regionalne,

lokalne i ulice u naseljenim mjestima. Prema administrativnom kriterijumu, putevi u Crnoj Gori podijeljeni su na državne i opštinske puteve.

Državni putevi su javni putevi namijenjeni saobraćajnom povezivanju regija i značajnijih naselja u državi, kao i van nje sa putevima susjednih država, a čine ih autoputevi, magistralni i regionalni putevi. Opštinski putevi su javni putevi namijenjeni povezivanju naselja u lokalnoj zajednici ili povezivanju sa naseljima u susjednim lokalnim zajednicama ili povezivanju dijelova naselja, prirodnih i kulturnih znamenitosti, pojedinih objekata na nivou lokalne zajednice, a čine ih lokalni putevi i ulice u naseljenim mjestima.

Prema kriterijumu vlasništva putevi mogu biti državni i privatni, pri čemu su svi javni putevi u Crnoj Gori (autoputevi, magistralni, regionalni, lokalni i ulice u naseljenim mjestima) dobra u državnoj svojini, dok nekategorisani putevi mogu biti i u privatnoj svojini.

Nadalje, članom 5 stavom 2 Zakona o putevima propisano je da poslove razvoja, izgradnje, rekonstrukcije, održavanja, zaštite, korišćenja i upravljanja državnim putevima vrši Direkcija za saobraćaj, dok pomenute poslove koje se odnose na opštinske puteve (u koje ulaze i lokalni putevi) obavljaju nadležni organi jedinice lokalne samouprave.

Kod većeg broja opština uočljiv je nedostatak inoviranih odluka o određivanju lokalnih puteva. Usljed toga pojedine odluke su zastarjele i datiraju još iz 1983. godine (Herceg Novi), a pojedine opštine (Budva) uopšte nemaju odluku o proglašenju lokalnih i nekategorisanih puteva.

Lokalni putevi, koji su poseban predmet ove Analize, Zakonom o putevima, članom 4 stav 1 tač.7, definisani su kao javni putevi koji povezuju sela i naselja na teritoriji lokalne zajednice ili koji se nadovezuju na odgovarajuće puteve susjedne lokalne zajednice, a od značaja su za lokalni saobraćaj na teritoriji te lokalne zajednice, kao i pristupni putevi koji povezuju željezničke stanice, pomorske luke, vazdušna pristaništa, turistička mjesta, kulturne i istorijske spomenike i slične objekte sa drugim javnim putevima.

1.2 Finansiranje lokalnih puteva

Što se tiče modela finansiranja lokalnih puteva ono se obezbjeđuje iz naknada za korišćenje javnih puteva i to godišnje naknade koja se uplaćuje pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, kao i sredstava iz naknada za: vanredni prevoz, postavljanje natpisa na opštinskim i nekategorisanim putevima, zakup putnog i drugog pripadajućeg zemljišta, priključenje prilaznih puteva, postavljanje instalacija u trupu opštinskog i nekategorisanog puta, kao i izgradnju komercijalnih objekata kojima je omogućen pristup sa opštinskog i nekategorisanog puta.

Visinu godišnje naknade za registraciju drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila utvrđuje Vlada, dok visinu naknada za korišćenje opštinskih puteva utvrđuju jedinice lokalne samouprave. U tom smislu, Odlukom o utvrđivanju visine godišnje naknade za korišćenje puteva pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila ("Sl. list RCG", broj 60/05), propisano je da se navedena naknada plaća prilikom podnošenja zahtjeva za registraciju vozila, odnosno produženje važenja registracije i to unaprijed za 12 mjeseci, uključujući i mjesec u kojem se vrši registracija, odnosno produženje registracije vozila. Na opštinskom nivou, visine naknada za vangabaritni prevoz, postavljanje natpisa na opštinskim i nekategorisanim putevima, zakup putnog i drugog pripadajućeg zemljišta, priključenje prilaznih puteva, postavljanje instalacija u trupu opštinskog i nekategorisanog puta, kao i izgradnju komercijalnih objekata kojima je omogućen pristup sa opštinskog i nekategorisanog puta, propisane su odlukama o lokalnim i nekategorisanim putevima i njihova visina se razlikuje od opštine do opštine.

Sredstva iz pomenutih naknada ulaze u budžet jedinica lokalne samouprave i trebala bi se namjenski usmjeravati za izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu opštinskih puteva, što je propisano članom 22 stav 6 Zakona o putevima.

U tabeli koja slijedi prikazan je pregled naplaćenih prihoda po osnovu godišnje naknade za registraciju motornih vozila, traktora i priključnih vozila za period 01.01. – 29.08.2007. god., prema podacima koje je dostavilo Ministarstvo finansija:

R. BR.	OPŠTINA	IZNOS
1	Podgorica	338.798,78
2	Cetinje	36.499,74
3	Danilovgrad	22.982,38
4	Nikšić	98.143,28
5	Šavnik	1.320,80
6	Plužine	1.476,10
7	Pljevlja	53.718,74
8	Berane	52.753,94
9	Plav	14.614,53
10	Rožaje	86.279,79
11	Andrijevica	6.886,22
12	Bijelo Polje	81.778,84
13	Mojkovac	11.363,60
14	Bar	15,00
15	Ulcinj	18,00
16	Herceg Novi	61.921,51
	Ukupno:	868.553,25

Na osnovu predmetne tabele, uočene su nepravilnosti, u tom smislu da je evidentno da se pojedinim opštinama: Budva, Tivat, Kolašin, Kotor, Žabljak, ne usmjeravaju sredstva od godišnjih naknada za registraciju motornih vozila, traktora i priključnih vozila, dok se u odnosu na Bar i Ulcinj to čini u zanemarivom procentu, što se direktno odražava i na stanje lokalne putne mreže na području tih opština.

Nameće se zaključak da bi bilo neophodno da Ministarstvo unutrašnjih poslova i javne uprave, izvrši kontrolu raspodjele prihoda po ovom osnovu, i da neophodne instrukcije područnim službama u vezi pomenute naknade, uz napomenu da je slična preporuka već upućena od strane Ministarstva finansija.

Takodje je primjetno, da većina opština ne ostvaruje u dovoljnoj mjeri ni prihode od naknada za korišćenje opštinskih puteva, ne naplaćujući ih uopšte ili u skromnom iznosu.

Dakle, sredstva za lokalne puteve koja se izdvajaju iz naknada za registraciju vozila i drugih naknada predviđenih za korišćenje opštinskih puteva, nijesu dovoljna za kvalitetno održavanje i pravovremene intervencije na putevima, a prisutan je i problem da većina opština sredstva dobijena na taj način, u cjelosti ne opredjeljuju za održavanje lokalnih puteva, odnosno ne koriste ih namjenski.

1.3 Održavanje lokalnih puteva

Poseban problem u održavanju lokalne putne infrastrukture predstavlja saobraćanje teških teretnih vozila na lokalnim putevima i ne preduzimanje odgovarajućih mjera u pravcu ograničavanja takvog vida saobraćanja. U primorskim opštinama zbog povećanog intenziteta izgradnje objekata, lokalni putevi se teškim građevinskim mašinama oštećuju što ponegdje poprima razmjere potpune devastacije. U kontinentalnim opštinama kao posljedica izdavanja koncesija za korišćenje šuma i eksploatacije pijeska i šljunka, saobraćaj se obavlja teškim teretnim vozilima na lokalnim putevima koji nijesu projektovani za takav vid saobraćaja. Pomenuto preopterećenje dovodi do razaranja trupa puta, kao i kolovozne površine. Nije rijedak slučaj ni prekoračenje nosivosti pojedinih putnih objekata (mostova i propusta), usljed čega dolazi do oštećenja tih objekata, iz kog razloga je neophodno sprovoditi skupe rekonstrukcije, a za što vrlo često nedostaje sredstava.

Moguće rješenje treba tražiti u saradnji sa Ministarstvom poljoprivrede, vodoprivrede i šumarstva, kao i Ministarstvom za ekonomski razvoj koji su nadležni za izdavanje predmetnih saglasnosti i davanje koncesije na prirodna dobra (šume, eksploatacija pijeska i šljunka i dr.), koji bi prilikom davanja saglasnosti i sastavljanja koncesionih ugovora, utvrdili i uslove prema kojima će koncesionari biti u obavezi da dio sredstava iz koncesionih naknada usmjere u sanaciju i održavanje lokalnih puteva. U protivnom, navedeni problemi u vezi sa devastacijom puteva će sve više kulminirati i odražavati se na nivo saobraćajnih usluga koji na lokalnim putevima, svakako nije zadovoljavajući.

Kao poseban problem treba navesti i to što se u novije vrijeme brojni lokalni putevi grade bez prethodno urađene tehničke dokumentacije, oslanjajući se isključivo na stečeno iskustvo, prilagođavajući se terenskim uslovima. Takođe, veći dio lokalnih puteva izgrađen je na nestabilnom terenu, sa neriješenim sistemom za odvodnju voda (kako površinskih, tako i podzemnih), veoma skromnim tehničkim elementima, pri čemu brojni od njih nijesu ni završeni. Nadalje, prisutno je ne sprovođenje mjera tehničke kontrole kvaliteta i nadzora nad izvedenim radovima. Rezultat ovako izvedenih puteva, uz sintagmu «samo da asfalt prođe», dovodi do toga da isti, vrlo brzo kroz eksploataciju, bivaju podložni brojnim deformacijama i propadanjima.

Posljednjih godina se vrlo malo ulagalo u održavanje lokalne putne mreže i to kako kroz redovno, tako i kroz investiciono održavanje. Uglavnom su se veća sredstva ulagala u rekonstrukciju i modernizaciju lokalnih puteva i to najviše sa aspekta izrade asfaltnog kolovoznog zastora. U svemu tome modernizaciji se pristupalo bez prethodno urađene tehničke dokumentacije, a radovi su izvođeni bez bitnijih poboljšanja elemenata puta, radijusa horizontalnih i vertikalnih krivina, popravljanja nivelacija, sistema za odvodnju voda i sl.

Na taj način omogućila se nešto udobnija vožnja korisnicima puteva, povećanje brzine odvijanja saobraćaja, ali bez ostvarenja realnih uslova za istu, a što se direktno odražava i na bezbjednost učesnika u saobraćaju.

Održavanje lokalnih puteva gotovo u svim opštinama je veoma skromno i zasniva se na «krpljenju» udarnih rupa i eventualnim manjim sanacijama trupa puta i potpornih konstrukcija. U pojedinim opštinama sezonski se sprovode aktivnosti redovnog održavanja lokalnih puteva (Žabljak, Šavnik) i programa „Neka bude čisto“, koje se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuju preko Zavoda za zapošljavanje, a koje samo donekle poboljšavaju stanje lokalne putne mreže, koja ni približno nije na zadovoljavajućem nivou.

Takođe, primjetan je problem da su u međuvremenu u mrežu lokalnih puteva uvršteni i brojni novi putni pravci na kojima se sprovode mjere redovnog održavanja, iako nijesu odlukama jedinica lokalne samouprave uvršteni, odnosno proglašeni za lokalne puteve.

Nadalje, čest je slučaj da se na lokalnoj putnoj mreži interveniše i sa državnog nivoa, iako prema Zakonu o putevima poslovi razvoja, izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite lokalnih puteva, kao i njihovo finansiranje spadaju u nadležnost jedinica lokalne samouprave, iz čega proizilazi da bi bilo neophodno utvrditi prioritete ulaganja u lokalne puteve, ukoliko se ukaže

potreba za njihovim finansiranjem iz državnih sredstava, a sve u cilju efikasnijeg upravljanja lokalnim putevima.

Prilikom razmatranja predmetne problematike, treba imati u vidu i okolnost da su brojni lokalni putevi, naročito u zadnjih 15-tak godina, uvršteni u mrežu lokalnih puteva na osnovu učestalih zahtjeva građana sa područja pojedinih jedinica lokalne samouprave, iako u dovoljnoj mjeri ne ispunjavaju niti elemente sadržane u definiciji lokalnih puteva, propisanoj Zakonom o putevima, što se posebno odnosi na njihov značaj u prostornom povezivanju.

Pojedini putni pravci proglašavani su za lokalne puteve, između ostalog, i kako bi se povećala ukupna dužina lokalnih puteva u opštinama, iz razloga što su ranijih godina srazmjerno dužini lokalnih puteva izdvajana sredstva sa državnog nivoa u njihovo održavanje i građenje

Cilj izrade predmetne Analize je sveobuhvatno sagledavanje stanja lokalne putne mreže, radi identifikacije problema i pronalaženja najefikasnijih mehanizama za upravljanje, finansiranje i održavanje lokalnih puteva, kako bi se podigao stepen saobraćajnih usluga i omogućilo kvalitetno, bezbjedno i neometano odvijanje putnog saobraćaja, imajući u vidu značaj rješavanja predmetne problematike i funkcionalno povezivanje u prostoru.

Za potrebe Analize o stanju lokalne putne mreže na teritoriji Crne Gore dati su: pokazatelji i stanje za svaku opštinu pojedinačno (na osnovu obilaska nadležnih organa jedinica lokalne samouprave i uvida u stanje pojedinih lokalnih putnih pravaca); uporedni pregled svih opština zajedno po određenim karakterističnim parametrima i indikatorima (na osnovu kojih je moguće izvesti zaključke u vezi sa dužinom lokalne putne infrastrukture, izvorima finansiranja, održavanja i stanja pravnih akata koji se odnose na predmet analize); razmatrani evropski standardi i mjerila za kategorizaciju puteva, kao i veza sa nacrtom planskih dokumenata. Na kraju Analize date su zaključne napomene i prijedlog mjera za poboljšanje stanja lokalnih puteva u Crnoj Gori.



2. Stanje lokalnih puteva u pojedinim jedinicama lokalne samouprave

2.1 Prikaz po opštinama

OPŠTINA ANDRIJEVICA



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
01	Andrijevica	5.700	283	20.10

Opštinskom odlukom iz 2007. godine definisana je mreža lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva u opštini Andrijevica, kao i uređen način upravljanja, održavanja, zaštite i finansiranja opštinskih i nekategorisanih puteva. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Andrijevica iznosi 59,7km i 662,10km N puteva. Pojedini od ovih puteva izgradjeni su putem aktivnosti i sredstava mjesnih zajednica ili su potpomognuti sa državnog nivoa. Prosječna gustina L puteva u opštini Andrijevica iznosi 22,0 km/100km²

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina.

reg. br. puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km
1.	Most Bandovića-Željevica	4,7
2.	Andrijevića-Đuliće-Jošanica	10,0
3.	Đulić-Kuti	7,0
4.	Ramin Lom-Zoriće	8,0
5.	Marsenića Rijeka-Navotina	2,0
6.	Kralje-Oblo Brdo	3,0
7.	Crvena prla-Željevica	3,0
8.	Trepča-Brodac	2,0
9.	Marsenića Rijeka-Kruševo	17,0
10.	Andrijevića-Seoce	3,0
Ukupno		59.7

Širina kolovoza, sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika, kreće se od 3,0m do 5,0m.

Prema vrsti kolovoznog zastora 56,0 km L puteva je sa asfaltnim kolovoznim zastorom tj. (93,80%) , a preostali dio u dužini od 3,7 km je sa zemljanim kolovoznim zastorom (6,20%). Asfaltni kolovoz je u urađen sa propisnom podlogom i sa bitumeno-nosećim slojem (BNS) 22. U toku ove godine izvršeno je asfaltiranje 11,70 km lokalne putne mreže.

Za sljedeću godinu se planira da svi putni pravci na seoskom području imaju asfaltni kolovozni zastor.

Održavanje mreže lokalnih puteva je u nadležnosti Sekretarijata lokalne uprave (iz razloga što u opštini Andrijevića prema Statutu jedinice lokalne samouprave postoji samo jedan sekretarijat). Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime, dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Andrijevića usmjeravaju se za održavanje puteva. Naknade od registracija vozila su skromne i neznatne, a naknade za korišćenje opštinskih puteva (smještaj instalacija u trup puta, reklamni panoji i sl.) do sada nijesu naplaćivane.

Ukupni budžet Opštine Andrijevića planiran je na iznos od 1.181.000€. Od toga za održavanje L i N mreže opredijeljeno je 350.000€

Za održavanje puteva donosi se godišnji plan održavanja puteva. Aktivnosti oko održavanja L puteva, kao i prioriteta određuju se u okviru Javnog preduzeća za stambeno komunalne poslove, uz saglasnost Sekretarijata lokalne uprave.

Visina sredstava za održavanje L puteva prevashodno zavisi od zimskih uslova.

Za održavanje L puteva se ne sprovodi tenderska procedura već se u tu svrhu angažuje Javno preduzeće za stambeno komunalne poslove. Kao posebna stavka u održavanju L puteva postoji i održavanje pojedinih nekategorisanih puteva.

Javno preduzeće za stambeno komunalne poslove ima stalnu putarsku službu (7 putara raspoređenih na svim L putevima), i mehanizaciju sa kojom kvalitetno vrši održavanje L puteva i u zimskim uslovima. Ovo preduzeće obavlja i poslove zimskog održavanja, čak i na putevima koji nijesu L putevi već državni (magistralni put M-9 dionica Trešnjevnik-Kralje-Andrijevića koji ima peti prioritet u održavanju državnih puteva).

Za veće intervencije na putu (do sada ih nije bilo) predviđena je tenderska procedura.

Nadzor nad kvalitetom izvršenih radova se vrši preko Sekretarijata lokalne uprave, građevinarstvo i stambeno komunalne poslove u okviru kojeg je zaposlen inženjer građevinske struke.

Oko održavanja L i N puteva do sada nijesu korišćene aktivnosti programa „Neka bude čisto“, koji se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuju preko Zavoda za zapošljavanje, obzirom da se te aktivnosti odvijaju duž magistralnih i regionalnih puteva.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

Saradnja sa državnim organima ostvaruje se preko Direkcije za javne radove, posredstvom koje je i izgradjen most na Rijeci Marsenića (cca 230.000€), Ministarstvom poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede, po potrebi i Ministarstvom saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija.

Poseban problem na L putevima u opštini Andrijevica predstavlja izdavanje koncesija za korišćenje šuma, uslijed čega se teškim teretnim vozilima obavlja transport L putevima koji nijesu dimenzionisani za takav vid saobraćaja, usljed čega dolazi do oštećenja trupa puta, kao i cjelokupne kolovozne površine.



OPŠTINA BAR



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
02	Bar	43000	598	71,90

Opštinskim odlukama iz 1994 uređen je način izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva na području opštine Bar. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L i N puteva u opštini Bar iznosi 145,7km L i 101,1km N puteva. Imajući u vidu da su u međuvremenu probijeni i asfaltirani brojni drugi pravci u opštini Bar, to je i putna mreža L i N puteva uvećana. Tako, prema podacima iz Agencije za investicije opštine Bar, dužina lokalnih puteva je 164 km. Pojedini od ovih puteva urađeni su putem aktivnosti i sredstava mjesnih zajednica ili su potpomognuti sa državnog nivoa, tako da je primjetno povećanje lokalne putne mreže. S tim u vezi neophodno je inovirati Odluku o određivanju lokalnih i nekategorisanih puteva i revidovati stari registar puteva. Prednje je neophodno uraditi i zbog novog Zakona o putevima, kao i podzakonskih akata donesenih na osnovu njega.

Prosječna gustina L i N puteva u opštini Bar iznosi 52,49 km/100 km²

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina sa karakteristikama kolovoznog zastora. Potrebno je napomenuti da je u prethodnoj godini velika dužina lokalne putne mreže i nekategorisanih puteva asfaltirana, a pojedini novi putni pravci su probijeni.

reg. br. puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km	Dužina asfaltnog kolovoznog zastora	širina kolovoza u metrima
1.	Biskupada-Tuđemili	8,00	8,00	5,50
2.	Virpazar-Sutorman-Tuđemili	21,20	21,20	4,50
3.	Biskupada-Dobra Voda-Pečurice-Kamenički Most	15,00	15,00	5,50
4.	Belveder-Stari Bar	0,70	0,70	4,50
5.	Mirovica-Jadranska magistrala	0,30	0,30	4,50
6.	Jankovići-Jadranska magistrala	1,20	1,20	4,50
7.	Pečurice-Gorana-Kovačevići-granica opštine	11,20	11,20	3,00
8.	Popovići-Polje-Bolnica	4,00	4,00	5,50
9.	Mišići-Čanj	2,70	2,70	5,50
10.	Sustaši-Mikulići	12,30	3,00	4,50
11.	Makedonsko naselje-Bjeliši-Popovići	1,20	1,20	3,00
12.	Goranica-Jadranska magistrala	3,20	3,20	3,00
13.	Pečurice-Jadranska magistrala	3,20	3,20	3,00
14.	Mjeliši-Sunci-Sustaši	6,90	dio asf.	3,00
15.	Jadranska magistrala-Ilino (preko pruge)	1,80	1,80	3,00
16.	Virpazar-Gluhi Do-Jadranska magistrala	13,20	13,20	3,00
17.	Jadranska magistrala-Komarno-granica opštine	13,50	13,50	3,00
18.	Jadranska magistrala-Brčeli-Podgor-Obzovica	0,80	0,80	3,00
19.	Ckla-Regionalni put R-16 (Virpazar- Ostros- Vladimir)	7,00	7,00	3,00
20.	Regionalni put R-16 (Virpazar- Ostros- Vladimir)-Čukovići-Berjaševići-Boljevići	3,50	dio	3,00
21.	Donji Murići-Đuravci-Pinčići	8,80	dio	3,00
22.	Regionalni put R-16 (Virpazar- Ostros- Vladimir)-Bobovište-Blaca			
Ukupno		145,7		

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se kreće od 3,00-5,50 m.

Prema vrsti kolovoznog zastora oko 5-10% puteva je sa tucaničkim kolovoznim zastorom, a preostali dio je sa lakim asfaltnim zastorom, namijenjenim za saobraćaj putničkih vozila i lakih teretnih vozila.

Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime, dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, zajedno sa sredstvima iz Budžeta Opštine Bar usmjeravaju se za održavanje puteva. Prema navodima predstavnika jedinice lokalne samouprave, visina sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila iznosi oko 120.000-130.000 € (koji podaci nijesu uvršteni u zvanične podatke dostavljene od strane Ministarstva finansija str.3) i kao takva su nedovoljna za održavanje lokalne putne infrastrukture. Ostatak sredstava do 800.000€ koliko je planom održavanja za tekuću godinu predviđeno, ostvaruje se iz budžeta opštine Bar.

(NAPOMENA: oko 12,00 km novih puteva je asfaltirano, probijeni su novi putevi (cca 3,0km) pa su sredstva od 800.000€ već sada potrošena). Imajući u vidu da su prekoračena opredijeljena sredstva iz budžeta, predlaže se rebalans budžeta.

Često se rekonstrukcije i izgradnja novih dionica puta sprovode uz učešće odbora mjesnih zajednica sa učešćem sredstava u odnosu 50%:50%.

Održavanje, izgradnja i rekonstrukcija L i N puteva u opštini Bar sprovodi se preko Agencije za investicije opštine Bar.

Za održavanje puteva donosi se godišnji plan održavanja puteva i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz budžeta opštine, tj. vrši se usklađivanje sa mogućnostima.

Ubiranje naknada oko postavljanja instalacija u trupu puta, reklama i sl. je veoma skromno i malog je značaja.

Održavanje L i N puteva je skromno i zavisno od namijenjenih budžetskih sredstava.

Za 2007. godinu planom održavanja puteva predviđena su sredstva u iznosu od 800.000€. Ukupni budžet opštine Bar za ovu godinu iznosi 5.5 mil. € - operativni budžet i 11.1 mil. € - kapitalne investicije, što ukupno iznosi 16.6 mil. €.

Održavanje L i N puteva vrši se na osnovu tendera, opština Bar je sa a.d. Put-Bar zaključila ugovor o redovnom održavanju L i N puteva, uz napomenu da aktivnosti košenja i čišćenja putnog pojasa obavlja JKP Bar.

Oko održavanja L i N puteva ne koriste se aktivnosti programa „Neka bude čisto“.

Veći zahvati tj. rekonstrukcije na L i N putevima vrše se putem tendera i srazmjerno raspoloživim budžetskim sredstvima.

Izuzetno dobru saradnju Agencije za investicije Opštine Bar ima sa Direkcijom za saobraćaj.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L i N putevima se obavlja putem stručnih lica zaposlenih u Agenciji za investicije Opštine Bar, ili angažovanjem stručnog nadzora iz drugih privrednih društava.

Na L i N putevima, preko izvođača radova na redovnom održavanju, organizovane su putarske službe koje sprovode aktivnosti redovnog održavanja.

Lokalni putni pravci održavaju se do granice opštine Bar, tako da je čest slučaj da se na pojedinim L putevima uočava razlika u održavanju puteva između jedne i druge opštine. (Takav je slučaj npr. sa L putem Brčeli-Radomir gdje je urađeno 12 km novog asfalta, i insistirano je da se završi još 2 km u opštini Cetinje što bi uštedilo sredstva, kad se uzme u obzir da je sva mehanizacija bila na

licu mjesta, međjutim od istoga se odustalo jer nije bilo pozitivnog odgovora od strane opštine Cetinje.)

Kao značajan L putni pravac u opštini Bar, posebno se izdvaja Virpazar-Sutorman-Bar, dužine 29,200km, koji ima putnu širinu kolovoza od 4,5 do 5,5m i laki asfaltni zastor.

Za navedeni putni pravac još od ranije postoji zainteresovanost opštine Bar za prekategorizaciju tj. uvrštavanje u veći rang regionalnog puta.

Obilaskom ovog putnog pravca (20.06.2007. godine) nije primjećena veća frekvencija saobraćaja (3 putnička vozila u toku obilaska). Izuzetak od ovog predstavlja dionica od Bara do Tuđemila (koja predstavlja prigradsko naselje), a veličina i ekonomska moć aglomeracija u prostoru ne ukazuju na potrebu za većim obimom saobraćajnih usluga.

Takođe, iako predmetni L put ima zadovoljavajući planum puta, isti je zbog geoloških i hidroloških uslova, kao i lošeg održavanja i neizgrađenosti sistema za odvodnju voda, podložan brojnim klizištima manjeg i većeg intenziteta, a za čiju sanaciju je neophodno izdvojiti značajna finansijska sredstva.

S tim u vezi potrebno je izdvojiti i značajna sredstva za „peglanje” odnosno ispravljanje nepreglednih krivina, sprovesti zaštitu kosina, izradu kvalitetne kolovozne konstrukcije i sl.

Nadalje, izgradnjom tunela Sozina značajno je skraćena veza između Virpazara i Bara, pa su gotovo svi saobraćajni tokovi usmjereni tim putnim pravcem, tako da je predmetni L put dodatno izgubio na značaju.



OPŠTINA BERANE



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
03	Berane	40.000	924	43,29

Opštinskom odlukom iz 1993. godine definisana je mreža lokalnih (L) puteva u opštini Berane. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Berane iznosi 324,5km. Pojedini od ovih puteva urađeni su putem aktivnosti i sredstava mjesnih zajednica ili su potpomognuti sa državnog nivoa, tako da je primjetno povećanje lokalne putne mreže. S tim u vezi, neophodno je inovirati opštinsku Odluku o određivanju lokalnih i nekategorisanih puteva i revidovati stari registar puteva. Prednje je neophodno uraditi i zbog novog Zakona o putevima, kao i pravilnika proizašlih iz njega.

Prosječna gustina L puteva u opštini Berane iznosi 35,12 km/100km²

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci i njihove dužine.

reg. br. puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km
1.	Gusare-Tucanje	4,0
2.	Stjenice-Petnjica	3,0
3.	Petnjica-savin Bor	15,0
4.	Spomenik-Kraci (reg. put Berane-Turjak)-Vrbica (osn. škola)-G. Vrbica	5,0
5.	Trpeško brdo-Trpezi (do škole)	2,0
6.	Trpeško brdo-Murovac-Javorova	13,0
7.	Petnjica-Azane	10,5
8.	Kuća Joksimovića(put Petnjica-Tucanje)-Lješnica-spomenik Oraovo-Gnjilica	5,0
9.	Most na Vrbačkoj rijeci-Prisoja-lazi	2,0
10.	Ssavin Bor-Kruščica	4,5
11.	Kuća Šćekića (put Petnjica-Tucanje)-Rosulje	1,7
12.	Petnjica-Pecko	3,5
13.	Lagatori-Kutnje brdo	1,5
14.	Bor-Dobrodole	5,0
15.	Spomenik narodnog heroja Miloša Komatine (Vinicka)-Spomenik palim borcima na Crkvini-Ljute-Bijeli izvori	3,0
16.	Lugovi-Građe (Viniocka, priključak sa regionalnog puta kod kafane Džiknića)-Oraovo-Selišta-Poljanice	2,0
17.	Dom "Savo Dabetić"(Vinicka)-Podgradina-Pobrđe	1,2
18.	Izvor kod kuće Veša Dabetića(Vinicka)-Građe-Poljanice-Osn. Škola-Biorovi-Bilo-Jugovine	8,0
19.	Dom u Pešcima-Škrļjevica-Kaluđerski jaz	1,5
20.	Pešca-Jelovica	18,0
21.	Dom u Pešcima-Lužacke livade	1,0
22.	Reg. put, kuća Raičevića(Pešca)-Dom u Pešcima-Lužac (Osn. Škola.)-Milac	2,0
23.	Lubnice-Kurikuće	3,0
24.	Kurikuće-Suvodo-Šiško jezero	8,0
254.	Lubnice-Glavaca-Vučā	10,0
26.	Lubnice-Bastahe-Rožca	5,0
27.	Gnionik-Škola u Crnom Vrhū-Veliđe	2,5
28.	Gornje Zaostro-Velike njive-most na Limu	3,5
29.	Mag. put(Beranselo)-G. Zaostro	8,0
30.	Luke(put Beranselo), G. Zaostro)-Veliđe	3,0
31.	Štitari-Ruišta	4,0
32.	Skakavac-Crvļjevīne-Štitari-Brzava	15,0
33.	Rijeka Marsenića-Lazi-Zavor, desno Rmuši, lijevo Ulica Rijeka Marsenića	26,0



34.	Hotel "Berane"(Berane)-Kaludra	13,0
35.	Hotel "Berane"(Berane-preko Jasikovca) Petnjik	3,0
36.	Rasadnik šumskog u Beranselu(reg. putBerane-Andrijevice)-manastir Đurđvi Stupovi-Spomen dom-Dolac-Lužac	4,0
37.	Servis Pešca(ul. M. Tomičića-Đerankrš-Mag. put	2,0
38.	Dolac-Crni Vrh-selo Vuča-Zagrad-Tisac (Prijelozi)	15,0
39.	Brdava-Kačmor-Nemanjine-Ruišta	10,0
40.	Stari reg. put, kuća Vujovića(Buče)-Mahala Mikovića-Crkva-Gradinsko polje	4,0
41.	Reg. put kod motela (Buče)-Osn. Škola-rkva-Jugovine	6,0
42.	D. Rženica-Zagorje-Petnjik	5,5
43.	Osn. Škola(D. Rženica)-Rovca	4,0
44.	Most na Budimskoj rijeci(Budimlja)-Dapsiće	4,0
45.	Reg. put(zgrada Zem. zadruge Budimlja)-Donja Mahala	5,0
46.	Malo Đato(Petnjik)-mag. put	1,0
47.	Batuni-Mršinabara-Milutača-Donje Luge	2,5
48.	Dapsića brdo(sa magistrale)-Osn. Škola dom-Dapsićko groblje-Klisura-Raskrsnica-mag. put	4,0
49.	Kooperativni centar na Lijevom polju-D. Mahala-Nobjednica-Navotina	5,0
50.	Sušica (Beranselo)-Mlin Delečića	0,4
51.	Croc-Cijepca-Osn. Škola Mašte-izvor ciganica-Dragosava(korita)-Kaljavi put-Stublina-Kučansko brdo-Gnjila-otkupna stanica za mlijeko-groblje(Babinsko)-Manite njive-put za vojnu fabriku-reg. put-put za Agovska sela-glavni bazen vodovoda-Zagradsko groblje	13,0
52.	Goražde(kod trešnje)-Lokvice-Grablja-pored Zagradskog groblja-Osn. Škola-brdoTrifunovića-Bašovo brdo	3,0
53.	Zagradsko groblje-Obetište-spomenik-brdo Šćepovića-Paja	2,5
54.	Croc-Mašte(pored Bajića)-Lakina kuća	0,4
55.	Cijepci(kooperativni centar)-Korita	1,5
56.	Mala klisura(Babino)-Manite njive (Ramov grob)	0,8
57.	Kuća Bučkovića(mag. put Berane -Rožaje)-Tmušiće (do Osn. Škole)	3,0
58.	gaj Rajka Tmušića (na putu za Tmušiće)-Bijeljevićbrdo-Koprive Trifunovića-kuća Jevrića-bazen vodovoda	2,0
59.	Donje Luge-Zagorje	2,5
60.	Petnjica-Ponor	4,0
61.	Donje Krlje(na putu za Štitare)-Gornje Krlje	3,0
62.	Javrišta-Goraško vrelo-Goraško groblje-Vrtijeljka	3,0
63.	Široki lug (put Pešca-Lubnice)-Pračevac	1,5
Ukupno		324,5

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se kreće od 3,0-5,50m.

Prema vrsti kolovoznog zastora 162,25 km L puteva je sa asfaltnim kolovoznim zastorom (50%), a preostali dio je sa tucaničkim ili zemljanim zastorom. Pojedininim L putevima saobraća i teški teretni saobraćaj, pa se brojnim od njih veoma brzo moraju sprovesti rekonstrukcije. L putevi su dosta ruinirani, oštećeni i sa zastarjelim kolovoznim zastorom. Pored toga opština Berane raspolaže i sa najdužom mrežom nekategorisanih puteva u Crnoj Gori.

Održavanje mreže lokalnih puteva u nadležnosti je Agencije za izgradnju i razvoj opštine Berane. Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime, dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila (u toku 2006. godine iznos ovih sredstava je bio 55.800€) usmjeravaju se za održavanje i rekonstrukciju puteva.

Ukupni planirani budžet opštine Berane za 2007. godinu iznosi 5.2 mil€. Od tih sredstava za putnu infrastrukturu (L i N putevi) planiran je iznos od 736.000€. Samo za L puteve planiran je iznos od 387.280 €. (za redovno održavanje L putne mreže planirana su sredstva u iznosu 90.000€). Ranijih godina za održavanje i rekonstrukciju L puteva izdvajao se dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, a ove godine u tu svrhu planiran je cijeli prihod (U prvih 6 mjeseci ove godine prihodi po ovoj stavci iznose 38.700€).

Ubiranje naknada oko postavljanja instalacija u trupu puta, reklama i sl. iako je Zakonom o putevima predviđeno, do sada se nije ostvarivalo.

Za održavanje puteva donosi se godišnji plan održavanja puteva i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz budžeta opštine.

Za redovno održavanje sprovodi se tenderska procedura. Kao izvođač radova na redovnom održavanju L putne mreže pojavljuju se brojna privredna društva (d.o.o. Nacional, d.o.o. Luge, d.o.o. Šćekić promet i sl.) koje su tehnički opremljene da mogu na kvalitetan način obavljati poslove održavanja L puteva.

Najveći dio sredstava namijenjenih održavanju puteva utroši se u toku zimskog perioda.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) u na svim putnim pravcima.

Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L i N putevima se obavlja putem stručnih lica zaposlenih u Agenciji za izgradnju i razvoj opštine Berane, a po potrebi se angažuju i stručna lica iz drugih privrednih društava.

Oko održavanja L i N puteva dijelom se koriste aktivnosti programa „Neka bude čisto“ koji se sprovodi preko Zavoda za zapošljavanje, mada su one većim dijelom usmjerene oko održavanja državnih puteva.

Veći zahvati tj. rekonstrukcije na L i N putevima vrše se putem tendera i srazmjerno raspoloživim budžetskim sredstvima.

Saradnja sa državnim organima na održavanju lokalne putne infrastrukture se ostvaruje preko Direkcije za javne radove, Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, kao i Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede. Preko Direkcije za javne radove na L

putevima je investirano 1.16 mil € za ovu godinu, a preko Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede 10.000€.

Kao značajniji L putni pravac u Opštini Berane posebno se izdvaja putni pravac

- Berane-Lubnice-Jelovica-Kolašin.

Ovaj putni pravac predstavlja najkraću vezu između Berana i Kolašina. U odnosu na njega, postoji zainteresovanost obje opštine da se uvrsti u mrežu državnih puteva. Nacrtom prostornog plana ovaj putni pravac je označen kao put regionalnog karaktera. Takođe treba istaći da je do 70-tih godina ovaj put bio kategorisan kao regionalni put i održavanje na njemu je sprovodilo tada J.P. Crnogoraput.

Tenutno put je potpuno zapušten. Godine 1996 Direkcija za javne radove započela je aktivnosti na području kolašinske opštine i to od Raskrsnice prema Kolašinu i u tom smislu izvršen je proboj i proširivanje planuma puta u dužini od oko 2,5km. Ukupna dužina ovog putnog pravca je $7+26+10=43$ km. Put od Berana do Jelovice je asfaltiran sa širinom kolovoznog zastora 4-5m, a ostali dio je makadamski. Put prelazi više prevoja (Jelovice sa nadmorskom visinom od oko 1000m i prevoj Raskrsnica -oko 1600m nadmorske visine). Ovim putnim pravcem skraćuje se veza između Berana i Kolašina (magistralni put M-2) za cca 30 km.

Zbog svog zanačaja i funkcije povezivanja dvije opštine na sjeveru Crne Gore, za ovaj putni pravac postoji opravdanje za prekategoriizaciju. Skraćivanjem putne veze između Berana i Kolašina rasterećuje se i saobraćaj na magistralnom putu M-2 na dijelu između Berana i Kolašina, što svakako ima uticaja i na turističku ponudu (kraća veza za brojne turiste koji dolaze iz Makedonije i Kosova), a takođe doći će do valorizacije prirodnih bogatstava planine Bjelasice.

Kao jedan od većih problema na ovom putnom pravcu potrebno je istaći da je put dijelom neizgrađen (neophodno je izvršiti njegovu dogradnju), a takođe put prelazi visoke planinske prevoje (1600m.n.v), što će predstavljati posebnu teškoću kod zimskog održavanja. Zbog svega toga ovaj putni pravac treba posmatrati samo kroz vanzimski period, kada je i najveća frekvencija putem. U zimskom periodu ovom putu treba dati niži stepen prioriteta u održavanju.



OPŠTINA BIJELO POLJE



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
04	Bijelo Polje	55.000	717	76,71

Opštinskom odlukom iz 2007. godine definisana je mreža lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva u opštini Bijelo Polje, kao i način upravljanja, finansiranja, održavanja, korišćenja, zaštite, izvođenja radova na njima, uređenje saobraćajno-tehničkih elemenata bezbjednosti saobraćaja, organizacija i zabrana u oblasti saobraćaja na teritoriji opštine, zaustavljanje i parkiranje vozila.

Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Bijelo Polje iznosi 305,30km. Prosječna gustina L puteva u opštini Bijelo Polje iznosi 42,58 km/100km²

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci i njihove dužine.

reg. br. Puti	Dionica puta	Ukupna dužina u km
1.	Rasovo – Bistrica	16,00
2.	Lješnica – Grančarevo	12,00
3.	Stjepanica – Ivanje	7,00
4.	Srdjevac – Sušica.	18,00
5.	Rasovo - Ljutovine - Tulevac	5,00
6.	Crnča - Raduliće - Godijevo	7,00
7.	Tomaševo - Potrk - Stajkovac	8,00
8.	Tomaševo – Barice- Reljin kamen	24,00
9.	Bliškovo - Stožer	9,50
10.	Brzavski most- Prijelozi	10,50
11.	Brzava - Femića Krš	3,20
12.	Ribnik - Pripčići	2,50 (ul.)
13.	Pavino Polje - škola - Dauti	3,90
14.	Branež - Biov grob	7,00
15.	Prestreke (podvožnjak)- Kukulje – Škola	4,50
16.	Prestreke (podvožnjak)-Sutivan- Podvožnjak	2,00
17.	Gubavač-Voljavac – Pećarska - Borišići	9,50
18.	Kanjski most - Kanje	2,00
19.	Kisjele vode-viseći most-Strojtanica	1,00 (ul.)
20.	Borišići – Jablanovo – Soljacko brdo	8,50
21.	Konatari-Gubavač	0,50
22.	Đapanov grob-Banje selo	2,50
23.	Srdjevac-Sajkovac-Bare	2,50
24.	Tomaševo-Lijeska	6,30
25.	Kanje-Mioče	4,00
26.	Kanje-Dobrinje	2,00
27.	Mahala-Zuber	6,00
28.	Crhalj-Goduša	4,50
29.	Zaton-Dubovo	3,50
30.	Stožer-Reljin Kamen	5,00
31.	Lipnica-Livadice	5,00
32.	Sutivan-Orahovica.	6,00
33.	Stjepanica-Potoci	1,40
34.	Tošino Polje-Bjelasica	13,00
35.	Bliskovo-Zećovina	1,60
36.	Kunovaca-Radovići	1,30
37.	Kanjski most - Dobrako	3,00



38.	Ravna Rijeka-Majstorovina-Izvor Bistrice	4,00
39.	Sutivan-Kneževići	2,00
40.	Pašića Polje-Laholo	3,50
41.	Goja - Metanjac	1,40
42.	Medanovići-Cerovo	6,00
43.	Rakita-Vergaševići-Klanac	7,00
44.	Tomaševo-Pape	4,00
45.	Bijelo Polje-Obrov	3,80
46.	Raskršće-Raklja	1,80
47.	Mirojevici-Boturice	2,00
48.	Lozna Luka-Brcve	1,00
49.	Lozna-Crniš-Trubina	7,70
50.	Pavino Polje-Kičava	4,00
51.	Čokrlje-Plavce Brdo-Grančarevo	4,00
52.	Bistrica-Kostenica-Dolac	3,00
53.	Bistrica-Radojeva Glava-Soljačko brdo	3,00
54.	Kukulje (R. njiva) - Vrtijeljka	4,50
55.	Jelah - Gornji Sutivan - Ploče	3,20
56.	Ribarevine-Ostrelj	4,00
57.	Ljutovine – Vlah – Zminac	6,60
Ukupno		305,3

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se kreće od 3,0-5,50m.

Prema vrsti kolovoznog zastora 244,24 km L puteva je sa asfaltnim kolovoznim zastorom debljine 6cm (80%), a 61,06 km je sa tucanički. Na brojnim od njih veoma brzo se moraju sprovesti rekonstrukcije.

Održavanje mreže lokalnih puteva u nadležnosti je Direkcije za izgradnju i investicije opštine Bijelo Polje (ranije je bila Služba za uređenje prostora i investicije). Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime, dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Bijelo Polje usmjeravaju se za održavanje puteva.

Ukupni planirani budžet opštine Bijelo Polje za 2007. godinu iznosi 7.146.900€. Od tih sredstava za putnu infrastrukturu (L i N putevi) planiran je iznos od 1.011mil€. (U okviru ovih investicija postoji i stavka "učesće u rekonstrukciji i izgradnji regionalnog puta R-4 Slijepač Most-Pavino Polje u iznosu od 250.000€). Pored ovog, za redovno održavanje L putne mreže planirana su sredstva u iznosu 90.000€.

Ubiranje naknada oko postavljanja instalacija u trupu puta, reklama i sl., iako je Zakonom o putevima predviđeno, do sada se nije ostvarivalo. Novom Odlukom o lokalnim putevima utvrđeni su kriterijumi i za naknade oko postavljanja instalacija u trupu puta, reklama i sl.

Za održavanje puteva donosi se godišnji plan održavanja puteva i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz budžeta opštine.

Za redovno održavanje sprovodi se tenderska procedura. Kao izvođač radova na redovnom održavanju L putne mreže odabrano je JKP Lim. Na održavanju L putne mreže u okviru preduzeća stalno je angažovano 17 putara. Takođe JKP Lim je solidno tehnički opremljeno, tako da na kvalitetan način obavlja radove redovnog održavanja.

Zimsko održavanje L puteva takođe ide putem tenderske procedure.

Najveći dio sredstava namijenjenih održavanju puteva utroši se u toku zimske službe, a troškovi održavanja se kreću i do 100.000€. U toku zimskog održavanja čišćenje snijega se ugovara po satu rada mašine.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L i N putevima se obavlja putem stručnih lica zaposlenih u Direkciji za izgradnju i investicije opštine Bijelo Polje.

Oko održavanja L i N puteva dijelom se koriste aktivnosti programa „Neka bude čisto“, a najvećim dijelom su one usmjerene oko održavanja državnih puteva.

Veći zahvati tj. rekonstrukcije na L i N putevima vrše se putem tendera i srazmjerno raspoloživim budžetskim sredstvima.

Saradnja sa državnim organima na održavanju lokalne putne infrastrukture se ostvaruje preko Direkcije za javne radove, Direkcije za saobraćaj i Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede. Preko Direkcije za saobraćaj za ovu godinu planirano je da se izvrši rekonstrukcija L puta od Gubavačkog mosta do MUP-a, za koji je urađena projektna dokumentacija, a investiciona vrijednost radova je 600.000€. Takođe, preko Direkcije za javne radove i Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede obećana su određena sredstva, a dotacije iz budžeta Republike za opštinu Bijelo Polje su za 2007. godinu planirana na iznos od 1.93mil.€

Kao značajniji L putni pravci u Opštini Bijelo Polje posebno se izdvajaju dva putna pravca i to:

- Srđevac-Sušica

Dužina ovog putnog pravca na teritoriji opštine Bijelo Polje je 18km, a put se vezuje sa Tutinskom opštinom (Srbija). Put je širine do 5,0m, a cca 8,0km puta do granice sa Srbijom je neasfaltirano. Na ovom putnom pravcu odvija se saobraćaj između ostalog i što se na njega nadovezuju drugi L putevi. Za ovaj putni pravac postoji i zainteresovanost opštine Bijelo Polje za prekategoriizaciju u viši rang.

- Gubavač-Voljavac-(Bistrica) Pećarska-Borišići

Ovaj putni pravac je dužine 9,5 km i pruža se do granice sa Srbijom, a nadovezuje se na susjednu opštinu Sjenicu (Srbija). Za ovaj L put još ranije su podnešeni zahtjevi za prekategoriizacijom puta u viši rang. Izgradnjom nove mostovske konstrukcije preko Lima ovaj L put je povezan sa magistralnim putem M-2.1 na lokalitetu Gubavča. Put je dijelom asfaltiran (cca 5,0km), a širina kolovoza se kreće 3,0-5,0m Dana 19.07.2007. godine izvršen je obilazak dijela ovog putnog pravca na kojem je konstatovana povezanost većeg broja naselja koja gravitiraju ovom putu, tako da je i frekvencija saobraćaja povećana. Na ovom putu kao problem odvijanja saobraćaja javlja se stara mostovska konstrukcija još iz turskog vremena, na kojoj je kolovoz sužen (cca 3,0m) , odakle proizilazi da je nosivost ograničavajuća.



Foto dokumentacija sacinjena prilikom obilaska ovog putnog pravca:







OPŠTINA BUDVA



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
05	Budva	18.000	122	147,54

U opštini Budva ne postoji registar lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva, takodje nijesu donešene opštinske odluke o proglašenju lokalnih i nekategorisanih puteva, kao ni o načinu izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite lokalnih i nekategorisanih puteva.

Prema podacima iz 1998. godine ukupna dužina L puteva na teritoriji opštine Budva iznosi 55,2 km. Navedeni podaci preuzeti su na osnovu raspoložive dokumentacije tj. L puteva obuhvaćenih starim urbanističkim planovima, kao i nalazima komisija koje su stvarale podloge za registar L puteva na teritoriji opštine Budva.

Prema ovim podacima asfaltnim kolovoznim zastorom prekriveno je 35,3 km L puteva (63,95%), 8,2 km je sa betonskom kolovoznom površinom (14,85%), a preostali dio je makadamski i tucanički kolovozni zastor (21,20%).

Imajući u vidu da su u međuvremenu probijeni i asfaltirani novi putni L i N putevi u opštini Budva, to je i putna mreža L i N puteva uvećana. S tim u vezi neophodno je donijeti Odluku o određivanju lokalnih i nekategorisanih puteva i u okviru toga uraditi registar puteva. Prednje je neophodno uraditi i zbog novog Zakona o putevima, kao i pravilnika proizašlih iz njega.

22.	Podbori-manastir Stanjevići	3,2	4,0	tucanik
23.	put kroz selo Lapčiči	4,0	2,7	asfalt
24.	put kroz selo Stanišiči	0,4	2,5	asfalt
25.	Od mag. puta Budva-Cetinje-kroz selo Markovići	1,5	3,0	asfalt
26.	Od mag. puta Budva-Cetinje-do sela Mažići	0,4	3,0	asfalt
27.	Od Jadranske magistrale-do plaže Jaz	1,0	4,6	asfalt
28.	put preko Topliša-do kuće Duletića u Lastvi	3,0	6,0	asfalt
29.	put preko Topliša-do sela Ljubanovići	1,5	3,0	asfalt
30.	Seoci-Prijedor	1,4	3,0	asfalt
31.	od Seoca-do Svinjišta	0,8	3,0	asfalt
32.	od Jadranske mag. (Vidikovac)-kroz naselje Komuševina	1,1	3,0	beton
33.	Od Mainskog puta-do naselja Podostrog	2,6	2,8-3,0	asfalt-beton 65% tucanik 35%
34.	Od mag. puta Budva-Cetinje-kroz naselje Stojanovići na Brajićima	1,0	5,0	tucanik
35.	od Jadranske mag. ispred Vidikovca-kroz naselje Kostanjica	1,1	3,5	beton
36.	od Topliškog puta -do repetitora Spas	2,5	3,5	tucanik
Ukupno			55,2	

Prosječna gustina L i N puteva u opštini Budva iznosi 45,24 km/100km².

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se pretežno kreće od 2,80-5,0m.

Stanje lokalne putne mreže u Budvi nije na zadovoljavajućem nivou. Brojni L putevi urađeni su bez prethodno urađene projektne dokumentacije sa neriješenom odvodnjom odnosno sistemom za odvodnju voda sa puta. Ovome treba dodati i veoma lošu podlogu na kojoj su izgrađeni L putevi, sa veoma nepovoljnim hidrološkim uslovima, uslijed čega se javljaju i brojna klizišta na L putevima.

Posljednjih godina uslijed intenzivne gradnje objekata, L i N putevima saobraćaju teške građevinske mašine koje razorno djeluju na skromnu kolovoznu konstrukciju i cijeli trup puta koji nije dimenzionisan za tako teški saobraćaj.

Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Budva (naknada za uređivanje gradsko-građevinskog zemljišta) opredjeljuju se za održavanje L puteva.

Ubiranje naknada oko postavljanja instalacija u trupu puta, reklama i sl. je veoma skromno i malog je značaja.

Održavanje, izgradnja i rekonstrukcija L i N puteva u opštini Budva sprovodi se preko Sekretarijata za investicije i komunalno stambene poslove opštine Budva.

Za održavanje puteva donosi se godišnji plan održavanja puteva i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz budžeta Opštine.

Poslovi redovnog održavanja na L i N putevima sprovode se na osnovu prethodno pripremljene tenderske procedure. Ove godine zaključen je ugovor o redovnom održavanju sa P.P. "Tehnoput" iz Podgorice.

Ne postoji stalna putarska služba, pa se informacije o oštećenjima puta dobijaju od strane MZ-ca, stanovnika, saobraćajne policije i sl.

Veći zahvati tj. rekonstrukcije na L i N putevima vrše se putem tendera i srazmjerno raspoloživim budžetskim sredstvima.

Oko održavanja L i N puteva dijelom se koriste aktivnosti programa „Neka bude čisto“, koji se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuju preko Zavoda za zapošljavanje. Održavanje L i N puteva je veoma skromno i zasniva se na krpljenju udarnih rupa i eventualnim manjim sanacijama trupa puta i potpornih konstrukcija.

Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L i N putevima se obavlja putem stručnih lica zaposlenih u Sekretarijatu za investicije i komunalno stambene poslove opštine Budva, ili uz angažovanje inspekcijanskog nadzora (u opštini Budva zaposlen je jedan inspektor za L puteve).

Saradnja sa državnim organima na održavanju putne infrastrukture se ostvaruje, ali do sada na lokalnoj putnoj mreži nije bilo intervencija potpomognutih sa državnog nivoa.

Veći zahvati tj. rekonstrukcije na L i N putevima vrše se putem tendera i srazmjerno raspoloživim budžetskim sredstvima.

Naime, na osnovu dopisa mjesnih zajednica i stručnih službi, evidentiraju se problemi u putnoj infrastrukturi i određuju prioriteti, pa tek nakon skupštinskog odobrenja raspisuje se tender.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim L putnim pravcima.



OPŠTINA CETINJE



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
6	Cetinje	18500	910	20,3

Opštinskim odlukama iz 1998. i izmjenama i dopunama izvršenih 2000. godine definisana je mreža lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Cetinje za 2006. godinu iznosi 310km. Pojedini od ovih puteva urađeni su putem aktivnosti i sredstava mjesnih zajednica ili su potpomognuti sa državnog nivoa, tako da je primjetno povećanje lokalne putne mreže. S tim u vezi neophodno je inovirati opštinsku Odluku o određivanju lokalnih i nekategorisanih puteva i revidovati stari registar puteva. Prednje je neophodno uraditi i zbog novog Zakona o putevima, kao i pravilnika proizašlih iz njega. Prosječna gustina L i N puteva u opštini Cetinje iznosi 34,06 km/100km²

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina sa karakteristikama kolovoznog zastora.

reg. br. .puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km
1.	Resna-Bata-Trešnjevo-granica opštine Nikšić	28,0
2.	Ulići (magistrala) R. Crnojevića- Carev Laz (magistrala)	18,60
3.	Košćele-Ljubotinj-Građani-granica opštine Bar	11,0
4.	R. Crnojevića-Čukovići-granica opštine Bar	12,2
5.	Ulići (magistrala)-Bokovo-Kosijeri- Đinovići-Štitari-granica opštine Podgorica	15,50
6.	Kosijeri -Mikulići-Tomići	11,5
7.	Krstac-Kuk	6,0
8.	Rvaši-BobojaDodoši	8,5
9.	Obzovica (magistrala) - Prekornica-Boguti	14,6
11.	Ubli-Lastva-Markovina	17,5
12.	Mulinovo počivalo-Uba-Jezer- Jasikovica	10,5
13.	Trešnjevo-Rokoči	10,0
14.	Grab-Trnjine-Rovine	8,0
15.	Ubli-Prentin do-GHornji izvori	11,4
16.	Prašino Ždrijelo-Proseni do-Lipa- Jama Vojvodina-Čevo	20,0
17.	R. Crnojevića-Riječki grad	1,2
18.	R. Crnojevića-Obodska pećina (hidrocentrala)	1,0
19.	Meterizi (magistrala)-Češljari Đalci	6,8
20.	Bokovo-Markov do	3,0
21.	Bata-Donja Zaljut	3,0
22.	Magistrala-Vrela-Crpna stanica	1,5
23.	Milišina pećina-Pejovići-Prediš	5,0
24.	Začir-Dubova-Smokovci	5,0
25.	Sa putnog pravca Obzovica- Prekornica-Veljagora-Crpna stanica-granica opštine Bar	6,0
26.	Sa putnog pravca R. Crnojevića- Virpazar-Rvaši-Karuč-zajčina- Njive	2,0+1,5+1,5= 5,0
27.	Ubli-Prentin Do-Izvori	18,0
28.	Prnji Do-Lokve	2,5
Ukupno		310,0

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se kreće od 2,80-4,0m.

Prema vrsti kolovoznog zastora oko 50% puteva je sa tucaničkim kolovoznim zastorom, a preostali dio je sa lakim asfaltnim zastorom, namijenjenim za saobraćaj putničkih vozila i lakih teretnih vozila.

Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Cetinje usmjeravaju se za održavanje puteva. Naknade od registracija vozila se kvartalno ubiraju i usmjeravaju u lokalni Sekretarijat za finansije, odakle se dio tih sredstava opredjeljuje za održavanje L i N puteva.

Za održavanje puteva donosi se godišnji plan održavanja puteva i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz budžeta opštine, tj vrši se usklađivanje sa mogućnostima. Kao poseban problem treba istaći da dinamika punjenja opštinskog budžeta ne prati potrebe na putevima.

Ubiranje naknada oko postavljanja instalacija u trupu puta, reklama i sl. je izuzetno skromno. U tom smislu se samo od PTT instalacija ubiraju sredstva, dok od drugih infrastrukturnih instalacija (vodovod, kanalizacija, el. energija i sl.), imajući u vidu da je riječ o javnim preduzećima, isto se do sada nije sprovodilo.

Održavanje L i N puteva je veoma skromno i zavisno je od namijenjenih budžetskih sredstava.

Najveći dio sredstava namijenjenih održavanju puteva utroši se u toku zimske službe na raščišćavanju snijega i sprovođenju prohodnosti na L i N putevima.

Kao primjer ovakvog stanja može poslužiti podatak da je za 2005. godinu budžetom opredijeljeno 40.000€, a u toku zimskog održavanja potrošeno je 90.000€. Za 2006. godinu za održavanje je utrošeno 30.000€.

Imajući u vidu geografski položaj, nadmorsku visinu, kao i obilnost padavina na lokalitetu Cetinja, svakako da utrošak sredstava za zimsko održavanje najviše zavisi od vremenskih prilika.

Za 2007. godinu planom održavanja puteva predviđena su sredstva u iznosu od 113.000€, ali je budžetom (koji za ovu godinu za Opštinu Cetinje iznosi 5.0 mil. €) opredijeljeno svega 60.000€.

Ovako mala sredstva su nedovoljna za kvalitetno održavanje L i N puteva.

Održavanje L i N puteva vrši se na osnovu tendera koji se raspisuje svake godine. Ne postoji višegodišnje ugovaranje održavanja puteva već samo jednogodišnje.

Posebno se raspisuje tender za gradske saobraćajnice, a posebno za L i N puteve.

Gradske ulice uglavnom održava JKP, a L i N puteve, na osnovu tendera pretežno privredna društva (GP Cetinje i dr.) .

Oko održavanja L i N puteva dijelom se koriste (već dvije godine) i aktivnosti programa „Neka bude čisto“ , koji se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuju preko Zavoda za zapošljavanje.

Održavanje L i N puteva je veoma skromno i zasniva se na krpljenju udarnih rupa i eventualnim manjim sanacijama trupa puta i potpornih konstrukcija.

Veći zahvati tj. rekonstrukcije na L i N putevima vrše se putem tendera i srazmjerno raspoloživim budžetskim sredstvima.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) svim putnim pravcima.

Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L i N putevima se obavlja putem stručnih lica zaposlenih u Sekretarijatu za komunalne poslove. Na L i N putevima nema organizovane putarske službe koja bi vršila održavanje puteva, ali se dva puta godišnje vrši vizuelni pregled stanja puta. Takođe, oko oštećenja na putu informacije se primaju i od članova mjesnih zajednica, njihovih službenika, tj. njihovih zahtjeva na osnovu kojih se zavisno od mogućnosti vrše intervencije na putu.

Za ovakve i slične intervencije (presvlačenje kolovoza i sl.) često se daje predlog prema Vladi RCG za pomoć u saniranju problema. S tim u vezi Vlada preko Ministarstava (nadležnih za poslove poljoprivrede, saobraćaja i sl), Direkcije za javne radove, izdvaja sredstva na glavnim strateškim putnim pravcima kao što je rekonstrukcija Lovćenske ulice koja je gradska saobraćajnica i nastavak regionalnog puta.

Kod održavanja puteva u smislu asfaltnih radova oko krpljenja udarnih rupa, presvlačenja kolovoza i sl. kao i njihovog kvaliteta ugradnje, treba napomenuti da na Cetinju ne postoji asfaltna baza za proizvodnju asfalta, već se isti doprema iz Podgorice.

Kao značajniji putni pravci L i N puteva u Opštini Cetinje, posebno se izdvajaju dva putna pravca i to: Cetinje-Rijeka Crnojevića-Virpazar (dužine 12,5 km na teritoriji opštine Cetinje) i Cetinje-Uličići-Ljubotinj-Gradjani-Podgor-Brčeli-veza sa M-2 (dužine 17 km na teritoriji opštine Cetinje i koji ima širinu puta od 5,0m i laki asfaltni zastor širine 3,0m).

Za navedena dva putna pravca postoji zainteresovanost opštine Cetinje za prekatégorizaciju tj. uvrštavanje u veći rang regionalnog puta.

Obilaskom ovih putnih pravaca (15.06.2007. godine) nije primjećena veća frekvencija saobraćaja (3 putnička vozila u toku obilaska), a veličina i ekonomska moć aglomeracija u prostoru ne ukazuju na potrebu za većim obimom saobraćajnih usluga. Takođe, tehničko eksploatacione karakteristike ovih puteva nijesu zadovoljavajuće, tj. potrebno je izdvojiti značajna sredstva za izradu projektne dokumentacije i samu realizaciju rekonstrukcije (proširivanje planuma puta, „peglanje nepreglednih krivina“, sprovesti zaštitu kosina, izradu kvalitetne kolovozne konstrukcije i sl.)

Kao prilog ovog izvještaja daju se karakteristične fotografije snimljene obilaskom lokalnog puta Cetinje-Rijeka Crnojevića-Virpazar, kao i živopisni predio Skadarskog jezera čijim zaledem i prolazi ovaj lokalni put.









OPŠTINA DANILOVGRAD



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
07	Danilovgrad	16500	501	32,93

Opštinskom odlukom iz 1999. određena je mreža lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva na području opštine Danilovgrad. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Danilovgrad iznosi 98 km. Ukupna dužina N puteva iznosi 258,7 km. Pojedini od ovih puteva urađeni su putem aktivnosti i sredstava mjesnih zajednica ili su potpomognuti sa državnog nivoa, tako da je primjetno povećanje lokalne putne mreže. S tim u vezi neophodno je inovirati opštinsku Odluku o određivanju lokalnih i nekategorisanih puteva i revidovati stari registar puteva. Prednje je neophodno uraditi i zbog novog Zakona o putevima, kao i pravilnika proizašlih iz njega.

Prosječna gustina L puteva u opštini Danilovgrad iznosi 19,56 km/100km²

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina.

reg. br. puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km
1.	Danilovgrad-KPD	12,0
2.	Danilovgrad-Glava Zete	15,0
3.	Pažići-Spuž-Stolovlav	12,0
4.	Gorica-Poljica	16,5
5.	Lazarev Krst-Bandičke livade- magistralni put M-18	8,0
6.	Mijukusovići-Povija-Ostrog	12,5
7.	Sekulići-Vinići-Bare Šumanovića	9,0
8.	Orja Luka-Frutak-Kujava-Zagorak (most Dobro Polje)-magistralni put M-18	9,5
9.	Orašje-Zagreda (škola)	3,5
Ukupno		98,0

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza je 3,0 m sa izuzetkom puta Danilovgrad-Podgorica i Danilovgrad-Glava Zete na kojem se širina kolovoza kreće i do 5,5-6,0m. Svi lokalni putevi su sa asfaltnim kolovoznim zastorom pri čemu je starost asfaltnog kolovoznog zastora 30-tak godina. Uz to asfaltni radovi su urađeni po tzv "hladnom postupku", a kolovozna površina namijenjena je za laki saobraćaj. Svi L putevi izgrađeni su bez prethodno urađene projektne dokumentacije, rađeni su iskustveno i priloagođavani su terenskim uslovima, a brojni od njih nijesu ni završeni.

Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime sredstava ostvarena iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Danilovgrad usmjeravaju se za održavanje puteva. Naknade od registracija vozila za 2007. godinu planirane su na iznos od 135.000€ i to su sredstva za redovno održavanje L i N puteva. Takođe dio naknada iz budžeta opštine ostvarenih kao naknade za korišćenje komunalnih dobara usmjeren je na lokalnu putnu infrastrukturu. Ovaj dio sredstava u iznosu od 70.000€ vezuje se i namijenjen je za investiciono održavanje.

Ubiranje naknada oko postavljanja instalacija u trupu puta, reklama i sl., iako je Zakonom o putevima predviđeno, do sada se ne ostvaruje.

Održavanje lokalne putne infrastrukture u opštini Danilovgrad u nadležnosti je Direkcije za saobraćaj i puteve. Za održavanje puteva donosi se godišnji plan održavanja puteva i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz budžeta opštine, tj. vrši se usklađivanje sa mogućnostima. Direkcija za saobraćaj i puteve svake godine pravi izvještaj o radu za prethodnu godinu i program rada za sljedeću godinu.

Imajući u vidu da u Danilovgradu nema preduzeća sa kojim bi se zaključio godišnji ili višegodišnji ugovor o održavanju L puteva, to se isti i ne zaključuje. Umjesto toga, u skladu sa javnim nabavkama raspisuje se tender za pojedine aktivnosti na održavanju L puteva. Ovakve aktivnosti se sprovode sezonski i zavisno od potreba na L putevima i više se "akcijski" sprovode.

Oko održavanja L i N puteva dijelom se koriste (već dvije godine) i aktivnosti programa „Neka bude čisto“ koji se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuje preko Zavoda za zapošljavanje.

Održavanje L i N puteva je veoma skromno i zasniva se na krpljenju udarnih rupa i eventualnim manjim sanacijama trupa puta i potpornih konstrukcija.

Kada je u pitanju zimsko održavanje, ono se na L putevima i ne sprovodi. Riječ je o manjim nadmorskim visinama gdje i nema izraženih sniježnih padavina. Izuzetak predstavljaju planinski putevi na lokalitetu Studeno sa nadmorskom visinom od 1200m i koji više figurira kao turističko i vikend naselje koje u zimskom periodu i nema stanovnika pa se u zimskim uslovima i ne održava. U slučaju sniježnih padavina koje su na području Danilovgrada rijetke i kratkotrajne, povremeno se angažuju privredna društva iz Podgorice i Nikšića, najviše a.d. Crnagoraput.

Kada su u pitanju radovi na investicionom održavanju, tj, rekonstrukcija L puteva, onda se sprovodi tenderska procedura. U tom smislu radi se elaborat ili projekat rekonstrukcije na osnovu kojeg se sprovodi tender.

Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L i N putevima se obavlja putem stručnih lica zaposlenih u Direkciji za saobraćaj i puteve, a po potrebi angažuju se i stručna lica iz drugih privrednih društava. Na L i N putevima nema organizovane putarske službe koja bi vršila održavanje puteva. Oko oštećenja na putu informacije se primaju od članova MZ-a, njihovih službenika, tj. njihovih zahtjeva na osnovu kojih se zavisno od mogućnosti vrše intervencije na putu.

Poseban problem na L putevima u opštini Danilovgrad predstavlja izdavanje koncesija za korišćenje šuma, uslijed čega se teškim teretnim vozilima obavlja transport L putevima koji nijesu dimenzionisani za takav vid saobraćaja. Sa takvim preopterećenjem razara se trup puta, kao i cjelokupna kolovozna površina..

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

Saradnja sa državnim organima postoji i ona se sprovodi preko Direkcije za javne radove, Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, Direkcije za saobraćaj i Ministarstva poljoprivrede.

U tom smislu Direkcija za javne radove uradila je elaborat rekonstrukcije Martiničkog puta čija rekonstrukcija treba da prođe tendersku proceduru. Takođe preko Direkcije za javne radove vršena je rekonstrukcija puta za Ostrog.

Kao najznačajni lokalni putni pravac u opštini Danilovgrad posebno se izdvaja put Danilovgrad - ZIKS -tj veza sa Podgoricom, odnosno Ddanilovgrad-Glava Zete. Treba istaći da su ova dva lokalna putna pravca do 70-tih godina tj. do izgradnje nove dionice puta Nikšić-Podgorica predstavljala dio jedinstvenog puta koji je imao rang magistralnog puta. Tada je i prekategoriisan u niži rang. Dionica ovog puta na teritoriji opštine Podgorica ni do danas nije uvrštena u mrežu lokalnih puteva, pa je i održavanje tog puta nedefinisano na teritoriji opštine Podgorica. Ove dionice puta nema u programu održavanja, a intervencije na njemu se godinama vrše na zahtjev građana i javnosti.

Za navedeni putni pravac postoje od ranije zahtjevi i zainteresovanost za prekategoriizacijom u viši rang (regionalni put) sve tri opštine prema kojima put gravitira (Podgorica, Danilovgrad i Nikšić). Zahtjev je uvijek odbijan uz obrazloženje da postoji drugi paralelni magistralni put koji prolazi u njegovoj blizini i povezuje glavne opštinske centre.



Obilaskom ovog putnog pravca (30.07.2007. godine) na dijelu puta od Podgorice do Danilovgrada primjećena je veća frekvencija saobraćaja (48 putničkih vozila i 7 teretnih vozila samo u toku obilaska). Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika put je širine 5-6m. Na lokalitetu Spuža u blizini ZIKS sprovodi se rekonstrukcija puta u cilju njegovog proširivanja u dužini od cca 1,0 km. Radovi na ovom proširivanju sprovode se uz uslov i kao rezultat priključenja poslovnih i privrednih objekata koji obavljaju djelatnost uz ovaj put. Interesantno je napomenuti da je ovo jedini lokalni put u Republici na kojem je izgrađena benzinska pumpa, a što samo govori o frekventnosti na ovom putnom pravcu. Od Danilovgrada do Glave Zete, frekvencija saobraćaja je manja, a put zadržava svoje karakteristike i širinu 5-6m. Od Glave Zete do Bogetića vrši se spajanje sa magistralnim putem M-18. Od Bogetića preko prevoja Pandurica putni pravac na lokalitetu Kličeva ulazi u Nikšić. Ova dionica puta je u lošem stanju i kolovoz je ruiniran pa je potrebno izdvojiti značajna sredstva za izradu projektne dokumentacije i samu realizaciju rekonstrukcije (proširivanje planuma puta, „peglanje nepreglednih krivina“, sprovesti zaštitu kosina, izradu kvalitetne kolovozne konstrukcije i sl.

Treba naglasiti da je pomenuti putni pravac interesantan i sa aspekta prekida saobraćaja (uslijed odrona ili saobraćajnih udesa) na magistralnom putu M-18, obzirom da se u tim slučajevima saobraćaj preusmjerava na njega.

Ipak i za ovaj putni pravac neophodno je uraditi projekat rekonstrukcije i isti sprovesti u djelo, tj. put dovesti sa tehničko eksploatacionih karakteristika na put sa elementima višeg ranga.

Poseban problem u opštini Danilovgrad (sa aspekta saobraćaja) predstavlja priključak na magistralni put M-18. Prema dostavljenim podacima, mjesto samog priključka evidentirano je kao saobraćajna "crna tačka" na kojem je do sada bilo više udesa od kojih 7 sa tragičnim posljedicama. Imajući u vidu ovakve pokazatelje, kao i povećanu frekvenciju saobraćaja, nužno se nameće potreba za kvalitetnom rekonstrukcijom priključenja, posebno imajući u vidu da na predmetnom lokalitetu postoji i priključak na regionalni put R-23 Danilovgrad-Čevo-Resna (veza sa Cetinjem).



OPŠTINA HERCEG NOVI



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
08	Herceg Novi	40000	235	170,21

Opštinskom Odlukom iz 1983. uređen je način izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva na području opštine Herceg Novi. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L i N puteva u opštini Herceg Novi iznosi 96,72 km L i 87,6 km N. Imajući u vidu da su u međuvremenu probijeni i asfaltirani novi putni L i N putevi u opštini Herceg Novi, to je i putna mreža L i N puteva uvećana. S tim u vezi neophodno je inovirati opštinsku Odluku iz 1983. godine o određivanju lokalnih i nekategorisanih puteva i revidovati stari registar puteva.

Prosječna gustina L i N puteva u opštini Herceg-Novi iznosi 41,16 km/100km².

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina sa karakteristikama kolovoznog zastora.

reg. br. puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km
1.	Meljine-Kameno-Mokrine-Kruševica-Vrbanj-Granica sa BiH	29,2
2.	Vrbanj-Orjensko sedlo-granica kotorske opštine	8,2
3.	Kameno-Dugonja-granica kotorske opštine	6,8
4.	Petrovići-Zabrđe-Klinci-Radovanići-Begovići-granica tivatske opštine	22,0
5.	Klinci-Rose	4,0
6.	Jadranski put-Prijedor	2,5
7.	Jadranski put (kuća Čeprića)-Kobila	4,5
8.	Igalo-Meljine-Zelenika-Zmijice-Kumbor-Đenovići-Baošići-BNijela-Kamenari (priključak na Jadranski put)	13,0
9.	Gomila-Ratiševina-Mojdež	6,5
Ukupno		96,72

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se pretežno kreće od 2,50-4,0m sa izuzetkom do 6,0m.

Prema vrsti kolovoznog zastora oko 10-15% puteva je sa zemljanim kolovoznim zastorom, a preostali dio je sa lakim asfaltnim zastorom ili betonskom kolovoznom konstrukcijom, namijenjenim za saobraćaj putničkih vozila i lakih teretnih vozila.

Opšte stanje lokalne putne mreže u Herceg Novom je izuzetno loše. Brojni L putevi urađeni su bez prethodno urađene projektne dokumentacije sa neriješenom odvodnjom, odnosno sistemom za odvodnju voda sa puta. Ovome treba dodati i veoma lošu podlogu na kojoj su izgrađeni L putevi, sa veoma izraženim hidrološkim uslovima, uslijed čega se javljaju i brojna klizišta na L putevima.

Posljednjih godina uslijed intenzivne gradnje objekta, L i N putevima saobraćaju teške građevinske mašine koje razorno djeluju na skromnu kolovoznu konstrukciju i cijeli trup puta koji nije dimenzionisan za tako teški saobraćaj.

Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priklučnih vozila, zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Herceg Novi usmjeravaju se za održavanje puteva. Visina sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priklučnih vozila su nedovoljna za održavanje lokalne putne infrastrukture. (U opštini

Herceg Novi ima oko 20.000 registrovanih vozila). Dio sredstava za održavanje L puteva usmjerava se iz naknada za komunalnu infrastrukturu prilikom izdavanja građevinskih dozvola.

Ubiranje naknada oko postavljanja instalacija u trupu puta, reklama i sl. je veoma skromno i malog je značaja.

Održavanje, izgradnja i rekonstrukcija L i N puteva u opštini Herceg Novi u nadležnosti je Sekretarijata za komunalne poslove i zaštitu životne sredine opštine Herceg Novi.

Za održavanje puteva donosi se godišnji plan održavanja puteva i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz budžeta opštine, tj. vrši se usklađivanje sa mogućnostima. Godišnji plan održavanja L i N puteva predlaže Javno komunalno stambeno preduzeće, dok, Sekretarijat za komunalne poslove i zaštitu životne sredine vrši njegovu korekciju i reviziju, a Skupština opštine usvaja.

Poslove redovnog održavanja na L i N putevima obavlja Javno komunalno stambeno preduzeće. Treba istaći da je ovo preduzeće tehnički neopremljeno, a takođe ne raspolaže ni sa stručnim kadrom za kvalitetno održavanje lokalne putne mreže. U okviru preduzeća postoji putarska služba na L putevima (6 putara).

Veći zahvati tj. rekonstrukcije na L i N putevima vrše se putem tendera i srazmjerno raspoloživim budžetskim sredstvima.

Oko održavanja L i N puteva koriste se aktivnosti programa „Neka bude čisto“ koji se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuje preko Zavoda za zapošljavanje.

Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L i N putevima se obavlja putem stručnih lica zaposlenih u Sekretarijatu za komunalne poslove i zaštitu životne sredine opštine Herceg Novi, ili uz angažovanje stručnog nadzora iz drugih privrednih društava.

U posljednjih 8 godina nije bilo intervencija na L putevima potpomognutim sa republičkog nivoa. U toku prethodne dvije godine bilo je saradnje sa međunarodnom organizacijom IRD na L putevima, ali je i to više simboličkog karaktera.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

Kao značajniji putni pravci L i N puteva u opštini Herceg Novi, posebno se izdvajaju dva putna pravca i to: Meljine-Petijevići-granica sa BiH (u toku rekonstrukcija) i granični prelaz Konfin (granica sa Republikom Hrvatskom)-Herceg Novi.

Za navedena dva putna pravca postoji zainteresovanost opštine Herceg Novi za prekategoriizaciju tj. uvrštavanje u veći rang regionalnog puta.

Putni pravac Meljine-Petijevići-granica sa BiH je u izgradnji, a Nacrtom prostornog plana ovom putnom pravcu dodijeljen je rang magistralnog puta.

Drugi putni pravac granični prelaz Konfin (granica sa Republikom Hrvatskom)-Herceg Novi ranije se koristio sezonski u funkciji rasterećenja graničnog prelaza Debeli Brijeg. Putni pravac radi tokom cijele godine i opterećen je autobuskim saobraćajem iz pravca Dubrovnika.

Ukupna dužina ovog putnog pravca, mjereno od raskrsnice sa Jadranskom magistralom je oko 4950 m, pri čemu je od raskrsnice do policijskog punkta oko 4200 m, a od policijskog punkta do graničnog prelaza sa Republikom Hrvatskom oko 750 m.



Sa svojim elementima: širinom kolovoza koja iznosi više od 6,0 m, velikim radijusima horizontalnih i vertikalnih krivina, podužnim nagibima, preglednosti, ovaj putni pravac zadovoljava sve saobraćajne uslove da se na njemu nesmetano može odvijati međudržavni saobraćaj.

Ipak, vidno je da ovaj lokalni put duže vremena nije kvalitetno održavan. Na dionici od policijskog punkta do graničnog prelaza sa Republikom Hrvatskom primjećene su podužne pukotine na asfaltu i ulegnuća na lijevoj saobraćajnoj traci, što jasno nagovještava klizanje trupa puta i betonskih potpornih zidova.

Druga dionica ovog puta je od policijskog punkta do raskrsnice sa Jadranskom magistralom i dužine je oko 4200m. Na ovoj dionici primjećena su tri lokaliteta na kojima su manifestovane podužne pukotine na kolovozu i to bliže ivicama potpornih zidova, što nagovještava pomjeranje betonskih potpornih zidova. Na jednom dijelu, put prolazi kroz naseljeno mjesto, a pojedini objekti su locirani uz samu ivicu rigole puta.

Takođe, treba istaći da na ovom putnom pravcu nedostaje vertikalna saobraćajna signalizacija, a horizontalnu je neophodno obnoviti.

Imajući u vidu da je u međuvremenu izgrađen savremeni granični prelaz na Debelom Brijegu, predmetni L put je dodatno izgubio na značaju.

OPŠTINA KOLAŠIN



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
09	Kolašin	10500	897	11,7

Opštinskim odlukama definisana je mreža lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva u opštini Kolašin. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Kolašin iznosi 377,4km i N puteva 157,2km. Pojedini od ovih puteva urađeni su putem aktivnosti i sredstava mjesnih zajednica ili su pak potpomognuti sa državnog nivoa tako da se lokalna putna mreža povećava. S tim u vezi neophodno je inovirati opštinsku Odluku o određivanju lokalnih i nekategorisanih puteva i revidovati stari registar puteva. Prednje je neophodno uraditi i zbog novog zakona o putevima, kao i pravilnika proizašlih iz njega. (U toku je rad na izradi nove odluke o L i N putevima).

U opštini Kolašin ima oko 80 naseljenih mjesta (mahom razućenih), kao i 9 mjesnih centara i to: Mateševo, Kraljske Bare, Međurječje, Prekobrđe, Manastir Morača, Gornja Morača, Gornje i Donje Lipovo, Drijenak i Trebaljevo.

Prosječna gustina L puteva u opštini Kolašin iznosi 42,070 km/100km²

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina.



reg. br. .puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km
1.	Bakovići-Lipovo-Vratlo-Potrk	22,0
2.	Drijenak-Blatina	4,0
3.	Bor-Bukovica	3,2
4.	Skrbuša-rečine	5,0
5.	Kraljske Bare-Vranještica	5,2
6.	Crkvine-Ravni	4,0
7.	Grlo-Bare-Petrova Ravan	14,5
8.	Željeznička stanica-Izlasci	6,0
9.	Sreteška Gora-Sela	5,0
10.	Manastir Morača-Jasenova-Ocka Gora-Trešnjica	14,0
11.	Međurječje-Liješnje-Velje Duboko	18,0
12.	Pjenavac-Mrtvo Duboko	6,5
13.	Melještak-Vlahovići	8,0
14.	Debeli Lug-Osreci	2,2
15.	Dragovića Polje -Ljevišta	6,0
16.	Bojići-Gornje Starče	3,0
17.	Dragovića Polje-Požnja	4,0
18.	Redice-Svrke	3,1
19.	Breza-Radigojno	2,0
20.	Krivi Vir-Đuđevina	4,0
21.	Seoca-Mioska	5,0
22.	Pjenavac-Ulica	11,0
23.	Popovo Selo-Gornja Rovca- Granica	6,0
24.	Dragovića Polje-Trnovica	2,0
25.	Bojići (Čaklje)-Donje Starče	2,0
26.	Lugovi -Velika Pješčanica	3,0
31.	Jadranska magistrala- M. Trebiljevo (Ote)	1,0
32.	Trebiljevo-Omanovci	5,0
33.	Pernica-Luke-Kalac	6,0
34.	Vinjev Krš-Buulatovo Kućište	3,0
35.	Pjenavac-Bulje-Močila-Grablje (grobje)	2,5
36.	Ljevišta-Aluge	4,0
37.	Skrbuša-Padež	21,0
38.	Čeće-Grdovine	1,0
39.	Čeće-Gornje Međurječje	1,0
40.	Krsta-Bogutov Do	2,0
41.	Mičin Do-Jasenov Do	2,0
42.	Mačišta-Aluge	1,5
43.	Podvožnjak-Drpe	2,0
44.	Gornje Lipovo-Čuke	1,5
45.	Topli Potok-Njegalicelj	2,0

46.	Panjevi-Klisura Bilengijeva	3,0
47.	Vranještica (škola)-Velji Do (grobље)	1,5
48.	Crkvine- Suva Gora	2,0
49.	Trešnjevnik-Čestogaz	1,5
50.	Drndari-Ljubašnjica	1,0
Ukupno		377,4

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se kreće od 2,80-4,0m.

Prema vrsti kolovoznog zastora oko 80% puteva je sa zemljanim (70%) ili tucaničkim (30%) kolovoznim zastorom, a preostali dio je sa lakim asfaltnim zastorom, namijenjenim za saobraćaj putničkih vozila i lakih teretnih vozila. Asfaltni kolovoz je u jako lošem stanju (ispucao i sa brojnim udarnim rupama).

Kao poseban kuriozitet treba istaći da većina lokalnih puteva u opštini Kolašin ima urađenu projektnu dokumentaciju.

Održavanje mreže lokalnih puteva u nadležnosti je Opštinskog fonda za lokalne puteve u okviru kojeg se obezbjeđuje 15-20% od sredstava za održavanje, a preostali dio se obezbjeđuje iz budžeta opštine. Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Kolašin usmjeravaju se za održavanje puteva. Naknade od registracija vozila su skromne i neznatne, a ostale naknade (smještaj instalacija u trup puta, reklamni pano i sl.) sprovode se samo na području grada.

Za održavanje puteva Opštinski fond za lokalne puteve donosi godišnji plan održavanja puteva i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz Budžeta opštine, tj vrši se usklađivanje sa mogućnostima. Kao poseban problem treba istaći da dinamika punjenja opštinskog budžeta ne prati potrebe na putevima. Ove godine za održavanje L i N puteva opredijeljeno je 60.000€, a potrebe za kvalitetno održavanje su znatno veće. Ovome treba dodati još 80.000€ sredstava iz bužeta opštine, što sve zavisi od zimskih uslova (Kolašin se nalazi na nadmoskoj visini od oko 1000m i sniježne padavine su obilne pa su i potrebe za zimskim održavanjem veće).

Najveći dio sredstava namijenjenih održavanju puteva uotroši se u toku zimske službe na raščišćavanju snijega i sprovođenju prohodnosti na L i N putevima.

Za redovno održavanje ne sprovodi se tender, već se zaključuje ugovor sa J.K.P. Ukoliko su potrebe za redovnim održavanjem veće (naročito u toku zimske službe), onda se zaključuje ugovor sa privatnim preduzećima.

Imajući u vidu geografski položaj, nadmorsku visinu, kao i obilnost padavina na lokalitetu Kolašina, svakako da utrošak sredstava za zimsko održavanje najviše zavisi od vremenskih prilika.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L i N putevima se obavlja putem stručnih lica zaposlenih u Opštinskom fondu za lokalne puteve. Na L i N putevima nema organizovane putarske službe koja bi vršila održavanje puteva, ali se preko ugovora o djelu angažuju putari (seoski mještani) koji se staraju o putu i vrše čišćenje.

Oko oštećenja na putu informacije se primaju i od mještana, predstavnika mjesnih zajednica, tj. njihovih zahtjeva na osnovu kojih stručne službe Opštinskog fonda za lokalne puteve izađu na lice mjesta i izvrše procjenu štete i mogućnost sanacije.

Veći zahvati tj. rekonstrukcije na L i N putevima vrše se putem tendera i srazmjerno raspoloživim budžetskim sredstvima.

Saradnja sa državnim organima na održavanju lokalne putne infrastrukture se ostvaruje. (U posljednjih 8 godina bile su 3 intervencije na lokalnoj putnoj mreži) .

Kao značajniji putni pravci L i N puteva u Opštini Kolašin, posebno se izdvajaju tri putna pravca i to:

- Kolašin-Ski-centar-Jezerine-Raskrsnica-Jelovice-Lubnice-Berane.

Ovaj putni pravac predstavlja najkraću vezu između Berana i Kolašina. Za ovaj putni pravac postoji zainteresovanost obje opštine da se uvrsti u mrežu državnih puteva. Nacrtom prostornog plana ovaj putni pravac je označen kao put regionalnog karaktera. Takođe treba istaći da je do 70-tih godina ovaj put bio kategorisan kao regionalni put i održavanje na njemu je sprovodilo tada JP Crnagoraput.

Tenutno put je potpuno zapušten. Godine 1996. Direkcija za javne radove započela je aktivnosti na području kolašinske opštine i to od Raskrsnice prema Kolašinu i u tom smislu izvršen je proboj i proširivanje planuma puta u dužini od oko 2,5km. Ukupna dužina ovog putnog pravca je $7+26+10=43\text{km}$. Put od Berana do Jelovice je asfaltiran sa širinom kolovoznog zastora 4-5m, a ostali dio je makadamski. Put prelazi više prevoja (Jelovice sa nadmorskom visinom od oko 1000m i prevoj Raskrsnica -oko 1600m nadmorske visine). Ovim putnim pravcem skraćuje se veza između Berana i Kolašina(magistralni put M-2) za cca 30 km.

Zbog svog značaja i funkcije povezivanja dvije opštine na sjeveru Crne Gore, za ovaj putni pravac postoji opravdanje za prekategoriizaciju. Skraćivanjem putne veze između Berana i Kolašina rasterećuje se i saobraćaj na magistralnom putu M-2 na dijelu između Berana i Kolašina, što svakako ima uticaja i na turističku ponudu (kraća veza za brojne turiste koji dolaze iz Makedonije i Kosova), a takođe doći će do valorizacije prirodnih bogatstava planine Bjelasice.

Kao jedan od većih problema na ovom putnom pravcu potrebno je istaći da je put dijelom neizgrađen (neophodno je izvršiti njegovu dogradnju), a takođe put prelazi visoke planinske prevoje (1600m.n.v). što će predstavljati posebnu teškoću kod zimskog održavanja. Zbog svega toga ovaj putni pravac treba posmatrati samo kroz vanzimski period, kada je i najveća frekvencija putem. U zimskom periodu ovom putu treba dati niži stepen prioriteta u održavanju.

- Kolašin-Gornje Lipovo-Sinjajevina-Šavnik

Ukupna dužina ovog putnog pravca je $15+5+17=37\text{km}$. Put je dijelom asfaltiran, ali je asfaltni kolovozni zastor u veoma lošem stanju. Put povezuje katunska naselja i na lokalitetu Krnje Jele spaja se sa regionalnim putem R-18 Mioska-Semolj-Boan -Šavnik.

- Međurječje-Liješnje-Velje Duboko-Kapetanovo Jezero- granica opštine Nikšić

Ukupna dužina ovog putnog pravca je $12+6+5=23\text{km}$ na dijelu kolašinske opštine, a nastavlja preko Morakova-Liverovića-Rubeža do Nikšića. Dužina ovog oputnog pravca na teritoriji opštine Nikšić je 20km, a put je asfaltiran sa širinom kolovoznog zastora od 6,0m (na području opštine Nikšić). Za ovaj putni pravac postoji i zainteresovanost opštine Nikšić za prekategoriizaciju.

Na ova dva putna pravca nema veće frekvencije saobraćaja, a veličina i ekonomska moć aglomeracija u prostoru ne ukazuju na potrebu za većim obimom saobraćajnih usluga. Takođe, tehničko eksploatacione karakteristike ovih puteva na većem dijelu nijesu zadovoljavajuće, tj. potrebno je izdvojiti značajna sredstva za izradu projektna dokumentacije i samu realizaciju rekonstrukcije (proširivanje planuma puta, „peglanje nepreglednih krivina“, sprovesti zaštitu kosina, izradu kvalitetne kolovozne konstrukcije i sl.).



Pored ovog za opštinu Kolašin, u cilju razvoja stočarstva i valorizacije ukupnog turističkog potencijala prostora Bjelasice i Sinjajevine, veoma su interesantni "turistički" putni pravci kao što su: Komovi-Katun Štavna-Trešnjevik, Bjelasica-Rakrsnica-Katun Vranjak-Zekova Glava-Relej, Pešića jezero-Svatovsko groblje-Biogradska Gora-veza za Mojkovac.



OPŠTINA KOTOR



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
10	Kotor	22.650	335	67,60

Opštinskom odlukom iz 1991. godine određena je mreža lokalnih (L) puteva na području opštine Kotor. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Kotor iznosi 168,3km. Pojedini od ovih puteva urađeni su putem aktivnosti i sredstava mjesnih zajednica kojih u opštini Kotor ima 6. Stim u vezi neophodno je inovirati opštinsku Odluku o određivanju lokalnih i nekategorisanih puteva i revidovati stari registar puteva. Prednje je neophodno uraditi i zbog novog Zakona o putevima, kao i pravilnika proizašlih iz njega.

Prosječna gustina L i N puteva u opštini Kotor iznosi 50,24 km/100km².

Opštinskom Odlukom se kao lokalni putevi vode ukupno 35 putnih pravaca, a to su:



reg. br. puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km
1.	Dragulj-Jovičina Voda	6,4
2.	Zvečava-Crkvice-Dragalj	11,5
3.	Unjerina-Zvečava-granica opštine Herceg Novi	8,8
4.	Metkova Voda-Crkvice	9,6
5.	Gornji Morinj-Donji Morinj	5,3
6.	Plagenti-Ljuta(priobalni put)	5,1
7.	Vidikovac-Kotor	2,5
8.	Troica-Vrmac	4,5
9.	Troica-Gradiošnica	3,8
10.	Goražde-Mirac-Nikov Potok	8,1
11.	Stara Forteca-Lastva Grbaljska	12,1
12.	Pobrđe-Radanovići	2,5
13.	Pobrđe-Lješevići	2,4
14.	Murva-Glavati-Višnjevo	7,1
15.	Pobrđe-Krimovica	9,4
16.	Sutvara-Bigova	9,2
17.	Nalježeći-Pelinovi (Radanovići)	2,3
18.	Glavatičići-Bigovo	6,8
19.	Krimovice-Trsteno-Jaz	4,4
20.	Glavatski put-Lastva Grbaljska	1,2
21.	Sutvara-Bičeva Glavica	1,2
22.	Zagora-Popovići	3,3
23.	Goražde-Dub	1,6
24.	Crkvice-Orjen	10,1
25.	Ledenice-Ilići	1,3
26.	Pržice-Odoljen-Tunel Vrmac	1,3
27.	Podi-Koložunj	1,1
28.	Mirac-Čavori	2,5
29.	Bukova Aluga-Malov Do-Mačja Stopa	5,5
30.	Perašev Krst-Veliki Zalazi	5,0
31.	Stari Most-Velja Voda	5,0
32.	Radanovići-Bjeliko-Prijeradi	2,6
33.	Ercegovina-Mramor (priobalni put u Orahovu)	0,8
34.	Prolaz kroz Perast (priobalni put)	1,5
35.	Sv. Petka-Sv. Ivan-Zunel Vrmac	2,5
Ukupno		168,3

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza L puteva u opštini Kotor se kreće od 2,80-4,0m, sa izuzetkom puteva L-19 Krimovica-Trsteno (širine kolovoza 6,0m) i Lješevići-Jugodrvno-Bigova takođe širine 6,0m

Prema vrsti kolovoznog zastora oko 71,84% puteva je sa lakim asfaltnim zastorom i betonskom podlogom (120,km), a preostali dio 28,16% je sa tucaničkim zastorom (48,30km).

Prema trenutnoj evidenciji lokalnih puteva u opštini Kotor ima 41 lokalni putni pravac ukupne dužine 179,96 km. Od tog 109,43 km je asfaltirano, 8,078 km je sa betonskom kolovoznom površinom, i 40,49km sa tucaničkim kolovoznim zastorom (makadam), a 21,95 km su zemljani putevi. Putevi sa makadamom i zemljani putevi su uglavnom locirani u brdovita i nenaseljena područja (Zalazi, Krivošije i Crkvice). Dakle, prema ovim podacima pod asfaltnim i betonskim kolovoznim zastorom je 66% L puteva, a neasfaltirano je 34% L puteva.

Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Prema navodima nadležnih opštinskih organa, dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila (iako zvaničan podatak nije dostupan prema podacima dostavljenim od strane Ministarstva finansija str.3), zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Kotor, usmjeravaju se za održavanje L puteva.

Za redovno održavanje L puteva u 2007. godini planirano je 85.000€.

Za održavanje puteva donosi se godišnji plan održavanja puteva i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz budžeta opštine, tj vrši se usklađivanje sa mogućnostima.

Ubiranje naknada oko postavljanja instalacija u trupu puta, reklama i sl. do sada nije naplaćivano.

Održavanje L i N puteva vrši se putem zaključivanja godišnjih ugovora sa JKP-Kotor. Imajući u vidu da ovo preduzeće nije tehnički opremljeno za kvalitetno održavanje L puteva, a takođe nije u stanju da svojom dinamikom ispoštuje sve zahtjeve opštine, onda se angažuju i druga, uglavnom privatna preduzeća za obavljanje pojedinih vrsta radova na L putevima.

Veći zahvati tj. rekonstrukcije na L i N putevima vrše se putem tendera i srazmjerno raspoloživim budžetskim sredstvima.

Oko održavanja L i N puteva dijelom se koriste (već dvije godine) i aktivnosti programa „Neka bude čisto“ koji se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuje preko Zavoda za zapošljavanje.

Posljednjih godina naročito je prisutan problem intenzivne gradnje objekata u primorskim krajevima, uslijed čega na L i N putevima saobraćaju teške građevinske mašine koje razorno djeluju na skromnu kolovoznu konstrukciju i cijeli trup puta koji nijesu dimenzionisani za takav vid opterećenja.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

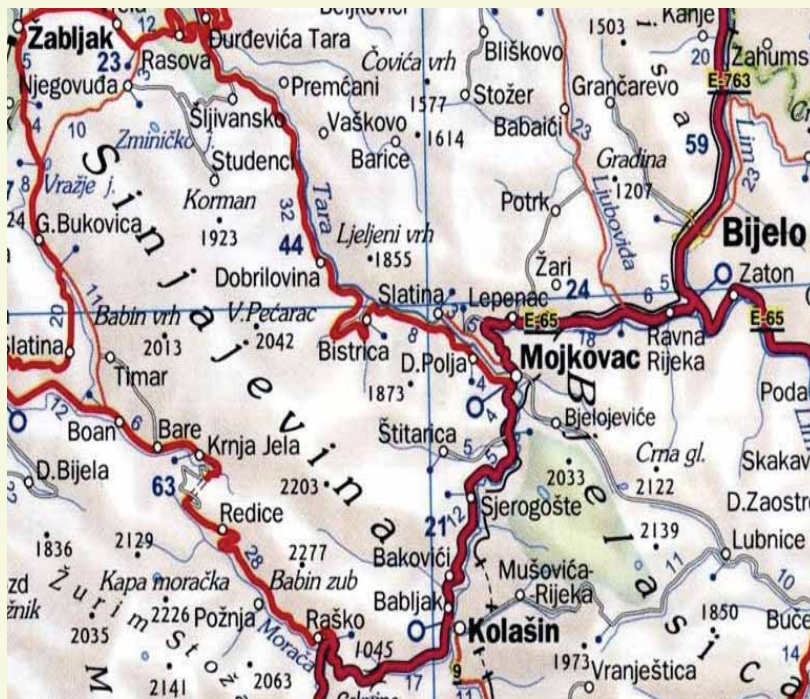
Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L i N putevima se obavlja putem stručnih lica zaposlenih u Direkciji za uređenje i izgradnju Kotor, a povremeno se angažuju i stručne službe iz drugih privrednih društava.

Na pojedinim dionicama L puteva postoji putarska služba. Pregledačke službe na L putevima nema, a kontrolu nad stanjem puta sprovodi i komunalna policija, inspekcija i sl. Informacije oko oštećenja na putevima se primaju od građana, članova mjesnih zajednica, kao i predstavnika izvođača radova na redovnom održavanju (JKP), komunalne policije i sl, pa se na osnovu njihovih zahtjeva, zavisno od mogućnosti, vrše intervencije na putu.

Saradnja sa državnim organima na održavanju putne infrastrukture se ostvaruje, ali do sada na lokalnoj putnoj mreži nije bilo većih intervencija od strane državnih organa. Izuzetak od ovog predstavlja pomoć od strane Direkcije za saobraćaj na sanaciji klizišta Kovač.



OPŠTINA MOJKOVAC



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
11	Mojkovac	10.000	367	27.3

Opštinskim odlukama iz 1977. kao i izmjenama i dopuna iz 1981. i 1992. godine definisana je mreža lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva u opštini Mojkovac. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Kolašin iznosi 26,5km i 244,5 km N puteva. Pojedini od ovih puteva urađeni su putem aktivnosti i sredstava mjesnih zajednica ili su potpomognuti sa državnog nivoa, tako da se lokalna putna mreža povećava. S tim u vezi neophodno je inovirati opštinsku Odluku o određivanju lokalnih i nekategorisanih puteva i revidovati stari registar puteva. Prednje je neophodno uraditi i zbog novog Zakona o putevima, kao i pravilnika proizašlih iz njega.

Prosječna gustina L puteva u opštini Mojkovac iznosi 7,22 km/100km²

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina sa karakteristikama kolovoznog zastora.

reg. br. .puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km
1.	Mojkovac-Slatina	9,0
2.	Međuhošje-Bjelojevi'e	3,0
3.	Podbiš'e-Štitarica	6,0
4.	Lepenac-Žari	5,0
5.	Krstac-Kula Mekića	3,5
Ukupno		26,5

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se kreće od 2,50-3,0m. Prema vrsti kolovoznog zastora oko 50% puteva je sa zemljanim ili tucaničkim kolovoznim zastorom, a preostali dio je sa lakim asfaltnim zastorom, namijenjenim za saobraćaj putničkih vozila i lakih teretnih vozila. Asfaltni kolovozni zastor je dotrajao i u lošem je stanju.

Održavanje mreže lokalnih puteva u nadležnosti je Agencije za investicije, građevinsko zemljište i razvoj u okviru koje je i putni sektor. Agencija raspolaže sa mehanizacijom kojom vrši održavanje puteva i u zimskim uslovima, tako da u saradnji sa JKP preduzećem obavlja poslove redovnog održavanja.

Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Mojkovac usmjeravaju se za održavanje puteva. Naknade od registracija vozila su skromne i neznatne, a ostale naknade (smještaj instalacija u trupu puta, reklamni pano i sl.) sprovode se samo na užem dijelu grada.

Za održavanje puteva Agencija za investicije građevinsko zemljište i razvoj donosi godišnji plan održavanja puteva i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz budžeta opštine, tj vrši se usklađivanje sa mogućnostima. Ove godine za održavanje L i N puteva opredijeljeno je 40.000€ i 20.000€ za putarsku službu. Ukupni budžet opštine Mojkovac iznosi 2,0 mil.€. Potrebe za kvalitetno održavanje lokalne putne mreže su znatno veće.

Najveći dio sredstava namijenjenih održavanju puteva utroši se u toku zimske službe na raščišćavanju snijega i sprovođenju prohodnosti na L i N putevima. Imajući u vidu geografski položaj, nadmorsku visinu, kao i obilnost padavina na lokalitetu Mojkovca, svakako da utrošak sredstava za zimsko održavanje najviše zavisi od vremenskih prilika.

U zimskim uslovima JKP održava puteva, a za pojedine lokalne puteve, od prošle godine, raspisan je tender za održavanje.

Za redovno održavanje (van zimsko održavanje) ne sprovodi se tender. Tender se sprovodi samo za one djelatnosti za koje Agencija nije u stanju da ih obavlja (transport kamene sitneži i soli za posipanje u zimskim uslovima i sl.).

Svi lokalni putni pravci pokriveni su putarskom službom.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L i N putevima se obavlja putem stručnih lica zaposlenih u Agenciji za investicije građevinsko zemljište i razvoj.

Veći zahvati tj. rekonstrukcije na L i N putevima vrše se putem tendera. Rekonstrukcija i modernizacija lokalne putne mreže vrši se preko Direkcije za javne radove.

Posredstvom Direkcije za javne radove u toku prošle godine izvršeno je asfaltiranje 2,5km lokalne putne mreže.

Takođe, saradnja sa državnim organima sprovodi se i preko Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede putem kojeg je izvršeno nasipanje pojedinih nekategorisanih puteva.

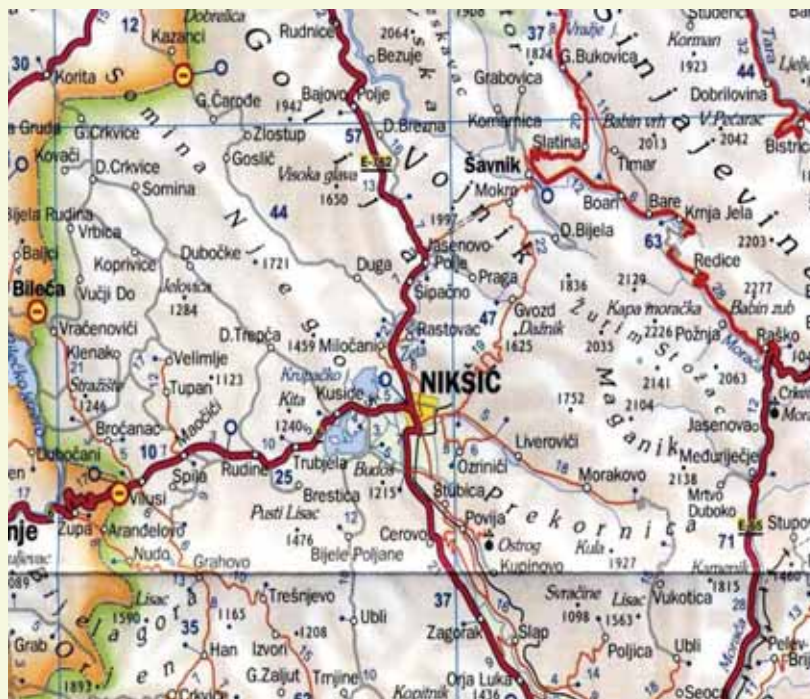
Kao značajniji putni pravci L i N puteva u opštini Mojkovac, izdvajaju se:

- Tomaševo-Krstac-Kula-Mojkovac
Ovaj putni pravac je dužine 21 km, a asfaltnim kolovoznim zastorom je prekriveno 30% dužine i to na teritoriji opštine Bijelo Polje. Za ovaj putni pravac urađen je projekat modernizacije.
- Bojna Njiva-Bjelasica sa tendencijom spajanja sa Beranama. Za ovaj putni pravac u toku su geodetski radovi, nakon čega će uslijediti i izrada projektne dokumentacije.

Na ova dva putna pravca nema veće frekvencije saobraćaja, a veličina i ekonomska moć aglomeracija u prostoru ne ukazuju na potrebu za većim obimom saobraćajnih usluga. Takođe, tehničko eksploatacione karakteristike ovih puteva nijesu zadovoljavajuće, tj. potrebno je izdvojiti značajna sredstva za izradu projektne dokumentacije i samu realizaciju rekonstrukcije (proširivanje planuma puta, „peglanje nepreglednih krivina“, sprovesti zaštitu kosina, izradu kvalitetne kolovozne konstrukcije i sl.



OPŠTINA NIKŠIĆ



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
12	Nikšić	76.000	2065	36,50

Opštinskom odlukom iz 2006. godine definisana je mreža lokalnih (L) i nekategorisani (N) puteva u opštini Nikšić. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Nikšić iznosi 234km i N puteva 163km. Opština Nikšić je po površini najveća opština u Crnoj Gori. Prosječna gustina L puteva u opštini Nikšić iznosi 11,33 km/100km²

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci sa karakteristikama kolovoznog zastora.

reg. br. puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km	Vrsta kolovoznog zastora	širina kolovoza u metrima
1.	Rubeža (raskrsnica kod spomenika) -Milolje polje-Morakovo	20,0	asfalt	6,0
2.	Milolje polje-Zagrad-Trešnjica-Konjsko-Lukavica	20,0	tucanik	3,0-4,0
3.	Krstovače-Zagrad	3,0	tucanik	5,0
4.	Most na Gračanici-Ozrinići-Bršno	8,0	asfalt	4,5-5,5
5.	Most Brezovik-Zavrh-Miločani-Vir	6,2	asfalt	4,0
6.	Brod-Rastovac-Proplanci-izlaz na mag. put (kuća Mrkića)	4,5	asfalt	4,0
7.	Carev most-Bogetići-Glava Zete (strai put za Nikšić)	17,0	asfalt (u lošem stanju-propao)	4,5-5,5
8.	Most Perunovića-Glibavac-Most Brezovik	4,0	asfalt	4,0-5,0
9.	Most na Duklu- Naselje Prvi Maj-Vukov most	2,1	asfalt	4,5-5,5
10.	Lukovo-Granice-Rastovac	3,0	asfalt	3,5-4,5
11.	Dragovoljska ploča-Dragovoljići-Poljica-Bukovik	10,0	asfalt	4,5-5,0
12.	Kuside-trepča-Muževica	20,0	asfalt	4,0
13.	Maočići-Velimplje- Crni Kuk-Crkvice- Granica sa BiH	33,0	asfalt i tucanik	4,0-5,0
14.	Velimplje(raskrsnica)-Petrovići	16,0	asfalt	4,0
15.	Počekovići-Knez Do-Miruše	6,0	asfalt i tucanik	3,0-4,0
16.	Bukova prodo-Grahovac-Dolovi - Mag. put M-6 Nikšić-Trebinje	11,0	asfalt i tucanik	3,0-4,0
17.	Krst-Povija	3,0	asfalt i tucanik	3,5-4,0
18.	Podbožur-Jasen-Osječenica	10,0	asfalt	3,5-4,0
19.	Vidrovan-Orah	4,2	asfalt	3,5
20.	Jasenovo polje-Praga	7,4	asfalt	3,5-4,0
21.	Raskrsnica mag. put M-18(Plužine -Nikšić)-Šipačeno	2,0	asfalt	4,0-4,5
22.	Mačak (raskrsnica kod spomenika)-Kuta	4,0	asfalt	4,5-5,0
23.	Prelaz Jugovića-Duge njive-Viljojin most-Dolovi Dučići	6,5	asfalt	3,0-3,5
24.	Drenovštica-Tunjevo-Zagorak	7,0	asfalt	3,0-4,0
25.	Most Gvozdenice-Kunak	5,0	asfalt (u lošem stanju)	3,0-4,0
26.	Brod-Miločani	1,1	asfalt	4,0-4,5
Ukupno		234,0		

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se kreće od 3,0-6,0m.

Prema vrsti kolovoznog zastora 198,0 km L puteva je sa asfaltnim kolovoznim zastorom (84,6%), a 36,0 km je sa tucaničkim zastorom (15,4%).

Održavanje mreže lokalnih puteva u nadležnosti je Sekretarijata za uređenje prostora i komunalno stambene poslove.

Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Nikšić usmjeravaju se za održavanje puteva. Naknade od registracija vozila za 2007. godinu iznose 112.000 €, a budžetom opštine Nikšić (ukupni planirani budžet opštine za 2007. godinu iznosi 23.788.214€) za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje L puteva planirano je 555.000€. Naknade od smještaja instalacija u trup puta, reklamnih panoa i sl.) sprovode se samo na području grada i planirane su na iznos od 25.000€.

Za održavanje puteva donosi se godišnji plan održavanja puteva i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz Budžeta opštine, tj vrši se usklađivanje sa mogućnostima.

Za redovno održavanje sprovodi se tenderska procedura. Ranijih godina zaključivani su ugovori sa JKP Nikšić, a ove godine kao izvođač radova na održavanju puteva odabrano je "Građevinsko "- Nikšić.

Najveći dio sredstava namijenjenih održavanju puteva utroši se u toku zimske službe (50%) na raščišćavanju snijega i sprovođenju prohodnosti na L i N putevima. Za potrebe zimskog održavanja pravi se poseban program održavanja L puteva koji se zasniva na Odluci o uređenju grada i naselja gradskog karaktera. U tom smislu održavanje puteva je podijeljeno u četiri prioriteta.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L i N putevima se obavlja putem stručnih lica zaposlenih u Sekretarijatu za uređenje prostora i komunalno stambene poslove.

Na L i N putevima nema organizovane putarske ili pregledačke službe. Oko oštećenja na putu informacije se primaju i od mještana, predstavnikma mjesnih zajednica, komunalne policije, inspekcije i sl. tj. njihovih zahtjeva na osnovu kojih stručne službe Sekretarijata za uređenje prostora i komunalno stambene poslove izađu na lice mjesta i izvrše procjenu štete i mogućnost sanacije.

Okolo održavanja L i N puteva ne koriste se aktivnosti programa „Neka bude čisto“ koji se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuje preko Zavoda za zapošljavanje, već su one usmjerene oko održavanja državnih puteva.

Veći zahvati tj. rekonstrukcije na L i N putevima vrše se putem tendera i srazmjerno raspoloživim budžetskim sredstvima.

Saradnja sa državnim organima na održavanju lokalne putne infrastrukture se ostvaruje preko Direkcije za javne radove, Direkcije za saobraćaj i Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede.

Kao značajniji putni L pravci u opštini Nikšić, posebno se izdvajaju dva putna pravca i to:



- Rubeža-Miolje Polje-Morakovo - granica opštine Kolašin

Dužina ovog putnog pravca na teritoriji opštine Nikšić je 20km, a put je asfaltiran sa širinom kolovoznog zastora od 6,0m (na području opštine Nikšić). Putni pravac se nastavlja preko Međurječja do Kolašina. Za ovaj putni pravac postoji i zainteresovanost opštine Kolašin za prekategoriizaciju.

- Carev most-Bogetići-Glava Zete

Ovaj putni pravac je dio starog putnog pravca Podgorica -Danilovgrad-Nikšić, koji je do izgradnje novog puta Podgorica-Nikšić imao rang magistralnog putnog pravca. Za prekategoriizaciju navedenog putnog pravca postoji zainteresovanost sve tri opštine (Podgorica, Danilovgrad i Nikšić) za prekategoriizacijom. Na području opštine Nikšić, isti je u lošem stanju i zapušten. Često se ovim putem preusmjerava saobraćaj u slučaju povremenih prekida saobraćaja na magistralnom putu M-18. Predmetni putni pravac se pruža gotovo paralelno sa magistralnim putnim pravcem M-18 i prolazi njegovim zaleđem.



OPŠTINA PLAV



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
13	Plav	13.725	486	28,20

Opštinskim odlukama iz 1990. i dopunama 1994. godine definisana je mreža lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva u opštini Plav. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Plav iznosi 290,6km. Pojedini od ovih puteva urađeni su putem aktivnosti i sredstava mjesnih zajednica ili su potpomognuti sa državnog nivoa. S tim u vezi neophodno je inovirati opštinsku Odluku o određivanju lokalnih i nekategorisanih puteva i revidovati stari registar puteva. Prednje je neophodno uraditi i zbog novog Zakona o putevima, kao i pravilnika proizašlih iz njega. Prosječna gustina L puteva u opštini Plav iznosi 59,80 km/100km²

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina.

reg. br. puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km
1.	Plav-Vojno Selo-Gusinje	11,2
2.	Plav-Hridsko jezero-Gusinje	21,0
3.	Plav-Velika (preko Novšića)	13,0
4.	Plav Đurička Rijeka-Hoti	13,0
5.	Plav-Bogajiće	4,0



6.	Palv-Rudojevice (preko Vojnog Sela)	7,5
7.	Plav Lijevi i Desni Meteh	15,0
8.	Plav-Ribljak (preko Đuričke Rijeke)	7,0
9.	Gusinje-Vusanje	9,5
10.	Gusinje-Grnčar (preko Dosuđa)	4,0
11.	Gusinje-Grnčar (sa desne strane rijeke Grnčar)	9,8
12.	Gusinje-Grebaje	6,5
13.	Murino-Goleš	9,0
14.	Murino-Zoriće (preko Mašnice)	5,0
15.	Gornja Rženica-Velika	8,0
16.	Brezojevačko polje-Velika	11,0
17.	Rambalovi lugovi-Galjevka	2,0
18.	Plav-Prnjavor-Đuretaš	6,0
19.	Plav-Skić	2,5
20.	Plav-Vardište-Đudojevice	8,0
21.	Krstati potok-Knježevića kuće-Visitor	5,0
22.	Plav-Malo Selo	2,0
23.	Dosuđe-Zagođe	3,0
24.	Kuće Šarkinovića-Donje Brezojevice (podvisitorski put)	6,0
25.	Bogajevići-Paljevi	8,5
26.	Pepiće-Pepićka rijeka	1,7
27.	ghornja Rženica-Surdup	1,4
28.	Babino Polje-Bjeluha	8,0
29.	Bajrovića katun-Hridsko jezero	4,0
30.	Đurička Rijeka-Zabelj	5,5
31.	Jasenica-pusta vrata	1,5
32.	Đucelj-Bojovići-Vjeternik	1,5
33.	Hoti-Trokuz	5,0
34.	Vusanje-Jezerca	2,5
35.	Grebanje-Popadija (Ravni Ključ)	9,0
36.	Meteriz-Rudo Polje-Limski most	3,0
37.	Limski most-Rudo Polje-Skić	20,0
38.	Malo Selo-Prnjavor-Korita	4,0
39.	Bogaiće-Ravna njiva-Repetitor	5,0
40.	Kruševo-Koljenovići	2,0
41.	Vusanje-Geranje	2,0
42.	Ivanpolje-Ržavica	2,0
43.	Hanovi-Ljiščari	2,0
44.	Vojno Selo-Martinovići	1,5
45.	Šipovica-Ječište-Meteh	6,0
46.	Komarača-Jara	3,5
47.	Ekonomija-Nizamska kula	3,0
48.	Babino Polje-Bogićevica	6,5
49.	Donje Brezojevice-deponija smeća	2,5
Ukupno		290,60

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se kreće od 2,8 do 5,0m.

Prema vrsti kolovoznog zastora 80,0 km L puteva je sa asfaltnim kolovoznim zastorom tj. (27,5%), a preostali dio u dužini od 210,6km (72,5%) je sa zemljanim kolovoznim zastorom. Asfaltni kolovoz je urađen za potrebe lakog saobraćaja (do 7 tona), mada se putem odvija i saobraćaj sa znatno težim teretnim vozilima. Imajući sve to u vidu, stanje L putne mreže je veoma loše.

Održavanje mreže lokalnih puteva u nadležnosti je Direkcije za uređenje prostora i investicije. Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila), traktora i priključnih vozila, zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Plav usmjeravaju se za održavanje puteva. Naknade od registracija vozila su skromne i neznatne (7.000-8.000€)e, a ostale naknade (smještaj instalacija u trup puta, reklamni pano i sl.) do sada nijesu ubirane.

Ukupni budžet opštine Plav planiran je na iznos od 2.050mil.€. Od toga za održavanje L i N mreže opredijeljeno je 70.000€

Za održavanje puteva donosi se godišnji plan održavanja puteva. Aktivnosti oko održavanja L puteva, kao i prioriteti određuju se u okviru Direkcija za uređenje prostora i investicije.

Visina sredstava za održavanje L puteva prevashodno zavisi od zimskih uslova. U toku 2006. godine za zimsko održavanje utrošeno je oko 20.000€, a u 2005. godinu za zimsko održavanje utrošeno je 50.000€.

Za održavanje L puteva se ne sprovodi tenderska dokumentacija već se u tu svrhu angažuje Javno preduzeće za stambeno komunalne poslove sa kojim se zaključuje godišnji ugovor, a po potrebi angažuju se i privatna preduzeća.

Javno preduzeće za stambeno komunalne poslove raspolaže mehanizacijom sa kojom na zadovoljavajući način vrši održavanje L puteva i u zimskim uslovima.

Za veće intervencije na putu rekonstrukcije predviđena je tenderska procedura, mada to zavisi od slučaja do slučaja. Naime, brojni L putevi urađeni su uz aktivnosti mještana sa učešćem od 50% i više, a učešće se reflektuje kroz materijal i usluge u nasipanju, nabijanju materijala i sl.

Nadzor nad kvalitetom izvršenih radova se vrši preko stručnih službi Direkcije za uređenje prostora i investicije.

Oko održavanja L i N puteva do sada nijesu korišćene aktivnosti programa „Neka bude čisto“ koji se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuje preko Zavoda za zapošljavanje, već se te aktivnosti odvijaju duž magistralnih i regionalnih puteva.

Na L putevima ne postoji stalna putarska služba. Informacije oko oštećenja na putevima se primaju od građana, članova mjesnih zajednica, kao i predstavnika izvođača radova na redovnom održavanju (JKP), i sl, pa se na osnovu njihovih zahtjeva, zavisno od mogućnosti ,vrše intervencije na putu.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

Saradnja sa državnim organima ostvaruje se preko Direkcije za javne radove posredstvom koje je 2006. godine izvršeno nasipanje lokalne putne mreže, a investiciona vrijednost radova je 40.000€.



OPŠTINA PLJEVLJA



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
14	Pljevlja	37.000	1346	27,49

Opštinskom odlukom iz 2007. godine definisana je mreža lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva u opštini Pljevlja, kao i uređen način upravljanja, održavanja, zaštite i finansiranja opštinskih i nekategorisanih puteva. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Pljevlja iznosi 369,4km i N puteva 112,1km. Pojedini od ovih puteva urađeni su putem aktivnosti i sredstava mjesnih zajednica ili su potpomognuti sa državnog nivoa. Prosječna gustina L puteva u opštini Pljevlja iznosi 27,44 km/100km²

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina.

reg. br. .puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km	Napomena
1.	Bežišnica-Bobovo-Granica BiH	55,0	-----
2.	Poljana-Barit-Kovačevići-Trojan	34,0	
3.	Gradac-Šula	20,0	ovo je regionalni put R-21
4.	Kosanica-Krupice-Reljin Kamen	17,35	-----
5.	Odžak-Suvo Polje	20,5	-----
6.	Vrulja-Tiležine	12,0	-----
7.	TE "Pljevlja"-Branja Otilovići	7,0	-----
8.	Mahmutova Česma-Drijeljevina	8,0	-----
9.	Trlica-Adrovići	8,0	-----
10.	Popov Do -Višnjica	15,0	-----
11.	Mataruge-Mejdanice	8,0	-----
12.	Vrulja-Marina Šuma	1,0	-----
13.	Đuraševac-Premćani-Vaškovo	11,1	-----
14.	Ranče Polje-Obarde	6,0	-----
15.	Gornji Most TE "Pljevlja"	4,0	-----
16.	Kosanica-Bobovo	21,4	-----
17.	Đurđevića Tara-Lever Tara	5,0	-----
18.	Odžak-Potpeće	2,5	-----
19.	Gornji Most-Rabitlje	4,0	-----
20.	Potrlica-Zagrad	3,0	-----
21.	Katrana-škola u Kkamužima	2,7	-----
22.	Srdanov Grob-Bušnje	3,0	-----
23.	Gotovuša-Dabovina	3,0	-----
24.	Donja Brvenica-Kukanj	2,3	-----
25.	Most na Vezišnici-most na Volodru	7,5	-----
26.	Mataruge-Kozica	7,0	-----
27.	Ranče- OŠ Marina Gradina	3,0	-----
28.	Vilići-Zekavice	0,8	-----
29.	Kosanica-Varine	7,0	-----
30.	Židovići-Gaj	0,6	-----
31.	Rudnica-Zaglavice	1,0	-----
32.	Orevine-Đurđevica-Klismerine	2,5	-----
33.	Vodice-Nenadići	3,5	-----
34.	Braca-Poblaće	5,0	-----
35.	Dizdarice-Zenica	1,0	-----
36.	Glisnica -Jakupov Grob-Rađevići	7,8	-----
37.	Mijakovići-Lijeska	3,10	-----
38.	Dizdarice-Šumane	2,5	-----
39.	Srdanov Grob-Vijalica-Jugovo	4,5	-----
40.	Volići-Dubočica	5,3	-----
41.	Gotovuša-Gunjačina Glavica	7,7	-----
42.	Donja Rudnica-Milunići	3,7	-----

43.	Krkalice-Breza	6,6	-----
44.	Kuća Kljajevića-Manastir Sv. arhandela-Đurđevića Tara	2,5	-----
45.	Batajnica-škola u Maoču	3,2	-----
46.	Voloder-Babina Pećina	6,6	-----
47.	Babića Polje-škola na Pandurici	1,2	-----
48.	Donja Brvenica-Pliješevina	7,0	-----
Ukupno		369,40	

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se kreće od 2,80-4,0m.

Prema vrsti kolovoznog zastora sa lakim asfaltnim zastorom prekriveno je 103,10 km, odnosno 27,91% L puteva, a preostali dio 266,45km je makadamski, oko 72,09%. Asfaltni kolovoz je u jako lošem stanju (ispucao i sa brojnim udarnim rupama). Naročito u lošem stanju su seoski putevi.

Na većini L puteva nije riješen sistem odvodnje voda, pa su intervencije na trupu putu česte.

Održavanje mreže lokalnih puteva u nadležnosti je Sekretarijata za uređenje prostora Pljevlja. Takođe, opštinskom odlukom formirano je JP za održavanje i zaštitu lokalnih puteva.

Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Pljevlja usmjeravaju se za održavanje puteva.

Ubiranje naknada oko postavljanja instalacija u trupu puta, reklama i sl. do sada se nije sprovodilo.

Za održavanje puteva svake godine donosi se program rada i plan održavanja za lokalne puteve i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz budžeta opštine, tj vrši se usklađivanje sa mogućnostima. Ove godine za održavanje L i N puteva opredijeljeno je 480.000€, a potrebe za kvalitetno održavanje su znatno veće. Od toga, za tekuće (redovno) održavanje planirano je 290.000.€, što sve zavisi od zimskih uslova. Imajući u vidu geografski položaj, nadmorsku visinu, kao i obilnost padavina na lokalitetu Pljevalja, svakako da utrošak sredstava za zimsko održavanje najviše zavisi od vremenskih prilika (brojni L putevi prelaze preko planinskih prevoja na nadmorskoj visini preko 1500m).

Najveći dio sredstava namijenjenih održavanju puteva utroši se u toku zimske službe na raščišćavanju snijega i sprovođenju prohodnosti na L i N putevima.

Za redovno održavanje do sada se nije sprovodila tenderska procedura, već su se zaključivali ugovori.

Poslove redovnog održavanja L puteva vrši J.P. za održavanje i zaštitu lokalnih puteva Pljevlja. Ovo preduzeće nije tehnički opremljeno za kvalitetno održavanje L puteva, pa su se za održavanje uvijek angažovali podizvođači. Troškovi održavanja zastarele mehanizacije su veliki. Kao pomoć u mehanizaciji CHF je izvršio donaciju jedne mašine, ali je i to premalo da bi se pravovremeno intervenisalo na L putnoj mreži.

Na L i N putevima nema organizovane putarske službe koja bi vršila održavanje puteva.

Oko oštećenja na putu informacije se primaju i od mještana, predstavnika MZ-a, tj. njihovih zahtjeva na osnovu kojih stručne službe Sekretarijata za uređenje prostora-Pljevlja i J.P za održavanje i zaštitu lokalnih puteva izađu na lice mjesta i izvrše procjenu štete i mogućnost sanacije.

Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L i N putevima se obavlja putem stručnih lica zaposlenih u Sekretarijatu za uređenje prostora Pljevlja.

Veći zahvati tj. rekonstrukcije na L i N putevima vrše se putem tendera i srazmjerno raspoloživim budžetskim sredstvima.

U toku 2007. godine planirano je kroz investiciono održavanje da se izvrši sanacija udarnih rupa i presvlačenje asfaltnog kolovoznog zastora u količini cca 6000 m².

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

U razgovoru sa predstavnicima jedinice lokalne samouprave iznesena je potreba za većom saradnjom sa državnim organima na održavanju lokalne putne infrastrukture i eventualnim intervencijama na njima. U prethodnom periodu upućivani su zahtjevi za modernizacijom L puteva, ali bez nekog većeg uspjeha. Ranije je dio radova na L mreži finansirao i Rudnik uglja Pljevlja. Za 2007. godinu planirano je sa Direkcijom za javne radove da se izvrše radovi u dužini od 4,0km na L mreži.

Poseban problem na L putevima u opštini Pljevlja predstavlja izdavanje koncesija za korišćenje šuma i rad JP Crnagorašume, uslijed čega se teškim teretnim vozila obavlja transport L putevima koji ni izbliza nijesu dimenzionisani za takav vid saobraćaja. Sa takvim preopterećenjem razara se trup puta, kao i cjelokupna kolovozna površina.

Kao mogućnost prekategoriizacije u viši rang, za opštinu Pljevlja su od posebnog značaja dva putna pravca i to:

- Kosanica-Glibači-Bobovo-Meštrevac (granica sa BiH-prema Foči) dužine 34,4km.
Za ovaj putni pravac urađena je projektna dokumentacija još 1984. godine (Put Inženjering), a proboj puta radila je JNA, Rudnik uglja Pljevlja i lokalna samouprava. Dio puta je probijen, a drugi dio tek treba da se radi.
- Kosanica-Krupice-Reljin Kamen-veza sa opštinom Bijelo Polje.
Dužina ovog putnog pravca do granice sa opštinom Bijelo Polje je 17.35 km, a povezuje se sa Tomaševom i regionalnim putem R-10.

Na ova dva putna pravca nemu veće frekvencije saobraćaja, a veličina i ekonomska moć aglomeracija u prostoru ne ukazuju na potrebu za većim obimom saobraćajnih usluga. Takođe, tehničko eksploatacione karakteristike ovih puteva na većem dijelu nijesu zadovoljavajuće, tj. potrebno je izdvojiti značajna sredstva za izradu projektne dokumentacije i samu realizaciju rekonstrukcije (proširivanje planuma puta, „peglanje nepreglednih krivina“, sprovesti zaštitu kosina, izradu kvalitetne kolovozne konstrukcije i sl.). Osim toga oba putna pravca prelaze preko planinskih prevoja sa nadmorskom visinom od 1200m i većom.

Poseban problem u opštini Pljevlja (sa aspekta saobraćaja) predstavlja prolazak državnih puteva kroz uže gradsko jezgro. Uslijed toga se teškim teretnim transportom iz BiH (transport drvene građe) oštećuje put u samom gradu i devastira i lomi komunalna infrastruktura smještena u trupu puta. Takođe uslijed transporta stvaraju se vibracije na okolnim objektima uslijed čega stari objekti podrhtavaju.

Nadalje, teškim teretnim transportom znatno je oštećen i regionalni put R -21 Gradac -Šula, uslijed čega se stvaraju brojne udarne rupe, a na putu se kasno intereveniše.



OPŠTINA PLUŽINE



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
15	PLUŽINE	4500	854	5,3

Opštinskim odlukama iz 1989. i dopunama iz 1992. uređen je način izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite lokalnih i nekategorisanih puteva na području opštine Plužine. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Plužine iznosi 263,60km. Opština Plužine ima veoma razgranatu mrežu lokalnih i nekategorisanih puteva. Tome je doprinijelo i stvaranje akumulacije za potrebe HE Piva, koja je "presjekla" naselja u opštini Plužine. Održavanje lokalnih puteva je u nadležnosti opštine, dok je održavanje nekategorisanih puteva, izuzev šumskih puteva, u nadležnosti Mjesnih zajednica na čijem se području nalaze. Lokalne puteve određuje Skupština opštine. Imajući u vidu da su u međuvremenu probijeni i asfaltirani novi putni L i N putevi u opštini Plužine, to je i putna mreža L i N puteva uvećana. Pojedini od ovih puteva urađeni su putem aktivnosti Elektroprivrede, kao naknada za odsječena sela akumulacijom. S tim u vezi neophodno je inovirati opštinsku Odluku o određivanju lokalnih i nekategorisanih puteva i revidovati stari registar puteva. Prednje je neophodno uraditi i zbog novog Zakona o putevima, kao i pravilnika proizašlih iz njega.

Prosječna gustina L puteva u opštini Plužine iznosi 30,80 km/100km²

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina sa karakteristikama kolovoznog zastora.

reg. br. puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km	Dužina asfaltnog kolovoznog zastora	tucanički kolovozni zastor
1.	Miloševići-Brljevo	5,8	-----	5,8
2.	Stabna-Prisojni Orah-Osojni Orah-Jasen	6,5	-----	6,5
3.	Stabna-Bare-Selo Stabna	2,1	-----	2,1
4.	Muratovica-Lisina	5,2	-----	5,2
5.	Muratovica-Kovačka greda	2,4	-----	2,4
6.	Smriječno-Stolac	2,2	-----	2,2
7.	Muratovica Donje Zabrdje	2,8	-----	2,8
8.	Bukova Ravan-Božurov Do-Brštenovica	8,2	-----	8,2
9.	Crkvičko Polje-Žeično-Babići-Barni Do	9,1	-----	9,1
10.	Nikovići-Jerinići-Babići	5,1	-----	5,1
11.	Trsa-Unač-Barni Do	10,5	-----	10,5
12.	Trsa (Pustopoljina)-Selo Trsa	1,2	-----	1,2
13.	Donja Brezna-Duba	8,0	-----	8,0
14.	Donja Brezna-Gornja Brezna	10,5	10,5	-----
15.	Magistrala (na Zaborju)-Polja Pejovića	1,8	-----	1,8
16.	Magistrala (Miljkovačko Osoje)-Miljkovac-Bukovac	3,9	3,9	-----
17.	Ždrijelo-Donje Rudinice	1,4	1,4	-----
18.	Fabrika elektroda-Šume	2,9	2,9	-----
19.	Fabrika elektroda -Okrajci	2,4	2,4	-----
20.	Donja Brezna-Potrk-Bajovo Polje	3,8	-----	3,8
21.	Mratinje-Lom	4,2	-----	4,2
22.	Seljani-Kruševo	1,9	-----	1,9
23.	Kruška-Boričje-Seljkiovac	14,5	9,0	5,5
24.	Kruška-Donji Unač	3,0	-----	3,0
25.	Papratiste-Gradina	3,0	1,5	1,5
26.	Vojvodići-Šarići-Barni Do	7,2	-----	7,2
27.	Pišće-Vojinovići	2,6	-----	2,6
28.	Crkvičko Polje-Nikovići	8,0	-----	8,0
29.	Boričje-Borkovići	12,0	-----	12,0
30.	Rudinice-Borkovići	18,0	18,05	-----
31.	Zaborje-Rudinice	8,0	8,0	-----
32.	Presjeka-Muratovica	7,0	7,0	-----
33.	Plužine-Ravno	28,0	14,0	14,0
34.	Mrestilište-Miloševići	13,9	13,9	-----
35.	Trsa-Nedajno	8,0	8,0	-----
36.	Milogora-Nikovići-Šarići	13,0	5,0	8,0
37.	Brana-Mratinje	4,0	4,0	-----
38.	Šćepan Polje-Crkvičko Polje	11,5	11,5	-----
Ukupno		263,60		

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se kreće od 3,0-4,50m.

Prema vrsti kolovoznog zastora oko 54% puteva je sa tucaničkim kolovoznim zastorom, a preostali dio je sa lakim asfaltnim zastorom, namijenjenim za saobraćaj putničkih vozila i lakih teretnih vozila.

Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Plužine usmjeravaju se za održavanje puteva. Visina sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila (za 2006. godinu iznosilo oko 12.000€) su nedovoljna za održavanje lokalne putne infrastrukture. Za održavanje L i N puteva za 2007. godinu budžetom su predviđena sredstva u iznosu od 120.000 €. Ukupna budžetska sredstva opštine Plužine za 2007. godinu iznose 1,10mil €.

Ubiranje naknada oko postavljanja instalacija u trupu puta, reklama i sl. u zoni L puteva do sada nije bilo.

Održavanje L i N puteva je veoma skromno i zavisno je od namijenjenih budžetskih sredstava.

Najveći dio sredstava namijenjenih održavanju puteva utroši se u toku zimske službe na raščišćavanju snijega i sprovođenju prohodnosti na L i N putevima.

Kao primjer ovakvog stanja može poslužiti podatak da je za 2006. godinu za održavanje utrošeno 115.000€. Potrebe za kvalitetnim održavanjem su daleko veće, tako da predviđena sredstva za održavanje L puteva ni približno nijesu dovoljna.

Imajući u vidu geografski položaj, nadmorsku visinu lokaliteta opštine Plužine, svakako da utrošak sredstava za zimsko održavanje najviše zavisi od vremenskih prilika.

Održavanje, izgradnja i rekonstrukcija L i N puteva u opštini Plužine sprovodi se preko Javno stambenog komunalnog preduzeća, a finansiranje preko Sekretarijata opšte uprave, (to je jedini sekretarijat u opštini Plužine). Javno stambeno komunalno preduzeće nije opremljeno za kvalitetnije održavanje puteva. Preko CHF-a nabavljen je jedan utovarivač koji se koristi u te svrhe. Ranijih godina održavanje puteva dijelom je sprovodila i Elektroprivreda, koja i danas, naročito u zimskom periodu, pruža pomoć na čišćenju snijega. Takođe Elektroprivreda sprovodi i asfaltiranje lokalnih puteva kao nadoknadu za odsječena sela akumulacijom. Do sada je ovim putem asfaltirano oko 70 km L puteva.

Za održavanje puteva ne donosi se godišnji plan održavanja puteva, jer za tako nešto nemaju ni ljudstva ni stručnog kadra.

Održavanje L i N puteva je skromno i zavisno od namijenjenih budžetskih sredstava i od zimskog vremena.

Za održavanje L i N puteva ne raspisuje se tender. Čak što više ne zaključuje se ni godišnji ugovor o redovnom održavanju L i N puteva sa Javnim stambenim komunalnim preduzećem, već se po inerciji, iz godine u godinu vrši održavanje uz ispostavljanje situacija opštini na osnovu urađenih radova. Kontrola nad kvalitetom, pa samim tim i količinama izvedenih radova se ne sprovodi redovno, jer za takvo nešto potreban je stručni kadar sa kojim u opštini ne raspolažu. U okviru opštinskih službi ne pravi se ni godišnji program održavanja L puteva, upravo zbog nedostataka stručnog kadra (ranije je u opštini bio zaposleno jedno lice građevinske struke, ali je i ono napustilo rad u opštinskim organima).

Oko održavanja L i N puteva djelimično se koriste aktivnosti programa „Neka bude čisto“ koji se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuje preko Zavoda za zapošljavanje. Povodom ove akcije dvoje ljudi iz opštine Plužine je i zaposleno na održavanju L puteva.

Većih zahvata tj. rekonstrukcije na L i N putevima do sada nije bilo, a i ono se djelimično sprovodi kroz redovno održavanje. Izuzetak čini formiranje klizišta u Stabnima, gdje je uslijed periodičnog oscilovanja nivoa vode u akumulaciji formirano klizište i oštećen trup puta i vodovod, pa HE Piva, odnosno Elektroprivreda sprovode aktivnosti na sanaciji klizišta.

U razgovoru sa predstavnicima jedinice lokalne samouprave iznesena je potreba za većom saradnjom sa državnim organima (Direkcijom za javne radove, ministarstvima i sl.), na održavanju lokalne putne infrastrukture i eventualnim intervencijama na njima, obzirom da u zadnjih 10 godina nije bilo intervencija na lokalnoj putnoj mreži potpomognutih sa državnog nivoa.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

Na L i N putevima nema organizovane putarske službe, već se informacije o stanju na putu dobijaju od strane mještana ili radnika Javnog stambenog komunalnog preduzeća koje vrši poslove redovnog održavanja.

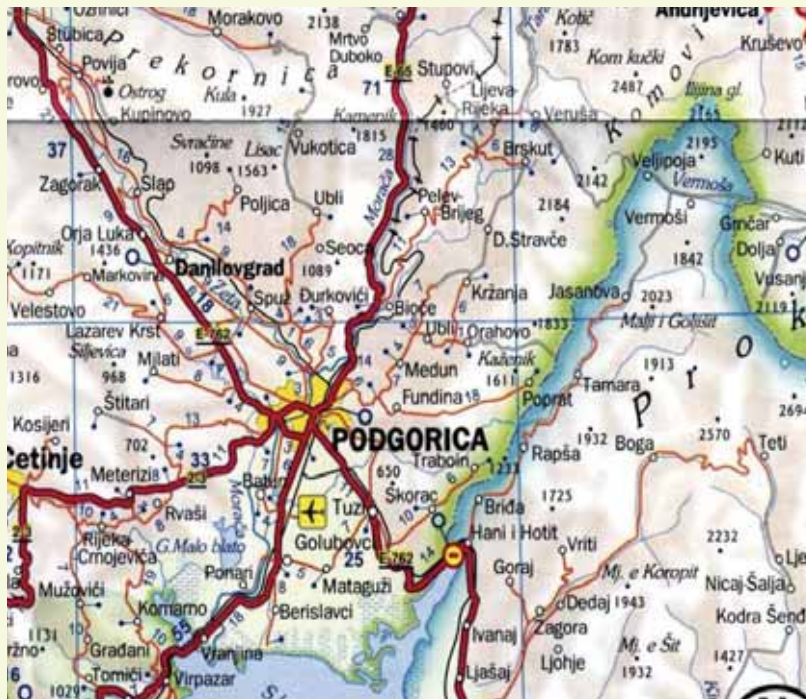
Kao značajniji putni pravci L i N puteva u Opštini Plužine posebno se izdvaja putni pravac Plužine-Stabna- (granica sa BiH-Avtovac-Gacko) dužine oko 32 km na teritoriji opštine Plužine.

Za navedeni putni pravac postoji zainteresovanost opštine Plužine za preategorizaciju tj. uvrštanje u veći rang puta- R-put.

Ovaj putni pravac je dijelom asfaltiran (14 km) i predstavlja vezu između Plužina i Gacka (BiH). Putni pravac prolazi od Plužina-Stabna-Ravno-granica sa susjednom državom BiH na lokalitetu Avtovac (Gacko). Prolazi kanjonom Vrbnice i prelazi prevoj Ravno (cca 1300m nadmorske visine). Takođe na lokalitetu Stabna formirano je veće klizište koje je neophodno sanirati. Nadalje, tehničko eksploatacione karakteristike ovog puta nijesu zadovoljavajuće, tj. potrebno je izdvojiti značajna sredstva za izradu projektne dokumentacije i samu realizaciju rekonstrukcije (proširivanje planuma puta, „peglanje nepreglednih krivina“, sprovesti zaštitu kosina, izradu kvalitetne kolovozne konstrukcije i sl.)



OPŠTINA PODGORICA



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
16	Podgorica	169.000	1441	117.27

Opštinskom odlukom iz 1992. određena je mreža lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva na području opštine Podgorica. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Podgorica iznosi 828,5 km. Pojedini od ovih puteva urađeni su putem aktivnosti i sredstava mjesnih zajednica ili su potpomognuti sa državnog nivoa, tako da se lokalna putna mreža uvećava. Podataka o novoizgrađenim seoskim putevima nema, pa s tim u vezi neophodno je inovirati opštinsku Odluku o određivanju lokalnih i nekategorisanih puteva i revidovati stari registar puteva.

Prosječna gustina L puteva u opštini Podgorica iznosi 57,50 km/100km²



U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina sa karakteristikama kolovoznog zastora.

Red .br.	Naziv puta, lokacija	Ukupna dužina m ¹	neasfaltirano m ¹	asfaltirano m ¹
1.	Špicanik – Ljama – Vinogradi	2500	2500	
2.	Šušanja – Džugurlić	3000	1000	2000
3.	Šušanja – Put za Plavnicu (ULAZ)	1000		1000
4.	Djurkovići – Drezga	3000		3000
5.	Djurkovići – Kuće Dragićevića	500		500
6.	Čaf – Prosjek – Barlaj	2500	2500	
7.	Čaf Kiša – Gornje Drume	5500		5500
8.	Čafa – Milošev Dub – Mjesna kancelar.	3500		3500
9.	Čafa (Grlo Čafé) – Smrdan Voda	1300	1300	
10.	Arza – Barlaj – Jagoda	3500		3500
11.	Autob.stanica Gošići – Dubrava	1500		1500
12.	Balabani – Gošići – Mataguži	4000	2500	1500
13.	Balabani – Polje – Panatovac	4000	4000	
14.	Barutana – Begova Glavica	4000		4000
15.	Barutana – Bride	4000		4000
16.	Beglaci – Kuljari – Jadr.magistrala	1500	1500	
17.	Berski most – Golač Kula	4000		4000
18.	Bioče – Mrke – Petrovići – Gornji Crnci	12000		12000
19.	Bioče(centar)-Brijeg-Potkraj-Put za Mat.	4500		4500
20.	Bistrica – Kurilo	1000		1000
21.	Bistrica-Bijelo Polje-Berislavci-Balabani	6000	1850	4150
22.	Božaj-Raza-Kremza	4000		4000
23.	Bolica Stijena – Brijeg	1000	1000	
24.	Branjevine – Studeno	1100	1100	
25.	Bresti.Most-Donji Crnci-Torijum	4000		4000
26.	Bresti.Most-Osredine	1500		1500
27.	Bresti.Most-Stanjevića Rupe	3500	1500	2000
28.	Bride – Bobija	4000	4000	
29.	Brijeg-Štedim	3000		3000
30.	Brskut-Škala	4000	4000	
31.	Bruje – Ljuari	1000	1000	
32.	Burum-Mosor-Zlatica	3000		3000
33.	Cerovac-Brezovice	2000	2000	
34.	Cetinjski Put-Grbavci	7000		7000
35.	Crvena Paprat – Podi – Rupice	1500	1500	
36.	Donja Gorica – Beri – Gradac	13000		13000
37.	Dahna-Botun-Ljajkovići	11000		11000
38.	Dinoša – Lemaja	17000	6000	11000
39.	Dinoša-Stanaj	1500	1500	
40.	Dolovi – Brestica	2000		2000
41.	Dolovi škola – selo Dolovi	1500	1500	
42.	Donje Polje-Jadr.Magistrala-Dragovir	4500	4500	



43.	Dušici-Vranje-Mataguži	4000		4000
44.	Farmacij-Šteke-G.Kokoti-Cet.Put	4500		4500
45.	Farmacij-Kornet	5500		5500
46.	Fundina – Lopan	4000	4000	
47.	Gošići-Boljevići-Mahala-Put za Tuzi	3500		3500
48.	Gola Strana-Ravni Laz-Grudice	3000	1100	1900
49.	Golubovački Brijeg – Gošići	3000	500	2500
50.	Golubovačko Polje – Gošići	2000		2000
51.	Golubovci – Mataguži – Tuzi	12000		12000
52.	Golubovci – Plavnica	8000		8000
53.	Golubovci-Put za Tuzi – Mala Mrka	7000	6000	1000
54.	Golubovci-Vukovci-Ponari	7000		7000
55.	Golubovci (spomenik)-Velje Njive	1500	1500	
56.	Goricani-Stara škola-Jadr.Magistrala	1500		1500
57.	Gornje Momce-Mitrovici	1000	1000	
58.	Gornji šanac-Lokva Bigorska	1500	1600	
59.	Gornji Crnci – Celija	2500		2500
60.	Gornji Kosor – Cerja	2000		2000
61.	Gradac autobuska-mjesna kancelarija	1000		1000
62.	Granica-Crkva Progonovici-Put Orasi	4500		2000
63.	Han Gračanica – Opasanica	3500	500	3000
64.	Jablan-Duške	5000	5000	
65.	Jadr.Magistr.-Aerodrom	2000		2000
66.	Jadr.Magistr.-Sviba	3000	3000	
67.	Jadr.Magistr.-Krušcice	500	500	
68.	Jadr.Magistr.(nadvožnjak)-Krst Moj.-Aero.	3500	3500	
69.	Jadr.Magistr.-Racica-Krcanje	2000	2000	
70.	Jadr.Magistrala-Bijelo Polje-Jad.Magist.	2000		2000
71.	Jadr.Magistrala-Donja Mahala	2000		2000
72.	Jadr.Magistrala-Duga	1200		1200
73.	Jadr.Magistrala-O.Š.Ljajkovići	1200		1200
74.	Jadr.Magistrala-Berislavci	1000	1000	
75.	Jelin Dub-Selo Pavlicici	1500	1500	
76.	Kažin Brijeg-Brežine (Kažici)	1000	1000	
77.	Kamen Pobijeni – Boljev Do – Vidrenje	4000	4000	
78.	Kamen Pobijeni – Cvarin – Suka	1000	1000	
79.	Kapurov Brijeg – Donji Kraj – Gornje Mrke	1000	1000	
80.	Karacin Potok – Trešnjice	1300	1300	
81.	Klopot – Trimojevici	2500	2500	
82.	Kopilje – Ožezi	3000	1900	1100
83.	Kopilje – Seoca	3000		3000
84.	Kosor (Cafa – Greca)	3000	3000	
85.	Kovačevića kuća – Stadion Gorican	1500	1500	
86.	Kržanja (škola) – Ptikalj	3000	3000	
87.	Kržanja (škola) – Donja Kržanja	2000	2000	
88.	Krš Sokolov-Peuta-Vrbica	3000		3000
89.	Kravajkovina – Liša	3000	2000	



90.	Krnjicka Kamenica – Gradac – Orasi	12000		12000
91.	Krst Mojanski-Šušunja	6000	1200	4800
92.	Krstac-Blizna	2500		2500
93.	Kucica – Gornji Trijebac – Rogami	2000	2000	
94.	Lazova ograda – Put za Nikolj crkvu	2000	2000	
95.	Liješnje-Bigor	2000		2000
96.	Liješta-Dučići	1000	1000	
97.	Lopate – Kuće Lazarevića	2000	2000	
98.	Lopate-Kuće Popovića	1000	1000	
99.	Lopate-Priselje	3000		3000
100.	Lopate – Slacko – Širalija	12000	11350	650
101.	Mažicevo – Trmanja	7000	3500	3500
102.	Mahala-Tomica Uba-Balab-Gostilj	9000		9000
103.	Mahala(Velji Put)-Želj.stan.Golubovci	2000	2000	
104.	Manastir Dajbabe-Zelenika	2000		2000
105.	Mareza-NK Pot(za Daljam)	3500		3500
106.	Mataguži-Vladne	1000		1000
107.	Mafijaševa Rupa – Vodice	1500	1500	
108.	Medun – Muzej Marka Miljanova	500		500
109.	Medun – Sjenice	1500		1500
110.	Medunac – Zavala	1000		1000
111.	Mijatovica Mala – Put za Golub.Brijeg	500	500	
112.	Milješ – Krševo – Gurec	5000		5000
113.	Mitic – Koci	4000		4000
114.	Mojanovici – Goricani	2000		2000
115.	Mojanovici-Bišcani-Trešnjica-Daljevac	6500	6500	
116.	Mokra-Širokar	7000	7000	
117.	Most na Brestici-Željeznički Most	2000		2000
118.	Most na Cijevni – Ljajkovići	1000		1000
119.	Most na Cijevni – Mitrovici	1500		1500
120.	Most na Sitnici – Lisica	1500	1500	
121.	Nikš.Put – Komani	8600		8600
122.	Nikš.Put – Lužnica	3500	3500	
123.	Nožica-Brskut	8000		8000
124.	Nožica – Ptić – Kruševica	8000	2000	6000
125.	O.Š.Gradac – Paraci	1500		1500
126.	Okuka – Crvena Paprat	2000		2000
127.	Orah – Seoštica	1800		1800
128.	Podgorica-Preoč-Orahovo-Korita	37000		37000
129.	Orahovo-Lazorci	3000		3000
130.	Oraovica – Oraovacki Ubao	1500	1500	
131.	Pazarište – Pašina Kuća – Laktovi	1800	500	1300
132.	Pelev Brijeg – Lutovo	6000	6000	
133.	Podgorica – Dinoša – Selišta	18000		18000
134.	Potok – Rupa Alanovića + krak Rok.Liv	1000	1000	
135.	Potrk – Milacici – Brskut	7000	7000	
136.	Prekače – Kuća Noveljića	500	300	200
137.	Preoč-Orahovo-Korita	3000		3000
138.	Progonovići – Orasi	5000		5000



139.	Progonovici – Reljeza	2500		2500
140.	Put od Bioce – Mateševo do Jablana	600	600	
141.	Put Bioc.Mat.-Jel Dub-Pavlic.-Moracica	1000	1000	
142.	Put Bioce – Mateševo – most na Dugu*	1000		1000
143.	Put Kamenica Progonov.-Siocevina	500	500	
144.	Put PG-CT – Bigor	1200		1200
145.	Put PG-CT – Brežine	1000		1000
146.	Put PG-CT – Goljomadi	2000		2000
147.	Put PG-CT – Kafana Šume	5700		5700
148.	Put PG-CT – Liješnje I	2000		2000
149.	Put PG-CT – Liješnje II	1200		1200
150.	Put PG-CT – Liješnje III	1500		1500
151.	Put PG-CT – Podstrana	2000		2000
152.	Put PG-CT –Radovica Glavica Bogomolj	2000		2000
153.	Put PG-Dinoše-Omerbožovici-Ravništa	4000	1800	2200
154.	Put PG-Ubli(Krš od Vučja)-Selo Vrbica	1500		1500
155.	Put Ubli – Preoč – Kastrat	3000		3000
156.	Put za Šljunkaru-Krušnice-Jadr.Magistrala	3000	3000	
157.	Put za Danilovgrad – Vranjske Njive	1000		1000
158.	Put za Plavnicu-Šušunja(IZLAZ)	1000		1000
159.	Put za Reljezu – Komansko Brdo	500		500
160.	Put za Tuzi – Groblje – S.Viga – Gošići	4500	4000	500
161.	Put za Ubli – Crkva na Donjem Medunu	800	800	
162.	Put za Ubli-Crkva na G.Medunu.Čafa	1000	1000	
163.	Ržanicki Most-Kuće Rakića-Magis.Cij.	6000		6000
164.	Race(Crkva)-Dragina Šuma sa kr.Bulato	2000	2000	
165.	Radovče – Kamenik	12000	12000	
166.	Radovče – Ubine	2000	1200	800
167.	Radovče – Ubli Radovačke	2000	2000	
168.	Raze – Drume – Raza	2800		2800
169.	Raskr.Tuzi-Špican.-Ljama do put.Tuzi-Gr	1800	1800	
170.	Ravništa – Rašovici	5000	1000	4000
171.	Reli-Komet-Izvor kod škole	300		300
172.	Rogami-Smokovac	4000		4000
173.	Roge-Dučići-Mitic	3000		3000
174.	Roge-Liješta	2000		2000
175.	Rok Livade – Mataguži	3200	2500	700
176.	Rok Livade – Prve šume	2000	1400	600
177.	Seoca – Dubrava	2000	2000	
178.	Smokovac-Velja Luka-Begova luka	3000	3000	
179.	Srpska – Ljajkovici	800		800



180.	Stravče – Potrk – Mokra	12000	7000	5000
181.	TomicaUba-Golub.Most-Brijeg.Trešnjica	1500		1500
182.	TomicaUba – Mojanovicći – J.Magistr.	4000		4000
183.	Torijun – Radoši	1500	1500	
184.	Trešnjica – Nikolj Crkva	3000		3000
185.	Trešnjica – otkupna st.Asanovica Brijest	2000	1000	1000
186.	Tuzi – Milješ – Dinoša	5000		5000
187.	Tuzi – Arza - Tarobon	14000		14000
188.	Tuzi-Donji Ducici-MZ"4.juli"-Sukuruc	5000	5000	
189.	Uvac-Tuzi Ljevorecke – Trebješevo	9000	9000	
190.	Ubli – Momče – Kržanja	10000		10000
191.	Ubli (Crkva) – Prisoja	1000	0	1000
192.	Ubli (Crkva) – Rajkovici	1000	0	1000
193.	Ubli (Dom)-Zivkovici	2500	0	2500
194.	Ubli(zadružni dom)-Crkva	2500		2500
195.	Ulica Djurovića – Novo Selo – Mosti	1500	1500	
196.	Velji B.-Srpska – Jadr.Magistrala	2000		2000
197.	Velji Brijeg-Nikačevica	1200	1200	
198.	Veruša – Mokra	8000	2000	6000
199.	Veterinarska stan.-Bašte-Želj.stanica	1500	1500	
200.	Vladne – Mataguži – G.Mrka	7000	4000	3000
201.	Vranj.Njive-Djurkovići – Radeca	10000		10000
202.	Vranj.Njive – Kopilje – Radovče	21000		21000
203.	Vranj.Njive-Prčelje	5000		5000
204.	Vranjina – Manastir	1500	1500	
205.	Vranjske Njive – Spomenik na Trijebcu	2000		2000
206.	Vranj-Sukuruc-Podhum-Izvori	4500	3000	1500
207.	Vranj – Zbelj	2500	2500	
208.	Vrbica-Zatrijebač-Poprat	21000		21000
209.	Vrulja-Golubovici(Anovi)	2000	2000	
210.	Vukovački Most – Beglaci	1000		1000
211.	Vukovci – Grbavci	5000		5000
212.	Vukovci-Grodski Brijeg-Straganica	2000	2000	
213.	Vuksanlekici-Podhum	3000		3000
214.	Vuksanlekici – Sukuruc	4000		4000
215.	Vuksanlekici-Cecic-Sukuruc	2000		2000
216.	Vuksanlekici – Kotrabudan	3000	3000	
217.	Vuksanlekici – Ronzae Cafa	1500	1500	
218.	Vukssanlekici – Spom.žrtvama konc.log.	2000	2000	
219.	Zadalje – Straganica Groblje	1000		1000
220.	Zivkovici – Caci	1500		1500
221.	Zlatica – Gornji Kupusci	6000		6000
	SVE UKUPNO [m']	828500	262300	563700

Mreža lokalnih putnih pravaca na području opštine Podgorica je veoma rasprostranjena. Sa aspekta povezanosti mjesnih i seoskih centara sa gradom, mreža L puteva u Opštini Podgorica zadovoljava.

Ukupna dužina L puteva iznosi 825,5km. Od toga sa asfaltnim kolovoznim zastorom je prekriveno 563,70km L puteva, a preostali dio (262,3km) je makadam i tucanički kolovozni zastor. Potrebno je napomenuti da pored ovog na L mreži ima i 40 mostova, propusta i sličnih putnih objekata.

Posljednjih godina se vrlo malo ulagalo u održavanje lokalne putne mreže i to kako kroz redovno, tako i kroz investiciono održavanje. Uglavnom veća sredstva su se ulagala u rekonstrukciju i modernizaciju lokalnih puteva i to najviše sa aspekta izrade asfaltnog kolovoznog zastora. Jedan dio L puteva urađen je i na nestabilnom terenu. U svemu tome modernizaciji se pristupalo bez prethodno urađene tehničke dokumentacije, a radovi su izvođeni bez bitnijih poboljšanja elemenata puta, radijusa horizontalnih i vertikalnih krivina, popravljanja nivelacija, sistema za odvodnju voda i sl.

Na taj način omogućila se nešto udobnija vožnja, svakako i brža, ali bez realnih uslova za to, što se direktno odražava i na bezbjednost učesnika u saobraćaju.

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza je promjenljiva i najčešće je 2,8-3,0m, mada ima i L puteva sa širinom od 5,0-6,0m Podgorica-Spuž, Golubovci-Mataguži, Podgorica-Kuči). Većina L puteva rađena je bez prethodno urađene projektne dokumentacije. Putevi su rađeni iskustveno i prilagođavani su terenskim uslovima sa asfaltnim kolovoznim zastorom namijenjenim za tzv. laki teretni saobraćaj (za vozila do 8 tona), a brojni od njih nijesu ni završeni.

Kao posljedica toga, kod brojnih L puteva nijesu izvršena ojačanja potpornih konstrukcija, putnih propusta, mostova, uslijed čega je veliki broj L puteva, i pored sprovedene modernizacije, u velikoj mjeri oštećen i predstavlja latentnu opasnost po bezbjednost svih učesnika u saobraćaju.

Takođe veliki broj L puteva na području opštine Podgorica je znatno oštećen i poplavama tokom decembra 2004. godine, o čemu postoje komisijski zapisnici, ali se do danas na tim putnim pravcima ništa nije uradilo.

Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime, sredstava ostvarena iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Podgorica usmjeravaju se za održavanje puteva.

Ubiranje naknada oko postavljanja instalacija u trupu puta, reklama i sl., prema izjavama nadležnih u Opštini, iako je Zakonom o putevima predviđeno, ne ostvaruje se na lokalnim putevima

Veličina raspoloživih sredstava namijenjenih održavanju L puteva nijesu ni približno dovoljna za jedan kavitetan nivo održavanja. Imajući u vidu prethodno, napravljen je program po prioritetima održavanja. U tom smislu L putevi su razvrstani u sljedeće 3 kategorije:

I - prioritet -L putevi na kojima se odvija javni prevoz putnika;

II - prioritet -L putevi na kojima se ne odvija javni prevoz putnika, ali ima saznanja o neophodnosti intervenisanja kako bi bili obezbijeđeni minimalni uslovi za bezbjednost saobraćaja;

III - prioritet -L putevi na kojima će se vršiti intervencije ukoliko dođe do ugroženosti saobraćaja..

Za I prioritet programom su predviđena sredstva u iznosu od 292.000€

Za II prioritet programom su predviđena sredstva u iznosu od 253.500€

Za III prioritet programom su predviđena sredstva u iznosu od 164.000€

Σ=709.500€

Prema raspoloživim podacima na mostovima i putnim objektima od kada su se napravili nije bilo intervencija, a u međuvremenu znatno je povećano saobraćajno opterećenje.

Održavanjem lokalne putne infrastrukture u opštini Podgorica bavi se d.o.o Putevi, koje je nastalo kao rezultat segmentacije ranijeg JKP.

Za održavanje puteva donosi se godišnji plan održavanja puteva koji se dostavlja na saglasnost Sekretarijatu za komunalne poslove i saobraćaj i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz budžeta opštine, tj. vrši se usklađivanje.

D.o.o Putevi svake godine pravi izvještaj o radu za prethodnu godinu i program rada za sljedeću godinu. D.o.o. Putevi su tehnički opremljeni za obavljanje poslova redovnog održavanja.

Kada je u pitanju zimsko održavanje, onda se sprovodi tenderska procedura. Najveći dio sredstava namijenjenih održavanju utroši se u toku zimske službe.

Za redovno održavanje, u d.o.o. Putevi nema organizovane putarske službe. Naime d.o.o. Putevi raspolaže samo sa jednim putarom stalno zaposlenim, što na ovoliku dužinu L puteva je ispod svakog minimuma.

S tim u vezi oko održavanja L i N puteva dijelom se koriste i aktivnosti programa „Neka bude čisto“ koji se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuje preko Zavoda za zapošljavanje, pa je posredstvom toga sezonski zaposleno još 40 putara.

U vezi oštećenja na putu, informacije se dobivaju i od članova mjesnih zajednica, njihovih službenika, a najčešće preko saobraćajne policije, i na osnovu tih zahtjeva se, zavisno od mogućnosti, vrše intervencije na putu.

Održavanje L i N puteva je veoma skromno i zasniva se na krpljenju udarnih rupa i eventualnim manjim sanacijama trupa puta i potpornih konstrukcija.

Kada su u pitanju radovi na investicionom održavanju, tj, rekonstrukciji L puteva, onda se te aktivnosti sprovode preko Agencije za izgradnju i razvoj Podgorice i putem tenderske procedure.

U tom smislu za izgradnju i rekonstrukciju L puteva na osnovu zahtjeva mjesnih zajednica sa seoskog područja za 2007. godinu planirana su sredstva u iznosu od 740.000€

Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L putevima nije na zadovoljavajućem stepenu. Uglavnom se nadzor obavlja komisijskim putem preko stručnih lica i to samo za neke specifične vrste radova.

Poseban problem na L putevima u opštini Podgorica predstavlja izdavanje koncesija za korišćenje šuma, i eksploataciju kamena i šljunka, uslijed čega se teškim teretnim vozilima obavlja transport L putevima koji ni izbliza nijesu dimenzionisani za takav vid saobraćaja. Sa takvim preopterećem razara se trup puta, kao i cjelokupna kolovozna površina.

Nadalje, problem se javlja i u nedefinisanosti načina održavanja magistralnih puteva koji prolaze kroz grad. Naime, do sada sve intervencije na kolovoznoj površini magistralnih puteva kroz grad obavljalo je JKP, iako je za to Zakonom o putevima nadležno a.d. Crnogoraput.

Kao poseban problem ističe se i status puta Podgorica-Spuž-Danilovgrad, koji i nakon njegove prekategoriizacije (ranije je bio M-put) nije uvršten u mrežu L-puteva na teritoriji opštine Podgorica. Naime, samom prekategoriizacijom opštinske strukture su zahtijevale da se put dovede u tehnički ispravno stanje i da se kao takav uvrsti u mrežu L -puteva. Do sada to nije urađeno, a dionica ovog



puta na teritoriji opštine Podgorica ni do danas nije uvrštena u mrežu lokalnih puteva, pa je i održavanje tog puta nedefinisano na teritoriji opštine Podgorica. Ove dionice puta nema u programu održavanja, a intervencije na njemu se godinama vrše na zahtjev građana i javnosti. Samo u toku 2004. godine na ovom putnom pravcu (Podgorica-Spuž) JKP je utrošilo cca 100.000€.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim L putnim pravcima. Brojanje saobraćaja je urađeno samo na nekim gradskim saobraćajnicama.

Saradnja sa državnim organima postoji i ona se sprovodi preko Direkcije za javne radove, i Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede.

U tom smislu Direkcija za javne radove je tokom 2004. godine investirala rekonstrukciju L puta u Zeti Ponari-Žabljak u vrijednosti od 105.000 €, a Ministarstvo poljoprivrede cca 14.000 € za L i N puteve prema katunskim naseljima.

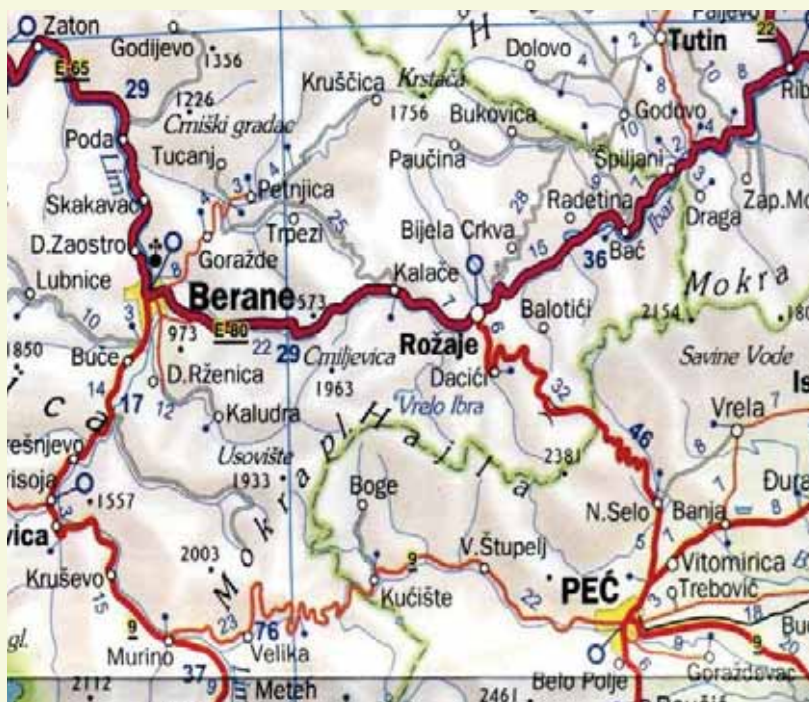
Kao najznačajniji putni pravac u opštini Podgorica posebno se izdvaja put Podgorica-Spuž-Danilovgrad, odnosno Golubovci-Tuzi.

Za ova dva putna pravca postoji zainteresovanost opštine Podgorica za uvrštavanje u rang regionalnih putnih pravaca.

Oko putnog pravca Podgorica-Spuž, više je rečeno kroz opis stanja L puteva u opštini Danilovgrad. Drugi putni pravac Golubovci-Mataguži-Tuzi predstavlja vezu između magistralnih puteva M-2 i M-18. Put je napravljen sa asfaltnim kolovoznim zastorom širine 5,5-6,0m sa izuzetkom dijela puta koji prolazi kroz Golubovce. Ukupna dužina ovog putnog pravca je 12,0 km, a saobraćaj na njemu je dosta frekventan jer povezuje seoska naselja sa područja Zete i Malesije.



OPŠTINA ROŽAJE



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
17	Rožaje	28.000	432	64,81

Opštinskom odlukom iz 2007. godine definisana je mreža lokalni (L) i nekategorisanih (N) puteva u opštini Rožaje, kao i uređen način izgradnje, rekonstrukcije, održavanja, zaštite i korišćenja lokalnih i nekategorisanih puteva. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Rožaje iznosi 162,0km, a N puteva 226,50km. Pojedini od ovih puteva urađeni su putem aktivnosti i sredstava mjesnih zajednica ili su potpomognuti sa državnog nivoa. Prosječna gustina L puteva u opštini Rožaje iznosi 89,72 km/100km²

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina.

reg. br. .puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km
1.	Zeleni-Plunci-Balotiće-Kujevići- Teferič-magistrala	15,1
2.	Zeleni most-Grahovača-Bašča	10,0
3.	Huriye-G. Lovnice-Ćosovica	12,0
4.	Biševo-Radetina	4,0
5.	Razdolje-G. Bukovica-Rijeka	6,0
6.	Raskrsnica-Blace-Paučina	5,7
7.	Bač-Pripeč-Malindubrava-Vučica	9,5
8.	Suho Polje-Seošnica-Hosniće	12,0
9.	Satanci-Lučice	3,0
10.	Skrepača-Bogaje	2,0
11.	Kalače-Gusnice	3,0
12.	Skrepača-R. Mahala-Seošnica- Subabe	4,0
13.	Huriye-Sređani	2
14.	Biševo-G. Vrh (RTV)	3,5
15.	Bač-Jablanica	4,3
16.	Magistrala-Besnik	2,5
17.	D. Lovnica-Klanac	3,0
18.	Baza-Koljeno-Zakamenje	6,0
19.	Biševo-Čokrlje	3,0
20.	Dračenovac-Stupa	3,0
21.	Magistrala-Njeguš	3,0
22.	Dračenovac-Crnča	4,0
23.	J. Potok-Grahovo	2,0
24.	Razdolje-Binjoši	2,4
25.	Skakavac-D. Biševo	1,5
26.	S. Like-D. Mahala	1,5
27.	Magistrala-Gabeljuša (Kalače)	1,5
28.	Huriye-Ramovići-T. Luka	6,0
29.	Bač-Džudževići	2,5
30.	Daciće-K. Laz	2,5
31.	Daciće-Bukelj	1,5
32.	Daciće-G. Bukelj	2,5
33.	Bašča-Grižica	2,0
34.	D. Lovnica-T. Luka	2,0
35.	Čaušice-Zloglavlje	1,0
36.	Dimiškin most-Ibar-Bandžov	10,0
37.	Perališta-Kačari-Blace	4,0
38.	Budan-Ćorovići	0,5
Ukupno		162,0

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se kreće od 2,80-4,0m. Prema vrsti kolovoznog zastora sa lakim asfaltnim zastorom prekriveno je 50,0 km, odnosno 30,86% L puteva, a preostali dio 112,0 je makadamski odnosno zemljani oko 69,14%. Asfaltni kolovoz je u jako lošem stanju (ispucao i sa brojnim udarnim rupama). Naročito u lošem stanju su putevi na seoskom području.

Na većini L puteva nije riješen sistem odvodnje voda, pa su intervencije na trupu putu česte.

Za održavanje mreže lokalnih puteva, pri opštinskom sekretarijatu postoji služba za investicije, koja se bavi svim pitanjima oko L i N puteva.

Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Rožaje usmjeravaju se za održavanje puteva.

Ubiranje naknada oko postavljanja instalacija u trupu puta, reklama i sl. do sada se nije sprovodilo.

Za 2007. godinu budžetom koji za ovu godinu za Opštinu Rožaje iznosi 3,9 mil. €, opredijeljeno je za redovno održavanje 150.000€. Od ukupnog budžeta opštine, kao kapitalni budžet za intervencije na komunalnoj infrastrukturi (vodovod,kanalizacije,el.instalacije, gradske saobraćajnice uključujući i interevencije na L i N putnoj mreži- investiciono održavanje) planirana su sredstva u iznosu od 1,5 mil. €.

Za održavanje puteva svake godine donosi se program rada i plan održavanja za lokalne puteve i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz budžeta opštine, tj vrši se usklađivanje sa mogućnostima. Ove godine za redovno održavanje L i N puteva opredijeljeno je 150.000€, a potrebe za kvalitetno održavanje su znatno veće, što sve zavisi od zimskih uslova. Imajući u vidu geografski položaj, nadmorsku visinu (1000mnv), kao i obilnost padavina na lokalitetu Rožaja, svakako da utrošak sredstava za zimsko održavanje najviše zavisi od vremenskih prilika (brojni L putevi prelaze preko planinskih prevoja na nadmorskoj visini preko 1500m).

Najveći dio sredstava namijenjenih održavanju puteva uotroši se u toku zimske službe na raščišćavanju snijega i sprovođenju prohodnosti na L i N putevima.

Za zimsko održavanje sprovodi se tenderska procedura.

Preduzeća koja obavljaju poslove zimskog održavanja su tehnički opremljena za kvalitetno održavanje L puteva. Po potrebi angažuju se i drugi podizvođači što sve zavisi od obilnosti sniježnih padavina.

Zimi se održava oko 180 km lokalnih i nekategorisanih puteva.

Na L putevima nema stalne putarske službe, već se informacije oko oštećenja na putu primaju od mještana, predstavnika mjesnih zajednica, tj. njihovih zahtjeva na osnovu kojih stručne službe Sekretarijata izađu na lice mjesta i izvrše procjenu štete i mogućnost sanacije.

Oko održavanja L i N puteva ne koriste se aktivnosti programa „Neka bude čisto“ koji se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuje preko Zavoda za zapošljavanje.

Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L i N putevima se obavlja putem stručnih lica zaposlenih u opštinskom sekretarijatu.

Veći zahvati tj. rekonstrukcije na L i N putevima vrše se putem tendera i srazmjerno raspoloživim budžetskim sredstvima.



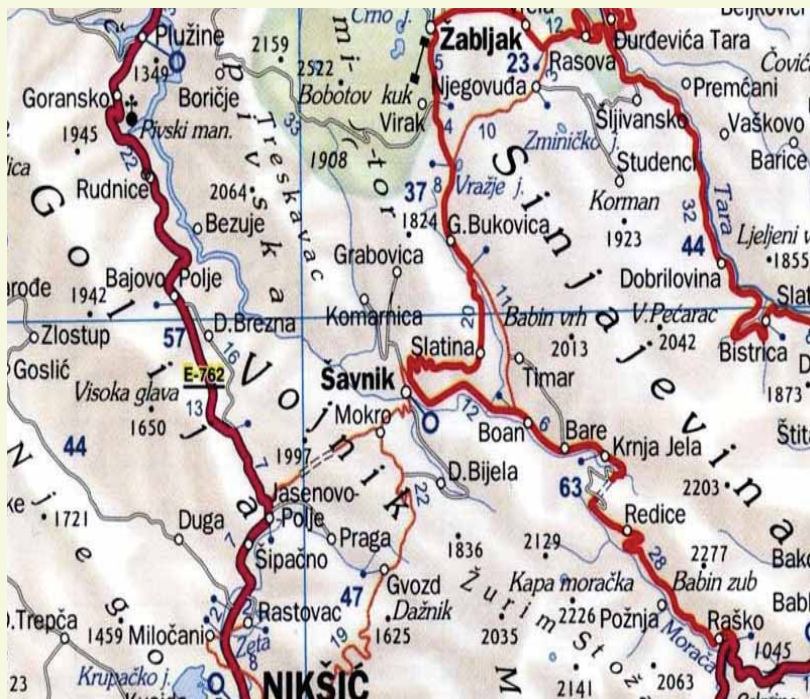
Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

Saradnja sa državnim organima na održavanju lokalne putne infrastrukture i intervencijama na njima ostvaruje se preko Direkcije za javne radove.

Poseban problem na L putevima u opštini Rožaje predstavlja izdavanje koncesija za korišćenje šuma i rad JP Crnagorašume, uslijed čega se teškim teretnim vozila obavlja transport L putevima i N koji ni izbliza nijesu dimenzionisani za takav vid saobraćaja. Sa takvim preopterećenjem razara se trup puta, kao i cjelokupna kolovozna površina.



OPŠTINA ŠAVNIK



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
18	Šavnik	3000	553	5,42

Opštinskom odlukom iz 2006. godine definisana je mreža lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva u opštini Šavnik i uređen način upravljanja, razvoja, izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i korišćenja opštinskih i nekategorisanih puteva. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Šavnik iznosi 136,0km i 254km nekategorisanih puteva. Prosječna gustina L puteva u opštini Šavnik iznosi 24,59 km/100km²

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina.

reg. br. .puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km
1.	Previš-Mljetičak-Slatina-Donja Bukovica	23,0
2.	Šavnik-Košice-Bijela-Kruševica	15,0
3.	Košice-Malinsko-Strug	14,0
4.	Krnja Jela-Bare	12,0
5.	Timar-Dolina Jelića	8,0
6.	Previš-Godiojelja	3,0
7.	Previš -Dobra Sela	3,0
8.	Petnjica-borovački do	3,0
9.	Petnjica-Grabovica-Dedina Gora	11,0
10.	Petnjica-Pridvorica	4,0
11.	Petnjica-Pošćenje-Komarnica	8,0
12.	Pošćenje-Džži-Dubrovsko	12,0
13.	Dubrovsko-Dragaljevo-Bezuje	7,0
14.	Gornja Bukovica-Gusarevac	4,0
15.	Đević Kamen-Glava Bukovice-Tunel	3,0
16.	Regionalni put (R-5)- Manastir Podmalinsko	12,0
17.	Boan -Seoca	38,0
18.	Hotel "Boan"-OŠ "Bogdan Kotlica"	0,5
19.	Pošta u Boanu-ambulanta)	0,5
Ukupno		136,0

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se kreće od 3,0-5,0m, a pojedini L putevi su širine 2,0-2,5 m.

Prema vrsti kolovoznog zastora 27 km L puteva je sa asfaltnim kolovoznim zastorom tj. (19,85%), a preostali dio je sa tucaničkim kolovoznim zastorom (80,15%). Asfaltni kolovoz je u jako lošem stanju (ispucao i sa brojnim udarnim rupama).

Održavanje mreže lokalnih puteva sprovodi se na veoma niskom nivou. Naime, tek je u osnivanju JKP koje bi se bavilo održavanjem lokalne putene infrastrukture. U tu svrhu dobijen je i kredit u iznosu od 320.000€.

Sa aspekta finansiranja L puteva stanje je veoma loše. Naime, ukupni budžet opštine Šavnik iznosi 960.000€. Pored toga zaostali dug opštine iz ranijih godina, prema privrednim društvima iznosi cca 500.000 €. Samim tim održavanje L puteva zavisno je od pomoći državnih organa i susjednih opština.

U tom smislu kao pomoć u čišćenju snijega u toku prošle godine bila je angožavana mehanizacija iz opštine Bijelo Polje.

Oko održavanja L i N puteva do sada nijesu korišćene aktivnosti programa „Neka bude čisto“ koji se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuje preko Zavoda za zapošljavanje.

Za održavanje puteva ne donosi se godišnji plan održavanja puteva, već to zavisi od pomoći državnih organa, kao i susjednih opština. Samim tim za održavanje L puteva se ne sprovodi tenderska dokumentacija.

Imajući u vidu geografski položaj, kao i obilnost sniježnih padavina na lokalitetu Šavnika, svakako da utrošak sredstava za zimsko održavanje najviše zavisi od vremenskih prilika.

Za veće intervencije na putu (do sada ih nije bilo) predviđena je tenderska procedura.

Oko oštećenja na putu informacije se primaju i od mještana, predstavnika mjesnih zajednica.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

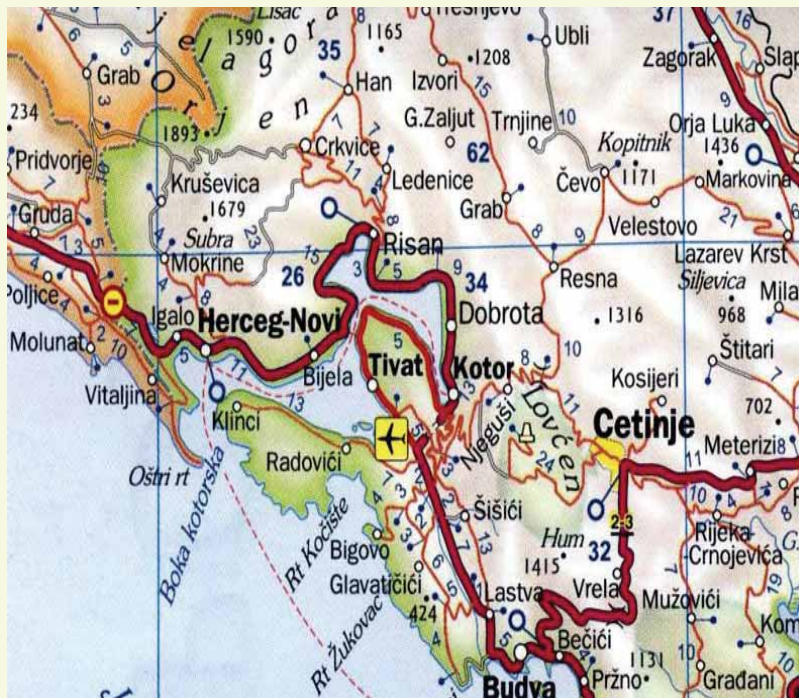
Održavanje i rekonstrukcija L putne mreže u mnogome zavise od pomoći državnih organa. U tom smislu, Direkcija za saobraćaj je angažovana na izradi projektne dokumentacije za sanaciju klizišta i odrona na lokalitetu Mioska Greda. Posredstvom Direkcije za javne radove izvršeno je asfaltiranje 8 km L puteva, a preostali dio puta tek treba da se izvede. Takođe saradnja je vidna i sa Ministarstvom poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede.

Kao značajniji L putni pravac u opštini Šavnik izdvaja se put L-1 Previš-Mljetičak-Slatina-Donja Bukovica, koji je ranijih godina figurirao kao dionica regionalnog puta. Ipak zbog samog održavanja u zimskim uslovima (put je dijelom trasiran na visokim kotama -Mljetičak 1400m.n.v. pa je prohodnost u zimskim uslovima veoma teško ostvariti), dionica regionalnog puta je dislocirana. Inače ovaj putni pravac je interesantan u van zimskom periodu.

Kao mogućnost prekatégorizacije u viši rang, za opštinu Šavnik je od interesa put Šavnik-Javorje-Malinsko-Strug Bijela koji je atraktivan i sa aspekta turizma, kao i razvoja poljoprivrede i stočarstva. Put je dijelom asfaltiran (do Struga), a preostali dio je makadam.



OPŠTINA TIVAT



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
19	Tivat	14400	46	313,0

Opštinskom odlukom iz 2000. godine dopunjena je mreža lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva, a takođe uređen je način upravljanja, održavanja, zaštite i finansiranja opštinskih i nekategorisanih puteva. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Tivat za 2007 godinu iznosi 50,51km. Pojedini od ovih puteva urađeni su putem aktivnosti i sredstava mjesnih zajednica kojih u opštini Tivat ima 6.

Prosječna gustina L i N puteva u opštini Tivat iznosi 10,98 km/100km².

Ukupna dužina nekategorisanih puteva je 3,50km.

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina.

Red.br.	Naziv	Dužina
L-1	Put od magistrale do mjesnog groblja Lepetane	0,26
L-2	Put za Krpuz	0,40 km
L-3	Put za Vučinoviće	0,40 km
L-4	Put Obala (kod Kule) – magistrala	0,16 km
L-5	Put Magistrala-Mahkovec ili put za Ruljinu	0,62 km
L-6	Put Magistrala – Cacovo – Nikeljići	1,00 km
L-7	Put Magistrala – Gornja Lastva	3,50 km
L-8	Magistrala – škola – dječji vrtić	0,20 km
L-9	Put za naselje Tomičići	0,40 km
L-10	Put Škanata – Samardžići	0,45 km
L-11	Magistrala – Pod Kuk (do tvrđave)	0,40 km
L-12	Put od skretanja za Pod Kuk (rukavac paralelno sa magistralom) do priključka za Mažinu	0,28 km
L-13	Put za Mažinu (od benz.pumpe – El.distribucija – do rezervoara)	0,77 km
L-14	Put Mažina – Pod Kuk (kamenolom)	0,30 km
L-15	Potok Rosino	0,50 km
L-16	Put u Kalimanju od kuće Lasića do vahauza	0,20 km
L-17	Put Magistrala – Sv. Šimun	1,00 km
L-18	Put Sv.Šimun – Boškovići	0,20km
L-19	Put Sv.Anton – Češljari (do Petkovića)	0,50 km
L-20	Put Sv. Anton – Peani	0,50 km
L-21	Put Češljari – Marići	0,35 km
L-22	Put Magistrala – Muzička škola	0,28 km
L-23	Put Magistrala – odmaralište Metohije	0,20 km
L-24	Put Magistrala – Matijević – Bjelanović	0,25 km
L-25	Kaliman uz betonski kanal (od Batute do iza Utješinovića)	0,40 km
L-26	Put za Mariće	0,55 km
L-27	Magistrala –Bonići (između skladišta građevinskog materijala i picerije “Semafor”)	0,40 km
L-28	Kava – račica	0,20 km
L-29	Magistrala – Račica	0,20 km
L-30	Put magistrala (kod montažne samoposluge “Napredak”)-Bonići	0,58 km
L-31	Put za naselje Kava	0,80 km
L-32	Put kroz naselje Komat	0,16 km
L-33	Put za naselje Dumidran	0,34 km
L-34	Put plinara (skretanje kod “Rotora”)- raskrsnica Gradiošnica	0,50 km
L-35	Magistrala – Gradiošnica	1,50 km
L-36	Put za naselje Vrijes II – Rahovići – Mrčevac	1,57 km
L-37	Put za naselje Vrijes I	0,78 km
L-38	Put za Mrčevac – Sveta Agata	0,40 km
L-39	Put od Doma Gradiošnica – zaseoci Matkovići	0,74 km
L-40	Put Bogdašići – Gradiošnica	0,72 km
L-41	Put za Brda do Ostrva Cvijeća	2,25 km
L-42	Put za groblja na Brdima	0,30 km
L-43	Put za naselje Žekovo	0,30 km
L-44	Put za naselje Brda (skretanje na raskrsnici za Ostrvo Cvijeća)	0,60 km
L-45	Put Solila – Topliš	1,50 km
L-46	Put magistrala – Plavi Horizonti	10,00 km
L-47	Put Rogač – Donji Kašići – Petrovići	4,50 km
L-48	Put Radovići-Gošići	0,80 km
L-49	Put Vara-Kostići	0,20 km
L-50	Put Radovići – Djuraševići	1,60 km
L-51	Djuraševići – Ciglane	2,00 km
L-52	Radovići – Oblatna	3,00 km

Opštinskom Odlukom se kao lokalni putevi vode ukupno 52 putna pravca. Riječ je pretežno o kraćim putnim pravcima dužine nekoliko stotina metara, sa izuzetkom puteva L-46- Magistrala-Plavi Horizonti dužine 10,0km i L-47- Put Rogač-Donji Krašići-Petrovići dužine 4,50km koji su i najznačajniji lokalni putevi u opštini Tivat čija širina kolovoza iznosi 5,5-6,0m.

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza L puteva u opštini Tivat se kreće od 2,80-5,50m.

Prema vrsti kolovoznog zastora oko 95% puteva je sa lakim asfaltnim zastorom ili betonskom kolovoznom konstrukcijom, a preostali dio je sa tucaničkim zastorom.

Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila (iako zvaničan podatak nije dostupan prema podacima dostavljenim od strane Ministarstva finansija str.3), zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Tivat, usmjeravaju se za održavanje puteva. Sredstva namijenjena za održavanje lokalnih puteva su veoma skromna i nedovoljna za kvalitetno održavanje.

Za održavanje puteva donosi se godišnji plan održavanja puteva i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz Budžeta opštine, tj vrši se usklađivanje sa mogućnostima.

Ubiranje naknada oko postavljanja instalacija u trupu puta, reklama i sl. je izuzetno skromno. Za 2007. budžetom (koji za ovu godinu za Opštinu Tivat iznosi 3,65 mil. € opredijeljeno je za redovno i investiciono održavanje 80.000€. (55.000 € za investiciono održavanje)

Održavanje L i N puteva vrši se na osnovu tendera. Kao izvođač radova na redovnom održavanju odbrano je JKP-Tivat.

Veći zahvati tj. rekonstrukcije na L i N putevima vrše se putem tendera i srazmjerno raspoloživim budžetskim sredstvima.

Naime, na osnovu dopisa Mjesnih zajednica i stručnih službi, evidentiraju se problemi u putnoj infrastrukturi i određuju prioritete, pa tek nakon skupštinskog odobrenja raspisuje se tender. Oko održavanja L i N puteva dijelom se koriste (već dvije godine) i aktivnosti programa „Neka bude čisto“ koji se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuje preko Zavoda za zapošljavanje.

Održavanje L i N puteva je veoma skromno i zasniva se na krpljenju udarnih rupa i eventualnim manjim sanacijama trupa puta i potpornih konstrukcija.

Posljednjih godina naročito je prisutan problem intenzivne gradnje objekata u primorskim krajevima, uslijed čega na L i N putevima saobraćaju teške građevinske mašine koje razorno djeluju na skromnu kolovoznu konstrukciju i cijeli trup puta koji nijesu dimenzionisani za takav vid opterećenja. Poseban problem predstavlja majdan kamena koji se nalazi na kraju puta L -46 uslijed čega je put opterećen teškim teretnim saobraćajem.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L i N putevima se obavlja putem stručnih lica zaposlenih u Direkciji za investicije i razvoj.



Na L i N putevima nema organizovane putarske službe koja bi permanentno vršila održavanje puteva. Informacije oko oštećenja na putevima se primaju od građana, članova mjesnih zajednica, kao i predstavnika izvođača radova na redovnom održavanju (JKP) tj. njihovih zahtjeva, na osnovu kojih se zavisno od mogućnosti vrše intervencije na putu.

Saradnja sa državnim organima na održavanju putne infrastrukture se ostvaruje, ali do sada na lokalnoj putnoj mreži nije bilo intervencija potpomognutih sa državnog nivoa.



OPŠTINA ULCINJ



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
20	Ulcinj	26000	255	101,96

Opštinskim odlukama iz 1999. uređen je način izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva na području opštine Ulcinj. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L i N puteva u opštini Ulcinj iznosi 107,2km L i 56,1km N puteva. Imajući u vidu da su u međuvremenu probijeni i asfaltirani novi putni L i N putevi u opštini Ulcinj, to je i putna mreža L i N puteva uvećana. Pojedini od ovih puteva urađeni su putem aktivnosti mjesnih zajednica, i građana sa odnosom učešća 50% ili su potpomognuti sa državnog nivoa, tako da se lokalna putna mreža uvećava. S tim u vezi neophodno je inovirati opštinsku Odluku o određivanju lokalnih i nekategorisanih puteva i revidovati stari registar puteva.

Prosječna gustina L puteva u opštini Ulcinj iznosi 42,0km/100km².

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina sa karakteristikama kolovoznog zastora.

reg. br. puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km	Dužina asfaltnog kolovoznog zastora	širina kolovoza u metrima
1.	Grad-masline-Cafa	3,5	3,5	6,00
2.	Cafa-Magistralni put	3,5	3,0	6,00
3.	Magistralni put -D. Bratica	1,50	1,5	2,5
4.	Magistralni put -G. Bratica	2,0	2,0	2,5
5.	Mag. put-Kruče-Obala mora	5,5	5,5	5,0
6.	Mag. put-Kodre-Kombza	4,0	1,20	3,0
7.	Reg. put-Đerane	3,2	3,2	2,50
8.	Reg. put-Rt Đerane	2,0	1,5	2,5
9.	Sv. Nikola-Ada	2,5	2,5	6,0
10.	Reg. put-D. Kodre	2,0	2,0	3,0
11.	Reg put-Kombza	3,5	3,5	2,5
12.	Reg. put-Pistula	4,0	4,0	3,0
13.	Reg. put-Zoganje-Darza-Sv. Đorđe-Granica	7,0	7,0	3,50
14.	Darza-Đurke-G. Štoj	7,0	7,0	3,50
15.	Zoganje-Briska Gora	3,0	3,0	3,00
16.	Đurke-Sutjel	4,0	4,0	2,50
17.	Reg. put-G. Klenza-D. klenza	4,0	4,0	3,00
18.	Krute Vladim.-Kamenički most	3,00	3,0	5,00
19.	Krute Vladim.-seferovići	2,0	1,50	2,5
20.	Reg. put -Leskovac-Međureč	7,0	2,0	2,5
21.	Reg. put-D. Mide	1,50	1,50	3,0
22.	D. Mide-G.Mide	2,5	2,5	3,0
23.	D. Mide-G. Kosići-Bojke	4,0	4,0	3,0
24.	Vladimir-Šas-Ambula-Fraskanjel	7,0	6,5	3,5
25.	Šas-Štodra-Lisna	4,0	4,0	3,5
26.	Draginje-D. Rastiš	2,5	2,5	3,0
27.	Sukobin-Bori	3,5	3,5	3,0
28.	Sukobin-Đapre-D. Kravari	3,5	3,5	3,0
29.	D. Kravari-G. Kravari	2,0	2,0	3,0
30.	Reg. put-Selita-Šas	2,5	0,5	3,0
Ukupno		107,2		

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se kreće od 2,50-5,50m.

Prema vrsti kolovoznog zastora oko 25% puteva je sa tucaničkim kolovoznim zastorom, a preostali dio je sa lakim asfaltnim zastorom, namijenjenim za saobraćaj putničkih vozila i lakih teretnih vozila.

Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Ulcinj usmjeravaju se za održavanje puteva. Visina sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila su nedovoljna za održavanje lokalne putne infrastrukture. Za održavanje i izgradnju L puteva za 2007. godinu budžetom su predviđena sredstva u iznosu od 40000 €. Takođe budžetom su predviđeni i kapitalni izdaci (investicije) u iznosu od 628.000, ali ova sredstva se odnose na cjelokupnu komunalnu infrastrukturu uključujući i putnu. Ukupna budžetska sredstva opštine Ulcinj za 2007. godinu iznose 3,0mil €.

Održavanje, izgradnja i rekonstrukcija L i N puteva u opštini Ulcinj u nadležnosti je Sekretarijata za komunalne aktivnosti i zaštitu životne sredine Opštine Ulcinj, a finansiranje preko Sekretarijata za budžet i investicije Opštine Ulcinj.

Za održavanje puteva donosi se godišnji plan održavanja puteva i na osnovu toga se opredjeljuju sredstva iz Budžeta opštine, tj. vrši se usklađivanje sa mogućnostima.

Ubiranje naknada oko postavljanja instalacija u trupu puta, reklama i sl. je veoma skromno i malog je značaja.

Održavanje L i N puteva je skromno i zavisno od namijenjenih budžetskih sredstava.

Za državanje L i N puteva ne raspisuje se tender, već se zaključuju godišnji ugovori o redovnom održavanju L i N puteva sa A.d. Put-Bar. Ranijih godina raspisivani su tenderi za redovno i investiciono održavanje. Obično se te popravke odnose na saniranje dijela kolovozne površine naročito prije turističke sezone.

Oko održavanja L i N puteva koriste se aktivnosti programa „Neka bude čisto“ koji se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuje preko Zavoda za zapošljavanje.

Veći zahvati tj. rekonstrukcije na L i N putevima vrše se putem tendera i srazmjerno raspoloživim budžetskim sredstvima. Tokom 2007 godine putem tendera izvršena je sanacija tri potporna zida čija ukupna investiciona vrijednost iznosi 24 500€.

Saradnja sa republičkim organima naročito se ostvaruje preko Direkcije za javne radove. U toku 2006. godine preko Direkcije za javne radove urađeno je 8-10 km L puteva. Izgradnja i rekonstrukcija L puteva obično se vrši i u saradnji sa građanima sa odnosom učešća sredstava 50% prema 50%.

U toku ove godine Direkcija za javne radove izvršila je asfaltiranje oko 2,50km L puteva.

U okviru kapitalnih investicija očekuje se izgradnja L puta za Liman u dužini od oko 3,0km.

Izgradnja i rekonstrukcija lokalnih puteva se vrši veoma skromno, tj bez prethodno dobro urađene posteljice puta, uslijed čega dolazi do brzog propadanja kolovoznog zastora. Posljednjih godina uslijed intenzivne gradnje objekta, L i N putevima saobraćaju teške građevinske mašine koje razorno djeluju na skromnu kolovoznu konstrukciju i deformiše se cijeli trup puta.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS) na svim putnim pravcima.

Nadzor nad kvalitetom urađenih radova na L i N putevima se obavlja putem stručnih lica zaposlenih u Sekretarijatu za komunalne aktivnosti i zaštitu životne sredine Opštine Ulcinj, ili pak uz angažovanje stručnog nadzora iz drugih privrednih društava.



Na L i N putevima nema organizovane putarske službe, već se informacije o stanju na putu dobijaju od strane mještana ili radnika a.d. Put-Bar koji vrši poslove redovnog održavanja.

OPŠTINA ŽABLJAK



redni broj	naziv	broj stanovnika	površina (km ²)	prosječna naseljenost stan/km ²
21	Žabljak	4.900	445	11,01

Opštinskom odlukom iz 1992. godine definisana je mreža lokalnih (L) i nekategorisanih (N) puteva u opštini Žabljak. Na osnovu ovih podataka ukupna dužina L puteva u opštini Žabljak iznosi 163,0km i 120 km nekategorisanih puteva.

S tim u vezi, neophodno je inovirati opštinsku odluku o određivanju lokalnih i nekategorisanih puteva i revidovati stari registar puteva.

Prosječna gustina L puteva u opštini Žabljak iznosi 36,63 km/100km²

U tabeli koja slijedi dati su lokalni putni pravci kao i njihova dužina.

reg. br. puta	Dionica puta	Ukupna dužina u km
1.	Žabljak-poljana-Rakitove Bare-Štulac-Mala Crna Gora-Sušičko jezero	26,0
2.	Poljana -Zminje jezero	4,0
3.	Poljana-Pitomine	2,0
4.	Rakitove bare-Tepca	9,0
5.	Žabljak-Čarkovo polje-Podgora	7,0
6.	Čarkovo polje-Uskoci	3,0
7.	Čarkovo polje-Palež	2,0
8.	Žabljak-Motički Gaj-Vratnice (žičara "Savin Kuk")-Pošćenski Kraj	5,0
9.	Virak-Javorje	2,0
10.	Javorje-Pašina Voda	20
11.	Žabljak-Razvršje	1,0
12.	Žabljak-Junčev Do	2,0
13.	Borje (reg. put Žabljak-Pljevlja)-Ninkovići	4,0
14.	Tepačko Polje (reg. put Žabljak-Pljevlja)-Šumanovac	3,0
15.	Vrela (reg. put Žabljak-Pljevlja)-Međužvalje	2,0
16.	Njegovuđa (reg. pu Žabljak-Pljevlja)-Ramovo Ždrijelo-banske kuće	12,0
17.	Ramovo Ždrijelo-Smoljan-Pašino Polje	8,0
18.	Riblje jezero-Novakovići	1,0
19.	Banske kuće-Dugi do (Merulja)	3,0
20.	Njegovuđa-Suvodo	3,0
21.	Njegovuđa-Krš-Zlatica-Pogrežde-Studenca-Gomile	15,0
22.	Krš-Stolac	2,0
23.	Krš-Javorovača-Palež	11,0
24.	Zlatica-Boškova Poljana	1,0
25.	Pogrežde-Jelino brdo-Brajkovača	9,0
26.	Njegovuđa-Bogomolja	9,0
27.	Njegovuđa-Zminica-Pašino Polje	8,0
28.	Treći logor (reg. put Đurđevića Tara-Mojkovac)-Poda	6,0
Ukupno		163,0

Sa aspekta tehničko eksploatacionih karakteristika širina kolovoza se kreće od 3,0 do 4,0m izuzev puta L-8 Žabljak-Motički Gaj gdje je širina puta 5,5m.

Prema vrsti kolovoznog zastora 67 km L puteva je sa asfaltnim kolovoznim zastorom tj. (41,10%), a preostali dio je sa tucaničkim kolovoznim zastorom (58,9%). Asfaltni kolovoz je u jako lošem stanju (ispucao i sa brojnim udarnim rupama).

Održavanje mreže lokalnih puteva u nadležnosti je Sekretarijata za urbanizam, građevinarstvo i stambeno komunalne poslove.

Finansiranje L i N puteva sprovodi se u skladu sa Zakonom o putevima i opštinskim budžetom. Naime dio sredstava ostvarenih iz naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila (iako zvaničan podatak nije dostupan prema podacima dostavljenim od strane Ministarstva finansija str.3), zajedno sa sredstvima iz budžeta opštine Žabljak usmjeravaju se za održavanje puteva. Naknade od registracija vozila su skromne i neznatne, a ostale takse (smještaj instalacija u trup puta, reklamni pano i sl.) do sada nijesu ubirane.

Za održavanje puteva ne donosi se godišnji plan održavanja puteva, već se budžetom predviđaju sredstva za održavanje puteva. Aktivnosti oko održavanja L puteva, kao i prioriteta određuju se u okviru Javnog preduzeća za stambeno komunalne poslove uz saglasnost Sekretarijata za urbanizam, građevinarstvo i stambeno komunalne poslove. Visina sredstava za održavanje L puteva prevashodno zavisi od zimskih uslova. U opštini Žabljak nema službe za redovno održavanje i to obično radi Javno preduzeće za stambeno komunalne poslove. Održavanje na putevima u opštini Žabljak je sezonskog karaktera i kao takvo se sprovodi. Za 2007. godinu za održavanje L puteva planirano je 20.000 €, što je izuzetno malo da bi se L putevi održavali na kavlitetan nivo.

Imajući u vidu geografski položaj, nadmorsku visinu (1500m), kao i obilnost sniježnih padavina na lokalitetu Žabljaka, svakako da utrošak sredstava za zimsko održavanje najviše zavisi od vremenskih prilika.

Za održavanje L puteva se ne sprovodi tenderska dokumentacija već se u tu svrhu angažuje Javno preduzeće za stambeno komunalne poslove koje i ubira dio komunalnih naknada sa gradskih ulica.

U Javnom preduzeću za stambeno komunalne poslove nema stalne putarske službe, već je održavanje isključivo sezonskog karaktera.

Ovo preduzeće nije tehnički opremljeno za kvalitetno održavanje L puteva, naročito u zimskim uslovima, pa su ranijih godina angažovana i druga preduzeća.

Za veće intervencije na putu (do sada ih nije bilo) predviđena je tenderska procedura.

Nadzor nad kvalitetom izvršenih radova se vrši preko Sekretarijata za urbanizam, građevinarstvo i stambeno komunalne poslove.

Oko oštećenja na putu informacije se primaju i od mještana, predstavnika mjesnih zajednica, tj. njihovih zahtjeva na osnovu kojih stručne službe Sekretarijata za urbanizam, građevinarstvo i stambeno komunalne poslove izađu na lice mjesta i izvrše procjenu štete i mogućnost sanacije.

Oko održavanja L i N puteva do sada nijesu korišćene aktivnosti programa „Neka bude čisto“ koji se u organizaciji Ministarstva turizma i zaštite životne sredine realizuje preko Zavoda za zapošljavanje.

Brojanje saobraćaja na lokalnoj putnoj mreži do sada nije sprovedeno tako da je nepoznat podatak o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS), na svim putnim pravcima.

U toku zimske službe preko Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija održava se lokalni put L-8 do skijališta "Savin Kuk".

OPŠTINA	DUŽINA LOKALNIH PUTEVA	FINANSIRANJE (opštinski budžet)	ODRŽAVANJE	STANJE PRAVNIH AKATA (Odluka o lokalnim i nekategorisanim putevima)
1.	Andrijevica L=59,7 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva se ne naplaćuju; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 350.000 €	Sekreterijat lokalne uprave; Godišnji plan održavanja; Ne sprovodi se tenderska procedura - JP za stambeno komunalne poslove	Odluka iz 2007. godine
2.	Bar L=145,7 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 800.000 €	Agencija za investicije; Godišnji plan održavanja; Sprovodi se tenderska procedura - AD "Put" Bar; JKP(košenje i čišćenje)	Odluka iz 1994. godine
3.	Berane L=324,5 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 387.280 €	Agencija za izgradnju i razvoj; Godišnji plan održavanja; Sprovodi se tenderska procedura- privredna društva	Odluka iz 1993. godine
4.	Bijelo Polje L=305,3 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva se ne naplaćuju; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 750.000 €	Direkcija za izgradnju i investicije; Godišnji plan održavanja; Sprovodi se tenderska procedura - JKP " Lim "	Odluka iz 2007. godine
5.	Budva L=55,2 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva;	Sekreterijat za investicije i komunalno stambene poslove; Godišnji plan održavanja; Sprovodi se tenderska procedura - doo "Tehno-put" Podgorica	Odluka nije donesena
6.	Cetinje L=310 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 60.000 €	Sekreterijat za komunalne djelatnosti; Godišnji plan održavanja; Sprovodi se tenderska procedura - privredna društva	Odluka iz 1998. godine; Izmjene 2000.godine
7.	Danilovgrad L=98 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva se ne naplaćuju; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 70.000 €	Direkcija za saobraćaj i puteve; Godišnji plan održavanja; Sprovodi se tenderska procedura - izabrano privredno društvo	Odluka iz 1999. godine

8.	Herceg Novi	L=96,72 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva	Sekreterijat za komunalne poslove i zaštitu životne sredine; Godišnji plan održavanja; JP za komunalno stambene poslove	Odluka iz 1983. godine
9.	Kolašin	L=377,4 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva se ne naplaćuju; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 60.000 €	Opštinski fond za lokalne puteve; Godišnji plan održavanja; Ne sprovodi se tenderska procedura; JKP	Odluka zastajela
10.	Kotor	L=168,3 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva se ne naplaćuju; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 85.000 €	Direkcija za uređenje i izgradnju; Godišnji plan održavanja; Ugovor sa JKP	Odluka iz 1991. godine
11.	Mojkovac	L=26,5 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva se ne naplaćuju; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 60.000 €	Agencija za investicije, građevinsko zemljište i razvoj; Godišnji plan održavanja; Sprovodi se tenderska procedura - JKP	Odluka iz 1977. godine Dopuna 1989/1992
12.	Nikšić	L=234 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva se ne naplaćuju; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 555.000 €	Sekreterijat za uređenje prostor; Godišnji plan održavanja; Sprovodi se tenderska procedura – JKP i d.o.o "Građevinsko" Nikšić	Odluka iz 2006. godine
13.	Plav	L=290,6 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva se ne naplaćuju; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 70.000 €	Direkcija za uređenje prostora i investicije; Godišnji plan održavanja; Ne sprovodi se tenderska procedura; Ugovor sa JKP	Odluka iz 1990. godine Dopune 1994. godine
14.	Pijevlja	L=369,4 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva se ne naplaćuju; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 480.000 €	Sekreterijat za uređenje prostora; Godišnji plan održavanja; Ne sprovodi se tenderska procedura; JP za održavanje i zaštitu lokalnih puteva	Odluka iz 2007. godine
15.	Plužine	L=263,6 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva se ne naplaćuju; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 120.000 €	Sekreterijat opšte uprave; Ne sprovodi se tenderska procedura; Javno stambeno komunalno preduzeće	Odluka iz 1989. godine Dopune 1992. godine

16.	Podgorica	L=828,5 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva se ne naplaćuju; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 709.500 €	Sekreterijat za komunalne poslove i saobraćaj; Godišnji plan održavanja; Sprovodi se tenderska procedura-po potrebi; doo"Putevi"	Odluka iz 1992. godine
17.	Rožaje	L=162 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva se ne naplaćuju; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 150.000 €	Služba za investicije;Godišnji plan održavanja; Sprovodi se tenderska procedura	Odluka iz 2007. godine
18.	Šavnik	L=136 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva se ne naplaćuju	JKP tek u osnivanju; Nema godišnjeg plana održavanja; Ne sprovodi se tenderska procedura	Odluka iz 2006. godine
19.	Tivat	L=50,51 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 80.000 €	Agencija za investicije; Godišnji plan održavanja;Sprovodi se tenderska procedura - JKP Tivat	Odluka iz 2006. godine
20.	Ulcinj	L=107,2 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 40.000 €	Sekreterijat za komunalne aktivnosti i zaštitu životne sredine; Godišnji plan održavanja; Tenderska procedura po potrebi	Odluka iz 1999. godine
21.	Žabljak	L=163 km	Naknade za registraciju vozila; Naknade za korišćenje opštinskih puteva se ne naplaćuju; Opredjeljena sredstva za lokalne puteve: 20.000 €	Sekreterijat za urbanizam, građevinarstvo i stambeno komunalne poslove; Nema godišnji plan; Tenderska procedura se ne sprovodi; Nema službe za redovno održavanje, dio poslove obavlja JP za stambeno komunalne poslove	Odluka iz 1992. godine

Tabelarni prikaz stanja lokalnih puteva u Crnoj Gori

2.2. Komentar zbirnog tabelarnog prikaza po opštinama

Za potrebe Analize, stanje lokalne putne mreže upoređivano je po osnovu kriterijuma: dužine, finansiranja, održavanja i stanja pravnih akata.

2.2.1 Dužina lokalnih puteva

Što se tiče dužine lokalnih puteva i njihove gustine, na osnovu predstavljenih podataka može se zaključiti da sve opštine imaju razgranatu lokalnu putnu mrežu, što se posebno odnosi na opštine na sjeveru Crne Gore.

Sa aspekta dužine putnih pravaca, kao i gustine puteva (km/km²) posebno se izdvaja opština Bijelo Polje, imajući u vidu da preko 65% stanovništva koje ima prebivalište u opštini Bijelo Polje živi u prigradskim i seoskim područjima, pa je razgranata i kvalitetna mreža lokalnih puteva jedan od egzistencijalnih uslova za život na tom području.

2.2.2 Finansiranje lokalnih puteva

Što se tiče finansiranja lokalne putne mreže, primjetno je da se odredbe Zakona o putevima, u tom dijelu ne sprovode na zadovoljavajući način, imajući u vidu da većina opština ne naplaćuje naknade za korišćenje opštinskih puteva (naknada za vangabaritni prevoz, postavljanje natpisa na opštinskim i nekategorisanim putevima, zakup putnog i drugog pripadajućeg zemljišta, priključenje prilaznih puteva, postavljanje instalacija u trupu opštinskog i nekategorisanog puta, izgradnja komercijalnih objekata kojima je omogućen pristup sa opštinskog i nekategorisanog puta), kao i da prihodi od godišnjih naknada za registraciju motornih vozila, traktora i priključnih vozila koje se sa državnog nivoa usmjeravaju u opštinski budžet nijesu dovoljni za kvalitetno održavanje lokalne putne mreže, a prisutan je i problem da većina opština, sredstva dobijena na taj način, u cjelosti ne opredjeljuju za održavanje lokalnih puteva, odnosno ne koriste ih namjenski. Polazeći od toga, da su sve jedinice lokalne samouprave nezadovoljne visinom sredstava uplaćenih po osnovu godišnje naknade za registraciju vozila, bilo bi potrebno analizirati broj vozila registrovanih na području svake jedinice lokalne samouprave i visinu sredstava koja se ostvaruju i usmjeravaju u opštinske budžete po tom osnovu.

Sa aspekta sredstava opredjeljenih za održavanje lokalnih puteva, kao i dužine lokalne putne mreže, primjetno je da u nekim opštinama (Cetinje, Plav) postoji velika nesrazmjernost u pogledu dužine putne mreže i opredjeljenih sredstava za njeno održavanje.

2.2.3 Održavanje lokalnih puteva

Što se tiče održavanja, većina opština i u tom segmentu ima problema, u smislu da se lokalna putna mreža ne održava na zadovoljavajući način. Naime, većina opština ima Statutom opštine predviđen organ nadležan za opštinske puteve, a pored administrativnog organa, briga za puteve na području opštine povjerena je na operativnom nivou posebnom privrednom društvu, bilo da se radi o javnom komunalnom preduzeću, ili privrednom društvu u privatnom vlasništvu. Takodje, veliki broj opština nema posebnu putarsku službu za održavanje lokalnih puteva, formiranu u okviru privrednog društva kojem je povjereno održavanje opštinskih puteva, što se direktno odražava na stanje i pravovremene intervencije na lokalnim putevima. Većina opština sprovodi tendersku proceduru za izbor najpovoljnijeg ponudjača za održavanje lokalne putne infrastrukture, dok neke ne raspisuju tender, već neposredno zaključuju ugovor, najčešće sa javnim komunalnim preduzećima.

Sa aspekta operativnog održavanja putne infrastrukture, izdvaja se opština Andrijevica (7 putara), što je posebno interesantno, imajući u vidu da se radi o manjoj opštini, koja ne raspolaže sa znatnim budžetskim sredstvima, iako je potreba za održavanjem izražena zbog nepovoljnih

zimskih uslova. Takođe, opština Bijelo Polje (17 putara) i opština Bar (poslovi podijeljeni između JKP i a.d Put-Bar) imaju dobro organizovane službe održavanja. Opštine Šavnik i Žabljak, samo u zimskoj sezoni imaju pojačane aktivnosti na održavanju lokalnih puteva. U opštini Podgorica postoji velika nesrazmjernost u pogledu dužine putne mreže (L-828, 5 km) i stalne putarske službe u okviru preduzeća za održavanje (1 putar).

2.2.4 Stanje pravnih akata

Što se tiče stanja pravnih akata u jedinicama lokalne samouprave, kod većeg broja opština evidentan je nedostatak inoviranih odluka o određivanju lokalnih puteva. Samo je sedam opština (Andrijevica, Bijelo Polje, Nikšić, Pljevlja, Rožaje, Šavnik, Tivat) donjelo nove odluke o izgradnji, rekonstrukciji, održavanju, zaštiti, korišćenju i upravljanju opštinskim putevima, iako je postojala obaveza za njihovo donošenje u roku od jedne godine od dana stupanja na snagu Zakona o putevima, koji je donesen 2004. godine.

Pojedine odluke su zastarjele i datiraju još iz 1983. godine (Herceg Novi), a pojedine opštine (Budva) uopšte nemaju odluku o proglašenju lokalnih i nekategorisanih puteva, što ukazuje na neizostavnu potrebu inoviranja predmetnih odluka.

3. Kategorizacija puteva i prostorno planski dokumenti

Prema Zakonu o putevima, kategorija javnog puta određuje se prostornim planom Republike, na osnovu mjerila za kategorizaciju državnih puteva koje utvrđuje Vlada RCG, dok se kategorija opštinskih puteva (samim tim i lokalnih puteva) određuje prostornim planom jedinice lokalne samouprave, na osnovu mjerila za kategorizaciju puteva koje utvrđuje opština.

3.1 Kriterijumi kategorizacije

U oblasti javnih puteva do sada u Republici Crnoj Gori nijesu posebnim normativnim aktom bili propisani kriterijumi na osnovu kojih bi bilo moguće vršiti kategorizaciju puteva. Pojedini tehnički elementi puteva, ali u smislu minimalnih graničnih vrijednosti (osovinsko opterećenje, saobraćajni profil za sve javne puteve, širina saobraćajne trake, elementi puta u pogledu brzine vozila, izvođenje raskrsnice, i sl.) bili su propisani zakonom kojim se regulisala materija bezbjednosti saobraćaja (Zakon o osnovama saobraćajne bezbjednosti-Sl. list SFRJ, br. 50/88, 80/89, 29/90 i 11/91), koji je u međuvremenu stavljen van snage.

Zakonima koji su uređivali oblast javnih puteva, putevi su u pogledu važnosti, bili razvrstani na magistralne, regionalne, lokalne i nekategorisane puteve. Ova podjela je na području Republike Crne Gore ostala nepromijenjena do danas, sa izuzetkom autoputeva koji su kao posebna kategorija uvršteni u novi Zakon o putevima.

Zakonom o putevima, propisana je samo definicija lokalnih puteva, i to po osnovu funkcionalnog kriterijuma njegovog značaja u prostoru (povezivanje sela i naselja na teritoriji lokalne zajednice, nadovezivanje na odgovarajuće puteve susjedne lokalne zajednice, značaja za lokalni saobraćaj, karakter pristupnog puta koji povezuje željezničke stanice, pomorske luke, vazdušna pristaništa, turistička mjesta, kulturne i istorijske spomenike i slične objekte sa drugim javnim putevima), bez preciziranja tehničkih elemenata puta.

U Evropskoj Uniji ne postoje pravni ili tehnički propisi kojima bi se zemlje članice obavezivale na upotrebu ujednačenih kriterijuma za kategorizaciju javnih puteva, osim preporuke da bi bilo uputno da se koristi najbolja evropska praksa. Dakle, ova materija je prepuštena zemljama članicama, kako u pogledu određivanja broja i naziva pojedinačnih kategorija javnih puteva, tako i u pogledu kategorizacije putne mreže navedene kategorije.

Jedini izuzetak predstavlja određivanje tehničkih elemenata auto-puteva, s obzirom da su oni putevi najvišeg ranga u većini zemalja.

Uopšteno govoreći, kategorizacija javnih puteva u zemljama članicama Evropske Unije, uglavnom slijedi upravno-teritorijalnu organizaciju države, koja je našla svoje mjesto i u našem Zakonu o putevima, obzirom da isti prepoznaje, državne i opštinske puteve.

U najvećoj mjeri praktikuje se funkcionalna kategorizacija, koja puteve djeli na autoputeve, magistralne puteve (negde podeljene na kategorije I. i II.), sabirne puteve, lokalne puteve, gradske puteve i privatne puteve, odakle jasno proizilazi da je i u našem Zakonu usvojena slična podjela puteva (autoputevi, magistralni, regionalni, lokalni, ulice u naseljenim mjestima i nekategorisani putevi).

3.2 Prekategorizacija puteva i zahtjevi opština

Promjene kategorizacije državnih puteva i prekategorizaciju državnih puteva u opštinske i opštinskih u državne puteve, prema Zakonu o putevima, mogu predložiti Ministarstvo ili nadležni organ lokalne uprave.

Brojni putni pravci u Crnoj Gori vremenom su proglašavani za magistralne i regionalne puteve sa aspekta funkcije povezivanja u prostoru, iako u tehničkom smislu nijesu zadovoljavali kriterijume za tu kategoriju puta.

Očigledno, intencija je bila da će se vremenom ti putevi dovesti u tehničkom smislu na nivo magistralnih i regionalnih puteva. Na žalost, finansijske mogućnosti državne i lokalne uprave nijesu omogućile veće pomake u tom smislu. Upravo zbog navedenog razloga, tehnički elementi pojedinih državnih puteva, ni izbliza ne zadovoljavaju elemente za tu kategoriju puta.

Pojedine opštine iskazale su zahtjeve za prekategorizacijom odredjenih lokalnih puteva u viši rang:

- Cetinje
 - a) Cetinje-Rijeka Crnojevića-Virpazar i
 - b) Cetinje-Uličići-Ljubotinji-Građani-Podgor-Brčeli-veza sa M-2
- Danilovgrad
 - a) Podgorica-Danilovgrad-Bogetići-Nikšić
- Podgorica
 - a) Golubovci-Tuzi
- Kolašin
 - a) Kolašin-Ski-centar-Jezerine-Raskrsnica-Jelovice-Lubnice-Berane
 - b) Kolašin-Gornje Lipovo-Sinjajevina-Šavnik
 - c) Međurječje-Liješnje-Velje Duboko-Kapetanovo Jezero-granica opštine Nikšić
- Plužine
 - a) Plužine-Stabna- (granica sa BiH-Avtovac-Gacko
- Herceg Novi
 - a) Meljine-Petijevići-granica sa BiH
 - b) granični prelaz Konfin (granica sa Republikom Hrvatskom)-Herceg Novi

- Bar
 - a) Virpazar-Limljani-Sutorman- Tuđemili-Bar
- Mojkovac
 - a) Tomaševo-Krstac-Kula-Mojkovac
 - b) Bojna Njiva-Bjelasica sa tendencijom spajanja sa Beranama
- Bijelo Polje
 - a) Srđevac-Sušica - granica sa Srbijom
 - b) Magistralni put M-2.1-gubavač-Bistrica-granica sa Srbijom
- Pljevlja
 - a) Kosanica-Glibači-Bobovo--Meštrevac (granica BiH)
 - b) Kosanica-Krupice- Barice-Reljin Kamen-Tomaševo- -veza sa R-10 i opštinom Bijelo Polje

Medjutim, evidentno je da su svi navedeni putni pravci u takvom stanju da je na njima neophodno izvršiti znatne mjere proširenja puta, izgradnje sistema za odvodnju vode, zaštitu kosina, rekonstrukcije puta i dovođenja u tehnički zadovoljavajuće stanje, a na pojedinima od njih potrebno je izgraditi i cjelokupne dionice.

Polazeći od prednjega, proizilazi da su pojedini putni pravci od strane opština i suviše ambiciozno predloženi za prekategoriizaciju.

3.3 Nacrt prostornog plana i prekategoriizacija puteva

Nacrtom prostornog plana Crne Gore predviđene su određene izmjene i dopune državne putne mreže. U tom smislu predviđeno je da pojedine dionice puteva promijene rang puta.

Kada su u pitanju lokalni putni pravci, Nacrtom prostornog plana je predviđeno da neki od njih prerastu u viši rang, dakle u državnu putnu mrežu, magistralnih ili regionalnih puteva, kao što je to slučaj sa sljedećim lokalnim putevima:

- Herceg Novi-Petijevići-Sitnica-granica sa BiH koji je Nacrtom prostornog plana predviđen kao magistralni put (za predmetni putni pravac od ranije postoji zainteresovanost opštine Herceg Novi za prekategoriizaciju puta u viši rang).
- regionalni put R-16 Virpazar-Ostros-Vladimir produžava se preko Rijeke Crnojevića do magistralnog puta M-2.3 Podgorica-Cetinje, pri čemu je pomenuti produžetak puta ustvari dionica lokalnog puta, za koji od ranije postoje zahtjevi opštine Cetinje za prekategoriizaciju u viši rang.
- Berane-Lubnice-Raskrsnica-Kolašin, odnosno Raskrsnica-Mojkovac prerasta u regionalni put (za predmetni putni pravac od ranije postoje zahtjevi opština Berane, Kolašin i Mojkovac za prekategoriizaciju u viši rang).
- Danilovgrad, Kolašin i Žabljak Danilovgrad-Gostilje-Semolj-Njegovuđa, prerasta u novi regionalni put, pri čemu postoji obaveza detaljnijeg prostornog i projektnog istraživanja trase.
- Maočići-Velimlje-Petrovići (lokalni put na teritoriji opštine Nikšić) prerasta u rang R puta.

Rjedji slučaj je da se Nacrtom prostornog plana vrši prekategoriizacija u niži rang, kao što je predviđena prekategoriizacija regionalnog puta R-15 Čekanje-Čevo-Riđani, koji gubi rang regionalnog puta, tj. dijelom prelazi u lokalni put, a dijelom se trasa poklapa sa budućom izgradnjom magistralnog puta Cetinje-Nikšić.

Sve izmjene predviđene Nacrtom prostornog plana, neophodno je etapno sprovoditi, tj. nakon izgradnje kapitalnih saobraćajnih infrastrukturnih sistema (autoputevi, novi magistralni putevi, brze saobraćajnice i dr.), u čijem svijetlu ih treba i posmatrati. Takođe, biće potrebno na svim predloženim putnim pravcima sprovesti značajan stepen rekonstrukcije kako bi oni u tehničkom smislu, zadovoljili važeće standarde i normative, a pojedine putne pravce, odnosno njihove dionice biće neophodno i u cjelosti izgraditi.

Medjutim, može se konstatovati da Nacrt prostornog plana nema ograničavajući karakter, već na neki način ostavlja dovoljno razvojnih mogućnosti, s tim da će se daljom razradom projektno-planske dokumentacije (planovima nižeg reda: generalnim i detaljnim) detaljnije precizirati opštinski tj. lokalni putevi.

Polazeći od svega navedenog, može se izvesti zaključak da se evropski standardi kategorizacije (u smislu najbolje prakse, budući da nema obavezujućih Direktiva i Uputstava Evropske Unije) ne mogu u ovom trenutku potpuno primjeniti na putnu infrastrukturu Crne Gore, ako se ima u vidu da bi se posljedice radikalno odrazile na putnu mrežu i postojeći sistem upravljanja, finansiranja i održavanja puteva.

4. Zaključne napomene i prijedlog mjera

Polazeći od stanja utvrđenog predmetnom Analizom, a u cilju podizanja kvaliteta saobraćajnih usluga, održavanja i pravovremenih intervencija na lokalnim putevima predlaže se sljedeće:

- upoznavanje jedinice lokalne samouprave sa neophodnošću inoviranja opštinskih odluka o lokalnim i nekategorisanim putevima, kojima će propisati: način upravljanja, finansiranja, održavanja, korišćenja, zaštite, građenja i rekonstrukcije lokalnih puteva; način i kriterijume za utvrđivanje i prekategorisanje opštinskih i nekategorisanih puteva; prioritete u održavanju lokalnih puteva, posebno na bazi ekonomskog značaja, gustine naseljenosti i frekvencije saobraćaja (koja obaveza za njih proizilazi i iz Zakona o putevima) uz preporuku da se izvrši detaljnije snimanje stanja lokalnih puteva;
- utvrđivanje mjerila za kategorizaciju javnih puteva i donošenje akta o kategorizaciji državnih puteva, uzimajući u obzir najbolju evropsku praksu u ovoj oblasti, ali i realno stanje putne mreže koje nije na zadovoljavajućem nivou;
- organizovanje potrebnog broja sastanaka s predstavnicima jedinica lokalne samouprave nadležnim za opštinske puteve u cilju razmjene iskustava i davanja potrebnih uputstava opštinskim kadrovima vezano za upravljanje, korišćenje, održavanje, zaštitu, kao i izvore finansiranja opštinskih puteva u skladu sa Zakonom;
- analiziranje raspodjele prihoda po osnovu godišnjih naknada za registraciju motornih vozila, traktora i priklučnih vozila, i davanje neophodnih instrukcija područnim službama u vezi rasporedjivanja predmetne naknade jedinicama lokalne samouprave;



- da se prilikom zaključivanja koncesionih ugovora eventualno predvidi da se jedan dio sredstava namjenski usmjeri za održavanje puteva koje koncesionari koriste, kao i da se predvidi naknada štete za devastaciju istih, imajući u vidu da vozni park koncesionara u najvećoj mjeri oštećuje lokalnu putnu infrastrukturu;
- formiranje posebne organizacione cjeline na nivou jedinica lokalne samouprave čija će nadležnost biti sveobuhvatno staranje o opštinskim putevima;
- raspisivanje tendera od strane opština za višegodišnje održavanje lokalnih puteva sa zainteresovanim subjektima;
- utvrđivanje prioriteta za održavanje lokalnih puteva.

