

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

**Analiza izmjena i objavljivanje informacija
Sekcija Mateševo - Andrijevica**

NETEHNIČKI REZIME

Konsultant



PASECO SP LTD
26, Fokionos Negri str.,
11361 Athens, Greece

Mart 2025.

Table of Contents

1	Uvod.....	2
1.1	Svrha Netehničkog rezimea.....	2
1.2	Osnova i opravdanost Projekta	2
1.3	Menadžer Projekta i Jedinica za implementaciju	3
2	Pravni okvir i okvir politika	4
3	Opis Projekta	4
3.1	Alternative projekta	4
3.2	Opis projekta	1
4	Utjecaji na životnu sredinu i društvo i mjere ublažavanja	2
4.1	Utjecaji na životnu sredinu i odgovarajuće mjere ublažavanja	2
4.2	Utjecaji na društvo i mjere ublažavanja	5
5	Objavljivanje, komunikacije i upravljanje žalbama	13
6	Upravljanje i monitoring životnom sredinom i društvenim pitanjima	14
6.1	Plan upravljanja životnom sredinom i društvenim aspektima	14
6.2	Praćenje/monitoring životne sredine i društvenih aspekata	16

1 Uvod

1.1 Svrha Netehničkog rezimea

Netehnički rezime (NTS) predstavlja rezime glavnih nalaza Procjene uticaja na životnu sredinu i društvo (ESIA) za 23,5 km dugu dionicu Mateševu-Andrijevića auto-puta Bar – Boljare (BBH). ESIA je pripremio tim tehničkih stručnjaka u skladu sa procedurama koje propisuje Crna Gora i standardima Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD).

NTS sadrži rezime glavnih nalaza ESIA i pruža: opis lokacije i okruženja, opis projekta, prikaz opravdanosti razmatranih alternativnih trasa i indikacije glavnih razloga za izbor konačne trase. Cilj NTS-a je da predstavi glavne nalaze na jasan i sažet način kako bi pomogao javnosti da razumije koji su vjerovatni značajni uticaji na životnu sredinu i društvo tokom izgradnje i rada, kao i ključne mjere ublažavanja (kao relevantne).

1.2 Osnova i opravdanost Projekta

Auto-put Bar-Boljare (BBH) dug 168 km, čiji je dio i dionica Mateševu-Andrijevića, čini rutu Transevropskog autoputa (TEM) kroz Crnu Goru. BBH auto-put je dio ruta E-80 i E-65, koje čine SEETO Rutu 4 [Rumunska granica/Vatin – Beograd (SER) – Podgorica (MNE) – Bar (MNE)]. Autoput povezuje Jadransku obalu (Luku Bar) sa granicom Srbije (Boljare) i sa lukama na Dunavu (Koridor VII i Koridor X) i, na kraju, sa cjelokupnom tzv. panevropskom mrežom koridora i integriše TEN-T proširenje na Zapadnom Balkanu.

Razvojne faze za cijeli BBH su sljedeće:

- Dionica I: Smokovac–Mateševu
- Dionica II: Mateševu–Andrijevića i obilaznica Smokovac–Tološi–Farmaci;
- Dionica III: Andrijevića–Boljare
- Dionica IV: Podgorica – Đurmani

Namjera Crne Gore da izgradi auto-put Bar – Boljare inicirana je još 2001. godine odlukom Skupštine da nastavi sa izradom Prostornog plana ("Službeni list CG" broj 45/01). Naknadno je 2008. godine usvojen Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine ("Službeni list CG" br. 24/2008) rezervišući prostor definisanjem namjenskog koridora za autoput BB. Cilj definisanja koridora je bio da se prostor zaštiti od drugih prostornih zahtjeva i korišćenja (Prostorni plan, str.133). Vlada Crne Gore je 19. oktobra 2023. godine utvrdila Nacrt Prostornog plana Crne Gore do 2040. godine. Nakon perioda objelodanjivanja, javnog uvida i konsultacija, konačni nacrt Prostornog plana je usvojen i objavljen 29. januara 2024. godine od strane Ministarstva za prostorno planiranje, urbanizam i državnu imovinu. Strategija razvoja saobraćaja u Crnoj Gori (2019-2035.) uvrstila je završetak dionice "Mateševu - Andrijevića", dijela auto-puta Bar - Boljare u objedinjenu listu prioriternih infrastrukturnih projekata.

Dionica Mateševu-Andrijevića, koja je predmet paketa za objavljivanje podataka ESIA, duga je 23,5 km (14% od ukupne dužine auto-puta Bar-Boljare).

Aktivnosti preduzete u pripremi obavezne dokumentacije za dionicu Mateševu-Andrijevića, mogu se posmatrati kroz dvije faze kontinuiranog razvoja, bez preklapanja sekvenci.

Prva faza započeta je Idejnim rješenjem (Louis Berger SAS-Paris, Simm Engineering – Podgorica) 2008. godine, kada su ispitana tri alternativna rješenja za trasu. Rad je nastavljen 2018. godine, kada je Vlada Crne Gore koristila tehničku pomoć (TA) za pripremu Idejnog projekta i Procjenu uticaja na životnu sredinu i društvo (ESIA) kroz grant iz Investicionog okvira za Zapadni Balkan (WBIF). U okviru pomenute TA, zajedno sa ranijim naporima koje je finansirala Vlada Crne Gore, pripremljene su sljedeće studije:

- Idejni projekat za dionicu Mateševu-Andrijevića koji usvaja Varijantu 3, odobren od strane Državne revizorske komisije (2022.)

- Nacionalna procjena uticaja na životnu sredinu za dionicu Mateševo – Andrijevića, (2024.) za koju je data saglasnost Agencije za zaštitu životne sredine Rješenjem 03-UPI-652/28 od 14. maja 2024. godine, na osnovu navedenog Idejnog projekta.
- Preliminarna ESIA za dionicu Mateševo – Andrijevića, nacrt izrađen u okviru WBIF, na osnovu odobrenog Idejnog projekta, koja uključuje LARF i SEP, dostavljena u julu 2023. godine, bez objavljivanja i konsultacija.
- Preliminarna ESIA izrađena u okviru Studije izvodljivosti za cijeli auto-put Bar-Boljare (2021).
- Strateška procjena uticaja na životnu sredinu za izradu Detaljnog prostornog plana auto-puta Bar-Boljare (2008);

Prvom fazom su dominirali neadekvatno angažovanje zainteresovanih strana i manjak participativnog donošenja odluka lokalne zajednice zanemarujući potrebu da se izbjegnu značajni negativni socijalni uticaji.

Druga faza je započeta tokom prve polovine 2024. godine i obilježena je sa dva odlučujuća faktora:

- (1) namjera EBRD-a da finansijski podrži Vladu Crne Gore kroz kredit koji je zahtijevao procjenu usklađenosti cjelokupnih projektnih aktivnosti sa, između ostalog, Politikom zaštite životne sredine i socijalnom politikom EBRD-a (2019.) i važećim Performansama učinka, i shodno tome
- (2) odluka MONTEPUT-a da unaprijedi saradnju sa lokalnim zajednicama, prvenstveno baveći se stalnim zabrinutostima tri od osam lokalnih naselja u vezi sa magnitudom fizičkog raseljavanja i remećenjem njihove prostorne kohezije. Da bi se izbjegli i minimizali uticaji MONTEPUT je istražio održive alternative trase koje je podržala većina učesnika javnih sastanaka u septembru 2024. godine, kada je predstavljena alternativna trasa od izlaznog portala tunela Trešnjevika do petlje Andrijevića.

Pregled trenutnog stanja aktivnosti i dokumentacije neophodne za nastavak razvoja dionice Mateševo-Andrijevića, kao i planiranog rasporeda, sažet je u nastavku:

- **Inženjerski projekat i raspored izvođenja radova:** Idejni projekat, koji uključuje preliminarno trasiranje i raspored, izrađen je 2022. i 2024. godine (za promjenu trase). Očekuje se da će faza glavnog projekta početi 2025. godine nakon zaključivanja ugovora o projektovanju i izgradnji. MONTEPUT predviđa rok za završetak 60 mjeseci počev od datuma početka radova (sa dodatnih 24 mjeseca za Period obavještenja o nedostacima). Ovaj postupak nabavke je vođen smjernicama EBRD-a za nabavku koje koriste EBRD-ovu Standardnu tendersku dokumentaciju.
- **Nadzor nad projektom i radovima:** MONTEPUT je objavio poziv za Pretkvalifikaciju za izbor stručnog nadzora za izradu Glavnog projekta i izvođenje radova za dionicu Mateševo - Andrijevića. Očekuje se da će ugovor biti zaključen početkom 2025. godine.
- **Tehnička pomoć** - MONTEPUT je objavio poziv za Pretkvalifikaciju za izbor Konsultanta za podršku MONTEPUT-u u upravljanju projektom i izvođenju radova na dionici Mateševo - Andrijevića. Očekuje se da će ugovor biti zaključen početkom 2025. godine.
- **Eksproprijacija:** Projekat će zahtijevati da se prava na privatno zemljište i imovina steknu eksproprijacijom, a tačne potrebe projekta za zemljištem i uticaji ekonomskog i fizičkog preseljenja utvrdiće se Glavnim projektom, jer će se dodatna izbjegavanja i mjere minimizacije razmatrati na mikrolokacijama. Promjena trase minimizirala je otkup zemljišta i fizičko preseljenje.
- **Građevinski radovi:** Očekuje se da će pripremni radovi početi sredinom 2025. godine, dok će stalni radovi početi nakon odobrenja Glavnog projekta od strane Revizorske komisije, Revizije bezbjednosti saobraćaja i nakon pribavljanja građevinske dozvole (očekuje se krajem 2026/početkom 2027. godine). Glavni projekat će biti izrađen u pododjeljcima od kojih će svaki imati posebnu građevinsku dozvolu kako bi se omogućila fazna izgradnja.

1.3 Menadžer Projekta i Jedinica za implementaciju

Korisnik projekta je Vlada Crne Gore, koju predstavlja MONTEPUT, državna kompanija za upravljanje putevima, koja će biti Menadžer projekta.

MONTEPUT će upravljati svim aspektima projekta i djelovati kao entitet za sprovođenje/implementaciju, i naručilac u okviru Ugovora za projektovanje i izgradnju, kao i dva ugovora za usluge, tj. nadzor nad projektovanjem i radovima i tehnička podrška.

Ključni zainteresovani subjekti su:

- Ministarstvo kapitalnih investicija: Primarni korisnik zadatka sa odgovornošću za odobravanje rezultata zadatka u saradnji sa vodećom međunarodnom finansijskom institucijom (IFI) i drugim ključnim zainteresovanim stranama.
- Monteput d.o.o.: Državna kompanija sa ograničenom odgovornošću zadužena za nadzor izgradnje, nadzor projektovanja, pripremu projektne dokumentacije, pripremu tendera itd. za razvoj i izgradnju kopnene transportne infrastrukture u Crnoj Gori.
- Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD): Vodeća međunarodna finansijska institucija i potencijalni kofinansijer budućih investicija u izgradnju.
- Ministarstvo finansija: Predstavlja Vladu Crne Gore kao zajmoprimca prema EBRD-u.
- Opština Kolašin
- Opština Andrijevica
- Pogođeni subjekti (naselja, vlasnici zemljišta i lokalne zajednice, korisnici puteva, preduzeća, ranjive grupe)
- Ostale zainteresovane strane (agencije za implementaciju projekta, projektni partneri, pružaoci usluga, lokalne društvene zajednice, organizacije civilnog društva, NVO, akademske institucije).

2 Pravni okvir i okvir politika

ESIA je izrađena u skladu sa crnogorskim Zakonom o procjeni uticaja na životnu sredinu (Službeni list Crne Gore 75/18), i uzimajući u obzir druge relevantne nacionalne propise (o kvalitetu vazduha, buci, zaštiti prirode, vodama, otpadu, eksproprijaciji, prostornom razvoju, izgradnji objekata itd.), kako je predviđeno crnogorskim zakonodavstvom i direktivama EU.

Pored toga, očekuje se da će predmetna dionica autoputa biti projektovana, izgrađena i u potpunosti operativna u skladu sa Politikom zaštite životne sredine i društva EBRD (2019) i zahtjevima za učinak:

- PR 1: Procjena i upravljanje ekološkim i društvenim rizicima i uticajima
- PR 2: Radni uslovi i uslovi radne snage
- PR 3: Efikasnost resursa i prevencija i kontrola zagađenja
- PR 4: Zdravlje, bezbjednost i sigurnost
- PR 5: Eksproprijacija zemljišta, ograničenja u korišćenju zemljišta i prinudno preseljenje
- PR 6: Očuvanje biodiverziteta i održivo upravljanje prirodnim resursima
- PR 7: Autohtono stanovništvo
- PR 8: Kulturno nasljeđe
- PR 9: Finansijski posrednici
- PR 10: Objavljivanje informacija i angažovanje zainteresovanih strana

3 Opis Projekta

3.1 Alternative projekta

Ispitivano je nekoliko varijanti projekta, uključujući scenario "ne raditi ništa".

Scenario “ne raditi ništa” podrazumijeva da postojeća infrastruktura dionice Rute 4 Mateševo - Andrijevica neće biti unaprijeđena i stoga neće biti u skladu sa TEN-T regulatornim zahtjevima. Međutim, ovaj scenario ugrožava ispunjavanje sveobuhvatnog cilja projekta da podstakne razvoj i unapređenje putne infrastrukture u Crnoj Gori, ugoržavajući time i doprinos ukupnoj efikasnosti i efektivnosti drumskog saboračaja u regionu. Zbog toga scenario “ne raditi ništa” nije u skladu sa EU direktivama i SEETO strateškim planom za SEETO putnu mrežu. Uzimajući u obzir potrebu za projektom opisanu u prethodnim poglavljima, zaključeno je da se scenario “ne raditi ništa” ne smatra održivom alternativom projektu.

U idejnom rješenju auto-puta Bar – Boljare (2008.) ispitane su tri alternative. Dvije od njih su odabrane za dalje ispitivanje u okviru Idejnog projekta. U skladu sa tim Idejni projekat ispituje tri varijante (dvije na osnovu alternative 1 Idejnog rješenja i jednu varijantu na osnovu alternative 2 Idejnog rješenja). Glavna razlika među ovim varijantama je trasiranje auto-puta.

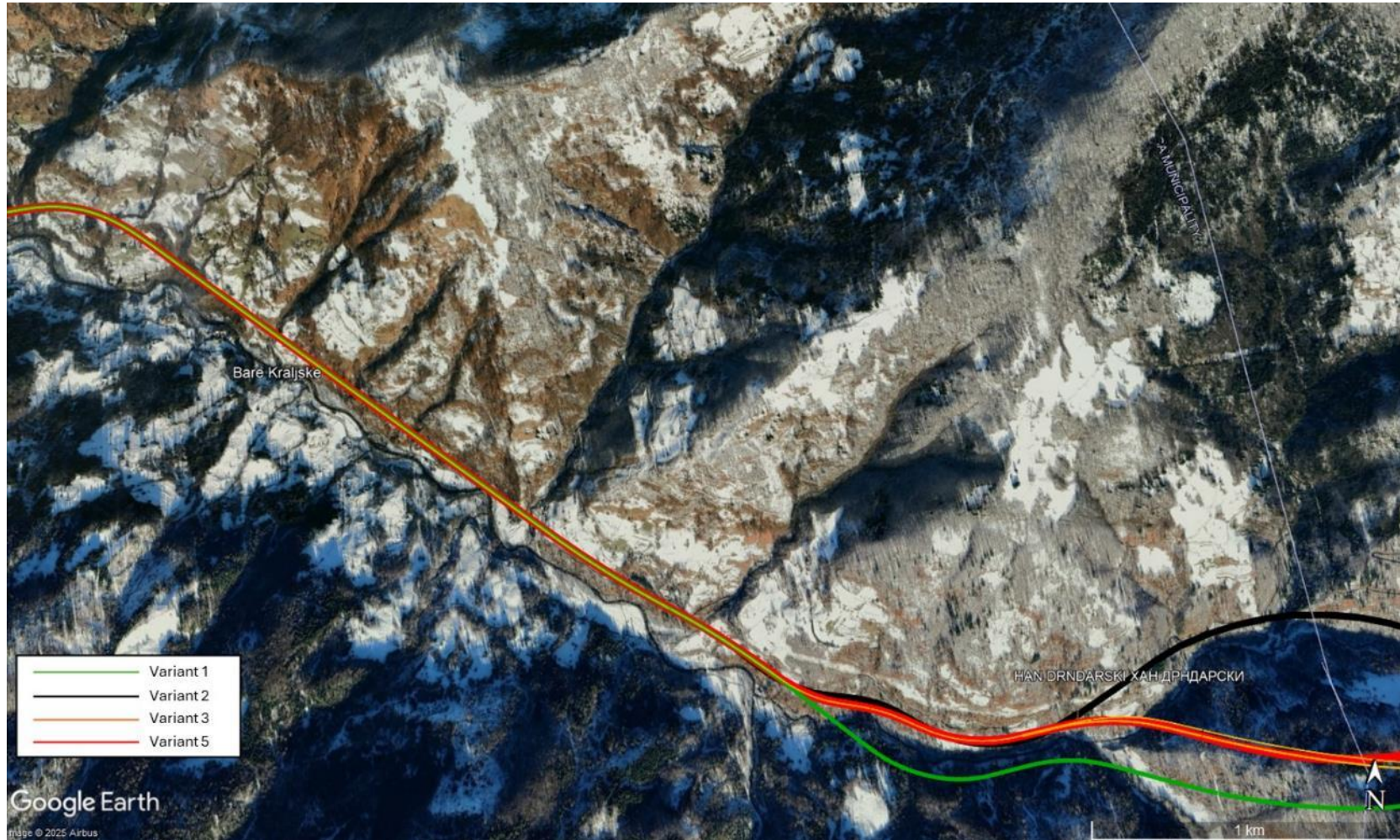
Varijante su razrađene prema sljedećim ograničenjima i pretpostavkama:

- Predloženi koridor svih varijanti definisan je dokumentima prostornog planiranja
- Rješenja svih varijanti poštuju definisani koridor
- Uzeti su u obzir postojeći dalekovodi sa ciljem izbjegavanja njihove relokacije
- Uloženi su napor da se izbjegavaju rušenje i konflikti sa postojećim objektima i putevima duž cijelog koridora
- Ispitane su sve tačke konflikta novog auto-puta i postojeće putne mreže i objekata i predložena su moguća izmještanja postojeće putne mreže
- Kosine usjeka i nasipa i predložene zaštitne mjere uzimaju u obzir rezultate postojećih geotehničkih istraživanja koje je obezbijedio Korisnik, geotehničke rezultate dodatnih istraživanja koje je sproveo PD, iskustva dionice Smokovac – Mateševo i vizuenu opservaciju projektnog područja
- Projektovana brzina: $V_e = 100\text{km/h}$.

MONTEPUT je na kraju pripremio još jedno alternativno rješenje (varijanta 5) da bi uzeo u obzir, u to vrijeme već iskazane i poznate zabrinutosti tri od osam naselja, kroz formalizovanje i snaženje aktivnosti angažovanja zainteresovanih strana u istraživanju održivih alternativa trase u područjima zabrinutosti (od izlaznog portala tunela Trešnjevika do petlje Andrijevica).



Slika 3-1: Varijante projekta_dio 1



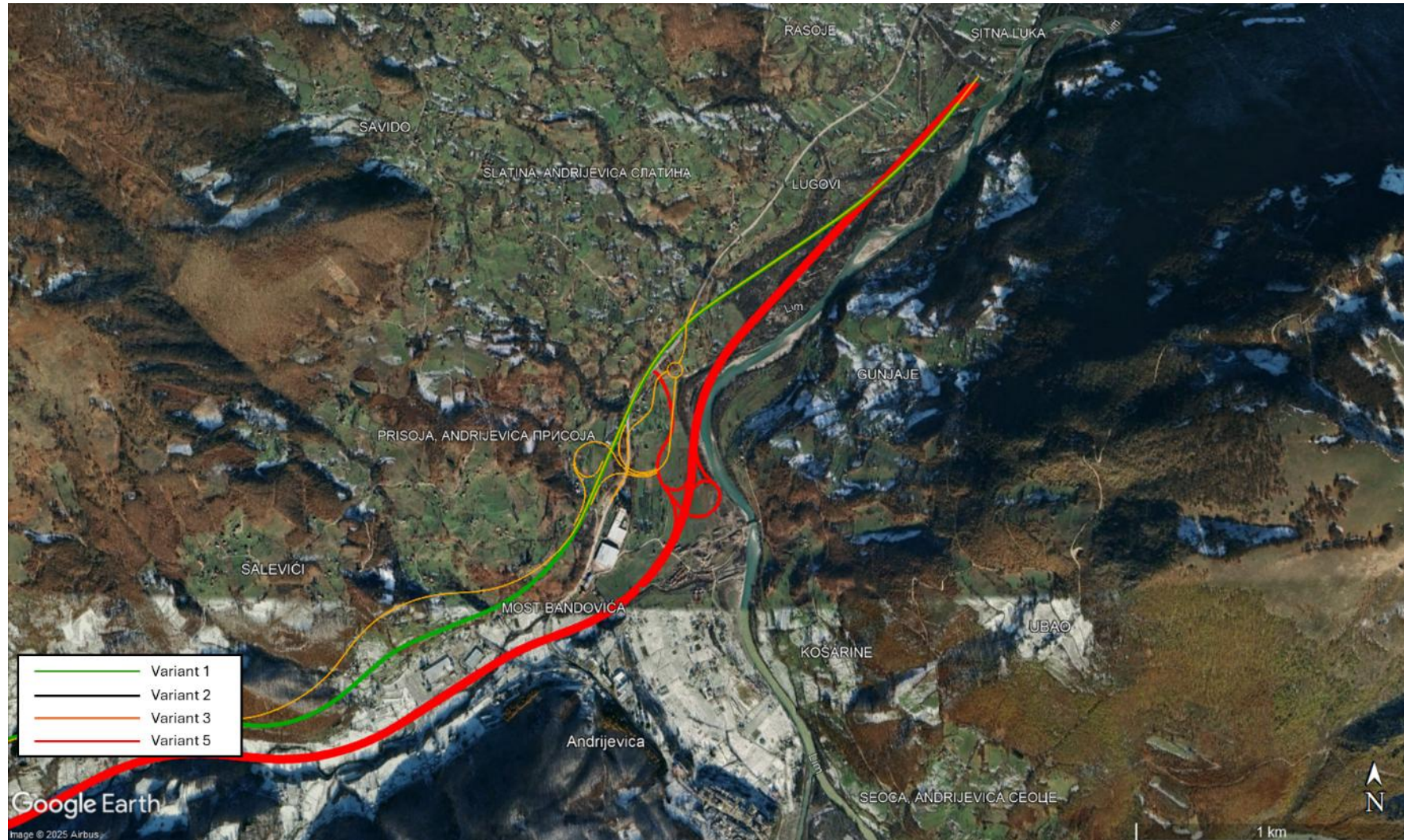
Slika 3-2: Varijante projekta_dio 2



Slika 3-3: Varijante projekta_dio 3



Slika 3-4: Varijante projekta_dio 4



Slika 3-5: Varijante projekta_dio 5

3.2 Opis projekta

Projekat je nastavak 41 km duge dionice Smokovac – Mateševo koja je otvorena 13. jula 2022. godine sa poveznicom petlja Mateševo i tunelom dužine 555 m (dionica Smokovac – Mateševo). Kraj je na području rijeke Kraštice, pritoke rijeke Lima, blizu Andrijevice. Jedan tunel dug oko 3,9 km po cijevi je planiran na oko devetom km dionice, na Trešnjeviku. Od izlaza iz tunela Trešnjevika, trasa uglavnom prati dolinu rijeke Kraštice.

Projekat utiče na područja dviju opština: Kolašin i Andrijeвица respektivno.

Projektovana brzina je $V_e=100$ km/h. Topografija duž trase - brdovita/planinska - stvara potrebu za opsežnim potpornim strukturama (stubovi, nosači i ojačani nasipi) i određuje projektovanu brzinu.

Širine traka i tipičan raspored poprečnog presjeka kompatibilni su sa poprečnim presjekom dionice Smokovac – Mateševo.

Autoput Mateševo - Andrijeвица prostire se kroz planinski teren sa mnogim izazovima, kao što su strme padine u oba smjera (uzdužno i poprečno), strme strane dolina, problemi pristupa i nedostatak prostora za gradilišta.

Trasa uglavnom ide duž rijeka i prati postojeću putnu mrežu. Stoga su brojni mostovi, na ukrštanjima sa rijekama i lokalnima putevima.

Prateći objekti autoputa su:

- Funkcionalni objekti koji služe saobraćaju na autoputu, koriste se za održavanje, kontrolu i omogućavanje bržeg, sigurnijeg, udobnijeg i pouzdanijeg prevoza robe i putnika: strukture i objekti namijenjeni za održavanje, kontrolu i upravljanje putevima, kao i naplatne stanice;
- Prateći objekti namijenjeni korisnicima puta: benzinske stanice, moteli, prodavnice, parking prostori, odmorišta, informativni centri i drugi.

Takođe, predviđeni su sljedeći prateći objekti:

- Obostrano odmorište tipa II na Mateševu i obostrana benzinska i servisna stanica tipa II na Mateševu integrisani na jednoj lokaciji;
- Moteli tipa I, na Mateševu i u Andrijevici;
- Obostrana benzinska stanica tipa I u Andrijevici;

Zahtjevi za **osvjetljenje** projektovani su i proračunati prema evropskim standardima i u skladu sa nacionalnim propisima Republike Crne Gore. Dionica Mateševo-Andrijeвица biće napajana iz dvije visokonaponske/srednjenaponske trafostanice (primarne trafostanice). Biće ugrađen centralni sistem za nadzor, kontrolu i prikupljanje podataka. Centralni sistem će biti smješten u bazi za održavanje na petlji Andrijeвица (I/C).

Projektovanje **tunela** izvedeno je prema relevantnim evropskim standardima u vezi sa osvjetljenjem i ventilacijom i biće opremljeno instrumentima za praćenje kvaliteta vazduha, kao i svim neophodnim sistemima za zaštitu od požara i sigurnost (hitni izlazi, odvodnjavanje, stanice za hitne slučajeve, sistem za gašenje požara, saobraćajni znakovi, sistem kontrole saobraćaja, tunelski kontrolni sistem itd.).

Odvodnjavanje slivova uzvodno od autoputa ostvaruje se projektovanjem hidrotehničkih objekata; bilo mostova ili propusta, na mjestima gdje vodotoci prelaze trasu. Propusti ispod autoputa projektovani su za povratni period od 50 godina. Pored autoputa, propusti su uvedeni i ispod projektovanih rampi, servisnih ili lokalnih puteva. Osim propusta, obezbijedena je i zaštita paralelna sa trasom, kako bi se autoput zaštitio od oticanja sa uzvodnih slivova. Tečnosti koje se slivaju sa kolovoznih površina autoputa i rampi biće prikupljene i tretirane u prefabrikovanim separatorima. Separatori će biti projektovani na osnovu standarda EN 858 za separatorske sisteme za lake tečnosti (npr. ulje i benzin), i biće instalirani na niskim tačkama trase, na ulazima i izlazima tunela, na početku mostova kako bi se minimizirala veličina kolektorske cijevi ispod mosta, kao i na

čestim lokacijama za sakupljanje tečnosti sa kolovoza u cilju izbjegavanja velikih dimenzija kolektorskih cijevi i separatora. Lokacije su izabrane tako da budu pristupačne za održavanje.

U okviru projektovanja, sprovedena je analiza potencijalnih lokacija za deponije iskopanog materijala i pozajmišta za potrebe izgradnje. Predlog za pozajmišta obezbjeđuje lokacije koje prema usvojenim kriterijumima mogu zadovoljiti potrebe za materijalom, i biće dalje ispitane u Glavnom projektu u vezi sa kvalitetom i količinom kamena.

Deponije su planirane samo ako postoji višak materijala (preostali materijal od nivelisanja masa tokom iskopavanja i građevinskih aktivnosti). Lokacije deponija iskopanog materijala klasifikovane su u dvije kategorije:

- Privremene deponije, gdje će materijal biti odložen odmah nakon iskopavanja, selekcije, razdvajanja i razvrstavanja za potrebe izgradnje nasipa;
- Trajna deponija, gdje će biti odložen dio materijala koji ne ispunjava uslove za upotrebu u građevinarstvu. Trajna deponija mora ispunjavati propisane kriterijume za zaštitu životne sredine.

Izbor lokacija za privremene i trajne deponije iskopanog materijala zasniva se na nizu kriterijuma: udaljenost lokacije od trase autoputa, iskopi, tuneli, pristup samoj lokaciji, morfologija terena, naseljenost (izgrađenost) na lokaciji, poljoprivredno zemljište, raspoloživa površina lokacije, odnosno mogući obim deponovanog materijala, uticaj na površinske i podzemne vode i životnu sredinu uopšte, stabilnost terena. Uzimajući u obzir kriterijume, definisano je 15 lokacija privremenih deponija, ukupne površine od približno 18 ha.

Prema projektu, procjenjuje se da će samo oko 20-25% iskopanog materijala moći da se koristi za potrebe formiranja nasipa i proizvodnje betona. Nedostajući materijal za formiranje nasipa i proizvodnju betona mogao bi se obezbijediti eventualnim otvaranjem pozajmišta u zoni trase autoputa. Pozajmišta materijala određena su Idejnim Rješenjem i Idejnim projektom, u smislu pozicije pozajmišta u odnosu na trasu autoputa, te procijenjenih količina i kvaliteta materijala. Kvalitet pozajmljenih materijala treba potvrditi analizama na nivou Glavnog projekta. Na ovoj dionici autoputa označeno je ukupno 6 zona za pozajmišta, sa ukupnom površinom od oko 59 ha.

Realizacija ovog projekta odvićaće se u tri faze. Naime, prvo će se izvoditi pripremni radovi, zatim glavni radovi, a na kraju aktivnosti na prijemu radova.

4 Uticaji na životnu sredinu i društvo i mjere ublažavanja

4.1 Uticaji na životnu sredinu i odgovarajuće mjere ublažavanja

Topografija i pejzaž. Tokom faze izgradnje, pejzaž će biti privremeno izmijenjen prisustvom građevinskih mašina, kampova za radnike i drugih pomoćnih objekata. U fazi funkcionisanja projekta, pejzaž će biti trajno promijenjen usljed postojanja autoputa, zajedno sa usjecima, nasipima, mostovima, vijaduktima, tunelima, barijerama za zaštitu od buke, itd. Glavni uticaji na pejzaž i pogled koji se očekuju tokom faze izgradnje su moguća direktna i trajna promjena prirodne morfologije terena i obrazaca korišćenja zemljišta.

Kvalitet vazduha. Negativni uticaji na kvalitet vazduha očekuju se zbog građevinskih radova, kao što su iskopavanja, izgradnja tunela (bušenje i miniranje), izgradnja usjeka, zasjeke i nasipa, transport materijala, kao i zbog saobraćaja vozila i opreme. Zagađenje vazduha tokom funkcionisanja autoputa potiče od saobraćaja, tj. izduvnih gasova različitih tipova vozila koja će koristiti autoput. Mjere za ublažavanje uticaja na kvalitet vazduha tokom faze izgradnje uključuju dobro upravljanje gradilištem (zalivanje u cilju smanjenja emisije prašine, pokrivanje materijala, usporavanje aktivnosti u kojima nastaje prašina tokom vjetrovitih dana), kao i odgovarajuće upravljanje vozilima i opremom (dobro održavanje, optimizacija saobraćaja, izbjegavanje rada u praznom hodu, itd.). Predlaže se praćenje kvaliteta vazduha na najosjetljivijim receptorima tokom građevinskih radova. Tokom faze funkcionisanja autoputa, treba poštovati ograničenja brzine, a predlaže se da se kvalitet vazduha prati na najosjetljivijim receptorima. Radi procjene uticaja tokom

izgradnje i rada pripremljena je u okviru ESIA studija uticaja buke i kvaliteta vazduha. Studije grupiše osjetljive receptore na pet glavnih lokacija duž trase, (1) na 1+300 - 1+700, (2) naselje Bare Kraljske na 5+400 - 8+000, (3) naselje Gnjili Potok na 13+850 - 17+140, (4) selo Kralje na 17+350 - 18+750 i (5) Andrijevića (sjever) na 20+200 - 23+100.

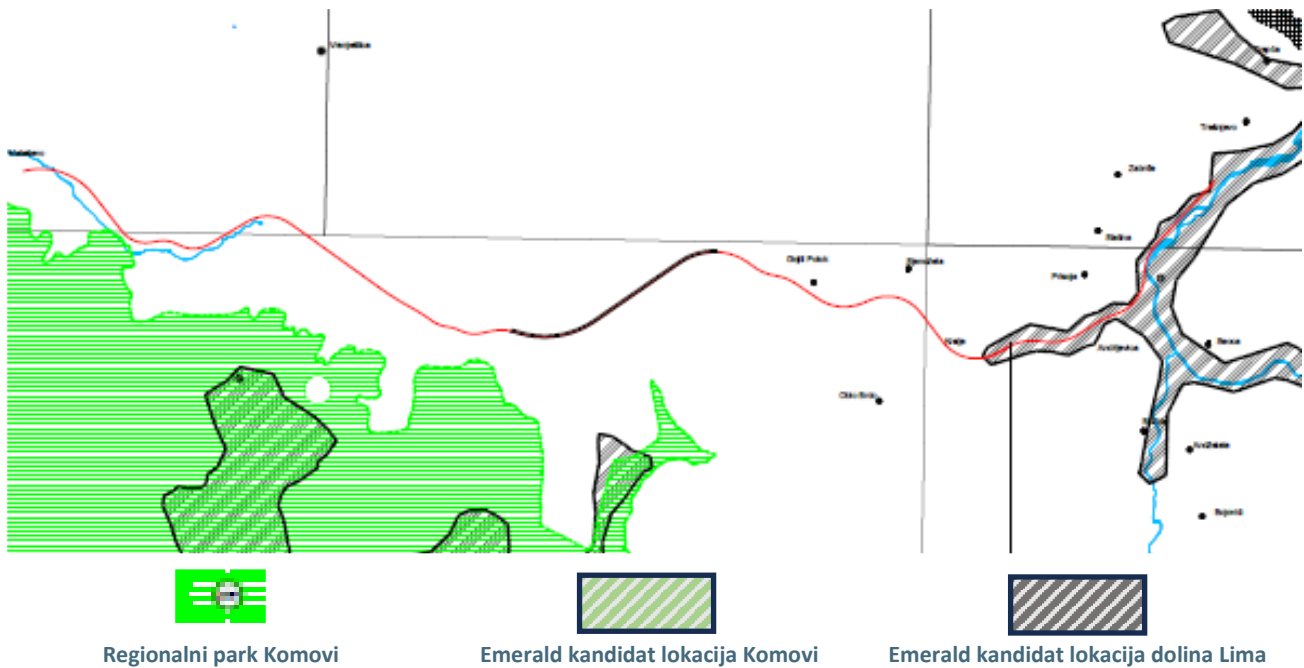
Klima i klimatske promjene. Autoput može imati samo manje uticaje na mikroklimu. Tokom izgradnje očekuju se emisije gasova sa efektom staklene bašte (GHG) zbog sagorijevanja goriva u građevinskoj opremi, dok se emisije GHG javljaju zbog saobraćaja vozila tokom funkcionisanja autoputa. Mjere za smanjenje emisije gasova sa efektom staklene bašte slične su onima za kvalitet vazduha. Što se tiče ranjivosti usljed uticaja klimatskih promjena, uzimajući u obzir tip infrastrukture i njenu izloženost opasnostima izazvanim klimatskim promjenama, put i objekti su uglavnom ranjivi na šumske požare, klizišta, ekstremne temperature i poplave. Tokom faze Glavnog projekta treba uzeti u obzir adekvatne mjere otpornosti na klimatske promjene (podloga i građevinski materijal, drenaža, itd), dok tokom faze funkcionisanja treba redovno provjeravati stanje asfaltnog zastora, pukotine i oštećena područja treba pravovremeno zaptivati, drenažu puta treba održavati u dobrom stanju, a mostove i strukture treba pregledati prije i poslije poplavnih događaja. Projekat sadrži strukture koje štite od klizišta.

Buka i vibracije. Tokom faze izgradnje, mašine i oprema će generisati buku i vibracije koje će uticati na stanovništvo koje živi u okolini. Nivo buke će se značajno povećati u poređenju sa trenutnom situacijom, jer će se bučni građevinski radovi (bušenje tunela, zemljani radovi, izgradnja vijadukta, iskopavanje, proizvodnja i transport građevinskih materijala itd.) odvijati u ruralnim područjima sa niskom gustinom naseljenosti koja su trenutno veoma tiha. Tokom faze rada autoputa, buka se očekuje zbog saobraćaja vozila. Osjetljivi receptori su isti kao i za kvalitet vazduha. Studija procjene pokazala je da buka, bez mjera ublažavanja, prelazi dozvoljene granice na nekim djelovima puta. Što se tiče buke povezane sa izgradnjom, Plan upravljanja građevinskim saobraćajem treba da utvrdi ograničenja brzine za građevinska vozila i mašine na gradilištu i pristupnim putevima koji se koriste, i organizuje saobraćaj tako da se izbjegavaju naseljena područja koliko god je to moguće. Građevinska oprema treba da bude u skladu sa zahtjevima i standardima EU i mora se pravilno održavati. Građevinski radovi generalno ne bi trebalo da budu dozvoljeni tokom noći. U slučaju izvođenja bučnih radova noću ili tokom perioda dužeg od jednog dana na određenom mjestu, treba postaviti privremene barijere za zaštitu od buke oko radnog područja. Lokacija bučne opreme treba da bude izabrana što dalje moguće od osjetljivih receptora. Praćenje vibracija tokom izvođenja kritičnih radnih procesa (npr. bušenje tunela, temelji mostova) treba sprovesti u zgradama koje se nalaze na udaljenosti od 20-50 metara od područja gdje se ti radovi izvode. Nivo buke treba periodično mjeriti, kako bi se tačno utvrdili nivoi buke. Da bi se smanjio negativni uticaj buke na stanovništvo u zgradama na čijim fasadama nivo buke prelazi zakonom dozvoljene nivo, treba planirati mjere zaštite. Preporučuje se da se barijere za zaštitu od buke projektuju korišćenjem prirodnih materijala. Predlaže se praćenje nivoa buke na najosjetljivijim receptorima tokom faze funkcionisanja projekta.

Geologija i zemljište. Tokom faze izgradnje, očekuje se uništavanje površinskog sloja tla. Građevinski radovi će izazvati intenzivan promet vozila i mašina, što potencijalno može uzrokovati nenamjerna curenja goriva i ulja. Slično tome, skladištenje opasnih materijala i otpada može potencijalno izazvati kontaminaciju tla i podzemnih voda. Erozija tla može se javiti tokom izgradnje usljed uklanjanja vegetacije i zemljanih radova. Uticaji tokom faze eksploatacije odnose se uglavnom na kontaminaciju tla i podzemnih voda, usljed oticanja kontaminiranih oborinskih voda, kao i curenja i prosipanja iz vozila. Što se tiče faze eksploatacije, ne smatra se da su potrebne dodatne mjere ublažavanja. Neposredne mjere moraju se preduzeti u slučaju incidenta, kako bi se spriječila kontaminacija usljed curenja (prekrivanje područja curenja upijajućim materijalom, prikupljanje i rukovanje smješom kao opasnim materijalom).

Staništa, flora i fauna. Uticaji na floru i vegetaciju uključuju različite stepene poremećaja izazvane aktivnostima, uglavnom u fazi izgradnje puta, kada se očekuju najveći uticaji. Ovi uticaji biće značajno smanjeni u fazi eksploatacije projekta. Tokom faze izgradnje, ključni uticaj biće gubitak staništa. U okviru ESIA urađena je procjena kritičnih staništa u skladu sa zahtjevima EBRD. Sva staništa identifikovana u području kvalifikovana su kao Prioritetne karakteristike biodiverziteta (PBF), a stanište 91E0 kvalifikuje se kao kritično stanište. Što se tiče vrsta, nekoliko vrsta se kvalifikuju kao CH, u skladu sa EU kriterijumima. Međutim, sve

ove vrste su široko rasprostranjene u državi. Najosjetljivija ugrožena staništa su ona pokrivena priobalnom vegetacijom.



Slika 4-1: Trasa auto-puta i Emerald lokacije

Sa ciljem obuhvata uticaja na biodiverzitet biće pripremljen Plan upravljanja biodiverzitetom za faze predgradnje i izgradnje. Plan upravljanja biodiverzitetom sadržiće analizu dobitka/gubitka i obezbijediti da se za staništa identifikovana u projektnom području i okarakterisana kao PBF ne ostvari neto gubitak, dok se za stanište 91E0*, kao i za vrste koje se kvalifikuju kao CH prema EU regulativi, ostvari neto dobitak. U tom smislu, biće istražene odgovarajuće nadoknade. Pored toga, sa ciljem da se obezbijedi da lokacije Emerald kandidati ne budu ugrožene, biće pripremljena odgovarajuća procjena za zaštićena područja, prema nacionalnoj regulativi i EBRD zahtjevima, nakon pripreme nacrtu Plana upravljanja biodiverzitetom.

Pored navedenog, građevinski radovi (pretežno kroz buku i vibracije) izazvaće privremene poremećaje faune. Kopnena fauna može biti pogođena i zagađenjem. U područjima blizu vodenih tijela, može doći do poremećaja ihtiofaune zagađenjem vode usljed izgradnje. Međutim, napominje se da ova dionica autoputa ne prelazi korito rijeke, te značajni uticaji usljed izgradnje mostova preko rijeka ne nastaju. Ključni uticaj u fazi eksploatacije biće fragmentacija staništa. Međutim, treba dodati da će u ovom slučaju otvorene dionice puta biti prekinute nizom tunela i vijadukata, koji ne ometaju slobodno kretanje životinjskih vrsta i tako pomažu u očuvanju integriteta staništa. Efekat barijere može se javiti i kod ptica zbog zvučnih barijera. Pravilnim lociranjem gradilišta treba osigurati da se privremeni poremećaji po životinje minimiziraju tokom građevinskih radova. Glavne mjere za minimizaciju negativnih uticaja tokom izgradnje uključuju sječu drveća i grmlja van perioda migracije i gniježdenja ptica, izvođenje građevinskih radova samo tokom dana, očuvanje skloništa za slijepe miševе, itd. Nakon završetka radova, treba sprovesti biološku rekultivaciju područja izvan puta sadnjom autohtone vegetacije, što će doprinijeti očuvanju pejzaža i obnovi staništa u projektnom području. Treba vršiti monitoring registrovanih zaštićenih vrsta, kao i monitoring stanja populacija svih registrovanih vrsta i kritičnih staništa. Tokom izgradnje autoputa (u konsultaciji sa stručnjacima) potrebno je pratiti populacije vrsta koje su definisane kao posebno važne za praćenje na lokacijama koje su označene kao njihova staništa. Područja potrebna za izgradnju, ali ne i za eksploataciju, treba rehabilitovati, poput područja narušenih izgradnjom vijadukata. Rehabilitacija treba biti usmjerena na ponovno uspostavljanje originalnih regionalnih ekosistema prisutnih prije narušavanja. Područja iznad tunela i ispod vijadukata omogućiće slobodno kretanje životinjskih vrsta, te stoga nisu potrebne specifične mjere ublažavanja (npr. prelazi za divlje životinje) u ovoj fazi. Gubitak vegetacije treba adekvatno nadoknaditi pošumljavanjem korišćenjem vrsta

tipičnih za regionalni ekosistem. Ostale mjere uključuju sledeće: vještačka svijetla treba projektovati tako da što manje ometaju životne aktivnosti slijepih miševa, u slučaju postavljanja providnih zvučnih barijera, prekriti ih siluetama ptica, izbjegavati stubove ili kablove. U slučaju njihove instalacije, treba ih opremiti vizuelnim odvrtačima.

Površinske vode. Građevinski radovi mogu biti izvor zagađivača, jer oborinske vode mogu nositi suspendovane čestice sa gradilišta ili se one mogu slučajno osloboditi tokom izgradnje putnih struktura, odlaganja otpada ili čišćenja opreme. Građevinski radovi takođe mogu fizički uticati na vodotokove, povećavajući rizik od poplava u tom području. Tokom izgradnje, ugljovodonici, maziva, boje, razređivači, smole ili kiseline mogu se osloboditi usljed slučajnih curenja ili prosipanja iz mašina ili skladišta materijala, što može kontaminirati površinske vode. Tokom eksploatacije puta, zagađenje vode može nastati usljed sljedećih procesa: taloženje čestica iz izduvnih gasova, habanje guma, oštećenja karoserije automobila i filtracija tereta, prosipanje tereta, odbacivanje organskog i neorganskog otpada, atmosfersko taloženje, taloženje čestica nošenih vjetrom i njihovo prenošenje prolaskom vozila. Kako bi se ublažili uticaji tokom faze izgradnje, izgradnja mostova na vodotocima odvijace se tokom sušne sezone, a dreniranje za potrebe izgradnje mostova i propusta ne smije rezultirati unošenjem mutne vode u prirodne vodotoke. Neće biti dozvoljeno zauzimanje korita ili obala rijeka, osim ako ne postoji alternativa za izvođenje građevinskih radova. Komunalne otpadne vode nastale na gradilištima neće se ispuštati u prirodne vodotoke bez prethodnog adekvatnog tretmana. Na gradilištima će biti postavljeni prenosivi hemijski toaleti. Tokom eksploatacije, oborinske vode sa puta tretiraće se u separatorima ulja (sifoni za filtriranje sedimenta u slučaju vode sa otvorenih djelova puta) prije nego što dospije u kolektor površinskih voda. Uz adekvatnu upotrebu ovih postrojenja, ne očekuje se mjerljivo zagađenje u kolektorima površinskih voda, te nisu potrebne posebne mjere ublažavanja tokom faze eksploatacije.

Otpad. Tokom faze izgradnje, može doći do uticaja na životnu sredinu (npr. zemljište, vodni resursi, biodiverzitet) u slučaju nekontrolisanog odlaganja čvrstog otpada na zemljište ili u vodne resurse. Tokom faze eksploatacije, čvrsti otpad može nastati tokom aktivnosti održavanja, kao i od strane korisnika puta. Sve vrste otpada treba pravilno razvrstati i njima upravljati u skladu sa relevantnim zakonodavstvom EU i nacionalnim zakonodavstvom.

4.2 Uticaji na društvo i mjere ublažavanja

Uticaji na društvo identifikovani u ESIA su tipični za linearne putne projekte na neizgrađenom zemljištu implementirane na planinskom području, sa već postojećim izazovima povezanosti, kao i sa nedovoljnim investiranjem u izgradnju i održavanje lokalnih puteva i komunalne infrastrukture zajednice u prošlosti.

Izbor EPC izvođača pratiće **standardna tenderska dokumentacija** koju priprema EBRD za svoje klijente za nabavke izvođenja **radova** i usluga i koja tokom izbora procjenjuje iskustvo i ranije performance zaštite životne sredine, društva, zdravlja i bezbjednosti (ESHS). Ovo podrazumijeva da će izabrani EPC izvođač biti reputabilna firma sa pozitivnim rezultatima ostvarenim u upravljanju rizicima po životnu sredinu i društvo. Pored toga, u ESIA su postavljeni posebni zahtjevi koji će biti ugovorne obaveze EPC izvođača. Rezime posebnih društvenih rizika i uticaja i obaveza i instrumenata za upravljanje ovim rizicima su dati u nastavku.

Zdravlje i pristup zdravstvenim uslugama. Ne očekuje se da građevinski projekat direktno utiče na pristup zdravstvenoj njezi, iako može doći do blagog porasta tražnje za zdravstvenim uslugama zbog radnika, posebno u prvih šest mjeseci. Lokalni zdravstveni centri u Kolašinu i Andrijevici mogu pružiti opšte medicinske usluge, a ozbiljniji slučajevi biće tretirani u Podgroici. Rizikom poremećaja pristupa zdravstvenim uslugama zbog privremenog zatvaranja puteva upravljaće se kroz planove upravljanja saobraćajem. Kao i u ranijim slučajevima izgradnje u regionu, EPC Izvođač će vjerovatno angažovati lokalne kompanije kao podizvođače za do 30% radova, koje zapošljavaju lokalne radnike smanjujući opterećenje zdravstvenog sistema, jer su lokalni radnici već integrisani u sistem.

Infrastruktura. Izgradnja kampova za smještaj radnika je i dalje neizvjesna, ali ako ih bude, oni privremeno mogu povećati pritisak na snabdijevanje električnom energijom, vodom i upravljanje otpadnim vodama,

posebno za okolna naselja. EPC izvođač se ohrabruje da razmotri upotrebu zemljišta na Mateševu, gdje je bio lociran kamp za radnike na dionici Smokovac – Mateševo. Od EPC izvođača radova će se zahtijevati da pripremi Plan upravljanja infrastrukturom i komunalnim djelatnostima i Plan odgovora na vanredne situacije uzimajući u obzir kapacitet zajednica i trenutnu situaciju infrastrukture zajednice da efikasno odgovori na vanredne situacije. Za upravljanje otpadom EPC Izvođač će pripremiti i usvojiti Plan upravljanja otpadom (WMP) kako bi obezbijedio propisno rukovanje svim tipovima otpada i koordinirao odlaganje otpada sa opštinskim deponijama ili privatnim kompanijama sa adekvatnim dozvolama. Dodatno, predlaže se obezbjeđivanje obuke građevinskih radnika u vezi sa dobrom praksom efikasnosti resursa.

Projekat će primijeniti Mehanizam za žalbe i baviti se žalbama u vezi sa infrastrukturom u skladu sa Planom angažovanja zainteresovanih strana (SEP).

Saobraćaj i pristupačnost. Poremećaji saobraćaja tokom izgradnje mogli bi negativno uticati na svakodnevne aktivnosti, egzistenciju, kao i ukupan kvalitet života ukoliko se njima ne upravlja pravilno. Put R19 koji povezuje Mateševo i Andrijevicu, posebno je osjetljiv zbog lošeg stanja, a intenzivniji građevinski saobraćaj može uzrokovati zastoje, zatvaranje puteva ili potpune prekide, posebno pri transportu kabastih ili opasnih materijala. Lokalna putna mreža je već opterećena, a poremećaji se mogu pogoršati tokom izgradnje, posebno zimi kada su uslovi na putu izazovni. Da bi se ovo ublažilo, projekat mora blisko sarađivati sa lokalnim vlastima i zajednicama, obezbjeđujući primjenu mjera održavanja puta i bezbjednosti. Projekat može takođe privremeno ograničiti pristup privatnom zemljištu i biznisima, što može povećati saobraćajne troškove ili smanjiti pristup korisnicima. Glavni rizici uključuju oštećenje puta i bezbjednosne zabrinutosti zbog intenzivnijeg saobraćaja. Za bolju procjenu i upravljanje uticajima Izvođač će sprovesti istraživanje saobraćaja kada bude poznata specifična oprema. Prije izgradnje biće pripremljen Plan upravljanja saobraćajem (TMP) u konsultaciji sa lokalnim zajednicama i odobriće ga relevantni organ.

Preuzimanje zemljišta i preseljenje. Nedobrovoljno preseljenje, ako se njim pravilno ne upravlja, može rezultirati dugoročnim teškoćama i osiromašenjem ugroženih pojedinaca i zajednica. EBRD standardi performansi zahtijevaju izbjegavanje raseljavanja (identifikacija alternativne trase), minimiziranje (podešavanje granica projekta, pomoćni objekti kako bi se smanjio uticaj i raseljavanje) sa zajednicama i socijalnom kohezijom i ekonomskom održivošću zajednice koja može zahtijevati raseljavanje i preseljenje kao značajan faktor tokom procesa odlučivanja. Projekat utiče na dvije opštine, Kolašin i Andrijevicu respektivno, a eksproprijacija na osam katastarskih opština. Radi usklađivanja sa EBRD standardima izbjegavanja raseljavanja gdje god je to moguće i rješavanja zabrinutosti triju lokalnih zajednica sa značajnim brojem slučajeva raseljavanja i prijetnjama po njihovu održivost i koheziju, MONTEPUT je analizirao alternativnu trasu nakon tunela Trešnjevika do Andrijevice uzimajući u obzir različite aspekte (troškove, tehničku izvodljivost, građevinske metode, itd). Ova alternativna trasa i način na koji ona izbjegava uticaje predstavljeni su svim ugroženim lokalnim zajednicama tokom četiri javna sastanka (organizovana za osam lokalnih zajednica) održana u septembru 2024. godine. Tabela u nastavku prikazuje pregled očekivanih uticaja anticipiranih uz promjenu trase. Poređenja radi, originalna trasa podrazumijevala je ukupno 48 slučajeva fizičkog preseljenja.

Opština	Katastarska opština	Broj slučajeva eksproprijacije	Broj parcela	Površina (m ²)	Broj pogođenih osoba (nosilaca vlasništva)	Procijenjen broj slučajeva fizičkog preseljenja (stalno boravište)	Procijenjen broj slučajeva fizičkog preseljenja (sezonsko boravište)
Kolašin	Mateševo	10	35	85.326	46	0	1+ 1*
	Sunga	12	63	105.959	26	0	2
	Bare Kraljske	44	167	412.062	73	3**	1
Podzbir I		66	265	603.347	145	3	5
Andrijevica	Gnjili Potok	33	73	78.635	45	0	0
	Sjenožeta	17	38	53.683	25	0	0
	Kralje	37	61	100.771	52	0	1

	Slatina 1	25	57	61.768	41	0	0
	Andrijevića ¹	18	31	33.607	36	1***	0
Podzbir II		130	260	328.464²	199	1	1
UKUPNO:		196	525	931,811	344	4	6

* Jedna od dvije identifikovane građevine već je ekspropisana za potrebe prethodne dionice Smokovac – Mateševo, ali nije srušena i pojavljuje se u inventaru (molimo pogledajte sliku 6 u Aneksu 5).

** Jedna od tri građevine potrebna je za prostor planiranog odmorišta koje će biti redizajnirano kako bi se izbjegao uticaj na stambeni objekat. Osim toga, tokom faze detaljnog projektovanja dodatno će se istražiti mogućnost optimizacije trase, i već je predviđeno da će se implementirati dalje izbjegavanje uticaja raseljavanja u Barama Kraljskim, pogledajte Aneks 5, Legenda RA.

*** Građevina se nalazi približno 2 m izvan granice eksproprijacije.

ESIA je identifikovala dodatnih 19 objekata (stambeni, sezonski naseljeni ili napušteni) van granica eksproprijacije ali ispred autoputa do 100 m. Ti objekti će biti dodatno ispitivani u fazi Glavnog projekta zbog primjene odgovarajućih mjera zaštite ili eksproprijacije na zahtjev vlasnika. Za još pet objekata, susjednih ili moguće podložnih preseljenju i devijacijama određenih djelova regionalnog puta R19, MONTEPUT je inicirao da se u glavni projekat uvrsti pristup izbjegavanja uticaja.

Imovina na koju se neizbježno utiče biće ekspropisana i nadoknađena u skladu sa Zakonom o eksproprijaciji Crne Gore dopunjenim dodatnim ublažavanjima i kompenzacijama da bi se ispunili EBRD standardi. Ovako kombinovani standardi predstavljeni su u Okviru za otkup zemljišta i preseljenje (LARF) koji je MONTEPUT usvojio za eksproprijaciju, a tabela u nastavku je izvedena **Matrica ovlaštenja** koja objašnjava sve kriterijume kvalifikovanja za kompenzaciju i adekvatnu kompenzaciju za gubitak zemljišta i imovine ili ograničenja korišćenja imovine.

Tip gubitka/uticaj	Lice sa pravima	Politika kompenzacije
Ekonomsko preseljenje		
Zemljište		
Trajan gubitak zemljišta (građevinsko, poljoprivredno, šumsko, pašnjaci, itd) bez obzira na stepen gubitka (parcijalno ili kompletno)	Formalni vlasnici prava (uključujući običajna ili tradicionalna prava prepoznata nacionalnim zakonom)	Novčana nadoknada u vrijednosti potpune zamjene i Pomoć u obnavljanju egzistencije u slučajevima egzistencije na osnovu zemljišta
	Vlasnici prepoznatljivih prava	Obezbijediti podršku za legalno prepoznavanje prava i, kada su prepoznata, novčanu nadoknadu u vrijednosti potpune zamjene
	Formalni vlasnici (držaoci) private imovine koji obrađuju zemljište po formalnim ugovorima sa formalnim nosiocima prava	Obavještenje da je zemljište predmet eksproprijacije najmanje tri mjeseca prije preuzimanja da bi se držaocu omogućilo da pronađe drugo zemljište za zakup.
	Neformalni korisnici (korisnici poljoprivrednog zemljišta i egzistencije na osnovu zemljišta)	Pomoć pri identifikaciji resursa za upotrebu, prije preuzimanja zemljišta (ako se zahtijeva) Obavještenje da je zemljište predmet eksproprijacije najmanje tri mjeseca prije preuzimanja da bi se osobi koja neformalno koristi zemljište omogućilo da pronađe alternativnu opciju i napusti projektom ugroženo zemljište. Pomoć u obnavljanju egzistencije u slučajevima egzistencije na osnovu zemljišta

¹ Promjena trase uključila je malo područje KO Andrijevića zbog promjene lokacije za petlju (iz KO Slatina u KO Andrijevića).

² Procjena je data na osnovu idejnih rješenja, koje je manje detaljno i može varirati.

Tip gubitka/uticaj	Lice sa pravima	Politika kompenzacije
Poljoprivredno, šumsko zemljište i/ili pašnjaci koji postaju ekonomski neodrživi	Formalni vlasnici prava (uključujući običajna ili tradicionalna prava prepoznata nacionalnim zakonom)	U slučaju da preostala površina zemljišta nije održiva (održivost zemljišta procjenjuje od slučaja do slučaja nezavisni stručnjak i uzima u obzir ekonomske indikatore, bezbjednost i dostupnost ljudima za upotrebu ili zauzimanje), može biti ekspropisano na zahtjev PAP-a i nadoknađeno u skladu sa tipom imovine. Svo identifikovano ekonomski neodrživo-izolovano zemljište će takođe biti preuzeto, ako to zahtijeva vlasnik, i definisano kao neodrživo, od strane sertifikovanih procjenitelja.
Biljke i objekti na poljoprivrednom zemljištu (osim kuća)		
Gubitak godišnjih usjeva, koji nijesu mogli biti ubrani prije preuzimanja zemljišta	Vlasnici usjeva, formalni ili neformalni	Branje usjeva ili Novčana nadoknada po vrijednosti. Gubitak godišnjeg usjeva biće izbjegnut prilagođavanjem građevinskog rasporeda
Gubitak višegodišnjih biljaka i voća (voćke, vinogradi)	Vlasnici zasada bez obzira na njihova formalna prava i tipove njihovih prava na zemljištu	Pravo prikupljanja voća i drvene građe i Novčana nadoknada po zamjenskoj vrijednosti na osnovu sorte, godine i proizvodne vrijednosti, uključujući vrijednost vremena potrebnog za stvaranje takvog zasada i gubitak neto prihoda, kao i troškovi ulaganja (rad i radna snaga) u podizanje novog vinograda, voćnjaka ili sl, do momenta postizanja punog rodnog potencijala.
Ugroženi vinogradi i voćnjaci koji još ne rađaju		Berba /prinos i Novčana nadoknada dovoljna za ponovnu sadnju ili kupovinu sličnog vinograda ili voćnjaka, uključujući vrijednost vremena potrebnog za ponovno podizanje vinograda ili voćnjaka i gubitak neto prihoda.
Drvena masa (zrela ili skoro zrela)		Sječa ili Troškovi zamjene određeni na osnovu vrijednosti "drveta na panju" po tržišnoj vrijednosti
Šume bez zrele drvene mase		Sječa ili Novčana nadoknada dovoljna za ponovno podizanje slične šume, uključujući vrijednost vremena potrebnog za reprodukciju zamjenske šume i gubitka neto prihoda.
Rasadnik koji još ne daje prinos		Novčana nadoknada dovoljna za ponovno podizanje sadnog materijala (rasadnik i drugi reproduktivni materijal).
Objekti koji se koriste za držanje i gajenje stoke (šupe, štale, itd.)	Vlasnici objekata koji služe za držanje stoke	Novčana nadoknada po zamjenskoj vrijednosti
Uticaj na zaposlene u poljoprivredi ili prerađivače	Radnici, zaposleni	U slučaju poremećaja izvora prihoda prioritet za zapošljavanje na Projektu, ako je moguće na bazi od slučaja do slučaja (u skladu sa socijalnom procjenom iz LARP-a)

Tip gubitka/uticaj	Lice sa pravima	Politika kompenzacije
Poslovna aktivnost (osim poljoprivrede)³		
Poslovni objekti (prodavnice, kafići, uslužni objekti, itd.)	Vlasnici sa formalnim pravima (uključujući vlasnike sa pravno prepoznatim zahtjevima), objekti sagrađeni bez građevinske dozvole na sopstvenom zemljištu, ili zemljište u vlasništvu trećih lica – obično u državnom vlasništvu	Novčana nadoknada po zamjenskoj vrijednosti ili Troškovi opremanja ili preseljenja inventara i ponovne instalacije i Gubitak neto prihoda tokom perioda tranzicije (mjereno na osnovu popisnog istraživanja i zvaničnih finansijskih izvještaja)
	Formalni korisnik (stanar)	Obavještenje da je poslovni objekat predmet eksproprijacije najmanje tri mjeseca prije preuzimanja zemljišta da bi se licu omogućilo da nađe alternativu i napusti prostorije.
Gubitak nepoljoprivrednog biznisa	Radnici, zaposleni	Prioritet za zapošljavanje na Projektu, ako je potrebno i od slučaja do slučaja (u skladu sa socijalnom procenom iz LARP-a. Saradnja sa nacionalnim zavodom i agencijama za zapošljavanje i Izvođačem kad bude izabran (tender za izbor izvođača sadržaće preferencijalnu normu za lokalnu radnu snagu)
Gubitak objekata (kuća, stanova) iznajmljenih i koji obezbjeđuju izvor egzistencije	Vlasnik imovine	Novčana nadoknada za gubitak imovine po punoj zamjenskoj cijeni
Fizičko raseljavanje		
Objekti (stambeni, kuće, apartmani, itd.)	Formalni vlasnici prava (uključujući običajna i tradicionalna prava prepoznata nacionalnim zakonima) objekata izgrađenih bez građevinske dozvole na sopstvenom zemljištu ili izgrađenih bez građevinske dozvole na tuđem ili državnom zemljištu – nekvalifikovani za legalizaciju	Novčana nadoknada po zamjenskoj vrijednosti
	Vlasnici prepoznatih prava	
	Zakupac ugrožene imovine	Obavještenje da je objekat predmet eksproprijacije najmanje tri mjeseca prije preuzimanja da bi se omogućilo licu da nađe alternativu i napusti prostorije.
OSTALE SITUACIJE PRESELJENJA		
Uticaj izazvan privremenim zauzimanjem zemljišta (za radničke kampove,	Vlasnik imovine (uključujući vlasnike sa legalno prepoznatim zahtjevima)	Tržišna cijena zakupa za vrijeme zauzimanja. Zemljište mora biti vraćeno u pređašnje stanje. Kvalitetnije zemljište zbog rada na površini ne treba uklanjati osim ako drugačije nije dogovoreno sa PAP-om. i

³ Do ove faze nije identifikovana nijedna poslovna aktivnost ali odredbe su uključene iz predostrožnosti

Tip gubitka/uticaj	Lice sa pravima	Politika kompenzacije
kancelarije na lokaciji i slično)		Zamjenski trošak u skladu sa ovom matricom za gubitak imovine u prilogu i Nadoknada za bilo kakvu štetu na imovini procijenjena po zamjenskoj vrijednosti
Ustanovljena trajna prava služnosti na imovini (tj. pravo puta preko zemljišta ili imovine)	Vlasnik imovine (uključujući vlasnike sa legalno prepoznatim zahtjevima)	Nadoknada za smanjenje tržišne vrijednosti zemljišta ili zgrade zbog prava služnosti i Nadoknada po zamjenskoj vrijednosti za ugrožene usjeve, voćnjake, rasadnike, itd, u skladu sa relevantnim djelovima ove matrice i Nadoknada za bilo koji trajni gubitak prihoda zbog služnosti procijenjena po zamjenskim troškovima na osnovu procjene akreditovanog stručnjaka za procjenu neto dobitaka potencijala zemljišta nakon služnosti
Uticaj na ranjive grupe	Ranjivi PAP-ovi	Povrh svih prava definisanih ovom matricom, ranjivi PAP-ovi dobiće dodatnu pravnu pomoć. Svaka dodatna pomoć koju traži bilo koje ranjivo domaćinstvo biće određena od slučaja do slučaja tokom socio-ekonomskog istraživanja. Glavni pokretači ranjivosti oslanjaće se na kriterijume ranjivosti za dobijanje podrške od Centra za socijalni rad i biće uzeti u obzir i u konsultaciji sa PAP-ovima. LARP će razviti detaljnu metodologiju na osnovu socio-ekonomskog istraživanja. Ovim PAP-ovima dat je prioritet zapošljavanja na Projektu ako je moguće.
Ograničenja na zemljištu (osim u slučajevima gdje su takva ograničenja već uspostavljena prije krajnjeg datuma ne zbog Projekta nego iz drugih razloga)	Vlasnik validnih građevinskih prava prije krajnjeg datuma	Politika kompenzacije biće detaljno definisana LARP-om. Mora se dokazati postojanje takvih prava prije krajnjeg datuma i gubitak direktno i isključivo povezati sa razvojem Projekta. Ovo će biti predmet dalje procjene u projektu i LARP-u. Nadoknada u iznosu očiglednog smanjenja tržišne vrijednosti zemljišta gdje objekat ne može biti izgrađen, zbog odluke da se ne izda dozvola. Ako je stečena u kontekstu ovog projekta nadoknada i kompletni troškovi zamjene.
Ugrožena imovina/postrojenja zajednice		
Uticaj na imovinu/postrojenja zajednice, infrastrukturu, itd. i javne objekte	Zavisno od tipa uticaja vlasnik imovine/postrojenja i indirektno zajednice pod uticajem	Restauracija/zamjena u naturi za bilo kakav uticaj/štetu/gubitak imovine zajednice koja ne može biti obnovljena, rehabilitovana ili sanirana. Ovo može uključivati kompenzaciju u drugim oblastima rada (ako je moguće i dogovoreno sa zajednicom) da bi se realizovali njihovi razvojni prioriteti.

Uslovi za rad i uslovi radne snage. Pravni okvir u Crnoj Gori obezbjeđuje snažnu zaštitu za domaće i radnike-migrante, a radne uslove definišu nacionalni zakoni i EBRD standardi. Kada se regulativa pravilno primjenjuje ne očekuju se značajni uticaji. Najznačajniji rizik je rizik od neformalnog rada. U odsustvu odgovarajućeg ublažavanja, ovaj uticaj može značajno pogoršati ukupnu dobrobit radnika.

Korisnik Projekta, izvođači i podizvođači biće dužni da poštuju radne standarde u skladu sa EBRD PR-ovima i da obezbijede, tenderskim i ugovornim zahtjevima, monitoringom, revizijom i izvještavanjem, da treće strane koje su pod direktnim uticajem klijenta (izvođač, podizvođači) poštuju nacionalne zakone i osnovne principe i standarde ILO konvencija.

EPC izvođač biće dužan da usvoji Procedure upravljanja radom, Aneks III u ESIA. U vezi sa kampom za radnike, očekuje se da, ako ih bude, će se njima upravljati u skladu sa EBRD/IFC Smjernicama Smještaj radnika: procesi i standardi. Zahtjevi za radnički kamp uzeće u obzir lokaciju bezbjednosnog i zdravstvenog punkta, primjene odgovarajućih građevinskih standarda, obezbjeđenje adekvatnih i sanitarnih uslova života i odovarajućih prostorija za odmor i zdravlje. Mehanizam za žalbe radnika (zaposlenih i nezaposlenih) na lokaciji Projekta trebalo bi da bude dostupan kao dopuna nacionalno dostupnog panela za žalbe i zaštitu prava.

Zaštita zdravlja i bezbjednost na radu. Radovi na izgradnji autoputa mogu nositi značajne rizike po radnike, kao što su nesreće povezane sa padovima, udar vozila i opreme, padajući ili leteći predmeti, povrede usljed urušavanja nasipa ili iskopa, rotirajuće opreme, nezaštićenih djelova, prevrtanja opreme, lošeg održavanja opreme, strujnih udara usljed kontakta s nadzemnim ili podzemnim električnim vodovima, kontakt s aktivnim strujnim kolima, loše održavani kablovi i alati, udari groma. Gradnja tunela uključuje opšte rizike gradnje, kao i rizike specifične za tunelsko okruženje, poput skućenog radnog prostora, mokrih i klizavih podova, vještačkog osvjetljenja, neadekvatne ventilacije, prisustva štetnih gasova, nevidljivih slabosti stijenske mase, rukovanje eksplozivima, odvoz materijala, itd., što sve može dovesti do nesreća. Priprema lokacije, građevinske aktivnosti i upotreba privremenog smještaja za radnike nose potencijalne rizike po zdravlje, bezbjednost i sigurnost radnika, ukoliko se njima ne upravlja na odgovarajući način. Rizici po zdravlje i bezbjednost na radu tokom faze eksploatacije uglavnom se odnose na rizike po osoblje angažovano na održavanju autoputa. Projekat će preduzeti sve neophodne korake da zaštiti zdravlje i bezbjednost radnika tokom faza izgradnje, rada i razgradnje. Od EPC izvođača se zahtijeva da primijeni ESMS koji se bavi rizicima posebno za svaku fazu. Ovaj system će uključivati kreiranje politika, dodjelu odgovornosti i obezbjeđenje da su dostupni kompetentni resursi. Pokriće širok spektar bezbjednosnih mjera, kao što su rukovanje opasnim materijalima, rad na visini, bezbjednost iskopina, upotrebu lične zaštitne opreme (PPE), i bezbjedan rad mašina. Sprovodiće se redovan monitoring performansi da bi se obezbijedila tekuća bezbjednost, sa jasnim odgovornostima za nadzor na različitim nivoima menadžmenta.

Zdravlje, bezbjednost i sigurnost zajednice. Rizici po zdravlje i bezbjednost zajednice tokom faze izgradnje procijenjeni su slično kao OHS rizici za radnike ako se ne preduzimaju mjere. Glavnim rizicima po zajednice upravljaće se primjenom sljedećih mjera relevantnih za svaki poseban rizik. **Priliv radnika.** Može se očekivati manji priliv radnika, ali EPC Izvođač će usvojiti Kodeks ponašanja da postavi standarde. **Ograničavanje pristupa gradilištu:** Pristup područjima visokog rizika biće ograničen ogradama, signalizacijom i posmatračima koji nadgledaju kršenje. **Informisanje javnosti o bezbjednosti:** Informativne table biće postavljene da bi se javnost informisala o bezbjednosnim rizicima i kontaktima za hitne situacije. Komunikacija o rizicima biće podijeljena sa lokalnom zajednicom. **Uklanjanje opasnosti:** Opasni uslovi na gradilištu biće rješavani pokrivanjem otvora, obezbjeđenjem skućenih prostora, omogućavanjem sigurnih puteva za bjekstvo i zaključavanjem opasnog materijala. **Bezbjednost gradilišta:** Gradilište će biti ograđeno i nadgledano 24/7, sa noćnim osvjetljenjem za vidljivost. Oblasti miniranja biće označene trakom upozorenja. **Bezbjednost vozila:** Biće zabranjena brza vožnja, a vozila će biti opremljena uređajima za kontrolu brzine. Umorom vozača će se upravljati postavljanjem limita na trajanje vožnji i osnivanjem skloništa za vozače. Obezbiđićće se redovno održavanje vozila. **Bezbjednost pješaka:** Biće preduzete mjere za minimiziranje interakcije između pješaka i građevinskih vozila. Saradnja sa lokalnim zajednicama unaprijediće sigurnost puteva, posebno blizu škola. **Kontrola saobraćaja:** Mjere kontrole bezbjednosti saobraćaja, poput znakova na putu i zastavičara biće primijenjene za upozoravanje vozača na opasne uslove. **Spremnost za hitne situacije:** Koordinacija sa hitnim službama obezbijediće dostupnu adekvatnu prvu pomoć u slučaju nesreća. **Informativne kampanje:** Kampanja će informisati lokalne zajednice o mogućim uticajima, uključujući poremećaje saobraćaja, privremenu upotrebu zemljišta i bezbjednost tokom gradnje. Ovo će obuhvatiti bezbjednosne listove sa radnim rasporedima, detalje o opasnim aktivnostima, planove gradilišta, pravila bezbjednosti i kontakte u hitnim situacijama. **Saradnja sa lokalnim vlastima:** Projekat će sarađivati sa lokalnim vlastima da bi se obezbijedila informisanost zajednice o radnim rasporedima i svim popravkama puteva neophodnim za građevinski saobraćaj. Informacije o promjenama u saobraćaju dijeliće se sa lokalnom zajednicom. **Edukacija o zdravlju i bezbjednosti:** Program edukacije zajednice o zdravlju i bezbjednosti koji uključuje javne aktivnosti, uključujući posjete školama i napore da se edukuju lokalno stanovništvo, putnici i radnici. **Ograničavanje radnih sati:** Građevinske aktivnosti će biti ograničene radnim danima od 7 do 19 sati

da bi se minimizirala uznemiravanja. **Koordinacija rasporeda transporta:** Finalni raspored transporta biće koordiniran sa lokalnim vlastima i zajednicama da bi se obezbijedilo da se termini slažu sa potrebama zajednice i smanje poremećaji. **Transport vanrednog tereta.** EPC Izvođač će koristiti pogodno i posebno dizajnirano vozilo i pribaviti sve dozvole. **Dobro održavanje opreme:** Biće korišćena samo dobro održavana oprema da bi se obezbijedila bezbjednost i minimizirale nesreće ili kvarovi. **Rizici tokom iskopavanja i eksplozija.** Ovi rizici u blizini postojećih fizičkih objekata povezani su sa rizicima od povreda, rizikom od neadekvatne razmjene informacija i poruka i evakuacije ljudi kad je potrebno, psihološkog stresa i šteta na imovini. Posebno objekti identifikovani u Tabeli 7.38 ESIA ispred auto-puta do 100 m na ulazu i izlaznim portalima tunela Trešnjevnik koji su van fizičkog uticaja. Od izvođača će se tražiti da pripremi plan upravljanja eksplozijama i predstavi ga zajednici. **Transport opasnog materijala.** Moguć je transport eksploziva, ali preporuke Ujedinjenih nacija o transportu opasne robe zahtijevaju propisno obilježavanje, a biće primijenjeni limiti nacionalne regulative za količinu eksploziva koja može biti transportovana običnim vozilom.

Ove mjere se fokusiraju na smanjenje rizika u vezi sa pristupom gradilištu, bezbjednošću saobraćaja i zaštiti radnika i lokalne zajednice kroz pažljivo planiranje, komunikaciju i saradnju sa vlastima.

Kulturno nasljeđe, groblja i spomen-dani. Na trasi planiranog auto-puta nijesu identifikovane lokacije kulturnog nasljeđa. Bez obzira na to, u širem području identifikovane su neke kulturno važne lokacije i mapirane za Izvođača, kako bi se obezbijedilo adekvatno planiranje aktivnosti van gradilišta. Ove lokacije prikazane su u sljedećoj tabeli:

	Lokacija kulturnog nasljeđa	Koordinate	Katastarska oblast	Udaljenost od ose m
1	Spomen – ploča na mjestu bitke protiv okupatora; (Uredba o zaštiti br. 91/52 od 31. januara 1952.)	42°42'8.52"N 19°46'31.70" E	Andrijevića	3920
2	Spomen – ploča na mjestu ustanka u julu 1941. (Odluka o zaštiti br. 2351 od 23. februara 1952.)	42°42'8.52"N 19°46'31.70" E	Andrijevića	1600
3	Spomen – ploča na zgradi bivše partijske škole (Odluka o zaštiti br. 08-372/1 od 5. aprila 1963.)	42°44'1.22"N 19°47'35.18" E	Andrijevića	1320
4	Spomen – ploča na zgradi iz koje je izvedeno i strijeljano 20 rodoljuba 1943. (Odluka o upisu u Registar br. 08-375/1 od 5. aprila 1963.)	42°44'1.22"N 19°47'35.18" E	Andrijevića	1320
5	Spomen – ploča; (Odluka o upisu u Registar br. 08-386/1 od 5. aprila 1963.)	42°45'17.05"N 19°46'49.93"E	Slatina	840
6	Spomen – ploča; (Odluka o upisu u Registar br. 08-373/1 od 5. aprila 1963.)	42°45'48.33"N 19°47'43.20" E	Trešnjevo	975
7	Spomen – ploča; (Odluka o upisu u Registar br. 08-389/1 od 5. aprila 1963.)	42°43'13"N 19°47'04.5"E	Andrijevića 1 i 2	2300
8	Spomen – ploča na mjestu pogibije narodnog heroja Milića Keljanovića; (Odluka o zaštiti br. 233/52 od 23. novembra 1952.)	42°44'14.77"N 19°41'9.47"E	Gnjili potok	175
9	Spomen – ploča (Odluka o upisu u Registar br. 08-388/1 od 5. aprila 1963.)	42°45'43.14"N 19°46'55.73"E	Zabrđe	1340

Lokacije sa mogućom kulturnom i istorijskom vrijednošću

	Lokacija	Koordinate	Opština	Katastarska oblast	Udaljenost od ose m
1	Markova pećina	42°45'09.31"N 19°45'01.18"E	Andrijevića	Sjenozeta	1220
2	Slatina	42°45'31.13"N 19°47'46.75" E	Andrijevića	Trepča	440

3	Memorijalni kompleks na Knjaževcu	42°44'10.85"N 19°47'17.93"E	Andrijeвица	Andrijeвица	900
4	Crkva Sv. Lazara i Sv. Vida	N 42°46'451"E 19°36'223"	Kolašin	Vranještica	2390
5	Pećina na planini Čuke	N 42°46'540" E 019°36'745"	Kolašin	Vranještica	2545
6	Macure	N 42°42'144" E 19°39.264"	Kolašin	Kraljske Bare	3700
7	Bjelega	N 42°42'091"E 19°39'006"	Kolašin	Kraljske Bare	3830

Na osnovu trenutno dostupnih informacije ne očekuje se da će Projekat ugroziti poznato kulturno nasljeđe zbog njegove udaljenosti od planirane trase, niti u fazi izgradnje niti tokom rada. Ukoliko tokom izvođenja radova bude otkriveno arheološko nalazište, svi radovi moraju biti stopirani, a Ministarstvo kulture i Uprava za zaštitu kulturne imovine biti obaviješteni sa ciljem da preduzmu sve neophodne zaštitne mjere, u skladu sa članom 87 i 88 Zakona o zaštiti kulturne imovine ("Službeni list Republike Crne Gore" 49/10).

5 Objavljivanje, komunikacije i upravljanje žalbama

Prethodno angažovanje zainteresovanih strana. Od jula do septembra 2024. godine organizovan je niz aktivnosti angažovanja zainteresovanih strana da bi se riješili raniji nedostaci u dijeljenju informacija, konsultacijama i participativnom planiranju i odlučivanju. Angažovanje je fokusirano na percepciju lokalne zajednice o Projektu i njihovu zabrinutost u vezi sa trasom, kao i očekivanjima u rješavanju zabrinutosti. Detaljan opis svih ovih aktivnosti je dat u ESIA i SEP, koje su djelovi Paketa za objavljivanje ovog Projekta.

Planirano objavljivanje i aktivnosti angažovanja. MONTEPUT namjerava da obezbijedi sve relevantne informacije o Projektu javnosti na crnogorskom i engleskom jeziku (gdje je prikladno). Detaljna Plan angažovanja zainteresovanih strana (SEP) u skladu sa nacionalnim i EBRD zahtjevima je pripremljen. SEP identifikuje strane zainteresovane za Projekat i definiše njihovo angažovanje i program komunikacije, uključujući pristup Mehanizmu za žalbe Projekta. SEP Je dio paketa za objavljivanje o životnoj sredini i društvu (u daljem tekstu Paket za objavljivanje), uključujući Procjenu uticaja na životnu sredinu i društvo (ESIA), Plan upravljanja životnom sredinom i društvom (ESMP), Okvir za preuzimanje zemljišta i preseljenje (LARF), Netehnički rezime (NTS), Plan životne sredine i društvene akcije (ESAP) i na engleskom i na crnogorskom jeziku.

Projekat će implementirati Mehanizam za žalbe i rješavati žalbe u vezi sa infrastrukturom u skladu sa Planom angažovanja zainteresovanih strana (SEP) Projekta. Cijeli proces žalbi administriraće i njim upravljati MONTEPUT koji ima krajnju odgovornost. Mehanizam za žalbe će se sastojati od **Centralne kancelarije (CD)** i **lokalnih kancelarija za prijem** u obje pogođene opštine (kolektivno nazvane Mehanizam za žalbe) i njim će upravljati MONTEPUT.

Žalbe se mogu podnositi Mehanizmu za žalbe usmeno (lično ili telefonom) ili pisano popunjavanjem Obrasca za žalbe javnosti (dostavljenom lično, poštom ili e mailom na adresu datu u nastavku), bez ikakvih troškova.

Sve žalbe mogu biti dostavljene **CD** na:

Društvo sa ograničenom odgovornošću „**Monteput**“ Podgorica
Mehanizmu za žalbe za Mateševo - Andrijeвица Projekat
Milica Bijelović – menadžer Mehanizma za žalbe

grievance@monteput.me

office@monteput.me

Adresa: Avda Međedovica 130

Tel: +382 (20) 224 493

81100 Podgorica

Žalbama će se upravljati na sljedeći način. Pritužbe se primaju kroz nekoliko kanala, arhiviraju i potvrđuju u roku od pet radnih dana, a hitna pitanja odmah. Žalbe će biti istražene u roku od 7-21 radnih dana, a proces uključuje relevantne zainteresovne strane uz čuvanje privatnosti podnosioca žalbe. MONTEPUT će razmotriti rješenje sa podnosiocem žalbe i ako je žalba osnovana rješenje će biti primijenjeno u roku od 30 radnih dana.

Nakon rješenja, žalba se zatvara i arhivira, a rješenja o anonimnim žalbama postavljaju na web site MONTEPUTA. Nezadovoljni podnosioci mogu se žaliti drugostepenom organu u MONTEPUT-u i tražiti medijaciju ili pravnu pomoć ako je neophodno.

Napomena: Pošto je u pitanju projekat A kategorije, paket za objavljivanje će biti dostupan za javno razmatranje tokom perioda od 120 dana prije razmatranja Projekta na Odboru direktora EBRD-a. Tokom perioda objavljivanja, MONTEPUT će ohrabriti zainteresovane strane da komentarišu Projekat. Nakon perioda od 120 dana, kada proces javne rasprave bude završen, biće pripremljen izvještaj o javnoj raspravi, a paket za objavljivanje (uključujući ovaj NTS) ažuriran ako je neophodno.

6 Upravljanje i monitoring životnom sredinom i društvenim pitanjima

6.1 Plan upravljanja životnom sredinom i društvenim aspektima

Plan upravljanja životnom sredinom i društvenim aspektima (ESMP) razvijen je kako bi se adresirali identifikovani uticaji na životnu sredinu i društvo, kao i druge mjere za unapređenje učinka kako bi se zadovoljili Zahtevi za učinak (PR) EBRD, u skladu s ESP EBRD iz 2019. godine, uzimajući u obzir nalaze procesa procjene uticaja na životnu sredinu i društvo i rezultate angažovanja zainteresovanih strana. Riječ je o osnovnim zahtjevima na osnovu kojih će EPC izvođač biti dužan da pripremi ESMP za fazu izgradnje, zajedno sa nizom planova upravljanja rizicima specifičnim za gradilište. Revidiraće ih i odobravati Nadzorni inženjer i/ili nacionalne vlasti gdje je relevantno.

ESMP predstavlja akcije koje su predviđene za sprovođenje mjera ublažavanja uticaja projekta na životnu sredinu i društvo. Specifični ciljevi ESMP su:

- Pripremiti strukturiranu listu aktivnosti koje treba preduzeti tokom životnog ciklusa Projekta (pripremna faza, faza izgradnje i faza eksploatacije / operativna faza) kako bi se osiguralo da su ekološki i socijalni rizici identifikovani tokom procesa izrade ESIA riješeni u skladu sa nacionalnim zahtjevima i međunarodnim dobrim praksama i standardima.
- Pružiti institucionalni mehanizam sa jasno definisanim ulogama i odgovornostima za osiguravanje sprovođenja mjera identifikovanih u ESIA.
- Minimizirati sve negativne uticaje na životnu sredinu, društvo, zdravlje i bezbjednost koji proizlaze iz aktivnosti Projekta implementacijom svih predloženih mjera ublažavanja i kontrolnih tehnologija, kao i zaštitnih mjera identifikovanih kroz ESIA proces.
- Spriječiti ili nadoknaditi svaki gubitak koji pretrpe pogođena lica.
- Sprovoditi aktivnosti Projekta u skladu sa relevantnim zakonima Crne Gore i međunarodnim smjernicama.
- Poboljšati pozitivne ishode na životnu sredinu i društvo.
- Osigurati da je ESMP izvodljiv i troškovno efikasan.
- Obezbijediti program praćenja Projekta u cilju efikasne implementacije mjera ublažavanja i utvrditi efikasnost sistema za upravljanje životnom sredinom i kontrolu rizika.
- Osigurati da su svi zahtjevi zainteresovanih strana uzeti u obzir.
- Pružiti garanciju trećim stranama da će njihovi zahtjevi u vezi sa ekološkim i društvenim učincima biti ispunjeni.

ESMP precizira:

- Potencijalne uticaje po ekološka i društvena pitanja koja su identifikovana u ESIA.
- Predložene mjere ublažavanja i procedure.

- Odgovorne strane.
- Troškove (tamo gdje je primjenljivo i/ili moguće procijeniti u trenutnoj fazi).
- Pokazatelje koji se mogu koristiti za procjenu performansi.
- Procedure praćenja.

ESMP se sastoji od dva pod-plana, i to:

- Plan upravljanja životnom sredinom i društvom za pripremnu fazu i fazu izgradnje,
- Operativni plan upravljanja životnom sredinom i društvom.

Predviđeno je da, sa ciljem tretiranja očekivanih rizika i uticaja tokom faze izgradnje EPC izvođač pripremi Plan upravljanja životnom sredinom i društvenim pitanjima (CESMP) za fazu izgradnje i da on sadrži politike, planske procedure i kontrolne liste:

- Sistem upravljanja životnom sredinom i društvom
- Plan upravljanja smještajem radnika
- Procedure upravljanja radnom snagom
- Plan praćenja životne sredine i društva tokom izgradnje, uključujući monitoring lokacije, frekvencije i standardne radne procedure
- Plan upravljanja infrastrukturom i komunalnim uslugama
- Plan upravljanja zdravljem i bezbjednošću na radu tokom izgradnje (ISO 45001:2023).
- Plan odgovora na vanredne situacije i upravljanja incidentima tokom izgradnje.
- Plan prevencije i odgovora na prosipanja tokom izgradnje.
- Plan upravljanja biodiverzitetom tokom izgradnje i povezana odgovarajuća procjena.
- Plan upravljanja kvalitetom vazduha i prašinom tokom izgradnje.
- Plan upravljanja bukom i vibracijama tokom izgradnje.
- Plan upravljanja vodama tokom izgradnje.
- Plan upravljanja erozijom tla, rekultivacijom i pejzažom tokom izgradnje.
- Plan upravljanja otpadom i otpadnim vodama tokom izgradnje.
- Plan upravljanja opasnim materijalima u fazi izgradnje.
- Plan upravljanja saobraćajem u fazi izgradnje
- Plan upravljanja kamenolomom/pozajmilištima
- Plan upravljanja eksplozijama
- Plan upravljanja rizicima po zdravlje i bezbjednost uzajednice u fazi izgradnje uključujući upućivanje na planove podrške
- Plan upravljanja bezbjednošću u fazi izgradnje (podržan procjenom rizika bezbjednosti)
- Plan upravljanja kulturnim nasljeđem tokom izgradnje.
- Mehanizam za žalbe
- Plan angažovanja zainteresovanih strana
- Procedura upravljanja promjenama.

6.2 Praćenje/monitoring životne sredine i društvenih aspekata

U skladu sa Zakonom o zaštiti životne sredine (Službeni list Crne Gore 52/16), preduzetnik koji koristi objekte koji zagađuju ili mogu izazvati zagađenje životne sredine dužan je da sprovodi praćenje u skladu sa posebnim propisima. Praćenje stanja životne sredine je zakonska obaveza.

Predlaže se praćenje životne sredine za sljedeće:

- **Faza izgradnje:** Flora i fauna, kvalitet vazduha, buka, kvalitet vode, količine otpada, količine zahvaćene vode.
- **Faza eksploatacije:** Flora i fauna, kvalitet vazduha, buka, kvalitet vode (površinske i podzemne vode), kvalitet otpadnih voda, kvalitet zemljišta, pejzaž.

Socijalni monitoring je osmišljen kao set sistematskih i aktuelnih procesa prikupljanja, analiziranja i upotrebe informacija o progresu implementacije aktivnosti i mjera ublažavanja, dozvoljavajući procjenu jačih strana i ograničenja. To će pomoći uvođenje i poravljanje performansi i procjeni rezultata i aktivnosti EPC izvođača na gradilištu i identifikaciji korektivnih aktivnosti. U redovnim intervalima, uglavnom mjesečno, biće nadgledani sljedeći parametri:

- Progres u razvoju Glavnog projekta i upravljanje promjenljivim projektom,
- Dozvole i sertifikati za nastavak izgradnje i povezane aktivnosti
- Održavanje i organizacija gradilišta
- Bezbjednost radnika
- Slučajevi diskriminacije među radnom snagom
- Priliv radne snage
- Slučajevi seksualnog uznemiravanja i zlostavljanja
- Zdravlje i bezbjednost zajednice
- Zdravlje na radu i bezbjednost radne snage (OHS) uključujući slučajeve smrtnosti, ozbiljnih i trajnih povreda
- Slučajne pronalaskeske i upravljanje njima tokom zemljanih radova
- Socijalne konflikte
- Mehanizam za žalbe
- Preuzimanje zemljišta i preseljenje
- Zadiranje u privatno zemljište izvan zemljišta preuzetog za Projekat.