



PRIMLJENO:	11. 12	20 24	GOD.
1 KLASIFIKACIONI BROJ:	33/24-5/21		
VEZA:			
EPA:	391 XXVIII		
SKRAĆENICA:		PRILOG:	

СКУПШТИНА ЦРНЕ ГОРЕ

На основу члана 148 Пословника о раду Скупштине Црне Горе, на Предлог Закона о буџету Црне Горе за 2025. годину, клуб посланика За будућност Црне Горе - Нова Српска Демократија, подноси

АМАНДМАН 1

(Обезбјеђивање финансијских средстава у висини од 1 500 000 еура за асфалтирање путног правца, Прошћенске планине - Барице - Крупице)

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Наставком асфалтирања путног правца Прошћенске Планине- Барице - Крупице, завршава се асфалтирање макадамске путне дионице и повезују се општина Мојковац и општина Пљевља. Имајући у виду да се ради о насељеном рурарном простору, гдје би асфалтирањем изузетно побољшали услове живота сточарима на тим просторима, сматрамо да се ради о приоритетним улагањима у развој пољопривреде и сточарства. Пејсаж тих крајева се углавном поистовјећује са Златиборским пространствима, што су јасне индиције да ће се на том простору, мноштво домаћинстава окренути рурарном туризму, односно формирањем бројних смјештајних капацитета, биће уподобљена понуда иностраним туристима.

Студију оправданости овог пројекта, кроз регионални значај путног правца Крстац -Барице - Косаница, на чијем правцу гравитирају горе поменута села, достављамо у прилогу.

Поред изузетног значаја за развој сеоског туризма, сточарства и пољопривреде, у времену извођења радова у Соколовини (путни правац Мојковац -Ђурђевића Тара), те затворености за саобраћај тог путног правца, који уосталом повезује општину Мојковац са општинама Жабљак и Пљевља, асфалтирањем горе наведене путне дионице, омогућили би неометан саобраћај путним правцима Мојковац - Косаница; Косаница - Пљевља, Косаница -Жабљак.

За асфалтирање неведеног путног правца, дужине 17 километара, ширине 3 метра, неопходно је издвојити 1 500 000 €.

Посланици Нове српске демократије

Дејан Ђуровић



Васо Обрадовић



ЛОКАЛНО РЕГИОНАЛНИ ЗНАЧАЈ
ПУТНОГ ПРАВЦА
КРСТАЦ - БАРИЦЕ - КОСАНИЦА

Аутор: Веселин Мрдак

ПРЕДГОВОР

Рурарни простор кроз који пролази саобраћајница која представља теоријски задатак овог рада чини шири дио мог завичаја. Како савремена научна пракса иде све више у правцу проучавања локалне средине то је њено познавање одиграло пресудан утицај за избор оваквог теоријског задатка. Вишедеценијске године развоја епохе у којој живимо оставиле су иза себе нагомилане животне проблеме па је и ово један од скромних покушаја да се да допринос њиховом теоријском разрјешавању. Како научна теорија утире пут конкретном дјеловању то ће препознавање кључних проблемских питања допринијети фазном разрјешавању у циљу превазилажења економске стагнације и поправљања квалитета живота прије свега у запостављеним рурарним просторима. Оскудна планерска литература која је била у сјенци стихије као и научно географска која задати простор као периферни површно дотиче у контексту проучавања неког другог краја и другачијег предмета истраживања, надомјештена је суоченошћу са истом животном проблематиком самог аутора и жељом да приступ овом теоретском задатку добије научни и практични опсег.

Путеви као проблемско питање

Међуградски висински преддио регионалних градских средина Мојковца, Бијелог Поља и Пљеваља чини рурарни простор неколико села која припадају тријема поменутих општинама Мојковцу, Бијелом пољу и Пљевљима.

Ово је преддио који има карактер брдовите висоравни надморске висине око 1300 м рељефно погодан за људска насеља. Ако изузмемо села на долинским странама ријечних долина у којима су смјештена ова преддио чине следећа села: Жари Прошћенске, Барице, Стожер, Писана Јела и Крупице. Обзиром на геолошко – морфолошке и просторне карактеристике спада у један од највећих и најнасељенијих руларних простора у Црној Гори. Преддио располаже великим пољопривредно – сточарским потенцијалом као и великим шумским потенцијалом. Један од основних привредних, демографских и опште животних проблема овог пространог висинског руларног предјела је проблем саобраћајне инфраструктуре тј. повезаност са сусједним општинским центрима као и међусобна повезаност самог простора. Ако погледамо саобраћајно географски положај предјела могло би се закључити да је повољан јер се налази у троуглу општинских центара који су међусобно повезани магистралним саобраћајницама а сам простор би могао бити испресијецан саобраћајним комуникацијама из више праваца. Међутим, ова повезаност је само потенцијалног карактера из више разлога: Проблем лежи у непостојању такве мреже који је условљен факторима друштвено-економске природе, рељефној природи простора који се одликује висинском истуреношћу, климатским факторима као и поменутих магистралним саобраћајницама које повезују Мојковац, Бијело Поље и Пљевља а овај преддио заобилазе са свих страна.

Главне регионалне саобраћајнице које заобилазе овај преддио повезују следеће путне правце: Мојковац - Ђурђевића Тара – Пљевља, Мојковац – Бијело Поље и Бијело Поље – Томашево – Пљевља. Ове саобраћајнице иду природно предиспонираним комуникацијама, долинама ријека Таре, Љубовиђе и Ђехотине тако да се овај рурарни преддио географски издигнут нашао на споредном путном правцу.

Основни локални путни правац који пресијеца овај преддио је из правца Мојковца тј. од превоја Крстац преко прошћенских села и катуна, Жари, Барица, Крупица до Косанице повезујући се даље са Пљевљима. Следећи важан путни правац иде из правца Бијелог поља од Томашева кроз села Соколац, Писана Јела, Барице повезујући се даље са претходним путним правцем према Косаници и Пљевљима. Трећи путни правац одваја од саобраћајнице која иде од Бијелог Поља долином Љубовиђе и Ђехотине према Пљевљима одвајајући се од Коврена преко Стожера до Барица и Крупица повезујући се са претходним путним правцима. Постоје још два локална путна правца из Вруље

на саобраћајници долином Техотине до села Крупица и пут из Пушењског Дола на саобраћајници Косаница – Крупице према селима Селац, Премћани и Вашково.

Уочљиво је да је од свих поменутих путних праваца за овај предио најважнији правац Крстац – Барице – Косаница па би његовом изградњом био саобраћајно повезан готово цио овај простор а сеоске територије кроз које би прошао повезао би територије које припадају свијем тријема општинама па би представљао заједнички интерес све три општине. Идеално саобраћајно рјешење би подразумијевало изградњу једног крака саобраћајнице од Томашева преко Писане Јеле до Барица чиме би се овај путни правац повезао са претходним а сеоски простор дијела становништва општине Бијело Поље повезао се са својим општинским центром. Значај овог крака локалног пута би ипак био другоразредни у односу на правац Крстац – Барице – Косаница јер би његов приоритет заобишао пространи сеоски простор Мојковачке општине.

Изградња ове саобраћајнице имала би вишеструки значај и то као:

1. Регионално саобраћајни
2. Локално саобраћајни

Регионални значај њи имао као алтернатива магистралној саобраћајници Мојковац - Ђурђевића Тара – Пљевља а локални се огледа кроз привредни и демографски значај. За сеоско становништво ове три компоненте би имале животни значај.

Регионално саобраћајни значај

Магистрална саобраћајница која повезује Мојковац са Пљевљима је изграђена речном долином Таре као природне комуникације. Долине ријека су незамјенљиви природно предиспонирани путни правци па је према томе и оправдан. Али, обзиром да је долина ријеке Таре кањонског типа то пробијање и одржавање пута кроз такве рељефне облике представља знатну потешкоћу па је и саобраћајна проходност на овом дијелу пута чешће у прекиду. Магистрална саобраћајница је урађена лијевом осојном страном долине што ствара додатне потешкоће за његово одржавање. Са географско – теоријског гледишта путеве би требало радити присојном, сунчаном и привјетреном страном због сувоће коловоза, залеђавања и снијега и пружају значајну предност уколико не постоје неке друге околности за другачију трасу. Осојност у зимској половини године подразумијева ниже температуре ваздуха које условљавају замрзавање тла. Приликом његовог одмрзавања због кањонских стрмина долази до одроњавања терена што представља главну препреку саобраћајној проходности. Замрзавање условљава солифлукцију асфалтне подлоге, њеног пуцања и краћег вијека трајања асфалтног застора.

Осојност за последицу има дуже задржавање снијега као и усовине. Осојност, снијег и поледица коловоз чине клизавим а кањонска врлет и водени ток ријеке Таре свако излијетање са коловоза чини фаталним па је број таквих саобраћајних незгода висок.

Аутору нијесу познати мотиви и инжињеријско – техничка начела која су наметнула пробијање саобраћајнице осојном страном али је сигурно да би безбједност и проходност били већи да је саобраћајница изграђена присојном страном долине Таре. Одрони, снијег, усови и поледица би били значајно смањени али не и елиминисани па је у оба случаја неопходан алтернативни путни правац.

Алтернативно рјешење представља локални путни правац Крстац – Барице – Косаница чијом изградњом би добио регионално – локални значај. Овај путни правац је краћи за растојање од Мојковца односно од Подгорице преко Мојковца до Пљеваља за 12 км. а у односу на постојећи алтернативни правац од Слијепца Моста из правца Бијелог Поља долином Љубовиће и Гехотине према Пљевљима за цијелих 50 км! Овај путни правац је укупне дужине 40 км с тим што је на дионици од Ривина до Косанице у дужини од 12 км асфалтиран па је за дужину коју треба асфалтирати већ скраћен на 38 км. Дионица пута Крстац – Мрамор у дужини од 5 км је такође асфалтиран, али, асфалтни застор није саграђен у складу са инжињеријско – техничким прописима, зрео је за комплетну санацију и на тај дио пута као постојеће асфалтне дионице не треба рачунати. Због серпентинске завијености и великог успона овај дио путног правца би ваљало измијенити на појединим дијеловима неадекватне путне трасе.

Регионалне предности овог путног правца осим што је краћи огледају се у томе што су одрони и усовине искључени а уравњеност терена представља значајну предност у погледу безбједности саобраћаја у односу на стрме врлети долине Таре. Недостаци овог путног правца су висинска истуреност и завијеност на појединим дијеловима путне трасе. Висинска истуреност представља потешкоћу у зимској половини године због климатских особина предјела кроз које пролазе тј. снијега и снијежних вејавица. Али, у поређењу са човјековом жељом да покаже тријумф над природом пребијајући кањонске литице његово одговорно чишћење и одржавање би представљало лако решив проблем.

Завијеност пута је условљена узаном ширином коловоза кроз брдовити терен као и извјесним серпентинским завојима због пењања уз брдовити предиио па би узаност и завоји могли знатно отежати или искључити саобраћај за возила већих габарита (камионе и аутобусе). Рјешење би могло да представља измјене неадекватне путне трасе на појединим дијеловима гдје су изражене јаче висинске разлике на малом простору као што су прије свега дионица Крстац – Мрамор у дужини од 5 км и Равни – Змајевац у дужини од 2 км.

Локално – саобраћајни значај

Становништво висинских руралних предјела између Мојковца, Бијелог Поља и Пљеваља представља један од највећих руралних простора у Црној Гори. Како је саобраћајна инфраструктура кичма привреде то би добра локална путна инфраструктура представљала животну важност овог становништва и огледала би се у привредном и демографском значају.

Највећи дио постојећих локалних путева је радила општинска шумска механизација ради експлоатација шума и превоза дрвета чиме је животна проблематика локалног сеоског становништва стављена на маргиналну позицију у односу на приоритете општинских привредних сировина. Тренд ове праксе се наставља тако да о унапређењу путне мреже постоје само индиције чија је реализација неизвјесна. Треба указати на то да путеве као најкрупније инфраструктурне инвестиције треба изводити искључиво кроз реализацију просторних планова, општинских, регионалних итд. а не са мотивима неприхватљиве природе мимо просторног плана и стручних прописа. Такви путеви поготову када је ријеч о асфалтним су релативно кратког вијека а њихова санација представља посао више. Највећи дио локалне путне мреже рађен је 80-их година што је релативно касно и директно се одразило на економско заостајање и расељавање становништва чиме је значајан привредни потенцијал остао неафирмисан.

Основна привредна дјелатност становништва овог предјела је пољопривреда и шумарство, тј. планински пољопривредни рејон са ливадама, пашњацима и шумама, дакле рејон пашњака планинске земљорадње и шума. Пољопривреда је екстензивног карактера са неразвијеном економском и кућном инфраструктуром и недостатком механизације. Изградња локалне саобраћајнице асфалтног застора и повезивање са тржиштем би поспијешило унапређење економске и кућне инфраструктуре, уже специјализовало домаћинства за одређени вид дјелатности и елиминисало полутански начин привређивања.

Основно природно богатство ових предјела су шуме које у последње вријеме све више добијају на значају у условима колапса послератног облика индустријске производње и окретању ка експлоатацији шума као изворне сировине. Денационализацијом шума која је дјелимично спроведена поједина домаћинства су добила одређене шумске парцеле па код тог дијела становништва шумарство претендује да буде водећа привредна дјелатност. Но, када су шуме у питању овдје треба указати на једну негативну последицу а то је нерационално коришћење, бесправна сјеча и девастација шума. Разлоге овој појави треба тражити у лошем функционисању овог сегмента локалне управе, лошој законској регулативи и енергичној експлоатацији сировине као јединог излаза у условима колапса и стагнације привреде. Уз нерационалну експлоатацију девастација се жели каналисати

легално тако што јој се жели дати ореол законитости што је најгори облик девастације шума. Изградња добрих локалних саобраћајница ниуком случају не би смјела да допринесе још већој девастацији шума.

Основни савремени проблем руралних подручја је демографске природе. Демографску слику наших села карактерише пад природног прираштаја, пад наталитета, пораст морталитета, неповољна полна и старосна структура и миграције, што за последицу ома депопулацију села. Највећи несразмјер у структури становништва чини неповољна полна структура код млађег дијела популације тј. далеко мањи удио женског континента што се директно одражава на проблем склапања бракова и пад наталитета као примарног облика демографског обнављања становништва.

Најважнији фактори којим се може објаснити депопулација села су природно географски тј. климатски као најважнији, привредни и психолошко-социјални.

Један од главних климатских чиниоца расељавања је сњеговитост, јер овај висински предео средње надморске висине око 1300 м карактерише полу планинска клима.

Међутим веома је слабо уочено да ово поднебље има климатске предности у односу на сусједне котлинско-долинске крајеве према којим становништво највише мигрира а које карактерише жупска клима. Ако искључимо сњеговитост као неповољан елемент расељавања то су температурне инверзије у јесењим мјесецима и првој половини зиме када у вишим предјелима као што је овај преовладава ведро, сунчано и релативно топло вријеме док је у котлинама и градским центрима који су смјештени у њима магловито, тмурно и хладно вријеме. Такође у љетњим мјесецима висинска истуреност овог предјела елиминише љетње жеге па је љето свјежије и пријатније. Сњеговитост је основна климатска препрека али се њен ефекат на расељавање може знатно ублажити јер се овдје на неусловност живљења више одражава одсеченост због немања и неодржавања путева у зимској половини године него сама сњеговитост као климатски елемент. Локална саобраћајница о којој је ријеч представљала би егзистенцијалну прекретницу.

Следећи фактор који демографски празни села је привредни. Индустријализација и потреба за радном снагом која је црпљена са села са једне стране и заостао екстензиван начин привређивања на селу демографски је испразнио села у послератном периоду. Међутим, данас се овим мотивом миграције из села у градове не могу објашњавати јер је индустрија у фази колапса, затварања фабрика и отпуштања радника а процес миграције из села у

градове и даље траје. Објашњење и поред уважавања одређених предности живљења у граду можемо тражити у трећем фактору а то је психолошко-социјални.

Ово је најкомплекснији феномен, чијим разјашњавањем треба објаснити разлоге депопулације села са повољним факторима живљења, климатским, педолошким, саобраћајним исл. Дobre саобраћајне комуникације кроз неке руралне средине само су каналисале демографски одлив ка градовима па тако имамо забачена и инфериорна села али демографски животнија од предходних што је случај и са овим предјелом. Ако посматрамо исти процес у поређењу са развијеним тржишним земљама запада сазнајемо да је код њих исти процес завршен у XIX вијеку. Сазнање из поређења да је рурална демографска маса развијених земаља стабилна охрабрује у смислу инвестирања и окретања селу. Села постоје у свим земљама, развијеним и неразвијеним, храна је проблем човјечанства без обзира на вријеме у ком живимо а производимо је у неурбаним срединама као и сировине које примо, дисперзно кретање становништва урбаних центара је савремена одлика данашњице посебно великих градова итд.

Конкретно, демографски разлози који оправдавају инвестирање у овом случају саобраћајнице о којој је ријеч односе се на неколико сегмената живљења на селу; Због постојећег становништва које насељава дати сеоски простор, због евентуалног спречавања даљег одлива сеоског становништва, због потенцијалних досељеника који се желе вратити живљењу на селу, због оних који повремено одржавају везе са селом а нијесу у њему настањени и на крају због стварања животних предуслова за демографску масу која остане живјети на селу када процес депопулације села коначно буде завршен.

Чак и онда када градови и даље буду примамљив имиграциони мамац савремени проблеми живљења у градовима неће моћи конкурисати условним предностима живљења на селу.

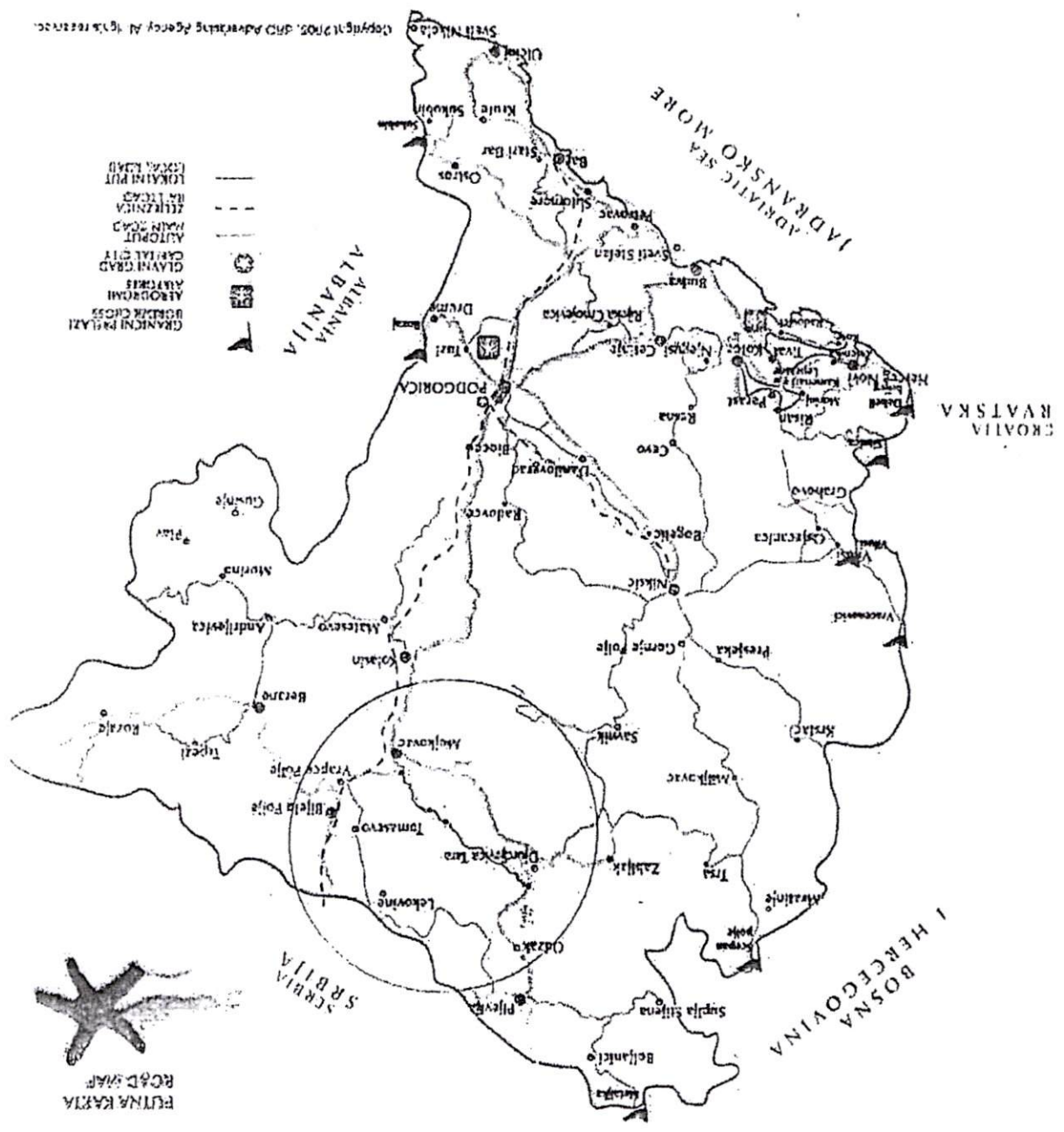
ЗАКЉУЧАК

Основа економског развоја сваке средине је инфраструктура прије свега саобраћаја. Свјedoци смо како разни облици електронске комуникације (телефонија, интернет) постају саставни дио данашњице, али, физички облик комуникације тј. превоз људи и роба представља примарни облик саобраћаја.

Вријеме у ком живимо је вријеме дефинисања развојне шансе а пољопривреда и туризам су очигледно препознати као стратегија привредног развоја. Дио нагомиланих проблема представља запостављање села и окретање ка урбаном и непољопривредном начину привређивања. Екстензиван начин сеоског привређивања и фаворизовање развоја индустрије у предходном периоду ескалирало је развој малограђанског духа и као данашњу слику оставио села у фази одумирања а на другој страни развио стихију која је градове направила стратиштима опеке и бетона без пејзажне и урбане физиономије а привреду направио неконкурентном данашњим тржишним захтјевима. Сплетом историјских околности таква привреда је остварила егзистенцију генерација за нама али није гарановала егзистенцију генерације које долазе. Пољопривреда као основни облик људске дјелатности и село као примаран облик људских насеља мора обезбеђивати садржаје живљења који су му ускраћени. Не можемо а да не правимо компарацију са развијеним тржишним земљама, па запажамо да моћна индустрија запада не празни и не привлачи сеоско становништво као што је привлачи разорена домаћа индустрија и градови гдје социјални програми одржавају значајан дио градске поулације. Градови су исцрпили сву своју привлачну снагу али преживјели остаци конзервативног духа још увијек празне села. Крај процеса који траје је ипак на видику, али како је ријеч о стихији, стихију не треба препуштати саму себи јер се и до сада увијек развијала у нежељени правац. Треба дјеловати, прије свега економским мјерама, треба градити, развијати, економија је основна снага савременог човјечанства, снага која девастира моћ рата и идеолошко-политичког фанатизма и на крају економија ће потврдити правило да није битно гдје живимо већ како живимо.

Copyright 1995, DND Publishing Agency. All rights reserved.

- GRANICNI PRAZI
- BOJNEKI CROSI
- AREODROMI
- GLAVNI GRAD
- AUTOPUT
- MAIN ROAD
- FEDEZNA
- RAZNOG
- LOKALNI PUT
- IZVOR



PUTNA KARTA
ROAD MAP