

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

Analiza razlika i dokumentacija za objavljivanje Dionica Mateševo - Andrijevisa

NETEHNIČKI REZIME

Konsultant



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

Mart 2025.

Sadržaj

1	Uvod	2
1.1	Svrha Netehničkog rezimea	2
1.2	Osnovne informacije o projektu i obrazloženje	2
1.3	Upravljač projektom i Jedinica za implementaciju	4
2	Okvir pravnih propisa i politika	4
3	Projekat	5
3.1	Varijante projekta	5
3.2	Opis projekta	6
4	Uticaji na životnu sredinu i društvo i mjere ublažavanja uticaja	7
4.1	Uticaji na životnu sredinu i odgovarajuće ublažavanje uticaja	7
4.2	Uticaji na društvo i mjere ublažavanja uticaja	10
5	Objavljivanje, sredstva komunikacije i upravljanje žalbama	18
6	Upravljanje i monitoring nad zaštitom životne sredine i društvenim aspektima	19
6.1	Plan upravljanja zaštitom životne sredine i društvenim aspektima	19
6.2	Monitoring životne sredine i društvenih aspekata	21

1 Uvod

1.1 Svrha Netehničkog rezimea

Ovaj netehnički rezime predstavlja sažetak glavnih nalaza Procjene uticaja na životnu sredinu i društvo (*Environmental and Social Impact Assessment - ESIA*) izrađene za 23,5 km dugu dionicu Mateševo-Andrijevica, koja je dio Autoputa Bar – Boljare. Procjenu ESIA je izradio tim tehničkih stručnjaka u skladu sa zakonskim procedurama Crne Gore i standardima Evropske banke za obnovu i razvoj (*European Bank for Reconstruction and Development - EBRD*).

Netehnički rezime sadrži sažetak glavnih nalaza procjene ESIA i pruža: opis lokacije i okolnog konteksta, opis projekta, pregled varijanti trase koje su osnovano razmatrane i navođenje glavnih razloga za izbor konačne trase. Cilj Netehničkog rezimea jeste da predstavi glavne nalaze na jasan i sažet način, kako bi pomogao javnosti da razumije koji su to značajni uticaji na životnu sredinu i društvo koji će se vjerovatno javiti tokom izgradnje i eksploatacije, kao i ključne mjere ublažavanja uticaja (po potrebi).

1.2 Osnovne informacije o projektu i obrazloženje

Autoput Bar–Boljare, u ukupnoj dužini od 168 km, dio je kraka Transevropskog autoputa (TEM) koji prolazi kroz Crnu Goru. Autoput Bar-Boljare je dio saobraćajnica E-80 i E-65, koje obuhvataju SEETO putni pravac 4 [granica sa Rumunijom/Vatin – Beograd (Srbija) – Podgorica (Crna Gora) – Bar (Crna Gora)]. Autoput povezuje Jadransku obalu (Luka Bar) sa granicom sa Srbijom (Boljare), kao i sa lukama na Dunavu (Koridor VII i Koridor X), čime se u krajnjem ostvaruje veza sa čitavom tzv. panevropskom mrežom koridora i integriše se proširenje Transevropske saobraćajne mreže (TEN-T) na Zapadnom Balkanu.

U nastavku su navedene razvojne faze cjelokupnog autoputa Bar-Boljare:

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

Namjera Crne Gore da izgradi autoput Bar – Boljare inicirana je još 2001. godine odlukom Skupštine da se pristupi izradi Prostornog plana („Službeni list CG“, br. 45/01). Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine usvojen je 2008. godine („Službeni list CG“, br. 24/2008¹), čime je prostor rezervisan kroz definisanje namjenskog koridora za autoput Bar-Boljare. Cilj definisanja koridora bio je da se prostor zaštiti od drugih prostornih zahtjeva i namjena (Prostorni plan, str. 133). Dana 19. oktobra 2023. godine, Vlada Crne Gore utvrdila je Nacrt Prostornog plana Crne Gore do 2040. godine. Nakon objavljivanja, uvida javnosti i perioda za javnu raspravu, konačni nacrt Prostornog plana usvojen je i objavljen 29. januara 2024. godine² od strane Ministarstva prostornog planiranja, urbanizma i državne imovine. Strategijom razvoja saobraćaja Crne Gore za period 2019–2035. godine, izgradnja dionice „Mateševo – Andrijevica“, kao dijela autoputa Bar – Boljare, uvrštena je na jedinstvenu listu prioriternih infrastrukturnih projekata³.

Dionica Mateševo – Andrijevica, koja je predmet ove Procjene uticaja na životnu sredinu i društvo (ESIA), kao dokumentacije za objavljivanje, duga je 23,5 km (što čini 14% ukupne dužine autoputa Bar-Boljare).

Aktivnosti sprovedene u izradi obavezne dokumentacije za dionicu Mateševo – Andrijevica mogu se posmatrati kroz dvije uzastopne faze razvoja, bez preklapanja njihovih sekvenci.

Prva faza započeta je izradom Generalnog projekta (Louis Berger SAS – Pariz, Simm Inženjering – Podgorica)

¹ <https://www.gov.me/dokumenta/c53c7c1d-1c2c-4c4d-b29c-9bd4aabce2b6>

² <https://www.gov.me/clanak/prostorni-plan-crne-gore>

³ <file:///C:/Users/n.valcic/Downloads/Strategija+razvoja+saobra%C4%87aja+2019-2035+s+Akcionim+planom+2019-2020.pdf>

2008. godine, kada su razmatrana tri alternativna rješenja trase. Rad je nastavljen 2018. godine, kada je Vlada Crne Gore dobila usluge tehničke pomoći (TA) za izradu Idejnog projekta i Procjene uticaja na životnu sredinu i društvo (ESIA), uz podršku kroz grant Investicionog okvira za Zapadni Balkan (WBIF)⁴. U okviru predmeta rada pomenute tehničke pomoći, kao i prethodnih aktivnosti finansiranih od strane Vlade Crne Gore, izrađene su sljedeće studije:

- Idejni projekat za dionicu Mateševo-Andrijevića, kojim se usvaja Varijanta 3, a koji je odobrila Državna komisija za reviziju (2022).
- Nacionalni Elaborat procjene uticaja na životnu sredinu za dionicu Mateševo – Andrijevića (2024), na koji je saglasnost Agencije za zaštitu životne sredine data Rješenjem 03-UPJ-652/28 od 14. maja 2024. godine, na osnovu navedenog Idejnog projekta.
- Preliminarna Procjena uticaja na životnu sredinu i društvo (ESIA) za dionicu Mateševo – Andrijevića, čiji je nacrt izrađen u sklopu Investicionog okvira za Zapadni Balkan, na osnovu odobrenog Idejnog projekta, uključujući Okvir za otkup zemljišta i preseljenje (*Land Acquisition and Resettlement Framework* - LARF) i Plan angažovanja zainteresovanih strana (*Stakeholder Engagement Plan* - SEP), podnesen u julu 2023. godine, koji nije objavljen kao konačni niti je bio predmet javne rasprave.
- Preliminarna Procjena uticaja na životnu sredinu i društvo (ESIA) izrađena u sklopu Studije izvodljivosti za cjelokupni autoput Bar-Boljare (2021).
- Strateška procjena uticaja na životnu sredinu za Detaljni prostorni plan autoputa Bar-Boljare (2008);

Prvom fazom su dominirali neadekvatno angažovanje zainteresovanih strana i manjak participativnog donošenja odluka od strane lokalne zajednice, čime je zanemarena potreba da se izbjegnu značajni neželjeni uticaji na društvo.

Druga faza započela je u prvoj polovini 2024. godine i obilježila su je dva opredjeljujuća faktora:

- (1) Namjera EBRD da finansijski podrži Vladu Crne Gore kroz kredit, što je zahtijevalo procjenu usklađenosti svih projektnih aktivnosti sa, između ostalog, Politikom zaštite životne sredine i društvenih aspekata EBRD-a (2019) i mjerodavnim Uslovima za realizaciju, te posljedično
- (2) odluka MONTEPUT-a da unaprijedi saradnju sa lokalnim zajednicama, prvenstveno baveći se stalnim bojaznima tri od osam lokalnih naselja u vezi sa magnitudom fizičkog raseljavanja i remećenjem njihove prostorne kohezije. Da bi se izbjegli i minimizovali uticaji, MONTEPUT je istražio izvodljive varijante trase, što je podržala većina učesnika javnih rasprava u septembru 2024. godine, kada je predstavljena alternativna trasa od izlaznog portala tunela Trešnjevik do petlje Andrijevića.

Pregled trenutnog statusa aktivnosti i dokumentacije neophodne za nastavak razvoja dionice Mateševo – Andrijevića, kao i planirana dinamika realizacije, rezimiran je u nastavku:

- **Inženjerski projekat i vremenski plan izgradnje:** Idejni projekat, koji obuhvata preliminarno trasiranje i situacioni plan, izrađen je tokom 2022. i 2024. godine (za potrebe izmjene trase). Faza izrade Glavnog projekta očekuje se da počne 2025. godine, nakon dodjele Ugovora o projektovanju i izgradnji. MONTEPUT predviđa rok za završetak radova od 60 mjeseci, počevši od datuma početka radova (uz dodatni period za obavještanje o nedostacima od 24 mjeseca). Ovaj postupak nabavke se sprovodi u skladu sa Smjernicama za nabavke EBRD-a, koristeći Standardnu tendersku dokumentaciju EBRD-a.
- **Nadzor nad projektovanjem i izvođenjem radova:** MONTEPUT je objavio poziv za predkvalifikaciju za izbor nadzora nad izradom Glavnog projekta i izvođenjem građevinskih radova za dionicu Mateševo – Andrijevića. Očekuje se da će ugovor biti dodijeljen početkom 2025. godine.
- **Tehnička pomoć** - MONTEPUT je objavio poziv za predkvalifikaciju za izbor konsultanata koji će pružati podršku MONTEPUTU u upravljanju izvođačem za projektovanje i izvođenje radova za dionicu

⁴ Investicioni okvir za Zapadni Balkan (*Western Balkans Investment Framework* - WBIF) je inicijativa EU koja okuplja regionalne korisnike, međunarodne finansijske institucije i bilateralne donatore s ciljem jačanja evropske perspektive Zapadnog Balkana. Zbog svoje prirode zasnovane na saradnji, u skladu sa pristupom „Tim Evropa“, WBIF je prepoznat kao glavni mehanizam za sprovođenje ambicioznog Ekonomskog i investicionog plana za Zapadni Balkan.

Mateševo – Andrijeвица. Očekuje se da će ugovor biti dodijeljen početkom 2025. godine.

- **Eksproprijacija:** Projekat će zahtijevati da se prava na privatno zemljište i imovinu steknu eksproprijacijom, a tačne potrebe projekta za zemljištem i uticaji ekonomskog i fizičkog raseljavanja utvrdiće se Glavnim projektom, jer će se mjere dodatnog izbjegavanja i minimizovanja razmatrati na mikrolokacijama. Izmjena trase svela je eksproprijaciju i fizičko raseljavanje na najmanju moguću mjeru.
- **Građevinski radovi:** Očekuje se da će pripremni radovi početi sredinom 2025. godine, dok će stalni radovi biti započeti nakon odobrenja Glavnog projekta od strane Komisije za reviziju, nakon revizije bezbjednosti saobraćaja na putevima i nakon dobijanja građevinske dozvole (što se očekuje krajem 2026. ili početkom 2027. godine). Glavni projekat će se izrađivati po poddionicama, pri čemu će svaka poddionica imati zasebnu građevinsku dozvolu, kako bi se omogućila fazna izgradnja.

1.3 Upravljač projektom i Jedinica za implementaciju

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

MONTEPUT će upravljati svim aspektima projekta i djelovati kao subjekt za implementaciju, i Investitor u skladu sa Ugovorom za projektovanje i izgradnju, kao i u skladu sa dva Ugovora o pružanju konsultantskih usluga, i to o nadzoru nad projektovanjem i izgradnjom i o tehničkoj podršci.

Ključne zainteresovane strane su:

- Ministarstvo kapitalnih investicija: Primarni korisnik dodijeljene podrške, koji je odgovoran za odobravanje rezultata podrške, u saradnji sa vodećom međunarodnom finansijskom institucijom (IFI) i drugim ključnim zainteresovanim stranama.
- Monteput d.o.o.: Društvo sa ograničenom odgovornošću u državnom vlasništvu, zaduženo za nadzor nad izgradnjom, nadzor nad projektovanjem, pripremu projektne dokumentacije, pripremu tenderske dokumentacije itd. za potrebe razvoja i izgradnje kopnene saobraćajne infrastrukture u Crnoj Gori.
- Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD): Vodeća međunarodna finansijska institucija i potencijalni sufinansijer naknadnih građevinskih investicija.
- Ministarstvo finansija: Predstavlja Vladu Crne Gore kao zajmoprimca prema EBRD-u.
- Opština Kolašin
- Opština Andrijeвица
- Strane na koje projekat utiče (naselja, vlasnici zemljišta i lokalne zajednice, korisnici puteva, preduzeća, ranjive grupe)
- Ostale zainteresovane strane (agencije zadužene za implementaciju projekta, partneri na projektu, pružaoci usluga, lokalne društvene zajednice, organizacije civilnog društva, NVO, akademske institucije).

2 Okvir pravnih propisa i politika

ESIA je razrađena u skladu sa crnogorskim Zakonom o procjeni uticaja na životnu sredinu („Službeni list Crne Gore“, br. 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 propisano crnogorskim zakonodavstvom i direktivama EU.

Pored toga, očekuje se da će predmetna dionica autoputa biti projektovana, izgrađena i eksploatisana u potpunosti u skladu sa Politikom zaštite životne sredine i društvenih aspekata EBRD-a (2019) i Uslovima za realizaciju (*Performance Requirements - PR*):

- PR 1: Procjena i upravljanje ekološkim i društvenim rizicima i uticajima

- PR 2: Uslovi zapošljavanja i rada
- PR 3: Efikasnost resursa i prevencija i kontrola zagađenja
- PR 4: Zdravlje, bezbjednost i sigurnost
- PR 5: Otkup zemljišta, ograničenja u korišćenju zemljišta i nedobrovoljno preseljenje
- PR 6: Očuvanje biodiverziteta i održivo upravljanje živim prirodnim resursima
- PR 7: Autohtoni narodi
- PR 8: Kulturno nasljeđe
- PR 9: Finansijski posrednici
- PR 10: Objavljivanje informacija i angažovanje zainteresovanih strana

3 Projekat

3.1 Varijante projekta

Ispitivano je nekoliko varijanti za potrebe projekta, uključujući scenario „ne raditi ništa“.

Scenario „ne raditi ništa“ podrazumijeva da postojeća infrastruktura dionice Mateševo - Andrijevisa Putnog pravca 4 neće biti unaprijeđena, te stoga neće biti u skladu sa regulatornim zahtjevima za TEN-T. Međutim, ovaj scenario ugrožava ispunjavanje sveobuhvatnog cilja projekta da olakša razvoj i unapređenje putne infrastrukture u Crnoj Gori, ugrožavajući time i doprinos ukupnoj efikasnosti i djelotvornosti drumskog saboraćaja u regionu. Stoga, scenario „ne raditi ništa“ nije u skladu sa EU direktivama i SEETO strateškim planom za SEETO putnu mrežu. Uzimajući u obzir potrebu za realizacijom ovog projekta, kao što je opisano u prethodnim poglavljima, zaključeno je da se scenario „ne raditi ništa“ ne smatra održivom alternativom projektu.

U generalnom projektu autoputa Bar – Boljare (2008.god.) ispitana su tri varijantna rješenja. Od njih su dva odabrana za dalje ispitivanje u okviru idejnog projekta. U skladu sa tim, Idejni projekat ispituje tri varijante (dvije na osnovu opcije Varijante 1 iz Generalnog projekta i jednu na osnovu Varijante 2 iz Generalnog projekta). Glavna razlika među ovim varijantama je u trasiranju autoputa.

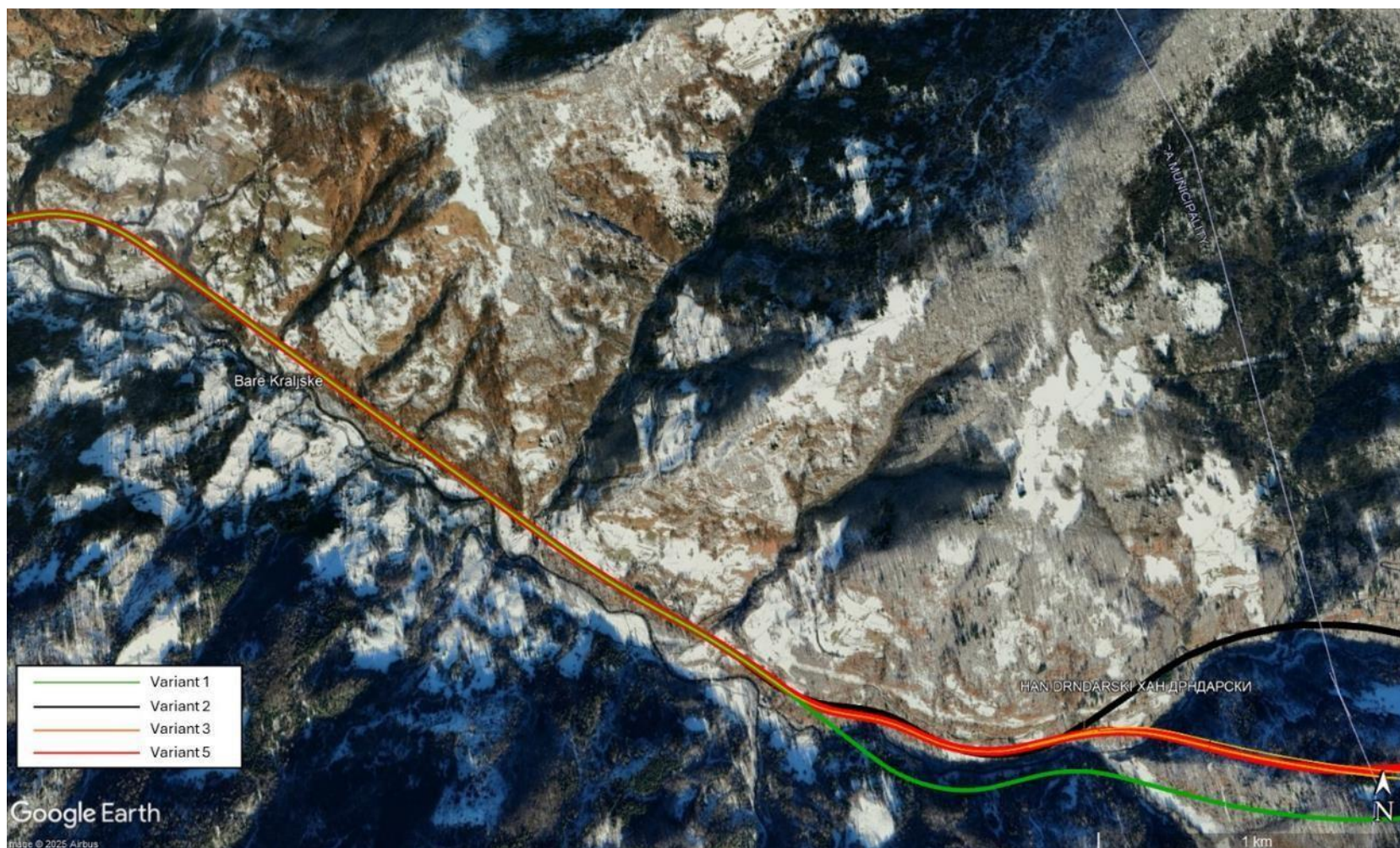
Projekat za varijante je razrađen pod sljedećim ograničenjima i pretpostavkama:

- Predloženi koridor svih projektovanih varijanti definisan je prostornoplanskom dokumentacijom.
- Rješenja svih varijanti poštuju definisani koridor.
- Uzeti su u obzir postojeći dalekovodi sa ciljem izbjegavanja njihovog izmještanja.
- Uložen je napor da se izbjegn timerušenja i konfliktis sa postojećim objektima i putevima duž cijelog Koridora.
- Ispitane su sve tačke konflikta novog autoputa 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 postojeće rezultate geotehničkih istraživanja koje je obezbijedio Korisnik, geotehničke rezultate dodatnih istraživanja sprovedenih za potrebe Idejnog projekta, iskustva sa dionice Smokovac – Mateševo i vizueno osmatranje projektnog područja.
- Projektovana brzina: $V_e = 100\text{km/h}$.

MONTEPUT je na kraju izradio još jedno varijantno rješenje (Varijanta 5) 2024. godine na osnovu odluke MONTEPUTA da riješi tada već iskazane i poznate bojazni tri od osam naselja, kroz formalizovanje i snaženje aktivnosti angažovanja zainteresovanih strana u ispitivanju izvodljivih varijanti za trasu u područjima na koja se zabrinutost odnosila (od izlaznog portala tunela Trešnjevika do petlje Andrijevisa).



Slika 3-1: Varijante projekta_dio 1



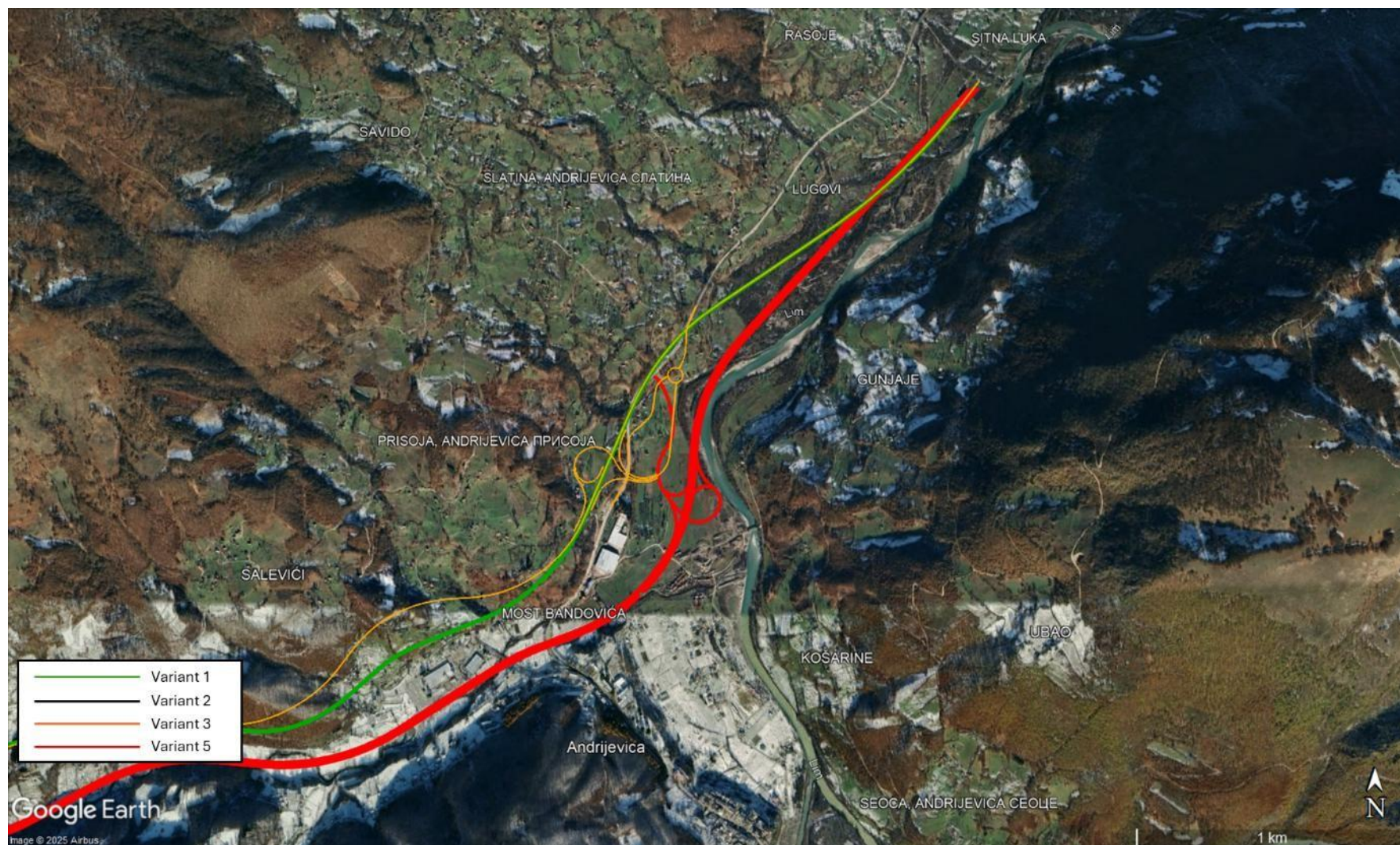
Slika 3-2: Varijante projekta_dio 2



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 i povezuje petlju Mateševo i tunel dužine 555 m (dionica Smokovac – Mateševo). Završetak je na području rijeke Kraštica, pritoke rijeke Lim, blizu Andrijevice. Jedan tunel dužine oko 3,9 km po cijevi predviđen je na otprilike devetom kilometru dionice, na Trešnjeviku. Od izlaza iz tunela Trešnjevik, trasa uglavnom prati dolinu rijeke Kraštica.

Projekat utiče na područja dviju opština: **Kolašin i Andrijevica**.

Projektovana brzina je $V_e=100$ km/h. Topografija duž trase - brdovita/planinska - stvara potrebu za opsežnim potpornim konstrukcijama (šipovi, galerije i armirani nasipi) i određuje projektovanu brzinu.

Širine traka i situacija tipičnog poprečnog presjeka kompatibilni su sa poprečnim presjekom dionice Smokovac – Mateševo.

Autoput Mateševo - Andrijevica prostire se kroz planinski teren sa mnogim izazovima, kao što su visoke kosine u oba smjera (uzdužno i poprečno), strme strane dolina, izazovni pristup i nedostatak prostora za gradilišta.

Pravac trase uglavnom ide duž rijeka i postojeće putne mreže. Stoga, na mnogim pozicijama mostovi prelaze preko rijeka i lokalnih puteva.

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 autoputem: konstrukcije i objekti namijenjeni za održavanje, kontrolu i upravljanje putem, kao i za naplatne rampe;
- Prateći objekti namijenjeni korisnicima puta: benzinske stanice, moteli, prodavnice, parkinzi, 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 Andrijevi;
- Obostrana benzinska stanica tipa I u Andrijevi;

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

Projektovanje **tunela** izvedeno je prema relevantnim evropskim standardima u vezi sa rasvjetom i ventilacijom i biće opremljeno instrumentima za praćenje kvaliteta vazduha, kao i svim neophodnim protivpožarnim i sigurnosnim sistemima (izlazi za evakuaciju, odvodnjavanje, stanice za hitne slučajeve, sistem vodosnabdijevanja 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 sijeku 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 oticaja uzvodnih slivova. Oticaji sa kolovoza autoputa i rampi biće prikupljene i prečišćene 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 svela na najmanju mjeru veličina kolektorske cijevi ispod mosta, kao i na učestalim lokacijama radi ispuštanja oticaja sa kolovoza i 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 pogledu kvaliteta i količine kamena.

Deponije su planirane samo ako postoji višak materijala (koji je preostao 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, selektovanja, razvrstavanja i odvajanja za potrebe izgradnje nasipa;
- Trajna deponija, gdje će biti odložen dio materijala koji ne ispunjava uslove za upotrebu u izgradnji. 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, tj. moguća zapremina deponovanog materijala, uticaj na površinske i podzemne vode i životnu sredinu uopšte, stabilnost terena. Uzimajući u obzir te 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 u većoj mjeri obezbijediti eventualnim otvaranjem pozajmišta u području 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 odvijać 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 uticaja

4.1 Uticaji na životnu sredinu i odgovarajuće ublažavanje uticaja

Topografija i pejzaž. Tokom faze izgradnje, pejzaž će biti privremeno izmijenjen prisustvom građevinskih mašina, građevinskih kampova i drugih pomoćnih objekata. U fazi eksploatacije projekta, pejzaž će biti trajno promijenjen usljed postojanja autoputa, zajedno sa usjecima, nasipima, mostovima, vijaduktima, tunelima, zidovima za zaštitu od buke itd. Glavni uticaji na pejzaž i poglede, koji se očekuju tokom faze izgradnje, su moguća direktna i trajna promjena prirodne morfologije terena i obrazaca upotrebe 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 eksploatacije 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 (orošavanje 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 eksploatacije autoputa, treba poštovati ograničenja brzine, a predlaže se da se kvalitet vazduha prati na najosjetljivijim receptorima. U okviru ESIA procjene uticaja koji će se javljati tokom izgradnje i rada, pripremljena je studija uticaja kvaliteta vazduha i buke. Studijom su grupisani osjetljivi

receptori 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.

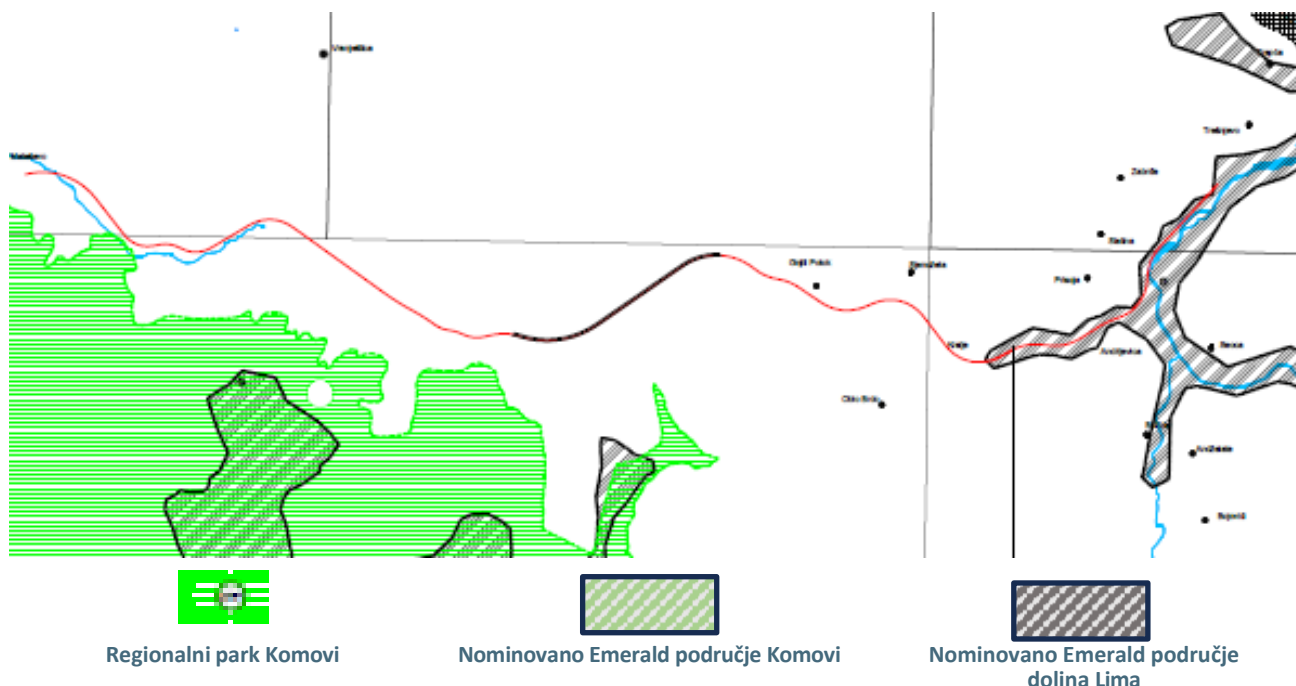
Klima i klimatske promjene. Autoput može imati samo manje uticaje na mikroklimu. Tokom izgradnje, očekuju se emisije gasova sa efektom staklene bašte zbog sagorijevanja goriva kod građevinske opreme, dok se emisije tih gasova javljaju zbog saobraćanja vozila tokom eksploatacije puta. Mjere za smanjenje emisije gasova sa efektom staklene bašte slične su onima koje se odnose na 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 u odnosu na šumske požare, klizišta, ekstremne temperature i poplave. Tokom faze izrade Glavnog projekta treba uključiti adekvatne mjere otpornosti na klimatske promjene (kolovoz i građevinski materijal, drenaža itd), dok u fazi eksploatacije treba redovno provjeravati stanje asfalta, a ispucala i oštećena područja pravovremeno sanirati, drenažu puta treba održavati u dobrom stanju, a mostovi i objekti se moraju pregledati prije i poslije poplavnih događaja. Napominje se da projekat sadrži potporne konstrukcije kao zaštitu od klizišta.

Buka i vibracije. Tokom faze izgradnje, mehanizacija i oprema koja se koristi na otvorenom će stvarati buku i vibracije koje će uticati na stanovništvo koje živi u okolnom području. Nivo buke će se značajno povećati u poređenju sa trenutnom situacijom, jer će se bučni građevinski radovi (probijanje tunela, zemljani radovi, izgradnja vijadukta, jaružanje, proizvodnja i transport građevinskog materijala itd.) odvijati u ruralnim područjima sa niskom gustinom naseljenosti koja su trenutno veoma tiha. Tokom faze eksploatacije, buka se očekuje zbog saobraćanja vozila. Osjetljivi receptori su isti kao i u slučaju kvaliteta vazduha. Elaborat procjene pokazuje da buka, bez mjera ublažavanja uticaja, 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 mehanizaciju na gradilištu i na pristupnim putevima koji se koriste, i da 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 određenoj lokaciji, treba postaviti privremene barijere za zaštitu od buke oko radnog područja. Pozicija bučne opreme treba da bude izabranatako da bude što dalje od osjetljivih receptora. Praćenje vibracija tokom izvođenja kritičnih radnih procesa (npr. probijanje tunela, temelji mostova) treba sprovoditi u objektima koji se nalaze na udaljenosti od 20-50 metara od područja gdje se ti radovi izvode. Nivo buke treba mjeriti periodično, kako bi se tačno utvrdili nivoi buke. Da bi se smanjio negativni uticaj buke na stanovništvo u objektima na čijim fasadama je utvrđeno prelaženje zakonski dozvoljenih nivoa, treba planirati mjere zaštite. Preporučuje se projektovanje konstrukcija za zaštitu od buke na terenu uz primjenu prirodnih materijala. Predlaže se praćenje nivoa buke na najosjetljivijim receptorima tokom faze eksploatacije.

Geologija i zemljište. Tokom faze izgradnje, očekuje se uništavanje humusnog sloja. Građevinski radovi će dovesti do intenzivnog saobraćanja vozila i mehanizacije, što potencijalno može uzrokovati nenamjerna curenja goriva i ulja. Slično tome, skladištenje opasnih materijala i otpada može potencijalno dovesti do kontaminacije tla i podzemnih voda. Tokom izgradnje može doći do erozije tla usljed raščišćavanja vegetacije i zemljanih radova. Uticaji tokom faze eksploatacije odnose se uglavnom na kontaminaciju tla i podzemnih voda, usljed oticanja kontaminirane vode, kao i prosipanja i curenja iz vozila. Što se tiče faze eksploatacije, smatra se da nijesu potrebne dodatne mjere ublažavanja. U slučaju incidenta, moraju se odmah preduzeti mjere kako bi se spriječila kontaminacija usljed izlivanja (prekrivanje površine curenja upijajućim materijalom, prikupljanje i postupanje sa smjesom kao sa opasnim materijalom).

Staništa, flora i fauna. Uticaji na floru i vegetaciju uključice različite stepene poremećaja izazvanih aktivnostima, uglavnom u fazi izgradnje puta, kada se i očekuju najveći uticaji. Ovi uticaji biće značajno smanjeni u fazi eksploatacije projekta. Tokom faze izgradnje, ključni uticaj će biti gubitak staništa. U okviru procjene ESIA, urađena je Procjena kritičnih staništa, u skladu sa zahtjevima EBRD. Sva staništa identifikovana na datom području kvalifikovana su kao prioritetne karakteristike biodiverziteta (*Priority Biodiversity Features* - PBF), dok se stanište 91E0 kvalifikuje kao kritično stanište. Što se tiče vrsta, nekoliko vrsta se kvalifikuje kao krtična staništa (*Critical Habitats* - CH), u skladu sa EU kriterijumima. Međutim, sve te vrste su široko

rasprostranjene u zemlji. Najosjetljivija staništa koja će biti izložena uticaju su staništa pokrivena priobratnom vegetacijom.



Slika 4-1: Trasa autoputa i Emerald područja

U cilju ublažavanja uticaja na biodiverzitet, biće izrađen Plan upravljanja biodiverzitetom tokom izgradnje, koji će obuhvatiti i pripremnu fazu i fazu izgradnje. Plan upravljanja biodiverzitetom tokom izgradnje sadržaće analizu gubitka/dobitka i osigurati da kod staništa identifikovana u projektnom području i okarakterisana kao PBF ne bude neto gubitak, a da se za stanište 91E0*, kao i za vrste koje se kvalifikuju kao CH prema EU regulativi, ostvari neto dobitak. U tom smislu, biće istražene mogućnosti za odgovarajuću kompenzaciju. Nadalje, kako bi se spriječila pogođenost nominovanih Emerald područja, izradiće se odgovarajuća procjena za zaštićena područja, prema nacionalnom zakonodavstvu i zahtjevima EBRD-a, i to nakon izrade nacrtu Plana upravljanja biodiverzitetom tokom izgradnje.

Pored navedenog, građevinski radovi (pretežno kroz buku i vibracije) izazvaće privremene poremećaje faune. Kopnena fauna može biti i pod uticajem zagađenja. U područjima koja su blizu vodnih tijela može doći do poremećaja ihtiofaune zagađenjem vode usljed izgradnje. Međutim, napominje se da ova dionica autoputa ne prelazi preko korita rijeke, pa nema značajnih uticaja povezanih sa izgradnjom mostova preko rijeka. Ključni uticaj u fazi eksploatacije biće fragmentacija staništa. Međutim, treba dodati da će u datom slučaju dionice otvorene trase biti prekidane nizom tunela i vijadukata koji ne ometaju slobodno kretanje životinjskih vrsta, što pomaže u očuvanju integriteta staništa. Efekat barijere može se javiti i kod ptica zbog barijera za zaštitu od buke. Pravilnim pozicioniranjem gradilišta treba osigurati da se privremeno uznemiravanje životinja svede na najmanju moguću mjeru tokom građevinskih radova. Glavne mjere za minimizaciju neželjenih uticaja tokom izgradnje uključuju sječu drveća i grmlja van perioda migracije i gniježđenja ptica, izvođenje građevinskih radova samo tokom dana, očuvanje skloništa za slijepe miševe itd. Nakon završetka radova, treba sprovesti biološku rekultivaciju područja izvan puta sadnjom autohtone vegetacije, što će doprinijeti očuvanju pejzaža i obnovi staništa na projektnom području. Treba vršiti monitoring registrovanih zaštićenih vrsta, kao i monitoring stanja populacije svih registrovanih vrsta i kritičnih staništa. Tokom izgradnje puta (uz konsultacije sa stručnjacima), potrebno je pratiti populacije vrsta koje su definisane kao naročito značajne za praćenje na lokalitetima koji su označeni kao njihova staništa. Područja potrebna za izgradnju ali ne i za eksploataciju treba sanirati, poput područja narušenih izgradnjom vijadukata. Rehabilitacija treba da bude usmjerena na ponovno uspostavljanje originalnih regionalnih ekosistema koji su bili prisutni prije narušavanja. Područja iznad tunela i ispod vijadukata omogućiće slobodno kretanje životinjskih vrsta, te stoga u ovoj fazi nijesu potrebne specifične mjere ublažavanja uticaja (npr. prelazi za divlje životinje). Gubitak

vegetacije treba adekvatno nadoknaditi ponovnim pošumljavanjem upotrebom vrsta tipičnih za regionalni ekosistem. Ostale mjere uključuju sljedeće: vještačka svijetla treba projektovati tako da što manje ometaju životne aktivnosti slijepih miševa, u slučaju postavljanja providnih barijera za zaštitu od buke, prekriti ih siluetama ptica, izbjegavati strujne stubove ili kablove. U slučaju njihovog postavljanja, treba ih opremiti markerima za povećanje vidljivosti.

Površinske vode. Građevinski radovi mogu biti izvor zagađivača, jer oticaj atmosferskih voda može nositi suspendovane čestice sa gradilišta ili se one mogu slučajno osloboditi tokom izgradnje putnih objekata, odlaganja otpada ili čišćenja opreme. Građevinski radovi takođe mogu fizički uticati na vodotoke, povećavajući rizik od poplava u tom području. Tokom izgradnje, ugljovodonici, maziva, farbe, razređivači, smole ili kiseline takođe se mogu osloboditi usljed slučajnih curenja ili prosipanja iz mašina ili skladišta materijala, što može kontaminirati površinske vode. Tokom eksploatacije puta, do zagađenja vode može doći usljed sljedećih procesa: taloženje čestica iz izduvnih gasova, habanje guma, oštećenje 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 izgradnje, izgradnja mostova na vodotocima sprovodiće se tokom sušne sezone, odvodnja za potrebe izgradnje mostova i propusta ne bi trebalo da dovede do ulivanja mutne vode u prirodne vodotoke. Neće biti dozvoljeno zauzimanje korita vodotoka ili riječnih obala, osim ako ne postoji alternativa za izvođenje građevinskih radova. Komunalne otpadne vode nastale na gradilištima neće se ispuštati u prirodne vodotoke bez prethodnog adekvatnog prečišćavanja. Na gradilištima će biti postavljeni prenosivi hemijski toaleti. Tokom eksploatacije, oticaj sa puta tretiraće se u separatorima za ulje (sifoni za filtriranje taloga 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 nijesu potrebne posebne mjere ublažavanja uticaja tokom faze eksploatacije.

Otpad. Tokom faze izgradnje, može doći do uticaja na životnu sredinu (npr. zemljište, vodni resursi, biodiverzitet) u slučaju nekontrolisanog odlaganja generisanog 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 uticaja

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

Izbor izvođača za projektovanje, nabavke i izgradnju (PNI) (eng. *Engineering, Procurement and Construction* – EPC) pratiće **standardnu tendersku dokumentaciju** koju EBRD priprema za svoje klijente, da bi je koristili kod nabavki koje se tiču izvođenja **radova** i pružanja usluga, a kojom se u postupku izbora ocjenjuju iskustvo i raniji učinci izvođača u pogledu zaštite životne sredine, društva, zdravlja i bezbjednosti. Ovo podrazumijeva da će izabrani izvođač za PNI biti renomirana firma sa pozitivnim pređašnjim rezultatima ostvarenim u upravljanju rizicima po životnu sredinu i društvo. Pored toga, u procjeni ESIA su propisani konkretni zahtjevi koji će biti ugovorne obaveze izvođača za PNI. U nastavku je dat rezime konkretnih društvenih rizika i uticaja, kao i obaveza i instrumenata za upravljanje tim rizicima.

Zdravlje i pristup zdravstvenim uslugama. Ne očekuje se da ovaj građevinski projekat direktno utiče na pristup zdravstvenoj njezi, iako može doći do blagog porasta potrebe za zdravstvenim uslugama zbog radnika, posebno u prvih šest mjeseci. Lokalni domovi zdravlja u Kolašinu i Andrijevići mogu zbrinuti opšte medicinske potrebe, a ozbiljniji slučajevi će se tretirati u Podgorici. Rizik poremećaja pristupa zdravstvenim uslugama usljed privremenog zatvaranja puteva rješavaće se kroz planove upravljanja saobraćajem. Kao i u ranijim slučajevima izgradnje u regionu, izvođač za PNI će vjerovatno podugovoriti do 30% radova lokalnim kompanijama koje zapošljavaju lokalne radnike, što će smanjiti opterećenje na zdravstvo, jer su lokalni radnici već integrisani u sistem.

Infrastruktura. Uspostavljanje kampova za smještaj radnika je i dalje neizvjesno, ali ako ih bude, oni bi

privremeno mogli povećati pritisak na komunalne usluge kao što su napajanje električnom energijom, vodosnabdijevanje i upravljanje otpadom, naročito za obližnja naselja. Izvođač za PNI se podstiče da razmotri upotrebu zemljišta na Mateševu, gdje je bio lociran kamp za radnike na dionici Smokovac – Mateševo. Od izvođača za PNI će se zahtijevati da izradi Plan upravljanja infrastrukturom i komunalnim uslugama i Plan odgovora na vanredne situacije, uzimajući u obzir kapacitet zajednica i trenutno stanje infrastrukture zajednice da efikasno odgovori na vanredne događaje. Za upravljanje otpadom, izvođač za PNI će izraditi i usvojiti Plan upravljanja otpadom (*Waste Management Plan - WMP*) kako bi osigurao propisno postupanje sa svim tipovima otpada i koordinirao odlaganje otpada sa opštinskim deponijama ili privatnim izvođačima koji posjeduju odgovarajuće dozvole. Nadalje, predlaže se obezbjeđivanje obuke građevinskih radnika u vezi sa dobrom praksom u pogledu efikasnosti resursa.

Projekat će primijenjivati Žalbeni mehanizam i rješavati žalbe u vezi sa infrastrukturom u skladu sa Planom angažovanja zainteresovanih strana (SEP).

Saobraćaj i pristupačnost. Poremećaji režima saobraćaja tokom izgradnje mogli bi negativno uticati na svakodnevne aktivnosti, egzistenciju, kao i ukupan kvalitet života ukoliko se njima ne upravlja na pravi način. Put R19 koji povezuje Mateševo i Andrijevicu je posebno osjetljiv zbog lošeg stanja u kom se nalazi, a povećan građevinski saobraćaj može dovesti do zastoja, zatvaranja puteva ili potpunih prekida, naročito pri transportu kabastih ili opasnih materijala. Lokalna putna mreža je već preopterećena, a poremećaji se mogu pogoršati tokom izgradnje, naročito zimi kada su uslovi na putu izazovni. Da bi se ovo ublažilo, na projektu se mora blisko sarađivati sa lokalnim organima i zajednicama, obezbjeđujući primjenu mjera za održavanje puta i bezbjednost na putu. Projekat može takođe privremeno ograničiti pristup privatnom zemljištu i privrednim subjektima, što može povećati troškove prevoza ili smanjiti pristup korisnicima. Glavni rizici uključuju oštećenje puta i bezbjednosne rizike zbog intenzivnog saobraćaja. Za potrebe bolje procjene i upravljanja uticajima, Izvođač će sprovesti istraživanje saobraćaja nakon što bude poznata konkretna oprema koja će se koristiti. Prije početka aktivnosti izgradnje biće pripremljen Plan upravljanja saobraćajem u dogovoru sa lokalnim zajednicama, a odobriće ga relevantni organi.

Otkup zemljišta i preseljenje. Nedobrovoljno preseljenje, ako se time pravilno ne upravlja, može rezultirati dugoročnim teškoćama i siromašenjem pojedinaca i zajednica na koje projekat utiče. Standardi učinka EBRD-a zahtijevaju da se raseljavanje izbjegava (identifikacija alternativnih trasa), svede na najmanju moguću mjeru (detaljnije prilagođavanje granica projekta, pomoćni objekti kako bi se minimizovao obim uticaja i raseljavanje) uz koheziju zajednice i društva i ekonomsku održivost zajednice, što može zahtijevati raseljavanje i preseljenje kao značajan faktor koji treba uzeti u obzir tokom procesa odlučivanja. Projekat prolazi kroz dvije administrativne opštine, Kolašin i Andrijevicu, a raspon eksproprijacije se proteže na 8 katastarskih opština. Radi usklađivanja sa standardima EBRD-a za izbjegavanje raseljavanja gdje god je to izvodljivo i rješavanja bojazni triju lokalnih zajednica sa značajnim brojem slučajeva raseljavanja i rizicima po održivost i koheziju zajednice, MONTEPUT je analizirao alternativnu trasu od lokacije poslije tunela Trešnjevnik do Andrijevice, uzimajući u obzir različite aspekte (troškove, tehničku izvodljivost, građevinske metode itd). Ova alternativna trasa i način na koji se njome izbjegavaju uticaji predstavljeni su svim pogođenim lokalnim zajednicama tokom četiri javne rasprave (organizovane za 8 lokalnih zajednica) održane u septembru 2024. godine. Tabela u nastavku prikazuje pregled procijenjenih uticaja koji se očekuju usljed promjene trase. Poređenja radi, prvobitna trasa podrazumijevala je ukupno 48 slučajeva fizičkog raseljavanja.

Opština	Katastarska opština	Slučajevi eksproprijacije (broj)	Parcele (broj)	Površina (m ²)	Broj lica na koje projekat utiče (nosioci prava svojine)	Procijenjeni uticaji fizičkog raseljavanja (prebivalište)	Procijenjeni broj slučajeva fizičkog raseljavanja (sezonski boravak)
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
Međuzbir I		66	265	603.347	145	3	5
Andrijevice	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 ⁵	18	31	33.607	36	1***	0
Međuzbir II		130	260	328.464⁶	199	1	1
UKUPNO:		196	525	931.811	344	4	6

* Jedan od dva identifikovana objekta već je eksproprijisan za potrebe prethodne dionice Smokovac – Mateševo, ali nije srušena i pojavljuje se u popisu (vidi sliku 6 u Aneksu 5).

** Jedan od tri objekta je potreban za prostor odmorišta koje je planirano da bude preprojektovano kako bi se izbjegao uticaj na stambeni objekat. Osim toga, tokom faze izrade Glavnog projekta će se dodatno istražiti mogućnost optimizacije trase, i već je predviđeno da će se sprovesti dalje izbjegavanje uticaja raseljavanja u Barama Kraljskim, *vidi* Aneks 5, Legenda RA.

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

ESIA je identifikovala dodatnih 19 objekata (stambenih, sezonski naseljenih ili napuštenih) van granica eksproprijacije ali u zoni kontakta sa autoputem do 100 m udaljenosti. Ti objekti će biti dodatno ispitivani u fazi izrade Glavnog projekta zbog primjene odgovarajućih tehničkih mjera zaštite ili eksproprijacije na zahtjev vlasnika. U slučaju još 5 objekata, koji se graniče ili su potencijalno potrebni za izmještanje i devijacije određenih djelova regionalnog puta R19, MONTEPUT je naveo da će se u Glavnom projektu na njih primijeniti pristup izbjegavanja uticaja.

Nekretnine na koje se uticaj nije mogao izbjeći biće eksproprijisane i nadoknađene u skladu sa Zakonom o eksproprijaciji Crne Gore, uz dopunjenost dodatnim mjerama ublažavanja uticaja i nadoknadom da bi se ispunili zahtjevi EBRD-a. Ovako objedinjeni standardi predstavljeni su u Okviru za otkup zemljišta i preseljenje (*Land Acquisition and Resettlement Framework - LARF*) koji je MONTEPUT usvojio kao smjernicu za eksproprijaciju, a tabela u nastavku je **izvučena Matrica prava na naknadu** koja objašnjava sve kriterijume kvalifikovanosti za naknadu i koja je adekvatna naknada za gubitak zemljišta i imovine ili ograničenja u korišćenju zemljišta.

Vrsta gubitka/Uticaj	Lice sa pravima	Politika naknade
Ekonomsko raseljavanje		
Zemljište		
Trajni gubitak zemljišta (građevinsko, poljoprivredno, šumsko, pašnjaci, itd) bez obzira na stepen gubitka (djelimičan ili potpuni gubitak)	Formalni nosioci prava svojine (uključujući običajna ili tradicionalna prava prepoznata nacionalnim zakonima)	Obezbijediti novčanu naknadu u visini punih troškova zamjene i Pružiti pomoć u ponovnom sticanju uslova za egzistenciju u slučajevima kada je zemljište uslov za egzistenciju.
	Nosioci prava koja se mogu priznati	Obezbijediti podršku za zakonsko priznavanje prava i, nakon što su ta prava priznata, pružiti novčanu naknadu u visini punih troškova zamjene.
	Formalni korisnik (zakupci) privatnog zemljišta koji obrađuje zemljište u skladu sa formalnim ugovorom sa formalnim nosiocem prava	Dostaviti obavještenje da je zemljište predmet eksproprijacije najmanje tri mjeseca prije ulaska u posjed nad zemljištem, kako bi se zakupcu omogućilo da pronađe drugo zemljište za zakup.
	Neformalni korisnici (korisnici poljoprivrednog zemljišta kojima je prihod od tog zemljišta uslov za egzistenciju)	Pružiti pomoć pri identifikaciji resursa za upotrebu, prije ulaska u posjed nad zemljištem (ako je potrebno) Dostaviti obavještenje da je zemljište predmet eksproprijacije najmanje tri mjeseca prije ulaska u posjed nad zemljištem, kako bi se licu koje neformalno koristi zemljište omogućilo da pronađe alternativnu opciju i napusti projektom obuhvaćeno zemljište. Pružiti pomoć u ponovnom sticanju uslova za egzistenciju u slučaju kada je prihod od tog zemljišta uslov za egzistenciju.

⁵ Izmjena trase obuhvatila je manju površinu KO Andrijevića usljed izmjene lokacije za petlju (iz KO Slatina u KO Andrijevića).

⁶ Procjena je data na osnovu Idejnog rješenja koje je manje detaljno i variraće.

Vrsta gubitka/Uticaj	Lice sa pravima	Politika naknade
Poljoprivredno, i/ili pašnjaci koji postaju ekonomski neisplativi	Formalni nosioci prava svojine (uključujući običajna i tradicionalna prava priznata nacionalnim zakonima)	U slučaju da preostala površina zemljišta nije ekonomski isplativa (isplativost zemljišta, od slučaja do slučaja, procjenjuje nezavisni stručnjak i uzima u obzir ekonomske pokazatelje, kao i bezbjednost i pristupačnost za ljudsku upotrebu ili stanovanje), može se izvršiti eksproprijacija na zahtjev lica na koja projekat utiče i naknada u skladu sa vrstom imovine. Svo identifikovano ekonomski neisplativo – neupotrebljivo preostalo zemljište, također će se otkupiti, ukoliko vlasnik podnese takav zahtjev i ukoliko sertifikovani procjenjivači utvrde da je neisplativo.
Biljke i objekti na poljoprivrednom zemljištu (osim kuća)		
Gubitak godišnjih usjeva, koji nisu mogli biti skinuti prije preuzimanja zemljišta	Vlasnici usjeva, formalni ili neformalni	Skidanje usjeva ili Novčana naknada u visini troškova zamjene. Gubitak godišnjih usjeva biće izbjegnut prilagođavanjem vremenskog rasporeda izgradnje
Gubitak višegodišnjih biljaka i stabala (voćaka, vinograda i voćnih žbunastih biljaka)	Vlasnici zasada, bez obzira na njihova formalna prava i vrste prava korišćenja zemljišta	Pravo na berbu voća ili drvne građe i Novčana naknada u visini troškova zamjene, na osnovu sorte, starosti i plodnosti, uključujući vrijednost vremena potrebnog za proizvodnju takvog zasada i gubitak neto prihoda, kao i troškove ulaganja (rad i radna snaga) u podizanje novog vinograda, voćnjaka ili sl., do trenutka kada postigne potencijalnu punorodnost.
Vinogradi i voćnjaci koji još ne daju plodove a na koje projekat utiče		Skidanje usjeva /prinos i Novčana naknada dovoljna za ponovno podizanje ili kupovinu sličnog vinograda ili voćnjaka, uključujući vrijednost vremena potrebnog za ponovno podizanje zamjenskog vinograda ili voćnjaka i gubitak neto prihoda.
Drvena masa (zrela ili približno zrela)		Sječa šume ili Troškovi zamjene utvrđeni na osnovu vrijednosti „drveta na panju“ po tržišnoj vrijednosti
Šume bez zrele drvne mase		Sječa šume ili Novčana naknada dovoljna za ponovno podizanje slične šume, uključujući vrijednost vremena potrebnog za ponovno podizanje zamjenske šume i gubitak neto prihoda
Rasadnik koji još ne daje prinos		Novčana naknada dovoljna za ponovno podizanje sadnog materijala (rasadnik i ostali materijal za reprodukciju)
Objekti koji se koriste za držanje i gajenje stoke (šupe, štale itd.)	Vlasnici objekata koji služe za držanje stoke	Novčana naknada u visini troškova zamjene
Uticaj na zaposlene u poljoprivredi ili prerađivače	Radnici, zaposleni	U slučaju poremećaja izvora prihoda, daje se prioritet za zapošljavanje na Projektu, ako je moguće, a na bazi procjene od slučaja do slučaja (u skladu sa socijalnom procjenom obrađenom u Planu za otkup zemljišta i preseljenje (<i>Land Acquisition and Resettlement Plan - LARP</i>))

Vrsta gubitka/Uticaj	Lice sa pravima	Politika naknade
Privredna djelatnost (osim poljoprivrede) ⁷		
Privredni objekti (prodavnice, kafići, ugostiteljski objekti) itd.	Vlasnici koji su formalni nosioci prava svojine (uključujući vlasnika sa potraživanjem koje se može zakonski priznati), objekat izgrađen bez građevinske dozvole na zemljištu u svom vlasništvu, ili zemljištu u vlasništvu trećih lica – obično u državnom vlasništvu	Novčana naknada u visini troškova zamjene i Troškovi preseljenja opreme i inventara i ponovna instalacija i Gubitak neto prihoda tokom perioda tranzicije (mjereno na osnovu popisnog istraživanja i zvaničnih finansijskih izvještaja)
	Formalni korisnik (zakupac)	Obavještenje da je privredni objekat predmet eksproprijacije se šalje najmanje tri mjeseca prije ulazak u posjed nad zemljištem da bi se licu omogućilo da nađe alternativu i napusti prostorije.
Gubitak nepoljoprivrednog privrednog subjekta	Radnici, zaposleni	Prioritet za zapošljavanje na Projektu, ako je moguće i po procjeni od slučaja do slučaja (u skladu sa socijalnom procjenom obrađenom u LARP-u. Saradnja sa nacionalnim zavodom i agencijama za zapošljavanje i Izvođačem kad bude izabran (tender za izbor izvođača sadržaće klauzulu o prednosti zapošljavanja lokalne radne snage)
Gubitak objekata (kuća, stanova) koji su pod zakupom i pružaju uslov za egzistenciju	Vlasnik nekretnine	Novčana naknada za izgublenu imovinu u visini punih troškova zamjene
Fizičko raseljavanje		
Objekti (stambeni, kuće, apartmani, itd.)	Formalni nosioci prava (uključujući običajna i tradicionalna prava prepoznata nacionalnim zakonima) objekta izgrađenog bez građevinske dozvole na sopstvenoj zemljišnoj parceli ili izgrađenog bez građevinske dozvole na tuđem ili državnom zemljištu – nekvalifikovani za legalizaciju	Novčana naknada u visini troškova zamjene
	Vlasnici prava koja se mogu priznati	
	Zakupac nekretnine na koju projekat utiče	Obavještenje da je objekat predmet eksproprijacije najmanje tri mjeseca prije stupanja u posjed nad zemljom da bi se omogućilo licu da nađe alternativu i napusti prostorije.
OSTALE SITUACIJE PRESELJENJA		
Uticaji izazvani privremenim zauzimanjem zemljišta (za	Vlasnik imovine (uključujući vlasnika sa potraživanjem koje se može zakonski priznati)	Tržišna cijena zakupa tokom trajanja zauzetosti. Zemljište se mora vratiti u prvobitno stanje. Ukoliko je kvalitet zemljišta unaprijeđen radovima na humusiranju, to ne treba vraćati prvobitno stanje, osim ako nije drukčije dogovoreno sa licima na koja projekat utiče.

⁷ Nije bilo identifikovanih privrednih subjekata do ove faze ali su odredbe uključene iz predostrožnosti.

radničke kampove, kancelarije na gradilištu i slično)		i Trošak zamjene u skladu s ovom matricom za izgublenu imovinu datom u prilogu i Naknada za svaku štetu na imovini procijenjena na vrijednost u visini troškova zamjene
Vrsta gubitka/Uticaj	Lice sa pravima	Politika naknade
Ustanovljena trajna prava službenosti nad imovinom (tj. pravo prolaza preko zemljišta ili nekretnine)	Vlasnik imovine (uključujući vlasnika sa potraživanjem koje se može zakonski priznati)	Naknada za smanjenje tržišne vrijednosti zemljišta ili objekta zbog korišćenja prava službenosti i Naknada u visini troškova zamjene za usjeve, voćnjake, rasadnike itd. na koje projekat utiče, u skladu sa relevantnim djelovima ove matrice i Naknada za svaki trajni gubitak prihoda zbog službenosti, procijenjena u visini troškova zamjene na osnovu ocjene akreditovanih stručnjaka kroz procjenu potencijala zemljišta da ostvaruje neto dobitke nakon službenosti
Uticaj na ranjive grupe	Ranjiva lica na koja projekat utiče	Povrh svih prava definisanih ovom matricom, ranjiva lica na koja projekat utiče dobiće dodatnu pravnu pomoć. Svaka dodatna podrška zatražena za ranjiva domaćinstva na koja projekat utiče biće utvrđivana od slučaja do slučaja tokom socio-ekonomskog istraživanja. Glavni pokretači ranjivosti oslanjće se na kriterijume ranjivosti za dobijanje podrške od Centra za socijalni rad i biće uzeti u obzir, i to uz konsultaciju sa licima na koja projekat utiče. LARP mora da razvije detaljnu metodologiju na osnovu socio-ekonomskih istraživanja. Ovim licima na koja projekat utiče daje se prioritet za zapošljavanje na Projektu, ukoliko je to moguće.
Ograničenja na zemljištu (osim u slučajevima gdje su takva ograničenja već uvedena prije datuma presjeka, iz razloga koji nijesu u vezi sa projektom)	Nosilac važećih građevinskih prava prije datuma presjeka	Politika naknade biće detaljno definisana LARP-om. Mora se dokazati da je takvo pravo postojalo prije datuma presjeka i da se gubitak direktno i isključivo može pripisati razvoju projekta. Ovo će biti predmet dalje procjene u projektu i LARP-u. Naknada u iznosu dokazanog smanjenja tržišne vrijednosti zemljišta na kojoj se ne može graditi objekat, zbog odluke da se ne izda dozvola. Ako je eksproprijacija izvršena u kontekstu ovog projekta, naknada i puni troškovi zamjene.
Imovina/objekti zajednice na koje projekat utiče		
Uticaj na imovinu/objekte zajednice, infrastrukturu itd. i javne sadržaje	Zavisno od vrste uticaja, vlasnik imovine/objekta i, indirektno, zajednica koje trpe negativne uticaje	Obnova/zamjena u naturi za svaki uticaj/štetu/gubitak imovine/objekata zajednice koje je moguće obnoviti, sanirati ili otkloniti. To bi moglo uključivati i naknadu iz drugih sfera djelovanja (ako je moguće i dogovoreno sa zajednicama) u cilju ostvarivanja njihovih razvojnih prioriteta.

Uslovi zapošljavanja i rada. Pravni okvir u Crnoj Gori obezbjeđuje snažnu zaštitu za domaće radnike i radnike migrante, a uslovi zapošljavanja regulisani su nacionalnim zakonima i EBRD standardima. Kada se odredbe zakonodavstva propisno primjenjuju, ne očekuju se značajni uticaji. Najizraženiji rizik je rizik od neformalnog rada. U odsustvu odgovarajućih mjera ublažavanja, ovaj uticaj može ozbiljno pogoršati ukupnu dobrobit radnika.

Korisnik Projekta, izvođači i podizvođači biće dužni da poštuju standarde koji se odnose na radnike u skladu sa Uslovima za realizaciju (PR) EBRD-a i da obezbijede, kroz tenderske i ugovorne zahtjeve, monitoring, revizije i izvještavanje, da treće strane koje su pod direktnim uticajem klijenta (izvođači, podizvođači) poštuju

nacionalne zakone i osnovne principe i standarde konvencija Međunarodne organizacije rada (*International Labour Organization* - ILO).

Izvođač za PNI biće dužan da usvoji Procedure upravljanja radnom snagom, Prilog III u procjeni ESIA. U vezi sa kampovima za radnike, ako ih bude, očekuje se da će se njima upravljati u skladu sa EBRD/IFC Smjernicom: Smještaj radnika: procesi i standardi. Zahtjevi za radničke kampove uzeće u obzir lokaciju koja je adekvatna u smislu bezbjednosti i zdravlja, primjene odgovarajućih građevinskih standarda, obezbjeđenje adekvatnih i sanitarnih uslova za život i odgovarajućih sadržaja za rekreaciju i zdravlje. Žalbeni mehanizam za sve radnike (zaposlene ili nezaposlene) na gradilištima Projekta trebalo bi da postoji i bude komplementaran komisiji dostupnoj na državnom nivou za podnošenje žalbi i traženje zaštite prava.

Zdravlje i bezbjednost na radu. Radovi na izgradnji autoputa mogu nositi značajne rizike po radnike, kao što su nesreće povezane sa padom, nesreće izazvane udarima vozila i opreme, padajući ili leteći predmeti, nesreće usljed zatrpavanja ili zaglavljivanja pri urušavanju rovova ili iskopa, rotirajuće opreme, nezaštićenih dijelova, prevrtanja opreme, lošeg održavanja opreme, strujnih udara usljed kontakta s nadzemnim ili podzemnim električnim vodovima, kontakt s strujnim kolima pod naponom, loše održavana užad i alati, udari groma. Gradnja tunela uključuje opšte građevinske rizike, kao i rizike specifične za okruženje pri probijanju tunela, poput skučenog radnog prostora, mokrih i klizavih podova, vještačkog osvjetljenja, neadekvatne ventilacije, prisustva štetnih gasova, neuočenih slabosti stijenske mase, rukovanje eksplozivima, odvoženje šteta itd., što sve može dovesti do nesreća. Priprema gradilišta, građevinske aktivnosti i upotreba privremenog smještaja za radnike nose potencijalne rizike po zdravlje, bezbjednost i sigurnost, a time i dobrobit građevinskih 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. U sklopu Projekta, preduzeće se svi neophodni koraci da se zaštiti zdravlje i bezbjednost radnika tokom faza izgradnje, eksploatacije i dekomisije. Od izvođača za PNI će se zahtijevati da primijeni Sistem upravljanja zaštitom životne sredine i društvenim aspektima (*Environmental and Social Management System* -ESMS) koji se bavi rizicima specifičnim za svaku fazu. Ovaj sistem će uključivati kreiranje politika, dodjelu odgovornosti i vođenje računa o tome da budu dostupni kompetentni resursi. Pokriće širok spektar bezbjednosnih mjera, kao što su rukovanje opasnim materijama, rad na visini, bezbjednost iskopa, upotreba lične zaštitne opreme (LZO), i bezbjedno rukovanje mašinama. Sprovodiće se redovan monitoring performansi da bi se obezbijedila kontinuirana bezbjednost, sa jasnim odgovornostima za nadzor na različitim nivoima upravljanja.

Zdravlje, bezbjednost i sigurnost zajednice. Procjenjuje se da su rizici po bezbjednost i sigurnost zajednice tokom faze izgradnje slični kao rizici po zdravlje i bezbjednost radnika na radu, ukoliko se ne preduzimaju nikakve mjere. Glavnim rizicima po zajednice upravljaće se primjenom sljedećih mjera, zavisno od njihove relevantnosti za svaki posebni rizik. **Priliv radnika.** Može se očekivati manji priliv radnika, ali izvođač za PNI će usvojiti Kodeks ponašanja da postavi standarde ponašanja. **Ograničavanje pristupa gradilištu:** Pristup područjima visokog rizika biće ograničen ogradama, signalizacijom i posmatračima koji su zaduženi za nadgledanje kršenja. **Informacije o javnoj bezbjednosti:** Informativne table biće postavljene da bi se javnost informisala o bezbjednosnim rizicima i kontaktima za hitne situacije. Rizici će biti iskomunicirani sa lokalnom zajednicom. **Uklanjanje opasnosti:** Opasni uslovi na gradilištu biće rješavani prekrivanjem otvora, zaštitom skučenih prostora, obezbjeđivanjem sigurnih puteva za evakuaciju i zaključavanjem opasnog materijala. **Bezbjednost gradilišta:** Gradilišta će biti dobro ograđena i nadgledana 24 sata dnevno, sa noćnom rasvjetom radi obezbjeđivanja vidljivosti. Oblasti miniranja biće označene trakom upozorenja. **Bezbjednost vozila:** Biće zabranjena brza vožnja, a vozila će biti opremljena uređajima za kontrolu brzine. Zamor vozača će se regulisati postavljanjem ograničenja na trajanje vožnji i uspostavljanjem rasporeda smjena za dovoljan broj vozača. Obezbijediće se redovno održavanje vozila. **Bezbjednost pješaka:** Biće preduzete mjere za minimizovanje interakcija između pješaka i građevinskih vozila. Saradnja sa lokalnim zajednicama unaprijediće sigurnost puteva, naročito blizu škola. **Kontrola saobraćaja:** Mjere kontrole bezbjednosti saobraćaja, poput znakova na putu i lica koja regulišu saobraćaj zastavicom, biće primijenjene za upozoravanje vozača na opasne uslove. **Spremnost za vanredne 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 izgradnje. Ovo će obuhvatiti bezbjednosne listove sa radnim rasporedima, pojedinosti o opasnim aktivnostima, planove

gradilišta, bezbjednosna pravila i kontakte u hitnih slučajevima. **Saradnja sa lokalnim vlastima:** T okom projekta će se sarađivati sa lokalnim vlastima da bi se obezbijedila informisanost zajednice o radnim rasporedima i svim sanacijama puteva neophodnim za građevinski saobraćaj. Informacije o promjenama u režimu saobraćaja dijeliće se sa lokalnom zajednicom. **Edukacija o zdravlju i bezbjednosti:** Program edukacije zajednice o zdravlju i bezbjednosti koji obuhvata aktivnosti informisanja javnosti, uključujući posjete školama i nastojanja da se edukuju lokalno stanovništvo, putnici i radnici. **Ograničavanje radnih sati:** Građevinske aktivnosti će biti ograničene na radne dane od 7 do 19 sati da bi se poremećaji sveli na najmanju mjeru. **Koordinacija rasporeda saobraćaja:** Finalni raspored kretanja saobraćaja biće koordinisan sa lokalnim vlastima i zajednicama da bi se obezbijedilo da se termini usklade sa potrebama zajednice i smanje poremećaji. **Transport vanrednog tereta.** Izvođač za PNI će koristiti odgovarajuće i posebno dizajnirano vozilo i pribaviti sve dozvole. **Dobro održavanje opreme:** Na terenu će biti korišćena samo dobro održavana oprema da bi se osigurala bezbjednost i minimizovala mogućnost nesreća ili kvarova. **Rizici tokom iskopavanja i miniranja.** Ovi su rizici u blizini postojećih fizičkih objekata povezani sa rizicima od povreda, rizikom od neadekvatne razmjene informacija i poruka i evakuacije ljudi kad je i ako je potrebno, fiziološkim stresom i oštećenjem imovine. Naročito objekti identifikovani u tabeli 7.38 procjene ESIA koji se nalaze naspram autoputa do 100 m udaljenosti na ulaznim i izlaznim portalima tunela Trešnjevik koji su van fizičkog zahvata. Od izvođača će se tražiti da pripremi Plan upravljanja miniranjem i da ga predstavi zajednici. **Transport opasnog materijala.** Moguć je transport eksploziva, ali je neophodno propisno obilježavanje, a biće uvedene preporuke Ujedinjenih nacija o transportu opasne robe i ograničenja u skladu sa nacionalnom regulativom o količini eksploziva za miniranje koja se može transportovati običnim vozilom.

Ove mjere se fokusiraju na smanjenje rizika povezanih sa pristupom gradilištu, na bezbjednost saobraćaja i na zaštitu radnika i lokalne zajednice kroz pažljivo planiranje, komunikaciju i saradnju sa vlastima.

Kulturno nasljeđe, groblja i spomen-dani. Na trasi planiranog autoputa nijesu identifikovani lokaliteti kulturnog nasljeđa. Bez obzira na to, u širem području identifikovani su neki kulturno važni lokaliteti i mapirani su za Izvođača, kako bi se obezbijedilo adekvatno planiranje aktivnosti van gradilišta. Ovi lokaliteti su prikazani u sljedećoj tabeli:

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

Lokaliteti moguće kulturno-istorijske vrijednosti

	Lokalitet	Koordinate	Opština	Katastarska opština	Udaljenost od ose m
1	Markova pećina	42°45'09.31"N 19°45'01.18"E	Andrijevisa	Sjenožeta	1220
2	Slatina	42°45'31.13"N 19°47'46.75" E	Andrijevisa	Trepča	440
3	Memorijalni kompleks na Knjaževcu	42°44'10.85"N 19°47'17.93"E	Andrijevisa	Andrijevisa	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 lokalitete poznatog kulturnog naslijeđa zbog njihove udaljenosti od planirane trase, ni u fazi izgradnje ni tokom eksploatacije. Ukoliko tokom izvođenja radova bude otkriveno neko arheološko nalazište, svi radovi moraju biti stopirani, a Ministarstvo kulture i Uprava za zaštitu kulturnih dobara moraju biti obaviješteni sa ciljem preduzimanja svih neophodnih mjera zaštite, u skladu sa članom 87 i 88 Zakona o zaštiti kulturnih dobara („Službeni list Republike Crne Gore“, br. 49/10).

5 Objavljivanje, sredstva komunikacije i upravljanje žalbama

Prethodno angažovanje zainteresovanih strana. Od jula do septembra 2024. godine, organizovan je niz aktivnosti za angažovanje zainteresovanih strana kako bi se riješili raniji nedostaci u dijeljenju informacija, konsultacijama sa stanovništvom, te participativnom planiranju i odlučivanju. To angažovanje je bilo fokusirano na percepciju lokalnih zajednica u vezi sa projektom i njihove bojazni u vezi sa trasom, kao i njihovim očekivanjima u smislu otklanjanja tih bojazni. Detaljan opis svih aktivnosti za angažovanje zainteresovanih strana dat je u procjeni ESIA i Planu angažovanja zainteresovanih strana (SEP), koji su oboje djelovi dokumentacije za objavljivanje u vezi sa projektom.

Planirane aktivnosti objavljivanja i angažovanja. MONTEPUT namjerava da pruži sve relevantne informacije o projektu na uvid javnosti na crnogorskom i engleskom jeziku (gdje je to prikladno). Detaljan Plan angažovanja zainteresovanih strana (SEP) u skladu sa nacionalnim i zahtjevima EBRD-a je izrađen. SEP identifikuje strane zainteresovane za projekat i definiše njihovo angažovanje i program komunikacije, uključujući pristup Žalbenom mehanizmu za ovaj projekat. SEP je dio paketa dokumentacije za objavljivanje koji sadrži dokumenta o životnoj sredini i društvenim aspektima (u daljem tekstu: Dokumentacija za objavljivanje), uključujući Procjenu uticaja na životnu sredinu i društvo (ESIA), Plan upravljanja zaštitom životne sredine i društvenim aspektima (*Environmental and Social Management Plan* - ESMP), Okvir za eksproprijaciju i preseljenje (LARF), Netehnički rezime (NTS), Akcioni plan za zaštitu životne sredine i društvenih aspekata (*Environmental and Social Action Plan* - ESAP), i na engleskom i na crnogorskom jeziku.

Na projektu će se primjenjivati Žalbeni mehanizam i rješavati po žalbama u vezi sa infrastrukturuom u skladu sa Planom angažovanja zainteresovanih strana (SEP) za projekat. Cijelim žalbenim postupkom će upravljati MONTEPUT, kao nosilac, koji ima i krajnju odgovornost. Žalbeni mehanizam će se sastojati od **centralne kancelarije** (*Central Desk* - CD) i **lokalnih kancelarija za prijem** u obje opštine na koje projekat utiče (kolektivo nazvane: Žalbeni mehanizam) i vodiće ga MONTEPUT.

Žalbe se mogu podnositi Žalbenom mehanizmu usmeno (lično ili telefonski) ili u pisanoj formi, popunjavanjem obrasca za žalbe građana (dostavljanjem lično, poštom ili elektronskom poštom na adresu datu u nastavku), bez ikakvih troškova za podnosioca žalbe.

Sve žalbe mogu se dostaviti **centralnoj kancelariji (CD)** na adresu:

Društvo sa ograničenom odgovornošću „**Monteput**“ Podgorica
Prima: Žalbeni mehanizam za Projekat Mateševo - Andrijevisa
n. r.: Milica Bijelović– osoba zadužena za Žalbeni mehanizam

grievance@monteput.me

office@monteput.me

Adresa: Avda Međedovica 130

Tel: +382 (20) 224 493

81100 Podgorica

Sa žalbama će se postupati na sljedeći način. Žalbe se primaju kroz nekoliko kanala, arhiviraju i potvrđuju u roku od pet radnih dana, a hitna pitanja odmah. Žalbe će biti ispitane u roku od 7-21 radni dan, a proces uključuje relevantne zainteresovane strane uz čuvanje privatnosti podnosioca. MONTEPUT će razmotriti rješenje zajedno sa podnosiocem žalbe i, ako je žalba osnovana, rješenje će biti primijenjeno u roku od 30 radnih dana. Nakon rješenja, žalba se zatvara i prati, a rješenja o anonimnim žalbama se postavljaju na internet-stranicu MONTEPUTA. Nezadovoljni podnosioci žalbi mogu se žaliti drugostepenoj komisiji u MONTEPUTU i zatražiti medijaciju ili pravnu pomoć ako je neophodno.

Napomena: Budući da je u pitanju projekat iz A kategorije, dokumentacija za objavljivanje će biti dostupna javnosti na uvid tokom perioda od 120 kalendarskih dana prije nego što projekat bude razmatran na odboru direktora EBRD-a. Tokom perioda dostupnosti dokumentacije na uvid javnosti, MONTEPUT će podsticati zainteresovane strane da daju komentare na projekat. Nakon tog perioda od 120 dana, po okončanju postupka javnog uvida, biće pripremljen Izvještaj o javnoj raspravi, a dokumentacija za objavljivanje (uključujući ovaj Netehnički rezime) biće po potrebi ažurirani.

6 Upravljanje i monitoring nad zaštitom životne sredine i društvenim aspektima

6.1 Plan upravljanja zaštitom životne sredine i društvenim aspektima

Plan upravljanja zaštitom životne sredine i društvenim aspektima (ESMP) izrađen je kako bi se adresirali identifikovani uticaji na životnu sredinu i društvo, kao i druge mjere za unapređenje realizacije, kako bi se zadovoljili Uslovi za realizaciju (PR) EBRD-a, u skladu s Politikom za zaštitu životne sredine i društvenih aspekata (*Environmental and Social Policy - ESP*) EBRD-a iz 2019. godine, uzimajući u obzir nalaze postupka procjene uticaja na životnu sredinu i društvo i rezultate angažovanja zainteresovanih strana. To su osnovni zahtjevi na osnovu kojih će izvođač za PNI biti dužan da pripremi ESMP za fazu izgradnje, zajedno sa setom planova upravljanja rizicima karakterističnim za gradilište. Njih će revidirati i odobravati Nadzorni organ/Inženjer i/ili državni organi gdje je to relevantno.

ESMP predstavlja radnje koje se predviđaju za sprovođenje mjera ublažavanja uticaja projekta na životnu sredinu i društvo. Konkretni ciljevi ESMP su:

- Izraditi strukturisanu listu radnji koje treba preduzeti tokom cijelog trajanja Projekta (faza pripreme, faza izgradnje i faza eksploatacije) kako bi se osiguralo da su ekološki i društveni rizici identifikovani tokom procesa izrade procjene ESIA adresirani u skladu sa nacionalnim zahtjevima i međunarodnim dobrim praksama i standardima.
- Pružiti institucionalni mehanizam sa dobro definisanim ulogama i odgovornostima za osiguravanje sprovođenja mjera identifikovanih u procjeni ESIA.
- Minimizovati sve neželjene uticaje na životnu sredinu, društvo, zdravlje i bezbjednost koji proizilaze iz aktivnosti projekta, kroz sprovođenje svih predloženih mjera ublažavanja uticaja i kontrolnih tehnologija, te zaštitnih mjera identifikovanih kroz proces izrade procjene ESIA.
- Spriječiti ili nadoknaditi svaki gubitak lica na koja projekat utiče.
- Sprovoditi aktivnosti projekta u skladu sa relevantnim zakonima Crne Gore i međunarodnim smjernicama.
- Unaprijediti pozitivne ishode po životnu sredinu i društvo.

- Osigurati da je ESMP izvodljiv i ekonomičan.
- Obezbijediti program monitoringa projekta u cilju djelotvorne implementacije mjera ublažavanja uticaja i uvjeriti se u efikasnost sistema za upravljanje zaštitom životne sredine i kontrolu rizika.
- Osigurati da su adresirane sve bojazni zainteresovanih strana.
- Pružiti garanciju trećim stranama da će njihovi zahtjevi u vezi sa ekološkim i društvenim aspektima realizacije biti ispunjeni.

ESMP precizira:

- Potencijalne uticaje po pojedinačnim ekološkim i društvenim temama koje identifikuje ESIA
- Predložene mjere i procedure za ublažavanje uticaja
- Odgovorne strane
- Troškove (tamo gdje je mjerodavno i/ili moguće procijeniti u trenutnoj fazi)
- Pokazatelje koji se mogu koristiti za procjenu učinka
- Procedure monitoringa

ESMP se sastoji od dva podplana, i to:

- Plan upravljanja zaštitom životne sredine i društvenim aspektima u fazama pripreme i izgradnje,
- Operativni plan upravljanja zaštitom životne sredine i društvenim aspektima.

Predviđeno je da, sa ciljem adresiranja očekivanih rizika i uticaja tokom faza izgradnje, izvođač za PNI izradi Plan upravljanja zaštitom životne sredine i društvenim aspektima tokom izgradnje (*Construction Environmental and Social Management Plan* - CESMP), a sadržaće politike, planove, procedure i kontrolne liste:

- Sistem upravljanja zaštitom životne sredine i društvenim aspektima
- Plan upravljanja smještajem radnika
- Procedure upravljanja radnom snagom
- Plan monitoringa životne sredine i društvenih aspekata tokom izgradnje, uključujući monitoring lokacije, frekvencije i standardne operativne 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 izlivanje tokom izgradnje
- Plan upravljanja biodiverzitetom tokom izgradnje i naknadna Ocjena prihvatljivosti
- 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 tokom izgradnje
- Plan upravljanja saobraćajem tokom izgradnje
- Plan upravljanja kamenolomima/pozajmištima
- Plan upravljanja miniranjem

- Plan upravljanja rizicima po zdravlje i bezbjednost zajednice tokom izgradnje (uključujući unakrsno povezivanje sa pomoćnim planovima)
- Plan upravljanja sigurnošću tokom izgradnje (podržan procjenom rizika po sigurnost)
- Plan upravljanja kulturnim nasljeđem tokom izgradnje
- Mehanizam za rješavanje po žalbama
- Plan angažovanja zainteresovanih strana
- Procedura upravljanja promjenama.

6.2 Monitoring životne sredine i društvenih aspekata

U skladu sa Zakonom o životnoj sredini („Službeni list Crne Gore“, br. 52/2016), preduzetnik koji je korisnik postrojenja koje zagađuje ili može uzrokovati zagađenje životne sredine dužan je da sprovodi monitoring u skladu sa posebnim propisima. Monitoring stanja životne sredine je zakonska obaveza.

Predlaže se monitoring 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.

Monitoring društvenih aspekata je osmišljen kao set sistematskih i kontinuiranih procesa prikupljanja, analize i upotrebe informacija o progresu implementacije aktivnosti i mjera ublažavanja uticaja, što omogućava procjenu njihovih jakih strana i ograničenja. To će pomoći da se usmjeravaju i unapređuju učinci i procjenjuju ishodi i aktivnosti izvođača za PNI na gradilištu i da se identifikuju korektivne radnje. Monitoring tokom redovnih intervala, većinom na mjesečnom nivou, vršiće se nad sljedećim parametrima:

- Napredak u izradi Glavnog projekta i adaptivno upravljanje projektovanjem,
- Dozvole i potvrde za pristupanje izgradnji i povezanim aktivnostima
- Održavanje i organizacija gradilišta
- Bezbjednost radnika
- Slučajevi diskriminacije među radnom snagom
- Priliv radne snage
- Slučajevi seksualnog uznemiravanja i zlostavljanja
- Zdravlje i bezbjednost zajednice
- Radna snaga i zdravlje i bezbjednost na radu, uključujući smrtne slučajeve, ozbiljne i trajne povrede
- Slučajni pronalasci i upravljanje njima tokom zemljanih radova
- Društveni konflikti
- Žalbeni mehanizam
- Eksproprijacija zemljišta i preseljenje
- Zadiranje u privatno zemljište izvan zemljišta eksproprianog za potrebe projekta.