



Ministarstvo
finansija



Br: 05-02-322/26-25039/3

Podgorica, 09.07.2026.godine

Za: MINISTARSTVO EKOLOGIJE, ODRŽIVOG RAZVOJA I RAZVOJA SJEVERA, Eko-efikasna zgrada, Podgorica

gospodinu, Damjanu Čulafiću, ministru

Predmet: Mišljenje na Predlog Akcionog plana zaštite od buke u životnoj sredini za magistralni put M-10, dionica Podgorica-Cetinje

Veza: Vaš akt br: 04-322/26-51/34 od 07.07.2026. godine i dopune od 08.07.2026. godine

Poštovani gospodine Čulafiću,

Povodom *Predloga Akcionog plana zaštite od buke u životnoj sredini za magistralni put M-10, dionica Podgorica-Cetinje*, Ministarstvo finansija daje sledeće:

MIŠLJENJE

Predloženim Akcionim planom postiže se osnovni cilj, a isti se odnosi na zaštitu zdravlja ljudi i životne sredine od štetnog dejstva buke u životnoj sredini. Ciljevi su usklađeni sa Zakonom o zaštiti od buke u životnoj sredini, pravilnicima o graničnim vrijednostima, akustičnim zonama, metodama izračunavanja i mjerenja buke, kao i sa obavezama usklađivanja Crne Gore sa Direktivom 2002/49/EC i metodologijom CNOSSOS-EU iz Direktive (EU) 2015/996.

Na tekst Predloga Akcionog plana i pripremljeni Izvještaj o analizi uticaja propisa, sa aspekta implikacija na poslovni ambijent, nemamo primjedbi.

Uvidom u dostavljeni Akcioni plan i Izvještaj o sprovedenoj analizi uticaja propisa navedeno je da su za sprovođenje mjera iz predmetnog dokumenta nijesu potrebna sredstva u 2026. godini, već da su ista obezbijeđena kroz IPA projekat. Takođe, navedeno je da je za sprovođenje mjera iz Akcionog plana, potrebno planirati sredstva fazno u narednom petogodišnjem periodu, u skladu sa budžetskim mogućnostima, programima redovnog i investicionog održavanja i prioritetima upravljača puta.

Shodno navedenom, Ministarstvo finansija sa aspekta budžeta, u načelu nema primjedbi na dostavljeni Predlog Akcionog plana zaštite od buke u životnoj sredini za magistralni put M-10, dionica Podgorica- Cetinje, uz obavezu da se sve aktivnosti na implementaciji iste usklade sa sredstvima koja su opredijeljena godišnjim zakonom o budžetu države za navedene namjene.

Ističemo da će iznos sredstava potreban za implementaciju Predloga Akcionog plana u narednim godinama biti predmet razmatranja prilikom procesa izrade godišnjih zakona o budžetu države.

Pored navedenog, ukazujemo na član 40 Zakona o budžetu i fiskalnoj odgovornosti, kojim je utvrđeno da ugovorene obaveze moraju biti usklađene sa planiranim i odobrenim sredstvima, kao i da je budžetski izvršilac odgovoran za zakonito korišćenje sredstava odobrenih potražnoj jedinici.

S poštovanjem,

MINISTAR
mr Novica Vuković





AKCIONI PLAN ZAŠTITE OD BUKE U ŽIVOTNOJ SREDINI

ZA MAGISTRALNI PUT M-10, DIONICA PODGORICA – CETINJE

Izrađeno na osnovu finalne stručne podloge: Strateška karta buke za magistralni put M-10, dionica Podgorica – Cetinje, jun 2026. godine i Izvještaja o sprovedenoj javnoj raspravi, broj: 04-322/26-51/32 od 26.6.2026. godine.

PODGORICA, JUN 2026. GODINE

Korisnik/Naručilac: Ministarstvo javnih radova Crne Gore

Ugovor o pružanju konsultantskih usluga na implementaciji projekta „EU acquis related activities for Environment and Climate Action policies in Montenegro,, (Ref. br.: 001/26)

Datum ugovora: 01.02.2026.

Javna rasprava sprovedena: Ministarstvo ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera, u saradnji sa Ministarstvom saobraćaja.

Obrađivač: WINsoft d.o.o. Podgorica

Radni tim:

Predrag Bulajić, dipl.ing.el.

Rukovodilac Kontrolnog tijela WINSOFT

Ivo Minić, dipl. mat.

Član Kontrolnog tijela WINSOFT

Filip Đakonović

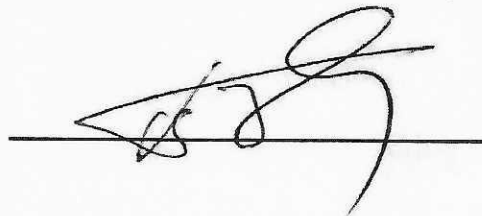
Član Kontrolnog tijela WINSOFT

Broj: 26062026/1

Datum: 26.06.2026. godine

Ovlašćeno lice Kontrolnog tijela

Predrag Bulajić



Sadržaj

Rječnik pojmova i skraćenica	6
Spisak tabela	6
Sažetak Predloga Akcionog plana	8
Vodič za građane: kako čitati Akcioni plan i karte buke	8
Šta znače indikatori Lden i Lnight	8
Kako čitati karte buke	9
Gdje su najugroženije zone	9
Šta se realno može očekivati od mjera	9
Kratka informacija za donosioce odluka	9
1. Uvod	11
1.1. Predmet Akcionog plana	11
1.2. Cilj izrade Akcionog plana	11
1.3. Pravni osnov	11
1.4. Stručna podloga za izradu Akcionog plana	12
1.5. Period važenja	12
2. Opis predmetne dionice glavnog puta	12
2.1. Položaj i funkcija magistralnog puta M-10	12
2.2. Obuhvat dionice i akustički izvori	12
2.3. Naseljena područja i osjetljivi sadržaji	12
2.4. Osnovni saobraćajni podaci	12
2.5. Drugi izvori buke u koridoru	13
3. Propisane granične vrijednosti i akustičke zone	13
3.1. Akustičke zone u obuhvatu Akcionog plana	13
3.2. Način tumačenja prekoračenja	13
4. Rezime rezultata Strateške karte buke i scenarija	13
4.1. Metodologija i softver	13
4.2. S0/SKB – polazno stanje i obavezni pokazatelji	14
4.3. Izloženost stanovništva – poređenje S1 i ciljanog S4	15
4.4. Ključni pragovi izloženosti	15
4.5. Pregled rezidualnih prekoračenja	15
4.6. Preostali rezidualni segmenti nakon S4	16
4.7. Osjetljivi objekti posebne namjene iz SKB	16
5. Identifikacija problema koje treba poboljšati	17
5.1. Osnov za identifikaciju problema	17
5.2. Opšta ocjena stanja	17
5.3. Prioritetna područja za djelovanje	17
6. Postojeće i planirane mjere zaštite od buke	17
6.1. Postojeće mjere	17

6.2. Planirane mjere ili projekti relevantni za buku	17
6.3. Ograničenja postojećeg stanja.....	17
7. Mjere koje se planiraju Akcionim planom	18
7.1. Opšti pristup izboru mjera	18
7.2. Mjere na izvoru buke	18
7.2.1. S1 – izmjena ograničenja brzine na kritičnim segmentima.....	18
7.2.2. S4 – ciljani tihi asfalt na rezidualnim potezima.....	18
7.3. Mjere na putu prostiranja buke.....	19
7.4. Mjere na prijemniku	19
7.5. Planske, organizacione i institucionalne mjere.....	19
8. Program mjera za period od pet godina	19
8.1. Kratkoročne mjere (0–12 mjeseci).....	19
8.2. Srednjoročne mjere (1–3 godine)	19
8.3. Dugoročne mjere (3–5 godina)	20
8.4. Upravljanje realizacijom programa mjera.....	20
9. Analiza varijanti i izbor prioriternih mjera	20
9.1. Polazna osnova za analizu varijanti.....	21
9.2. Razmatrani scenariji.....	21
9.3. Scenario S1 – smanjenje brzine	21
9.4. Scenario S3 – samostalni tihi asfalt.....	21
9.5. Scenario S4 – ciljani kombinovani paket.....	22
9.6. Scenario S5 – lokalne dopunske mjere	22
9.7. Kvalitativna ocjena varijanti.....	22
9.8. Preporučeni paket mjera	22
10. Okvirna procjena troškova, faznost i izvori finansiranja	23
10.1. Okvirna procjena troškova	23
10.2. Indikativna ocjena troškovne efikasnosti.....	23
10.3. Poređenje mjera na izvoru i mjera na prijemniku	23
10.4. Evropski okvir i finansiranje	23
10.5. Okvirna zdravstveno-ekonomska i društvena procjena.....	24
10.6. Trošak nepreduzimanja mjera	25
10.7. Društveni rok povrata investicije	25
10.8. Metodološke napomene za tumačenje troškova i koristi.....	25
11. Javna rasprava	26
11.1. Sprovedena javna rasprava.....	26
11.2. Primjedbe, predlozi i sugestije.....	26
11.3. Zaključak javne rasprave.....	27
12. Monitoring, vrednovanje i revizija Akcionog plana	27
13. Zaključak	27
14. Prilozi i dokumentaciona osnova.....	27

14.1. Dokumentaciona osnova	28
14.2. Prilozi uz Predlog Akcionog plana	28
14.3. Rezidualni objekti u scenariju S4 – izvod	28
Prilog 1. Projektni zadaci za CadnaA modelovanje	29
P1.1. Svrha i status priloga.....	29
P1.2. Opšta pravila modelovanja	29
P1.3. Minimalni redosljed rada.....	29
Prilog 2. Usporedna praksa EU za akcione planove buke na magistralnim putevima.....	30
P2.1. Kriterijumi uporedivosti	30
P2.2. Zaključak usporedne prakse.....	30
P2.3. Izvori za finalni Akcioni plan.....	31
Prilog 3. Operativni protokol za sprovođenje i monitoring	31

Rječnik pojmova i skraćenica

Ovaj rječnik objašnjava pojmove koji se koriste u Akcionom planu. Namijenjen je građanima, učesnicima javne rasprave i donosiocima odluka.

Tabela 0. Rječnik pojmova i skraćenica

Pojam / skraćenica	Objašnjenje
Akcionni plan (AP)	Planski dokument kojim se, na osnovu Strateške karte buke, predlažu mjere za smanjenje izloženosti stanovništva buci.
Strateška karta buke (SKB)	Modelovani prikaz dugoročne prosječne izloženosti buci; stručna osnova za AP.
S0	Trenutno stanje iz zaključane Strateške karte buke, bez dodatnih mjera.
S1	Scenarij smanjenja/harmonizacije brzina na kritičnim segmentima puta.
S4	Ciljani kombinovani scenarij: S1 + tihi asfalt samo na kratkim rezidualnim segmentima.
S5	Lokalne dopunske mjere za rezidualne objekte: zvučne barijere i/ili zvučna izolacija objekata.
Lden	Dnevno-večernje-noćni indikator buke; uključuje ponderisanje večernjeg i noćnog perioda.
Lnight	Indikator buke za noćni period; važan za smetnje sna i javnozdravstvene efekte.
CNS_01 / CNS_15	Tipovi kolovoznog zastora u CadnaA modelu; CNS_15 se koristi kao tihi kolovozni zastor ili ekvivalent.
Rezidualni objekat	Objekat koji i nakon modelovane mjere ostaje sa formalnim prekoračenjem granične vrijednosti.

Spisak tabela

Tabele u dokumentu imaju ulogu da numeričke rezultate modelovanja prikažu na uporediv i provjerljiv način. One su posebno važne za poređenje S0, S1 i ciljanog S4 scenarija.

- Tabela 0. Rječnik pojmova i skraćenica
- Tabela 1. Pregled varijanti i mjera
- Tabela 2. Kratka informacija za donosiocje odluka
- Tabela 3. Osnovne informacije o dokumentu
- Tabela 4. Pravni i planski osnov
- Tabela 5. Obuhvat dionice i akustički izvori
- Tabela 6. Osnovni saobraćajni podaci
- Tabela 7. Akustičke zone i granične vrijednosti
- Tabela 8. Pregled metodologije i softvera
- Tabela 9a. Ključni pokazatelji S0/SKB za AP
- Tabela 9b. Tumačenje S0 prekoračenja i prioriteta indikatora
- Tabela 9. Izloženost stanovništva u S1 i ciljanom S4
- Tabela 10. Ključni pragovi izloženosti – poređenje S1/S4
- Tabela 11. Rezidualna prekoračenja S1/S4
- Tabela 12. Rezidualni segmenti nakon S4 – izvod
- Tabela 12a. Osjetljivi objekti posebne namjene iz SKB – maksimalni proračunati nivoi
- Tabela 13. Prioritetna područja za djelovanje
- Tabela 14. S1 segmenti izmjene brzine
- Tabela 15. S4 ciljani segmenti tihog asfalta
- Tabela 16. Kratkoročne mjere
- Tabela 17. Srednjoročne mjere
- Tabela 18. Dugoročne mjere
- Tabela 18a. Minimalna evidencija za upravljanje realizacijom AP
- Tabela 19. Razmatrani scenariji
- Tabela 19a. Logika poređenja S0–S1–ciljani S4–S5
- Tabela 19b. Zašto se ne predlaže široki S3, već ciljani S4
- Tabela 20. Kvalitativna ocjena scenarija

- Tabela 21. Okvirna procjena troškova
- Tabela 22. Indikativna troškovna efikasnost
- Tabela 22a. Okvirni društveni rok povrata prema troškovnom pristupu
- Tabela 23. Indikativni eksterni troškovi buke – radni proračun S1/S4
- Tabela 23a. Trošak nepreduzimanja mjera - kvalitativna procjena
- Tabela 23b. Društveni rok povrata investicije - planska procjena
- Tabela 24. Monitoring pokazatelji
- Tabela 25. Prilozi uz Predlog Akcionog plana
- Tabela 26. Rezidualni objekti S4 – skraćeni izvod
- Tabela P1-1. Projektni zadaci za CadnaA
- Tabela P2-1. Uporedna EU praksa i prenos na M-10 Podgorica–Cetinje
- Tabela P2-2. Prenos pouka EU prakse na dionicu M-10 Podgorica–Cetinje
- Tabela P3-1. Operativni protokol za sprovođenje AP
- Tabela P3-2. Monitoring indikatori za sprovođenje AP

Sažetak Predloga Akcionog plana

Svrha ovog sažetka je da jasno prikaže problem buke na magistralnom putu M-10 Podgorica – Cetinje, realno izvodive mjere i stručna preporuka za fazno sprovođenje. Dionica je duga oko 30,656 km i prolazi kroz prostorno vrlo različite cjeline: urbanizovani početni dio Podgorice, prigradske i seoske cjeline, otvorene i slabo naseljene djelove trase, tunelsko/portalne zone i ulaz u Cetinje.

U ovoj verziji AP zadržan je princip koji se pokazao metodološki najčistijim tokom rada: ne razmatra se veliki broj paralelnih varijanti, već se prvo modeluje S1 – smanjenje brzine na kritičnim segmentima. Nakon uvida u rezidualne objekte poslije S1, definisan je ciljani S4, u kojem se tihi asfalt dodaje samo na kraćim segmentima gdje je problem koncentrisan. Na taj način AP izbjegava široku i skupu mjeru tihog asfalta na dugim otvorenim dionicama koje ne prolaze kroz gušće naseljena područja.

Rezultati pokazuju da S1 daje značajan početni efekat, ali ne uklanja sav problem. Nakon S1 preostalo je 167 formalno rezidualnih objekata, od čega 73 sa stanovnicima, odnosno 163,6 rezidualnih stanovnika. Ciljani S4 smanjuje broj rezidualnih objekata na 120, broj rezidualnih objekata sa stanovnicima na 51, a rezidualne stanovnike na 78,3. To predstavlja smanjenje rezidualnih stanovnika za oko 52,1% u odnosu na S1.

Strateška karta buke posebno izdvaja osjetljive objekte i komplekse: Ambulantu Gornja Gorica, Vrtić Donja Gorica, Univerzitet Donja Gorica, Groblje Donja Gorica, Muzičku akademiju i Bolnicu Danilo I. Za ove objekte nijesu evidentirana prekoračenja graničnih vrijednosti buke, ali se zbog njihove zdravstvene, obrazovne, kulturne ili javne funkcije zadržavaju kao posebna kontrolna grupa u monitoringu i narednim ciklusima strateškog kartiranja.

Tabela 1. Pregled varijanti i mjera

Varijanta / mjera	Šta se mijenja	Status i preporuka	Glavni efekat
S0 – trenutno stanje	Zaključana SKB osnova: postojeće brzine, CNS_01 i postojeće zone.	Polazna osnova	Bez ulaganja, ali zadržava postojeća prekoračenja.
S1 – izmjena ograničenja brzine	Smanjenje/harmonizacija brzina na 13 GPKG segmenata, bez promjene kolovoza.	Kratkoročna mjera	167 rezidualnih objekata, 73 sa stanovnicima; 163,6 rezidualnih stanovnika.
S3 – široki tihi asfalt	Samostalno postavljanje tihog asfalta na dugim otvorenim potezima.	Ne predlaže se kao posebna varijanta	Nesrazmjerno široko i finansijski slabije opravdano za slabo naseljene djelove trase.
S4 – ciljani S1 + tihi asfalt	Zadržava S1 brzine i uvodi CNS_15 samo na 3,563 km rezidualnih kritičnih poteza.	Preporučeni ciljani scenario	Smanjuje rezidualne stanovnike sa 163,6 na 78,3; efekat oko 52%.
S5 – lokalne rezidualne mjere	Lokalne barijere, parapeti, fasadna izolacija i akustička ventilacija za preostale objekte.	Dopunska provjera	Ne planira se linijski; aktivira se nakon terenske i tehničko-ekonomske provjere.

Preporučeni paket mjera je fazan: prvo saobraćajno-tehnička provjera i sprovođenje S1, zatim uključivanje ciljanih S4 poteza u program održavanja ili obnove kolovoza, a nakon toga S5 kao lokalna provjera preostalih objekata. S5 ne znači izgradnju barijera duž cijele dionice, već selektivno poređenje lokalnih barijera, parapeta i mjera na prijemniku, uključujući fasade, prozore, vrata i akustičku ventilaciju.

Za donosiocje odluka ključna poruka je da S4 ne predstavlja obavezu široke samostalne rekonstrukcije samo zbog buke. Njegova racionalnost proizlazi iz ciljanog obuhvata od 3,563 km i mogućnosti da se investicioni dio veže za buduće presvlačenje, rehabilitaciju ili investiciono održavanje puta.

Vodič za građane: kako čitati Akcioni plan i karte buke

Ovaj vodič objašnjava kako građani mogu razumjeti rezultate, karte i predložene mjere. Buka u AP nije trenutna izmjerena vrijednost u jednom trenutku, već dugoročno modelovan prosječni nivo buke tokom godine.

Šta znače indikatori Lden i Lnight

Lden je ukupni indikator buke tokom dana, večeri i noći. U njemu večernji i noćni period imaju veći značaj, jer buka u tim periodima jače utiče na odmor i kvalitet života. Lnight prikazuje noćni nivo buke i posebno je važan za san, oporavak i dugoročne javnozdravstvene efekte.

Za građane je korisno znati da se ovi indikatori ne mjere u jednom trenutku, već predstavljaju dugoročnu prosječnu izloženost. Zato karta buke nije zapis jednog prolaska vozila, nego planski prikaz tipičnog godišnjeg stanja.

Kako čitati karte buke

Karte S0, S1 i S4 prikazuju nivoe buke u opsezima od 5 dB(A). Veće vrijednosti se očekuju uz sam kolovoz, dok se udaljavanjem od puta nivoi smanjuju. Sama boja na karti nije dovoljan dokaz formalnog prekoračenja: prekoračenje zavisi od akustičke zone, granične vrijednosti i indikatora.

Boje na kartama treba posmatrati zajedno sa akustičkom zonom i položajem objekta. Formalno prekoračenje se ne zaključuje samo po boji, već poređenjem izračunatog nivoa sa graničnom vrijednošću zone.

Gdje su najugroženije zone

Najznačajniji problemi nijesu ravnomjerno raspoređeni duž cijele dionice. Kritični su kraći kontakti potezi sa grupisanim stambenim objektima u blizini kolovoza i pojedinačni rezidualni objekti u osjetljivim zonama. Upravo zbog toga AP ne predlaže dugačko i neselektivno postavljanje tihog asfalta, već ciljane mjere.

Najugroženije lokacije su one gdje se preklapaju visok nivo buke, blizina objekta kolovozu i prisustvo stanovnika. Zbog toga se prioriteta ne određuju samo prema najvišoj vrijednosti u dB(A), već prema stvarnoj izloženosti ljudi.

Šta se realno može očekivati od mjera

Važno je naglasiti da smanjenje od nekoliko decibela u modelu može biti značajno, iako se građanima ponekad čini kao mala numerička promjena. Decibelska skala nije linearna: smanjenje emisije na izvoru utiče na čitav pojas uz saobraćajnicu, a posebno na objekte koji se nalaze u neposrednoj blizini kolovoza.

Mjere se posmatraju kroz tri nivoa. Prvi nivo su mjere na izvoru buke, kao što su brzina, režim saobraćaja i tip kolovoza. Drugi nivo su mjere na putu prostiranja, kao što su barijere, nasipi ili parapeti. Treći nivo su mjere na prijemniku, poput poboljšanja zvučne izolacije fasade. U evropskoj praksi prednost se daje mjerama na izvoru, jer one djeluju na veći broj objekata istovremeno.

S1 može relativno brzo smanjiti emisiju buke, ali zavisi od poštovanja režima brzine. S4 daje veći efekat jer kombinuje brzinu i tihi kolovoz, ali se realizuje racionalno samo na kratkim kritičnim potezima. S5 pomaže za preostale rezidualne objekte, ali zahtijeva terensku provjeru i ne obećava automatske barijere svuda.

U javnoj raspravi treba jasno razlikovati modelovani efekat i odluku o realizaciji. Model pokazuje očekivano smanjenje, a realizacija zavisi od saobraćajne bezbjednosti, investicionih planova i dostupnih sredstava.

Kratka informacija za donosioce odluka

Ova informacija sažima elemente bitne za Ministarstvo, upravljača puta, Glavni grad Podgoricu, Prijestonicu Cetinje i druge subjekte koji učestvuju u odlučivanju, finansiranju i sprovođenju mjera.

1. Problem koji treba riješiti

Problem buke na dionici M-10 Podgorica–Cetinje nije ravnomjerno raspoređen duž cijele trase. Rezultati SKB i scenarija pokazuju da su prekoračenja koncentrisana na ograničenom broju kontaktnih poteza gdje su stambeni objekti blizu magistralnog puta i gdje je noćni indikator L_{night} najosjetljiviji za kvalitet života. Zbog toga odluka ne treba da bude usmjerena na skupu linijsku intervenciju duž cijele dionice, već na fazno smanjenje rizika u najproblematičnijim segmentima.

2. Šta pokazuju SKB i modelovani scenariji

Strateška karta buke daje polaznu sliku izloženosti stanovništva, objekata i osjetljivih sadržaja. Scenario S1 pokazuje koliko se može postići samo promjenom režima brzine na kritičnim segmentima. Ciljani S4 pokazuje dodatni efekat kada se na preostalim problematičnim potezima, uz već primijenjeno smanjenje brzine, uvede tiši kolovozni zastor. Na taj način se mjera veže za stvarno potvrđene rezidualne probleme, a ne za čitavu dužinu puta.

3. Preporučena odluka

Predlaže se usvajanje faznog paketa mjera: S1 kao kratkoročna režimska mjera i ciljani S4 kao planska mjera koja se realizuje na najkraćim opravdanim potezima, po mogućnosti u okviru redovnog ili investicionog održavanja kolovoza. S5 se ne predlaže kao nova linijska mjera, već kao lokalna provjera za preostale objekte nakon S4.

4. Finansijska orijentacija i povrat investicije

Finansijski zaključak je bitno drugačiji ako se tihi asfalt računa kao samostalna investicija samo zbog buke ili kao inkrementalni trošak u okviru radova koji bi se ionako izvodili. U drugom slučaju društveni rok povrata je znatno kraći i metodološki uporediv sa pristupom korišćenim u referentnom AP Ribarevine–Bijelo Polje. Zbog toga AP ne nameće hitnu potpunu rekonstrukciju, već traži da se zahtjev za tiši kolovoz ugradi u plan održavanja i buduće radove.

5. Aktivnosti u prvih 12 mjeseci

U prvih 12 mjeseci potrebno je potvrditi režim S1 sa aspekta bezbjednosti saobraćaja, pripremiti signalizaciju, uskladiti plan održavanja sa ciljanim S4 potezima, uspostaviti evidenciju rezidualnih objekata i pripremiti monitoring lokacije. Time se odluka sa nivoa planskog dokumenta prevodi u provjerljiv operativni redosljed aktivnosti.

Tabela 2. Kratka informacija za donosiocje odluka

Pitanje	Preporučeni odgovor
Koji problem treba riješiti?	Povišenu izloženost buci drumskog saobraćaja na kraćim kritičnim potezima i rezidualnim objektima, posebno u noćnom periodu.
Koji scenario je cilj?	Ciljani S4: S1 brzine + CNS_15/equivalent tihog asfalta samo na 3,563 km kritičnih poteza.
Šta se može uraditi odmah?	Pokrenuti saobraćajno-tehničku provjeru S1 i pripremu signalizacije na 13 GPKG segmenata.
Kada ima smisla tihi asfalt?	Na ciljanim S4 potezima, najbolje kroz planirano održavanje, rehabilitaciju ili presvlačenje kolovoza.
Šta ostaje nakon S4?	120 formalno rezidualnih objekata, od čega 51 sa stanovnicima; za njih se radi S5 lokalna provjera.
Kako komunicirati troškove?	Razdvojiti puni trošak kolovoznih radova od inkrementalnog troška izbora tišeg zastora kada se radovi ionako izvode.

1. Uvod

Uvod objašnjava zašto se Akcioni plan izrađuje, na kojim stručnim i pravnim osnovama počiva i u kom periodu treba da usmjerava postupanje nadležnih institucija.

1.1. Predmet Akcionog plana

Predmet ovog Akcionog plana je upravljanje bukom u životnoj sredini za magistralni put M-10, dionica Podgorica – Cetinje. Plan se odnosi na buku drumskog saobraćaja na otvorenim i relevantnim modelovanim segmentima trase, u skladu sa Strateškom kartom buke i dodatnim CadnaA scenarijima S1 i ciljanog S4.

Tabela 3. Osnovne informacije o dokumentu

Element	Vrijednost / opis
Naziv dokumenta	Akcioni plan zaštite od buke u životnoj sredini za magistralni put M-10, dionica Podgorica – Cetinje
Naručilac	Ministarstvo javnih radova Crne Gore
Obradivač	WINsoft d.o.o. Podgorica
Relevantna godina	2026
Status	Predlog za usvajanje na Vladi
Period važenja	Pet godina od dana usvajanja
Javna rasprava	Sprovedena od strane Ministarstva ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera, u saradnji sa Ministarstvom saobraćaja

1.2. Cilj izrade Akcionog plana

Cilj AP je definisanje realističnih, faznih i provjerljivih mjera za smanjenje izloženosti stanovništva buci. Plan posebno naglašava Lnight, jer preostali rezidualni problem nakon modelovanih mjera u velikoj mjeri ostaje povezan sa noćnim prekoračenjima.

1.3. Pravni osnov

Pravni osnov je važan jer pokazuje da Akcioni plan nije samo tehnička studija, već planski dokument koji povezuje nacionalne propise, lokalno akustičko zoniranje i zahtjeve evropske Direktive o buci.

Tabela 4. Pravni i planski osnov

Akt / propis	Relevantnost za AP
Zakon o zaštiti od buke u životnoj sredini	Uređuje sistem zaštite od buke, obavezu izrade strateških karata buke i akcionih planova.
Pravilnik o graničnim vrijednostima buke i akustičkim zonama	Definiše indikatore, granične vrijednosti i akustičke zone.
Pravilnik o metodama izračunavanja i mjerenja buke	Definiše metodološki okvir za proračun i mjerenje buke.
Direktiva 2002/49/EC	Član 8 i Aneksi V i VI: osnov za akcione planove, javnu raspravu i izvještavanje.
Direktiva (EU) 2015/996 i izmjene	CNOSSOS-EU metodologija proračuna buke.
Odluka o akustičkim zonama Glavnog grada Podgorice	Lokalni osnov za tumačenje zona u podgoričkom dijelu obuhvata.
Odluka o akustičkim zonama Prijestonice Cetinje	Lokalni osnov za tumačenje zona u cetinjskom dijelu obuhvata; u javnoj raspravi ukazano je na novu Odluku Skupštine Prijestonice Cetinje broj 02-016/21-619 od 07.06.2021. godine (Sl. list CG 17/2021), koja se uzima u obzir u Predlogu i daljoj primjeni AP.

1.4. Stručna podloga za izradu Akcionog plana

Stručnu podlogu čine Strateška karta buke za dionicu Podgorica – Cetinje, CadnaA modeli S0, S1 i S4, GPKG izvozi, tabele izloženosti stanovništva, building evaluation tabele, PDF karte S0/S1/S4 za Lden i Lnight, lokalni akti o akustičkim zonama i radni izvod stacionaža i segmentacije puta.

1.5. Period važenja

Plan se usvaja za period od pet godina. Revidira se ranije u slučaju značajne promjene saobraćajnog opterećenja, režima brzine, rekonstrukcije puta, promjene akustičkog zoniranja, značajne izgradnje u koridoru ili nakon realizacije mjera koje mijenjaju akustičko stanje.

2. Opis predmetne dionice glavnog puta

Ovo poglavlje daje prostorni i saobraćajni kontekst dionice. Razumijevanje položaja puta, naseljenih zona i izvora buke neophodno je za pravilno tumačenje scenarija mjera.

2.1. Položaj i funkcija magistralnog puta M-10

Dionica M-10 Podgorica – Cetinje povezuje Glavni grad i Prijestonicu i ima važnu regionalnu, međugradsku, turističku i tranzitnu funkciju. U analiziranom koridoru smjenjuju se naseljeni kontaktni potezi, otvoreni ruralni i brdski segmenti, tunelsko/portalne cjeline i ulazno-izlazne zone naselja.

2.2. Obuhvat dionice i akustički izvori

Obuhvat pokazuje šta je ušlo u akustički model i na koje izvore se mjere odnose. Time se izbjegava pogrešno očekivanje da Akcioni plan rješava sve lokalne izvore buke van predmetnog koridora.

Tabela 5. Obuhvat dionice i akustički izvori

Element	Vrijednost / opis
Radna stacionaža	km 0+000 – km 30+656, smjer Podgorica → Cetinje
Ukupna radna dužina	30,656 km (30.656,13 m)
Otvoreni linijski izvori	GPKG/CadnaA sloj Strasse; 180 pojedinačnih linijskih izvora u modelu
Segmenti brzine	48 izvornih/objedinjenih segmenata + interpolacioni spoj kod ulaza u Cetinje
Koordinate početka (WGS84)	42.435029, 19.229462 (lat, lon)
Koordinate kraja (WGS84)	42.386371, 18.931350 (lat, lon)
Koordinatni sistem modela	EPSG:31276 – MGI/Balkans zone 6

2.3. Naseljena područja i osjetljivi sadržaji

U koridoru se izdvajaju urbanizovani i kontaktni potezi na početku dionice u Podgorici, dijelovi Donje Gorice, Gornjih Kokota i Farmaka, otvoreni ruralni i brdski djelovi trase, kao i ulazno područje Cetinja. Prostorna struktura obuhvata stambene objekte, objekte mješovite namjene, zone povišenog režima zaštite, tihe zone i neposredni pojas jakog uticaja buke od saobraćaja.

SKB kao pojedinačne osjetljive objekte posebne namjene evidentira Ambulantu Gornja Gorica, Vrtić Donja Gorica, Univerzitet Donja Gorica, Groblje Donja Gorica, Muzičku akademiju i kompleks Bolnice Danilo I. Za potrebe AP ovi objekti se ne tretiraju kao sanacioni prioritet po osnovu prekoračenja, jer prekoračenja nijesu utvrđena, već kao lokacije koje treba zadržati u posebnoj evidenciji i periodičnom praćenju.

2.4. Osnovni saobraćajni podaci

Saobraćajni podaci su osnov za izračunavanje emisije buke. Količina saobraćaja, struktura vozila, raspodjela po periodima dana i brzina direktno utiču na rezultate Lden i Lnight.

Tabela 6. Osnovni saobraćajni podaci

Parametar	Vrijednost / opis
Brojačko/modelno polazište	Saobraćajni tokovi preuzeti iz CadnaA/GPKG modela SKB
Relevantna godina	2026
PGDS / AADT	oko 12.939 vozila/dan (iz modelnih tokova)
Ukupan godišnji promet	oko 4.722.881 vozila/god
Protok – dan	754,80 voz/h
Protok – veče	646,97 voz/h
Protok – noć	161,74 voz/h
Udio teških vozila	oko 5% po periodima modela
Referentni kolovoz	CNS_01 u S0/S1; CNS_15 samo na ciljanim S4 segmentima
Metod proračuna	CNOSSOS-EU u softveru CadnaA 2026

2.5. Drugi izvori buke u koridoru

Dominantan modelovani izvor je drumski saobraćaj na magistralnom putu M-10. Lokalno se mogu javljati i drugi izvori, kao što su priključni putevi, lokalne uslužne aktivnosti, stajanja i ubrzanja vozila, ali oni nijesu predmet ovog strateškog modela i ne mijenjaju osnovnu logiku AP.

3. Propisane granične vrijednosti i akustičke zone

Akustičke zone određuju koje granične vrijednosti važe za pojedine prostore. Isti izračunati nivo buke može imati različito značenje u stambenoj zoni, zoni povišene zaštite ili zoni jakog uticaja saobraćaja.

3.1. Akustičke zone u obuhvatu Akcionog plana

Akustičke zone tumače se prema lokalnim aktima Glavnog grada Podgorice i Prijestonice Cetinje. U modelu se pojavljuju zone različite osjetljivosti, uključujući tihe zone, zone povišene zaštite, stambene, mješovite i zone jakog uticaja saobraćaja. Za izbor mjera posebno su relevantni objekti u stambenim i drugim osjetljivim zonama sa preostalim Lnight prekoračenjima.

Tabela 7. Akustičke zone i granične vrijednosti

Oznaka zone	Lday dB(A)	Levening dB(A)	Lnight dB(A)
TP – Tiha zona u prirodi	35	35	30
TA – Tiho područje u aglomeraciji	40	40	35
PZ – Pojačana zaštita	50	50	40
S – Stambena zona	55	55	45
M – Mješovita zona	60	60	50
UB – Zona jakog uticaja saobraćaja	60	60	55
I – Industrijska zona	60	60	55

3.2. Način tumačenja prekoračenja

Prekoračenje je razlika između modelovanog nivoa i granične vrijednosti za konkretnu zonu i indikator. Prioritet za mjere ne određuje se samo prema maksimalnom dB prekoračenju, već prema kombinaciji prekoračenja, broja stanovnika, namjene zone, grupisanosti objekata i realne izvodljivosti mjere.

4. Rezime rezultata Strateške karte buke i scenarija

Rezime rezultata povezuje stručnu kartu buke sa praktičnim odlukama. U ovom dijelu se vidi šta se mijenja kada se primijeni S1 i koliko dodatno smanjenje donosi ciljani S4.

4.1. Metodologija i softver

Metodologija opisuje kako su rezultati dobijeni i zbog čega su uporedivi. Za tumačenje rezultata važno je da svi scenariji polaze od iste baze, uz promjenu samo onih elemenata koji se ispituju.

Tabela 8. Pregled metodologije i softvera

Element	Vrijednost / opis
Softver	CadnaA 2026
Metod proračuna	CNOSSOS-EU
Indikatori	Lday, Levening, Lnight i Lden
Prostorni izlazi	GPKG modeli i PDF karte za S0, S1 i S4 za Lden i Lnight
Numerički izlazi	Tabele izloženosti stanovništva, evaluacije objekata, rezidualni objekti i segmenti puta
Kontrolni princip	Poređenje S1 i S4 na istom obuhvatu objekata, stanovništva, terena, saobraćaja i akustičkih zona

4.2. S0/SKB – polazno stanje i obavezni pokazatelji

S0 predstavlja zaključano stanje iz Strateške karte buke i koristi se kao polazna osnova za poređenje svih mjera. U S0 se ne mijenjaju brzine, tip kolovoza ni geometrija izvora buke. Ovaj dio je posebno važan za odlučivanje jer građanima pokazuje šta je zatečeno stanje, a donosiocima odluka daje mjerljivu osnovu za provjeru efekta S1 i ciljanog S4.

Tabela 9a. Ključni pokazatelji S0/SKB za AP

Pokazatelj S0/SKB	Vrijednost / nalaz	Tumačenje za AP
Dužina dionice	30,66 km	Cjelina za koju se izrađuje SKB i AP.
Analizirani objekti	4.769 objekata	Ukupan fond objekata u modelu.
Stanovništvo u GIS modelu	oko 7.119 stanovnika	Osnov za procjenu izloženosti po objektima.
Lden ≥55 dB(A)	oko 194,9 stanovnika	Osnovni pokazatelj ukupne dnevno-večernje-noćne izloženosti.
Lnight ≥45 dB(A)	oko 214,8 stanovnika	Najvažniji pokazatelj za noćnu izloženost i san.
Izložena površina Lden 55–65 dB(A)	0,0314 km ²	Najveći dio izložene površine nalazi se u nižem opsegu iznad 55 dB(A).
Izložena površina Lden 65–75 dB(A)	0,0019 km ²	Veoma ograničena površina višeg opsega.
Stanovnici sa tihom fasadom	917,0 za Lden; 933,5 za Lnight	Dodatni indikator za rangiranje prioriteta i komunikaciju sa javnošću.
Prekoračenje makar jednog indikatora	230 objekata; oko 274,97 stanovnika	Problem postoji, ali je prostorno koncentrisan.

Lden i Lnight imaju različitu ulogu u odlučivanju. Lden je koristan za ukupnu sliku izloženosti, dok je Lnight posebno važan za stanovnike u stambenim zonama i za javnozdravstveno obrazloženje mjera. U ovoj dionici noćni indikator ostaje ključni kriterijum za prioritet, jer su granične vrijednosti noću strože i jer se poremećaj sna smatra jednim od najznačajnijih efekata buke.

Tabela 9b. Tumačenje S0 prekoračenja i prioriternih indikatora

Indikator / kriterijum	S0 nalaz	Značaj za javnu raspravu
Lday	154 objekta sa prekoračenjem; oko 193,76 stanovnika	Pokazuje dnevni pritisak buke, posebno uz najbliže objekte.
Lnight	177 objekata sa prekoračenjem; oko 178,35 stanovnika	Najvažniji indikator za kvalitet stanovanja i spavanje.
Lden	172 objekta sa prekoračenjem; oko 158,86 stanovnika	Uporedni indikator za EU izvještavanje i prostorno planiranje.
Osjetljivi objekti	Nema evidentiranih prekoračenja za šest posebno analiziranih objekata	Ostaju u monitoringu zbog funkcije: zdravlje, obrazovanje, kultura i javna namjena.

Površine, stanovi i stanovnici u opsezima Lden čine obavezni dio podataka za strateške karte i izvještavanje. U AP se ti podaci koriste drugačije: ne samo za izvještavanje, već i za provjeru da li predložene mjere smanjuju broj izloženih stanovnika i da li je investicija usmjerena tamo gdje postoji realan društveni efekat.

4.3. Izloženost stanovništva – poređenje S1 i ciljanog S4

Izloženost stanovništva je osnovni pokazatelj javnog interesa. Cilj mjera nije samo smanjenje boje na karti, već smanjenje broja stanovnika koji žive u višim opsezima buke.

Tabela 9. Izloženost stanovništva u S1 i ciljanom S4

Interval dB(A)	Lden S1	Lden S4	Δ Lden	Lnight S1	Lnight S4	Δ Lnight
<45	5.689,7	5.949,5	-259,8	6.675,4	6.824,6	-149,2
45-50	709,1	574,6	134,5	234,2	237,2	-3,0
50-55	360,5	337,0	23,5	191,4	55,5	135,9
55-60	194,8	213,9	-19,1	17,9	1,6	16,3
60-65	153,5	42,9	110,6	0,0	0,0	0,0
65-70	11,4	1,0	10,4	0,0	0,0	0,0
70-75	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
>75	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Napomena: U Tabeli 9 negativna vrijednost Δ u nižim opsezima znači da se dio stanovnika u S4 pomjera u povoljniji, tiši opseg buke; pozitivna vrijednost u višim opsezima znači smanjenje broja stanovnika u tom opsegu.

4.4. Ključni pragovi izloženosti

Pragovi izloženosti omogućavaju jednostavno poređenje scenarija. Posebno se prate Lden >55 dB(A) i Lnight pragovi jer su razumljivi za odlučivanje i komunikaciju sa javnošću i povezani sa dugoročnom izloženošću.

Tabela 10. Ključni pragovi izloženosti – poređenje S1/S4

Indikator / prag	S1	S4	Smanjenje S4 vs S1
Lday >55 dB	263,4	164,2	99,2
Levening >55 dB	240,7	120,1	120,6
Lnight >45 dB	443,5	294,3	149,2
Lnight >50 dB	209,3	57,1	152,2
Lden >55 dB	359,7	257,8	101,9
Lden >60 dB	164,9	43,9	121,0
Lden >65 dB	11,4	1,0	10,4

4.5. Pregled rezidualnih prekoračenja

Rezidualna prekoračenja pokazuju šta ostaje kao problem i nakon primjene osnovnih mjera. Ta lista je osnova za odlučivanje da li treba ići na dodatne lokalne mjere.

Tabela 11. Rezidualna prekoračenja S1/S4

Pokazatelj	S1	S4	Efekat
Rezidualni objekti sa formalnim prekoračenjem	167	120	-47 objekata / -28,1%
Rezidualni objekti sa stanovnicima	73	51	-22 objekta
Rezidualni stanovnici	163,6	78,3	-85,3 / -52,1%
Maksimalno prekoračenje	18,8 dB	17,8 dB	preostali maksimum zahtijeva lokalnu S5 provjeru

4.6. Preostali rezidualni segmenti nakon S4

Ovi segmenti ne znače automatsku obavezu nove investicije. Oni pokazuju gdje je potrebno dodatno provjeriti lokalne uslove, broj korisnika i odnos troška i koristi.

Tabela 12. Rezidualni segmenti nakon S4 – izvod

SB	Stacionaža	Obj.	Obj. sa stan.	Stan.	Max prek.	Dominantno
SB-14	km 3+741 – km 6+433	16	11	52,4	7,3	Lnight dominantno
SB-13	km 3+695 – km 3+720	3	1	10,5	2,6	Lnight
SB-05	km 1+211	1	1	5,1	0,5	Lnight
SB-24	km 12+126	1	1	1,4	0,8	Lday
SB-20	km 9+533	1	1	1,1	1,9	Lnight
SB-04	km 0+746 – km 1+145	5	2	1,1	17,8	Lday/Lnight; PZ/TA provjera
SB-32	km 17+921 – km 18+299	13	11	1,1	9,0	Lnight; mali broj stanovnika
SB-21	km 10+104 – km 10+276	3	1	1,0	3,4	Lnight/Lday
SB-23	km 10+943 – km 11+112	4	2	1,0	5,3	Lnight/Lday
SB-47/SB-48	km 30+184 – km 30+548	10	4	1,0	8,1	ulaz u Cetinje; S5 selektivno

Napomena: Najveći dio rezidualnih stanovnika nakon S4 ostaje u SB-14, okvirno km 3+741 – km 6+433. Za taj potez se ne predlaže automatsko širenje tihog asfalta, već lokalna S5 provjera objekata, mogućnosti barijera i mjera na prijemniku.

4.7. Osjetljivi objekti posebne namjene iz SKB

Strateška karta buke sadrži posebno poglavlje o osjetljivim objektima po nivoima buke. Ovaj dodatak je važan za Akcioni plan, jer omogućava da se zdravstvene, obrazovne, kulturne i druge javne funkcije ne posmatraju samo kroz opštu akustičku zonu, već i kao posebne kontrolne tačke za komunikaciju sa javnošću, sprovođenje mjera i budući monitoring.

Analizom su obuhvaćeni Ambulanta Gornja Gorica, Vrtić Donja Gorica, Univerzitet Donja Gorica, Groblje Donja Gorica, Muzička akademija i kompleks Bolnice Danilo I. Kod kompleksa sa više građevinskih cjelina korišćena je najnepovoljnija, odnosno maksimalna proračunata vrijednost buke po objektima koji pripadaju istom kompleksu.

Rezultati SKB pokazuju da kod navedenih osjetljivih objekata nijesu evidentirana prekoračenja graničnih vrijednosti. Zbog njihove namjene, oni ipak ostaju posebno evidentirani u AP: ne kao trenutni sanacioni prioritet, već kao kontrolna grupa za monitoring, javnu komunikaciju i naredne cikluse strateškog kartiranja.

Tabela 12a. Osjetljivi objekti posebne namjene iz SKB – maksimalni proračunati nivoi

Osjetljivi objekat	Funkcija / zona	Lday	Levening	Lnight	Lden	Nalaz za AP
Ambulanta Gornja Gorica	zdravstvena ustanova / PZ	24,3	29,4	22,7	31,5	bez prekoračenja; zadržati u evidenciji
Vrtić Donja Gorica	predškolska ustanova / PZ	42,8	43,1	37,3	46,1	bez prekoračenja; Lnight je oko 2,7 dB ispod PZ granice
Univerzitet Donja Gorica	obrazovna ustanova / M	44,5	44,5	38,6	47,7	bez prekoračenja; pratiti zbog obrazovne namjene
Groblje Donja Gorica	javna/pijetetna površina / S i PZ	24,2	31,0	24,4	32,9	bez prekoračenja; nema izloženog stanovništva
Muzička akademija	obrazovna i kulturna ustanova / PZ	29,0	32,9	27,2	35,5	bez prekoračenja; očuvati povoljne uslove
Bolnica Danilo I	zdravstveni kompleks / PZ	28,7	31,2	25,4	34,0	bez prekoračenja; kontrolna grupa zbog osjetljivosti korisnika

Napomena: Vrijednosti su preuzete iz SKB. Za potrebe S5 ovi objekti se ne predlažu kao sanacioni prioritet po osnovu prekoračenja, ali se preporučuje njihovo posebno praćenje ako dođe do promjene saobraćajnog opterećenja, režima brzine ili namjene okolnog prostora.

5. Identifikacija problema koje treba poboljšati

Identifikacija problema prevodi rezultate modela u prioritete djelovanja. U ovom poglavlju nije presudan samo najveći nivo buke, već kombinacija nivoa, broja stanovnika, namjene prostora i realnosti mjere.

5.1. Osnov za identifikaciju problema

Problemi su identifikovani kombinovanjem rezultata SKB, scenarija S1 i S4, akustičkih zona, podataka o stanovništvu, stacionaža i GPKG/CadnaA segmenata. Prednost imaju lokacije gdje postoji i formalno prekoračenje i stanovništvo, naročito u noćnom indikatoru.

5.2. Opšta ocjena stanja

Buka je najizraženija uz kolovoz i kod objekata u neposrednom kontaktu sa trasom. S1 potvrđuje da režimska mjera brzine ima smisla, ali ne rješava sve probleme. S4 dodatno smanjuje izloženost, ali poslije njega ostaju pojedinačni rezidualni objekti koji zahtijevaju lokalnu provjeru.

5.3. Prioritetna područja za djelovanje

Prioriteti pomažu da se mjere usmjere tamo gdje imaju najveći javni efekat. Time se izbjegava trošenje sredstava na dugačke, slabo naseljene poteze sa malom koristi za stanovništvo.

Tabela 13. Prioritetna područja za djelovanje

Prioritet	Područje / zona	Osnov za prioritet	Predloženi pristup
P1	Početni i kontaktni segmenti u Podgorici i Farmacima	Najveća koncentracija objekata i stanovnika sa prekoračenjem	S1 + ciljani S4
P2	Kratki rezidualni potezi i pojedinačni segmenti; osjetljivi objekti posebne namjene kao kontrolna grupa	Rezidualna prekoračenja se rješavaju selektivno; kod pojedinačno analiziranih osjetljivih objekata SKB ne evidentira prekoračenja, ali se prate preventivno.	S4 gdje je modelovan; S5 za rezidualne objekte; monitoring za osjetljive objekte bez prekoračenja
P3	Preostali objekti nakon S4	Rezidualna prekoračenja, često noćna ili lokalna	S5: lokalna provjera barijera i/ili fasadne izolacije
P4	Praćenje i revizija	Potrebno provjeriti realizaciju i efekte mjera	Monitoring i evidencija mjera

6. Postojeće i planirane mjere zaštite od buke

Ovo poglavlje razdvaja ono što već postoji od onoga što se realno može planirati. Takvo razdvajanje je važno da javnost razumije šta je kratkoročno moguće, a šta zavisi od budućih investicija.

6.1. Postojeće mjere

U dostavljenim podlogama nijesu evidentirane kontinuirane linijske mjere zaštite od buke, kao što su zvučne barijere duž cijele dionice. Postojeće stanje S0 zato predstavlja saobraćajni i prostorni režim bez posebnih sistemskih mjera zaštite od buke.

6.2. Planirane mjere ili projekti relevantni za buku

Za tihi kolovozni zastor preporučuje se vezivanje za redovno ili investiciono održavanje, presvlačenje ili rehabilitaciju. AP ne tretira tihi asfalt kao samostalnu veliku investiciju duž cijele dionice, već kao ciljanu tehničku mjeru na S4 potezima.

6.3. Ograničenja postojećeg stanja

Ograničenja ne znače da mjere nijesu potrebne, već da se moraju birati pažljivo. Blizina objekata, priključci, preglednost i bezbjednost puta često odlučuju da li je neka mjera realno izvodljiva.

- Pojedini objekti su blizu kolovoza, što ograničava mogućnost kontinuiranih barijera.
- Dionica ima važnu funkciju veze Podgorice i Cetinja, pa režim brzine mora biti saobraćajno-tehnički opravdan.

- Dugi otvoreni potezi nijesu prioritet za skupe mjere ako ne štite značajan broj stanovnika.
- Mjere na prijemniku smanjuju unutrašnju izloženost, ali ne mijenjaju spoljašnji nivo buke u životnoj sredini.

7. Mjere koje se planiraju Akcionim planom

Mjere su grupisane prema tome gdje djeluju: na izvoru buke, na putu prostiranja, na prijemniku ili kroz plansko-institucionalne aktivnosti. Takva podjela olakšava razumijevanje njihovog efekta i ograničenja.

7.1. Opšti pristup izboru mjera

Mjere se biraju prema principu realnosti, faznosti i provjerljivosti. Prednost imaju mjere na izvoru buke, jer smanjuju emisiju za veći broj objekata. Mjere na putu prostiranja i na prijemniku koriste se rezidualno, nakon što se procijeni da su mjere na izvoru nedovoljne ili neizvodljive.

Tumačenje za javnost: najefikasnije su one mjere koje djeluju prije širenja buke, ali one nijesu uvijek jedine dovoljne. Zato se u praksi kombinuju režim brzine, kolovoz, održavanje, lokalne provjere i planske mjere.

7.2. Mjere na izvoru buke

Mjere na izvoru imaju prednost jer smanjuju emisiju buke prije nego što se ona proširi prema objektima. U ovom Akcionom planu to su prije svega brzina i, ciljano, tihi kolovoz.

7.2.1. S1 – izmjena ograničenja brzine na kritičnim segmentima

S1 obuhvata smanjenje brzine na 13 GPKG segmenata, odnosno 38 pojedinačnih CadnaA Strasse ID-jeva, ukupne dužine 9,458 km. Kolovoz ostaje CNS_01. Mjera zahtijeva saobraćajno-tehničku provjeru, projekat signalizacije, usaglašavanje sa upravljačem puta i kontrolu poštovanja režima.

Tabela 14. S1 segmenti izmjene brzine

Segment	Stacionaža	Dužina m	Izmjena brzine	Kolovoz
SB-02	km 0+094 – km 0+264	169,3	50→40	CNS_01
SB-04	km 0+365 – km 1+154	788,8	50→40	CNS_01
SB-06	km 1+242 – km 1+799	557,5	50→40	CNS_01
SB-08	km 1+892 – km 2+715	822,2	50→40	CNS_01
SB-13	km 3+693 – km 3+727	34,1	50→40	CNS_01
SB-14	km 3+727 – km 7+262	3.535,2	70→50	CNS_01
SB-15	km 7+262 – km 7+961	698,3	70→50	CNS_01
SB-20	km 9+354 – km 9+665	310,8	50→40	CNS_01
SB-21	km 9+665 – km 10+337	671,9	80→60	CNS_01
SB-23	km 10+805 – km 11+178	373,0	60→50	CNS_01
SB-24	km 11+178 – km 12+277	1.098,9	80→60	CNS_01
SB-46	km 29+884 – km 30+163	279,2	70→50	CNS_01
SB-47	km 30+163 – km 30+282	119,1	70→50	CNS_01

7.2.2. S4 – ciljani tihi asfalt na rezidualnim potezima

Nakon S1 modelovan je ciljani S4. Brzine iz S1 se zadržavaju, a kolovozni zastor se mijenja iz CNS_01 u CNS_15 samo na kratkim rezidualnim potezima. Ukupna dužina ciljanog S4 iznosi 3,563 km. Time se postiže bitan efekat bez širenja mjere na duge otvorene dionice.

Tabela 15. S4 ciljani segmenti tihog asfalta

Potez	Stacionaža	Dužina m	SB segmenti	Rez. stan. S1	CadnaA ID-jevi
S4-01	km 1+242 – km 2+715	1.472,8	SB-06, SB-07, SB-08	51,8	SAOBRACAJ00030, 00029, 00028
S4-02	km 3+693 – km 4+175	481,9	SB-13, SB-14	30,7	SAOBRACAJ00176, 00023, 00096
S4-03	km 5+421 – km 5+989	568,1	SB-14	58,4	SAOBRACAJ00102–00105
S4-04	km 0+449 – km 1+154	705,5	SB-04	3,0	SAOBRACAJ00092, 00093
S4-05	km 0+094 – km 0+264	169,3	SB-02	3,5	SAOBRACAJ00034
S4-06	km 30+163 – km 30+329	165,9	SB-47, SB-48	1,0	SAOBRACAJ00050, 00039

7.3. Mjere na putu prostiranja buke

Zvučne barijere, parapeti ili nasipi ne predlažu se kao opšta mjera duž trase. Mogu se razmatrati samo lokalno u okviru S5, gdje postoji kontinuitet objekata, prostor za zaštitni element, riješeni pristupi i pozitivan odnos troška i koristi.

7.4. Mjere na prijemniku

Fasadna zvučna izolacija, zamjena prozora i vrata i obezbjeđenje akustičke ventilacije mogu biti opravdani za preostale rezidualne objekte. Te mjere ne smanjuju spoljašnju buku, ali mogu smanjiti unutrašnju izloženost u spavaćim prostorijama i drugim osjetljivim prostorima.

7.5. Planske, organizacione i institucionalne mjere

Ove mjere ne daju uvijek trenutno smanjenje decibela, ali su važne za dugoročno upravljanje bukom. One sprečavaju nastanak novih problema i stvaraju obavezu praćenja sprovedenih mjera.

- Uključivanje rezultata SKB i AP u prostorno-plansku dokumentaciju.
- Izbjegavanje planiranja novih osjetljivih sadržaja neposredno uz magistralni put.
- Obaveza akustičke analize pri budućim projektima rehabilitacije ili proširenja puta.
- Koordinacija Ministarstva, upravljača puta, Agencije za zaštitu životne sredine i lokalnih samouprava.
- Uspostavljanje evidencije sprovedenih mjera, troškova i efekata.

8. Program mjera za period od pet godina

Program mjera prevodi rezultate scenarija i prioritete u konkretne aktivnosti, rokove, nosioce i očekivane efekte. Program je postavljen kao minimalni i realistični plan, pri čemu se investicioni dio ciljanog S4 vezuje za planirano održavanje ili obnovu kolovoza.

8.1. Kratkoročne mjere (0–12 mjeseci)

Kratkoročne mjere su one koje se mogu pokrenuti bez velikih građevinskih radova. Njihov cilj je da se u prvoj godini potvrdi režim S1, pripremi signalizacija, evidentiraju rezidualni objekti i uspostavi monitoring koji će omogućiti provjeru stvarnih efekata.

Tabela 16. Kratkoročne mjere

Oznaka	Mjera	Područje primjene	Nosilac	Rok	Efekat
K-1	Potvrda S1 segmenata i S4 ciljnog paketa	cijela dionica	MJR / obrađivač / upravljač puta	0–12 mj.	operativna osnova za sprovođenje
K-2	Saobraćajno-tehnička provjera S1 brzina	S1 segmenti	upravljač puta / organ za saobraćaj	0–12 mj.	potvrda izvodljivosti režima brzine
K-3	Priprema signalizacije i režima kontrole	S1 segmenti	upravljač puta / policija	0–12 mj.	uslovi za realni efekat S1
K-4	Pregled stanja kolovoza i impulsnih izvora buke	kritični i S4 segmenti	upravljač puta	0–12 mj.	prioriteti održavanja
K-5	Program ciljnih mjerenja buke	reprezentativne lokacije	ovlašćena institucija	1–2. god.	provjera modela i efekata

8.2. Srednjoročne mjere (1–3 godine)

Srednjoročne mjere povezuju rezultate modelovanja sa planiranjem održavanja puta. U ovom periodu se S1 može sprovesti na terenu, a zahtjev za ciljanim S4 treba ugraditi u programe presvlačenja ili rehabilitacije kolovoza.

Tabela 17. Srednjoročne mjere

Oznaka	Mjera	Područje primjene	Nosilac	Rok	Efekat
S-1	Sprovođenje korekcija brzine prema S1	S1 segmenti	upravljač puta / organ za saobraćaj	1–3 god.	smanjenje emisije buke na izvoru
S-2	Ugradnja S4 poteza u plan održavanja	S4-01 do S4-06	upravljač puta	1–3 god.	priprema ciljanog tihog asfalta
S-3	Realizacija CNS_15 ili ekvivalenta pri obnovi	3,563 km ciljano	upravljač / investitor	1–5 god.	najveći realistični efekat na izvoru
S-4	S5 lokalne provjere za rezidualne objekte	preostali objekti nakon S4	upravljač / lokalne samouprave	2–5 god.	odabir barijera ili mjera na prijemniku

8.3. Dugoročne mjere (3–5 godina)

Dugoročne mjere obezbjeđuju da zaštita od buke postane dio redovnog upravljanja infrastrukturom i prostornog planiranja. Njihova svrha nije jednokratna sanacija, već sprečavanje ponavljanja istih problema pri budućim rekonstrukcijama i novoj izgradnji.

Tabela 18. Dugoročne mjere

Oznaka	Mjera	Područje primjene	Nosilac	Rok	Efekat
D-1	Integrisanje zaštite od buke u sve buduće rekonstrukcije M-10	cijela dionica	upravljač puta	kontinuirano	dugoročna prevencija konflikta
D-2	Plansko ograničenje nove osjetljive izgradnje uz koridor	uticajni pojas puta	lokalne samouprave	kontinuirano	sprječavanje novih problema
D-3	Periodična revizija SKB i AP	cijela dionica	nadležni organ / Agencija	najkasnije 5 godina	ažuriranje mjera i podataka

8.4. Upravljanje realizacijom programa mjera

Program mjera treba voditi kroz jednostavnu evidenciju: šta je planirano, kada je realizovano, koliki je trošak, koji segment je obuhvaćen i koji rezultat je provjeren. Takva evidencija je korisna i za reviziju AP nakon pet godina, jer omogućava da se jasno razdvoje mjere koje su stvarno sprovedene od mjera koje su ostale samo planska preporuka.

Tabela 18a. Minimalna evidencija za upravljanje realizacijom AP

Element upravljanja	Minimalni sadržaj evidencije	Zašto je važno
S1 režim brzine	segment, postojeća brzina, nova brzina, datum izmjene signalizacije	Omogućava provjeru da li je mjera sprovedena na tačnoj geometriji.
Ciljani S4	segment, dužina, tip kolovoza, datum radova, izvor finansiranja	Razlikuje puni trošak od inkrementalnog troška uz obnovu.
S5 provjere	ID objekta, prekoračenje, stanovnici, terenska provjera, zaključak	Sprječava predlaganje skupih lokalnih mjera bez stvarne potrebe.
Monitoring	lokacija, indikator, datum, rezultat, poređenje sa modelom	Povezuje modelovane rezultate sa stvarnim stanjem nakon realizacije.

9. Analiza varijanti i izbor prioriternih mjera

Analiza varijanti pokazuje zašto nije dovoljno navesti listu mogućih mjera. Svaka mjera se mora posmatrati kroz akustički efekat, trošak, prostornu izvodljivost i prihvatljivost za javnost.

9.1. Polazna osnova za analizu varijanti

Polaznu osnovu čini S0 – trenutno stanje iz SKB. Svi scenariji su izrađeni na istom obuhvatu modela, sa istim objektima, stanovništvom, terenom, akustičkim zonama i saobraćajnim tokovima. U S1 se mijenjaju samo brzine, dok se u ciljanom S4 zadržavaju S1 brzine i dodaje CNS_15 samo na odabranim segmentima.

9.2. Razmatrani scenariji

Scenariji su tehnički način da se ista dionica ispita pod različitim uslovima. S0 je polazno stanje, S1 provjerava brzinu, ciljani S4 dodaje tihi asfalt samo gdje je opravdan, a S5 ostaje rezidualna lokalna provjera.

Tabela 19. Razmatrani scenariji

Oznaka	Promjena brzine	Promjena kolovoza	Namjena u AP
S0	Bez promjene	CNS_01	Polazno stanje iz SKB
S1	Da, na kritičnim segmentima	Bez promjene	Kratkoročna režimska mjera
S3	Bez promjene	Široki tihi asfalt	Ne razrađuje se kao poseban scenario jer nije racionalan na dugim otvorenim potezima
S4	S1 brzine	CNS_15 na 3,563 km ciljano	Preporučeni ciljni kombinovani scenario
S5	Po potrebi lokalno	Po potrebi lokalno	Rezidualne provjere: barijere i/ili fasadna izolacija

Tabela u nastavku prikazuje logiku poređenja S0, S1 i ciljanog S4. Cilj nije da se svi mogući scenariji modeluju unaprijed, već da se najprije provjeri najjeftinija mjera, zatim da se tehnička mjera doda samo tamo gdje poslije S1 ostaje stvarni problem.

Tabela 19a. Logika poređenja S0–S1–ciljani S4–S5

Scenario	Šta se mijenja u modelu	Šta se provjerava	Zaključak za AP
S0/SKB	Ništa - polazno stanje	Gdje postoje prekoračenja i izloženi stanovnici	Osnova za identifikaciju problema.
S1	Smanjenje brzine na kritičnim segmentima	Koliko se problem može smanjiti režimskom mjerom	Prva mjera jer je brzo izvodljiva i jeftina.
Ciljani S4	S1 + CNS_15 samo na rezidualnim potezima	Koliko dodatni tihi asfalt smanjuje preostalu izloženost	Preporučeni ciljni paket jer je racionalan i lokalizovan.
S5	Lokalne barijere ili fasadne mjere po potrebi	Šta uraditi sa objektima koji ostanu rezidualni	Ne planira se linijski, već samo selektivno.

9.3. Scenario S1 – smanjenje brzine

S1 je modelovan kao prvi i najjednostavniji korak. Rezultati potvrđuju da smanjenje brzine ima mjerljiv efekat, ali ne rješava sve rezidualne probleme. Nakon S1 ostaje 167 objekata sa formalnim prekoračenjem, od čega 73 imaju stanovnike. Zbog toga je S1 opravdan kao kratkoročna mjera, ali ne kao jedini scenario AP.

9.4. Scenario S3 – samostalni tihi asfalt

Samostalni S3, odnosno široko postavljanje tihog asfalta bez promjene brzine, nije izabran kao glavni scenario za ovu dionicu. Razlog nije u tome što tihi asfalt nema efekta, već u tome što bi njegovo široko postavljanje na dugim otvorenim potezima bilo teško opravdati ako uz te poteze nema značajnije koncentracije stanovništva ili rezidualnih prekoračenja.

Zato je S3 u ovom AP zadržan kao tehnička mjera koja se aktivira kroz ciljani S4. Nakon što S1 pokaže gdje problem ostaje, CNS_15 se dodaje samo na najkraćim opravdanim potezima. Takav pristup smanjuje trošak, čuva mjerljiv efekat i jasno pokazuje zašto se mjera predlaže baš na odabranim lokacijama.

Tabela 19b. Zašto se ne predlaže široki S3, već ciljani S4

Razlog protiv širokog S3	Posljedica ako se ipak primijeni široko	Prednost ciljanog S4
Dugi otvoreni potezi bez gustog stanovanja	Visok trošak bez proporcionalne koristi	Mjera se veže za rezidualne klasterne.
Nisu sva prekoračenja jednako prioritarna	Rizik da se sredstva troše na manje relevantne lokacije	Prioritet imaju objekte sa stanovnicima i lnight problemom.
Tih asphalt je najracionalniji uz obnovu kolovoza	Samostalna investicija može imati dug rok povrata	Inkrementalni trošak ima bolji društveni povrat.
Barijere i fasade nisu rješenje za sve slučajeve	Moguće prostorne i estetske posljedice	S5 ostaje samo lokalna provjera.

9.5. Scenario S4 – ciljani kombinovani paket

Ciljani S4 je najvažniji rezultat faznog pristupa. Nakon S1 rezidualni objekti nijesu raspoređeni jednako duž dionice, već se grupišu na ograničenom broju poteza. Zbog toga S4 ne obuhvata cijelu trasu, već približno 3,56 km ciljanog tihog asfalta na segmentima gdje se očekuje najveći odnos koristi i troška.

Prema analizi rezultata, S4 smanjuje broj rezidualnih objekata sa prekoračenjem u odnosu na S1 i smanjuje procijenjeni broj rezidualnih stanovnika približno za polovinu. Ovaj efekat je metodološki značajan jer se postiže bez proširivanja mjere na duge i slabo naseljene djele trase.

Ciljani S4 je preporučeni scenario. Njime se rezidualni stanovnici smanjuju sa 163,6 na 78,3, a broj rezidualnih objekata sa 167 na 120. Efekat je postignut na 3,563 km ciljanih segmenata, što potvrđuje da je selektivni pristup racionalniji od širokog tihog asfalta na cijeloj trasi.

Za javnost i donosiocima odluka važno je naglasiti da ciljani S4 ne znači tih asphalt na cijeloj trasi. On znači dodatnu tehničku mjeru samo na kratkim potezima gdje je S1 ostavio najveći rezidualni problem.

9.6. Scenario S5 – lokalne dopunske mjere

S5 nije nova linijska mjera. Aktivira se za preostale rezidualne objekte nakon S4. Za svaki kandidat treba provjeriti lokaciju, broj korisnika, udaljenost od puta, prostor za barijeru, preglednost, pristupe, imovinske uslove i okvirni trošak. Ako je barijera nepraktična, razmatraju se mjere na prijemniku.

9.7. Kvalitativna ocjena varijanti

Kvalitativna ocjena dopunjava numeričke rezultate. Ona objašnjava zašto mjera sa većim akustičkim efektom nije uvijek najbolja ako je preskupa, prostorno neizvodljiva ili slabo usmjerena.

Tabela 20. Kvalitativna ocjena scenarija

Scenario	Efekat	Trošak	Rok	Ukupna ocjena
S1	Umjeren do značajan	Nizak	Kratak	Prva mjera za sprovođenje
S3	Potencijalno visok, ali prostorno preširok	Srednji–visok	Srednji	Ne predlaže se kao široka mjera
S4	Najbolji odnos efekta i realnosti	Srednji; racionalan uz održavanje	Fazno	Preporučeni ciljni paket
S5	Lokalni	Varijabilan	Srednji	Samo za preostale objekte nakon S4

9.8. Preporučeni paket mjera

Preporučeni paket je S1 + ciljani S4 + selektivni S5. S1 daje brzu režimsku intervenciju, ciljani S4 daje dodatno smanjenje na rezidualnim klasterima, a S5 ostaje zaštitni mehanizam za objekte koji nakon toga i dalje imaju formalno prekoračenje ili specifičan lokalni problem.

Ovakav paket je pogodniji za usvajanje i sprovođenje od širokog scenarija tihog asfalta jer građanima pokazuje gdje se mjere stvarno predlažu, zašto se predlažu i šta se očekuje od svake faze. Ujedno se smanjuje rizik da AP bude shvaćen kao nerealna lista skupih radova, umjesto kao operativan i postupno sprovediv plan.

Preporučeni paket čine S1 kao kratkoročna režimska mjera, ciljani S4 kao fazni tehnički paket na izvoru buke i S5 kao lokalna rezidualna provjera. Održavanje kolovoza, monitoring i plansko-institucionalne mjere su obavezne prateće aktivnosti.

10. Okvirna procjena troškova, faznost i izvori finansiranja

Procjena troškova je indikativna i služi za planiranje i odlučivanje. Ne predstavlja predmjer i predračun. Konačne vrijednosti zavise od tehničke dokumentacije, širine kolovoza, jediničnih cijena, organizacije saobraćaja tokom radova i odluke da li se tihi asfalt radi samostalno ili u okviru već planirane obnove.

10.1. Okvirna procjena troškova

Tabela 21. Okvirna procjena troškova

Scenario / mjera	Obuhvat	Karakter troška	Radni raspon
S1 – izmjena brzine	9,458 km režima brzine	saobraćajno-tehnička provjera, projekat signalizacije, znakovi, kontrola	30.000–100.000 EUR
S4 – ciljani tihi asfalt	3,563 km / oko 25.000 m ² kolovoza	puni trošak presvlačenja; posebno izdvojiti inkrementalni trošak tišeg zastora	650.000–1.400.000 EUR puni trošak; 200.000–500.000 EUR inkrementalno
S5 – lokalne mjere	51 rezidualni objekat sa stanovnicima kao baza provjere	lokalne barijere/parapeti ili mjere na prijemniku	po lokaciji; okvirno 5.000–30.000 EUR po objektu za prijemnik
Monitoring	reprezentativne lokacije	ciljna mjerenja, kontrolni proračun i evidencija	10.000–25.000 EUR po ciklusu

10.2. Indikativna ocjena troškovne efikasnosti

Troškovna efikasnost ne zamjenjuje projektni predračun, ali pomaže da se uporedi šta se dobija za uloženi novac. Zato se trošak posmatra zajedno sa brojem stanovnika koji izlaze iz viših opsega buke.

Tabela 22. Indikativna troškovna efikasnost

Scenario	Grubi trošak	Efekat	Tumačenje
S1	30.000–100.000 EUR	smanjuje rezidualne objekte prije S4; priprema ciljanu selekciju	Najpovoljnija kratkoročna mjera; efekat zavisi od poštovanja režima.
S4	650.000–1.400.000 EUR puni trošak; 200.000–500.000 EUR inkrementalno	–85,3 rezidualnih stanovnika u odnosu na S1	Opravljan jer je ograničen na 3,563 km i veziv za održavanje.
S5	po lokaciji	štiti preostale rezidualne objekte	Odluka se donosi pojedinačno nakon terenske provjere.

10.3. Poređenje mjera na izvoru i mjera na prijemniku

Mjere na izvoru imaju prednost kada se istom intervencijom štiti veći broj objekata i poboljšava spoljašnji akustički prostor. Kod preostalih rezidualnih objekata nakon S4 može biti racionalnije razmotriti mjere na prijemniku, naročito ako su objekti preblizu puta, ako nema prostora za barijeru ili ako bi barijera štitila samo jedan objekat.

10.4. Evropski okvir i finansiranje

Aneks V Direktive 2002/49/EC predviđa da akcioni planovi, gdje je dostupno, sadrže finansijske informacije, uključujući budžete, procjenu troškovne efikasnosti i cost-benefit procjenu. U evropskoj praksi se mjere ne biraju samo prema maksimalnom smanjenju buke, već prema kombinaciji efekta, izvodljivosti, javne prihvatljivosti i finansijske racionalnosti.

U evropskoj praksi akcioni planovi buke ne propisuju automatski jednu univerzalnu mjeru. Nadležni organ bira kombinaciju mjera na osnovu karata buke, javne rasprave, izvodljivosti, troškova i očekivane koristi.

10.5. Okvirna zdravstveno-ekonomska i društvena procjena

Trošak nepreduzimanja mjera treba posmatrati kao nastavak postojećeg društvenog opterećenja. Ako se S1 i ciljani S4 ne sprovedu, rezidualna noćna izloženost ostaje na istim lokacijama, a buduće rekonstrukcije puta mogu propustiti priliku da se uz relativno mali dodatni trošak ugradi tiši kolovoz.

Zdravstveno-ekonomska procjena ne predstavlja direktnu budžetsku uštedu, već procjenu izbjegnuto društvenog troška koji nastaje zbog hronične izloženosti buci: smetnje sna, uznemiravanje, smanjenje kvaliteta života i povezani zdravstveni efekti. Zato se u AP prikazuje kao orijentacioni pokazatelj koristi, a ne kao finansijski prihod.

Prema primijenjenom pristupu, dodatna korist ciljanog S4 u odnosu na S1 može se orijentaciono posmatrati kroz izbjegnuti društveni trošak od oko 19.100 EUR godišnje po užoj Lden metodi, odnosno u širem rasponu od oko 25.500 do 152.900 EUR godišnje kada se uključe širi zdravstveno-ekonomski efekti. Na toj osnovi društveni rok povrata zavisi od toga da li se računa puni ili inkrementalni trošak mjere.

Tabela 22a. Okvirni društveni rok povrata prema troškovnom pristupu

Osnov obračuna	Procijenjeni trošak	Godišnja korist	Orijentacioni rok povrata	Tumačenje
Puni samostalni S4	750.000-1.450.000 EUR	25.500-152.900 EUR/god.	oko 5-57 godina	Povoljnije samo ako se mjera vezuje za druge radove.
Inkrementalni S4 pri obnovi	150.000-425.000 EUR	25.500-152.900 EUR/god.	oko 1-17 godina	Najrealniji način finansijskog opravdanja.
Srednji planski scenario	oko 250.000-350.000 EUR	oko 60.000-90.000 EUR/god.	oko 3-6 godina	Dobar odnos troška i društvene koristi.
S1 samostalno	25.000-75.000 EUR	korist zavisi od poštovanja režima	kratak do srednji	Mjera ima najnižu ulaznu cijenu i treba je sprovesti prvu.

Buka drumskog saobraćaja nije samo tehnički ili komunalni problem, već javnozdravstveni faktor rizika. Zato se trošak mjera posmatra i kao ulaganje u smanjenje budućih eksternih društvenih troškova: uznemirenosti, poremećaja sna, smanjenog kvaliteta života i dijela zdravstvenih i produktivnih troškova.

Ove procjene ne predstavljaju medicinski nalaz za pojedinačne građane. Njihova svrha je da pokažu da buka ima društvenu cijenu i da mjere zaštite mogu imati korist koja se ne vidi samo kroz budžetski trošak.

U ovom Predlogu Akcionog plana proračun je dat konzervativno za poređenje S1 i S4, na osnovu Lden opsega iznad 55 dB i EU Handbook pristupa. U toku sprovođenja i naredne revizije AP, proračun S0/S1/S4 može se dodatno provjeriti i ažurirati na osnovu zbirnih tabela iz CadnaA.

Tabela 23. Indikativni eksterni troškovi buke – radni proračun S1/S4

Scenario	Stanovnici u Lden opsezima iznad 55 dB	Indikativni eksterni trošak	Godišnja korist
S1	55–60: 194,8; 60–65: 153,5; 65–70: 11,4	oko 59.900 EUR/god.	—
S4	55–60: 213,9; 60–65: 42,9; 65–70: 1,0	oko 40.800 EUR/god.	oko 19.100 EUR/god. u odnosu na S1

Napomena: Proračun je planski i indikativan. Ne predstavlja medicinsko vještačenje niti direktnu budžetsku uštedu, već monetizovani pokazatelj društvene koristi od smanjenja izloženosti buci. U toku sprovođenja i naredne revizije AP, tabela se po potrebi može dopuniti i S0 redom iz SKB tabele.

10.6. Trošak nepreduzimanja mjera

Trošak nepreduzimanja mjera ne vidi se neposredno u budžetu upravljača puta, ali se javlja kroz smetnje sna, smanjeni kvalitet života, zdravstvene rizike i pritužbe stanovništva. Zbog toga se u AP koristi društveno-ekonomska procjena: poredi se očekivani godišnji izbjegnuti trošak buke sa investicionim ili inkrementalnim troškom mjera.

Tabela 23a. Trošak nepreduzimanja mjera - kvalitativna procjena

Varijanta	Šta se dešava ako se ne preduzme mjera	Društveno-ekonomsko tumačenje
Bez S1	Zadržavaju se rezidualna prekoračenja u kontaktu stambenih objekata sa putem	Propušta se jeftina mjera koja može smanjiti emisiju buke.
Bez ciljanog S4	Preostali klasteri nakon S1 ostaju bez dodatne mjere na izvoru	Dugoročno se zadržava dio noćne izloženosti i zdravstvenog troška.
Bez monitoringa	Nema provjere da li su mjere sprovedene i da li daju efekat	AP se ne može kvalitetno revidovati nakon pet godina.

10.7. Društveni rok povrata investicije

Društveni rok povrata nije finansijski profit investitora, već orijentacioni pokazatelj koliko godina društvenih koristi treba da opravda trošak mjere. Za ciljani S4 posebno se razlikuju puni trošak samostalne intervencije i inkrementalni trošak ako se tihi asfalt ugradi u već planirane radove održavanja.

Tabela 23b. Društveni rok povrata investicije - planska procjena

Troškovni pristup	Orijentacioni trošak	Godišnja korist / izbjegnuti trošak	Orijentacioni društveni rok povrata
S1 režimska mjera	25.000-75.000 EUR	Korist kroz smanjenje izloženosti nakon brzina	Kratak, uz uslov sprovođenja i kontrole brzina.
Ciljani S4 - puni trošak	750.000-1.450.000 EUR	oko 19.100 EUR/god po užem pristupu; širi raspon 25.500-152.900 EUR/god	Dug ako se računa kao samostalna investicija.
Ciljani S4 - inkrementalni trošak	150.000-425.000 EUR	isti efekat buke, ali sa manjim troškom pripisanim AP	Znatno povoljniji, okvirno 1-17 godina; srednji scenario oko 3-6 godina.

10.8. Metodološke napomene za tumačenje troškova i koristi

Za donošenje odluke važno je da se troškovi mjera ne tumače samo kao jednokratni budžetski izdatak, već i kroz društvenu korist od smanjenja izloženosti buci. Pristup u ovom Akcionom planu zato razlikuje puni trošak mjere, inkrementalni trošak ako se mjera veže za planirane radove, godišnju društvenu korist i orijentacioni društveni rok povrata.

Tabela 23c. Metodološki postupak procjene troškova i koristi

Korak	Opis metodološkog postupka	Primjena u AP M-10
1. Definisanje obuhvata	Dužina i vrsta mjere utvrđuju se po modelovanim segmentima.	S1 na kritičnim segmentima; S4 samo na rezidualnim potezima.
2. Procjena troška	Koriste se indikativni planski rasponi, ne detaljan predmjer radova.	Daje se dovoljno pouzdan raspon za javnu raspravu i planiranje.
3. Razdvajanje punog i inkrementalnog troška	Kod tihog asfalta dio troška može biti dio redovne obnove kolovoza.	S4 je povoljniji ako se veže za presvlačenje ili rehabilitaciju kolovoza.
4. Procjena koristi	Korist se izražava kroz smanjenje društveno-zdravstvenog troška buke.	Koristi se za poređenje S1 i S4, ne kao garancija finansijskog prihoda.
5. Rok povrata	Trošak se poredi sa godišnjom procijenjenom koristi.	Daje orijentacioni društveni rok povrata i pomaže odlučivanju.

Formula za orijentacioni društveni rok povrata je jednostavna: društveni rok povrata = trošak mjere / godišnja društvena korist. Ako se koristi puni trošak samostalnog kolovoznog zahvata, rok povrata je duži. Ako se koristi inkrementalni trošak u okviru planirane obnove, rok povrata je kraći i metodološki prikladniji za odluku o uključivanju tišeg asfalta u program održavanja.

Tabela 23d. Pojmovi za tumačenje društvenog povrata investicije

Pojam	Objašnjenje
Puni trošak	Trošak mjere ako se izvodi kao zasebna investicija samo zbog buke.
Inkrementalni trošak	Dodatni trošak izbora tišeg rješenja u odnosu na standardno rješenje kada se radovi ionako izvode.
Godišnja korist	Procijenjeni izbjegnuti društveno-zdravstveni trošak usljed smanjenja izloženosti.
Društveni rok povrata	Broj godina potreban da se kroz društvene koristi opravda trošak mjere.

11. Javna rasprava

Javna rasprava o Nacrtu akcionog plana sprovedena je u skladu sa Zakonom o zaštiti od buke u životnoj sredini i Uredbom o izboru predstavnika nevladinih organizacija u radna tijela organa državne uprave i sprovođenju javne rasprave u pripremi zakona i strategija. Rezultati javne rasprave uključeni su u ovaj Predlog Akcionog plana.

11.1. Sprovedena javna rasprava

Javna rasprava o Nacrtu akcionih planova za strateške karte buke za putne pravce Podgorica - Cetinje i Kotor - Krtolska raskrsnica trajala je od 05. do 25. juna 2026. godine. Javni poziv je objavljen 05. juna 2026. godine na portalu e-Uprave i internet stranici Ministarstva ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera. Javnu raspravu sprovedo je Ministarstvo ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera, u saradnji sa Ministarstvom saobraćaja.

- zainteresovana javnost je mogla dostaviti primjedbe, predloge i sugestije u pisanom ili elektronskom obliku;
- za putni pravac Podgorica - Cetinje održan je okrugli sto 12. juna 2026. godine u amfiteatru Ministarstva ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera, u periodu od 10:00 do 11:00 časova;
- razmatrani su rezultati SKB, efekti scenarija S1 i ciljanog S4, rezidualni objekti, faznost mjera, troškovi i monitoring;
- učesnici su imali mogućnost da ukažu na lokalne okolnosti, postojeće planske akte i pitanja važna za sprovođenje mjera;
- izvještaj o sprovedenoj javnoj raspravi sačinjen je 26. juna 2026. godine.

11.2. Primjedbe, predlozi i sugestije

Tokom javne rasprave nije bilo drugih primjedbi, predloga ni sugestija koje bi zahtijevale izmjenu koncepcije Akcionog plana, predloženog scenarija S4 ili programa mjera. Na okruglom stolu za putni pravac Podgorica - Cetinje evidentirana je sugestija predstavnice Prijestonice Cetinje u vezi sa novom Odlukom o utvrđivanju akustičkih zona na teritoriji Prijestonice Cetinje.

Tabela 23e. Rezultati javne rasprave

Element javne rasprave	Nalaz / postupanje
Period sprovođenja	05-25. jun 2026. godine (20 dana od objavljivanja Javnog poziva).
Načelnici organi	Ministarstvo ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera sprovedo je javnu raspravu u saradnji sa Ministarstvom saobraćaja.
Okrugli sto za M-10	Održan 12. juna 2026. godine, 10:00-11:00, u amfiteatru Ministarstva ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera.

Element javne rasprave	Nalaz / postupanje
Sugestija Prijestonice Cetinje	Ukazano je na novu Odluku o utvrđivanju akustičkih zona na teritoriji Prijestonice Cetinje broj 02-016/21-619 od 07.06.2021. godine (Sl. list CG 17/2021).
Druge primjedbe i sugestije	Tokom javne rasprave nijesu pristigle druge primjedbe, predlozi ni sugestije.
Zaključak za Predlog AP	Ne mijenja se preporučeni paket mjera; pravni i planski osnov dopunjen je evidentiranjem nove odluke Prijestonice Cetinje.

Rezultati javne rasprave potvrđuju da se Predlog Akcionog plana može uputiti u dalju proceduru usvajanja na Vladi, uz zadržavanje faznog i ciljanog pristupa mjerama zaštite od buke.

11.3. Zaključak javne rasprave

Na osnovu Izvještaja o sprovedenoj javnoj raspravi konstatuje se da nema izmjena i dopuna Nacrta Akcionog plana po osnovu rezultata sprovedene javne rasprave, osim evidentiranja i provjere nove Odluke o akustičkim zonama Prijestonice Cetinje u pravnom i planskom osnovu i daljoj primjeni dokumenta. Predlog Akcionog plana zadržava preporučeni fazni paket: S1 kao kratkoročnu režimsku mjeru, ciljani S4 kao osnovni tehnički scenario i S5 kao lokalnu rezidualnu provjeru.

12. Monitoring, vrednovanje i revizija Akcionog plana

Monitoring je potreban da se provjeri da li se mjere zaista sprovode i da li daju očekivani efekat. Bez praćenja, Akcioni plan bi ostao samo planski dokument bez povratne informacije.

Tabela 24. Monitoring pokazatelji

Indikator	Način praćenja	Učestalost
Realizacija S1	evidencija signalizacije, režima brzine i kontrole	godišnje
Realizacija S4	evidencija ugrađenog CNS_15 ili ekvivalenta na ciljanim segmentima	godišnje / po realizaciji radova
Rezidualni objekti, osjetljive zone i pojedinačno izdvojeni osjetljivi objekti	GPKG/Building Evaluation, kontrola funkcije objekta, ciljana mjerenja po potrebi i terenski zapis	godišnje / nakon mjera / pri promjeni uslova
Ciljna mjerenja buke	mjerenja prije/poslije mjere na reprezentativnim lokacijama	po potrebi
Pritužbe građana	evidencija i prostorno vezivanje primjedbi	kontinuirano
Revizija AP	revizija nakon značajnih promjena ili isteka perioda	najkasnije za 5 godina

13. Zaključak

Analiza potvrđuje da je za dionicu M-10 Podgorica – Cetinje najopravdaniji fazni i ciljani pristup. S1 smanjenje brzine predstavlja prvu, relativno brzu i niskotroškovnu mjeru. Nakon S1 preostali problem je dovoljno lokalizovan da se tihi asfalt ne predlaže široko, već kroz ciljani S4 na 3,563 km.

Ciljani S4 daje najbolji odnos efekta i realnosti: rezidualni stanovnici se smanjuju sa 163,6 na 78,3, odnosno za oko 52,1%. Ipak, S4 ne uklanja sve probleme, pa se za preostale objekte zadržava S5 kao lokalna provjera barijera, parapeta, fasadne zaštite, prozora, vrata i akustičke ventilacije.

Ovaj dokument predstavlja Predlog Akcionog plana za usvajanje na Vladi. Grafički prilozi S0/S1/S4 za Lden i Lnight kompletirani su kao dokumentaciona osnova. Javna rasprava je sprovedena u periodu od 05. do 25. juna 2026. godine; u toku rasprave nijesu pristigle druge primjedbe, predlozi ni sugestije koje bi zahtijevale izmjenu predloženog paketa mjera. Evidentirana je sugestija Prijestonice Cetinje o novoj Odluci o akustičkim zonama, koja je uključena u pravni i planski osnov i dalju primjenu dokumenta. U pogledu troškova, Predlog koristi istu metodološku logiku kao AP Ribarevine-Bijelo Polje: razlikuje puni i inkrementalni trošak mjere i prikazuje orijentacioni društveni povrat investicije.

14. Prilozi i dokumentaciona osnova

Prilozi čuvaju stručnu sljedljivost dokumenta. U njima se nalaze karte, tabele, modeli i projektni zadaci koji omogućavaju provjeru rezultata i ponavljanje proračuna.

14.1. Dokumentaciona osnova

Dokumentaciona osnova pokazuje koji su fajlovi i podaci korišćeni za izradu Akcionog plana:

- Strateška karta buke za M-10 Podgorica – Cetinje – tekstualni dio i karte Lden/Lnight;
- CadnaA modeli S0, S1 i S4 (.cna);
- GPKG prostorni slojevi S1 i S4;
- tabele izloženosti stanovništva i building evaluation izvodi;
- radne stacionaže i segmenti brzine;
- lokalni akti o akustičkim zonama Podgorice i Cetinja;
- PDF karte S0/S1/S4 za Lden i Lnight.

14.2. Prilozi uz Predlog Akcionog plana

Prilozi uz Predlog Akcionog plana čine dokumentacionu osnovu za provjeru rezultata, sprovođenje mjera i kasniju reviziju. Obuhvataju karte, tabele izloženosti, listu rezidualnih objekata, tehnički zapis CadnaA scenarija i informativno-metodološki pregled EU prakse.

Uz Predlog Akcionog plana priložen je kompletan set od šest PDF karata: S0_Lden, S0_Lnight, S1_Lden, S1_Lnight, S4_Lden i S4_Lnight. S0 karte predstavljaju polazno stanje iz SKB, dok S1 i S4 karte prikazuju modelovane scenarije Akcionog plana.

Tabela 25. Prilozi uz Predlog Akcionog plana

Prilog	Sadržaj	Status
P1	Karte buke S0: Lden i Lnight	priloženo – S0_Lden.pdf i S0_Lnight.pdf (polazno stanje)
P2	Karte buke S1: Lden i Lnight	priloženo – S1_Lden.pdf i S1_Lnight.pdf (scenario S1)
P3	Karte buke S4: Lden i Lnight	priloženo – S4_Lden.pdf i S4_Lnight.pdf (ciljni scenario S4)
P4	Tabele izloženosti stanovništva S0/S1/S4	priloženo - finalne tabele izloženosti S0/S1/S4
P5	Lista rezidualnih objekata nakon S4	priloženo - lista rezidualnih objekata nakon S4
P6	Projektni zadaci i tehnički zapis CadnaA scenarija	priloženo - stručna dokumentaciona osnova
P7	Uporedna EU praksa	priloženo - informativno-metodološki prilog

14.3. Rezidualni objekti u scenariju S4 – izvod

Izvod rezidualnih objekata daje radnu osnovu za S5. Lista nije konačna odluka o pojedinačnim intervencijama, već pokazuje gdje treba uraditi terensku i tehničku provjeru.

Tabela 26. Rezidualni objekti S4 – skraćeni izvod

ID	Zona	Stan.	Stacionaža	SB	Lday	Le	Lnight	Lden
1377	S	24,8	km 5+505	SB-14	54,0	53,3	47,3	56,6
1361	S	10,5	km 3+720	SB-13	54,1	53,6	47,6	56,9
4805	M	5,1	km 1+211	SB-05	57,2	56,5	50,5	59,8
1366	S	5,0	km 3+934	SB-14	55,1	54,5	48,4	57,8
843	S	3,5	km 5+933	SB-14	58,2	57,6	51,7	60,9
621	S	3,3	km 3+806	SB-14	54,2	53,7	47,7	57,0
687	S	3,1	km 4+029	SB-14	53,6	52,9	46,9	56,2
3184	S	2,5	km 3+754	SB-14	56,2	55,6	49,6	58,9

Napomena: Prikazan je skraćeni izvod. Kompletan lista rezidualnih objekata, riješenih objekata i S4 segmenata nalazi se u pratećem Excel/GPKG paketu.

Prilog 1. Projektni zadaci za CadnaA modelovanje

Prilog 1 ima operativnu funkciju: on prevodi zaključke Akcionog plana u jasne zadatke za modelara i kontrolora. Time se obezbjeđuje da su budući proračuni ponovljivi i uporedivi.

P1.1. Svrha i status priloga

Ovaj prilog definiše operativne projektne zadatke za provjeru i dokumentovanje scenarija. U odnosu na početni širi pristup, za M-10 je usvojen racionalan redosljed: prvo S1, zatim ciljani S4 na osnovu rezidualne analize, a S5 samo kao lokalna provjera preostalih objekata.

P1.2. Opšta pravila modelovanja

Opšta pravila služe da svi scenariji budu izrađeni na istoj osnovi. Ako se istovremeno mijenja previše parametara, više nije moguće pouzdano znati koja mjera je dala efekat.

- Koristiti zaključani referentni CadnaA model SKB kao S0.
- Svaki scenario čuvati kao posebnu kopiju modela.
- Ne mijenjati objekte, stanovništvo, teren, meteo i akustičke zone između scenarija.
- Za S1 mijenjati samo brzine na definisanim GPKG/CadnaA segmentima.
- Za S4 zadržati S1 brzine i mijenjati samo STRO_ID/CNS na ciljanim segmentima.
- Za S5 ne modelovati linijski cijelu dionicu, već lokalne provjere nakon terenske analize.

Tabela P1-1. Projektni zadaci za CadnaA

Oznaka	Scenario	Zadatak	Status
PZ-CAD-01	S0	Verifikovati zaključani referentni model SKB i izvoz tabela.	obavezno
PZ-CAD-02	S1	Primijeniti smanjenje brzine na 13 GPKG segmenata i izvesti karte/tabele.	spovedeno
PZ-CAD-03	Rezidual S1	Izdvojiti rezidualne objekte i grupisati ih po stacionaži i segmentima.	spovedeno
PZ-CAD-04	S4	Primijeniti CNS_15 na 3,563 km ciljano, uz brzine iz S1.	spovedeno / preporučeno
PZ-CAD-05	S5	Za preostale objekte provjeriti lokalne barijere ili mjere na prijemniku.	uslovno
PZ-CAD-06	Kontrola	Pripremiti jedinstvenu tabelu poređenja S0/S1/S4 i rezidualnih objekata.	za finalizaciju
PZ-CAD-07	Karte	Pripremiti S0/S1/S4 Lden i Lnight za javnu raspravu.	dostavljeno

P1.3. Minimalni redosljed rada

Za ovu dionicu redosljed modelovanja nije samo tehničko pitanje, već i metodološki argument. Najprije se potvrđuje S0/SKB, zatim se modeluje S1, potom se iz S1 izdvajaju rezidualni objekti i tek nakon toga se formira ciljani S4. Time se izbjegava nasumično modelovanje velikog broja varijanti i dobija se jasna veza između problema, mjere i očekivanog efekta.

Redosljed rada prati logiku stručnog odlučivanja: prvo se zaključava S0, zatim provjerava najjednostavnija mjera S1, pa tek onda ciljani S4 i eventualni S5 za preostale lokacije.

1. Zaključati i provjeriti S0 model i osnovne izlaze.
2. Modelovati S1 na tačnim GPKG/CadnaA segmentima.
3. Analizirati rezidualne objekte nakon S1.
4. Definirati ciljani S4 samo na kratkim opravdanim segmentima.
5. Nakon S4 izdvojiti rezidualne objekte i aktivirati S5 samo lokalno.
6. Pripremiti karte i tabele za završnu dokumentacionu osnovu i sprovođenje Akcionog plana.

Prilog 2. Uporedna praksa EU za akcione planove buke na magistralnim putevima

Ovaj prilog ima informativno-metodološku funkciju za javnost i donosiocje odluka. Njegov cilj nije mehaničko preuzimanje mjera iz drugih država, već objašnjenje da je fazni pristup S1–ciljani S4–S5 u skladu sa evropskom praksom za puteve koji prolaze kroz naseljene i polunaseljene prostore.

P2.1. Kriterijumi uporedivosti

Uporedna praksa ne služi da se mehanički preuzme tuđe rješenje. Ona služi da pokaže da je izbor mjera na dionici M-10 usklađen sa evropskom logikom: prvo se razmatraju mjere na izvoru buke, zatim se skupe građevinske mjere koriste ciljano, a pasivne mjere se ostavljaju za rezidualne slučajeve.

Za tumačenje Predloga korisno je naglasiti da evropski akcioni planovi često kombinuju više malih mjera umjesto jedne velike mjere. Upravo to je logika S1 + ciljani S4: kombinacija režima saobraćaja i tišeg kolovoza na ograničenim potezima.

Uporedivi primjeri se ne biraju samo po državi, već po tipu puta, obimu saobraćaja i načinu prolaska kroz naseljena područja. Zato su relevantni primjeri regionalnih i magistralnih puteva, a ne samo autoputeva.

- putni pravci iznad praga za strateško kartiranje i akcione planove;
- magistralni/regionalni putevi kroz naselja ili kontaktne zone;
- kombinovanje brzina, tihog kolovoza, održavanja, monitoringa i lokalnih mjera;
- upotreba cost-benefit i cost-effectiveness logike za izbor mjera;
- javna rasprava i fazno sprovođenje.

Tabela P2-1. Uporedna EU praksa i prenos na M-10 Podgorica–Cetinje

Primjer / praksa	Relevantna poruka	Prenos na M-10
Njemačka – federalni putevi kroz naselja	Smanjenje brzine i tihi asfalt često se kombinuju; pasivne mjere se koriste za preostale objekte.	Podržava S1 kao prvu mjeru i S5 za rezidualne objekte.
Irska – Noise Action Plans 2024–2028	Prvo se izdvajaju prioriteta područja, zatim se rade dodatne provjere i cost-benefit analiza.	Podržava našu odluku da se tihi asfalt ne širi unaprijed, nego tek nakon S1 reziduala.
Španija – regionalni/lokalni putevi	Dionice oko 3–5 miliona vozila/god obrađuju se segmentno i uz prikaz troškova.	Potvrđuje da kraći S4 potezi imaju smisla kao zasebne jedinice mjere.
Baden-Württemberg	Kombinacija brzine i tihog kolovoza daje bolji efekat od jedne mjere.	Metodološki podržava S4 kao ciljni kombinovani paket.
EU/WHO/EEA okvir	Buka se tumači kao javnozdravstveni i ekonomski problem, ne samo komunalna smetnja.	Opravdava dodatak zdravstveno-ekonomske procjene i prioritizaciju Night.

P2.2. Zaključak uporedne prakse

Pouka za dionicu Podgorica–Cetinje je da se tihi asfalt najlakše opravdava kada se planira zajedno sa obnovom kolovoza, dok se smanjenje brzine može koristiti kao brza mjera za provjeru i smanjenje emisije. Barijere i fasadne mjere ostaju dio alata, ali tek nakon što se vidi šta preostaje poslije mjera na izvoru.

Tabela P2-2. Prenos pouka EU prakse na dionicu M-10 Podgorica–Cetinje

Pouka iz EU prakse	Primjena na M-10 Podgorica–Cetinje
Prioritet su mjere na izvoru.	S1 i ciljani S4 su osnovni paket AP.
Tihi asfalt je najracionalniji uz obnovu.	S4 treba vezati za planove održavanja i presvlačenja.
Barijere nijesu univerzalno rješenje.	S5 se radi lokalno i samo gdje postoji prostor i grupa korisnika.
Javna rasprava mora biti razumljiva.	AP sadrži vodič za građane, sažetak i objašnjenje scenarija.

Uporedna praksa potvrđuje da akcioni plan ne mora odmah predlagati najskuplju mjeru duž cijele dionice. Savremeni pristup je fazan: prvo se sprovode mjere koje su brze, jeftine i provjerljive; zatim se tehničke mjere na izvoru vezuju za

održavanje i obnovu; a preostali rezidualni objekti rješavaju se lokalnim mjerama ili mjerama na prijemniku. Upravo takav pristup je primijenjen u ovom AP za M-10 Podgorica – Cetinje.

P2.3. Izvori za finalni Akcioni plan

Izvori iz EU prakse služe kao metodološka podrška i informativni materijal. U toku sprovođenja i narednim revizijama mogu se dodatno usklađivati sa odabranim nivoom detaljnosti i eventualnim zahtjevima naručioca.

- Directive 2002/49/EC – Environmental Noise Directive.
- European Commission – Environmental Noise Directive overview.
- WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018.
- European Commission / DG MOVE – Handbook on the external costs of transport, 2019.
- EEA / Eionet metodološki izvještaji o akcionim planovima i zdravstvenim rizicima buke.
- Izabrani akcioni planovi iz Njemačke, Irske, Španije i Baden-Württemberg prakse.

Prilog 3. Operativni protokol za sprovođenje i monitoring

Ovaj prilog daje praktičan redoslijed koraka nakon usvajanja AP. Cilj je da se mjere ne izgube u opštim formulacijama, već da se za svaku fazu zna ko je nosilac, koji je izlaz i kako se provjerava realizacija.

Tabela P3-1. Operativni protokol za sprovođenje AP

Faza	Aktivnost	Minimalni izlaz / dokaz
1. Potvrda S1	Saobraćajno-tehnička provjera predloženih brzina	Zapisnik ili stručna saglasnost; karta/segmenti signalizacije.
2. Realizacija S1	Postavljanje ili izmjena signalizacije i režima brzine	Evidencija lokacija, datuma i fotografije.
3. Priprema S4	Usklađivanje ciljanih S4 segmenata sa planom održavanja	Plan radova sa označenim segmentima i tipom kolovoza.
4. Provjera reziduala	Ažuriranje liste objekata nakon sprovedenih mjera	Tabela objekata i stanovnika sa statusom prekoračenja.
5. Monitoring	Ciljna mjerenja i/ili novo modelovanje nakon realizacije	Izvještaj o poređenju modelovanog i stvarnog stanja.
6. Revizija AP	Ažuriranje plana u skladu sa rezultatima i novim podacima	Izvještaj za petogodišnju reviziju ili ranije ažuriranje.

Monitoring treba da obuhvati i osjetljive objekte iz SKB. Iako za njih nijesu evidentirana prekoračenja, njihova funkcija zahtijeva da ostanu u posebnoj evidenciji, naročito ako se promijene saobraćajno opterećenje, režim korišćenja prostora ili izgradi nova infrastruktura u okruženju.

Tabela P3-2. Monitoring indikatori za sprovođenje AP

Monitoring tema	Pokazatelj	Učestalost / trenutak provjere
Brzine	Usklađenost stvarnih brzina sa S1 režimom	Nakon uvođenja i periodično.
Kolovoz	Stanje kolovoza, oštećenja, tip habajućeg sloja	Godišnje i nakon radova.
Buka	Lden/Lnight na reprezentativnim lokacijama	Po potrebi nakon mjera ili kod pritužbi.
Rezidualni objekti	Broj objekata i stanovnika sa prekoračenjem	Nakon S4 i pri reviziji AP.
Osjetljivi objekti	Status buke kod škola, zdravstva, kulturnih i javnih objekata	Pri svakoj reviziji SKB/AP.

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ	Ministarstvo ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera
NAZIV PROPISA	Predlog Akcionog plana zaštite od buke u životnoj sredini za magistralni put M-10, dionica Podgorica-Cetinje

1. Definisanje problema

- Koje probleme treba da riješi predloženi akt?
- Koji su uzroci problema?
- Koje su posljedice problema?
- Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri?
- Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa ("status quo" opcija)?

- Predloženim Akcionim planom uređuje se planski okvir za sprovođenje mjera zaštite od buke u životnoj sredini za **magistralni put M-10, dionica Podgorica-Cetinje**, u dužini od približno **30,656 km**.
- Akcioni plan se izrađuje na osnovu finalne stručne podloge: Strateška karta buke za magistralni put M-10, dionica Podgorica-Cetinje, maj 2026. godine. Modelovanje je rađeno u softveru CadnaA 2026, prema metodi CNOSSOS-EU, za indikatore Lday, Levening, Lnight i Lden.
- Dominantan problem je izloženost stanovništva buci drumskog saobraćaja u neposrednom uticajnom pojasu magistralnog puta. Dionica povezuje Glavni grad Podgoricu i Prijestonicu Cetinje i ima regionalnu, međugradsku, turističku i tranzitnu funkciju.
- Uzrok problema je kombinacija intenziteta saobraćaja, režima brzine, blizine stambenih objekata kolovozu i različite osjetljivosti akustičkih zona. Prema modelu, PGDS/AADT iznosi oko 12.939 vozila/dan, odnosno oko 4.722.881 vozilo/god, uz učešće teških vozila od oko 5% po periodima modela.
- U S0/SKB modelu analizirano je 4.769 objekata i oko 7.119 stanovnika. Oko 194,9 stanovnika izloženo je vrijednostima Lden ≥ 55 dB(A), a oko 214,8 stanovnika vrijednostima Lnight ≥ 45 dB(A). Prekoračenje makar jednog indikatora evidentirano je za 230 objekata i oko 274,97 stanovnika.
- Noćni indikator Lnight je posebno značajan jer su granične vrijednosti noću strože, a buka u noćnom periodu direktno utiče na san, odmor, kvalitet života i dugoročni javnozdravstveni rizik.
- Rezultati scenarija pokazuju da S1, kao smanjenje/harmonizacija brzina na kritičnim segmentima, daje značajan početni efekat, ali ne uklanja sav problem. Nakon S1 ostaje 167 formalno rezidualnih objekata, od čega 73 sa stanovnicima, odnosno 163,6 rezidualnih stanovnika.
- Ciljani S4 smanjuje broj rezidualnih objekata na 120, broj rezidualnih objekata sa stanovnicima na 51, a rezidualne stanovnike na 78,3. Time se procijenjeni broj rezidualnih stanovnika smanjuje za oko 52,1% u odnosu na S1.
- Posebno su evidentirani osjetljivi objekti i kompleksi: Ambulanta Gornja Gorica, Vrtić Donja Gorica, Univerzitet Donja Gorica, Groblje Donja Gorica, Muzička akademija i Bolnica Danilo I. Za njih nijesu evidentirana prekoračenja graničnih vrijednosti, ali se zbog javne, zdravstvene, obrazovne ili kulturne funkcije zadržavaju kao kontrolna grupa u monitoringu.
- Subjekti na koje problem najviše utiče su stanovništvo u objektima uz magistralni put, posebno djeca, stariji, bolesni i druga osjetljiva lica, zatim Glavni grad Podgorica, Prijestonica Cetinje, upravljač puta, nadležni državni organi, privredni subjekti, korisnici prostora i korisnici puta.
- Bez donošenja Akcionog plana, odnosno u status quo opciji, zadržala bi se postojeća povišena izloženost stanovništva buci, posebno u noćnom periodu; ne bi postojao fazni program mjera, jasna osnova za uključivanje zaštite od buke u održavanje i obnovu kolovoza, niti sistem za monitoring i reviziju mjera.

2. Ciljevi

- Koji ciljevi se postižu predloženim propisom?

- Navesti usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.

- Predloženim Akcionim planom postiže se osnovni cilj zaštite zdravlja ljudi i životne sredine od štetnog dejstva buke u životnoj sredini.
- Osnovni operativni cilj je definisanje realističnih, faznih i provjerljivih mjera za smanjenje izloženosti stanovništva buci drumskog saobraćaja u koridoru magistralnog puta M-10, dionica Podgorica-Cetinje.
- Poseban cilj je smanjenje noćne izloženosti buci i rezidualnih Lnight prekoračenja, jer je noćni indikator posebno važan za san, odmor i javno zdravlje.
- Akcionim planom se utvrđuje fazni paket mjera: S1 kao kratkoročna režimska mjera izmjene brzine, ciljani S4 kao tehnička mjera tihog kolovoza na kratkim rezidualnim potezima i S5 kao selektivna lokalna provjera za preostale objekte.
- Cilj je i da se zahtjev za tiši kolovozni zastor uključi u buduće programe redovnog ili investicionog održavanja, presvlačenja ili rehabilitacije puta, umjesto da se predlaže skupa i neselektivna intervencija duž cijele trase.
- Akcioni plan stvara osnov za javnu raspravu, evidentiranje primjedbi građana, monitoring, vrednovanje efekata mjera i reviziju plana najkasnije nakon pet godina ili ranije u slučaju značajnih promjena.
- Ciljevi su usklađeni sa Zakonom o zaštiti od buke u životnoj sredini, pravilnicima o graničnim vrijednostima, akustičkim zonama, metodama izračunavanja i mjerenja buke, kao i sa obavezama usklađivanja Crne Gore sa Direktivom 2002/49/EC i metodologijom CNOSSOS-EU iz Direktive (EU) 2015/996.
- Donošenjem Akcionog plana doprinosi se ispunjavanju obaveza iz pregovaračkog poglavlja 27 - Životna sredina i klimatske promjene, kao i ciljevima održivog razvoja, posebno SDG 3 - Zdravlje i blagostanje i SDG 11 - Održivi gradovi i zajednice.

3. Opcije

- **Koje su moguće opcije za ispunjavanje ciljeva i rješavanje problema? (uvijek treba razmatrati "status quo" opciju i preporučljivo je uključiti i neregulatornu opciju, osim ako postoji obaveza donošenja predloženog propisa).**
- **Obrazložiti preferiranu opciju.**

- Prilikom pripreme Akcionog plana razmatrane su sljedeće opcije.
- Opcija 1 - status quo, bez novih mjera: zadržava se postojeće stanje bez posebnog programa mjera. Ova opcija ne zahtijeva neposredna ulaganja, ali ne rješava utvrđena prekoračenja, ne smanjuje izloženost stanovništva buci i ne uspostavlja jasan sistem monitoringa i revizije.
- Opcija 2 - minimalna neregulatorna/organizaciona opcija: obuhvata informisanje javnosti, evidentiranje pritužbi, opšte održavanje i povremenu komunikaciju sa lokalnom zajednicom. Ova opcija može poboljšati razumijevanje problema, ali sama po sebi ne daje obavezujući petogodišnji program mjera niti mjerljivo smanjenje buke.
- Opcija 3 - donošenje Akcionog plana sa faznim paketom mjera: obuhvata kratkoročne, srednjoročne i dugoročne mjere i jasno razdvaja mjere na izvoru buke, mjere na putu prostiranja, mjere na prijemniku i plansko-institucionalne aktivnosti.
- U okviru Opcije 3 razmatrani su scenariji: S0 kao polazno stanje iz SKB, S1 kao smanjenje/harmonizacija brzina na kritičnim segmentima, S3 kao široki tihi asfalt, ciljani S4 kao S1 + CNS_15 samo na 3,563 km rezidualnih poteza i S5 kao lokalne dopunske mjere za preostale objekte.
- **Preferirana opcija je Opcija 3** - donošenje Akcionog plana sa faznim paketom mjera. Preporučeni ciljni scenario je **S4**, jer kombinuje efekat S1 brzina i ciljano uvođenje tišeg kolovoznog zastora na 3,563 km, gdje se očekuje najbolji odnos koristi i troška.
- Scenario S1 zadržava se kao niskotroškovna i brzo izvodljiva organizaciona mjera. Scenario S3 se ne predlaže kao široka samostalna mjera jer bi na dugim otvorenim i slabo naseljenim potezima stvorio visok trošak bez proporcionalne koristi.

- Scenario S5 zadržava se samo kao dopunska lokalna provjera za preostale rezidualne objekte nakon S4, kroz provjeru barijera, parapeta, fasadne izolacije, prozora, vrata i akustičke ventilacije.
- Ovakav pristup je opravdan jer obezbjeđuje mjerljiv efekat, faznost, finansijsku realnost, mogućnost vezivanja mjera za buduće održavanje kolovoza i usklađenost sa javnim interesom zaštite zdravlja stanovništva i životne sredine.

4. Analiza uticaja

- Na koga će i kako će najvjerojatnije uticati rješenja u propisu - nabrojati pozitivne i negativne uticaje, direktne i indirektne.
- Koje troškove će primjena propisa izazvati građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima)?
- Da li pozitivne posljedice donošenja propisa opravdavaju troškove koje će on stvoriti?
- Da li se propisom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija?
- Uključiti procjenu administrativnih opterećenja i biznis barijera.

- Rješenja iz Akcionog plana najvjerojatnije će uticati na: stanovništvo u koridoru dionice Podgorica-Cetinje, Ministarstvo javnih radova, organ državne uprave nadležan za poslove saobraćaja, upravljača državnog puta, Glavni grad Podgoricu, Prijestonicu Cetinje, Agenciju za zaštitu životne sredine, ovlaštena pravna lica za mjerenje i modelovanje buke, privredne subjekte uz magistralni put, korisnike puta i širu zainteresovanu javnost.
- Pozitivni direktni uticaji odnose se na smanjenje izloženosti stanovništva buci, naročito u noćnom periodu, jasnije prioritete za održavanje i izbor kolovoznog zastora, bolju kontrolu režima brzine, uspostavljanje evidencije realizovanih mjera i transparentnije planiranje budućih ulaganja.
- Pozitivni indirektni uticaji odnose se na smanjenje uznemirenosti i smetnji sna, poboljšanje kvaliteta života, korišćenje rezultata strateškog kartiranja u prostornom i saobraćajnom planiranju, jačanje povjerenja javnosti kroz javnu raspravu i bolju usklađenost sa EU praksom.
- Mogući negativni ili ograničavajući uticaji su potreba za budžetskim sredstvima, dodatno administrativno angažovanje nadležnih organa i upravljača puta, potreba za saobraćajno-tehničkim analizama, moguće nezadovoljstvo dijela korisnika puta zbog nižih brzina na pojedinim segmentima i potreba da se tihi asfalt uskladi sa budućim programima održavanja.
- Akcioni plan ne uvodi nove direktne finansijske obaveze za građane. Mjere na prijemniku, kao što su fasade, prozori, vrata i akustička ventilacija, mogu se razmatrati selektivno za rezidualne objekte, tek nakon dodatne tehničke, ekonomske, imovinsko-pravne i modelske provjere.
- Za privredu, naročito mala i srednja preduzeća uz dionicu, Akcioni plan ne uvodi nove takse, naknade ili posebne obaveze poslovanja. Posredni uticaj može se odnositi na režim saobraćaja i brzina, ali se te mjere predlažu uz provjeru bezbjednosti i funkcionalnosti saobraćaja.
- Pozitivne posljedice donošenja Akcionog plana opravdavaju predviđene troškove jer se radi o zaštiti zdravlja ljudi i životne sredine, smanjenju noćne izloženosti buci i dugoročnom smanjenju društveno-zdravstvenih troškova.
- U poređenju S1 i ciljanog S4, S4 smanjuje broj stanovnika izloženih $L_{night} > 45$ dB za oko 149,2, $L_{night} > 50$ dB za oko 152,2, $L_{den} > 55$ dB za oko 101,9 i $L_{den} > 60$ dB za oko 121,0 stanovnika. Broj rezidualnih stanovnika smanjuje se sa 163,6 na 78,3, odnosno za 85,3 stanovnika.
- U indikativnoj zdravstveno-ekonomskoj procjeni, dodatna korist ciljanog S4 u odnosu na S1 može se posmatrati kroz izbjegnuti društveni trošak od oko 19.100 EUR godišnje po užoj L_{den} metodi, odnosno u širem rasponu od oko 25.500 do 152.900 EUR godišnje kada se uključe širi zdravstveno-ekonomski efekti. Ovaj iznos nije direktna budžetska ušteda, već planska monetizacija smanjenja štetnih efekata buke.
- Akcioni plan može posredno podržati tržišnu konkurenciju kroz angažovanje ovlaštenih lica za mjerenja buke, kontrolne proračune, projektovanje signalizacije, projektovanje i izvođenje radova održavanja, ugradnju tiših kolovoznih zastora i eventualne lokalne dopunske mjere.

- Administrativno opterećenje je umjereno i odnosi se prvenstveno na pripremu saobraćajno-tehničke dokumentacije, koordinaciju institucija, sprovođenje monitoringa, evidentiranje mjera, kontrolne proračune i izvještavanje. Akcioni plan ne predstavlja biznis barijeru.

5. Procjena fiskalnog uticaja

- Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu?;
- Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti;
- Da li implementacijom propisa proizilaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti;
- Da li su neophodna finansijska sredstva obezbijeđena u budžetu za tekuću fiskalnu godinu, odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu?;
- Da li je usvajanjem propisa predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteći finansijske obaveze?;
- Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?;
- Obrazložiti metodologiju koja je korišćena prilikom obračuna finansijskih izdataka/prihoda;
- Da li su postojali problemi u preciznom obračunu finansijskih izdataka/prihoda? Obrazložiti;
- Da li su postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa?;
- Da li su dobijene primjedbe implementirane u tekst propisa? Obrazložiti.

- Sredstva za izradu predmetnog Akcionog plana obezbijeđena su kroz IPA projekat "EU acquis related activities for Environment and Climate Action policies in Montenegro" (Ref. br. 001/26). U postupku pripreme korišćena je eksterna stručna podrška za akustičko modelovanje, obradu rezultata i pripremu mjera.
- Samo donošenje Akcionog plana ne stvara neposrednu finansijsku obavezu za građane i privredu. Za sprovođenje mjera potrebno je sredstva planirati fazno u petogodišnjem periodu nakon usvajanja, u skladu sa budžetskim mogućnostima, programima redovnog i investicionog održavanja i prioritetima upravljača puta.
- Indikativni troškovi iz Akcionog plana su: S1 - izmjena brzine na 9,458 km režima brzine, 30.000-100.000 EUR; S4 - ciljani tihi asfalt na 3,563 km, odnosno oko 25.000 m² kolovoza, 650.000-1.400.000 EUR kao puni trošak ili 200.000-500.000 EUR kao inkrementalni trošak; S5 - lokalne mjere, okvirno 5.000-30.000 EUR po objektu za mjere na prijemniku; monitoring - 10.000-25.000 EUR po ciklusu.
- Obezbjedeње finansijskih sredstava nije jednokratno u cjelini, već fazno. S1 i priprema signalizacije mogu se planirati kao kratkoročne aktivnosti, S4 je najracionalnije vezati za planirano održavanje, rehabilitaciju ili presvlačenje kolovoza, dok se S5 sprovodi selektivno po lokaciji nakon terenske i tehničko-ekonomske provjere.
- Implementacijom Akcionog plana ne proizilaze nove međunarodne finansijske obaveze Crne Gore. Moguće je korišćenje međunarodne ili EU podrške za stručne, planske ili infrastrukturne aktivnosti, ali Akcioni plan sam po sebi ne uspostavlja takvu obavezu.
- U tekućoj fiskalnoj godini nije neophodno obezbjeđivati sredstva za sve investicione mjere predviđene planom, jer se mjere sprovode fazno. Za naredne fiskalne godine sredstva treba planirati kroz budžetske programe nadležnih organa i upravljača puta, posebno za saobraćajno-tehničku provjeru, signalizaciju, monitoring i eventualno uključivanje S4 u programe održavanja.
- Usvajanjem Akcionog plana nije predviđeno donošenje posebnih podzakonskih akata iz kojih bi neposredno proistekle dodatne finansijske obaveze. Finansijske obaveze će nastajati kroz pojedinačne programe, tehničku dokumentaciju, javne nabavke i odluke o održavanju ili obnovi kolovoza.
- Implementacijom Akcionog plana ne očekuje se ostvarivanje direktnih prihoda za budžet Crne Gore. Koristi se iskazuju prvenstveno kao smanjenje društveno-zdravstvenog troška buke, a ne kao budžetski prihod.

- Metodologija procjene troškova zasnovana je na indikativnim planskim rasponima iz Akcionog plana. Procjena ne predstavlja predmjer i predračun, jer konačne vrijednosti zavise od tehničke dokumentacije, širine kolovoza, jediničnih cijena, organizacije saobraćaja tokom radova i odluke da li se tihi asfalt izvodi samostalno ili kao inkrementalni trošak u okviru planirane obnove.
- Za ciljano uvođenje S4, Akcioni plan razlikuje puni trošak samostalnog kolovoznog zahvata i inkrementalni trošak izbora tišeg zastora kada se radovi ionako izvode. U drugom slučaju društveni rok povrata je povoljniji, jer se isti akustički efekat pripisuje manjem dodatnom trošku.
- Nijesu utvrđeni problemi koji bi onemogućili okvirnu procjenu finansijskih izdataka, ali precizan obračun nije moguć prije izrade tehničke dokumentacije i definisanja dinamike održavanja. Procjene iz Akcionog plana treba smatrati planskim rasponima za odlučivanje i javnu raspravu.
- U momentu pripreme ovog obrasca nijesu dostavljeni podaci o posebnim sugestijama Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa. Nakon pribavljanja mišljenja Ministarstva finansija, eventualne sugestije treba razmotriti i, ukoliko su prihvatljive, ugraditi u tekst propisa i prateću finansijsku dokumentaciju.

6. Konsultacije zainteresovanih strana

- **Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertiza i ako da, kako;**
- **Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane, u kojoj fazi RIA procesa i kako (javne ili ciljane konsultacije);**
- **Naznačiti glavne rezultate konsultacija i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni, odnosno nijesu prihvaćeni. Obrazložiti.**

- Akcioni planovi za strateške karte buke izrađuju se u skladu sa Zakonom o zaštiti od buke u životnoj sredini, kojim je propisano da se akcioni planovi izrađuju na osnovu strateških karata buke za glavne puteve, glavnu prugu, glavni aerodrom i aglomeracije.
- U skladu sa članom 16 Zakona o zaštiti od buke u životnoj sredini, akcione planove za glavne puteve, glavnu prugu i glavni aerodrom donosi Vlada, a priprema ih organ državne uprave nadležan za poslove saobraćaja, uz prethodno pribavljeno mišljenje Ministarstva. Akcioni planovi donose se za period od pet godina i mogu se revidovati prije isteka perioda ako dođe do značajnih promjena u nivou buke u životnoj sredini.
- Članom 17 Zakona o zaštiti od buke u životnoj sredini propisan je sadržaj akcionih planova, među kojima su i podaci o rezultatima javne rasprave, u skladu sa članom 18 Zakona.
- Akcioni plan je izrađen na osnovu finalne stručne podloge - Strateška karta buke za magistralni put M-10, dionica Podgorica-Cetinje, maj 2026. godine, kao i na osnovu CadnaA modela S0, S1 i ciljanog S4, GPKG izvoda, tabela izloženosti stanovništva i building evaluation tabela.
- Obradivač Akcionog plana je WINsoft d.o.o. Podgorica, u okviru konsultantskih usluga na implementaciji projekta "EU acquis related activities for Environment and Climate Action policies in Montenegro" (Ref. br. 001/26). Time je korišćena eksterna stručna podrška u dijelu akustičkog modelovanja, obrade rezultata, scenarija mjera i pripreme dokumenta za javnu raspravu.
- Finalni nacrt Akcionog plana pripremljen je za javnu raspravu. Javna rasprava treba da omogući građanima, lokalnim samoupravama, upravljaču puta i nadležnim institucijama uvid u rezultate SKB, efekte S1 i ciljanog S4, kao i realne mogućnosti sprovođenja mjera u petogodišnjem periodu.
- Predmet javne rasprave su naročito: rezultati SKB i karte S0 za Lden i Lnight, efekti S1 smanjenja brzine i uslovi kontrole brzine, efekti ciljanog S4 i obuhvat od 3,563 km, rezidualni objekti i mogućnost lokalnog S5 pristupa, fazni troškovni pristup i lokacije na kojima građani opažaju naročite noćne smetnje, kočenje, ubrzavanje ili loše stanje kolovoza.
- Zainteresovane strane obuhvataju građane i vlasnike/korisnike objekata uz dionicu, Glavni grad Podgoricu, Prijestonicu Cetinje, upravljača puta, nadležne državne organe, organe za saobraćaj i bezbjednost saobraćaja, Agenciju za zaštitu životne sredine, stručnu i naučnu javnost, nevladine organizacije i privredne subjekte uz koridor puta.

- Sve primjedbe i sugestije treba evidentirati i grupisati po temama: saobraćajna rješenja, brzine, kolovoz, lokalne mjere, mjere na prijemniku, akustičke zone, troškovi i monitoring. Nakon javne rasprave potrebno je pripremiti izvještaj sa obrazloženjem prihvaćenih, djelimično prihvaćenih i neprihvaćenih primjedbi.
- Napomena za finalizaciju RIA obrasca: dio o rezultatima javne rasprave treba dopuniti tačnim datumima, mjestom održavanja, brojem učesnika, pristiglim primjedbama i stavom obrađivača/nadležnog organa nakon završetka javne rasprave.

7. Monitoring i evaluacija

- **Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa?**
- **Koje će mjere biti preduzete tokom primjene propisa da bi se ispunili ciljevi?**
- **Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva?**
- **Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa?**

- Potencijalne prepreke za implementaciju Akcionog plana su: ograničena budžetska sredstva, potreba za koordinacijom više nadležnih subjekata, potreba za saobraćajno-tehničkom provjerom brzina, obezbjeđenje kontrole poštovanja režima brzine, usklađivanje S4 sa programima održavanja kolovoza, prostorna ograničenja za barijere i imovinsko-pravni ili tehnički uslovi za mjere na prijemniku.
- Tokom primjene Akcionog plana biće potrebno sprovesti fazni program mjera: u prvih 12 mjeseci potvrditi S1 segmente i S4 ciljni paket, pripremiti saobraćajno-tehničku provjeru i signalizaciju, pregledati stanje kolovoza i uspostaviti program ciljnih mjerenja buke.
- U srednjoročnom periodu potrebno je sprovesti korekcije brzina prema S1, ugraditi S4 poteze u plan održavanja, realizovati CNS_15 ili ekvivalent pri obnovi na 3,563 km ciljano, i pokrenuti S5 lokalne provjere za preostale rezidualne objekte.
- U dugoročnom periodu potrebno je integrisati zaštitu od buke u sve buduće rekonstrukcije M-10, planski ograničiti novu osjetljivu izgradnju neposredno uz koridor, periodično revidovati stratešku kartu buke i Akcioni plan i voditi evidenciju realizovanih mjera, troškova i efekata.
- Glavni indikatori za praćenje su: realizacija S1 kroz evidenciju signalizacije, režima brzine i kontrole; realizacija S4 kroz evidenciju ugrađenog CNS_15 ili ekvivalenta na ciljanim segmentima; broj rezidualnih objekata i rezidualnih stanovnika; stanje osjetljivih objekata posebne namjene; ciljna mjerenja buke prije i poslije mjera; pritužbe građana; i revizija AP najkasnije za pet godina.
- Monitoring treba posebno da prati da li je broj rezidualnih objekata sa formalnim prekoračenjem smanjen sa S1 vrijednosti od 167 ka S4 vrijednosti od 120, kao i da li se broj rezidualnih stanovnika smanjuje sa 163,6 na 78,3, u skladu sa modelovanim očekivanjima.
- Za sprovođenje monitoringa i evaluacije zaduženi su nadležni državni organ i upravljač puta, uz saradnju Glavnog grada Podgorice, Prijestonice Cetinje, organa nadležnih za saobraćaj i bezbjednost saobraćaja, policije, Agencije za zaštitu životne sredine i ovlašćenih pravnih lica za mjerenja i proračune buke.
- Akcioni plan se revidira ako dođe do značajnih promjena u obimu ili strukturi saobraćaja, režimu brzine, planskoj namjeni prostora, akustičkom zoniranju ili ako se realizuju infrastrukturni zahvati koji bitno mijenjaju akustičke uslove u koridoru puta.
- Zaključno, Akcioni plan treba sprovesti fazno: S1 kao kratkoročnu i niskotroškovnu režimsku mjeru, ciljani S4 kao osnovni tehnički paket povezan sa održavanjem i obnovom kolovoza, a S5 i mjere na prijemniku samo selektivno za preostale rezidualne objekte nakon dodatne tehničke i ekonomske provjere.

Podgorica, 7. jul 2026. godine



MINISTAR
Damjan Čulafić