

SAOBRAĆAJ U CRNOJ GORI

Glavne odrednice geografsko-saobraćajnog položaja Crne Gore su da je mediteranska, dinarska i balkanska zemlja. Ovo je, uz geološke i geoseizmičke, reljefne i klimatske osobenosti u značajnoj mjeri uticalo na razvoj i vrste saobraćaja u prošlosti, određuje ga sada, a u značajnoj mjeri određivaće ga i u budućem periodu, bez obzira na činjenicu da se uticaj prirodnih uslova na razvoj saobraćaja sve više smanjuje, ali se još uvijek ne može očekivati njihova potpuna neutralizacija.

Malo je zemalja koje na površini od 13 812 km² imaju toliko raznolik reljef i klimu, što je, u turističkom, ili nekom drugom pogledu, prednost, ali kada se radi o razvoju saobraćaja, posebno izgradnji saobraćajne infrastrukture, to je nepovoljna okolnost, koja je značajno uticala na razvijenost saobraćaja i gustinu saobraćajne mreže u našoj zemlji.

U složenom i dinamičnom reljefu Crne Gore mogu se izdvojiti tri visinske zone: prva, visine 0-60 m, koja zahvata uski primorski pojas, Podgoričko-skadarsku kotlinu i Bjelopavlićku ravnicu; druga, visine 800-900 m, kojoj pripada zaravan dubokog krša, sa područjima Katunskog krša, Krivošija, Grahovskog kraja, Rudina i Banjana; i treća, visine 1200-1800 m, koju čine visoke zaravni sa dubokim kanjonskim dolinama iznad kojih su brojni planinski vrhovi sa preko 2 000 m visine (Geografija Crne Gore, 1991). Uz uticaj klimatskih faktora, koji su posebno nepovoljni na većim visinama, a preko 55% teritorije Crne Gore nalazi na visini iznad 1 000 m, i uz činjenicu "da se oko 24% ukupne površine Crne Gore nalazi na nagibu većem od 30%, dobijamo izuzetno složen i težak okvir za izgradnju i održavanje saobraćajne infrastrukture". (Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore, 2006; 7).

Razvoj drumskog saobraćaja

Drumski saobraćaj je oduvijek bio vodeća grana saobraćaja u Crnoj Gori, čemu su doprinijeli fizičko geografski i istorijski uslovi. Bez obzira na dosta nepovoljne reljefne uslove u Crnoj Gori imamo značajne saobraćajnice još u rimskom periodu, koje su uglavnom išle nižim i prohodnijim terenima (udolinama, dolinama rijeka i prevojima). U to vrijeme Podgorica je bila raskrsnica puteva: jedan je iz Podgorice vodio preko Cetinja u Budvu, drugi za Bar, a treći za Duklju. Osim ovih, u Crnoj Gori bile su još dvije značajne saobraćajnice. Jedna je vodila od Ulcinja preko primorskih gradova do Narone, a druga od Skadra, preko Duklje za Nikšić, odakle se račvala: jedan krak je išao preko Šavnika za Pljevlja, a drugi preko Riječana za Cavtat i Risan.

U srednjem vijeku, za vrijeme turske vlasti, na prostoru Crne Gore je izgrađeno veoma malo puteva, uglavnom su korišćeni stari rimski. U tom periodu najznačajnija saobraćajnica bio je put Podgorica – Plavnica, koji je preko Skadarskog jezera imao vezu za Skadar, a iz Podgorice jedan krak je vodio za Nikšić, ovo je bio glavni trgovački i vojni put tog vremena (Enciklopedija Jugoslavije, 1956). Početkom XIX vijeka, u periodu 1807-1813. godina izgrađen je put Debeli Brijeg-Herceg Novi-Kotor-Budva u stratejske svrhe (izgradila ga je francuska vojska). Poslije okupacije Boke Kotorske Austrija je počela izgradnju puteva Kotor – Krstac (preko Lovćena) i Risan – Dragalj (Grahovo), ovo su bili stratejski putevi prema granici Crne Gore.(B. Pejović, 1959).

Za razvoj drumskog saobraćaja u Crnoj Gori veoma značajan period nastupa poslije međunarodnog priznanja državnog suvereniteta (na Berlinskom kongresu) 1878. godine, kada se država suočila sa velikom ekonomskom zaostalošću u odnosu na susjedne države. Jedan od načina da se što brže izađe iz te zaostalosti i izolacije bio je prostorno povezivanje, kako unutar same države, tako i sa okruženjem. U periodu od 1879. do 1914. godine u Crnoj Gori je izgrađeno 540 km kolskih puteva (prosječno godišnje 15,5 km puta) sa oko 400 stalnih mostova na njima. Prema riječima P. A. Rovinskog u tom periodu “glavna arterija je put od Kotora do Cetinja i dalje do Rijeke. Od njega jedan krak vodi u Primorje, a drugi u Podgoricu. Od Podgorice opet se dijeli, jedan ide na sjeverozapad prema Nikšiću, a drugi ide na sjever i sjeveroistok za Kolašin i Andrijevicu”.



Između dva svjetska rata izgrađeno je dvadesetak saobraćajnica regionalnog i lokalnog karaktera, što je ukupno 637 km saobraćajnica makadamskog zastora. Njihova širina iznosila je 4-6 m, a građeni su uglavnom ručno, sa potpunim zidovima od klesanog kamena. Jedina saobraćajnica asfaltnog zastora na teritoriji Crne Gore Budva –Miločer izgrađena je 1935. godine u dužini 8 km. (Geografija Crne Gore, 1991). U toku Drugog svjetskog rata stradalo je dosta puteva, a posebno mostova na njima, pa je u prvim poslijeratnim godinama vršena obnova i modernizacija puteva i objekata na njima. U periodu 1945-1985. godine izgrađeno je ili modernizovano 739,8 km regionalnih saobraćajnica sa asfaltnim zastorom, kao i mreža regionalnih saobraćajnica takođe asfaltnog zastora – dužine 860 km. U ovom periodu je izgrađen ili modernizovan i veliki broj lokalnih saobraćajnica, čija je dužina, 1985. godine, iznosila 2 418 km. U tom periodu najgušću mrežu asfaltnih lokalnih puteva imale su opštine Podgorica (tadašnji Titograd) i Danilovgrad, a značajno je povećana gustina lokalnih saobraćajnica i u primorskim opštinama Baru, Ulcinju, Budvi, Kotoru, Tivtu, Herceg Novom,

kao i u opštini Nikšić, koja pripada centralnom dijelu Crne Gore, dok je u sjevernom dijelu gustina lokalnih saobraćajnica zaostajala za ostalim djelovima države.

U periodu od 1985. godine izgrađena je dionica magistralnog puta Podgorica – Bar sa tunelom Sozina, završena 2005. godine (koja je u odnosu na prethodnu dionicu preko Paštorvačke gore kraća za 25 km) i magistralna saobraćajnica Žabljak – Nikšić – Risan, završena decembra 2010. godine.

Karakteristike drumskog saobraćaja

Prema podacima iz 2008. godine ukupna dužina putne mreže Crnoj Gori iznosila je 6 848 km, od toga je 844 km bilo magistralnih puteva, 964 km regionalnih i oko 5 000 km lokalnih. Od ukupne dužine magistralnih i regionalnih puteva (1 848 km) asfaltirano je bilo 92%. Iste godine u okviru putne mreže bilo je i 312 mostova i 136 tunela, što je bila posledica nepovoljnog reljefa. Gustina magistralnih i regionalnih puteva iznosila je 13 km na 100 km², uz podatak da je preko 66% ovih puteva bilo starije od 25 godina. U 2011. godini u Crnoj Gori je bilo 7 835 km kategorizovanih puteva.

Tendencije razvoja drumskog saobraćaja

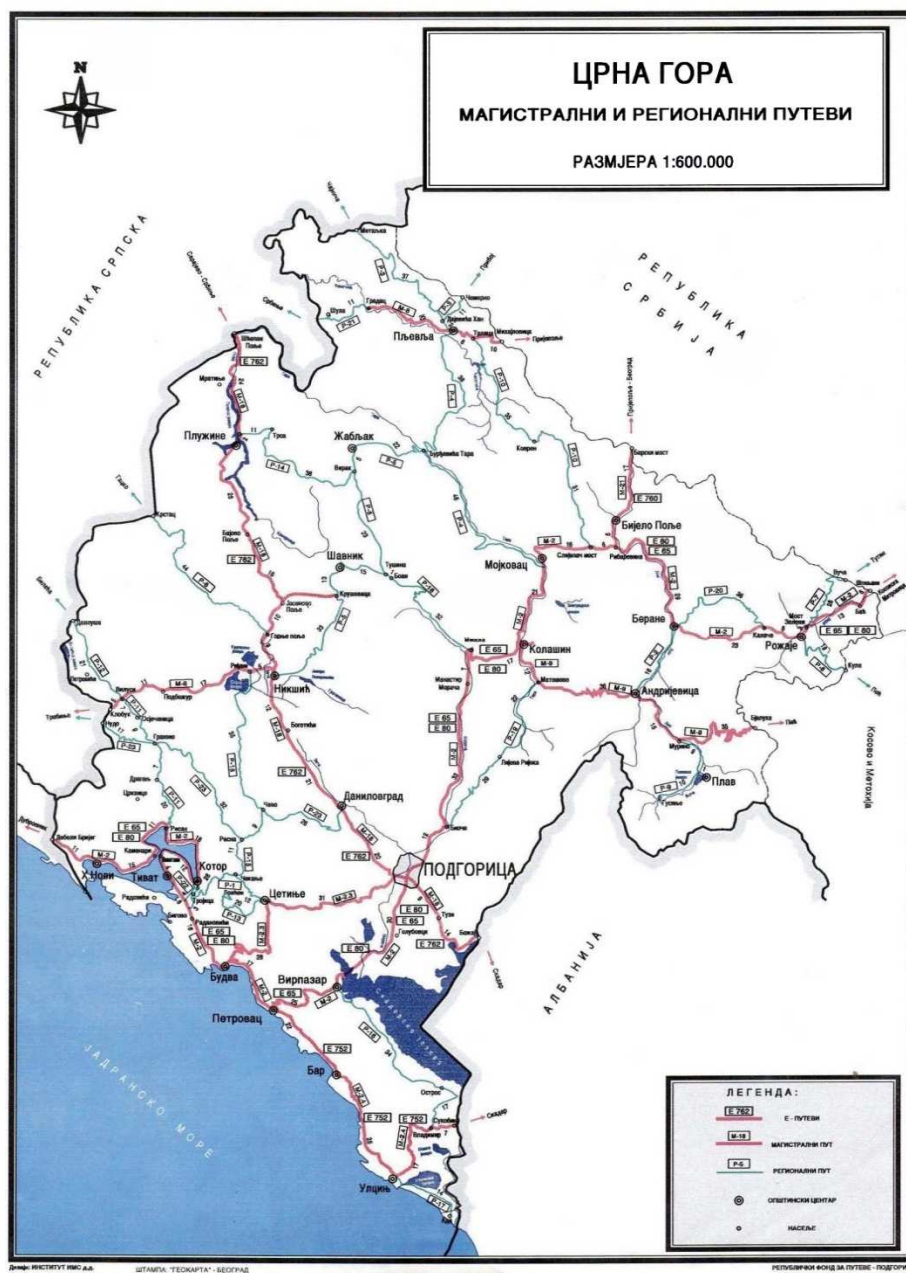
Postojeća putna mreža ne zadovoljava potrebe ni stanjem ni kapacitetima, pa je izgradnja autoputeva od strateškog značaja za Crnu Goru. Osim činjenice da su postrojeći putevi neadekvatni za postojeću frekvenciju saobraćaja, što je posebno izraženo u ljetnjim mjesecima (u periodu turističke sezone), izgradnja autoputeva bi u značajnoj mjeri doprinijela sveukupnom ekonomskom razvoju (posebno razvoju prioritetnih privrednih grana kao što su turizam, poljoprivreda, industrija, saobraćaj) kao i uravnoteženijem regionalnom razvoju kroz povećanje zaposlenosti i uklanjanju uskih grla u saobraćaju i boljem protoku i sigurnosti saobraćaja. Takođe bi se, izgradnjom autoputeva Crna Gora povezala u evropski saobraćajni sistem čime bi se povećala njena tranzitna uloga. Prema Prostornom planu Crne Gore godine definisan je koncept putne mreže s obzirom na postojeće stanje putne mreže i očekivane saobraćajne tokove do 2020. godine. Predviđeni koridori za autoputeve su:

1. dionica autoputa Beograd – južni Jadran kroz Crnu Goru: Boljare – Andrijevića – Mateševo – Bratonožići – zapadna obilaznica Podgorice – tunel Sozina – Bar (Đurmani);
2. dionica autoputa od veze sa autoputem Beograd - Bar do granice sa Srbijom (Kosovo i Metohija): Andrijevića – Murino – Čakor – Bjeluha;
3. dionica Jadransko – jonskog autoputa: granica sa Bosnom i Hercegovinom (u rejonu Nudola)– Grahovo – Čevo – Podgorica (obilaznica – potrebno detaljnije istraživanje trase) – tunel kroz Dečić (granica sa Albanijom);

kao i magistrale za brzi motorni saobraćaj:

1. Jadranska magistrala za brzi motorni saobraćaj: Debeli brijeg (granica prema Hrvatskoj) – Herceg Novi – prelaz preko Bokokotorskog zaliva – Tivat - Budva – Bar – Ulcinj – rejon Fraskanjela (granica prema Albaniji).

2. Šćepan polje (granica prema Bosni i Hercegovini)– Plužine – Nikšić – Podgorica. (PPCG, 2008; 133)



ŽELJEZNIČKI SAOBRAĆAJ

Prije 1941. godine ukupna dužina željezničke mreže na prostoru Crne Gore iznosila je 143km. Prva pruga izgrađena na teritoriji Crne Gore, Gabela (BiH) –Zelenika, puštena je u rad 1901., a pruga Bar – Virpazar (43,3km) 1908. god. Prije Drugog sv. rata željezničke pruge su povezivale Podgoricu i Donju Plavnicu i Nikšić sa Bilećom. Prva posleratna pruga izgrađena je 1948. između Nikšića i Podgorice. Pruga Beograd-Bar puštena je u saobraćaj 1976. godine. Rađena je u periodu 1952. - 1976. u etapama i tako puštena u eksploataciju. Dužina pruge iznosi 454.8 km od čega je na teritoriji Srbije 287.4 km, a na teritoriji Crne Gore 167.1 km. Minimalni radijus krivine je 300 m, projektovana brzina je 80-120 km/h, a osovinsko opterećenje je 22.5 tona. Maksimalni nagib na pruzi je 25 promila (na dionici Podgorica-Kolašin). Najviša tačka na pruzi je Kolašin (1.030m nadmorske visine), a najniža je Bar (12m n.v.). Na pruzi su 254 tunela ukupne dužine od 144.4 km, tj. u tunelima je 24% pruge. Najduži su tuneli "Sozina" 6 176 metara i "Zlatibor" 6 169 metara. Na pruzi Beograd - Bar su projektovana 234 mosta¹ od betona ili čelika u ukupnoj dužini od 14.600m. Na dijelu pruge od Vrbnice do Bara nalazi se 105 tunela ukupne dužine 43km; 93 mosta ukupne dužine 6,6km. Pored značaja za krajeve kroz koje prolazi ova saobraćajnica je dala podsticaj daljem razvoju luke Bar.

Pruga Beograd-Bar, po Evropskom sporazumu o najvažnijim međunarodnim prugama (AGC), pripada međunarodnoj željezničkoj mreži "E" pruga. U AGC Sporazumu, pruzi Beograd-Bar je dodijeljen međunarodni broj E-79.

Ona povezuje najvažnije svjetske morske puteve (Amerika, Mediteran, Bliski Istok, Srednji Istok i Daleki Istok) sa glavnim evropskim prugama. Na evropskoj mreži, pruga Beograd-Bar, povezuje Sredozemni basen sa prugama:

- E-70, Pariz-Milano-Zagreb-Beograd-Sofija-Istambul-Ankara;
- E-85, Budimpešta-Subotica-Beograd-Niš (Kraljevo)-Skoplje-Solun-Atina;
- E-66, Beograd-Vršac-Temišvar, koja se preko pruge E-56, Budimpešta-Temišvar-Bukurešt povezuje sa glavnim prugama: E-50, Pariz-Cirih-Beč-Budimpešta-Kijev-Moskva i E-95, Moskva-Bukurešt-Sofija.

Pruga Beograd-Bar predstavlja najkraću željezničku vezu južnog dijela Jadranskog mora i Sredozemnog mora sa evropskim koridorom H i sa lukama na rijeci Dunav (koridor VII). Panevropski koridori X i VII se dodiruju u Beogradu.

Pruga predstavlja jedinu vezu željeznica Albanije sa Evropom. Pruga Podgorica – Skadar završena je 1986. godine.

¹ Zbog vrlo zahtjevnih terenskih uslova, mnogi od mostova na pruzi Beograd - Bar predstavljaju vrhunska projektantska i građevinska ostvarenja. Najbolji primjer za ovu tvrdnju je most "Mala Rijeka", željeznički most sa najvišim stubovima u Evropi. Most "Mala Rijeka" je dužine 498 m, sa visinom u odnosu na nivo rijeke od 200 m. Na pruzi su i 73 stanice sa kolosijecima u ukupnoj dužini od 158 km.

Ukupna dužina pruga u Crnoj Gori iznosi 248,6 km, od čega je elektrificirano 167,4 km ili 67,34%. Gustina mreže pruga iznosi 1,8 km/100 km². Stanje željezničke mreže u Crnoj Gori nije zadovoljavajuće ni po gustini ni po kvalitetu mreže.

Razvoj željezničke mreže prema PPCG

1. rekonstrukcija crnogorskog dijela pruge Beograd – Bar
2. krak Podgorica - Nikšić (sa izmještanjem dijela trase preko lokacije Duklja)
3. dio pruge Podgorica – granica sa Albanijom (veza sa Skadrom)

POMORSKI SAOBRAĆAJ

Brodarstvo u Crnoj Gori ima viševjekovnu tradiciju. Još 1336. godine u Perastu je radilo brodogradilište. Najveći uspon bokeljsko brodarstvo imalo je u XVII i XVIII vijeku kada je morima plovilo oko 300 jedrenjaka duge plovidbe. Krajem XIX i početkom XX vijeka jedrenjake zamenjuju parobrodi. Do I svjetskog rata osnovana su dva parobrodska društva „Bokeljska plovidba” i „Boka”. Nakon Drugog sv. rata nosioci pomorskog brodarstva bili su „Jugooceanija” Kotor i „Prekookanska plovidba” Bar sa 17 brodova i preko 1000 zaposlenih.

Godine 1906. je, pod pokroviteljstvom knjaza Nikole, u Baru počela izgradnja luke. Njena značajnija eksploatacija započinje nakon II sv. rata. Današnji kapacitet Luke Bar iznosi 5 miliona tona godišnje. Raspolaze sa 120 000 m² zatvorenih skladišta, zatim hladnjače, rezervoare za naftu, uređene površine za skladištenje automobila i druge pogodnosti. Posebna prednost ogleda se u željezničkoj i drumskoj povezanosti sa kontinentalnim zaleđem. Luka Kotor je 1984. god. stekla status luke otvorene za međunarodni saobraćaj. Svojim položajem i namjenom, luka Kotor prioritet daje prihvatanju putničkih brodova i jahti, i pruža sve usluge neophodne za njihov smještaj. Ostale luke na Crnogorskom primorju su: Ulcinj, Petrovac, Budva, Tivat, Zelenika i Herceg Novi.

Razvoj vodnog saobraćaja prema PPCG

Dalji razvoj luka unutar Kotorskog zaliva procijenije se u skladu sa ograničenjima u vezi sa zaštitom okoline, prirodnom i kulturnom baštinom i međunarodnom zonom zaštite Kotorsko-risanskog zaliva (UNESCO, Svjetsko prirodno i kulturno nasljeđe). Najvažnija luka je Luka Bar.

Razvoj kapaciteta za nautički turizam u priobalju vršiće se u skladu sa ekološkim i prostornim mogućnostima odgovarajućih lokacija.

Na Skadarskom jezeru i rijeci Bojani, rječni turizam i izletničke plovidbe razvijae se u skladu sa ekološkim uslovima i treba da stvore uslove za razvojno pozicioniranje ovog prostora. Postojeća pristaništa koja treba urediti su: Plavnica, Rijeka Crnojevića, Virpazar, Krnjice i Kkla.

VAZDUŠNI SAOBRAĆAJ

Godine 1960. je pušten u saobraćaj vojno – civilni aerodrom u Golubovcima (Podgorica)

Primarnu mrežu aerodroma Crne Gore čine aerodrom Podgorica i aerodrom Tivat:

Aerodrom Podgorica ima poletno-sletnu stazu dužine 2500 m i širine 45 m. Generalna konstatacija je da kompleks aerodroma ima zadovoljavajući prostorni kapacitet za sadašnje potrebe.

– **Aerodrom Tivat** ima poletno-sletnu stazu dužine 2500 m, širine 45 m.

Aerodrom **Berane** je u periodu od 1961. do 1976. godine korišćen za javni prevoz u vazdušnom saobraćaju. Trenutno se koristi samo kao sportski aerodrom. Aerodrom ima izgrađenu osnovnu saobraćajnu infrastrukturu

– Aerodrom **Nikšić** (Kapino polje) se koristi kao sportski aerodrom, ima travnatu poletno-sletnu stazu dužine 1200 m;

– Letilište **Ulcinj** ima travnatu stazu dužine 760 m i koristi se za sportske aktivnosti i poljoprivrednu avijaciju.

Razvoj vazduhoplovne infrastrukture prema PPCG

-Aerodrom u Podgorici mora se dalje razvijati kao glavni međunarodni aerodrom (klase 4E), koji će opsluživati 60-70% ukupnog aviosaobraćaja i koji mora imati snagu da opsluži sve vidove saobraćaja, počev od redovnog, čarter, poslovne avijacije do prevoza robe.

-Aerodrom u Tivtu je drugi po značaju aerodrom u Crnoj Gori koji obezbeđuje direktan pristup turističkim centrima na primorju i ima ključnu ulogu za razvoj turizma. Pored ove osnovne uloge, Tivat je alternativni aerodrom za aerodrome u okruženju, a posebno za aerodrom u Podgorici. Kod potencijalnog razvoja aerodroma, lokacije se moraju sačuvati od drugih zahtjeva i korišćenja koji su u suprotnosti ili ometaju predviđenu upotrebu.

Osim aerodroma Berane, koji je predviđen za putnički saobraćaj, ostali aerodromi (Nikšić, Pljevlja, Žabljak, Ulcinj) će se razvijati prvenstveno kao aerodromi za specijalne potrebe: rekreativno letjenje, sportsko letjenje i (sezonski) regionalni saobraćaj, kao i za manje poslovne avione.

PTT SAOBRAĆAJ

Uređenje poštanskog i telefonskog saobraćaja u Crnoj Gori počinje sedamdesetih godina prošlog vijeka. Prve poštanske stanice otvorene su 1870. u Cetinju, Rijeci Crnojevića i Virpazaru. Od 1895. god. poštanske pošiljke se prevoze dilažansom na linijama Cetinje – Podgorica – Nikšić; Cetinje – Kotor i Cetinje – Virpazar – Bar. Godine 1885. Crnogorsko

parobrodsko društvo uvodi plovidbu i prevoz pošte i putnika po Skadarskom jezeru. Prva parobrodsko linija povezivala je Rijeku Crnojevića i Skadar.

Telegrafska služba organizovana je 1869. god. u Cetinju, Rijeci Crnojevića i Orjoj Luci. Radio-telegrafski saobraćaj se uvodi 3. avgusta 1904. god. kada je počela sa radom radio-stanica Volujica u Baru. Telefonska služba uvedena je 1907. god. u 10 najvećih crnogorskih gradova. Prve poštanske marke puštene su u promet 1874. godine. Godine 1999. došlo je do razdvajanja JP PTT Crne Gore na poštu i telekomunikacije.

Razvoj telekomunikacija prema PPCG

Aktuelno stanje u telekomunikacijama determinisano je Zakonom o telekomunikacijama i Zakonom o radiodifuziji kao i djelovanjem dviju regulatornih agencija (Agencija za telekomunikacije i Agencija za radio-difuziju).

U navedenom zakonskom okviru razvijaju se javni telekomunikacioni sistemi:

- Fiksna telefonija -na tržištu postoji konkurencija – 5 operatora sa licencama za pružanje javnih telekomunikacionih servisa putem fiksnog i fiksnog bežičnog pristupa. Dominantni operator na bazi fiksnog pristupa opslužuje oko 180.000 korisnika.
- Mobilna telefonija (Na tržištu postoji konkurencija – 3 operatora sa odgovarajućim licencama), sa preko 1.000.000 korisnika. Pokrivenost teritorije servisima mobilne telefonije je približno ista za sve operatore i iznosi preko 95%.
- Radio-difuzija (Na tržištu postoji konkurencija – državni javni radio – difuzni servisi, lokalni javni radio – difuzni servisi, komercijalni emiteri (radio i TV stanice), kabl i bežični operatori za distribuciju radio i TV programa do krajnjih korisnika, itd.
- Internet (Svi operatori fiksne i mobilne telefonije koji posjeduju licence su potencijalni davaoci Internet servisa i servisa prenosa govora preko Interneta). Za sada je izdato 13 licenci sa ovlaštenjem za pružanje Internet servisa. Broj korisnika Internet servisa procjenjuje se na preko 100.000.

Poštanski saobraćaj

Pošta Crne Gore, i pored pojave konkurentskog operatora, i dalje ima dominantnu ulogu, jer je zastupljena u skoro svim naseljenim mjestima.

Razvoj telekomunikacione infrastrukture

-Dalji razvoj i unapređenje telekomunikacione infrastrukture - satelitske mreže, mreže fiksne i mobilne telefonije, govorne mreže, mreže radio-televizijske difuzije (emisije) i mreže kablovske televizije.

Razvoj poštanske mreže

Održavanje i unapređenje poštanske mreže uz postizanje visokog kvaliteta u svim segmentima mreže, uključujući i pružanje kvalitetne usluge stanovnicima u udaljenim područjima.

PROSTORNI PLAN CRNE GORE DO 2020. godine

SAOBRAĆAJNA INFRASTRUKTURA - POSTOJEĆE STANJE

Razmjera 1 : 900 000

0 10 20 30 40 50 km
(U ovom karti su linije u kilometrima)

