

DRUMSKI SAOBRAĆAJ U CRNOJ GORI

Miroslav Doderović
Zdravko Ivanović

In this work, the authors deal with the road transport in Montenegro as a factor of connectedness and integration of space. They provide a short history of building dirt roads emphasising the geographical characteristics of the terrain, and illustrate in detail the construction plans.

U geografskom smislu Crna Gora se može podijeliti na tri regije:

Primorsku regiju koja obuhvata priobalje Jadranskog mora do visokih planina Orjena, Lovćena i Rumije i ima mediteransku klimu. Na ovom području su opštine Herceg Novi, Kotor, Tivat, Budva, Bar i Ulcinj. Ova regija obuhvata oko 11,5 % ukupne površine Crne Gore, a u njoj živi oko 23% stanovništva. Glavna saobraćajnica je Jadranska magistrala koja povezuje sve gradove u regiji.

Centralnu regiju koja obuhvata područje oivičeno planinama Orjen, Lovćen i Rumija na jugozapadu i visokim planinskim lancima Durmitora, Bjelasice, Komova i Prokletija na sjeveroistoku i istoku. Ima kontinentalnu klimu u nižim predjelima i planinsku na obodima. U nižim predjelima povremeno pada snijeg ali se kraće zadržava, dok se u višim predjelima zadržava i više od 4 mjeseca godišnje. Obuhvata gradove Podgoricu,

Cetinje, Danilovgrad i Nikšić. Ova regija obuhvata oko 35% ukupne površine Crne Gore i u njoj živi oko 49% stanovništva. Podgorica je glavni željeznički, avionski i drumski čvor.

Sjevernu regiju sačinjavaju oblasti planinskih masiva Durmitora, Bjelasice, Komova i Prokletija. Klima je planinska sa blagim ljetima i hladnim, ostrim zimama. Snijeg se zadržava i duže od 4 mjeseca godišnje. U njoj su gradovi Bijelo Polje, Plužine, Šavnik, Žabljak, Pljevlja, Mojkovac, Rožaje, Berane, Kolašin, Andrijevisa i Plav. Na oko 53,5% ukupne površine Crne Gore živi oko 28% stanovništva.

Crna Gora ima raznoliki reljef koji se sastoji od visokih planinskih masiva (Orjen, Lovćen, Rumija, Bjelasica, Komovi, Durmitor, Prokletije i dr.), dolina (Zetska, Grbaljska, Bjelopavlička...) ispresijecanih velikim brojem rijeka koje prave kanjone (Morača, Lim, Tara, Čehotina...).

Putevi u Crnoj Gori prelaze preko 15 planinskih prevoja na nadmorskoj vidini preko 1000 m.n.v. i više planinskih visoravni, takođe preko 1000 m. n. v. Mreža puteva iznosi oko 7.000 km. Najznačajniji su magistralni i regionalni putevi u ukupnoj dužini od 1.847 km, dok su ostalo lokalni i nekategorisani putevi. Od oko 5.100 km lokalnih i nekategorisanih puteva oko 50% su asfaltirani putevi. Od ukupno 1.847 km regionalnih i magistralnih puteva asfaltirano je 92%. Gustina magistralnih i regionalnih puteva iznosi 13 km na 100 km². Preko 66% regionalnih i magistralnih puteva starije je od 25 godina. Ukupna vrijednost regionalnih i magistralnih puteva procjenjuje se na oko dvije milijarde eura. Na magistralnim i regionalnim putevima nalazi se 312 mostova i 136 tunela, što je posljedica u saobraćajnom smislu vrlo nepovoljnog reljefa. Pored nepovoljnog reljefa, održavanje prohodnosti putne mreže otežava činjenica da veliki broj puteva nije nikada doveden do projektovanog stanja, kao i to da se na njoj nalaze izuzetno veliki padovi i usponi koji su posebno problematični na planinskim prevojima u toku zime. Na mreži

magistralnih i regionalnih puteva postoji oko 95 kritičnih tačaka koje se uglavnom odnose na nestabilne kosine, krivine sa malim radijusom, nezavršene tunele, oštećene mostove, klizišta itd.

Trenutno u Crnoj Gori saobraća oko 200.000 registrovanih vozila, od čega je 89 procenata putničkih automobila.¹ Frekvencija saobraćaja na magistralnim i regionalnim putevima kreće se prema podacima iz 2010. godine od 120 automobila dnevno na regionalnim putevima do 11.390 automobila na pojedinim dionicama na magistralnim putevima. Svega 28% regionalnih i magistralnih puteva ima frekvenciju saobraćaja veću od 3.000 automobila na dan.²

¹ Putevima Crne Gore kreće se oko 120.000 vozila registrovanih u Crnoj Gori, kao i oko 15.000 vozila koja posjećuju ili prolaze kroz Crnu Goru. Najveći broj vozila drumovima Crne Gore krstari u turističkoj sezoni kada ukupan broj vozila dostiže cifru i do 250.000. Trenutno uspješno na tržištu radi oko 80 preduzeća za prevoz putnika u drumskom saobraćaju i isto toliko u teretnom saobraćaju. Od preduzeća u teretnom saobraćaju njih 40 dobija i koristi dozvole za međunarodni transport.

² Sektor transporta je veliki potrošač uvozne energije, što sa energetskog stanovišta zahtjeva posebne mjere za štednju i racionalizaciju energije. Transport učestvuje sa oko 20% u ukupnoj potrošnji finalne energije u Crnoj Gori, pri čemu uvozni energenti (motorni i avio benzin, dizel gorivo i mazut) učestvuju sa 98%.

Stanje razvijenosti saobraćajnog sistema u Crnoj Gori nije zadovoljavajuće, ni po gustini saobraćajne mreže, ni po kvalitetu i nivou usluga. Gustina magistralne i regionalne mreže iznosi 13 km/100km², sa srednjom brzinom putovanja na ukupnoj površini od 48 km/h. Gradski i prigradski saobraćaj u većini centara nije organizovan, pa je i stepen razvijenosti javnog saobraćaja nezadovoljavajući, naročito u sjevernom dijelu Crne Gore. U pogledu putničkih i robnih tokova prema okruženju nedovoljna razvijenost drumskog saobraćaja predstavlja limitirajući faktor. Faktor korisnog dejstva transporta je nizak i iznosio je 1997. godine 0,31. S obzirom da drumski saobraćaj učestvuje sa 88% u ukupnoj energetskoj

Poseban problem u održavanju putne infrastrukture, kao i njenoj daljoj rehabilitaciji i rekonstrukciji predstavlja njeno izraženo sezonsko korišćenje. Naime, u toku ljetnje turističke sezone (jun-septembar) frekvencija saobraćaja je i do 20 puta veća od frekvencije u toku ostalog dijela godine. Na određenim dionicama (Herceg Novi –Kamenari i Budva - Bar) dnevna frekvencija u toku turističke sezone i za vikend prelazi 20.000 vozila. Ovo stvara probleme u smislu ekonomske opravdanosti rekonstrukcije i izgradnje puteva, trajanju građevinske sezone koja se u periodu jun-septembar mora prekinuti i saobraćajnih gužvi koje se u tom periodu stvaraju. Naročito su opterećeni glavni putni pravci, Debeli brijeg (granica sa Hrvatskom) – Sukobin (granica sa Albanijom), Budva - Cetinje - Podgorica - Barski Most (granica sa Srbijom), kao i Bar - tunel Sozina - Podgorica. Predviđa se u periodu 2012-2017g. mogući porast na godišnjem nivou od 6,20% (maksimalni 7,60% a minimalni 4,80%). Implementiran je Program eliminacije uskih grla na saobraćajnoj mreži Crne Gore 2007-2011. godine sa ciljem smanjenja saobraćajnih gužvi i sprječavanja stvaranja zagušenja u gradskim jezgrima, a isti predviđa izradu projekata i izgradnju obilaznica oko većine gradova u Crnoj Gori, kao i izgradnju trećih traka na uskim grlima na Jadranskoj magistrali.

Istorija drumskog saobraćaja

Prirodni uslovi i istorijska prošlost usloveli su da je drumski saobraćaj bio najznačajniji vid kopnenog saobraćaja na teritoriji Crne Gore. To potvrđuju i tragovi u reljefu duž primorja, uz potrošnji (bez pomorskog saobraćaja), pri čemu je u pitanju uvozna energija, slijedi da je glavno područje štednje i racionalizacije energije upravo sektor drumskog saobraćaja. Pri tom je samo „široka potrošnja“ učestvovala sa oko 60-80%. U sektoru „široke potrošnje“ dominantna je potrošnja benzina sa visokom stopom rasta posljednjih godina od 7,4%. Potencijal energetske ušteda u sektoru transporta prema Studiji energetske efikasnosti iznosi 10%, odnosno oko 50 TJ.

riječne doline, preko planinskih prevoja i zaravni iz rimskog perioda. Rimljani su u doba širenja svoje države izgradili prve drumske komunikacije na prostoru Crne Gore.

Prostorom Crne Gore prolazili su značajni karavanski putevi, još u doba starog i srednjeg vijeka. Jedan od glavnih puteva iz doba Rimljana vodio je od Epidaura preko Trebinja, Bileće i Gacka, do Pljevalja. Drugi značajni put, vodio je od Lješa preko Skadra i Podgorice za Duklju, a odatle lijevom obalom Zete preko Nikšića ka gornjem toku Neretve. Iz Podgorice, jedan put je vodio preko Cetinja u Budvu, drugi za Bar, a treći u Duklju. Tokom srednjeg vijeka u upotrebi su bili stari rimski putevi. Jedan od glavnih puteva tog doba, bio je na pravcu: Lješ – Skadar – Duklja – Nikšić – Trebinje, odakle se odvajao za Dubrovnik i Gacko, a drugi pravac Skadar – Bar – Budva – Kotor – Risan – Cavtat – Dubrovnik. Ova dva glavna puta povezivali su puteve Bar – Sutorman – Duklja i Duklja – Cetinje, sa kracima prema Budvi i Kotoru. Navedeni putevi izgrađeni su početkom nove ere i korišćeni su u srednjem vijeku, a njihova intenzivna upotreba i izgradnja novih, ostvarivala se sa razvojem trgovačkih i rudarskih centara (Dubrovnik, Kotor, Brskovo).

Za vrijeme turske vladavine (XVI - XVIII v.) najznačajniji saobraćajni pravac je bio Podgorica – Plavnica, koji se vezivao preko Skadarskog jezera za Skadar, odakle je dolazio čitav uvoz za Crnu Goru. Ovaj put iz Podgorice vodio je za Nikšić. Spajajući Hercegovinu sa Skadarskim sandžakatom, on je bio glavni vojni put turskog doba.³

Stari putevi, poklapali su se, sa pravcima nadiranja i osvajanja, kako u doba Rimljana, tako i u doba Turaka. Za vrijeme vladavine Šćepana Malog (1767–1774) u Crnoj Gori gradili su se putevi. To su bile staze kojima se jedva prolazilo.⁴ Pješački

³ Isto, str. 482

⁴ J. Jovanović, *Istorija Crne Gore od početka XVIII - 1918. godine*, Cetinje, 1947. god., str. 138

put od Kotora preko Njeguša za Cetinje bio je najvažniji, zato što je najveći crnogorski pazar bio u Kotoru. Crnogorski vladari i njihovi ugledni gosti, putovali su tim putem, jer je to bio jedini put za odlazak i dolazak iz svijeta u Crnu Goru.

O stanju pješačkih puteva u Crnoj Gori možemo saznati iz teksta u crnogorskom kalendaru „Grlica“ iz 1835. god. u kome piše: „Dva su glavna puta u Crnoj Gori: prvi i glavniji vodi od Kotora preko Njeguša, Cetinja, Dobrskog sela i Ceklina na Crnojevića rijeku, a drugi, rastavljaajući se sa prvijem, od Njeguša ide preko Čeklića, Bjelica, Čeva i Pješivaca u Nikšiće, no tako su i jedan i drugi na mnogijema mjestima rđavi i strmeni da jedva konj natovaren preko nji može hodati, i zato se gotovo sva trgovina na mazgama i ženskim plećima prenosi. Ostali pak putevi, koji vode kroz Crnu Goru, izuzimajući one preko Bjelopavlića i Crničkog polja, nijesu ništa drugo, no staze preko krša, po kojima se jedva i sa mukom prolazi“.

Prvi kolski putevi (makadamska podloga) podignuti su u doba francuske okupacije Dalmacije i Boke (1807–1813). To je dio takozvane „Marmonove ceste“ od Debelog brijega do Budve (75 km).

Za to vrijeme saobraćaj se u podllovcenskoj Crnoj Gori vezivao za najpovoljnije prolaze duž kojih su krčeni putevi za prolaz ljudi i stoke. U Njegoševo doba, došlo je do prvih inicijativa za izgradnju širih puteva. On je prenio na plemena obavezu njihove izgradnje.

Gardner Vilkinson ostavio je najubjedljivije svjedočanstvo o naporima Njegoša u svojim zapisima. Kada je Njegoš upitan: „Koliko ima od Kotora do Cetinja?“ – odgovorio je: „Priatelj stiže za pet ura, a neprijatelj nikada“.⁵

Stoga je bilo i razumljivo što nema dobrih puteva, jer je sloboda bila preča od svega drugog.

⁵ J. Jovanović, *Istorija Crne Gore od početka XVIII – 1918. godine*, Cetinje, 1947. god., str. 138

Stanje pješačke putne mreže, nije se mijenjalo ni kasnije. Prvu inicijativu, za izgradnju kolskog puta Kotor – Cetinje – Rijeka Crnojevića, dao je tekst cetinjskog „Orlića“, 1870. godina. Izgradnja ovog puta odložena je za kasnije, zbog oslobodilačkih ratova Crne Gore od Turske (1976–1878).

Poslije Berlinskog kongresa, Crna Gora postaje nezavisna država: od tada nastaje njeno teritorijalno širenje i počinje izgradnja prvih kopnenih komunikacija. U razvoju kopnenog saobraćaja, mogu se izdvojiti tri faze: prva od 1878–1918. druga od 1918–1941 i treća poslije Drugog svjetskog rata. Godine 1879. počela je izgradnja prvog kolskog puta u Crnoj Gori. To je bio put: Krstac (Njeguši) – Cetinje. Završen je 1881. godine i njime je uspostavljen normalan poštanski saobraćaj. Nekoliko mjeseci kasnije, 1881. godine poslije trase Njeguši – Cetinje, završen je i put Cetinje – Rijeka Crnojevića.

Od 1885–1888. godine počinje intenzivnije građenje i to gotovo istovremeno na tri putna pravca: Podgorica – Plavnica, Podgorica – Danilovgrad i Virpazar – Bar.

1907. godine, završen je put Nikšić – Krnovo – Šavnik (46 km), kao prva kopnena saobraćajnica u Crnoj Gori, izgrađena preko jadransko-crnorskog razvođa, kojom je područje Durmitora povezano sa Nikšićem. Put Podgorica – Andrijevića (1908-1910), prelazi preko visokih prevoja Vjetrenika (preko 1000 m), Raškova Ruvna (1125 m) i Trešnjevika (1573 m) i povezuje najnižu unutrašnju oblast Crne Gore sa dolinama rijeka Tare i Lima. Put Nikšić – Grahovo (43 km), (1905-1914) povezuje kontinentalno područje Crne Gore sa Bokom i Dubrovnikom. Ukupna dužina puteva u knjaževini i kraljevini Crnoj Gori, iznosila je 538 km, što uz 250 km na Primorju daje dužinu od 788 km. Do Prvog svjetskog rata, počela je gradnja još nekoliko puteva čija je izgradnja prekinuta u toku rata (Pljevlja – Bijelo Polje, Kolašin – Mojkovac). U toku Prvog svjetskog rata izgrađen je put Podgorica – Tuzi – Božaj (28 km), što ukupnoj dužini mreže u Crnoj Gori daje vrijednost od 816 km.

Svi ti putevi usječeni su većinom u krečnjačke stijene sa dosta nepreglednih krivina. Širina puteva kretala se od 4 do 6 m, dok su važniji imali širinu kolovoza od 5 do 6 m. Putevi su građeni ručno, a kvalitet gradnje je dobar što pokazuje njegova izdržljivost.⁶ Nakon 23 godine, od izgradnje prvih puteva u Crnoj Gori pojavio se 1. jula 1902. god. prvi automobil na crnogorskim drumovima, na Cetinju iz pravca Kotora. „Glas Crnogorca“, 6. jula 1902. godine piše: „u njemu je bio princ Burbonski, sin Dona Karlosa, istinskog pretedenta koji služi kao poručnik u carskoj – ruskoj gardi“. Prije pojave automobila, razvijen je zaprežni saobraćaj. Kočije (dilidžanse) su prevozile poštu. 1903. godine. Poštansko telegrafaska uprava iz Cetinja, nabavila je automobil za prevoz pošte na relaciji Cetinje – Kotor i Cetinje – Rijeka Crnojevića – Podgorica – Nikšić. Probnu vožnju, prešao je za 5 sati i 50 minuta ili prosječno, oko 18 km/h. Automobil za prevoz pošte (imao je devet putničkih sjedišta) nije se pokazao kao podesan za tu namjenu, pa se odustalo od prevoza pošte automobilom. Međutim, nakon 5 godina uvodi se poštanski saobraćaj praktičnijim automobilom, na već navedenim relacijama.

U doba austrougarske okupacije (1814–1918) izgrađeni su duž Primorja sledeći putevi: Kotor – Njeguški Krstac, Herceg Novi – Crkvice, Ledenice – Grkavac – Dragalj, Crkvice – Jablan Do, Kotor – Tivat - Trojica, Budva – Bar, Risan – Grahovo.

Između dva svjetska rata, gradili su se pretežno putevi u sjevernom dijelu Crne Gore, jer ovo područje do tada nije imalo nikakvih saobraćajnica. Svaki izgrađeni put imao je privredni i kulturni značaj, više nego u drugim djelovima Crne Gore, jer je tada skoro čitavo područje bilo bez željezničkih pruga. Način i tehnologija izgradnje puteva između dva rata, gotovo se ni po čemu nijesu razlikovali od građenja u prethodnom periodu. Najznačajniji putevi izgrađeni u ovom periodu su Cetinje –

⁶ Z. Ivanović, *Saobraćajna geografija*, Univerzitet Crne Gore, Fakultet za pomorstvo, 2000. god., str. 111

Budva (32 km) i Šavnik – Žabljak – Pljevlja (98 km). Prvi asfaltni put u Crnoj Gori, urađen je 1935. godine, na relaciji Budva – Miločer i za to vrijeme predstavljao je savremeni put. On je uništen u ratu 1941–1945 god. U tom periodu, većina puteva u Crnoj Gori pretrpjela je znatna oštećenja.

U ovom periodu, ukupno je izgrađeno 20 komunikacionih pravaca, ukupne dužine 450 km, na kojima je bilo oko 650 stalnih mostova. Neki započeti radovi, prekinuti su 1941. godine zbog rata, npr. Nikšić – Krstac, Berane – Police – Rožaje i dr. Ukupna dužina puteva 1941. godine na području Crne Gore je iznosila 1425 km (tu nijesu uračunati lokalni, seoski i drugi putevi). Svi putevi su imali jednu saobraćajnu traku i bili su nepodesni za saobraćaj. Na putevima izgrađenim do Drugog svjetskog rata veliki je broj mostova.

Svakako su posebno vrijedni pažnje, kako arhitektonski tako i po saobraćajnom značaju most na Moštanici u Nikšićkom polju (iz rimskog perioda), Vezirov most u Podgorici, preko Morače podignut u XVIII vijeku, most na rijeci Crnojevića podignut 1855. godine, u vrijeme vladavine knjaza Danila Petrovića, nazvan imenom Stanka Petrovića, most preko Zete u Danilovgradu podignut 1869. godine, nazvan imenom vojvode Mirka Petrovića, Carev most preko Zete u Nikšićkom polju (izgrađen od kamena, 18 lukova, dug 263 m, širok 5,90 m i visok 12 m) završen 1894. godine, koji je projektovao dr J. Slade, ime je dobio po Aleksandru III, ruskom caru koji je dao novac za izgradnju mosta, a umro je upravo kada je most završen, i most na Đurđevića Tari, završen 1940. godine (dug 566 m, širok 6,5 m, visok 150 m), koji je projektovao prof. dr M. Trojanović.

Koliki je bio broj motornih vozila u Crnoj Gori nije poznato. Da bi se donekle mogao utvrditi obim saobraćaja, daju se podaci o broju vozila za Zetsku Banovinu, i to za 1930. godinu:⁷

⁷ *Putevi u SR Crnoj Gori 1945-1985*, Društvo za puteve SR Crne Gore, Podgorica, 1986. god., str. 65

putničkih automobila 343, autobusa 56, teretnih automobila 115, motocikla 79. Ukupno motornih vozila bilo je 593. Pored navedenih motornih vozila, bila su još 403 zaprežna vozila.

Tako mali broj vozila, koji se neznatno povećao do 1941. godine nije mogao uticati na veću frekvenciju saobraćaja, niti opteretiti puteve. I tako mali saobraćaj, bio je otežan, ali ne zato što su svi putevi bili tucanički, već što im je širina bila mala (4 - 6 m), u prosjeku 5 m. Mimoilaženje je bilo veoma teško, uz zastoj, a preticanje još teže. U cjelini, svi putevi izgrađeni do 1941. godine, bili su neekonomični i nepodesni za saobraćaj, jer su praktično svi imali jednu saobraćajnu traku. Međutim, i takvi su putevi služili dugo vremena.

Poslije oslobođenja zemlje, pristupilo se obnovi saobraćajnih komunikacija porušenih za vrijeme rata i intenzivnoj izgradnji novih komunikacionih pravaca. U poslijeratnom periodu, učinjen je značajan napredak i ostvareno je za tadašnje uslove dosta zadovoljavajuće povezivanje sa ostalim republikama prethodne Jugoslavije, preko kojih se Crna Gora uključila u mrežu evropskih puteva. Do 1947. godine uglavnom je završena obnova i sanacija postojeće putne mreže u Crnoj Gori. Nakon obnove pristupljeno je izgradnji novih puteva. Sredinom 50-ih godina, putevi se modernizuju, presvlače se asfaltnim zastorom, neznatno se proširuju i ojačavaju kolovozne konstrukcije.

U ovom periodu su izgrađene sledeće komunikacije: put Dub – Grahovo (38 km), izgrađen preko Cuca 1947 godine; Berane – Rožaje – Vuča 1949-1951. godine. Put Mojkovac – Đurđevića Tara (46 km) završen je 1954. godine i novi put Ulcinj – Krute (15 km). 1955. godine završen je put Pljevlja – Gradac (24 km). Sedam godina kasnije završeni su radovi na putu Gornje Polje – Krstac – granica BiH.

Posebnu ulogu u putnoj mreži Crne Gore imaju magistralni putevi. Najznačajniji je od njih, svakako, jadranski put M-2,

popularno nazvan Jadranska magistrala, koja predstavlja kičmu putne mreže Crne Gore, jer se od nje odvajaju ili sa njom ukrštaju skoro svi važniji putni pravci u zemlji. Ovaj put povezuje deset opštinskih centara u Crnoj Gori, a njime se Crna Gora uključuje u međunarodnu putnu mrežu. Jadranski put sa svojim transferzalama ima izuzetan privredni i društveni značaj. Pored toga što je doprinio aktiviranju prirodnih metoda, kako duž jadranske obale, tako i unutrašnjosti, valorizovanju prirodnih bogatstava i svih ostalih vrijednosti, omogućio je kulturno i ekonomsko povezivanje gradova i naselja duž magistrale. Ona nije dovela samo do ekonomskog aktiviranja područja kroz koja prolazi, već je dala i svoj značajan doprinos kulturno-prosvjetnom i socijalnom razvoju pojedinih do tada zaostalih krajeva. Jadranski put se veoma povoljno uključuje i u međunarodnu, odnosno evropsku putnu mrežu. Taj magistralni put je istovremeno i evropski put E-65 i E-80 u grupi glavnih puteva. Uzdužno je povezan sa putnom mrežom Italije i Grčke, a magistralnim putem Trst – Ljubljana – Maribor – Beč uključuje se u mrežu međunarodnih puteva srednje Evrope.⁸

Izgradnja Jadranskog puta na teritoriji Crne Gore počela je 1953. godine a zadnja njegova dionica završena je 1971. godine. Ukupna dužina magistrale kroz Crnu Goru je 358,64 km, na njoj se nalaze 102 mosta ukupne dužine 6 230 m i 56 tunela ukupne dužine 6 285 m. Najduži most je most na Limu (241 m), a najduži tunel je tunel „Lokve“ (1 115 m).⁹

Put Podgorica – Cetinje – Budva sastavni je dio magistralnog puta M-2, a ukupna njegova dužina iznosi 58,68 km, 1978. godine proglašen je magistralnim putem. Put Petrovac – Bar – Ulcinj – Sukobin (jugoslovensko – albanska granica), pušten je

⁸ Strategija o razvoju putne mreže na teritoriji SR Crne Gore, Zagreb, 1989. god., str. 81

⁹ *Putevi SR Crne Gore 1945-1985*, Društvo za puteve SR Crne Gore, Podgorica, 1986. god., str. 65

u saobraćaj 1973. godine a dugačak je 69,93 km. Put Nikšić – Vilusi – Klobuk, sastavni je dio magistralnog puta M-6, koji prolazi kroz Sloveniju, Hrvatsku, BiH i Crnu Goru. Na teritoriji Crne Gore njegova dužina iznosi 37,30 km. Radovi na tom putu završeni su 1981. god.

Put Kolašin – Mateševo – Andrijevića, dio je magistralnog puta M-9 koji prolazi kroz teritoriju Crne Gore, Kosova i Srbije. Crnogorski dio ovog puta dugačak je 96,72 km. Na njemu su vršene brojne rekonstrukcije, a konačno je dobio dozvolu za upotrebu 1984. godine.

Put Šćepan Polje – Nikšić – Podgorica – Tuzi – Božaj, predstavlja dio magistralnog puta M-18, koji počinje na mađarskoj granici, a završava se na Božaju (albanska granica). Kroz Crnu Goru prolazi u dužini od 162 km, a svojim geografskim položajem zauzima jedno od centralnih mjesta u okviru putne mreže Crne Gore. Put je bez asfaltnog kolovoza završen 1965. godine, a kasnije se parcijalno pristupalo asfaltiranju pojedinih dionica.

Saobraćajna infrastruktura u Crnoj Gori u posljednjih 20 godina nije imala adekvatan tretman, prvenstveno zbog ekonomske situacije¹⁰.

Prostorna integracija i autoputevi

Planirana mreža autoputeva koja se ukršta sa većim brojem postojećih i planiranih primarnih saobraćajnica, omogućice dobru unutrašnju povezanost Crne Gore kao i povezanost sa regionom i EU.

Pored opštih razloga koji govore u prilog neophodnosti izgradnje autoputeva, postoje konkretni razlozi koji ukazuju na

¹⁰ Ograničenost sredstava i skoro uvijek neograničene potrebe zahtijevaju transparentnu i argumentovanu selekciju zasnovanu na standardnoj klasifikaciji.

okolnost da su postojeći putevi u Crnoj Gori postali neadekvatni za sadašnju frekvenciju saobraćaja, što se posebno odražava u ljetnjim mjesecima i što ograničava ekonomski i sveukupni razvoj Crne Gore. Takođe, evidentno je da su se standardi vozila promijenili, odnosno znatno unaprijedili tako da glavni magistralni put na dionici od Podgorice ka sjeveru ne može odgovoriti performansama novih vozila. Nadalje, bitan razlog koji govori u prilog neophodnosti gradnje autoputeva, pogotovo autoputa Bar - Boljare, je potreba podizanja stepena sigurnosti i smanjenja broja saobraćajnih udesa, ako se ima u vidu da je put kroz Platije praktično nemoguće podići na nivo brze saobraćajnice, budući da bi iznos sredstava neophodnih za njenu izgradnju bio približno jednak cijeni koštanja novog autoputa, a evidentirani problemi bi i dalje ostali aktuelni. Ne manje bitan razlog je povezivanje sa Transevropskom mrežom puteva preko Beograda i Budimpešte sa koridorom X. Polazeći od navedenih razloga, realizacija projekta izgradnje autoputeva u Crnoj Gori je postala jedan od glavnih strateških ciljeva sveukupnog razvoja.

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

U 2008. godini urađena je projektna dokumentacija za Jadransko-jonski autoput, generalni projekti dionica Nudo (granica sa Bosnom i Hercegovinom) – Zelenika i Zelenika – granica sa Albanijom. Dionica Zelenika - granica sa Albanijom podijeljena je na sektore Zelenika – Smokovac i Smokovac – granica sa Albanijom. Prostornim planom do 2020, kao i Strategijom razvoja saobraćaja predviđena je izgradnja brze saobraćajnice duž Crnogorskog primorja, od granice sa

Republikom Hrvatskom do granice sa Republikom Albanijom u dužini od 110 km¹¹.

Izgradnja brze saobraćajnice duž Crnogorskog primorja, osim što bi obuhvatila lokalne tokove, omogućila bi savremen, kontinuiran i ekonomičan putni saobraćaj gravitirajućih regija, servisirala bi potrebe turizma, izmjestila bi postojeće tokove iz primorskih gradova obilazeći ih i imala bi značajane pozitivne efekte u zaštiti okoline. Postojeća saobraćajnica (Jadranska magistrala) duž Crnogorskog primorja, predstavlja ograničavajući faktor dalje urbanizacije.

Magistralni i regionalni putevi

Mrežu magistralnih i regionalnih puteva Crne Gore sačinjava 884 km magistralnih puteva i 963 km regionalnih puteva, tj. ukupno 1847 km državnih puteva. Magistralne i regionalne puteve, kao i ukupnu mrežu puteva u Crnoj Gori, karakteriše neujednačenost ukupnog stanja izgrađenosti i kvaliteta, kao posljedica različitih perioda izgradnje, primjene tehnologije građenja i specifičnosti geoloških i morfoloških karakteristika terena. Izgradnja savremenih puteva u Crnoj Gori počela je izgradnjom Jadranske magistrale primjenom važećih tehničkih propisa u vrijeme građenja (standard od 3000 bruto tona na dan – za srednje težak saobraćaj), međutim dinamičan rast saobraćaja poslije njegove izgradnje, koji je već krajem 70-tih godina XX vijeka na više dionica uvećan i do 100% od

¹¹ Brza saobraćajnica definisana je kao put za motorni saobraćaj duž Crnogorskog primorja, tj. kao jedan od tri longitudinalna pravca, koji su položeni duž svakog od tri regiona i koji djeluju na unutrašnjem planu kao njihove saobraćajne arterije povezujući pojedina središta opština međusobno, a na širem planu kao neophodne međuregionalne i međudržavne veze koje Crnu Goru povezuju sa zemljama u okruženju.

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

U cilju povezivanja primorskog i kontinentalnog turističkog područja i integracije sjevernog, srednjeg i južnog regiona Crne Gore, završena je izgradnja savremenog magistralnog puta Risan - Nikšić - Žabljak (2010).

Započeta je izgradnja puta Vilusi - Petrovići - Vračenići u 2011. godini, tim više što je i Prostornim planom ovaj putni pravac dobio rang magistralnog puta.

Magistralni put Mijakovići – Vrulja – Pavino Polje – Slijepač Most sa rekonstrukcijom raskrsnice na Slijepac Mostu predstavlja najkraću vezu Pljevalja sa petljom Crnca na autoputu Bar – Boljare. Postoji glavni projekat dionice Slijepač Most – Pavino Polje tako da za projektovanje ostaje dionica Pavino Polje – Kovren – Vrulja – Mijakovići u dužini od 35 km.

Izgradnja obilaznice oko Nikšića u dužini od 10 km predstavlja završetak putnog pravca Podgorica – Nikšić – Plužine.

Rekonstrukcija i rehabilitacija magistralnog puta Nikšić - granica sa BiH (Šćepan Polje), obuhvatiće izgradnju obilaznice Nikšić, sanaciju mostova, tunela i kosina, izgradnju trećih traka. Osnovni razlozi za investiciju su povećanje sigurnosti i bezbjednosti na postojećem putnom pravcu, obezbjeđenje kvalitetne

veze sa centralnom Bosnom.¹² Ovaj magistralni pravac, na dionici od Šćepan Polja do Podgorice, prema Prostornom planu dobija rang magistrale za brzi motorni saobraćaj.

Izgradnja magistralnog puta Podgorica – Božaj podrazumijeva izgradnju novog putnog pravca i rekonstrukciju dionice Vuksanlekići – Božaj.

Magistralni put Pljevlja – Gradac – Šula (granica sa BiH) je veza Pljevalja sa Fočom, a dionica Pljevlja - Gradac zahtijeva rekonstrukciju sa popravkom horizontalnih elemenata i kompletnu rehabilitaciju kolovoza.

Izgradnja magistralnog puta Šula – granica sa BiH je nastavak putnog pravca Pljevlja – Gradac – Šula i predstavlja vezu sa Fočom i dalje sa ostatkom BiH.

Rekonstrukcija puta Mojkovac – Đurđevića Tara dužine 50 km je veza Žabljaka sa Mojkovcem, Kolašinom i dalje sa Mateševom odnosno autoputem Bar - Boljare. Dionica Pljevlja - Đurđevića Tara prema Prostornom planu dobija rang magistralnog puta.

Izgradnja regionalnog puta Boan – Gornja Bukovica predstavlja nastavak regionalnog puta Mioska – Semolj – Krnja Jela – Boan – Žabljak. Rekonstrukcija ovog putnog pravca biće relativno jednostavna bez objekata i sa niskom cijenom po km puta.

Izgradnja novih regionalnih puteva: Berane – Kolašin, u dužini od 43 km, Mojkovac – Vragodo u dužini od 12 km, Vragodo – Lubnice – Berane, u dužini od 15 km, biće planirana u narednom strateškom planskom periodu. Polazeći od toga da je strateški projekat za ujednačeni razvoj sjevernog i južnog

¹⁴ Naime, put Šćepan Polje – Plužine je veza sa BiH, a za nesmetano i bezbjedno odvijanje saobraćaja biće potrebna njegova temeljna rekonstrukcija u smislu sanacije kosina, sanacije tunela sa izradom obloga i izolacije, izrade galerija za zaštitu od usova, rehabilitacije kolovoza dr.

regiona Crne Gore izgradnja autoputa Bar - Boljare, evidentno je da je koncept budućeg razvoja putne mreže magistralnih i regionalnih puteva, osmišljen tako da što više putnih pravaca ima neposrednu vezu sa autoputom, odnosno da pomenuti pristupni putevi budu u funkciji autoputa.

Karakteristično je za stanje putne mreže u Crnoj Gori (iako se za istu ne može reći da je na nivou zapadnoevropskih standarda), da je ostala je u relativno dobrom stanju, uprkos teškim političkim i ekonomskim okolnostima u proteklom periodu. Evidentno je da se u proteklih 15 godina (s izuzetkom par posljednjih) nedovoljno ulagalo u održavanje putne mreže, a taj iznos se kretao od 2,5 miliona eura u 2003. godini do 10 miliona eura 2008. godine.

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

Povezivanje Crne Gore sa regionom i Evropom

TEN-T čini deset Trans-evropskih koridora koji imaju svoje grane i podrazumijevaju multimodalnost i konkurenciju različitih oblika transporta na njima, pri čemu su osnovni principi na kojima se zasniva TEN-T oslanjanje na postojeće saobraćajne pravce, rješavanje problema na njima kroz izgradnju nedostajućih karika i proširenje uskih grla, kao i povezivanje glavnih gradova i industrijskih centara, luka i aerodroma, adekvatnim saobraćajnicama u cilju smanjenja vremena i troškova transporta. TEN-T je dizajnirana tokom 90-tih godina XX vijeka od strane Evropske konferencije ministara transporta, pri čemu Crna Gora, uprkos značajnoj tranzitnoj poziciji u regionu, nije dobila adekvatan tretman u prvom redu zbog

političkih događaja koji su se u to vrijeme odvijali na prostori-
ma Jugoslavije. Naime, dva najznačajnija strateška pravca koji-
ma je Crna Gora trebala da bude vezana sa okruženjem nijesu
uvrštena u TEN-T. Pravac Bar – Beograd koji je u svim studija-
ma i planovima regije do 90-tih godina XX vijeka figurirao kao
jedan od najznačajnijih pravaca za povezivanje Jadrana sa cen-
tralnom Evropom (Bari – Bar – Beograd – Budimpešta) potpuno
je ignorisan, kao i Jadransko-jonski autoput koji povezuje se-
dam zemalja (Italija, Slovenija, Hrvatska, Bosna i Hercegovina,
Crna Gora, Albanija i Grčka), iako je u stručnim krugovima
imao favorizovan status i bio podržan snažnom ekonomskom ar-
gumentacijom. Neuvrštavanje gore navedenih značajnih strate-
ških pravaca za povezivanje Crne Gore sa regijom i EU pred-
stavlja problem u obezbjeđenju finansijskih sredstava za razvoj
crnogorske putne infrastrukture, ako se ima u vidu činjenica da
se kroz organe EU projektima na koridorima daje prioritet u od-
nosu na sve ostale projekte, odnosno da se za njih rezervišu fi-
nansijska sredstva iz najznačajnijih fondova EU, kao i podrška
međunarodnih finansijskih institucija. Međutim, dalji razvoj sa-
obraćajne mreže na prostoru jugoistočne Evrope, odnosno dalja
razrada TEN-T uslijedila je pod koordinacijom infrastrukturne
grupe Pakta za stabilnost i uz učešće finansijskih institucija na
način da je urađena nova detaljna studija (Regionalna studija
infrastrukture za Balkan – REBIS). Cilj REBISA bio je uskla-
đivanje potreba i mogućnosti regionalnog razvoja za Hrvatsku,
Bosnu i Hercegovinu, Srbiju, Crnu Goru, Kosovo, odnosno
UNMIK, Albaniju i Makedoniju, a njen rezultat je nastajanje
Osnovne mreže (Core Network) koja je omogućila realizaciju
većeg broja infrastrukturnih projekata u regiji. Dakle, iako
strateški pravci autoputeva, značajni za Crnu Goru Bar - Boljare
i Jadransko-jonski autoput, nijesu uvršteni u TEN-T Crna Gora
je šansu i podršku za razvoj i unapređenje putne infrastrukture
tražila svojim učešćem, kako u Visokoj grupi za transport

(formiranoj 2004. godine od strane Evropske komisije i zaduženoj za redizajniranje i proširenjem glavnih Trans-evropskih transportnih osa), tako i kroz novije regionalne inicijative za modifikaciju Core Network-a, kako bi se pomenu ti putni pravci uključili u osnovnu regionalnu transportnu mrežu, s obzirom na kapitalni značaj ovih projekata za Crnu Goru.¹³

Shodno Protokolu IV o kopnenom saobraćaju iz Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju Evropskoj Uniji, povezivanje sa TEN-T će se odvijati preko Osnovne transportne mreže u Jugoistočnoj Evropi. Rutom 4 iz te mreže, Luka Bar će se povezati sa koridorima X i VII, a rute 2 i 2b će obezbijediti ukrštanje sa rutom 4 i poprečno povezivanje koridora Vc i VIII preko teritorije Crne Gore. Na osnovu koncepta visokostandardne drumske povezanosti Crne Gore sa regionom i šire, odnosno realizacije projekta izgradnje autoputeva u Crnoj Gori, uz uključivanje privatnog kapitala u putnom sektoru, kada je u pitanju aspekt uklapanja projekta izgradnje autoputa od Bara do Boljara u Core Network, pod okriljem MoU za razvoj Osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi, ovaj autoput je alternativa za postojeću rutu 4 kroz Crnu Goru. Naime, razmatrajući kriterijume za modifikaciju Osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi sa članovima Steering Committee, kako se budu izgrađivale dionice na ovom autoputu, one će biti podvedene pod kategorijom 2 (Tipovi modifikacije Core Network), osim one dionice koja se nalazi na graničnom prelazu između Crne Gore i Srbije.

¹³ Polazeći od navedenog, u junu 2008. godine u Briselu, na sastanku Pododbora za transport, između predstavnika Evropske komisije, Vlade Crne Gore i resornog ministarstva dogovoreno je da se autoput Bar - Boljare uvrsti na listu prioriternih projekata u okviru Višegodišnjeg akcionog plana 2009-2013. (MAP 2009-2013).

Izvori i literatura

- Z. Ivanović, Saobraćajna geografija, Univerzitet Crne Gore, Fakultet za pomorstvo, 2000. god
- Vasović Milorad i Jovan Petrović: Regionalna podjela Crne Gore, monografija – Crna Gora, „Književne novine“, Beograd 1976.
- Kićović M. Dragomir, Turizam i zaštita prirode Gornjeg Polimlja, UNIREKS, Nikšić, 1995.
- Lješević Milutin: Životna sredina-teorija i metodologija istraživanja, Geografski fakultet, Beograd 1997.god
- Putevi u SR Crnoj Gori 1945-1985, Društvo za puteve SR Crne Gore, Podgorica, 1986. god.,
- Strategija o razvoju putne mreže na teritoriji SR Crne Gore, Zagreb, 1989. god
- Pravci razvoja Crne Gore ekološke države, Evropski centar za mir i razvoj, Univerzitet za mir Ujedinjenih Nacija, Beograd, 1997. god.
- Studija o stanju saobraćajne infrastrukture, Ministarstvo pomorstva i saobraćaja, Podgorica, 2003.
- Božidar Pejović: Razvitak kopnenog saobraćaja u NR Crnoj Gori Zbornik radova VI kongres geografa FNR Jugoslavije, Cetinje 1959.