



**Crna Gora: Izgradnja autoputa Bar-Boljare -
Procjena ekoloških i društvenih uticaja**

**Analiza nedostataka & Paket dokumentacije za javni uvid
Dionica Mateševo – Andrijevica**

IZVJEŠTAJ O JAVNIM KONSULTACIJAMA

Sastanci sa mjesnim zajednicama pogođenim projektom autoputa Mateševo-Andrijevica,
održani u periodu od jula do decembra 2024. godine

Ključni zaključci i najvažnija saopštenja i uvidi koje su iznijeli učesnici iz mjesnih zajednica
Mateševo, Bare Kraljske, Kralje, Gnjili Potok, Sjenozeta, Trešnjevik, Slatina, Prisoja,
Zabrđe, Trešnjevo i Andrijevica

Konsultant



PASECO SP LTD
Fokionos Negri br. 26,
11361 Atina, Grčka

Mart 2025. godine

1 Uvodne napomene i informacije o konsultacijama

Autoput Bar-Boljare (BBH), dužine od 168 km, čiji sastavni dio čini dionica Mateševo – Andrijevića u dužini od 23,5 km, predstavlja sastavni dio Trans-evropske magistrale (TEM) kroz Crnu Goru. Namjera Crne Gore da realizuje izgradnju autoputa Bar – Boljare datira još iz 2001. godine odlukom Skupštine o izradi Prostornog plana ("Službeni list Crne Gore", br. 45/01). Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine je naknadno usvojen 2008. godine ("Službeni list Crne Gore", br. 24/2008), čime je predviđeno rezervisanje prostora definisanjem namjenskog koridora za autoput Bar-Boljare (BBH). Cilj definisanja ovog koridora bio je da se prostor zaštiti od drugih prostornih zahtjeva i upotrebe (Prostorni plan, str. 133). Dana 19.10.2023. godine, Vlada Crne Gore usvojila je nacrt Prostornog plana Crne Gore do 2040. godine. Nakon sprovedene javne prezentacije, perioda javnog uvida i konsultacija, konačni nacrt Prostornog plana usvojen je i objavljen 29.01.2024. godine od strane Ministarstva prostornog planiranja, urbanizma i državne imovine. Strategija razvoja saobraćaja u Crnoj Gori (2019-2035) je uključila završetak dionice „Mateševo – Andrijevića“ kao dio autoputa Bar – Boljare, u jedinstvenu listu prioriteta infrastrukturnih projekata.

Aktivnosti koje su preduzete u pripremi projekta se mogu posmatrati kroz **dvije uzastopne faze razvoja**, bez preklapanja faza.

Prva faza projekta je započela izradom Generalnog projekta (Louis Berger SAS-Paris, Simm Engineering – Podgorica) 2008. godine, kada su razmatrana tri alternativna rješenja pružanja trase. Projektna aktivnosti su nastavljene 2018. godine u okviru Tehničke pomoći (TA), uz podršku Investicionog okvira za Zapadni Balkan (WBIF)¹.

Druga faza projekta je započela sredinom 2024. godine i u najvećoj mjeri je bila definisana namjerom Vlade Crne Gore da obezbijedi finansijsku podršku za izgradnju dionice Mateševo - Andrijevića od strane EBRD (Evropske banke za obnovu i razvoj), što je zahtijevalo procjenu usklađenosti projektnih aktivnosti sa, između ostalog, Politikom zaštite životne sredine i socijalnom politikom EBRD-a (2019) i primjenljivim Uslovima za realizaciju (PR) i, kao rezultat toga, kompanija MONTEPUT je donijela odluku da istraži održive alternativne trase, u cilju adekvatnog reagovanja na žalbe koje su podnijela tri od ukupno osam naselja pogođenih projektom.

Ovaj Konsultantski izvještaj predstavlja rezime konsultacija i sastanaka koji su održani sa lokalnim zajednicama koje su pogođene projektom tokom **druge faze**, u okviru postupka detaljne analize i izrade Procjeni uticaja na životnu sredinu i socijalna pitanja (ESIA).

¹ Investicioni okvir za Zapadni Balkan (WBIF) je inicijativa Evropske unije koja okuplja regionalne korisnike, međunarodne finansijske institucije i bilateralne donatore sa ciljem jačanja evropske perspektive Zapadnog Balkana. Zbog svoje saradničke prirode, u skladu s pristupom „Tim Evropa“, WBIF je prepoznat kao glavni mehanizam za sprovođenje ambicioznog Ekonomskog i investicionog plana za Zapadni Balkan

U periodu od jula do septembra 2024. godine, organizovana su dva seta javnih sastanaka sa građanima pogođenih lokalnih zajednica. Prvi set sastanaka (održan 23. i 24. jula 2024. godine u Barama Kraljskim, Kralje i Slatina) je organizovan od strane ESIA Konsultanta sa ciljem prikupljanja podataka o percepciji trase, procjene ekoloških i socijalnih uticaja koji se mogu pripisati trasi, kao i procjene prethodnog angažovanja i procesa dijeljenja informacija. Drugi set sastanaka je organizovan od strane kompanije MONTEPUT kao odgovor na zabrinutosti koje su identifikovane tokom sastanka u julu 2024. godine, a koji su se odnosili na neriješena pitanja u vezi sa trasom autoputa. Kako bi se razjasnile ove zabrinutosti i ispunili Uslovi za realizaciju EBRD-a, kompanija MONTEPUT je istražila alternativnu trasu, što je uključival izmjenu trase od Tunela Trešnjevik do Andrijevice. Ova nova trasa je javno predstavljena svim pogođenim zajednicama: u Andrijevićima dana 04.09.2024. godine, u Kraljevima (za zajednice Gnjili Potok, Gnjili Potok dana 01.09.2024. godine, u Slatini (za zajednice Slatina, Zabrdje i Trešnjevo) dana 19.09.2024. godine i u Barama Kraljskim i Mateševu za zajednice Bare Kraljske, Mateševo i Sunga dana 27.09.2024. godine

Ovaj Izvještaj o javnim konsultacijama predstavlja rezime gore navedenih sastanaka:

▪ **Sastanak sa mjesnom zajednicom Bare Kraljske održan dana 23.07.2024. godine**

Učesnici su naveli da, do dana održavanja sastanka, nije bilo značajnih konsultacija niti prezentacija u vezi sa predloženim pravcem pružanja trase. Izrazili su zabrinutost zbog nedostatka transparentnosti i propusta u dostavljanju relevantnih informacija koje bi omogućile efikasne konsultacije sa zainteresovanim stranama. Zajednica je izjavila da su, pored Mateševa, i druge oblasti bile negativno pogođene aktivnostima izvođača izvan gradilišta tokom izgradnje dionice Smokovac - Mateševo (druga dionica autoputa Bar-Boljare (BBH) koja prethodi dionici Mateševo – Andrijevice). Posebno su istaknuti problemi u vezi bezbjednosti saobraćaja, oštećenja lokalnih puteva, brzinu vozila, preopterećenost kamiona, kao i pitanja vezano za odvodnju, uticaje na povezanost zajednice i ograničenja zemljišta koja su nastala nakon izgradnje autoputa.

Učesnici su izjavili da je postupak eksproprijacije već započeo u administrativnom smislu, i postavili su pitanje o tome zašto je ovaj postupak iniciran na osnovu Idejnog projekta. Na sastanku je takođe izraženo nezadovoljstvo zbog aktivnosti koje su prethodile procjeni imovine, naročito zbog nedostatka prethodne komunikacije sa zajednicama. Do sada nisu postignuti nikakvi dogovori u vezi sa poravnanjem, eksproprijacijom ili preseljenjem.

Tokom sastanaka, učesnici su istakli da su 2022. godine dostavili listu od sedam zahtjeva (kao zajedničke zaključke sa sastanka mjesne zajednice održanog 10.09.2022. godine) brojnim državnim institucijama, uključujući i kompaniju MONTEPUT i nadležno ministarstvo. Međutim, na ove zahtjeve nisu dobili nikakve povratne informacije. Kompanija MONTEPUT je odgovorila samo na jedan od tih sedam zahtjeva—zahtjev za izgradnju dodatne petlje—koji je odbijen uz obrazloženje da nije tehnički izvodljiv i da je udaljenost između dvije uzastopne petlje usklađena sa važećim nacionalnim projektnim standardima, kao i činjenicom da nije definisana u Prostornom planu Crne Gore, što je podstaklo zajednicu da zatraži izmjene i dopune ovog plana. Opština Kolašin je podržala ovu inicijativu putem zvanične odluke Opštinskog savjeta.

Zajednica je pozitivno ocjenila sastanak sa konsultantima u okviru procesa detaljne analize, ocjenjujući ovu inicijativu kao pozitivan korak u poboljšanju komunikacije sa kompanijom MONTEPUT i drugim relevantnim državnim institucijama. Takođe su istakli zahvalnost na dobijenim informacijama o planiranom žalbenom mehanizmu specifičnom za projekat. Tokom sastanka je odlučeno da se zvanična komunikacija i uključivanje zainteresovanih strana vrše preko izabranog predstavnika mjesne zajednice, odnosno predsjednika mjesne zajednice.

▪ **Sastanak sa predsjednikom mjesne zajednice i građanima Slatine održan dana 23.07.2024. godine**

Tokom sastanka, nijedan učesnik nije dovodio u pitanje značaj izgradnje autoputa. Predsednik je podijelio očekivanja građana da će izgradnja autoputa podstaći mlađe generacije da ostanu u regionu, pa čak i da se vrate i ponovo nastane u tom kraju. Međutim, istaknuta je potreba da se ponovo razmotri trasa puta i, ukoliko je moguće, izmijeni kako bi se minimizovala, a gdje god to bude moguće i izbjegla, eksproprijacija imovine i stambenih objekata. Glavni cilj izmjene pravca pružanja trase bio bi zaštita privatne imovine i omogućavanje vlasnicima zemljišta (stanovnicima) da nastave da žive i rade na svojim posjedima. Jedno od iznijetih mišljenja bilo je da ljudi koji ne žive u naselju, ali su vlasnici zemljišta, mogu gledati na otkup zemljišta kao na priliku za zaradu. Zajednički zaključak je da nadležni organi moraju da promijene način na koji komuniciraju sa građanima, uz poziv za učestaliju i jasniju komunikaciju sa lokalnim stanovništvom.

▪ **Sastanak sa građanima iz naselja Kralje održan dana 24.07.2024. godine**

Prije sastanka, konsultanti za detaljnu analizu su se sastali sa predsjednikom mjesne zajednice, koji je pružio historijski kontekst u vezi sa zabrinutostima zbog negativnih uticaja koje bi mogla izazvati trasa predložena u Idejnom projektu, kao i sa aktivnostima koje su preduzeli kako bi prenijeli te zabrinutosti relevantnim nadležnim organima. Učesnici su istakli da je njihov glavni problem to što će trasa prepoloviti naselje, narušiti prostornu i funkcionalnu povezanost naselja i ugroziti njihovu svakodnevnu dobrobit. Ponovljeno je da je fokus na društvenim vrijednostima, a ne na ekonomskim interesima. Učesnici su izjavili da nisu bili adekvatno uključeni u donošenje odluka o pravcu pružanja trase puta, da nisu unapred dobijali relevantne informacije, čak ni u vezi sa eksproprijacijom. Ove zabrinutosti su predložili brojnim institucijama, a od njih su dobijali uvjerenja da će njihove nedoumice biti ozbiljno razmotrene. Zaključak sa sastanka je da je kompanija MONTEPUT upoznata sa tim zabrinutostima i ozbiljnošću situacije. Međutim, istaknuto je da će istraživanje alternativnih rješenja biti obavljeno tek kasnije, tokom faze Glavnog projekta, kada bude izabran EPC izvođač radova (izvođač za projektovanje, nabavku i izgradnju). Učesnici su predložili da se istraži mogućnost alternativne trase koja bi možda zaobišla naselje. Podržana je informacija da će biti uspostavljen žalbeni mehanizam specifičan za projekat. Na kraju, kao i u drugim zajednicama, odlučeno je da se sva zvanična komunikacija i uključanje zainteresovanih strana sprovede preko njihovog izabranog predstavnika, odnosno predsjednika mjesne zajednice.

* * *

Narednih **pet** sastanaka je održano nakon što je kompanija MONTEPUT istražila alternativnu trasu i zakazala ove sastanke kako bi pružili informacije i detaljno predstavili izmjene. Sastanci su otvoreni zajedničkom uvodnom izjavom direktora kompanije MONTEPUT, koji je obrazložio razloge zbog kojih se razmatra izmjena dijela trase dionice Mateševo – Andrijevića na trasi autoputa Bar – Boljare. Tom prilikom su predstavljene uvodne informacije o finansiranju projekta autoputa, uz napomenu da je prvobitno ovu dionicu trebao da finansira Kapitalni investicioni fond Crne Gore, zbog njenog značaja za nacionalni razvoj i hitnosti. Ova hitnost je dovela do pokretanja postupka eksproprijacije na osnovu Idejnog projekta. Međutim, kada je Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD) pristala da finansira projekat, cjelokupni projekat je morao je da bude usklađen sa Ekološkim i društvenim standardima učinka (PS) EBRD-a. Kao rezultat toga, promjena izvora finansiranja zahtijevala je primjenu novih kriterijuma, sa posebnim naglaskom na socijalne uticaje, koji su morali biti razmotreni prilikom procjene pravca pružanja trase.

▪ **Sastanak sa građanima naselja Andrijevića održan dana 04.09.2024. godine**

Kompanija MONTEPUT je predstavila prednosti nove trase (u dužini od oko 8,5 km) u odnosu na prvobitnu trasu, kao što su niži troškovi izgradnje, izbjegavanje ukrštanja sa regionalnom saobraćajnicom, minimalizacija fizičkog premještanja, premještanje petlje u Slatini, što smanjuje negativne uticaje na društvo i gubitak sredstava za život, a istovremeno štiti kvalitet života stanovnika u okolini. Učesnici su obaviješteni da će javne prezentacije o predloženim izmjenama, naročito alternativne trase, biti organizovane u svakoj pogođenoj lokalnoj zajednici, pružajući svim zainteresovanim građanima priliku da se detaljno upoznaju sa izmjenama i iznesu svoje stavove.

Opšti stavovi. Većina učesnika je pozitivno ocijenila novu trasu, ističući njen značaj za razvoj ovog dijela Crne Gore. Jednoglasno je prihvaćeno da nova trasa predstavlja povoljnije rješenje za njihova naselja, naročito u Slatini, Gnjlom Potoku i Kraljama. **Stavovi u vezi prednosti.** Izmijenjena trasa uzrokuje znatno manje negativnih uticaja i posljedica na društvo u odnosu na prvobitnu trasu predviđenu Idejnim projektom. Učesnici su naglasili da, prilikom procjene opravdanosti trase, prioritet treba dati javnom interesu, posebno u pogledu izbjegavanja negativnih uticaja na postojeće stambene i javne objekte u Kraljama. Takođe je ukazano na to da opstanak naselja i kvalitet života ne bi smjeli biti ugroženi ili devastirani prolaskom autoputa kroz njegov centar. **Suprotstavljeni stavovi.** Manji broj građana izrazio je protivljenje predloženim izmjenama, jer su očekivali eksproprijaciju na osnovu prvobitne trase i smatrali su da bi naknada za predviđenu eksproprijaciju zemljišta bila opravdana. Takođe, izraženo je nezadovoljstvo zbog kratkog roka najave sastanka. Postavljena su pitanja o tome da li su razmatrane druge alternativne trase, posebno u kontekstu tehničkih i geoloških aspekata. Zabrinutost su iznijeli i oni koji su, očekujući eksproprijaciju, već ulagali sredstva u sticanje zamjenskih objekata. Kompanija MONTEPUT je prihvatila ove zabrinutosti i potvrdila da još nije isprovedena eksproprijacija zemljišta i naglasila da će uzeti u obzir zabrinutosti građana koji se osećaju pogođenim promjenom trase. Biće organizovani dalji razgovori sa tim građanima kako bi se došlo do međusobno prihvatljivih rješenja. Kompanija MONTEPUT će, u saradnji sa nadležnim državnim organima, odrediti prihvatljive oblike kompenzacije za one koji su pretrpjeli štetu i nastaviće da obavještava javnost i lokalne zajednice o ovom pitanju. Biće razvijen i sveobuhvatan plan za istraživanje stavova građana o predloženim metodama kompenzacije i procjenu javnih mišljenja o predloženim rješenjima. Objašnjeno je i da je ovaj sastanak prvi u nizu sastanaka koji će biti organizovani u pogođenim lokalnim zajednicama.

▪ **Sastanak u Kraljama za mjesne zajednice Kralje, Gnjl Potok, Sjenožeta, Trešnjevnik održan dana 18.09.2024. godine**

Sastanak je protekao u veoma pozitivnom tonu. Učesnici iz sve četiri mjesne zajednice iskazali su veliku podršku predloženoj alternativnoj trasi. Iako su tokom sastanka iznesene i određene zabrinutosti, svi prisutni su se na kraju sastanka podržali izmjene i dali svoj pristanak za izmjenu trase. Predsjednik mjesne zajednice Gnjl Potok naveo je da više od 90% građana podržava novu trasu. Više učesnika je izrazilo zahvalnost što njihove kuće više nisu u ugrožene potencijalnim rušenjem, što je doprinijelo formiranju pozitivnog stava u vezi budućnosti njihovih zajednica. Učesnici su takođe istakli da nova trasa donosi bolje uslove za dugoročni razvoj, naročito za naselja koja su bila ugrožena prvobitnim projektom.

Eksproprijacija i percipirani ekonomski gubitak uslijed izbjegavanja eksproprijacije zemljišta. Jedna grupa učesnika, čije zemljište i stambeni objekti nisu obuhvaćeni eksproprijacijom zbog izmjene trase, izrazila je podršku predloženoj izmjeni, ocjenjujući je kao društveno održivu. Nasuprot tome, jedan od učesnika koji je nastupao u ime građana koji nisu prisustvovali sastanku, naveo je da su ti građani, oslanjajući se na prethodnu trasu definisanu Idejnim projektom, investirali u kupovinu novog zemljišta i stambenih objekata u blizini. Ove investicije realizovane su nakon što je Vlada početkom 2024. godine donijela odluku o utvrđivanju javnog interesa za eksproprijaciju. Ovaj učesnik je dalje naveo da bi te investicije trebalo kompenzovati i predložio je da se ovo pitanje uputi nadležnim organima na dalju razradu. Kompanija MONTEPUT je uvažila navedene zabrinutosti i potvrdila da će ovo pitanje biti dalje razmatrano. **Snabdijevanje vodom i pitanja zdravlja i bezbjednosti.** Učesnici su ukazali zabrinutost u vezi sa značajem identifikacije i mapiranja registrovanih i neregistrovanih izvorišta koja snabdijevaju lokalna domaćinstva vodom, kao i blizine autoputa određenim stambenim objektima. Takođe, tražene su dodatna prilagođavanja trase kako bi se izbegli čak i najmanja uzurpiranja imovine koja se nalazi u blizini predložene trase. Izražena je zabrinutost zbog mogućih poremećaja tokom izgradnje, kao što su buka i prašina, koji bi mogli uticati na svakodnevni život stanovništva tokom izgradnje autoputa. **Izolacija zbog izgradnje tunela.** Takođe, iskazana je zabrinutost u vezi sa mogućom izolacijom kuća tokom izgradnje tunela, jer nije predviđena direktno priključenje na autoput. Objašnjeno je da će petlja biti izgrađena u Andrijevići, dok će postojeća lokalna saobraćajna mreža biti očuvana, čime će se sačuvati povezanost naselja sa ostatkom regiona.

- **Sastanak sa stanovnicima Slatine, Zabrđa, Prisoja i Trešnjeva (u Slatini) održan dana 19.09.2024. godine**

Opšti ton sastanka bio je kombinacija **zabrinutosti** i podrške lako su tokom sastanka pojedini učesnici otvoreno iznijeli negativne stavove i zabrinutosti u vezi sa predloženom trasom, koje su detaljno obrazložili, većina prisutnih je na kraju sastanka izrazila podršku predloženom rješenju trase.

Opšti stavovi. Građani su iznijeli različita mišljenja o novoj trasi. Jedan broj učesnika je podržao predloženu izmjenу, navodeći kao glavnu prednost smanjenje potrebe za rušenjem objekata, drugi su iskazali zabrinutost u vezi sa mogućim negativnim uticajem na životnu sredinu, izostankom prethodne javne rasprave, kao i potencijalnim pravom na naknadu za gubitke koji su nastali tokom prethodnog postupka eksproprijacije. Tokom sastanka su postavljena pitanja u vezi sa uticajem izmjene trase na lokalne privredne subjekte, samim postupkom eksproprijacije, kao i planiranjem nove trase – uključujući i to da li je ista zvanično odobrena od strane nadležnih institucija i da li ispunjava sve tehničke i ekološke standarde. Iznijet je stav da je kompletan proces u vezi sa novom trasom vođen na neadekvatan način, uz zahtjev da se na narednim sastancima sa lokalnim zajednicama obavezno obezbijedi prisustvo većeg broja predstavnika državnih institucija i Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD), kako bi se iznijele sve zabrinutosti. Takođe je postavljeno pitanje ko je inicirao izmjenу trase, uz ukazivanje na to da nova trasa zahvata i ugrožava dio industrijske zone. Postavljena su i dodatna pitanja u vezi sa tim da li je Vlada podržala izmjenу trase, kao i ko će snositi troškove izrade novog projekta. Najglasniji učesnici su insistirali da će svoje komentare i zabrinutosti uputiti Evropskoj komisiji i svim nadležnim nacionalnim institucijama, u pisanoj formi. **Javno učešće i transparentnost.** Zajednica je izrazila zabrinutost zbog nedostatka adekvatnih javnih konsultacija i opšte transparentnosti tokom procesa donošenja odluka. Mnogi su smatrali da izmjena trase nije na odgovarajući način saopštena javnosti i da njihovo mišljenje nije bilo u dovoljnoj mjeri uvaženo u okviru procesa planiranja. Takođe su postavljena pitanja u o uključenosti ključnih nadležnih organa, kao što su nadležna ministarstava i agencija za zaštitu životne sredine,

u diskusije. Neki učesnici su smatrali da nisu bili dovoljno informisani o izmjenama, ukazujući na potrebu za unapređenjem komunikacije sa lokalnim zajednicama. Pored toga, posebno su istaknute primjedbe u vezi sa navodno nepravilnim procedurama planiranja, nedovoljnoj komunikaciji sa vlasnicima zemljišta, kao i nedostatku adekvatnog uključivanja javnosti u proces konsultacija. Takođe, činjenica je da mnogi građani nisu stalno nastanjeni u tom području, rezultirala je time da nisu bili ni obavješteni o održavanju sastanka. **Uticaj na imovinu i eksproprijacija.** Proces eksproprijacije izazvao je značajne zabrinutosti, naročito u pogledu pravičnosti i iznosa kompenzacije. Neki građani su izrazili zabrinutost zbog uticaja stare trase na njihovu imovinu i potencijalnog dodatnog raseljavanja. S druge strane, pojedini učesnici su pozdravili izmjenu trase, jer je time izbjegnuto rušenje njihovih domova, što predstavlja povoljniji ishod u poređenju sa prethodnim planom. Mišljenja u vezi sa načinom sprovođenja eksproprijacije i pitanjem kompenzacije bila su podijeljena. Iznesene su optužbe da je trasa izmijenjena u korist pojedinih vlasnika privatnih poslova u industrijskoj zoni, uz tvrdnje da je promjena trase omogućila eksproprijaciju i finansijsku korist tim vlasnicima. Postavljeno je pitanje o kompenzaciji za gubitke koji su nastali usljed zabrane gradnje duž stare trase, koja je bila na snazi pet godina i značajno je uticala na vlasnike zemljišta u tom području. Takođe se čulo mišljenje da je određeni broj građana već podržao staru trasu time što su pristali na eksproprijaciju. Iznesen je i stav da će nova trasa imati veći uticaj na stambene objekte. Istaknuto je mišljenje da je nova trasa razvijena bez adekvatnih javnih konsultacija, te da je izazvala podjele među stanovništvom, jer su mnogi građani koji su prethodno prihvatili eksproprijaciju sada izvan obuhvata projekta. Takođe je zatraženo da naknada za eksproprijano zemljište bude veća od iznosa koji je Vlada isplaćivala za prethodnu dionicu Smokovac – Mateševo. **Ograničenja u vezi sa zemljištem.** Izražena je zabrinutost zbog petogodišnjeg ograničenja razvoja i korišćenja zemljišta koje je nastupilo nakon definisanja koridora autoputa, što je dovelo do ekonomskih gubitaka. U vezi s tim postavljeno je pitanje na osnovu kog planskog dokumenta je definisana nova trasa. **Uticaj na izvore prihoda.** Učesnici koji se bave poljoprivredom i koji ostvaruju prihode od zemljišta, izrazili su veliko zadovoljstvo zbog izmjene trase, jer će ona zaštititi njihove porodične biznise.

Uticaj na životnu sredinu. Pojedini stanovnici izrazili su zabrinutost da bi nova trasa mogla imati veći negativan uticaj na životnu sredinu u poređenju sa prethodnim rješenjem, naročito u kontekstu oštećenja poljoprivrednog zemljišta, vodnih resursa kao što je rijeka Kraštica, kao i šireg ekosistema. Posebno su naglašene zabrinutosti zbog blizine trase osjetljivim područjima i potencijalnog rizika od klizišta. Neki stanovnici su postavili pitanja o tome da li su ekološke posljedice nove trase bile temeljno procijenjene. **Tehnička i katastarska pitanja.** Postavljena su brojna pitanja u vezi sa tehničkim karakteristikama nove trase, uključujući njeno uključivanje u Prostorni plan i uticaj na troškove projekta. Izražene su sumnje u tačnost predstavljenih planova, naročito u vezi broja objekata predviđenih za rušenje, kao i o mogućem uticaju na lokalni razvoj. Predstavnici nadležnih organa su pojasnili da je nova trasa temeljno analizirana na osnovu geodetskih i katastarskih podataka, i da su time ispunjeni svi tehnički i pravni zahtjevi. **Izgradnja i dinamika.** Lokalna zajednica je izrazila urgenciju u vezi sa dinamikom izgradnje. Nekoliko učesnika je iskazalo nestrpljenje i zabrinutost zbog mogućih odlaganja projekta, naglašavajući potrebu da radovi počnu što je prije moguće kako bi se poboljšala regionalna povezanost i unaprijedila infrastruktura. Nadležni organi su uvjerali javnost da su aktivnosti na izgradnji u pripremi, i da postoje planovi da radovi počnu u najskorijem roku, kao i da se očekuje visok kvalitet izvođenja, oslanjajući se na uspješne primjere realizovanih projekata u neposrednom okruženju.

▪ **Sastanci u Barama Kraljskim održani dana 27.09.2024. godine**

Trasa nije izmijenjena u pogođenom području Bare Kraljske. Tokom sastanka, diskusija je bila fokusirana na nekoliko ključnih pitanja u vezi sa trasom autoputa kroz lokalne zajednice Bare Kraljske i Mateševo,

naročito u odnosu na trasu predviđenu Idejnim projektom. Veći dio diskusije bila je ponavljanje tema koje su razmatrane na sastanku održanom 23.07.2024. godine. **Komunikacija sa nadležnim organima:** Učesnici sastanka su istakli značaj kontinuirane i transparentne komunikacije između lokalne zajednice i državnih nadležnih organa koji su uključeni u izgradnju autoputa. Predsjednik mjesne zajednice (MZ) naglasio je važnost informisanja stanovništva o svim fazama projekta, kao i sugestiju da se trasa dodatno optimizuje u određenim djelovima tokom faze izrade glavnog projekta. **Zabrinutost u vezi sa rušenjem objekta:** Jedna od glavnih tema sastanka odnosila se na uticaj autoputa na postojeće stambene objekte. Stanovnici su izrazili zabrinutost u vezi sa određenim kućama koje bi bile srušene ili na neki način pogođene trasom autoputa. Pojedini učesnici su predložili da se razmotre manje izmjene trasa kako bi se izbjeglo rušenje određenih objekata, a postavljena su i pitanja u vezi sa životnim uslovima za domaćinstva koja se nalaze u neposrednoj blizini autoputa, odnosno ispod planiranog mosta, posebno u smislu kvaliteta života. Jedan od učesnika je postavio konkretno pitanje o postojanju propisa koji definišu minimalnu udaljenost između stambenih objekata i autoputa, imajući u vidu da bi njegova kuća bila udaljena manje od 15 metara od stuba mosta. **Procjena imovine i eksproprijacija:** Tokom sastanka, nekoliko učesnika je izrazilo zabrinutost zbog procesa procjene imovine i načina na koji se vrši eksproprijacija. Pojedine žalbe su se odnosile na propuste u evidentiranju imovine i nepravilnosti u procjeni njene vrijednosti. Jedan učesnik postavio je pitanje da li će biti eksproprian samo onaj dio zemljišta kroz koji prolazi trasa, ili će cijela parcela biti pogođena. Takođe, upućeni su zahtjevi da Komisija procijeni upotrebljivost zemljišta koje bi bilo samo djelimično eksproprijsano, te da se jasno definišu principi za postupanje u takvim slučajevima. Građani su izrazili nezadovoljstvo radom Komisije za procjenu imovine, ukazujući na brojne neusaglašenosti i greške u procjenama. **Ograničenja u izgradnji i proces eksproprijacije:** Nekoliko učesnika pomenulo je ograničenja na koja su naišli, uključujući zabrane za izgradnju novih stambenih objekata ili popravku postojećih. Zatraženo su jasnije informacije o tome koji će objekti biti srušeni, kao i da se izvrši provjera tačnosti podataka u katastarskoj evidenciji. Takođe, istaknuto je da je potrebno standardizovati kriterijume za eksproprijaciju i pobrinuti se da svi preostali dijelovi eksproprijsane imovine budu pravilno procijenjeni. **Podrška izgradnji autoputa:** Iako su postojale zabrinutosti, opšti stav učesnika bio je podrška projektu izgradnje autoputa, uz priznavanje njegovih koristi za selo i širu regiju. Međutim, naglašena je važnost očuvanja dobrih životnih uslova za one čije kuće neće biti srušene. Na kraju, glavna pitanja odnosila su se na transparentnost i pravičnost procesa eksproprijacije i procjene imovine, kao i na uticaj trase na lokalne posjede. Svi su se složili da je važno da projekat autoputa donese korist zajednici, a u isto vrijeme da minimizira negativne efekte po pojedinačna domaćinstva. **Petlja u Barama Kraljskim:** Sastanak je završen ponovljenim zahtjevom da se razmotri izgradnja petlje u Barama Kraljskim, što je bilo detaljno razmatrano i tokom sastanka održanog 23.07.2024. godine.

▪ **Sastanci u Mateševu održani dana 27. 09.2024. godine**

Učešće javnosti i transparentnost. Zajednica je izrazila zabrinutost zbog nedostatka adekvatnih javnih konsultacija i činjenice da im nisu bile dostupne informacije o trasi. **Uticaj na imovinu i eksproprijaciju:** Proces eksproprijacije izazvao je značajnu zabrinutost, naročito u vezi sa saradnjom i komunikacijom sa Upravom za nekretnine u Kolašinu. Postavljeno je pitanje u vezi sa grupom od 7 objekata koji nisu neophodni za izgradnju autoputa, ali se nalaze u neposrednoj blizini same trase, te je diskutovano o mogućnosti daljih izmjena trase kako bi se izbjegao njihov negativan uticaj i obezbedio pristup tim objektima. **Iskustva sa prethodnim projektima:** Iskustva o negativnim uticajima koje su izazvale aktivnosti izvođača izvan gradilišta tokom izgradnje dionice Smokovac – Mateševo (prethodna dionica autoputa Bar – Boljare koja dolazi prije dionice Mateševo – Andrijevića) su podijeljena. Pomenuti su problemi u vezi sa bezbjednošću saobraćaja, oštećenjem lokalnih puteva, brzinom vozila i preopterećenošću kamiona, kao i

vezano za odvodnju, uticaje na povezanost zajednice i ograničenja zemljišta koja su nastala nakon izgradnje autoputa, sa kojima se zajednica susrela.

▪ **Sastanak sa članovima zajednice Bare Kraljske održan dana 04.12.2024. godine**

Sastanak je održan sa većinom vlasnika nepokretnosti u mjesnoj zajednici Bare Kraljske, sa ciljem nastavka razgovora o pitanjima koja su prethodno otvorena tokom sastanka održanog u septembru 2024. godine. Kao i ranije, ključna zabrinutost odnosila se na stambene objekte koji se nalaze u neposrednoj blizini trase autoputa, gdje i dalje nije pružena jasna informacija o mjerama ublažavanja uticaja, niti o potencijalnim dodatnim izmjenama trase koje bi mogle doprinijeti izbjegavanju negativnih efekata. Takođe je ponovo naglašena potreba da se u okviru projekta razmotri i uključi izgradnja dodatne petlje u zoni Bare Kraljske. Tok sastanka obilježile su različiti stavovi učesnika, uslovljeni njihovim konkretnim imovinskim interesima, kao i snažan zahtjev da kompanija MONTEPUT nastavi redovnu komunikaciju sa zajednicom tokom faze izrade Glavnog projekta.

* * *

U nastavku je dat rezime komentara i zabrinutosti po tematskim cjelinama, na osnovu pojedinačnih zapisnika sa sastanaka, pripremljenih u formi transkripta. Ovaj dokument ima za cilj da rezimira najčešće postavljana pitanja, iznesene stavova i zabrinutosti u vezi sa trasom prije i nakon njene izmjene (od tunela Trešnjevik do Andrijevice), kao i sa dionicom Mateševo–Andrijevice u cjelini.

Razmatrane teme bile su slične, ali ne u potpunosti iste u svim mjesnim zajednicama. Uočena je izražena podijeljenost stavova – sa očigledno različitim percepcijama ličnih interesa između većine učesnika koji su podržavali predložene izmjene trase i onih koji su se odlučno protivili, zalažući se za realizaciju trase definisane Idejnim projektom, uz obrazloženje da je ona već usvojena i da je stoga potrebno realizovati.

1. **Nezadovoljstvo u pogledu uključivanja zainteresovanih strana, komunikacije i zanemarivanja stavova građana o pitanjima koja utiču na njihov svakodnevni život i imovinu**

Obrasci i obim izraženog nezadovoljstva su bili isti na svim sastancima. Čak su i grupe koje podržavaju Projekat, odnosno izmijenjenu trasu, istakle da njihovi stavovi i komentari nisu bili uzeti u obzir tokom ranih faza planiranja. Nezadovoljstvo je bilo posebno usmjereno na postupanje opštinskih i katastarskih nadležnih organa – prije svega Uprave za nekretnine – u kontekstu sprovođenja postupka eksproprijacije. Ključni izvori nezadovoljstva su uobuhvatali: opšti nedostatak informacija, izostanak blagovremenih i pisanih obavještenja, pristupanje privatnim parcelama i izvođenje aktivnosti bez odgovarajuće identifikacije, nenajavljene posjete i terenski obilazak domaćinstava od strane ovlašćenih procjenitelja u svrhu popisa imovine, geodetskog snimanja, procjene vrijednosti i identifikacije drugih potencijalnih uticaja u okviru eksproprijacije planirane po prethodnoj trasi iz Idejnog projekta. Mnogi učesnici su istakli da je ovo prvi put da su dobili bilo kakvu zvaničnu informaciju u vezi sa aktivnostima izgradnje autoputa i sprovođenja eksproprijacije. U zaključku, učesnici su aktivnosti uključivanja zainteresovanih strana ocijenili kao zakašnjele, nedosljedne, sporadične i bez jasno definisane strukture.

2. **Odugovlačenje i namjerna kašnjenja u procesu otkupa zemljišta (eksproprijacije) od februara 2024. godine kada je proglašen javni interes, kao i sumnje u legitimnost izmijenjene trase i**

percipirani gubitak ekonomskih prilika, predstavljali su zajednički stav grupa koje su se protivile izmjeni trase.

Tema eksproprijacije zemljišta obuhvatila je sljedeće aspekte zabrinutosti:

- Nezadovoljstvo načinom na koji je do sada sproveden i vođen proces eksproprijacije i postupanje nadležnih organa (Uprava za nekretnine), kao i nedostatak adekvatne komunikacije i razmjene informacija sa licima pogođenim eksproprijacijom, kao i postupanje ovlašćenih procjenitelja tokom ispitivanja, popisa i obilazaka lokacije (vidi i tačku 1 iznad).
- Nezadovoljstvo izmjenom trase zbog prethodnih investicija ili očekivanjima u vezi sa ekonomskim koristima i naknadama iz procesa eksproprijacije i stav građana ih izmjene trase lišavaju tih mogućnosti. U jednom slučaju je navodno prikazana prethodna investicija realizovana u očekivanju da će eksproprijacija biti sprovedena, pri čemu je iskazan zahtjev za naknadom zbog finansijskog gubitka. Ostale primjedbe odnosile su se na percipirane gubitke usljed propuštenih prilika da se imovina ustupi u zamjenu za naknadu, s obzirom nova trasa zaobilazi njihovu konkretnu imovinu. Kompanija MONTEPUT se obavezala da će ispitati ove slučajeve i obezbijediti kompenzaciju tamo gdje se utvrdi da je došlo do stvarnog uticaja.

Na osnovu zapažanja sa sastanaka i toka diskusije, čini se da su pojedinci koji se protive izmjeni trase, prije svega fokusirani na percipirani gubitak očekivane naknade za eksproprijaciju, za razliku od većine učesnika na javnim raspravama čiji su komentari bili usmjereni na očuvanje ruralnih naselja, jačanje društvene kohezije, izbjegavanje fizičkog raseljavanja sa ciljem da se spriječi iseljavanje iz ruralnih područja.

3. Zahtjevi za naknadu štete na ime gubitka ekonomskog interesa usljed ograničenja razvoja i gradnje na zemljištu, uvedenih prostornim planom autoputa Bar – Boljare

Na više sastanaka iznijeti su navodi da su vlasnicima zemljišta unutar koridora autoputa bila ograničena prava na razvoj i gradnju na sopstvenom zemljištu (u različitim vremenskim periodima, u rasponu od 3 do 16 godina). Kompanija MONTEPUT je, oslanjajući se na podatke opština Kolašin i Andrijevica, kao i na sopstvenu internu dokumentaciju, saopštila da u prethodnim decenijama nije bilo zvaničnih zahtjeva za dobijanje građevinskih ili drugih odobrenja koja se odnose na ruralna područja u obuhvatu plana. Istovremeno je potvrđeno da su u pojedinim slučajevima podnošeni zahtjevi za informaciju o uslovima uređenja prostora za konkretne katastarske parcele. Kompanija MONTEPUT je preuzela obavezu da dodatno istraži ovo pitanje, u skladu sa preuzetim obavezama navedenim u tački 2.

4. Zahtjev za izbjegavanje uticaja fizičkog raseljavanja i očuvanje životnih standarda nepreseljenih domaćinstava

Značajan broj građana izrazio je protivljenje trasi predviđenoj Idejnim projektom, prije svega zbog značajnog fizičkog raseljavanja koje bi ona izazvala. Istakli su koliko im je važno da ostanu u svojim sadašnjim domovima, u mjestima u kojima su rođeni, gdje su odgajali svoju djecu, gdje njihovi roditelji, a često i prethodne generacije, živjeli i dalje žive. U brojnim slučajevima učesnici smatraju da će izgradnja auto-puta donijeti značajne razvojne prilike i za region i za njihova domaćinstva. Najčešće izraženo očekivanje jeste da će poboljšana povezanost ovih sela s Podgoricom i drugim gradovima, uz kraće vrijeme putovanja, podstaći mlađe članove domaćinstava – koji trenutno rade u tim gradovima – da se vrate i nasele u selima. Očekuje se da bi ti članovi svakodnevno putovali na posao u Podgoricu. U prilog ovom očekivanju navodi se da sela nude niže troškove života, mogućnost za stanovanje, pogodnije uslove za

odgajanje djece, čistiju i nezagađenu sredinu, te da postoje radne prilike u Podgorici na svega 30 minuta vožnje. Ovakav stav bio je široko rasprostranjen među većinom učesnika. Prema podacima iz elaborata ESIA, sjeverni dio Crne Gore ima ispodprosječnu gustinu naseljenosti i predstavlja jedan od najmanje razvijenih regiona zemlje, sa visokim stepenom emigracije u veće gradove, posebno u Podgoricu i inostranstvo. Jedna od najvažnijih funkcija auto-puta i najčešće očekivanje od ovog Projekta jeste unapređenje mobilnosti i prilika za zaustavljanje demografske stagnacije i daljeg iseljavanja. Sagovornici su istakli izuzetne prirodne potencijale koje nudi sjeverna regija Crne Gore, ali su naglasili da se oni mogu iskoristiti samo ako ljudi nastave da žive na tom prostoru. Široko je prihvaćeno uvjerenje da autoput može doprinijeti aktivaciji prirodnih i razvojnih resursa i ispuniti ulogu zaustavljanja emigracije. U okviru tih očekivanja, smatra se da je izuzetno važno očuvati ruralna naselja, obnoviti i unaprijediti fizičku imovinu – privatne kuće, imanja i poslovne aktivnosti – kao i javne ustanove i infrastrukturu.

Pored toga je naglašeno da, čak i u slučajevima gdje su direktni uticaji na kuće izbjegnuti, nije dovoljno učinjeno da se spriječi pogoršanje životnih uslova zbog blizine autoputa i objekata poput mostova, nadvožnjaka i sl. Smatraju da trasa ne smije remetiti postojeći način korišćenja prostora, dinamiku stambenih i drugih objekata, kao ni planirano korišćenje zemljišta.

5. Očuvanje socijalne kohezije naselja

Učesnici su istakli da naselja u Crnoj Gori, posebno u ruralnim područjima, imaju vrlo specifične karakteristike u kontekstu socijalne istorije. Stanovništvo na selu ima razvijene bliske i intenzivne veze sa porodicom, plemenom, rodbinom, istorijski značajnim zajednicama i drugim društvenim strukturama. Crna Gora, a naročito njen severni deo, nastavlja da njeguje tradicionalne oblike pripadnosti unutar porodice i šire rodbinske zajednice (uže i šire porodice). Naselja se ne doživljavaju samo kao geografske jedinice, već, što je još važnije, kao skup međusobno povezanih porodičnih, rodbinskih i tradicionalnih prijateljskih veza. Za većinu učesnika iz Kralja, Gnjilog Potoka i Slatine, ovo je bio ključni razlog podrške izmjenjenoj trasi, jer smatraju da im je očuvanje postojećih naselja važnije od eventualne nadoknade kroz eksproprijaciju. Često su naglašavali da govore u ime svojih rođstvo rodbineaka koji žive u inostranstvu ili u drugim delovima Crne Gore.

6. Prigovori na ekološku štetu usljed promjene trase

Iznesene su zabrinutosti da bi nova trasa mogla imati negativan uticaj na životnu sredinu, posebno u oblasti planine Komovi, rijeke Krašnice i njenih okolnih predjela.

7. Zahtjev za dodatnom petljom u Barama Kraljskim

Tokom svih sastanaka sa zajednicom u Barama Kraljskim, ponovljeni su zahtevi upućeni kompaniji MONTEPUT da razmotri mogućnost uključivanja dodatne petlje, uz obrazloženje da bi ta petlja služila širem području, uključujući i turističke centre na Bjelasici i Komovima. Predstavnici mjesne zajednice izrazili su namjeru da pokrenu inicijativu za izmjenu Prostornog plana Crne Gore, koji je trenutno u fazi izrade. MONTEPUT je uzeo ovaj prijedlog u razmatranje, ali je iznio razloge zbog kojih smatra da takav zahtjev nije izvodljiv: izgradnja petlje na predloženoj lokaciji bila bi građevinski zahtjevna, iziskivala bi fizičko raseljavanje, predstavljala bi veliki trošak i ne može se razmatrati ukoliko ta petlja nije predviđena Prostornim planom. Kao alternativno rješenje, predložena je rekonstrukcija regionalnog puta Mateševo–Andrijevića, kojom bi se mogao ostvariti isti cilj. Tokom sastanka br. 7, kada je predstavljena izmijenjena trasa, mjesna zajednica je uputila zahtjev kompaniji MONTEPUT da tokom faze Izrade Glavnog projekta ispita mogućnost dodatnog prilagođavanja trase sa ciljem izbjegavanja fizičkog raseljavanja nekoliko

domaćinstava pogođenih Idejnim projektom, s obzirom na to da trasa na dionici od Mateševa do Trešnjevika nije mijenjana. Kompanija MONTEPUT nije bila u mogućnosti da odmah odgovori na ovaj zahtjev, uz objašnjenje da svaka promjena pravca pružanja trase nosi brojne druge implikacije, ali je naglasio da će razmotriti mogućnost izmještanja odmorišta, što bi eventualno moglo dovesti do izbjegavanja uticaja. Objašnjeno je i da su barijere za zaštitu od buke i vizuelnog narušavanja, koje će biti postavljene na osnovu rezultata modeliranja buke. Međutim, zabrinutost lokalne zajednice je evidentirana i biće dodatno razmotrena sa EPC izvođačem tokom izrade Glavnog projekta.

8. Bezbjednost saobraćaja tokom izgradnje i oštećenja postojeće putne mreže

Na svim sastancima, a naročito u Mateševu i Barama Kraljskim, istaknuta su pitanja bezbjednosti tokom izvođenja radova i oštećenja postojećih javnih puteva usljed saobraćaja povezanog sa građevinskim aktivnostima, kao ključni problemi. Razmatrani su primjeri i naučene lekcije iz izgradnje prve dionice Smokovac – Mateševo, uključujući ključne rizike koje su zajednice prepoznale. Ovi rizici se uglavnom odnose na prekoračenje brzine unutar i izvan zona radova, neadekvatnu saobraćajnu signalizaciju, značajna oštećenja na putevima i smetnje u odvijanju saobraćaja, uključujući neadekvatna rješenja na spojevima između javnih saobraćajnica i gradilišta.

9. Insinuacije i lični stavovi pojedinaca

Na dva od osam održanih sastanaka, nekoliko učesnika je netačno iznijelo tvrdnje o broju slučajeva fizičkog raseljavanja, u pokušaju da argumentuju stav u korist zadržavanja trase definisane Idejnim projektom. Tvrdili su da je trasa izmijenjena kako bi bila u interesu lokalnih biznismena, da su zanemarena klizišta, da nisu sprovedena odgovarajuća istraživanja, kao i da su prekršeni inženjerski standardi. Takođe su iznijeli insinuacije o korupciji i zloupotrebi položaja od strane rukovodstva kompanije MONTEPUT. Kompanija MONTEPUT je osporila ove tvrdnje, demantujući pogrešno tumačenje podataka.