



Crna Gora: Izgradnja autoputa Bar-Boljare - Procjena uticaja na životnu sredinu i društvo

Analiza razlika & Skup dokumenata za dionicu Mateševo – Andrijevica

#### IZVJEŠTAJ O KONSULTACIJAMA

Sastanci sa lokalnim zajednicama pod uticajem projekta dionice Mateševo-Andrijevica, održani u periodu juli - decembar 2024. godine.

Glavni zaključci i teme/pitanja na sastancima u lokalnim zajednicama: Mateševo, Bare Kraljske, Kralje, Gnjili Potok, Sjenozeta, Trešnjevik, Slatina, Prisoja, Zabrdje, Trešnjevo i Andrijevica.

Consultant



PASECO SP LTD

26, Fokionos Negri str.,  
11361 Athens, Greece

March 2025

## 1 Uvodne napomene I informacije o konsultacijama

Autoput Bar-Boljare (BBH) u svojoj dužini od 168 km, od kojih je 23,5 km dionica Mateševo – Andrijeвица, čini dio Trans-europskog autoputa (TEM) kroz Crnu Goru. Namjera Crne Gore da izgradi autoput Bar – Boljare inicirana je još 2001. godine odlukom Skupštine da ga unese u Prostorni plan (“Službeni list CG” br. 45/01). Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine usvojen je 2008. godine (“Službeni list CG” br. 24/2008), i u njemu je definisan koridor autoputa BBH. Cilj definisanja koridora bio je da se prostor zaštiti od drugih prostornih zahtjeva i načina korišćenja (Prostorni plan, str. 133). Dana 19. oktobra 2023. godine, Vlada Crne Gore je usvojila Nacrt Prostornog plana Crne Gore do 2040. godine. Nakon objavljivanja, javnog uvida i perioda konsultacija, finalni nacrt Prostornog plana usvojen je i objavljen 29. januara 2024. godine od strane Ministarstva za prostorno planiranje, urbanizam i državnu imovinu. Dokument Strategija razvoja saobraćaja u Crnoj Gori (2019-2035) uključuje završetak dionice “Mateševo - Andrijeвица” kao dio autoputa Bar - Boljare u jedinstvenu listu prioriternih infrastrukturnih projekata.

Aktivnosti koje su preduzete u pripremi Projekta mogu se posmatrati kroz **dvije faze**, koje se nisu preklapale.

**Prva faza** započela je Generalnim projektom (Louis Berger SAS-Paris, Simm Engineering –Podgorica) 2008. godine, kada su razmatrane tri alternativna rješenja trase. Projektne aktivnosti nastavile su se 2018. godine u okviru usluga tehničke pomoći (TA) podržanih kroz Investicioni okvir za Zapadni Balkan (WBIF) Grant.

**Druga faza** započela je sredinom 2024. godine i je bila određena namjerom Vlade Crne Gore da zatraži finansijsku podršku od EBRD-a za izgradnju dionice Mateševo – Andrijeвица. Uključivanje EBRD je zahtijevalo procjenu usklađenosti komponenti Projekta sa, između ostalog, Ekološkom i socijalnom politikom EBRD-a (2019) i EBRD-ovim Standardima učinaka (Performance Requirements), nakon čega je odlučeno da MONTEPUT istraži održive alternative u nastojanju da izađe u susret primedbama I bojaznima koje su iskazane u tri od osam naselja u zoni trase.

Ovaj Izvještaj predstavlja rezime konsultacija i sastanaka održanih sa lokalnim zajednicama pod uticajem Projekta, koji su održani tokom druge faze projekta u okviru Dubinske analize (Due Diligence) dosadašnjeg toka Projekta izrade Procjene ekološkog i socijalnog uticaja (ESIA).

**Od jula do septembra 2024. godine organizovana su dva seta javnih sastanaka sa građanima u lokalnim zajednicama pod uticajem Projekta.** Prvi set (23. i 24. jula 2024. godine u Barama Kraljskim, Kraljama i Slatini) organizovan je od strane ESIA konsultanata s ciljem prikupljanja podataka o percepciji trase, procjeni ekoloških i socijalnih uticaja koji se mogu pripisati trasi, kao i procjene prethodnog angažovanja i procesa razmene informacija. Drugi set sastanaka organizovao je MONTEPUT kao odgovor na bojazni identifikovane tokom sastanka u julu 2024. godine, koje su ukazivali na nerešena pitanja povezana sa planiranom trasom Autoputa. U cilju rešavanja ovih pitanja I usklađivanja sa standardima EBRD-a, MONTEPUT je istražio alternativnu trasu, na dijelu dionice od izlaza iz tunela Tresnjevik do Andrijevice. Predlog nove trase je predstavljen na javnim skupovima: u Andrijevici 4. septembra 2024. godine, u Kraljama (za naselja Gnjili Potok, Sjenozeta, Trešnjevik i Kralje) 18. septembra 2024. godine, 19. septembra 2024. godine u Slatini (za naselja Slatina, Zabrdje i Tresnjevo) i 27. septembra u Barama Kraljskim i Mateševu za zajednice Bare Kraljske, Mateševo i Sunga.

U ovom Izvještaju dat je sažetak izlaganja učesnika na ovim javnim skupovima:

▪ **Sastanak u lokalnoj zajednici Bare Kraljske, 23. jula 2024. godine**

Učesnici su predložili da do ovog sastanka, nije bilo značajnih konsultacija ili prezentacija predložene trase Autoputa. Iskazali su zabrinutost zbog manjka transparentnosti i nedostupnosti relevantnih informacija koje bi učinile saradnju sa zainteresovanim stranama efikasnom. Učesnici sastanka su ukazali da su Bare Kraljske kao i Mateševo, bili izloženi negativnim uticajima tokom izgradnje dionice Smokovac - Mateševo (dio autoputa Bar-Boljare koji prethodi dionici Mateševo - Andrijevica). Narušena bezbednost saobraćaja, oštećenja lokalnih puteva, prekoračenje dozvoljene brzine, pretovareni kamioni, navedeni su kao najčešći problemi. Pored toga ukazano je na probleme sa odvodnjavanjem, uslovima funkcionisanja i organizovanja života u naseljima u blizini trase, kao i o ograničenjima u korišćenju zemljišta u privatnoj svojini koja su nametnuta pre i tokom izgradnje autoputa.

Učesnici su naveli da je administrativni proces eksproprijacije počeo, i postavljena su pitanja o tome zašto je ovaj proces započeo na osnovu Idejnog projekta. Na sastanku je takođe iskazano nezadovoljstvo u postupanju nadležnih službi u fazama koje su prethodile procjeni imovine, posebno zbog nedostatka prethodne komunikacije. Do sada nije došlo do zaključenja sporazuma niti do stupanja u posed zemljišta.

Tokom sastanaka, učesnici su naglasili da su 2022. godine podnijeli listu od sedam zahtjeva (kao Zaključci sa zбора građana od 1.10.2022.) različitim vladinim institucijama, uključujući MONTEPUT i nadležno ministarstvo. Međutim, nije bilo povratnih informacija. MONTEPUT je odgovorio samo na jedan od sedam zahtjeva—zahtjev za dodatnu petlju u Barama Kraljskim—odbivši ga sa obrazloženjem da tehnički nije izvodljiv i da razdaljina između dve uzsatopne petlje mora da bude usklađena sa važećim domaćim standardima. Takođe, predložena petlja nije planirana Prostornim planom Crne Gore. Rečeno je da treba uputiti amandmane na Plan, kao i da je predlog da se izgradi petlja podržala Skupština opštine Kolašin.

Učesnici na skupu su pozdravili sastanak sa ESIA konsultantima, smatrajući ga pozitivnim korakom za poboljšanje komunikacije sa MONTEPUT-om i drugim vladinim zainteresovanim stranama. Takođe, su pozitivno ocijenili planirano uspostavljanje žalbenog mehanizma. Tokom sastanka odlučeno je da formalna komunikacija i angažman obavljani preko Predsjednika Mjesne zajednice kao izabranog predstavnika zajednice.

▪ **Jul 23, 2024 – Sastanak sa Predsednikom Mesne zajednice i građanima Slatine**

**Tokom sastanka, značaj autoputa nije dovođen u pitanje.** Predsjednik Mjesne zajednice je govorio o očekivanjima građana da će izgradnja autoputa podstaći mlađe generacije da ostanu u tom regionu, pa čak i da se vrate i tu ponovo nastane. Međutim, rečeno je da je potrebno preispitati položaj trase i ako je moguće uraditi izmjene kako bi se umanjila, a gdje je moguće, izbjegla eksproprijacija imovine i stambenih objekata. Glavni cilj promjene trase bio bi zaštita imovine i omogućavanje vlasnicima zemljišta (građanima) da nastave da žive i rade na svom posedu. Jedan od učesnika je upozorio da vlasnici koji ne žive u naselju, ali posjeduju zemljište, eksproprijaciju zemljišta posmatraju kao ekonomsku priliku i dobit. Svi učesnici su se saglasili da je neophodno da vlast promjeni način na koji komuniciraju sa građanima, a naročito da ta komunikacija bude češće i efikasnija.

▪ **Jul 24, 2024, sastanak građana u naselju Kralje.**

Prije sastanka, ESIA konsultanti su se sastali Predsjednikom lokalne zajednice (Mjesna zajednica), koji im je predočio neke od očekivanih negativnih uticaja koje će doneti trasa postavljena na osnovu Idejnog projekta i govorio o aktivnostima i nastojanjima da o ovim problemima obaveste relevantne državne službe. Tokom sastanka u Kraljama, učesnici su govorili da je najveće nezadovoljstvo građana zbog toga što će trasa Autoputa presjeći naselje, narušiti prostornu i funkcionalnu koheziju naselja i značajno ugroziti kvalitet života i dobrobit građana. Ponovljeno je da je fokus na socijalnim vrijednostima, a da ih ne pokreću ekonomski faktori. Učesnici su rekli da nisu bili ni uključeni niti konsultovani u postupku određivanja trase, da nisu dobili relevantne informacije, čak ni u vezi sa eksproprijacijom. Svoje primedbe su slali mnogim institucionalnim akterima i čini se da su dobijali uvjerenja da će se ove primedbe ozbiljno razmotriti. Učesnici na skupu su ocenili da je MONTEPUT bio svjestan ovih problema i njihove ozbiljnosti, te da je bio spreman da istraži alternative, ali bi se to organizovalo tek kasnije, u fazi izrade Glavnog projekta, kada bi postupak odabira Izvođača već bio okončan. Učesnici su sugerisali da se istraži alternativna trasa koja bi zaobišla naselje. Informacija da će biti uspostavljen žalbeni mehanizam za projekat dočeka je sa odobravanjem. Odlučeno je, kao i u drugim naseljima, da formalna komunikacija i informisanje budu usmjereni na njihovog izabranog predstavnika, tj. Predsjednika mjesne zajednice.

\* \* \*

Sljedećih pet javnih skupova održani su nakon što je MONTEPUT analizirao i predložio alternativnu trasu i zakazao ove javne skupove kako bi pružio informacije i detaljnu prezentaciju predloženih promjena. Svi skupovi su imali uvodno obraćanje Direktora MONTEPUT-a koji je obrazložio razloge za promjenu dijela trase na Dionici Mateševo – Andrijevića. Dao je osnovne informacije o finansiranju autoputa, uz napomenu da je inicijalno dionica trebala da bude finansirana iz Fonda kapitalnih ulaganja Crne Gore zbog njenog značaja za nacionalni razvoj i hitnosti realizacije Projekta. Ova hitnost je bila razlogom da se započne proces eksproprijacije na osnovu idejnog projekta. Međutim, kada je Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD) prihvatila da finansira Projekat, cijeli Projekat je morao biti usklađen sa Standardima za životnu sredinu i društvene performanse EBRD-a. Kao rezultat toga, promjene u načinu finansiranja zahtijevale su primjenu novih kriterijuma, s posebnim fokusom na društvene uticaje, koji su morali biti uzeti u obzir prilikom odabira trase.

#### ▪ **Septembar 4, 2024, javni skup u Andrijevići**

MONTEPUT je predstavio prednosti izmjenjene trase (približno 8,5 km dugačke) u odnosu na prvobitnu / originalnu trasu, kao što su trošak izgradnje, izbjegavanje ukrštanja sa regionalnim putem, umanjeње fizičkog raseljavanja, premještanje petlje u Slatini koji smanjuje negativne društvene uticaje i gubitak sredstava za život, te zaštitu kvaliteta života za lokalne stanovnike. Učesnici su obaviješteni da će se javne prezentacije u vezi sa predloženim promenama, posebno alternativnom trasom, organizovati u svakoj lokalnoj zajednici pod uticajem Projekta i pružiti svim zainteresovanim građanima priliku da dobiju detaljno obaveštenje i da iznesu svoje stavove o izmjenjenoj trasi.

**Opšta ocena i percepcija nove trase.** Većina učesnika pozitivno je ocenila izmjenjenu trasu, naglašavajući njen značaj za razvoj ovog dijela Crne Gore. Jednoglasno je ocenjeno da je nova trasa povoljnija za njihova naselja, posebno u Slatini, Gnjlom Potoku i Kraljima. **Percepcija koristi od nove trase.** Izmjenjena trasa

ima znatno manje negativnih društvenih uticaja i posljedica u poređenju sa onom usvojenom kroz Idejni projekat. Učesnici su naglasili da pri ocjeni položaja trase javni interes treba imati prioritet, posebno izbjegavanje negativnih uticaja na postojeće stambene i javne objekte u poređenju sa trasom urađenom na osnovu Idejnog projekta. Učesnici su naglasili da u vrednovanju opravdanosti trase javni interes mora imati prioritet, a te da je neophodno izbeći negativne učinke na postojeće stambene i javne objekte u naselju Kralje. Takođe je istaknuto da postojeća naselja i kvalitet života ne bi smjeli biti ugroženi ili uništeni autoputem koji prolazi kroz njegov centar. **Suprotstavljeni stavovi.** Manji broj građana izrazio je protivljenje predloženim izmenama, jer su očekivali eksproprijaciju na osnovu trase iz Idejnog projekta i smatrali su da je opravdano da budu oštećeni za izostanak naknade od eksproprijacije koju bi dobili da nije došlo do izmjene trase. Takođe je izraženo nezadovoljstvo zbog neblagovrijemenog obavještenja o ovom javnom skupu. Postavljena su pitanja da li su analizirane druge alternative pored predložene, posebno u vezi sa tehničkim i geološkim aspektima. Fokus učesnika koji se protive trasi bio je da su, u očekivanju eksproprijacije, uložena sredstva u kupovinu zamjenskih nepokretnosti. MONTEPUT je saslušao ove probleme i potvrdio da zemljište još nije ekspropisano, navodeći da će se uzeti u obzir zabrinutosti građana koji se osjećaju pogođenim promjenom trase. Održaće se sastanci sa tim građanima kako bi se postigla međusobno prihvatljiva rješenja. MONTEPUT, u saradnji sa relevantnim državnim organima, odrediće prihvatljive oblike naknade za one koji su možda pretrpjeli štetu i obavještavaće javnost i lokalne zajednice o ovom pitanju. Predloženo je da se sprovede anketa koja bi obuhvatila građane koji smatraju da su pretrpeli štetu o mogućim kompenzacijama, kao i stavove javnosti prema predloženim. Razjašnjeno je da je ovaj sastanak prvi u nizu sastanaka u lokalnim zajednicama pod uticajem Projekta.

- **Septembar 18, javni skup u Kraljama za građane naselja Kralje, Gnjili Potok, Sjenožeta, Trešnjevik**

Ovaj sastanak je protekao u afirmativnom tonu. Stanovnici sve četiri zajednice iskazali su široku podršku alternativnoj trasi. Iako su postojale i zabrinutosti, na kraju sastanka svi prisutni su dali podršku promjenjenoj trasi. Predsjednik Mjesne zajednice u Gnjilom Potoku izvijestio je da je više od 90% stanovništva za novu trasu. Mnogi su izrazili zahvalnost što njihovi domovi više nisu u opasnosti od rušenja, što je stvorilo pozitivnu perspektivu za budućnost njihovih zajednica. Učesnici su ocijenili da nova trasa nudi bolje izgleda za dugoročni razvoj, posebno za naselja koja su bila ugrožena originalnim projektom. **Eksproprijacija i percipirani ekonomski gubitak zbog izmjenjene trase.** Jedna grupa učesnika čija zemljišta i domovi neće biti ekspropisani zbog promijenjene trase su, takođe, podržali predlog izmjenjene trase, ocjenjujući je kao društveno održivu / opravdanu. S druge strane, jedan učesnik koji je tvrdio da govori u ime grupe odsutnih građana izvijestio je da su mnogi kupili zemlju i kuće u obližnjim naseljima, rukovođeni očekivanjem da će njihova imovina biti ekspropisana prema originalnoj 7 prvobitnoj trasi autoputa. Ova kupovina izvršena je nakon što je Vlada početkom 2024. godine proglasila javni interes za eksproprijaciju. Ovaj učesnik dalje smatra da ova ulaganja moraju biti nadoknađena i predložio je da se ovi zahtevi dostave nadležnima radi daljeg rešavanja. MONTEPUT je prihvatio ovaj zahtjev i pružio uvjerenje da će se ovo pitanje dalje razmatrati. **Snabdijevanje vodom i pitanja bezbjednosti i zdravlja.** Istaknuta je važnost da se mapiraju sva registrovana i neregistrovana vodoizvorista koja obezbjeđuju snabdijevanje vodom. Iskazana je zabrinutost zbog blizine autoputa u odnosu na kuće koje se ne ekpropisu, i očekivanja da će trasa biti prilagođena kako bi se ublažili odnosno smanjili uticaji na nepokretnosti koje se nalaze u blizini predložene trase. Ukazano je i na moguće smetnje u fazi izgradnje, kao što su buka ili prašina. **Izolacija**

**kuća usled izgradnje tunela.** Čule su se bojazni u vezi sa mogućom izolacijom kuća zbog izgradnje tunela, budući da u tom delu nema direktnog uključenja na autoput. Pojašnjeno je da će petlja koja dozvoljava uključenje na autoput biti u Andrijevici, dok će postojeća lokalna putna mreža biti očuvana i povezanost održana.

- **Septembar 19, 2024. Javni skup građana naselja Slatina, Zabrdje, Prisoja and Trešnjevo (održan u naselju Slatina)**

Sastanak je obilježen kombinacijom bojazni i podrške. Uprkos glasnom izražavanju negativnih percepcija koje su iznijeli neki učesnici tokom sastanka, a koje su detaljno opisane u nastavku ovog paragrafa, većina učesnika je na kraju sastanka pružila podršku trasi.

**Opšte vidjenje.** Građani su izrazili različita mišljenja o novoj trasi. Neki su podržali promjenu, navodeći kao razlog smanjenje rušenja objekata, dok su drugi izrazili zabrinutost zbog uticaja na životnu sredinu, nedostatka prethodne javne diskusije i gubitka potencijalne naknade koja bi bila dobijena očekivanom eksproprijacijom ako bi bila realizovana originalna / prvobitna trasa. Postavljeno je nekoliko pitanja u vezi sa uticajem na lokalne poslovne objekte, procesom eksproprijacije i planiranjem nove trase, uključujući i pitanje da li je ona odobrena od strane relevantnih vlasti i da li ispunjava sve tehničke i ekološke zahtjeve. Iznet je stav da je procesom izrade nove trase loše upravljano i zatraženo je da više predstavnika vlade i zvaničnika EBRD-a prisustvuje budućim sastancima u lokalnim zajednicama kako bi se odgovorilo na sve zahteve. Postavljeno je pitanje čija je inicijativa bila da se promijeni trasa i da li nova trasa utiče odnosno uništava industrijsku zonu. Takođe, postavljena su pitanja da li je Vlada podržala promjenu i ko će snositi troškove preprojektovanja. Jedan od učesnika izrazio je nameru da dostavi pisane komentare Evropskoj komisiji i svim državnim organim. **Javna rasprava i transparentnost.** Iskazana je zabrinutost zbog nedostatka adekvatne javne rasprave i transparentnosti tokom procesa donošenja odluka. Mnogi su smatrali da o promjeni trase nije postojalo dovoljno informacija i da njihova mišljenja nisu dovoljno uvažena. Takođe, postavljena su pitanja o uključenosti ključnih vlasti, poput relevantnih ministarstava i agencije za zaštitu životne sredine, u diskusije. Neki građani ocenju da su bili neinformisani o promjenama, sugerišući potrebu za boljom komunikacijom sa lokalnim zajednicama. Takođe, ukazano je na navodne nepravilnosti u planiranju, nedostatak komunikacije sa vlasnicima i nedovoljnu javnu konsultaciju. Činjenica da mnogi vlasnici / građani ne žive u tom području je dovela do toga da nisu bili obaviješteni o sastanku. **Uticaj na imovinu i eksproprijacija.** Proces eksproprijacije izazvao je značajnu zabrinutost, posebno u vezi sa naknadom i pravičnošću. Neki građani su bili zabrinuti zbog uticaja stare trase na njihove objekte i mogućnosti za dodatno raseljavanje. Međutim, drugi su pozdravili novu trasu, jer su njihovi domovi bili zaštićeni od rušenja, što je omogućilo povoljniji ishod u odnosu na prethodnu trasu. Iskazana su različita mišljenja o tome kako je proces eksproprijacije sproveden i kakva će biti naknada. Iznete su optužbe da je trasa promijenjena kako bi se omogućila dobit jednom broju vlasnika poslovnih objekata u industrijskoj zoni, jer, prema njihovim tvrdnjama, promjena trase je u korist tih vlasnika jer će ostvariti dobit po osnovu eksproprijacije. Postavljena su pitanja u vezi sa nadoknadom za gubitke uslijed zabrane izgradnje duž stare trase, koja je postojala i kojom su vlasnici bili ograničeni tokom pet godina. Moglo se čuti i mišljenje da je broj građana već pružio podršku staroj trasi kada su pristali na eksproprijaciju. Izrečena je percepcija da će novom trasom biti ugroženo više stambenih objekata. Izneti su i mišljenja da nova trasa nije razmatrana uz odgovarajuće javne konsultacije i da je izazvala podjelu među stanovnicima, jer su mnogi prvobitno pristali na eksproprijaciju, ali sada neće biti eksproprijisani. Zatraženo je da

kompenzacija za ekspropisano zemljište bude viša od onoga što je Vlada platila za prethodnu dionicu Smokovac – Mateševo. **Pravna ograničenja u koriscenju zemljišta.** Izražene su zabrinutosti zbog petogodišnjeg ograničenja gradnje koje je nametnuto u koridoru autoputa, što je dovelo do ekonomskih gubitaka. Postavljeno je i pitanje na osnovu kojeg planskog dokumenta je urađena nova trasa. **Uticaji na izvor prihoda.** Učesnici kojima je zemljište izvor prihoda bili su izuzetno zadovoljni promenjenom trasom jer je izbegnut uticaj na njihove porodične biznise. **Ekološki uticaji.** Neki građani su iskazali bojazan da bi nova trasa mogla izazvati veće štete po životnu sredinu nego originalna / prvobitna trasa, posebno u pogledu oštećenja poljoprivrednog zemljišta, vodnih resursa poput rijeke Kraštica i šireg ekosistema. Postojale su specifične zabrinutosti zbog blizine trase osjetljivim područjima i rizika od klizišta. Neki učesnici su postavili pitanje da li je nova trasa temeljno procijenjena u pogledu svojih ekoloških posljedica. **Tehnička i katastarska pitanja.** Postavljena su pitanja u vezi sa tehničkim detaljima nove trase, uključujući njeno uključivanje u Prostorni plan i implikacije na troškove. Neki stanovnici su izrazili sumnju u tačnost planova, posebno u vezi sa brojem objekata koji će biti srušeni i potencijalnim uticajem na lokalni razvoj. Vlasti su pojasnile da je nova trasa temeljno procijenjena koristeći geodetske i katastarske podatke, te da ispunjava tehničke i zakonske zahtjeve. **Izgradnja i vremenski okvir.** U zajednici je postojalo osjećanje hitnosti u vezi sa vremenskim okvirom izgradnje. Mnogi stanovnici su izrazili nestrpljenje i zabrinutost zbog kašnjenja u fazi projektovanja, naglašavajući potrebu da radovi počnu što prije kako bi se poboljšala regionalna povezanost i infrastruktura. Učesnici skupa su dobili uveravanja da se ulažu napor da se pripreme potrebni uslovi za izgradnju, a naročito da se ispune očekivanja u pogledu kvaliteta predstojećih radova.

▪ **Septembar 27' 2024. Javni skup u Barama Kraljskim (Napomena: Trasa nije promijenjena na teritoriji mesne zajednice Bare Kraljske)**

Diskusija je bila fokusirana na nekoliko pitanja vezanih za trasu autoputa u lokalnim zajednicama Bare Kraljske i Mateševo, koja je određena prema Idejnom projektu. Većina diskusija bila je ponavljanje onoga što je bilo rečeno na sastanku 23. jula 2024. godine. **Komunikacija sa vlastima:** Učesnici su naglasili potrebu za kontinuiranom komunikacijom između lokalne zajednice i državnih službi uključenih u izgradnju autoputa. Predsjednik Mjesne zajednice (MZ) naglasio je značaj dobijanja informacija vezanih za projekat i sugerisao da se trasa koriguje / optimizuje u određenim područjima tokom faze detaljnog projektovanja. **Zabrinutosti u vezi sa rušenjima objekata.** Jedna od glavnih tema bila je uticaj autoputa na postojeće objekte. Učesnici su izrazili zabrinutost zbog jednog broja kuća koje bi bile srušene ili pogođene trasom. Sagovornici su sugerisali da bi manja prilagođavanja trase mogla izuzeti rušenje nekih od ugroženih objekata. Postavljena su pitanja kakvi će biti uslovi i kvalitet života i stanovanja u kućama koje su u neposrednoj blizini autoputa ili ispod planiranog mosta. Jedan učesnik je konkretno postavio pitanje da li postoje propisi o minimalnoj udaljenosti između stambenih objekata i autoputa, jer bi njegova kuća bila udaljena manje od 15 metara od stuba mosta. **Procjena imovine i eksproprijacija:** Nekoliko učesnika izrazilo je nezadovoljstvo zbog procesa procjene imovine i načina na koji se vrši eksproprijacija. Upućene su i pritužbe na propuste prilikom evidentiranja imovine i procjene njene vrijednosti. Jedan učesnik je pitao da li će se ekspropisati samo dio zemljišta preko kojeg prolazi trasa, ili će biti omogućena eksproprijacija cijele parcele. Takođe, bilo je zahtjeva da Komisija procijeni upotrebljivost zemljišta koje bi bilo samo djelimično ekspropisano i uspostavi jasne principe za

postupanje u takvim slučajevima. Građani su izrazili nezadovoljstvo radom Komisije za procjenu imovine, navodeći nesuglasice i greške u procjeni. **Ograničenja u izgradnji i proces eksproprijacije:** Nekoliko učesnika govorilo je o ograničenjima sa kojima su se suočili, uključujući zabranu gradnje novih kuća ili rekonstrukciju postojećih. Zatražili su pouzdane informacije o tome koji objekti će se rušiti i insistirali na provjeri tačnosti podataka u katastru. Takođe, pozvali su na standardizaciju kriterijuma za eksproprijaciju i garancije da se svi djelovi ekspropisane imovine adekvatno procijene.

**Podrška izgradnji autoputa:** Uprkos zabrinutostima, iskazana je opšta podrška za projekat autoputa, s naglaskom na njegove koristi za selo i regiju. Učesnici su, pored podrške, naglasili važnost očuvanja dobrih životnih uslova za one čije kuće neće biti srušene. **Zaključak:** Najčešće bojazni odnosile su se na transparentnost i pravičnost procesa eksproprijacije i način procjene imovine, uticaj trase na lokalnu imovinu, kao i na očekivanja da će se obezbediti da projekat izgradnje autoputa ne prouzrokuje štete i gubitke za pojedinačna domaćinstva. **Petlja u Barama Kraljskim :** I na ovom sastanku veliki broj sagovornika je ponovio zahtjev da se razmotri izgradnja petlje kod Bara Kraljskih, kako je detaljno razmatrano na sastanku održanom 23. jula 2024. godine.

- Septembar 27, 2024. Javni skup u Mateševu

**Učešće javnosti i transparentnost.** Učesnici su iskazali nezadovoljstvo zbog izostanka javnih konsultacija I zbog toga što su nisu upoznati sa trasom autoputa. **Uticaj na imovinu i eksproprijacija.** Proces eksproprijacije izazvao je velike strepnje, naročito u pogledu saradnje i komunikacije sa Upravom za nekretnine u Kolašinu. Posebno je naglašen problem sa 7 objekata koji se ne nalaze na trasi, ali su u neposrednoj blizini autoputa u neposrednoj blizini i postavljeno je pitanje o mogućim modifikacijama trase da bi se izbegli negativni uticaji sa autoputa na ove kuce I obezbedio nesmetan prilaz. **Iskustvo sa prethodnih projekata:** Učesnici su navodili primere negativnih uticaja kojima su bili izloženi građani tokom izgradnje Dionice Smokovac – Mateševo (dionica BBH koja prethodi dionici Mateševo – Andrijevića). Posebno je upozoreno na: ugrožavanje bezbednosti na regionalnom i lokalnim putevima, oštećenje lokalnih puteva, prekoračenje dozvoljene brzine, pretovarene kamione I sl. Upozoreno je i na probleme sa odvodnjavanjem, negativne uticaje na funkcionisanje lokalnih zajednice, kao i na ograničenja u korišćenju i pristupu poljoprivrednima parcelama nakon završetka izgradnje autoputa.

- Decembar 4, 2024. **Sastanak sa vlasnicima nekretnina u lokalnoj zajednici Bare Kraljske u cilju preciziranja pitanja o statusu objekata koja su postavljena tokom sastanka u septembru 2024. godine.**

Naglašeno je da vlasnike i dalje brine i da nemaju saznanja šta će biti sa stambenim objektima u blizini trase autoputa, kao I da nisu upoznatim sa mogućim merama ublažavanja negativnih uticaja niti opredeljenjima da se urade minimalne korekcije trase. I na ovom sastanku su ponovljeni zahtevi da se izgradi petlja u Barama Kraljskim. Sastanak je bio obeležen i različitim percepcijama I objašnjenjima učesnika u odnosu na njihove sopstvene nekretnine, kao I sa nedvosmislenim zahtevom da MONTEPUT nastavi da sarađuje sa zajednicom tokom faze detaljnog projektovanja.

X X X X X



U nastavku su sažete zajedničke teme, najčešće iskazane bojazni, pitanja i kritike na osnovu Zapisnika sa sastanaka i beleški konsultanata, sa ciljem da doprinesu razumevanju ključnih socijalnih aspekata koji su povezani sa projektom trase autoputa na Deonici Mateševo – Andrijevica, a fokusom na modifikovanu (novu) trasu od Tunnela Trešnjevik do Andrijevice.

Teme su bile slične, ali ne identične u svim lokalnim zajednicama. Primjetno je i da su stavovi bili polarizovani – sa evidentnim razlikama u interesima i očekivanjima, na jednoj strani, većine učesnika koji su podržali predložene modifikacije trase i, na drugoj strani, onih koji su izrazili otvoreno protivljenje, zastupajući stav da je trasa iz Idejnog projekta odobrena i da treba da bude implementirana.

**1. Nezadovoljstvo uključivanjem zainteresovanih strana, komunikacijom sa građanima i zanemarivanjem stavova građana o pitanjima koja utiču na njihov život i imovinu.**

Obrasci i obim nezadovoljstva bili su ujedinjeni kroz sve sastanke. Čak i one grupe koje su podržale projekat i novu trasu, smatraju da su njihovi stavovi i mišljenja zanemareni tokom ranih faza planiranja. Nezadovoljstvo se posebno fokusira na ponašanje opštinskih uprava, a naročito službi katastra – Agencije za nekretnine, koje se naročito manifestuje u postupku eksproprijacije. Glavni faktori nezadovoljstva su: nedostatak informacija uopšte, nedostatak blagovremenih i pisanih obavještenja, način evidentiranja i snimanja nekretnina, ulazak na posed bez odgovarajuće identifikacije, nenajavljeni dolasci i posjete domaćinstvima od strane procjenitelja radi popisa imovine, procjene i drugih poslova povezanih sa eksproprijacijom. Mnogi učesnici su rekli da su javni skupovi održani u periodu Juli – Septembar 2024 bili prvi put da su dobili bilo kakve informacije o izgradnji autoputa i procedurama eksproprijacije. Ukratko, učesnici su procijenili da je uključivanje zainteresovanih strana zakašnjelo, nedosljedno, sporadično i nesistematično.

**2. Percepcija o odugovlačenju i namjernom kašnjenju u procesu eksproprijacije od februara 2024. godine kada je proglašen javni interes, sumnje u legitimnost nove / modificirane trase i percepcija gubitka ekonomskih mogućnosti bile su zajednički imenitelj među građanima koji se protive izmjenama trase.**

Tema pribavljanja (eksproprijacije) zemljišta možese sažeti kroz sledeće kritičke ocene :

- **Nezadovoljstvo dosadašnjim vođenjem i organizovanjem procesa eksproprijacije. Posebno je apostrofirano:** ponašanje lokalnih vlasti – Agencije za nekretnine, nedostatak razmene informacija i slaba komunikacija sa građanima čija imovina je predmet eksproprijacije, neprofesionalno ponašanje procjenitelja tokom izlazaka na teren – vidi prvi paragraf).
- **Nezadovoljstvo modifikacijom trase zbog prethodnih ulaganja i/ili očekivanja ekonomskih koristi i dobitaka od kompenzacije** koje mogućnosti su poništene izmjenom trase. Jedan učesnik je naveo svoj primjer kupovine nekretnine u Andrijevici u očekivanju da će njegova kuća biti eksproprijsana i tvrdio da je tom kupovinom pretrpeo finansijski gubitak. Svi drugi prigovori su se odnosili na neostvarenu (“izgubljenu”) dobit na koju su računali imajući u vidu eksproprijaciju na osnovu prethodne trase. Usvajanjem nove trase njihova imovina ne podleže eksproprijaciji. MONTEPUT je obećao da će istražiti ove slučajeve i kompenzovati one

slučajeve u kojima je došlo do uticaja koji se može verifikirati.

Na osnovu transkripata sa sastanaka i izjava učesnika, može se zaključiti da je fokus pojedinaca koji se protive modifikaciji trase bio percepiranom gubitku očekivane kompenzacije za eksproprijaciju. Ovo stanovište je suprotno stavovima većine učesnika na javnim sastancima, čiji interesi su bili fokusirani na očuvanje celine i funkcionalnosti naselja pod uticajem trase autoputa, očuvanje socijalne kohezije i izbegavanje fizičkog raseljavanja, između ostalog da bi se zaustavila migracija iz ruralnih područja i podstako demografski, socijalni i privredni razvoj za koji se očekuje da će biti podstaknut izgradnjom autoputa.

### **3. Prigovori na ekonomski gubitak usled ograničenja izgradnje u koridoru trase nametnute Prostornim planom za autoput Bar – Boljare.**

Nekoliko tvrdnji je izneseno da su bila ograničena prava na gradnju na njihovoj zemlji u prošlosti (navedeni su različiti periodi između 3 i 16 godina). Ova zabrinutost je izrečena na nekoliko sastanaka, ali od strane istih učesnika. Oslanjajući se na podatke iz opština Kolašin i Andrijevica i njihove interne evidencije, MONTEPUT izvještava da nije bilo zahtjeva za dobijanje građevinskih ili drugih dozvola vezanih za ruralna područja u poslednjim decenijama. Bilo je slučajeva zahtjeva za dobijanje informacija o lokacijskim uslovima za pojedine zemljišne parcele. MONTEPUT se obavezao da će dalje istražiti ovu temu u skladu sa obavezama iz tačke 2.

### **4. Zahtjev za izbegavanje fizičkog raseljavanja i očuvanje pre-projektnog standarda života za domaćinstva koja neće biti raseljena.**

Značajan broj građana se protivi prvobitnoj trasi urađenoj na osnovu Idejnog projekta zbog obimnog fizičkog raseljavanja koje bi usledilo. Ovi građani naglašavaju značaj ostanka u svojim sadašnjim domovima, u mestu svog rođenja, gde su odgajali svoju djecu, a gde su njihovi roditelji i prethodne generacije živjeli. Učesnici su u više navrata naglasili da očekuju da će autoput doneti značajne razvojne mogućnosti i za region i za njihova domaćinstva. Najčešće očekivanje je da će, nakon izgradnje autoputa, poboljšana povezanost ovih sela sa Podgoricom i drugim gradovima, uz smanjenje vremena putovanja, podstaći mlađe članove domaćinstava – koji trenutno rade u tim gradovima – da se vrate i nastane u selima. Očekuju da će ovi ljudi svakodnevno putovati na posao u Podgoricu. Argumenti u prilog ovakvom očekivanju su da ruralna naselja imaju niže troškove života, nude jeftinije stambene mogućnosti, pogodnija su za podizanje djece, imaju čišću i nezagađenu okolinu i da im do radnih mesta u Podgorici treba oko 30 minuta vožnje. Ovaj stav je bio raširen među većinom učesnika. Prema podacima iz ESIA, severni deo Crne Gore ima ispodprosječnu gustinu naseljenosti i najmanje je razvijen region, sa visokim stepenom emigracije u veće gradove, naročito u Podgoricu i inostranstvo. Jedna od najvažnijih funkcija autoputa i najčešća očekivanja od ovog projekta je poboljšanje mobilnosti i zaustavljanje demografskog opadanja i emigracije. Učesnici su govorili o izuzetnim prirodnim odlikama i potencijalima koje Sjeverni region Crne Gore nudi, kako za ljude koji tamo žive tako i za turiste.

### **5. Očuvanje socijalne kohezije naselja.**

Učesnici su napomenuli da u kontekstu socijalne istorije crnogorska naselja imaju specifične karakteristike. Stanovništvo u ruralnim područjima pokazuje bliske i intenzivne veze sa porodicom, plemenskim i rodbinskim, istorijski važnim i drugim vezama. Crna Gora, posebno u sjevernim djelovima, nastavlja da njeguje tradicionalne oblike komunikacije i povezivanja među porodicama i rodbinom. Naselja se ne smatraju samo teritorijalnim jedinicama, već, pre svega, skupovima međusobno povezanih porodica, rodbinskih i prijateljskih veza. Za većinu učesnika iz Kralja, Gnjilog Potoka i Slatine, ovo je bio jedan od glavnih razloga za podršku izmenjenoj trasi, navodeći da je kompenzacija iz interesa eksproprijacije sekundarna u odnosu na potrebu da se očuvaju seoska naselja.

## **6. Tvrdnje o ekološkoj šteti zbog promjene trase.**

Izrečene su tvrdnje o ekološkoj šteti na planinama Komovi, rijeci Kraštici i njenoj okolini zbog nove trase, ali ni jedna od takvih tvrdnji nije potvrđena u ESIA.

## **7. Zahtjev za dodatnu petlju u Barama Kraljskim.**

Tokom svih sastanaka sa zajednicom u Barama Kraljskim, ponovljeni su zahtjevi da MONTEPUT istraži mogućnost uključivanja dodatne petlje, s argumentacijom da bi ova petlja bila od izuzetne važnosti za veće gravitaciono područje, uključujući turističke centre Bjelasicu i Komove. Lokalna zajednica namjerava da pokrene izmjene Prostornog plana Crne Gore koji je u fazi izrade. MONTEPUT je prihvatio da ponovo razmotri ovaj predlog, ali je naveo argumente zašto smatra da zahtev nije izvodljiv: izgradnja petlje na predloženoj lokaciji bila bi teška za izgradnju, zahtevala bi velikim obim eksproprijacije objekata i preseljenja i bila bi veoma skupa. Pored toga potrebno je da se pozicija petlje definiše i u Prostornom planu. Kao alternativa petlji predloženo je da se uradi rekonstrukcija regionalnog puta od Mateševa do Andrijevice, čime bi se postigao isti cilj. Tokom sastanka na kome je predstavljena izmenjena trasa, učesnici su zatražili da MONTEPUT istraži da li se tokom izrade Glavnog projekta mogu uraditi prilagođavanja trase kako bi se izbeglo rušenje nekoliko stambenih objekata kako je to ucrtano u trasi urađenoj na osnovu Idejnog projekta a ta trasa nije menjana na potesu od Mateševa do tunela Trešnjevik. MONTEPUT nije bio u mogućnosti da odmah odgovori na ova pitanja pojašnjavajući da svaka promena u poziciji trase ima brojne druge implikacije, ali da će razmotriti pomeranje odmorišta čime bi se izbegla rušenja objekata. Objašnjeno je da se barijere za zaštitu od buke i vizuelnih smetnji planiraju na osnovu snimanja jačine buke. Ove primedbe i pitanja su evidentirani i biće istražena sa EPC zvođačem tokom izrade glavnog projekta.

## **8. Bezbednost na putevima tokom izgradnje i oštećenja postojeće putne mreže**

Na svim sastancima, a posebno u Mateševu i Barama Kraljskim, kao ključni problemi su istaknuti bezbednost na putevima tokom izgradnje i oštećenja javnih puteva od građevinskih mašina. Navođeni su primeri rizika i negativnog iskustva tokom izgradnje dionice Smokovac – Mateševo. Posebno je upozoreno na rizike od brzog saobraćaja u kako u zonama građevinskih radova tako i van njih, na neadekvatno postavljanje znakova, velika oštećenja puteva i prekide u saobraćaju

## **9. Insinuacije i nepotkrepljene izjave**

Tokom dva od ukupno osam javnih skupova, nekoliko učesnika je iznosilo netačne i nepotkrepljene tvrdnje o broju objekata koji će biti rušeni na osnovu nove trase, nastojeći da daju argumente u prilog prvobitne trase na osnovu Idejnog projekta. Tvrdili su da su izmene urađene radi koristi koje će od eksportrijacije imati pojedinci iz privrede, da je zanemareno da tu postoje klizišta, da je trasa nedovoljno istražena i da su prekršeni inženjerski standardi. Takođe su insinuirali na korupciju i zloupotrebu ovlašćenja od strane uprave MONTEPUT-a. MONTEPUT je opovrgao ove tvrdnje i dokumentovao da se radi o netačnim podacima.