



Financed under specific grant agreement no.2015/368-253 from the EU IPA II Multi-Beneficiary Programme for Albania, Bosnia and Herzegovina, North Macedonia, Kosovo\*, Montenegro and Serbia

\* This designation is without prejudice to positions on status, and is in line with UNSCR 1244/199 and the ICJ opinion on the Kosovo declaration of independence.

# Investicioni okvir za Zapadni Balkan Instrument za infrastrukturne projekte Tehnička pomoć 5 (IPF 5)

TA2015030 R0 IPA

Idejni projekat i Procjena uticaja na životnu sredinu i društvo (ESIA) za Obilaznicu Podgorica (Smokovac-Tološi-Farmac) autoputa Bar-Boljare (SEETO saobraćajna ruta 4)

WB17-MNE-TRA-03

Procjena uticaja na životnu sredinu i  
životnu sredinu  
Izvještaj o obimu ESIA - sažetak

Novembar 2020. godine



A project implemented  
by the WYG : IPF 5 Consortium

*Instrument za infrastrukturne projekte (IPF) predstavlja tehničku pomoć koja se finansira iz Investicionog okvira za zapadni Balkan (WBIF), koji je zajednička inicijativa EU-a, Međunarodnih finansijskih institucija, bilateralnih donatora i vlada zapadnog Balkana i daje podršku socio-ekonomskom razvoju i pristupanju Evropskoj uniji širom Balkana kroz finansiranje i tehničku pomoć strateškim infrastrukturnim investicijama. Ova tehnička pomoć se finansira EU sredstvima.*

### ***Izjava o odricanju od odgovornosti***

*Autori preuzimaju punu odgovornost za sadržaj ovog izvještaja. U njemu iznesena mišljenja ne odražavaju nužno stav Evropske unije ili Evropske investicione banke.*

*Sadržaj ovog izvještaja isključiva je odgovornost WYGI kao vodeće firme IPF5 konzorcijuma i ne može ni na koji način odražavati stavove Evropske unije.*

*Ovaj dokument se izdaje za naručioca i za posebne namjene povezane sa naslovnim projektom. Nije namijenjen upotrebi drugih strana i ne bi ga trebalo koristiti u bilo koje druge svrhe.*

*Ne prihvatamo odgovornost za posljedice ovog dokumenta na koji se poziva bilo koje druga strana, ili ako se koristi u druge svrhe, ili sadrži bilo kakvu grešku ili propust zbog greške ili propusta u podacima koje nam dostavljaju druge strane.*

*Ovaj dokument sadrži povjerljive informacije i vlasničku intelektualnu svojinu. Ne bi ga trebalo pokazivati drugim stranama bez naše saglasnosti i saglasnosti strane koja ga je naručila.*

## Podaci o projektu i izvještaju

Naziv projekta: Investicioni okvir Zapadnog Balkana, Instrument za infrastrukturne projekte, Tehnička pomoć 5 (IPF5)

Broj projekta: TA2015030 R0 IPA

Naziv potprojekta: Idejni projekat i Procjena uticaja na životnu sredinu i društvo (ESIA) za Obilaznicu Podgorica (Smokovac-Tološi-Farmac) autoputa Bar-Boljare (SEETO saobraćajna ruta 4)

Šifra potprojekta: WB17-MNE-TRA-03

Naziv izvještaja: Izvještaj o obimu ESIA - sažetak

Šifra izvještaja:

Broj izdanja: 00

| Revizija   | 0                               | 1 | 2 | 3 |
|------------|---------------------------------|---|---|---|
| Datum      | 30.10.2020                      |   |   |   |
| Detalj     | Nacrt                           |   |   |   |
| Pripremili | G.ParaskevopoulosNina<br>Valcic |   |   |   |
| Provjerili | P.Pikrodimitris<br>R.Henderson  |   |   |   |
| Odobrio    | J.Lazenby                       |   |   |   |

## Sadržaj

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1   | Uvod .....  | 5  |
| 2   | Propisi i smjernice.....                          | 6  |
| 2.1 | Nacionalno zakonodavstvo .....                    | 6  |
| 2.2 | Međunarodni regulatorni okvir.....                | 6  |
| 3   | Opis projekta .....                               | 7  |
| 4   | Ekološka i socijalna osnova.....                  | 8  |
| 4.1 | Ekološka osnova.....                              | 8  |
| 4.2 | Socijalna osnova.....                             | 10 |
| 5   | Procjena alternativa .....                        | 12 |
| 6   | Potencijalni uticaji.....                         | 14 |
| 6.1 | Ključni uticaji na životnu sredinu: .....         | 14 |
| 6.2 | Ključni socio-ekonomski i kulturni uticaji: ..... | 15 |
| 7   | Angažovanje zainteresovanih strana .....          | 17 |
| 8   | Projektni zadatak za ESIA.....                    | 18 |

## 1 Uvod

Potprojekat (WB17-MNE-TRA-03) fokusiran je na izradu Idejnog projekta i procjenu uticaja na životnu sredinu i društvo, u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom, zahtjevima IFI i standardima EU, za dionicu Farmaci - Tološi - Smokovac autoputa Bar-Boljare (trasa puta SEETO 4), koja obuhvata obilaznicu Podgorice. Korisnik projekta je Ministarstvo saobraćaja i pomorstva Crne Gore - Državna direkcija za puteve. Ovaj dokument sažima Izvještaj o obimu životne sredine i društva za predloženi projekat, i pripremljen je kao dio ESIA procesa u skladu sa međunarodnim zahtjevima EBRD-a, potencijalnog zajmodavca projekta. Izvještaj opisuje aktivnosti koje će se preduzeti za predloženi razvoj, dok takođe daje opis bio-fizičkog i socijalnog okruženja kako bi se osiguralo da se uzmu u obzir svi rizici i uticaji. O uticajima i merama biće dalje riječi u ESIA.

## 2 Propisi i smjernice

Projekat će biti usklađen sa politikom EBRD-a za životnu sredinu i društvo i njenim zahtjevima za izvršenje, sa dobrom međunarodnom praksom, kao i sa crnogorskim i EU zakonima i direktivama.

### 2.1 Nacionalno zakonodavstvo

Crnogorski zakonodavni okvir primjenjivaće se na ekološke i socijalne aspekte projekta, kao što su zaštita životne sredine, voda, otpad, zaštita prirode, zaštita od buke, kvalitet zraka i kulturno naslijeđe, izgradnja i putevi, sigurnost i zdravlje, radni odnosi, zapošljavanje, Socijalna zaštita, imovina i eksproprijacija.

Procjena uticaja na životnu sredinu vrši se u skladu sa crnogorskim Zakonom o procjeni uticaja na životnu sredinu i drugim relevantnim propisima. Prema Uredbi o projektima, predloženi projekt uvršten je u Popis I, član 10. (d) "Izgradnja novog puta sa četiri ili više traka, ili trasiranje i/ili proširenje postojećeg puta od dvije trake ili manje kako bi se osigurale četiri ili više traka, gdje bi takav novi put ili trasirana i/ili proširena dionica puta bila neprekidne dužine od 10 km ili više", te je stoga potrebno pripremiti Elaborat o procjeni uticaja na životnu sredinu.

### 2.2 Međunarodni regulatorni okvir

Najvažnija Direktiva je EIA Direktiva 85/337 izmijenjena i dopunjena sa tri druge Direktive, koje odražavaju različite aspekte procjene uticaja na životnu sredinu. Prema Direktivi 97/11 EC, predloženi projekat spada u Aneks I, kategoriju 7 (c) "Izgradnja novog puta od četiri ili više traka, ili trasiranje i/ili proširenje postojećeg puta od dvije trake ili manje kako bi se osigurale četiri ili više traka, gdje bi takav novi put ili trasirana i/ili proširena dionica puta bila neprekidne dužine od 10 km ili više".

Projekat je usklađen sa zahtjevima koji proizilaze iz međunarodnih sporazuma i konvencija vezanih za ekološka i socijalna pitanja kao što su Bern, CITES, ESPOO, ILO, UNESCO konvencije itd.

Projektni prijedlog spada u kategoriju "A" EBRD-ove kategorizacije procjene, kako je navedeno u Aneksu 1. tačka 6. "Izgradnja autoputeva, brzih puteva i linija za daleki željeznički saobraćaj; aerodromi sa osnovnom dužinom piste od 2.100 metara ili više; novi putevi sa četiri ili više traka ili trasiranje i/ili proširenje postojećih puteva kako bi se osigurale četiri ili više traka, gdje bi takvi novi putevi, ili trasirani i/ili prošireni dijelovi puta bili neprekidne dužine od 10 km ili više" dokumenta Politike EBRD-a iz 2014. godine. Kao takav, Projekat zahtijeva poseban, formalizirani i participativni postupak procjene u skladu s EBRD-ovim sveobuhvatnim skupom specifičnih Zahtjeva za učinkom (PR) koje treba da ispuni, pokrivajući ključna područja uticaja i problema zaštite životne sredine i društva.

### 3 Opis projekta

Predložena trasa je razrada prvobitno istražene varijante 2 Idejnog rješenja, primjenom projektovane brzine  $V=120\text{km/h}$ , gdje su poboljšanja izvršena uglavnom na dionici od rijeke Sitnice do kraja (raskrsnica Smokovac), kroz uski koridor dostupan između sjeverne granice grada i padina Veljebrdo i Rogami, kako je definisano odobrenim Prostornim planom.

Početak predložene varijante je zona raskrsnice sa glavnim putem M-2.3. Podgorica-Cetinje, dok trasa tunelom prelazi brdo Zelenika i mostom prelazi preko područja Tološi.

Pregled tehničkih karakteristika trase predstavljen je u sljedećoj tablici.

**Tabela 3-1 Tehničke karakteristike trase**

| Ref | Karakteristike                                     |              |
|-----|--|--------------|
| 1   | Dužina (km)  | 16.50        |
| 2   | Projektovana brzina ( $V_e$ - km / h)              | 120          |
| 3   | Minimalni radijus ( $R_{min}$ -metara)             | 700          |
| 4   | Najnepovoljniji uzdužni nagib i dužina             | 3,73% / 306m |
| 5   | Uzdužni nagib > 4% (u procentima od ukupne dužine) | 0%           |
| 6   | Dužina treće trake                                 | 0            |
| 7   | Maksimalna visina nasipa (m)                       | 25           |
| 8   | Maksimalna visina usjeka (m)                       | 40           |
| 9   | Zemljani radovi:                                   | 5.661.061,00 |
| 10  | Nasipi (m3)  | 2.695.548,00 |
| 11  | Usjeci (m3)  | 2.965.513,00 |
| 12  | Ravnoteža između usjeka i zasjeka (m3)             | 269.965,00   |

Projekat puta uključuje petlju „Farmaci“, koja povezuje autoput Bar - Boljare sa magistralnim putem M-2.3. Podgorica - Cetinje, petlja „Zelenika“, koja povezuje koridor autoputa Bar - Boljare sa kontinentalnim koridorom Jadransko-jonskog autoputa i petljom „Tološi“, kao vezom sa magistralnim putem M-18 Podgorica - Nikšić. Petlja Smokovac (do kraja ove dionice) van je obima trenutnog projekta, jer je međuveza, koja uključuje dva koridora autoputa i razrađena je tokom prioritarnog „Glavnog projekta dionice Smokovac - Mateševo“.

Projekat se sastoji od deset mostova, pet podvožnjaka, četiri nadvožnjaka i dva tunela. Propusti će biti predloženi na nekoliko lokacija.

Položaj deponija i pozajmišnih jama biće predstavljen u fazi ESIA. Pomoćni objekti autoputa podijeljeni su na:

- Funkcionalni objekti koji opslužuju saobraćaj na autoputu, koriste se za održavanje, kontrolu i omogućavanje bržeg, sigurnijeg, udobnijeg i pouzdanijeg prevoza robe i putnika na autoputu, poput konstrukcije i objekata namenjenih održavanju, kontroli i upravljanju putevima i naplati putarine;
- Pomoćni objekti namijenjeni učesnicima u saobraćaju, kao što su benzinske pumpe, moteli, trgovine, parkirališta, odmorišta, informativni centri i drugo.

Jedno odmorište predviđeno je na Velje Brdu ~ km 11+500 - (odmorište tipa II s obje strane), kao i dvije benzinske pumpe kod Veljeg Brda (km 11+500) - benzinske pumpe tipa II (s obje strane) i Šteke (km 03+500) - benzinske pumpe tipa II (s lijeve strane autoputa). Moteli će biti prateći sadržaji na trasi autoputa sa najbogatijim sadržajem, najkraćim boravkom od jedne noći, za potrebe transporta, odmora, rekreacije i turizma. Duž dionice obilaznice Podgorice koridora autoputa Bar - Boljare predviđen je jedan motel na Štekama, km 03+500 - motel tip II (na lijevoj strani autoputa).

## 4 Ekološka i socijalna osnova

### 4.1 Ekološka osnova

Prema Köppenovoj klasifikaciji dominira klimatski tip Csa. Podtip **Cs** karakterizira toplo, suho i vedro ljeto, te blaga i kišovita zima - tipična mediteranska klima. Prosječna temperatura najtoplijeg mjeseca veća je od 22°C (oznaka a). Prosječna godišnja temperatura vazduha u Podgorici je oko 15,7°C i varira od 14,4 do 18,0°C. Najtopliji mjesec je jul sa prosječnom temperaturom od 26,8°C, a najhladniji januar sa prosječnom temperaturom od 5,5°C. Prosječna godišnja količina padavina je 1668,4 mm na širem području Podgorice. Prema dostupnim podacima (period 1951-2018.), godišnje padavine variraju od 870 mm (1953) do 2476 mm (2010.). Prosječna godišnja relativna vlažnost zraka je 63,6%, dok varira od 55% do 75%. Srednja mjesečna brzina vjetra je relativno ujednačena tokom cijele godine, dok se kreće od 1,6 m/s u oktobru do 2,4 m/s u julu. Što se tiče učestalosti određenih pravaca vjetra, najveću frekvenciju ima sjeverni vjetar (N), koji je predstavljen sa 13,8% ukupne frekvencije. Prosječna godišnja maksimalna visina snijega je oko 7,7 cm, a apsolutni maksimum zabilježen je 57 cm.

Istočna i sjeveroistočna strana dionice obilaznice uglavnom je prekrivena pejzažima makije i golog terena, dok su zapadn, i jugozapadna strana dionice vrlo raznolike, a tipovi krajolika su u rasponu od poljoprivrednog, polugradskog do urbanog. Predeo linearne infrastrukture je najčešći tip krajolika.

Teren ove dionice autoputa relativno je jednostavne geološke strukture. Šire područje oko Podgorice izgrađeno je na površini glaciofluvijalnim (glf) i aluvijalnim (al) kvartarnim sedimentima koji se talože preko karbonatnih sedimenata gornje krede (K2). Široko područje Podgorice karakteriše prilično velika raznolikost odabranih tipova tla. Prema nacionalnoj klasifikaciji tla, na ovom dijelu rute susreću se četiri različite vrste tla, tj. Kalcomelanosoli, eutrični kambisoli, Terra rossa (glavno) i rijeke. Prema Prostornom urbanističkom planu Podgorice, tereni su klasifikovani u četiri kategorije prema svojstvima vezanim za eroziju. Najduža dužina (14,56 km) prolazi kroz kategoriju „srednja erozija“, a 1,94 km kroz kategoriju „vrlo slaba erozija“.

Što se tiče vazduha, u glavnom gradu postoji jedna stanica za nadzor. Tačka mjerenja u Podgorici je približno na udaljenosti od 3 km od obilaznice Podgorice. Ime stanice je Nova Varoš (nacionalni i lokalni broj: MNE\_VZ\_03 i kod stanice MNE\_02\_01), dok se mjere NO, NO<sub>2</sub>, CO, PM<sub>10</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, Pb, BaP.

Prema Rezoluciji o uspostavljanju akustičkih zona na teritoriji Podgorice, mjerno mjesto u naselju Stari aerodrom, na Bulevaru Pere Četkovića, pripada stambenoj zoni, dok mjerno mjesto na I Proleterskoj brigadi - mini obilazni put, pripada zoni pod jakim uticajem buke koja dolazi iz saobraćajnog prometa. Udaljenost od tačaka do trase veća je od 4km.

Korišćenjem dva modela za procjenu temperature i padavina, oba modela pokazuju porast temperature koji tokom vijeka može dostići promjenu od skoro 4°C (najgori scenario), a prosječna godišnja količina padavina u Podgorici će imati stabilan, ali relativno blag pad. Od svih područja u Crnoj Gori sa klimatskim karakteristikama suše, najveća je suša u Zetsko-bjelopavličkoj ravnici. Nema nedavnih istorijskih podataka za područje projekta, dok se potencijalni rizik od poplave može pojaviti na području Farmaci i Tološi gdje će se nalaziti petlje.

Autoput prelazi dolinu Tološi sa rijekom Sitnicom (km 6+650) i kanalom Mareza (km 7+470) i dolinom Zete sa rijekom Zetom (km 12+570), pritokom rijeke Morače. Između dolina rijeka, autoput prelazi preko brda Lješanska nahija, Komani, Zelenike, Velje Brdo i Smokovac. Pored ovih vodotokova, duž trase autoputa postoji i mali broj isprekidanih potoka, od kojih je najveći potok Širalija (Rogami). Zeta se uzorkuje na 4 mjerna mjesta i prema klasifikaciji voda bi trebala pripadati klasi A2CK2 (Duklov most, Danilovgrad i Vranjske njive). Rijeke Zeta i Sitnica postigle su status dobrog kvaliteta (naziv lokaliteta - Vranjske njive).

Unutar propusnih stijena razlikovali su se: izdani intergranularne poroznosti slabe do dobre propusnosti (t<sub>1</sub>, t<sub>2</sub>, t<sub>3</sub>, al) i karbonatne stijene, kavernozno pukotinske poroznosti male, srednje i dobre veličine (K<sub>1</sub><sup>2</sup>, K<sub>2</sub><sup>2</sup>, K<sub>2</sub><sup>3</sup>). Trasa autoputa uglavnom prolazi terenima od karbonatnih stijenskih masa i udaljena je manje od jednog kilometra od rubnih izvora. S obzirom na odsustvo trajnog izdanskog sistema koji se razvija u sekundarnoj poroznosti krečnjaka, označava se da duž zona karstifikacije ili/i lomljenja ili/i raspadanja, treba očekivati određenu količinu priliva podzemne vode, slabo, ali moguće, u pogledu transmisivnosti. Dio trase projektovane dionice autoputa Farmaci - Smokovac prolazi u blizini izvora vode za javni vodovod i bunara za pojedinačno



vodosnabdijevanje domaćinstava. Izvori vode podzemnih voda za javno vodosnabdijevanje su izvor vode „Farmaci“, bunar - Izvor vode „Komani“, izvor vode „Mareza“, izvor vode „Zagorič“, bunar - Izvor vode Okno na području „ Straganica “i izvor Bolje Sestre.

Veći dio projektnog područja izložen je različitim vrstama antropogenog uticaja: urbanizacija, sječa šuma, poljoprivreda i stočarstvo. Ravna zemljišta Momišićkog polja i Lješkopolja često su se koristila za poljoprivredu, ali danas je njihova upotreba donekle smanjena i značajan dio obradivih površina je urbanizovan. Intenzivno ratarstvo, ali i trajno aktivno košenje livada karakteristično je za šire područje Doljana i Donjih Rogama, gdje je stočarstvo još uvijek prisutno. Dakle, krajolik predstavlja mješavinu fragmenata prirodnih šuma (uglavnom mediteranskih i submediteranskih cvjetnih elemenata), njihovih derivata i stjenovitih pašnjaka. Dominantne biljke na projektnom području su široko rasprostranjene unutar zemlje i uglavnom su domaće vrste koje zauzimaju ljudska staništa (urbanofilne i urbaneutralne vrste). Sedam staništa navedenih u Aneksu I Direktive o staništima EU prisutno je u istraživanom području, tj. 9250 šume *Quercus trojana*, galerije 92A0 *Salix alba* i *Populus alba*, 62A0 suvi travnjaci istočnog submediterana (*Scorzonera villosa*), 6540 submediteranskih travnjaka *Molinio-Hordeion secalini*, 6220\* Mediteranski suvi travnjaci - *Pseudo-stepa* sa travama i jednogodišnjim biljkama *Thero-Brachypodietea*, 3260 vodotoci od ravničarskih do gorskih nivoa sa vegetacijom *Ranunculus fluitantis* i *Callitriche-Batrachion* i 3150 Prirodna eutrofna vodena tijela sa *Magnopotamionom* i *Hydrocharition*. Tokom istraživanja ukupno je prijavljeno 167 biljnih vrsta unutar istraživanog područja, dok je 17 vrsta - sa nacionalnim statusom zaštite, jedna (1) je procijenjena kao ranjiva (VU), 153 su ocijenjene kao najmanje zabrinjavajuće (LC) i četiri (4) kao nedovoljno obrađene (DD) na IUCN-ovom crvenom popisu, tri (3) vrste uključene su u Prilog II i IV Direktive EU o staništima, a 14 vrsta navedene su u Prilogu II CITES konvencije.

Postoje 3 vrste gastropoda, endemičnih za bazen Skadarskog jezera, koje IUCN procjenjuje kao ugrožene. Poznato je da naseljavaju vode: *Valvata montenegrina* (Mareza, Sitnica i rijeka Zeta kod Vranjskih njiva), *Radix skutaris* (Mareza, Sitnica i Zeta kod Vranjskih njiva) i *Plagigeyeria zetaprotogona* (izvor kod Vranjskih Njiva). Posljednji je ograničen na Crnu Goru, a prije ovog istraživanja bio je poznat samo sa lokaliteta tipa (rijeka Zeta kod sela Tunjevo - izvan područja ispitivanja).

Vodotoci kroz koje će se prelaziti predloženom trasom puta su rijeka Sitnica i rijeka Zeta, dok je, kao što je gore spomenuto; rijeka Morača je blizu projektnog područja, ali je trasa neće preći. Postoji oko 30 vrsta riba koje naseljavaju vode ovih rijeka. Evropska jegulja (*Anguilla anguilla*, IUCN status CR) i skadarska krkuš ( *Gobio skadarensis*, IUCN status EN) naseljavaju vode rijeka Sitnice i Zete i mogu se smatrati potencijalnim pokretačima CHA, dok jadranska potočna pastrmka (*Salmo farioides*) i ohridski spiralin (*Alburnoides ohridanus*), oboje procijenjeni kao ranjivi (VU), naseljavaju vode rijeka Morače i Zete i mogu se smatrati potencijalnim PBF (prioritetnim karakteristikama biodiverziteta).

Postoje četiri vrste vodozemaca i dvanaest vrsta gmizavaca koje su prisutne u istraživanom području i sve su zaštićene na nacionalnom nivou. Sve ove vrste su široko rasprostranjene u Crnoj Gori ili pomorskom regionu (mediteranski i submediteranski podregioni) i uobičajene su i obilne u projektnom području. Izuzetak je albanska vodena žaba - *Pelophylax shqipericus* (IUCN EN; endemska vrsta JI Crne Gore i priobalne Albanije), koja naseljava obale rijeka i močvare u širem projektnom području i jedina je međunarodno zaštićena vrsta. Ukupno ima 183 nacionalno zaštićenih vrsta na istraživanom području, šezdeset vrsta uključenih u Aneks I Direktive o pticama EU i četiri vrste ptica koje je IUCN procijenio kao VU ili EN. U istraživanom području je registrovano najmanje 75 razmnožavanja (gnijezdenja) vrsta ptica: 74 na području Mareze, 57 na području Rogami (zetska dolina) i 65 na stjenovitom terenu duž rute. Zbog čestih požara koji se javljaju u ovom dijelu i veće učestalosti ljudskog prisustva, najosjetljivije područje koridora autoputa, s obzirom na uzgoj ptica, je Mareza, zatim područje na kojem je planiran most preko Zete u oblasti Rogami, dok je najmanje osjetljiva, iako je najduži dio rute (70% rute), zona stjenovitih travnjaka (EUNIS 2007: E1.3).

Preliminarnim terenskim istraživanjima identificirana su najmanje dva osjetljiva mjesta koja se nalaze unutar područja ispitivanja. Konkretno, lokalitet u Tološima, pećina Magara (80 m nadmorske visine) stanište je najmanje četiri vrste šišmiša (*Rhinolophus ferrumequinum*-Veliki potkovnjak, *Rhinolophus hipposideros*-Mala potkovica, *Rhinolophus blasii*-Blalsius potkovica, *Myotis oxygnath* - Male mišje uši) koji su zaštićeni na nacionalnom i međunarodnom nivou (sporazum Eurobats, Direktiva o staništima i Bernska konvencija). Sve ove vrste roda *Rhinolophus* na mediteranskoj su listi IUCN kategorizovane kao "blizu ugrožene" (NT).

Trasa dionice autoputa Farmaci-Smokovac prolazi kroz dijelove Parka prirode - Dolina rijeke Zete (odgovara IUCN kategoriji V zaštićenih prirodnih dobara) koji je Park prirode od 18.12.2019. ("Službeni list Crne Gore", br. 69/2019). Prema „Studiji zaštite i uspostavljanja zaštićenog prirodnog dobra Doline rijeke Zete“ (EPA Crna Gora, 2019), u okviru Parka prirode utvrđuju se tri zaštitne zone: zona zaštite I (strogi režim zaštite), zona zaštite II (režim aktivne zaštite) i zona zaštite III (režim održivog korišćenja)

Upravljanje Zonom III regulisano je Prostornim urbanističkim planovima opština Danilovgrad i Glavnog grada Podgorice sa izričitom primjenom standarda zaštite životne sredine i prirode kako ne bi došlo do narušavanja, već do poboljšanja biološkog stanja Parka prirode. Svi planovi i aktivnosti obuhvaćeni i planirani u okviru ovih prostornih planova ili u fazi izrade detaljne planske dokumentacije ili koji su sprovedeni na terenu do trenutka proglašenja zaštićenog područja su dozvoljeni. Ova se odredba odnosi na predloženi autoput i nastala je kao rezultat konsultacija sa zainteresiranim stranama. Pored toga, Agencija za zaštitu životne sredine navela je da je studija za područje zaštite i njegove zone uzela u obzir projekte puteva prije njegovog sprovođenja, te stoga trenutni projekat nije uključen u ograničenja.

## 4.2 Socijalna osnova

Kompletna trasa obilaznice Podgorice nalazi se u opštini Podgorica. Postoje 23 lokalne zajednice u urbanom i još 34 u ruralnim područjima Podgorice.

Predložena obilaznica Podgorice vjerovatno će uticati na približno 20 naselja i gradska područja opštine Podgorica.

Crna Gora ima samo 741 km<sup>2</sup> visokokvalitetnog poljoprivrednog zemljišta (5,4% teritorije), što ukazuje na njen poseban značaj za Crnu Goru. Treba napomenuti da se najveći dio obradivih površina višeg kvaliteta nalazi u opštini Podgorica: 17% kvalitetnih obradivih površina nalazi se na 10,4% područja zemalja. Dio ove kvalitetnije obradive zemlje nalazi se na trasi dionice magistralnog puta Podgorice, grebenom Čemovskog polja na lokalitetima: Tološi, Donja Gorica, Farmaci i Beri. Međutim, najveće površine visokokvalitetnog obradivog zemljišta nalaze se u južnom dijelu opštine Podgorica i daleko od autoputeva.

Broj stoke u vlasništvu poljoprivrednih domaćinstava u Podgorici (osim živine) manje je značajan nego u ostalim regionima Crne Gore. Međutim, 19,97% svih košnica nalazi se na području Podgorice.

Prema dostupnim podacima Uprave za nekretnine Crne Gore (evidentirane na zahtjev vlasnika), u opštini Podgorica ima 16.382 neformalno izgrađenih zgrada, ukupne izgrađene površine 1.984.061 m<sup>2</sup>. Crna Gora je potpisnica Bečke konvencije o neformalnim naseljima koja ima za cilj usklađivanje aktivnosti koje će se provoditi u regulisanju (legalizaciji) i unapređenju neformalnih naselja na održiv način i spriječiti nastanak budućih ilegalnih naselja.

Pokrivenost vodosnabdijevanja centralnim vodovodom u urbanim područjima Crne Gore može se smatrati dobrom, jer je pokriveno oko 99% svih urbanih područja. U Podgorici 56.440 domaćinstava vodu dobija iz gradskog vodovoda, odnosno 155.730 građana, što je blizu 100%. Međutim, ruralna područja još uvijek u mnogim slučajevima zavise od svojih lokalnih sistema snabdijevanja. U Podgorici je 80% ruralnog područja pokriveno gradskim vodovodima. Samo oko 60% gradskog gradskog područja pokriveno je centralnom kanalizacijom. Ovaj procenat je mnogo niži u ruralnim područjima opštine. Oko 92% svih višestambenih zgrada priključeno je na gradsku kanalizaciju, a samo oko 7% kuća, što znači da oko 55% stanovništva opštine nije priključeno na kanalizaciju.

Podgorica pruža predškolsko, školsko i univerzitetsko obrazovanje kroz:

- 2 državne predškolske ustanove (sa mnogo obrazovnih jedinica)
- 19 privatnih predškolskih ustanova (od kojih su dvije međunarodne),
- 30 državnih osnovnih škola,
- 1 privatnu međunarodnu osnovnu školu,
- 11 srednjih škola (10 državnih i 1 državno-privatna).

Dom zdravlja Podgorica je referentni centar za primarnu zdravstvenu zaštitu. Djeluje na 42 lokacije širom opštine. U gradu Podgorici postoje četiri velika doma zdravlja: Blok V, Nova Varoš, Stara Varoš, Konik. Takođe, veće tačke nalaze se u Golubovcima i Tuzima. Zdravstvene stanice postoje u Maslinu, Zagoriču, Donjoj Gorici, Zabjeli i Tološima. U ruralnom području postoje seoska sanitetska vozila (Vranjina, Lijeva Rijeka, Ubli, Bioča, Zatrijebač, Traboin, Dinoša, Pelev Brijeg, Baloča, Barutana, Gradac, Drezga i Skorać) koja jednom nedeljno služe kao zdravstveni punktovi za zdravstvene usluge.

Crna Gora ima koeficijent zavisnosti od 47,8 (lica koja vjerovatno zavise od podrške na 100 stanovnika radno sposobnog stanovništva). Crna Gora ima mlađe stanovništvo od ostalih zemalja u regionu; penzije i dalje čine značajan dio gotovo jedne trećine prosječnog dohotka domaćinstva. Troškovi smještaja, vode i električne energije su niži, kao što je slučaj u mnogim zemljama bivše Jugoslavije, većina domaćinstava ima svoj dom, a cijene električne energije i vode socijalno su zaštićene kategorije. Korišćenje rekreacije i kulture je nisko, kao i korišćenje hotela i restorana (odmori). Troškovi obrazovanja su takođe niski, ali to dolazi kao rezultat besplatnog državnog školskog i univerzitetskog sistema.

Stopa rizika od siromaštva je proporcija osoba (u ukupnom stanovništvu) čiji je ekvivalentni prihod manji od relativne linije siromaštva. Apsolutna i relativna stopa siromaštva stalno je veća u ruralnim područjima u odnosu na urbana područja, ali većina domaćinstava ispod linije siromaštva, kao i ona u donjih 40 posto rizika od siromaštva, živi u urbanim područjima. Popis stanovništva iz 2011. pokazao je da je stopa pismenosti u Crnoj Gori dostigla 98,8% ukupnog stanovništva, a to pokazuje da je 6,1% sve populacije Crne Gore starije od 65 godina nepismeno.

Jednakost polova zagarantovana je Ustavom i zakonskim okvirom Crne Gore, postoje značajni ostaci rodne nejednakosti (veći procenat nepismenosti, niži procenat žena koje vode domaćinstva, niži procenat aktivnosti i zaposlenja itd.). Štaviše, ženske zarade su niže od zarada muškaraca za sličan rad, a razlike u zaradama su prisutne. Generalno, aktivnost radne snage je veća u urbanim sredinama poput Podgorice.

Žene su vlasnice samo 4% kuća, 8% zemlje i 14% vikendica, što je rezultat tradicije da su muškarci uglavnom definisani kao nasljednici porodične imovine i formalni nositelji zajedničke imovine supružnika. U preduzetništvu su žene zastupljene daleko manje od muškaraca, što pokazuju podaci koji kažu da je samo 9,6% žena registrovano kao vlasnici preduzeća, zbog čega Crna Gora zaostaje za EU i zemljama regiona.

Crna Gora je morala pružiti sklonište izbjeglicama i raseljenim licima, od kojih je jedna trećina (12.130) našla utočište u Podgorici. Koliko god Crna Gora nije zemlja odredišta za većinu izbjeglica u nedavnoj imigracionoj krizi i što trenutno u Crnoj Gori ne postoje izbjeglički kampovi, UNHCR-ovi statistički podaci pokazuju da u Crnoj Gori na 1000 stanovnika ima 9,92 izbjeglice i osobe UNHCR-a, što znači 1% ukupnog stanovništva.

Popis stanovništva iz 2011. godine brojao je 6.251 Roma i 2.054 Egipćana (Askali su na popisu predstavljeni kao Romi), što čini samo oko 1,5% ukupnog stanovništva. Popis stanovništva iz 2011. godine pokazao je da u Podgorici živi 4.673 RAE populacije, oko 2,5%, ali kako je precizirano, mora se pretpostaviti da je taj broj u stvari znatno veći.

Prema važećem zakonodavstvu, kulturno nasljeđe čini 357 arheoloških, istorijskih, umjetničkih, građevinskih, etnoloških i tehničkih spomenika kulture. U opštini Podgorica, prema Centralnom registru koji je uspostavio bivši Republički zavod za zaštitu spomenika kulture, registrovano je 40 spomenika zaštite kulture: Izvješteno je da je na 20 od navedenih dobara kulturne baštine izvršena ilegalna gradnja, a za njih 29 se navodi da su u degradiranom stanju (uključujući samo kulturna dobra kategorije I, II i III).

## 5 Procjena alternativa

Relevantnom istragom razmotrene su i razrađene četiri varijante na osnovu one dvije definisane Idejnim rješenjem, ali i na zahtjev ToR-a da se ispita mogućnost povećanja projektne brzine sa 100 km/h na 120 km/h, gdje god je to moguće.

Glavna razlika u obrazloženju razrađenih alternativa je u tome što varijante 1 i 3 zatvaraju brdo Zelenika, prate opštu trasu odobrene varijante 1 i izbjegavaju probijanje dugih tunela, za razliku od varijanti 2 i 4, koje slijedeći generalnu trasu odobrene varijante 3, prolaze kroz brdo Zelenika kroz tunele i izbjegavaju velike usjeke i nasipe.

Konsultant je procijenio razvijene četiri varijante kako bi odredio dvije optimalne varijante za razradu u fazi idejnog projekta. Ova evaluacija je smatrana ekonomskom, na osnovu gore izvedene analize, uzimajući u obzir tehničke karakteristike, funkcionalnost, konstruktivnost, ukupne troškove, broj i dužinu predloženih građevina, ekološka i socijalna ograničenja i primijenjene tehničke elemente, **dvije od ispitivanih varijanti (varijanta 2 i varijanta 1), od sada nazvane varijanta 1 i varijanta 2, odabrane su** (prva, odnosno druga opcija) **za daljnju razradu** kao potencijalne preferirane opcije, u fazi idejnog projekta.

Nakon završetka nacrtu Idejnog projekta, konsultant mora predložiti optimalnu varijantu. Procjena varijanti mora se temeljiti na kriterijima definisanim u Prilogu 5. ToR-a, koji se mogu grupisati u dvije glavne skupine, odražavajući cijenu varijante i srodne uticaje (pozitivne ili negativne), što omogućava komparativnu ocjenu u odnosu na postavljene kriterijume.

Za procjenu ekoloških aspekata korišteno je šest potkriterijuma, kako je prikazano u sljedećoj tabeli.

**Tabela 5-1 Bodovanje na ekološkim kriterijima**

| Ref. Br. | Kriterijum                                    | Varijanta 1 |              | Varijanta 2 |              |
|----------|---|-------------|--------------|-------------|--------------|
| 1        | Iskopi (m3)                                   | 2,965,513   | 1.000        | 3,901,156   | 0.760        |
| 2        | Višak zemljanih radova (m3)                   | 269,965     | 1.000        | 1,163,602   | 0.232        |
| 3        | Pejzaž (vidljiva dužina mostova - m)          | 2,729       | 0.896        | 2,446       | 1.000        |
| 4        | Buka (dužina barijera - m)                    | 2.300       | 1.000        | 3,200       | 0.958        |
| 5        | Vazduh i buka - Broj pogođenih zgrada         | 69          | 1.000        | 82          | 0.841        |
| 6        | Broj prolaza za životinje / km otvorene trase | 1.37        | 0.242        | 1.04        | 0.000        |
|          | Ukupno bodovanje ekološkog aspekta            |             | 5.138        |             | 3.792        |
|          | <b>Prosječno bodovanje ekoloških aspekata</b> |             | <b>0.856</b> |             | <b>0.632</b> |

Za procjenu socijalnih aspekata korišćena su četiri potkriterija, kao što je prikazano u sljedećoj tabeli. Društveni uticaj projekta povezan je s njegovom dužinom, kao i s uticajem koji ima na čovjekovu okolinu, pogoršavajući kvalitet života bilo kojeg stanovnika u blizini novog autoputa ili lišavajući ih domova i sredstava za život.

Takođe se uzima u obzir svaki uticaj na kulturno nasljeđe.

**Tabela 5-2 Bodovanje po socijalnim kriterijima**

| Ref. Br. | Kriterijum                              | Varijanta 1 |       | Varijanta 2 |       |
|----------|---|-------------|-------|-------------|-------|
| 1        | Dužina (km)                             | 16.5        | 1.000 | 17.38       | 0.949 |
| 2        | Fizičko i ekonomsko raseljavanje (kuće) | 21          | 0.952 | 20          | 1.000 |

| Ref. Br. | Kriterijum   | Varijanta 1 |              | Varijanta 2 |              |
|----------|--|-------------|--------------|-------------|--------------|
| 3        | Uticaji na obradivo poljoprivredno zemljište (Ha)  | 39          | 1.000        | 42          | 0.929        |
| 4        | Uticaji na kulturno nasljeđe (spomenici)           | 9           | Neutralno    | 9           | Neutralno    |
|          | Ukupno bodovanje socijalnih aspekata               |             | 2.952        |             | 2.878        |
|          | <b>Prosječno bodovanje po socijalnim aspektima</b> |             | <b>0.984</b> |             | <b>0.959</b> |

Ukupne ponderirane ocjene za sve vrste kriterijuma pokazuju da je poželjnije da varijanta 1 dobije ukupnu ocjenu od 85,6% naspram 83,2% varijante 2. Stoga Konsultant predlaže da varijantu 1 treba dalje razrađivati u fazi konačnog nacrtu Idejnog projekta.

## 6 Potencijalni uticaji

1. Tabela u nastavku predstavlja glavne ekološke i socio-ekonomske aspekte povezane sa fazom pre izgradnje, izgradnjom, radom i održavanjem obilaznice Podgorice koji su identifikovani u Izvještaju o obimu i o kojima će se raspravljati u ESIA. Indikativne mjere ublažavanja su predložene s obzirom na fazu projekta.

### 6.1 Ključni uticaji na životnu sredinu:

**Tabela 6-1 Uticaji na životnu sredinu tokom faze izgradnje**

| Parametar                                       | Potencijalni uticaji / izvori  |
|---|--|
| Resursi i otpad                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Upotreba velike količine građevinskog materijala</li> <li>■ Potrošnja goriva u vozilima i mašinama</li> <li>■ Upravljanje i odvođenje kanalizacije (crne i sive vode)</li> </ul>  |
| Geologija i tlo                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Radovi na iskopima tokom gradnje, uključujući vađenje van lokacije, po potrebi</li> <li>■ Aktiviranje postojećih malih klizišta u brdskom terenu;</li> <li>■ Porast pojave erozije u brdovitim strmim područjima prekrivenim rijetkom vegetacijom;</li> <li>■ Erozija šljunka i pijeska iz građevinskih aktivnosti na prijelazima rijeka Sitnica i Zeta i na prijelazu kanala Mareza;</li> <li>■ Moguća oštećenja mostova u slučaju zemljotresa ako se nalaze preko aktivnih tektonskih linija</li> </ul> |
| Vodena sredina (površinske vode, podzemne vode) | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Uticaji na vodena staništa, kvalitet vode i riječnu morfologiju od prvenstva prolaza riječnih prijelaza i pristupnih puteva</li> </ul>  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nanosi sedimenta sa radnih traka, dvorišta, kampova i prilaznih puteva zbog oticanja kišnice</li> </ul>   |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kontaminacija uljem i hemikalijama iz mašina sa radnih traka, dvorišta, kampova i pristupnih puteva</li> </ul>  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Potencijalni uticaji građevinskih radova na kvalitet i količinu podzemne vode</li> <li>■ Građevinske mašine i transportni kamioni, koji mogu dovesti do rizika od zagađenja prosipanjem goriva i ulja;</li> <li>■ Promjene u hidrogeološkim režimima/poremećaji u podzemnim vodama</li> </ul>   |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stvaranje otpadnih voda i čvrstog otpada</li> </ul>   |
| Kvalitet vazduha i klimatski faktori            | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Uticaji prašine</li> <li>■ Stvoriće se velika količina agregata, od čega će većina dolaziti iz pozajmišta i riječnih poplavnih ravnica u ili u blizini područja projekta.</li> <li>■ Uticaj emisija mašina i vozila na emisije u atmosferu</li> </ul>   |
| Klimatske promjene                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Povećanje gasa staklene bašte</li> <li>■ Poplave</li> <li>■ Povećanje temperature uklanjanjem gornjeg sloja tla i čišćenja vegetacije</li> </ul>  |
| Buka i vibracije                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Uticaji buke i vibracija od mašina, građevinskih vozila, miniranja stena (ako je potrebno) i kompresora za hidrottest.</li> </ul>   |
| Biološki diverzitet i prirodna staništa         | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Uticaji poremećaja na faunu i floru koje su od značaja za zaštitu prirode zbog aktivnosti Projekta tokom građevinskih radova i radova pred puštanje u rad, posebno s osvrtnom na osjetljiva područja</li> <li>■ Fragmentacija staništa i razdvajanje staništa</li> <li>■ Uklanjanje ili narušavanje vodenih staništa, što uzrokuje gubitak biološke raznolikosti.</li> <li>■ Prepreke migracijskim putevima za gmizavce, vodozemce i sisare</li> <li>■ Direktna smrtnost vrsta</li> </ul>                 |



| Parametar                 | Potencijalni uticaji / izvori   |
|---------------------------|---|
|                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Otpuštanje sedimenta u vodotokove kao rezultat oticanja sa zemljanih radova.</li> </ul>              |
| Pejzaž i vizuelni uticaji | <ul style="list-style-type: none"> <li>Privremeni i trajni pejzažni i vizuelni utjecaji zahvata zemljišta i nadzemnih građevina.</li> </ul> |

**Tabela 6-2 Ekološki aspekti u fazi rada**

| Parametar                             | Potencijalni uticaj/izvori  |
|---------------------------------------|---|
| Resursi i otpad                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Otpad koji su stvorili putnici</li> </ul>  |
| Geologija i tla                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Zagađivanje tla curenjem nafte, neplaniranim odlaganjem čvrstog otpada ili ispuštanjem otpada i korišćenih voda, raspršivanjem zagađenja i zagađivača iz otpadne vode sa deponija</li> <li>Opasnost od klizišta</li> </ul>   |
| Vodeno okruženje                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ispuštanje površinskog oticanja odvodnjom sa puta u površinske vode može prouzrokovati: Pogoršanje kvaliteta vode uslijed unošenja zagađivača u oticanje;</li> <li>Slučajno izlivanje prevezenih opasnih tvari i maziva;</li> <li>Potencijalni uticaji na područja određena za zahvatanje vode zagađenjem podzemnih voda uslijed infiltracije otpadnih voda</li> </ul>   |
| Klimatska promjena                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Gas iz efekta staklene bašte</li> <li>Promjene kolovoza i erozija tla</li> <li>Poplave i klizišta koji utiču na građevine</li> </ul>   |
| Kvalitet vazduha i klimatski faktori  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Uticaji emisija u vazduh od povećanja saobraćaja</li> </ul>  |
| Buka i vibracije                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Uticaji emisije buke zbog povećanog saobraćaja.</li> </ul>   |
| Biološki diverzitet i zaštita prirode | <ul style="list-style-type: none"> <li>Uticaji na faunu usled emisija buke iz saobraćaja</li> <li>Fragmentacija staništa</li> <li>Ispuštanje kišnice sa puta može sadržavati povišene koncentracije zagađivača, uglavnom suspendovanih čvrstih supstanci, što bi moglo negativno uticati na vodenu ekologiju vodotokova koji primaju te supstance.</li> <li>Slučajno ubijanje faune, poput ptičjeg hodnika iznad rijeke Zete i iznad Mareze</li> <li>Izloženost vještačkoj svjetlosti može uzrokovati da noćne životinje zaustave normalno traženje hrane i reproduktivno ponašanje.</li> </ul> |
| Pejzaž i vizuelni utjecaji            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Uticaji na pejzaž zbog prisustva različitih konstrukcija</li> <li>Uticaji na vidljivost i srodnu vizuelnu ranjivost za lokalno stanovništvo</li> </ul>   |

- Izveštaj o obimu predlaže indikativne mjere ublažavanja za svaku kategoriju utvrđenih uticaja po parametrima zaštite životne sredine i po fazama, što će biti dalje opisano u ESIA.

## 6.2 Ključni socio-ekonomski i kulturni uticaji:

Važnost integrisane procjene za identifikaciju uticaja na životnu sredinu i socijalnu problematiku i pitanja u vezi s projektom. Društveni uticaji i pitanja projekta procijenjeni su na osnovu važećih zahtjeva crnogorskog zakona i politike EBRD-a da bi se usvojio pristup hijerarhije ublažavanja radi rješavanja štetnih ekoloških ili socijalnih uticaja i problema na radnike, pogođene zajednice i životnu sredinu zbog sprovođenja projektnih aktivnosti. Ključni socijalni uticaji povezani su s radom i opštim radnim uslovima koji proizlaze iz građevinskih radova, ali takođe stvaraju rizike bez presedana od COVID-19. Razmatraju se rizici po bezbednost i zdravlje na radu, kao i bezbednost i zdravlje uopšte, s obzirom na to da projektne aktivnosti, korišćenje opreme i infrastrukture mogu povećati potencijal za izloženost radnika i zajednice rizicima i uticajima na bezbednost i

zdravlje, uključujući one povezane sa izgradnjom, transportom sirovina i gotovih materijala i opet izloženošću prijenosa COVID-19. Povećan broj saobraćajnih nesreća zbog povećanog obima saobraćaja oko gradilišta, povećanog saobraćajnog opterećenja na lokalnim putevima i gustine saobraćaja pogađaju lokalnu zajednicu i postojeće korisnike puta. Razvoj projekta rezultiraće fizičkim i ekonomskim raseljavanjem, što je posljedica prava na zemljište ili prava korištenja zemljišta stečenih eksproprijacijom ili drugim obaveznim postupcima i nametanjem ograničenja koja rezultiraju gubitkom pristupa fizičkim dobrima ili prirodnim resursima, bez obzira na to da li su takva ograničenja stečena pregovorima, eksproprijacijom, prinudnom kupovinom ili putem državnih propisa. Procijenjeno je da u bilo kojoj varijanti izbjegavanje uticaja kao poželjne mjere nije moguće, pa se očekuje da će fizičko raseljenje uticati na ukupno 21 domaćinstvo, dok će ukupno biti stečeno oko 42 ha zemljišta. Tačan obim i veličina uticaja, uključujući potencijalne gubitke prihoda, procijenice se tokom faze ESIA. Projekat neće direktno uticati na kulturno nasljeđe (poznato), uključujući „nematerijalno kulturno nasljeđe“ (ICH). Međutim, Agencija za zaštitu spomenika kulture Crne Gore dostavila je spisak spomenika kulture i dokaze o arheološkim lokalitetima u Katastarskoj opštini Velje Brdo - Gradina na Malom Brdu. Pored već zaštićenih spomenika, nalaze se dobra sa potencijalnim kulturnim značajem i vrijednostima:

- U katastarskoj opštini Farmaci - Crkva Hristovog Spasenja
  - U Katastarskoj opštini Draževina - Konak Milojevića bana, Nahija Ljesan,
  - U katastarskoj opštini Beri - crkva Svetog Đorđa 1317. godine
3. Izvještaj o obimu predlaže indikativne mjere ublažavanja za svaku kategoriju identifikovanih socijalnih uticaja po ekološke i socijalne parametre i po fazama, što će biti dalje opisano u ESIA.



## 7 Angažovanje zainteresovanih strana

4. Korisnik projekta će primijeniti praksu uključivanja zainteresovanih strana tokom faza planiranja projekta, izgradnje i rada. Plan za ovaj angažman, uključujući identifikaciju strana, otkrivanje informacija, savjetovanje i postupanje s prijedlozima, komentarima i brigama, treba biti dokumentovano u Planu angažovanja zainteresovanih strana (SEP). Ovaj plan će se ažurirati prema potrebi kako projekt bude odmicao.
5. Aktivnosti uključivanja zainteresovanih strana i konsultativni sastanci/interakcija preduzeti su u fazama pred-obima i obima, s ciljem predstavljanja projekta potencijalno pogođenih strana i prikupljanja osnovnih podataka i informacija o osjetljivosti na socijalno, ekološko i kulturno nasljeđe.
6. Dalji sastanci zainteresovanih strana planiraju se održati u Podgorici kako bi se olakšalo učešće svih zainteresovanih strana i prikazao ovaj Izvještaj o obimu. Budući da je angažovanje zainteresovanih strana stalan proces, dalje aktivnosti strana biće usmjerene na relevantne zainteresovane strane nacionalne Vlade, tijela za zaštitu životne sredine, organizacije civilnog društva, opštinske vlasti, vođe lokalnih zajednica i opštu javnost. Detalji ovih aktivnosti biće predstavljeni u SEP-u tokom faze ESIA.
7. Projektni tim će uspostaviti mehanizam za pritužbe u skladu sa dobrom međunarodnom praksom. Dalji detalji mehanizma biće predstavljeni u Okviru za obnavljanje sredstava za život i imovinu i u preliminarnom planu Angažovanja zainteresovanih strana (SEP).

## 8 Projektni zadatak za ESIA

8. Za pripremu ESIA biće potrebne dalje kancelarijske studije i ograničen broj terenskih istraživanja, koji će obuhvatiti sljedeće aspekte: uvod, obrazloženje projekta, zakonske i političke zahtjeve, opis projekta, osnovne informacije, procjene alternative, analizu i procjenu uticaja i mjera za ublažavanje, angažovanje zainteresovanih strana i mehanizam za pritužbe, kao i preliminarni plan upravljanja i praćenja.
9. ESIA će biti praćena planom angažmana zainteresovanih strana, ekološkim i socijalnim akcijskim planom, okvirom za obnavljanje sredstava i obnavljanjem imovine i netehničkim rezimeom.

