

**Crna Gora:
Projekat rekonstrukcije
glavnih puteva**

Dionica puta M-2 Tivat-Jaz

Izveštaj sa konsultacija

Pripremljeno za: Evropsku banku za
obnovu i razvoj

mart 2021. godine

Sadržaj

1	Uvod	2
2	Svrha i struktura izvještaja konsultanata	2
3	Smjernice EBRD o angažovanju zainteresovanih strana	2
4	Predložene aktivnosti angažovanja zainteresovanih strana tokom objavljivanja podataka kako je navedeno u SEP-u.....	3
5	Izmjene i dopune aktivnosti anagažovanja zainteresovanih strana tokom perioda javnog uvida u dokumentaciju	3
6	Sažetak odgovora primljenih tokom period javnog uvida u dokumentaciju	4
7	Lokalni kontekst	5
8	Ključna pitanja koja su pokrenule sve zainteresovane strane	5
9	Sažetak	6

1 Uvod

Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD) razmatra mogućnost da finansira Upravu za saobraćaj (UZS) Crne Gore za potrebe rekonstrukcije, nadogradnje i nadzora radova na dionici puta M-2 od Tivta do Jaza, u dužini od 16 km, na jugozapadu zemlje („projekat“).

S obzirom na obim i prirodu projekta, EBRD je projekat svrstala u kategoriju A u okviru svoje Politike zaštite životne sredine i socijalne politike 2014. Kao takva je zahtijevana sveobuhvatna procjena uticaja na životnu sredinu i društveno okruženje (ESIA), praćena procesom javnog uvida u ESIA dokumentaciju u periodu od najmanje 120 dana. Period javnog uvida u ESIA dokumentaciju trajao je od 7. avgusta do 5. decembra 2020. godine.

Nakon završetka perioda javnog uvida, ovaj Izvještaj o konsultacijama objedinjuje i rezimira aktivnosti angažovanja zainteresovanih strana koje su realizovane u okviru projektnih aktivnosti od rane faze projektovanja u proljeće 2016. godine, uključujući one aktivnosti koje su realizovane kao dio procesa izrade nacionalnog Elaborata o procjeni uticaja na životnu sredinu i međunarodne procjene uticaja na životnu sredinu.

2 Svrha i struktura izvještaja konsultanata

Informacije za potrebe pripreme predmetnog izvještaja dobijene su iz brojnih izvora, uključujući ulazne informacije i aktivnosti na sprovođenju Plana za angažovanje zainteresovanih strana u projektu (SEP) i Plana za otkup zemljišta i preseljenje (LARP). Informacije uključuju, ali nisu ograničene na povratne informacije iz intervjua sa zainteresovanim stranama i dopise zainteresovanih strana Upravi za saobraćaj („UZS“ - Klijent) i EBRD, kao i povezane odgovore. Konkretni izvori informacija navedeni su dalje u ovom izvještaju.

Aktivnosti po pitanju angažovanja zainteresovanih strana koje su realizovane prije perioda javnog uvida u međunarodnu ESIA studiju detaljnije su opisane u SEP-u, čiji je sažetak uključen u Prilogu 1 ovog izvještaja (uključujući pokrenuta pitanja i njihovo rješavanje).

Stoga je ovaj izvještaj primarno fokusiran na aktivnosti angažovanja zainteresovanih strana koje su realizovane od početka 2020. godine, kao i na posebno prilagođene aktivnosti koje su realizovane u skladu sa ograničenjima nastalim usljed pandemije Covid-19, a sve kako bi se osiguralo da pojedinci i strane pogođene projektom budu u potpunosti informisani o projektu, kao i da je svim zainteresovanim strana pružena mogućnost da daju komentare.

Pravni i politički okvir kojim se regulišu zahtjevi za angažovanje zainteresovanih strana utvrđen je u SEP-u i ovdje se ne ponavlja, sa izuzetkom kratkih smjernica EBRD o angažovanju zainteresovanih strana (15. aprila 2020. godine), koja je pružala smjernice za prilagođavanje objavljivanja informacija i mehanizama uključivanja zainteresovanih strana tokom pandemije COVID-19 i koja se razmatra u donjem dijelu 3.

3 Smjernice EBRD o angažovanju zainteresovanih strana

U smjernicama se naglašava važnost objavljivanja informacija i uključivanja subjekata (zainteresovanih strana) u upravljanje društvenim uticajima projekata te da će obavezna ograničenja i mjere fizičke distance koje nameće COVID-19 kratkoročno isključiti neke tradicionalne pristupe konsultacijama. Predlaže se niz alternativnih pristupa, uključujući:

Objavljivanje informacija:	<ul style="list-style-type: none"> • Leci • Kampanje putem e-maila • Razmjena tekstualnih poruka • Tradicionalni mediji • Angažovanje posredstvom lokalnih aktera • Obavještenja
Angažovanje zainteresovanih strana:	<ul style="list-style-type: none"> • Ankete i upitnici • Online angažman • Društvene mreže • Radio emisije / razgovori putem telefona

Odgovarajući pristupi sa pomenutog spiska primijenjeni su na mjere objavljivanja i angažovanja zainteresovanih strana u okviru projekta, a sve putem ažuriranog SEP-a (vidi Poglavlje 4) i u dogovoru s UZS i EBRD.

4 Predložene aktivnosti angažovanja zainteresovanih strana tokom objavljivanja podataka kako je navedeno u SEP-u

Predložene aktivnosti angažovanja zainteresovanih strana tokom perioda javnog uvida prikazane su u Tabeli 6 SEP-a i sažete u nastavku. Mehanizmi su nastojali povećati mogućnosti za angažovanje zainteresovanih strana, istovremeno prepoznajući značajna ograničenja koja nameće COVID-19.

Objavljivanje informacija:	<ul style="list-style-type: none"> • Kompletni ESIA paket objavljen je na internet stranicama opština Budva, Kotor i Tivat, kao i na internet stanici UZS. • Pet štampanih primjeraka ESIA paketa, kao i 20 primjeraka Netehničkog sažetka ESIA, bilo je dostupno u prostorijama Opština Budva, Kotor i Tivat, te u prostorijama mjesnih zajednica Radanovići i Lastva Grbaljska. • ESIA paket bio je dostupan na pet USB, tako da su zainteresovane strane mogle preuzeti dokumente na uvid u slobodno vrijeme, sa pet gore navedenih lokacija. • Najave su objavljene na lokalnim radio stanicama u Budvi, Kotoru i Tivtu. • Oglasi su objavljeni u lokalnim novinama Budve, Kotora i Tivta. • Obavještenja su postavljena na lokalnim informativnim tablama i odgovarajućim objektima.
Angažovanje zainteresovanih strana:	<p>U vrijeme pisanja SEP-a postojala je nada da će ograničenja COVID-19 biti ublažena, usljed čega bi tradicionalne metode angažovanja zainteresovanih strana i dalje bile moguće u nekom trenutku tokom perioda javnog uvida u dokumentaciju. SEP je takođe sadržavao odredbu da će se primijeniti alternativni pristup, ukoliko javni sastanci i dalje ne budu dozvoljeni u periodu do 60 dana od 120-dnevnog perioda javnog uvida. Alternativni pristup bi obuhvatao ankete putem telefona, e-maila ili putem interneta sa mjesnim zajednicama Radanovići, Prijedor i Lastva Grbaljska i sa školom Radanovići (npr. za razvijanje kampanje za zdravlje i bezbjednost na putevima).</p>

5 Izmjene i dopune aktivnosti angažovanja zainteresovanih strana tokom perioda javnog uvida u dokumentaciju

Tokom prvih osam sedmica perioda javnog uvida u dokumentaciju nije primljen nijedan komentar. Iako tradicionalne metode angažovanja zainteresovanih strana još uvijek nisu bile moguće, dodatna (telefonska) istraživanja su već bila planirana kako bi se dobile dodatne informacije za potrebe izrade LARP. Tokom istraživanja su korišćeni kontakt podaci koji su prethodno prikupljeni tokom socio-ekonomskog istraživanja koje je realizovano u okviru međunarodnog ESIA procesa. Istraživanje je takođe najavljeno unaprijed putem obavještenja na 26 lokacija duž trase predmetnog puta (Slika 1).



Slika 1: Najava socio-ekonomskog istraživanja za potrebe pripreme LARP postavljena na lokalnom autobuskom stajalištu pored puta

Kako bi se izbjegla zabuna koja proizlazi iz previše odvojenih aktivnosti angažovanja zainteresovanih strana, tokom procesa pripreme LARP zauzet je proaktivan pristup pri čemu je tim koji je bio zadužen za sprovođenje anketiranja dao uvodno predstavljanje istraživanja na početku telefonskog poziva kako bi podigli svijest o objavljivanju informacija. Uvodno predstavljanje je (vidi Prilog 2) sadržavalo konkretne informacije o periodu javnog uvida u dokumentaciju i lokacijama na kojima su objavljeni dokumenti mogli biti pregledani.

Realizacija pojedinih aspekata javnog uvida u dokumentaciju tek predstoji, što je rezultat postojećih ograničenja usljed pandemije Covid-19. Naročito, potrebno je realizovati aktivnosti koje se odnose na komunikaciju sa školom u Radanovićima, a istraživanja sa zajednicama Radanovići, Prijedor i Lastva Grbaljska bila su ograničena na ona domaćinstva i preduzeća koja su najznačajnije pogođena i koja su kontaktirana u okviru LARP istraživanja.

6 Sažetak odgovora primljenih tokom perioda javnog uvida u dokumentaciju

Izuzimajući planirane intervjuje realizovane u okviru procesa pripreme LARP, dobijen je određeni broj odgovora, kako je i predstavljeno u nastavku:

- Nisu primljeni komentari putem UZS ili internet stranica opština;
- Podaci o broju štampanih primjeraka Netehničkog sažetka i elektroničkih primjeraka ESIA paketa prikupljenih sa pet lokacija još se čekaju. Međutim, UZS je potvrdila da nisu traženi dodatni primjerci;
- Primljen je jedan dopis iz Odjeljenja za zaštitu prirode i kulturne resurse Opštine Kotor;
- Jedan dopis, koje je potpisalo devet pojedinaca, dostavili su stanovnici Lastve Grbaljske;
- Od ukupnog uzorka od 98 domaćinstava i 73 preduzeća za potrebe izrade LARP, realizovano je istraživanje među 61 domaćinstvom i 62 preduzeća.

Ključna pitanja koja su zainteresovane strane pokrenula tokom LARP istraživanja i u primljenim pismima su sljedeća:

- Glavni projekat, naime četiri trake, sa razdjelnim ostrvom i trotoarima s obje strane, smatran je neprikladnim, naime preširokim;
- Put je preblizu postojećim objektima;
- Put bi trebalo izmjestiti tako da nema potrebe za rušenjem objekata;
- Negativni uticaji na preduzeća zbog ograničenog pristupa, gubitka parkinga, itd.;
- Potrebne su dodatne informacije o lokaciji i broju prolaza za životinje;
- Detaljni komentari o referencama u okviru ESIA.

Kada su u pitanju domaćinstva koja su anketirana u novembru 2020. godine, nije bilo jasnog dijaloga u odnosu na pitanje kako je ispitanik smatrao da će projekat uticati na njega, iako su se odgovori uglavnom odnosili na gubitak zemlje / pristup, buku i remećenje životnih navika. Treba prepoznati da je ispitanicima često mnogo teže izraziti svoje stavove kada se ispituju pojedinačno nego kada učestvuju u nekom tipu javnog sastanka. Tokom istraživanja, 75% poslovnih ispitanika potvrdilo da su informisani o procesu eksproprijacije, dok je mali broj ispitanika (6%) samoinicijativno navelo da su informisani o projektu putem objava u medijima i na televiziji, pokazujući da su ti mehanizmi uspješno postigli svoj cilj objavama, bilo je nekoliko onih koji su smatrali da su još uvijek slabo informisani o procesu eksproprijacije.

7 Lokalni kontekst

Parlamentarni izbori održani su 30. avgusta 2020. godine i doveli su do smjene vladajuće stranke, koja je bila na vlasti 30 godina, koalicijom bivših opozicionih stranaka. Uslijedio je dugotrajni pravni proces i pregovori, čime su poslanici, ministri i drugi predstavnici nacionalnih vlasti zvanično izabrani 4. decembra 2020. godine, a promjene vlasti na lokalnom nivou u Budvi, Kotoru i Tivtu su u toku.

Nacionalna i lokalna uprava znatno je ograničena pandemijom COVID-19 koja je, zajedno s izborima, mogla ometati efikasnost komunikacije i djelovanja lokalnih i nacionalnih vlasti. U Crnoj Gori je došlo do brojnih političkih procesa u prethodnom periodu, što je takođe moglo doprinijeti niskom nivou angažmana tokom perioda objavljivanja.

8 Ključna pitanja koja su pokrenule sve zainteresovane strane

Prilog 1 sadrži sažetak aktivnosti zainteresovanih strana i sastanaka preduzetih prije perioda objavljivanja i povezane odgovore / aktivnosti iz UZS. Prilog 3 sadrži komentare primljene od svih zainteresovanih strana tokom ESIA procesa.

Izuzev detaljnih, specifičnih komentara na paket dokumenata koji je stavljen na javni uvid koje je pokrenulo Odjeljenje za zaštitu prirode i kulturne resurse Opštine Kotor, većina komentara (i odgovarajući odgovori UZS) mogu se grupisati u sljedeće kategorije:

Predmet	Detalji	Odgovor Uprave za saobraćaj
Glavni projekat	Izražene zabrinutosti uključuju lokaciju kružnih tokova, pothodnika i prelaza za ljude i životinje, središnji prostor (razdjelno ostrvo) između traka i zahtjeve za sužavanje puta na 3 trake umjesto na 4 u određenim područjima.	Projekat je izmijenjen tako da uključuje zahtjeve tamo gdje je to praktično. Neki se problemi nisu mogli riješiti iz sigurnosnih / operativnih razloga.
Bezbjednost puta	Zabrinutost uključuje povećanje obima prometa saobraćaja i brzine kao rezultat projekta, posebno u blizini škole u Radanovićima.	Projekat je u skladu s međunarodnim standardima bezbjednosti na putevima. Dalje aktivnosti biće preduzete, posebno u vezi sa školom u Radanovićima.

Predmet	Detalji	Odgovor Uprave za saobraćaj
Opšte okruženje	Komentari su bili u vezi sa bukom, saobraćajem, uticajima na lokalnu floru i faunu kao i poplavama.	Ova pitanja su obrađena u ESIA sa aktivnostima prenesenim na ESMP.
Vlasništvo/ sticanje/ eksproprijacija	Izdvajale su se zabrinutosti u vezi sa vlasništvom nad zemljištem, razlikama između nacionalnog i lokalnog prostornog plana i postupkom eksproprijacije tokom trajanja projekta.	Ova pitanja se rješavaju kroz postupak eksproprijacije.
Uticaji na poslovanje	Lokalna preduzeća izrazila su zabrinutost zbog potencijalnih štetnih uticaja zbog ograničenog pristupa, gubitka zemlje i poremećaja tokom gradnje.	UZS je potvrdila da pristup neće biti ograničen. Druga posebna pitanja rješavaju se postupkom eksproprijacije, prema potrebi.

9 Sažetak

Angažovanje zainteresovanih strana u vezi sa Projektom traje od 2016. godine a i uključuje sastanke sa predstavnicima lokalne zajednice, opštinama i sekretarijatima, lokalnim preduzećima, školama i predstavnicima koji se bave lokalnom infrastrukturom. Formalne aktivnosti zainteresovanih strana kao podrška nacionalnoj EIA i dopunskoj ESIA sprovedene su u zimu 2019. do proljeća 2020. godine.

Nakon niza komentara i zabrinutosti lokalne zajednice, dizajn je značajno izmijenjen 2017. godine kako bi obuhvatio promjene u odnosu na širinu trake, dodatne kružne tokove, lokacije autobuskih stajališta itd.

Tokom perioda javnog uvida primljeno je vrlo malo komentara. To je možda zato što su promjene Projekta riješile većinu zabrinutosti ili je produžena faza razvoja projekta u posljednje četiri godine, zajedno sa značajnim političkim promjenama u Crnoj Gori, koje su se podudarale gotovo tačno sa periodom javnog uvida, mogla dovesti do zamora sa procesom angažmana.

Moguće je da su revidirane metode angažmana zbog COVID-19 takođe mogle imati manje uspjeha od uobičajenog dopiranja do ciljne publike, iako je veliki broj ispitanih u novembru, posebno preduzeća, potvrdio da su informisani o procesu eksproprijacije a nekoliko se pozivalo na medijske oglase, koji bi ukazivali na to da su metode bile uspješne, te na to da zainteresovane strane nisu bile spriječene komentarisati projekat.

Međutim, uprkos kontinuiranom angažmanu (uključujući socio-ekonomska istraživanja i povezane intervjue s ključnim ispitanicima, konsultacije u fokus grupama i sastanke sa predstavnicima lokalnih zajednica, sprovedene u sklopu izrade ESIA u proljeće 2020. godine), novembarska istraživanja pokazala su da približno 45%, posebno domaćinstava, još uvijek osjeća da su slabo informisani o procesu eksproprijacije, uprkos sastancima i objavama u medijima. Stoga, postoji potreba za stalnim daljim angažmanom u tom pogledu.

Konačno, dvije specifične aktivnosti angažovanja zainteresovanih strana koje su obuhvaćene SEP-om još uvijek nisu realizovane zbog ograničenja usled pandemije COVID-19. Konkretno, predmetne aktivnosti se odnose na konsultacije sa školom u Radanovićima koje imaju za cilj pripremu kampanje za zdravlje i bezbjednost na putevima i istraživanja sa širim zajednicama Radanovića, Prijedora i Lastve Grbaljske. Ove aktivnosti će biti realizovane u odgovarajuće vrijeme, kada njihova realizacija bude moguća u bezbjednim uslovima.

Prilog 1: Sažetak, uključujući opšta pitanja pokrenuta tokom angažovanja zainteresovanih strana

Sažetak aktivnosti angažovanja

Ovaj dio rezimira angažovanja preduzeta prije perioda javnog uvida i preuzet je iz dijela 5.3 SEP-a.

Angažovanje zainteresovanih strana tokom faze projektovanja

UZS sprovodi aktivnosti angažovanja zainteresovanih strana od 2016. godine, a u periodu od 2016. do 2019. godine je održano 48 sastanaka/sluzbene komunikacije sa predstavnicima opština, javnih komunalnih preduzeća, lokalnih zajednica i poslovnih subjekata (tj. u fazi projektovanja i revizije). Angažovanje zainteresovanih strana traje od trenutka podnošenja planske dokumentacije za izradu idejnog projekta, koji je dostavljen opštini Budva 2016. godine. Nakon finalizacije idejnog projekta, UZS je iznijela predloženi idejni projekat predstavnicima sve tri lokalne samouprave tokom 2016. godine. Faza angažovanja zainteresovanih strana obuhvatala je sastanak sa predstavnicima sve tri opštine na čijoj teritoriji se nalazi predmetni put, tj. Budve, Kotora i Tivta. Pored toga, predstavnici mjesne zajednice Lastva Grbaljska zvanično su informisani o fazi izrade idejnog projekta tokom 2016. godine. Idejni projekat je dostavljen nadležnim opštinama u 2017. godini radi odobrenja predloženog rješenja.

Tokom 2017. godine angažovanje zainteresovanih strana obuhvatilo je niz sastanaka i sluzbenu komunikaciju sa predstavnicima pogođenih opština i lokalnih zajednica, pri čemu su predstavnici lokalnih zajednica izrazili svoje zahtjeve u vezi sa idejnim projektom i nacrtom puta. Zahtjevi koje su postavile lokalne zajednice tokom ove faze podijeljeni su sa predstavnicima opština, u svrhu osiguranja pravilnog i usklađenog razvoja i ažuriranja Idejnog projekta.

Tokom faze izrade Idejnog projekta, predstavnici mjesnih zajednica su 2018. godine predali peticiju kojom su izrazili neslaganje sa izgradnjom magistralnog puta Tivat-Jaz i zatražili niz izmjena Idejnog projekta tako da bi im sâm projekat omogućio da imaju bolje i efikasnije uslove za svoje svakodnevne aktivnosti. Peticija je naknadno predana EBRD, a neki od zahtjeva upućenih peticijom odnosili su se na smanjenje širine saobraćajnih traka, smanjenje širine razdjelnog ostrva i izgradnju dodatnih kružnih tokova. Pored toga, UZS je primio zahtjeve za izmjene i dopune od predstavnika poslovnih subjekata u Lastvi Grbaljskoj, koji su se usprotivili zahtjevima koji su definisani u peticiji koju su potpisali predstavnici lokalnih zajednica. Poslovni subjekti su svoje zahtjeve predali tokom 2018. godine, pri čemu se jedan poslovni subjekt usprotivio izgradnji kružnog toka na jednoj od raskrsnica na kojoj su lokalne zajednice peticijom već zatražile dodatni kružni tok. UZS je pružila zvanične odgovore na peticiju i sve zahtjeve lokalnih zajednica i poslovnih subjekata tokom faze projektovanja.

Dodatno angažovanje zainteresovanih strana koje je UZS kontinuirano sprovodila tokom faze projektovanja, uključivalo je sluzbenu komunikaciju i sastanke sa predstavnicima javnih komunalnih preduzeća. Ovi sastanci su održani u cilju usklađivanja Projekta sa svim aktivnostima i projektima koje će komunalna preduzeća sprovoditi u narednom periodu, kao i tokom faze rekonstrukcije i modernizacije dionice puta Tivat-Jaz, tj. bilo koji projekti koji se odnose na javno vodosnabdijevanje, javno snabdijevanje električnom energijom, itd. Kao rezultat ovih sastanaka, UZS je dobila informacije o postojećim lokacijama i kapacitetima javnih komunalnih preduzeća, kao što su trenutni kapaciteti i lokacije trafostanica u području pogođenim projektom. S obzirom na činjenicu da će se ovaj projekat sprovoditi uporedo sa projektom izgradnje i rekonstrukcije Regionalnog vodovoda, UZS je održavao kontinuiranu komunikaciju i angažovanje predstavnika Regionalnog vodovoda tokom faze projektovanja.

UZS kao glavni predlagač projekta se sastala sa zainteresovanim stranama lokalne zajednice tokom ovog perioda kako bi osigurala da se povratne informacije zajednice, zabrinutosti i predlozi zabilježe i uzmu u obzir prilikom finalizacije Projekta. Angažovanje tokom ove faze nije sistemski evidentirano, načini komunikacije su različiti (uključujući telefonske pozive), a UZS je i dalje dostupna zainteresovanim stranama koje žele da iznesu svoje nedoumice i/ili pitanja u vezi sa projektom. Pregled izdvojenih ključnih sastanaka uključen je u tabeli u nastavku (Tabela 4. u SEP-u), a dalji detalji uključeni su u Prilog 2 SEP-a od strane UZS.

Angažovanje zainteresovanih strana tokom faze EIA

EIA proces započeo je 2019. godine. Aktivnosti tokom ove faze su obuhvatile četiri (4) sastanka, odnosno javne rasprave u Radanovićima i opštinama Budva, Kotor i Tivat u decembru 2019. godine, gdje je objavljen nacrt EIA izvještaja. Uz to, postojala su četiri (4) javna obavještenja (na internet stranici NEPA i u dnevnim novinama) o procesu pripreme EIA. Ove najave odnosile su se na sljedeće faze pripreme EIA: 1. Zahtjev za izradu EIA; 2. Odluka o izradi EIA; 3. Najava o završetku EIA; 4. Najava o sastancima javnih rasprava u svrhu prezentacije EIA.

Angažovanje zainteresovanih strana tokom faze određivanja obima ESIA studije

Tim međunarodnih konsultanata je angažovan u novembru 2019. godine kako bi osigurao da je postupak procjene uticaja na projekat usaglašen sa ekološkim i društvenim standardima EBRD, pored crnogorskih nacionalnih standarda u skladu sa kojima je izrađen EIA. ESIA tim je posjetio projektunu oblast u periodu od 2. do 6. decembra 2019. godine, a tokom posjete su komunicirali sa predstavnicima opština Tivat i Kotor, te predstavnicima zajednica Radanovići i Lastva Grbaljska, kako bi osigurao da ključne zainteresovane strane budu informisane o paralelnom toku EIA i ESIA procesa. Opština Budva je takođe kontaktirana sa zahtjevom za sastanak, međutim nije dobijen povratni odgovor.

Angažovanje zainteresovanih strana tokom faze ESIA studije

Procesi pripreme EIA i ESIA su se odvijali paralelno. Faza pripreme ESIA studije obuhvatila je 13 sastanaka sa ključnim ispitanicima, jednu fokus grupu sa mladima iz škole u Radanovićima, jedan sastanak sa lokalnom zajednicom u Radanovićima i pojedinačnim intervju sa 98 domaćinstva i 72 preduzeća u PAA (vidi Tabelu 4 SEP). Pored toga, prije realizacije anketa o domaćinstvima i poslovanju, konsultanti su na lokacijama u PAA postavili obavještenja o informisanju lokalnih stanovnika o projektu i ESIA procesu, a obavještenja o informacijama slali su e-mailom svim preduzećima koja posluju u tom području. Pored toga, svaki ispitanik dobio je letak koji objašnjava postupak kao referentni materijal, kako bi se osiguralo da su u potpunosti informisani. Najave studija, dijeljeni leci i fotografije na kojima se nalaze lokacije plakata uključeni su u Prilog-e SEP-a.

Sažeta lista zainteresovanih strana

Zainteresovana strana	Uloga i veza s projektom
Državna uprava	
Uprava za saobraćaj Crne Gore (UZS)	Crnogorska Direkcija za saobraćaj je nekada bila dio Ministarstva saobraćaja i pomorstva. U januaru 2019. godine njeno ime je promijenjeno u Uprava za saobraćaj Crne Gore i postalo je nezavisna institucija odgovorna za održavanje i rekonstrukciju putne mreže. UZS je pod direktnim nadležnosti Vlade Crne Gore. UZS je vodeća institucija odgovorna za implementaciju i nadzor Projekta i izdala je saobraćajno-tehničke uslove za Glavni Projekat. UZS je takođe odgovorna za komunikaciju sa lokalnim opštinama, zajednicama i preduzećima tokom projektovanja i sprovođenja projekta, javnih sastanaka u vezi sa zaštitom životne sredine i socijalnim aspektima; koordinacija sa izvođačem radova i nadzor inženjera tokom perioda izgradnje.
Ministarstvo kapitalnih investicija (MKI)	Odgovorno za saobraćaj (drumski, željeznički, vazdušni) i pomorstvo u Crnoj Gori. MKI je vodeća javna institucija odgovorna za rekonstrukciju državnih puteva u Crnoj Gori, a UZS je odjeljenje odgovorno za njenu implementaciju.
Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma (MEPPU)	Odgovorno za urbanističko planiranje, izgradnju i ekološke aspekte razvoja projekata. MEPPU je odgovorno za davanje građevinskih dozvola na zahtjev UZS i za praćenje usklađenosti Projekata sa dozvolama putem njihove građevinske inspekcije.
Agencija za zaštitu prirode i životne sredine (NEPA)	NEPA ima ukupnu odgovornost u vezi sa postupkom EIA u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom. NEPA vrši pregled izvještaja o procjeni uticaja na životnu sredinu (EIA), organizuje javne rasprave, ali i odobrava i izdaje ekološke saglasnosti.
Uprava za inspeksijske poslove (UIP)	UIP je odgovorna za praćenje usklađenosti projekta sa nacionalnim zakonodavstvom o životnoj sredini. UIP je angažovana tokom građevinskih radova na projektu i kontroliše implementaciju npr. inspekciju zaštite životne sredine.
Uprava za nekretnine Crne Gore (UZN)	Izvršni organ za postupak eksproprijacije, koji se provodi u skladu sa nacionalnim Zakonom o eksproprijaciji i Planom eksproprijacije UZN. Proces uključuje sastanke i javne rasprave sa zainteresovanim stranama čije će zemljište / objekti biti predmet eksproprijacije zemljišta u skladu sa zahtjevima Projekta.
Ministarstvo finansija i socijalnog staranja	Osiguranje sredstava za otkup zemljišta. Odgovorni organ za pitanja koja se odnose na vlasništvo nad zemljištem i odgovarajuću naknadu koja se definiše u procesu eksproprijacije zemljišta. Njegova nadležnost u ovom procesu povezana je sa pravima vlasnika eksproprijisanog zemljišta da podnesu žalbe Ministarstvu finansija i socijalnog staranja protiv odluke o eksproprijaciji i definisanog iznosa naknade. U slučaju da vlasnici ne prihvate odluku Ministarstva finansija, imaju pravo na pokretanje pravnog postupka pred nadležnim sudovima u Crnoj Gori.
Uprava za vode	Nadležno tijelo za postupak izdavanja vodnih dozvola (izdavanje zahtjeva za korišćenje vode, odobrenje za korišćenje vode i dozvola za

Zainteresovana strana	Uloga i veza s projektom
	korišćenje vode), uključujući prije izgradnje novih (i rekonstrukciju postojećih) objekata i drugih radova za koje su potrebni vodni uslovi.
Regionalni vodovod Crnogorsko primorje	Regionalni vodovod crnogorsko primorje je zasebna kompanija zadužena za regionalno vodosnabdijevanje crnogorskog primorja i drugog područja, koja se bavi zahvatanjem, prečišćavanjem, transportom i isporukom vode za piće iz izvora vode Bolje Sestre kroz regionalni sistem vodosnabdijevanja crnogorske obale u vodovodne mreže opština Budva, Tivat, Kotor, Herceg Novi, Bar i Ulcinj. Regionalni vodovod je društvo sa ograničenom odgovornošću, koje je osnovala Vlada Crne Gore. Regionalno vodosnabdijevanje regulisano je zakonom (Zakon o regionalnom vodosnabdijevanju crnogorske obale, „Službeni list RCG“, br. 56/16), kojim je donijeta odluka o reorganizaciji javnog preduzeća u društvo sa ograničenom odgovornošću, utvrđeno Odlukom o osnivanju Društva sa ograničenom odgovornošću „Regionalno vodovodno preduzeće“ („Službeni list RCG“, 29. novembra 2017. godine) Regionalni vodovod će postaviti novi regionalni vodovod duž dionice od Budve do Tivta, i ovaj projekat je usklađen sa glavnim projektom za rekonstrukciju puta Tivat-Jaz. Građevinske aktivnosti u oba slučaja će se izvoditi uporedo, u isto vrijeme.
Lokalna uprava	
Opštine Budva, Kotor i Tivat	Projekat se nalazi na teritorijama opština Budva, Kotor i Tivat. Sve tri opštine će biti odgovorne za uređenje krajeva duž dionica rute koje pripadaju njihovim upravnim jedinicama.
Vodovod i kanalizacija, Budva, Kotor i Tivat	Prema članu 35. Zakona o putevima (stavovi 1, 3, 4, 6), ove su institucije odgovorne za izmještanje postojećih vodovodnih i kanalizacionih instalacija u trupu saobraćajnice i putnog pojasa, ukoliko to bude potrebno. Organi lokalnih samouprava su nadležni za rad ovih kompanija. Ove institucije su službeno obavijestile projektanta o svim postojećim i planiranim vodovodnim i kanalizacionim cijevima i objektima duž puta koji bi mogli biti pogođeni tokom rekonstrukcije puta.
Crnogorski elektrodistributivni sistem (CEDIS)	Prema članu 35. Zakona o putevima (stavovi 1, 3, 4, 6), ova je institucija odgovorna za izmještanje svih električnih instalacija koje su postavljene u korito puta i dužinom puta, ukoliko je potrebno. Ova institucija je izvijestila projektanta o postojećim i planiranim električnim instalacijama duž puta koje bi mogle biti pogođene tokom rekonstrukcije puta.
Komunalno preduzeće, Budva, Kotor i Tivat	Ova preduzeća su odgovorna za sakupljanje otpada na području zahvaćenom projektom (PAA) i biće kontinuirano informisane o razvoju projekta, posebno tokom faze izgradnje, kako bi se osigurao prekinut pristup kamionima za sakupljanje otpada.
Turističke organizacije, Budva, Kotor i Tivat	S obzirom na važnost turizma za život ovog područja, ove zainteresovane strane će biti kontinuirano informisane o razvoju projekta, tako da turistički operateri (uključujući autobuske kompanije) mogu planirati alternativne rute ako je potrebno.
Lokalna zajednica	

Zainteresovana strana	Uloga i veza s projektom
Vlasnici zemljišta / korisnici zemljišta / vlasnici preduzeća pogođeni eksproprijacijom	Na ove zainteresovane strane će direktno uticati otkup zemljišta za potrebe projekta. Projekat će prouzrokovati i fizičko i ekonomsko preseljenje nekih vlasnika zemljišta, korisnika zemljišta i vlasnika preduzeća.
Predstavnici zajednica Radanovići, Gornji Grbalj, Savina, Lastva Grbaljska	Predstavnici ove četiri lokalne zajednice aktivno su komunicirali sa UZS, Vladom, opštinama i EBRD i njihovi zahtjevi su uključeni tamo gdje je to praktično, u revidiranu verziju Glavnog projekta.
Lokalno stanovništvo koje koristi put prilikom svakodnevnih aktivnosti i funkcionisanja	Korisnici puta mogu imati ograničen pristup ili zakrčenost tokom izgradnje. Oni će takođe biti korisnici poboljšanog pristupa i povezanosti tokom izvođenja radova. Očekuje se da će se vrijeme putovanja smanjiti, a uslovi vožnje učiniti sigurnijim.
Osnovna škola i vrtić Radanovići, Osnovna škola Lastva Grbaljska (kao jedinica škole Radanovići) „Arcadia Academia“ u Radanovićima	Djeca koja putuju u školu moraju imati nesmetan pristup i sigurne uslove za dolazak u školu i vrtić Radanovići, školu Lastva Grbaljska i „Arcadia Academia“. Projekat će nastojati da rukovodstvo škole i vrtića, roditelji i djeca budu informisani o toku projekta.
Lokalne zdravstvene ustanove	Projekat treba da informiše lokalne zdravstvene ustanove, uključujući Kotorsku bolnicu, Kliniku „Fidami Medica“, Polikliniku „Hipokrat“ i Institut za hitnu medicinsku pomoć Crne Gore, kako bi mogle biti adekvatno pripremljene.
Nevladine organizacije, druge organizacije i pojedinci	
NVO sektor	Različite nevladine organizacije u tom području imaju interes za pitanja vezana za životnu sredinu (zaštita životne sredine, očuvanje prirodnih resursa i primena koncepta održivog razvoja). NVO uključuju, ali nisu ograničene na: NVO „Expeditio“ (Kotor), NVO „Ekološki centar Delfin“ (Kotor), NVO „Naša akcija“ (Kotor), NVO „Društvo za razvoj ekologije“ (Budva) NVO „Zelena mreža“ (Budva) NVO „Zeleni dom“ (Podgorica) NVO „Ozon“ (Nikšić) NVO „Udruženje Egipćana“ (rad sa romskom populacijom).
Projektni radnici	Radnici na građevinskim projektima smatraće se dijelom postupaka zaštite zdravlja i bezbjednosti na radu, a imaće i zaseban mehanizam za žalbe koji je pripremio i iskoordinirao izvođač.
Preduzeća	
Lokalna preduzeća koje se nalaze uz put	Preduzeća u PAA će zatražiti pristup svojim objektima tokom operativne faze. Očekuje se da će iskusiti uticaje koji se odnose na pristup njihovim prostorijama, buku, prašinu i zagađenje - što će sve imati različit nivo uticaja, zavisno od vrste poslovnih aktivnosti koje kompanije obavljaju.
Telekomunikacione kompanije (Telekom, M:tel, Telenor, Telemach)	Prema članu 35. Zakona o putevima (stavovi 1, 3, 4, 6), ove kompanije su odgovorne za izmiještanje svih telekomunikacionih jedinica koje su smještene u putnu konstrukciju i duž puta, ukoliko je potrebno.
Mediji	
Nacionalne TV, radio stanice i štampani mediji	Nacionalni mediji aktivno su uključeni u razmjenu informacija i ažuriranja u vezi s Projektom, npr. informacije u vezi sa nacionalnim sastancima o EIA za javnu raspravu objavljene su u nacionalnim štampanim medijima.

Zainteresovana strana	Uloga i veza s projektom
Lokalne TV i radio stanice, te štampani mediji iz Budve, Kotor i Tivta	Lokalni mediji koji imaju veliki lokalni i nacionalni značaj, zainteresovani su za aktivnosti realizovane u sklopu ovog projekta. Oni takođe imaju značajnu ulogu u širenju informacija i period javnog uvida informacija lokalnom stanovništvu.

Sažetak metoda objavljivanja informacija

Metoda	Opis
Individualni intervjui	Individualni intervjui ili telefonom s pojedincima koji koriste polu-strukturisani vodič za intervjue. Intervjui mogu biti formalni ili neformalni. Može biti pokriven širok spektar tema.
Ključne informacije ispitanika	Kvalitetni, detaljni intervjui s pojedincima koji su dobro informisani o određenoj temi. Razgovori mogu biti formalni ili neformalni, često se jednostavno koristi kontrolna lista tačaka za raspravu.
Fokus grupe	Planirana diskusija u maloj grupi (približno 4-12 ljudi), koju je moderator lako pripremio. Takve se rasprave fokusiraju na teme od posebnog značaja za grupu. Sastanci su dizajnirani da pruže informacije o preferencijama i mišljenjima u opuštenom okruženju. Učesnicima je omogućeno da ispolje svoje mišljenje.
Sastanci zajednice	Javni sastanci sa članovima zajednice pozvanim da razgovaraju o aspektima projekta relevantnim za njihovu zajednicu. Takvi sastanci se unaprijed oglašavaju. Generalno, svima se pruža prilika da govore, a sastanci pokrivaju širok spektar tema.
Upitnik	Način prikupljanja podataka koji je obično sažet sa unaprijed planiranim pitanjima, projektovan je da dâ određene informacije. Za istraživanje su korišćeni upitnici, kao i statistička analiza.
Internet stranice	Internet stranice pružaju digitalnu platformu za objavljivanje informacija vezanih za projekat. Pružaju prikladan način pregleda dokumenata onima koji imaju pristup digitalnim izvorima.
Štampani materijal	Sažeci tekstova i infografike pružaju dobar pregled informacija koje treba predstaviti. Mogu se dijeliti na sastancima, objavljivati/slati elektronskim putem ili prikazivati na javnim mjestima na oglasnim tablama.
Objave	Najave su važne za informisanje zainteresovanih strana o predstojećim sastancima ili za otkrivanje ključnih informacija o projektu.
Evaluacioni upitnici / komentari	Oni se obično stavljaju na raspolaganje na kraju sastanaka kako bi se učesnicima omogućilo da daju dodatne komentare na projekat ili sam sastanak

Sažetak konsultativnih sastanaka (Sastanci koje je vodio predstavnik UZS, g-din Nikola Arnaut)

Br.	Datum	Prisutna zainteresovana strana	Svrha sastanka
Faza projekta			
1	29.03.2016.	Predstavnik Opštine Budva	Dostava planske dokumentacije za pripremu idejnog projekta Opštini Budva, dopis br. 02-2658 / 1, od 31. marta 2016. godine.
2	10.10.2016.	Predstavnici mjesne zajednice Lastva Grbaljska	Dostavljanje informacija mjesnoj zajednici Lastva Grbaljska broj: 02- 9897/1, od 10. oktobra 2016. godine, u vezi sa zahtjevima mjesne zajednice Lastva Grbaljska u vezi sa Idejnim projektom.
3	13.10.2016.	Predstavnici Opštine Kotor Predsjednik Opštine Kotor Zastupnici mjesnih zajednica iz Grblja	Sastanak je održan u prostorijama Opštine Kotora i održan je u svrhu prezentacije idejnog projekta. Predstavnici UZS bili su Nikola Arnaut i Radojica Poleksić, kao i direktor kompanije „SIMM

Br.	Datum	Prisutna zainteresovana strana	Svrha sastanka
			inženjering“ - projektant predstavnik kompanije „Via projekt“ - ko-projektant.
4	20.03.2017.	Predstavnik Opštine Budva	Podnošenje idejnog projekta na odobrenje Opštini Budva, dopis br. 02-2707 / 1, od 20. marta 2017. godine.
5	30.03.2017.	Predstavnik Opštine Kotor	Dostava dopisa br. 02-3160 / 1 od 30. marta 2017. godine, u kojem se daje zvanično pozitivno mišljenje u vezi sa idejnim projektom dionice puta Tivat-Jaz
6	25.12.2017.	Savjet Mjesne zajednice Grbalj	Dostava dopisa br: 02-1587 / 2, od 22. februara 2018. godine, koji je dostavio savjet mjesne zajednice Grbalj, koja se usprotivila rekonstrukciji bulevara i zatražila izmjene idejnog projekta na način da je više usklađen sa njihovim uslovima života.
7	09.03.2018.	Savjet Mjesne zajednice Grbalj	Dostava dopisa / PETICIJA br: 02-2093 / 1 od 09. marta 2018. godine, u kojoj su se lokalne zajednice usprotivile rekonstrukciji bulevara i podnijele niz zahtjeva za izmjenu idejnog projekta.
8	05.04.2018.	Predstavnik privrednog subjekta sa dionice puta Tivat-Jaz	Dostava dopisa br. 02-3105 / 1, od 5. aprila 2018. godine, u kojem su vlasnici nekoliko poslovnih prostora u Lastvi Grbaljskoj izrazili mišljenje prema kojem se protive zahtjevima iz peticije koju su podnijeli predstavnici lokalne zajednice naselja Lastva Grbaljska.
9	04.07.2018.	Nikola Arnaut, UZS	Dostavljanje odgovora na peticiju građana br: 02-2093/2 od 4. jula 2018. godine upućenog svim lokalnim zajednicama u opštini Kotor.
10	16.05.2019.	Predstavnik Regionalnog vodovoda Crnogorsko primorje	Organizovan je sastanak predstavnika Regionalnog vodovoda crnogorsko primorje i UZS sa ciljem razgovora o izgradnji novog regionalnog vodovoda, koji će se graditi uporedo s rekonstrukcijom bulevara.
11	19.03.2019.	Izvršni direktor Uprave za saobraćaj, Generalni sekretar Vlade Crne Gore, Dva predstavnika mjesnih zajednica iz Grblja	Sastanak je održan u prostorijama Vlade Crne Gore. Glavne teme razgovora uključivale su sva nepredviđena pitanja koja se mogu pojaviti tokom gradnje i potencijalne mjere ublažavanja koje bi trebalo primijeniti. Predstavnici lokalnih zajednica dali su svoje mišljenje i sugestije u vezi s tim. Dogovoreno je da treba postići kompromis na način da on u najvećoj mogućoj mjeri udovolji zahtjevima lokalnih zajednica.
Nacionalni postupak procjene uticaja na životnu sredinu			
12	23.12.2019.	Opština Tivat, prisutno 9 članova zainteresovanih strana	Tim koji se sastojao od predstavnika UZS, Agencije za zaštitu prirode i životne sredine (NEPA), MEDIX i E3 Consulting sastao se sa zainteresovanim stranama u Tivtu. Svrha javne rasprave bila je

Br.	Datum	Prisutna zainteresovana strana	Svrha sastanka
			predstaviti nacionalnu studiju o procjeni uticaja na životnu sredinu, a takođe i podijeliti informacije s članovima zajednice u vezi sa nacionalnim postupkom procjene uticaja na životnu sredinu i međunarodnim postupkom procjene uticaja na životnu sredinu. Sastanak je pružio članovima zajednice priliku da izraze svoje stavove i zabrinutosti u vezi sa projektom, te da se o njima upozna NEPA, koja je te stavove uzela u obzir u svojim komentarima predlagaču projekta, kao dio postupka izdavanja dozvola i odobrenja.
13	24.12.2019.	Opština Budva, prisutno 8 članova zainteresovanih strana	Predstavnici UZS, Agencije za zaštitu prirode i životne sredine (NEPA), MEDIX i E3 Consulting sastali su se sa zainteresovanim stranama u Budvi. Javni sastanak je trebao predstaviti nacionalnu studiju o procjeni uticaja na životnu sredinu i podijeliti informacije sa zajednicom u vezi sa nacionalnim postupkom procjene uticaja na životnu sredinu i međunarodnim postupkom procjene uticaja na životnu sredinu. Sastanak je pružio članovima zajednice priliku da izraze svoje stavove i zabrinutosti u vezi sa projektom, da se o njima upozna NEPA, koja je iste uzela u obzir u svojim komentarima predlagaču projekta kao dio postupka izdavanja dozvola i odobrenja.
14	26.12.2019.	Opština Kotor, prisutna 4 člana zainteresovane strane	Tim koji se sastojao od predstavnika UZS, Agencije za zaštitu prirode i životne sredine (NEPA), MEDIX i E3 Consulting sastao se sa zajednicama (zainteresovanim stranama) u Kotoru. Svrha sastanka javne rasprave bila je predstaviti nacionalnu studiju o procjeni uticaja na životnu sredinu, a takođe i razmijeniti informacije sa članovima zajednice u vezi s nacionalnim postupkom procjene uticaja na životnu sredinu i međunarodnim postupkom procjene uticaja na životnu sredinu. Sastanak je pružio članovima zajednice priliku da izraze svoje stavove i zabrinutosti u vezi sa projektom, da se o njima upozna NEPA, koja je iste uzela u obzir u svojim komentarima predlagaču projekta kao dio postupka izdavanja dozvola i odobrenja.
15	26.12.2019.	Zajednica Radanovići, prisutna 33 člana zajednice / zainteresovane strane	Predstavnici UZS, Agencije za zaštitu prirode i životne sredine (NEPA), MEDIX i E3 Consulting sastali su se sa zainteresovanim stranama zajednice u Radanovićima na javnom sastanku radi predstavljanja nacionalne studije EIA, kao i razmjene informacija sa članovima zajednice u vezi sa nacionalnim procesom EIA i međunarodni ESIA

Br.	Datum	Prisutna zainteresovana strana	Svrha sastanka
			postupak. Sastanak je pružio članovima zajednice priliku da izraze svoje stavove i zabrinutosti u vezi sa projektom, da se o njima upozna NEPA, koja je iste uzela u obzir u svojim komentarima predlagaču projekta kao dio postupka izdavanja dozvola i odobrenja.
Obim ESIA postupka			
16	04.12.2019.	Predstavnici opština Kotor i Tivat	Međunarodni ESIA tim sastao se sa predstavnicima opština kako bi ih obavijestio o Projektu, kao i o početku međunarodnog ESIA procesa i da razmotri njihova mišljenja, zabrinutosti i stavove o projektu. Tim je takođe tražio informacije o bilo kojim drugim predstojećim projektima u opštinama kako bi se razmotrila kumulativna procjena uticaja. Predstavnici UZS su bili prisutni takođe.
17	05.12.2019.	Predstavnici zajednice Radanovići i Lastva Grbaljska	Međunarodni ESIA tim sastao se sa predstavnicima opština kako bi ih obavijestio o Projektu, kao i da je započeo međunarodni ESIA proces i da čuje njihova mišljenja, zabrinutosti i stavove o projektu. Međunarodni ESIA tim sastao se sa predstavnicima lokalnih zajednica kako bi ih obavijestio o Projektu, obavijestio ih da započinje međunarodni ESIA proces i čuo njihova gledišta, zabrinutosti i mišljenja o projektu. Ovi sastanci su bili od značaja jer su ove dvije zajednice posebno izrazile zabrinutost u vezi sa projektom tokom nacionalne faze procjene uticaja na životnu sredinu. Predstavnici UZS su bili prisutni takođe.
Studija ESIA			
18	05.02.2020. – 12.02.2020.	Socio-ekonomsko istraživanje među 98 domaćinstava koja žive u području zahvaćenom projektom	Kao dio socio-ekonomskih osnovnih istraživanja, tim je organizovao razgovore sa 98 domaćinstava koja žive na 50m od središnje linije puta Tivat-Jaz (ili tik izvan navedenog koridora). Svrha ovih sastanaka bila je informisati domaćinstva o međunarodnom ESIA procesu, osigurati da su upoznati sa Projektom i prikupiti gledišta, zabrinutosti i povratne informacije o Projektu popunjavanjem upitnika u okviru socio-ekonomskog istraživanja. Podaci su prikupljeni putem upitnika, koji je takođe korišten za informisanje o socijalno-ekonomskoj osnovi ESIA i Okvira za otkup zemljišta i preseljenje (LARF) i za identifikovanje određenih grupa na koje bi Projekat mogao različito uticati.
19	05.02.2020. – 12.02.2021.	Socio-ekonomsko istraživanje među 72 preduzeća koja rade u	U okviru socio-ekonomskog istraživanja, tim se sastao sa predstavnicima 72 preduzeća koja se nalaze na 50m od središnje linije puta Tivat-Jaz. Svrha ovih sastanaka bila je informisanje

Br.	Datum	Prisutna zainteresovana strana	Svrha sastanka
		području pod uticajem projekta	preduzeća o međunarodnom ESIA procesu, osiguravanje da su bili upoznati sa projektom i prikupljanje njihovih stavova, zabrinutosti i povratnih informacija o projektu kroz popunjavanje upitnika za socio-ekonomsko istraživanje. Podaci koji su prikupljeni putem upitnika, takođe su poslužili socio-ekonomskom dijelu u okviru izrade ESIA i LARF.
20	10.02.2020. – 21.02.2020.	Predstavnici 13 različitih ključnih ispitanika na tom području: (Osnovna Škola 'Nikola Đurković; Akademija Arcadia; Klinika 'Fidami Medica'; Poliklinika 'Hipokrat'; bolnica Kotor; Opština Kotor; Opština Tivat; Komunalno preduzeće Budva; Komunalno preduzeće Kotor; Komunalno preduzeće Tivat; Lokalni turizam- organizacija, Lokalna turistička organizacija Budva, Lokalna turistička organizacija Kotor, Tivat)	U okviru socio-ekonomskih istraživanja, obavljani su razgovori sa predstavnicima različitih institucija na tom području, uključujući lokalne opštine, škole, zdravstvene ustanove, komunalna preduzeća i lokalne turističke organizacije. Svrha sastanka bila je informisanje institucija o međunarodnom ESIA procesu, osiguravanje da su upoznate s projektom, prikupljanje njihovih stavova, zabrinutosti i povratne informacije o projektu, kao i dopunjavanje podataka koji su potrebni za definisanje polaznih socio-ekonomskih podataka u okviru ESIA, a koji su prikupljeni putem direktnih intervjuova i putem desk istraživanja. Sastanku je prisustvovao tim lokalnih konsultanata.
21	21.02.2020.	Diskusije fokus grupe sa: - Učenici (mladi) škole u Radanovićima)	U okviru socio-ekonomskih istraživanja, održana je fokus grupa sa jednom manjom odabranom grupom učenika škola iz Radanovića kako bi se čuli njihovi specifični stavovi, zabrinutosti i povratne informacije o projektu, kao i dopuna za ESIA-u (socio-ekonomski dio), na osnovu prikupljenih pojedinačnih anketa i sekundarnog istraživanja. Organizovana je dodatna fokus grupa sa djecom- učenicima iz škole. Sastanku je prisustvovao tim lokalnih konsultanata.
22	12.02.2020.	Sastanak zajednice u Radanovićima, 9 učesnika.	Kao dio opredijeljenosti projekta za transparentnu i otvorenu komunikaciju sa zajednicom, održan je naknadni sastanak sa zajednicom Radanovići. Svrha sastanka bila je podijeliti glavni projekat puta sa zajednicom, nakon zahtjeva da se to uradi tokom nacionalnih konsultacija o procjeni uticaja na životnu sredinu. UZS je poslao pozive za sastanak i predstavio projektno rješenje i ažurirani projekat učesnicima. Konsultanti koji su takođe bili prisutni na sastanku i tom prilikom podijelili učesnicima sažetak izvještaja o opsegu ESIA na dvije stranice.

Obavještenje o socio-ekonomskom istraživanju za potrebe rekonstrukcije i modernizacije magistralnog puta M2, dionica Tivat-Jaz

Obaveštavamo zainteresovanu javnost da kao jedna od aktivnosti u okviru izrade Studije o procjeni uticaja na životnu sredinu i socijalni uticaj (ESIA), kao i za sprovođenje projekta „Rekonstrukcija i modernizacija magistralnog puta M2, dionica Tivat-Jaz, od 885km + 500 do 901km + 500 “, sprovede se socio-ekonomsko istraživanje među domaćinstvima i privrednim subjektima na projektnom području. Socio-ekonomsko istraživanje sprovede se u skladu s politikom Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD), u periodu od 5. februara do 16. februara 2020.godine.

Sastanak 28.01.2020. godine u Upravi za saobraćaj, sa g-dinom Erdanom Seferovićem, predstavnikom vlasnika parcele 297/1

Sadržaj projektne dokumentacije u projektu predmetne parcele i informacije o projektu studije eksproprijacije. Nakon pružanja informacija o statusu projekta i planiranoj eksproprijaciji, gospodin Seferović se zahvalio na pruženim informacijama i izrazio želju da bude upućen u buduće aktivnosti po pitanju predmetne parcele.

Prilog 2: Uvodna prezentacija i informacije o LARP istraživanju

- LARP istraživanje se sprovodi za potrebe EBRD i Uprave za saobraćaj. E3 i ENOVA (Bosna i Hercegovina) angažovani su kao konsultanti za potrebe sprovođenja istraživanja.
- Svi podaci će se koristiti na kumulativnom nivou i biće biti zaštićeni, tj. anonimni tokom analize podataka. Podaci će se koristiti isključivo u za potrebe pripreme LARP-a i neće biti dostupni bilo kojoj trećoj strani.
- LARP će biti javno dostupan nakon što ga dovrši i odobri EBRD.
- Istraživanje se sprovodi u svrhu izrade LARP (Plan za otkup zemljišta i preseljenje). LARP je pripremljen kao dio ESIA procesa (Okvir za otkup zemljišta i preseljenje).
- ESIA paket je javno dostupan i objavljen na internet stranici Uprave za saobraćaj, pri čemu period javnog uvida traje do 5. decembra. ESIA paket objavljen je 7. avgusta, dok je postupak period javnog uvida usklađen s procedurama EBRD.
- Žalbeni mehanizam dostupan je na internet stranici Uprave za saobraćaj i dostupan je svim zainteresovanim stranama koje žele podnijeti bilo kakve pritužbe, žalbe i / ili prijedloge u vezi sa rekonstrukcijom magistralnog puta Tivat-Jaz.
- Procesom eksproprijacije upravlja Uprava za nekretnine (UZN). UZN je započela postupak službenog obavještavanja lokalnog stanovništva i pozivanje na sastanke s ciljem informisanja o svim detaljima vezanim za eksproprijaciju i definisanom iznosu naknade. Lokalne jedinice UZN predstavljaju nadležne organe za sva pitanja vezana za eksproprijaciju, tj. nadležni organi u ovom slučaju su UZN Budva, UZN Kotor i UZN Tivat.
- Trenutno nije moguće organizovati sastanke zbog situacije uzrokovane COVID-19, ali žalbeni mehanizam pruža svim zainteresovanim stranama priliku da predaju svoje komentare u ovoj fazi.

Prilog 3: Pitanja pokrenuta tokom procesa izrade ESIA (2020)

Pitanja pokrenuta tokom pripreme LARF i LARP studija

Br.	Komentar	Datum	Izvor
1	Neće biti rasterećenja saobraćaja sve dok se Budva ne zaobiđe.	01.02.2020.	Istraživanje među projektom pogođenim domaćinstvima (socio-ekonomsko istraživanje), str.60
2	Dok se ne napravi zaobilaznica oko Budve, neće biti drugog rješenja.		
3	Ne može se smanjiti na ovaj način. Samo ukoliko se tranzitni put izmjesti na drugu lokaciju. To će imati negativne efekte.		
4	Ne mislim da će ovo poboljšati promet saobraćaja samo u slučaju kada je manja gužva, ali može dovesti do velikih saobraćajnih nezgoda koje su i do sada bile česte.		
5	Problem će biti ako ograničenje brzine bude 80 km/h.		
6	Moraće zatvoriti restoran iz razloga što gubi parking.		
7	Pristup građevinskim parcelama će biti problem.		
8	Ne mogu da prihvatim ovo rješenje. Planirano je da se pješaci kreću trotoarom. Potrebna nam je pasarela.		
9	To će opet stvoriti zagušenja i gužve u saobraćaju.		
10	U planu je izgradnja bulevara te će pristup istom predstavljati problem. Projektovani put će ulaziti 3.5m u njihov posjed, dok će put zauzeti 7m njihove druge parcele (od ukupne širine puta od 22m). Ove okolnosti će uticati na uslove za izgradnju planiranih objekata, pa vlasnik ne zna šta da radi po tom pitanju.	26.11.2020.	Komentari privrednih subjekata tokom istraživanja (LARP)
11	Potrebno je izgraditi pristupni put za auto servis, inače bi morali voziti sve do Lastve da bi stigli do svojih prostorija.		
12	Morali bi zatvoriti auto perionicu ako njihovi zahtjevi ne budu ispunjeni, tj. da ne prave put koji ulazi 5 m u njihovo imanje.		
13	Možda će morati da zatvore poslovni objekat.		
14	Nisu obaviješteni hoće li njihovo zemljište biti predmet eksproprijacije.		
15	Možda će morati zatvoriti posao.		
16	Možda će morati zatvoriti posao.		
17	Nadaju se da će problemi biti riješeni kako bi mogli nastaviti s radom.		
18	Nisu zadovoljni jer će put prolaziti kroz naselje.	25.11.2020.	Komentari dobijeni tokom istraživanja među domaćinstvima za potrebe izrade LARP.

Pismo članova zajednice Lastva Grbaljska - 11.11.2020. godine

Br.	Komentar
19	<p>Iznosimo naše apsolutno neslaganje sa navedenim projektom i njegovo odbijanje sa naše strane. Ponavljamo da smo i dalje odlučno protiv izgradnje saobraćajnice sa 4 kolovozne trake širine po 3,25m sa razdjelnim ostrvom širine 2m i obostranim trotoarima širine po 2m, planirane na području našeg naselja i to prvenstveno protiv širine i izbora trase. Ostajemo pri zahtjevima i definisanim principima koje je potpisalo više od 700 mještana Grblja. Pozivamo Direkciju i druge relevantne subjekte u lancu određivanja daljeg toka ovog projekta da još jedan put izanaliziraju zahtjeve iz peticije i uvažavaju mišljenje lokalnog stanovništva.</p> <p>Protiv smo, po našem mišljenju, nepotrebnog rušenja objekata (mišljenja smo da rušenje objekata nije neophodno) ali i nerezonskog približavanja postojećim objektima do nivoa da će u njima biti nemoguće živjeti ili raditi. Izgradnju ćemo osporavati svim raspoloživim pravnim i drugim sredstvima vjerujući da će konačno neko uvažiti naše brojne primjedbe i predloge jer se bulevar valjda planira graditi i za nas koji živimo uz postojeću magistralu a ne samo za one kojima je cilj da što brže i komfornije prođu dionicu Jaz-Tivat.</p> <p>Vjerujemo da će se prekinuti sa praksom da se prvo donese odluka da se gradi, pa se onda pristupa izradama brojnih elaborata koji treba, ne da racionalno i nepristrasno izanaliziraju projekat, već da bezuslovno daju podršku i za pravo onima koji planiraju ogromne investicije a ne analiziraju druga rješenja. Ovdje prije svega mislimo na zaobilaznicu oko Budve, čija bi izgradnja na dug period riješila pitanje zagušenja saobraćaja u ovom reonu ali i praktično duplog investiranja u rješavanju jednog te istog problema.</p>

Pitanja koja se odnose na poplave, pokrenuta od strane „Arcadia Academy“ i „M Club“ - 27.02.2020. godine

Br.	Komentar
20	<p>Skrenuo bih vam pažnju na ozbiljnu stvar koja utiče na novi projekat izgradnje puta. Rukovođenje i upravljanje školom, koja se nalazi nedaleko od glavnog kružnog toka Budva-Tivat (oko 100 metara iza kafea HDL, Vukšić D-Event), je pod našom nadležnošću. U posljednje dvije godine, naša škola je dva puta pretrpjela jake poplave koje su dovele u opasnost živote djece u našoj školi. U oba slučaja kotorski vatrogasci morali su sprovesti akciju spašavanja i evakuacije.</p> <p>Škola je imala značajne troškove popravki koji su premašili 60.000 eura. Istraživanjima koje je obavio naš komšija čiji je posjed takođe bio poplavljen, utvrđeno je da opština Kotor, iz nehata, nije održavala odvodne kanale za koje je utvrđeno da su blokirani, što je rezultiralo prelivanjem vode na našu i na parcelu naših komšija. U oba slučaja smo Opštinu Kotor obavijestili pismenim putem uz zahtjev za naknadu štete. Uprkos pisanim upozorenjima da su odvodni kanali blokirani i da je bila hitna potreba da se preduzmu mjere za zaštitu škole, Opština Kotor je u potpunosti ignorisala naše zahtjeve i dosljedno se ponašala s krajnjim nemarom i zanemarivanjem sigurnosti djece.</p> <p>Ovim dopisom želimo obavijestiti EBRD da je naš komšija pokrenuo pravni postupak kojem se i mi namjeravamo pridružiti. Zahtijevamo da nova izgradnja puteva koju financira EBRD mora biti izgrađena uz odgovarajući inženjering kako bi se osiguralo odvođenje atmosferskih voda. Zatražili bismo od vašeg projekt menadžera ili odgovorne osobe da nas pismeno obavijesti da su svjesni vrlo opasnih uslova i da planiraju ispraviti situaciju po ovom pitanju kao dio građevinskog projekta. Jako smo zabrinuti da će, ako inženjerski radovi ne budu uzimali u obzir trenutne uslove, rezultat možda biti i gori od onoga što se dogodilo u prethodnom periodu. Ovom prilikom insistiramo da nam dostavite planove, kao i izjašnjenje inženjera da će se obezbijediti adekvatno odvodnjavanje.</p>
	<p>03.01.2020. Odgovor Uprave za saobraćaj: Projektna dokumentacija izrađena je uz savjete hidroinženjera i hidrogeologa koji su izvršili detaljno istraživanje svih vodotokova na tom području. UZS je takođe kontaktirala kompaniju za održavanje puteva kako bi od njih dobila podatke, na osnovu njihovog iskustva, o lokacijama na kojima se javljaju poplave. Problem poplava riješiće se izgradnjom zatvorenog sistema atmosferske kanalizacije sa separatorima. Ovo će spriječiti nekontrolisano odvođenje voda sa puta, koje je uticalo na recipijente. UZS takođe planira izgraditi otvorene kanale za prihvatanje voda koje se stvaraju na lokacijama na koje su ukazali Arcadia Academy i M Club, te samim tim će i njihove brige i problemi biti riješeni.</p>

Pitanja pokrenuta tokom konsultacija održanih povodom izrade EIA po nacionalnom zakonodavstvu

Sastanak u prostorijama mjesne zajednice Radanovići – 05.12.2019. godine

Br.	Pokrenuto pitanje	Odgovor UZS
77	Predstavnici lokalnog stanovništva naveli su da njihovi zahtjevi nijesu odobreni i unešeni u Glavni projekat, osim zahtjeva za smanjenjem širine saobraćajne trake sa 3,5 m na 3,25m.	UZS je realizovala veliki broj sastanaka sa predstavnicima lokalnih zajednica i da su njihovi zahtjevi u razumnom i tehnički prihvatljivom obliku unešeni u Glavni projekat. Tako je UZS smanjila širinu saobraćajne trake na 3,25m i dodala je jednu od kružnih raskrsnica koje je zatražila lokalna zajednica. UZS je takođe dala službeni odgovor na njihove zahtjeve navedene u peticiji.
78	Trebalo bi napraviti bulevar sa 3 trake umjesto brzog puta sa 4 trake koji je predviđen. Put bi trebalo da sadrži 3 trake u naseljenim mjestima, dok 4 trake mogu biti izgrađene u nenaseljenim mjestima. Na ovaj način bi se izbjegao otkup zemljišta i smanjilo ograničenje brzine na 50km/h.	Put sa 4 trake je projektovan radi boljeg protoka saobraćaja duž cijele dionice, a ograničenje brzine će se regulisati izgradnjom kružnih raskrsnica.
79	Gospodin Labud Mihović je izjavio da bi trebalo razmotriti izgradnju dodatnih kružnih raskrsnica (kružnih tokova) jer bi lokalno stanovništvo moralo putovati mnogo dalje nego sada kako bi stiglo do svojih domaćinstava, jer se udaljenost između nekih kružnih raskrsnica kreće od 1 do 2 km.	Broj kružnih raskrsnica duž cijele dionice nije mali s obzirom na to da je u Glavni projekat uključeno 13 kružnih raskrsnica.
80	Gospodin Labud Mihović predložio je izgradnju kružnog toka ispred osnovne škole u Radanovićima. Glavni projekat definiše izgradnju četvorokrake raskrsnice na ovoj lokaciji. Lokalna zajednica smatra da bi izgradnja kružnog toka osigurala bolje uslove u pogledu bezbjednosti u saobraćaju, bolju lokalnu komunikaciju i smanjenje brzine na ovom dijelu. Uz to, pomenuli su da bezbjednost saobraćaja na ovom dijelu predstavlja važno pitanje jer je mnogo ljudi (uključujući djecu) stradalo usljed sudara sa automobilima. Predstavnici lokalnog stanovništva su spomenuli da postojeći podvožnjak djeca ne koriste te da se rekonstruisani podvožnjak takođe neće koristiti, jer zajednica nije navikla na njegovu upotrebu.	Dva kružna toka predviđena su upravo prije i nakon škole u Radanovićima kako bi učesnici u saobraćaju usporili i stvorili uslove za bezbjedan prelazak ulice. U slučaju da je na ovoj lokaciji projektovan kružni tok, restoran „Velji mlini“ bi morao biti srušen budući da je minimalni radijus kružnog toka 26m.

Br.	Pokrenuto pitanje	Odgovor UZS
81	Gospodin Labud Mihović: Glavni projekat nije usklađen sa lokalnim prostornim planovima koji su definisani za ovo specifično područje (DSP Radanovići, LSL Grbalj, LSL Grbalj II, UPN Lastva Grbaljska).	Novi put projektovan je u skladu sa zakonima i nacionalnom prostornom planskom dokumentacijom (Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine), što predstavlja glavni dokument koji treba slijediti u pogledu uređenja magistralnih puteva. Jedini lokalni prostorni plan koji nije mogao biti u potpunosti integrisan u Glavni projekat je LSL Grbalj, jer taj Plan nije usklađen sa Prostornim planom Crne Gore do 2020. godine.
82	Gospodin Milorad Radanović: Glavni projekat je predstavljen opštini Kotor, ali ne i predstavnicima lokalnog stanovništva, tako da nisu obaviješteni o finalnoj verziji Glavnog projekta.	
83	Gospodin Milorad Radanović: lokalno stanovništvo traži smanjivanje širine razdjelnog ostrva sa 2m na 60cm. Mnogi novi putevi u Crnoj Gori imaju uska razdjelna ostrva (60cm) i da će ta širina biti dovoljna i da će zadovoljiti sve uslove bezbjednosti saobraćaja.	Širina razdjelnog ostrva (2m) definisana je sa ciljem osiguranja boljih bezbjedonosnih uslova za pješake.
84	Predstavnici lokalnog stanovništva naveli su da nema potrebe za postavljanjem putnih barijera duž pješačkih staza i razdjelnih ostrva jer smatraju da to ne bi bilo vizuelno privlačno. Uz to, naveli su da ne postoje putne barijere duž postojećih puteva, a samim tim njihovo uklanjanje ne bi umanjilo bezbjednost u saobraćaju.	Barijere na putu uključene su u Glavni projekat u svrhu bezbjednosti saobraćaja i radi zaštite pješaka pri prelasku ulice. Barijere na putu će biti postavljene duž razdjelnog ostrva kako bi se izbjegli čeon sudari.
85	Predstavnici lokalnog stanovništva izjavili su da ne žele imati ograde duž razdjelnog ostrva	Isto kao gorenavedeno.
86	Predstavnici lokalnog stanovništva izjavili su da lokalni putevi koji su trenutno povezani sa magistralom takođe trebaju biti uključeni u Glavni projekat.	Lokalne opštine odgovorne su za izgradnju / rekonstrukciju lokalnih puteva, dok je UZS odgovorna samo za izgradnju / rekonstrukciju regionalnih / magistralnih puteva, tako da lokalna zajednica u tom pogledu treba da komunicira sa Opštinom Kotor.
87	Predstavnici lokalnog stanovništva izjavili su da Procjena uticaja na životnu sredinu u skladu sa nacionalnim propisima ne uzima u obzir društveni aspekt projekta i da ta pitanja moraju biti razmotrena kako bi projekat ispunio potrebe lokalnih zajednica. Izjavili su da su analizirali dokument i da će prisustvovati javnim	EBRD: ESIA i sam projekat se moraju izraditi i sprovoditi u skladu sa politikom zaštite životne sredine i društvenom politikom EBRD i Uslovima za realizaciju EBRD koji uređuju pitanja zaštite životne sredine i društva. Lokalna zajednica će biti uključena u svim fazama projekta i njihovi zahtjevi i predlozi u vezi sa životnom sredinom i socijalnim pitanjima će se uzeti u obzir.

Br.	Pokrenuto pitanje	Odgovor UZS
	raspravama o Procjeni uticaja na životnu sredinu i skladu sa nacionalnim propisima, koji će se održati nakon 20. decembra.	
88	Lokalna zajednica je zahtijevala izgradnju kružnog toka (umesto planirane raskrsnice) na predmetnoj lokaciji, jer stanovnici smatraju da bi se time stvorili uslovi za bolji protok saobraćaja i bolju povezanost naselja u projektnom području. Osim toga, oni naglašavaju da bi ova lokacija bila idealna za izgradnju kružnog toka jer bi se time smanjilo vrijeme putovanja za lokalno stanovništvo, obzirom na to da je udaljenost između dva najbliža kružna toka na ovom području oko 1,2 km.	Projektant i UZS su razmotrili razne opcije u vezi sa izgradnjom kružnog toka na ovom dijelu, međutim nije moguće izgraditi kružni tok na ovoj lokaciji bez rušenja određenog broja poslovnih objekata, što bi izazvalo visoke dodatne troškove nadoknade. Međutim, g-din Arnaut je kazao da će projektanti i UZS razmotriti mogućnost obezbjeđenja semafora na ovom dijelu.

Sastanak u Opštini Tivat – 23.12.2019. godine

Br.	Pokrenuto pitanje	Odgovor UZS
21	Planirani datum početka rekonstrukcije?	Proces izbora izvođača radova se mora sprovesti u saradnji sa EBRD koji će definisati rokove i dinamiku izbora izvođača radova, ali je planirano da radovi počnu prije početka ljetnje turističke sezone 2020. godine.
22	Koji će drenažni sistem biti postavljen na trasi, odnosno sistem prečišćavanja i praćenja indikatora zagađenosti otpadnih voda?	G-din Maraš je naglasio da će se separatori koristiti samo za tretman otpadnih voda sa kolovoza, pri čemu su svi separatori projektovani na veći kapacitet nego što potrebno, odnosno očekivano u bilo kom trenutku. Monitoring i održavanje je potrebno vršiti u kontinuitetu, pri čemu će se separatori čistiti 3-4 puta godišnje, što će biti obaveza izvođača radova i nadležnih opštinskih organa. Održavanje drenažnog sistema i sistema separatora je u nadležnosti lokalnih samouprava, što je u skladu sa zakonskim propisima u ovoj oblasti.
23	Koja je niveleta puta u zoni pored aerodroma, da li je u ovom dijelu podignuta niveleta kako bi se spriječilo plavljenje tog dijela puta.	Gdin Arnaut je naveo da je niveleta podignuta duž ovog dijela puta, i to upravo iz razloga kako bi se smanjilo plavljenje ovog dijela puta. Takođe, u ovom dijelu su projektovani prihvatni kanali za pribrežne vode sa Vrmca, dok je jedan od zahtjeva revizije obuhvatao i detaljno čišćenje i proširenje recipijenata kako bi se osigurao veći protočni kapacitet. Takođe, gdin Arnaut je naveo da je u ovom dijelu specifično da se ispod aerodromske piste nalazi cijev za odvod voda, ali je njoj

Br.	Pokrenuto pitanje	Odgovor UZS
		nemoguće pristupiti, pa će se gorenavedena rješenja i separatori koristiti za drenažu viška vode sa puta.
24	Gđa Vesna Nikolić je postavila pitanje o eventualnom izmještanju instalacija koje se koriste u okviru regionalnog vodovoda.	Gdin Arnaut je naveo da je neophodno izmjestiti instalacije regionalnog vodovoda na 3 lokacije, što je urađeno uz odobrenje i u saradnji sa Regionalnom vodovodom. Takođe, gdin Arnaut je naveo da će rekonstrukcija magistralnog puta biti sprovedena paralelno sa instalacijom novog dijela sistema regionalnog vodovoda, pri čemu će njihove instalacije biti postavljene desnom stranom puta, posmatrano iz pravca Budve. Gdin Arnaut je naveo da Vodovod Kotor, CEDIS i CGES projektuju svoje instalacije u skladu sa glavnim projektnim rješenjima, kao i da su ova preduzeća navela da će im širina razdjelnog ostrva da svoje instalacije postave u centralni, odnosno razdjelni pojas.
25	Gdin Radovan Laković je postavio pitanje o maksimalnoj dozvoljenoj brzini na novoprojektovanom putu	Ova ograničenja nisu definisana planskom dokumentacijom, već je ta odluka prepuštena projektantu. Studiju bezbjednosti saobraćaja sproveo je nezavisni stručnjak iz EBRD-a, pri čemu će ti eksperti biti zaduženi za donošenje finalne odluke po pitanju maksimalne dozvoljene brzine. Bezbjednost pješaka i učesnika u saobraćaju e predstavljati prioritet, pa će stoga biti postavljene odbojne ograde duž trotoara i duž razdjelnog ostrva.
26	Drugo pitanje gđina Lakovića se odnosilo na staze za bicikliste / trotinete	Ove staze nisu projektovane, i njihovo eventualno projektovanje bi iziskivalo zauzimanje dodatnog prostora. Opštine nisu imale zahtjeve po ovom pitanju.

Sastanak sa predstavnicima Mjesne zajednice Svinjište – 24.12.2019. godine

Br.	Pokrenuto pitanje	Odgovor UZS
27	<p>Potpredsjednik Mjesne zajednice Svinjišta, gđin Igor Gluščević, je naglasio da je u prethodnom periodu uložio 1,5 miliona eura u hotel koji se nalazi u blizini predmetnog puta, ali da nije upoznat sa projektnim rješenjima koja se odnose na tu dionicu.</p>	<p>Gđin Arnaut je naglasio da je Opština Budva upoznata sa projektom od samog početka i predstavljanja idejnog rješenja (2016. godina). Opština Budva ne posjeduje važeću plansku dokumentaciju (PUP, DUP) kojom bi se uredili radovi u predmetnoj zoni, pa stoga Opština Budva nije mogla imati posebne zahtjeve koji bi se odnosili na elemente puta, kao što su npr. staze za bicikliste. Takođe, gđin Nikola je naveo da Opština Budva jedino posjeduje planski dokument koji datira iz 1980ih godina, te da stoga nije bilo moguće definisati projekat u skladu sa lokalnom planskom dokumentacijom. Kako bi upoznao sve prisutne sa glavnim karakteristikama budućeg bulevara, gđin Arnaut je izjavio da su projektovani obostrani trotoari širine 2m duž cijele trase, a da je projektovana širina kolovoznih traka duž cijele trase 3,25m (na zahtjev građana). Takođe, gđin Nikola je naveo da je projektovano razdjelno ostrvo širine 2m duž cijele trase. Kada je u pitanju projektno rješenje za dio puta koji se nalazi na teritoriji opštine Budva, gđin Nikola je naveo da su projektovana 2 kružna toka (kod mosta u Toplišu i na raskrsnici koja vodi ka plaži Jaz). Takođe, kada je u pitanju raskrsnica u Poljicama, gđin Arnaut je naveo da je razmatrana izgradnja kružnog toka na ovoj lokaciji, pri čemu je navedeno da je potencijalna izgradnja kružnog toka bila uslovljena lokacijom kontaktne tačke sa budućom obilaznicom oko Budve. S tim u vezi, projekat zaobilaznice je trenutno u poodmakloj fazi i definisana je druga lokacija kontaktne tačke (lokacija između mosta ka Kotoru i puta koji vodi ka Terni), pa će stoga na ovoj lokaciji biti napravljena površinska raskrsnica sa trakom za lijevo skretanje, uz mogućnost polukružnog okretanja. Kada su u pitanju dodatni elementi puta (npr. biciklističke staze), gđin Arnaut je naveo da nije bilo posebnih zahtjeva za izgradnjom ovih elemenata, pri čemu je naglasio da širina trotoara od 2m ostavlja dovoljno prostora za nesmetano kretanje biciklista duž kolovoza, a takođe je naveo da projekat obuhvata i izgradnju autobuskih stajališta.</p>
28	<p>- Gđin Igor Gluščević je naveo da izgradnja raskrsnice na lokaciji Poljice ne predstavlja najbezbjednije rješenje i da bi trebalo razmotriti izgradnju kružnog toka zbog bezbjednosti učesnika u</p>	<ul style="list-style-type: none"> Fekalna kanalizacija nije predmet ovog projekta. Taj dio poslova je u nadležnosti lokalnih organa vlasti. Opština Kotor je od Uprave za saobraćaj zatražila glavni projekat kako bi projektovali fekalnu

Br.	Pokrenuto pitanje	Odgovor UZS
	<p>saobraćaju. Takođe, gđin Gluščević je postavio pitanje o postavljanju fekalne kanalizacije u toku izvođenja radova na budućem bulevaru.</p> <p>– Gđin Dragan Orlović je takođe naglasio da izgradnja raskrsnice na lokaciji Poljice ne predstavlja bezbjedno rješenje jer neće biti bezbjedno izvoditi polukružno okretanje na toj lokaciji, kao i da bezbjednost mora biti na prvom mjestu prilikom projektovanja bulevara. Takođe, gđin Orlović je naglasio da je Uprava za saobraćaj prekršila važeće DUP-ove u predjelu Kotora jer u dijelu Radanovića i Lastve Grbaljske nisu poštovana određena rješenja koja su definisana lokalnom planskom dokumentacijom.</p>	<p>kanalizaciju i ostale komunalne elemente u skladu sa projektom budućeg bulevara.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Studiju bezbjednosti u saobraćaju izrađuju nezavisni eksperti EBRD-a, koji su naglasili da je planirani broj kružnih tokova na cjelokupnoj dionici (13) preveliki, i to iz razloga što ne podržavaju toliko veliki broj prekida razdjelnog ostrva. · Tokom projektovanja posebno se vodilo računa o poštovanju planske dokumentacije koja je usaglašena sa nacionalnom planskom dokumentacijom, pri čemu su usvojena sva rješenja koja je bilo moguće projektovati u skladu sa važećim planskim dokumentima. Takođe, prilikom projektovanja su poštovani zahtjevi lokalnih zajednica, pa su tako u glavni projekat uključena 3 dodatna kružna toka. · Kada su u pitanju poslovni objekti koji se nalaze duže predmetne trase puta, gđin Arnaut je naveo da je svim poslovnim objektima obezbijeđen pristup preko oborenih ivičnjaka, a da su servisne saobraćajnice koje su planirane u nekim djelovima u nadležnosti opština. · Predmetne konsultacije treba da se odnose na nacionalni elaborat procjene uticaja na životnu sredinu, dok će se u skladu sa pravilima EBRD-a sprovoditi zaseban konsultativni proces koji će obuhvatiti pitanja koja se odnose na tehnički dio projekta, životnu sredinu i socijalna pitanja.
29	<p>Gđin Labud Mihović je naveo da stanovnici Lastve Grbaljske (polovina naselja se nalazi na teritoriji opštine Budva, dok je druga polovina naselja na teritoriji opštine Kotor) trenutno u jednom dijelu imaju trotoar širine 3m i da oni žele da širina trotoara u tom dijelu bude ista i nakon izgradnje novog bulevara.</p> <p>Kada je u pitanju životna sredina, gđin Mihović je želio da zna da li procjena uticaja na životnu sredinu obuhvata protok i brzinu saobraćaja, odnosno zagađenje koje nastaje usled kretanja motornih vozila. Kada je u pitanju brzina vozila, gđin Mihović je naglasio da ona mora biti prilagođena saobraćajnici bulevarskog tipa. Da li će novi bulevar stvoriti uslove za skraćivanje vremena putovanja, jer će se i dalje formirati gužve na ulazu u Kotor i Tivat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · U Radanovićima su postavljeni novi brojači i maksimalna zabilježena brzina u toku prethodnog perioda bila je 158 km/h, pa je stoga potrebno imati na umu činjenicu da nije uvijek moguće kontrolisati sve učesnike u saobraćaju. · Gđin Arnaut je naglasio da razumije da je jedan od razloga zbog kojih lokalno stanovništvo želi da se smanji širina razdjelnog ostrva taj što žele da spriječe rušenje jedne od kuća koje se po sadašnjem projektom rješenju mora srušiti. Međutim, gđin Arnaut je naveo da smanjenje razdjelnog ostrva na širinu od 1m ne bi pomoglo jer je u slučaju tog objekta potrebno ukupno 4,5m kako bi se spriječilo rušenje kuće.

Br.	Pokrenuto pitanje	Odgovor UZS
	Takođe, gđin Mihović je pitao na koji način će divljač prelaziti iz jednog u drugi dio, tj. na koji način će prelaziti preko budućeg bulevara. Konačno, gđin Mihović je rekao da je predmetna saobraćajnica jedini bulevar na kom će biti napravljeno razdjelno ostrvo širine 2m (osim puta koji prolazi pored Kombinata aluminijuma), pri čemu je naglasio da mještani smatraju da je potrebno smanjiti širinu razdjelnog ostrva na 1m jer je ta širina dovoljna za nesmetano kretanje pješaka, a na taj način bi se smanjio uticaj u pogledu eksproprijacije zemljišta	
30	Gđin Mihović: kružni tokovi su najbolji način za regulisanje bezbjednosti u saobraćaju. Takođe, naglasio je da bulevar predstavlja vrlo dobar korak ka razvoju predmetne oblasti i da će donijeti nove prilike lokalnom stanovništvu i privredi, pri čemu je naglasio da se lokalnom stanovništvu izašlo u susret u toku projektovanja predmetne saobraćajnice.	Takođe, gđin Arnaut je govorio o niveleti saobraćajnice, pri čemu je naglasio da je niveleta veoma precizno definisana DUP-ovima i Studijom Lokacije 24 na potezu od brda Čeren do Aerodroma Tivat. Takođe, gđin Arnaut je naveo da DSL1, DSL 2 i DUP Radanovići ne definišu izgradnju nijednog kružnog toka na tom potezu.
31	Gđin Dragan Orlović je naglasio da nije bilo moguće projektovati bulevar bez kršenja DUP-ova, što je potvrdila i Opština Kotor u odgovoru na dopis predstavnika mjesnih zajednica. Pri tome, gđin Orlović je naveo da je zajednički stav lokalnog stanovništva da se mora zadržati postojeća osovina saobraćajnice.	Gđin Arnaut je naglasio da se mora poštovati osovina saobraćajnice koja je definisana DUP-om, ali da je Uprava za saobraćaj radila u najboljem interesu lokalnog stanovništva i privrede, pa su stoga u par navrata napravili izmjene u projektu. Jedan od primjera koje je naveo gđin Arnaut je smanjivanje širine trotoara ispred objekta porodice Tomičić kako bi izbjegli rušenje njihovog objekta. Gđin Arnaut je još jednom naglasio da se Radanovići i Grbalj definisani DUP-om.
32	Gđin Dragan Orlović je naveo da vode koje se slivaju sa brda Spas predstavljaju problem i izazivaju plavljenje puta i okolnog terena. Njegovo pitanje po ovom osnovu se odnosilo na sprovođenje ovih voda, pri čemu je posebno želio da zna na koji način će biti riješeno odvođenje voda od bulevara ka finalnim recipijentima.	Gđin Arnaut je naveo da je revident zahtijevao čišćenje i širenje recipijenata kako bi oni imali kapaciteta da prime velike količine vode. Ovom prilikom, gđin Arnaut je naglasio da su 4 hidrologa radila detaljno istraživanje 7 dana kako bi se definisala najbolja projektna rješenja po ovom pitanju, i tako spriječilo plavljenje puta i terena. Takođe, gđin Maraš je naglasio da će duž cijele trase biti postavljeni separatori.
33	Gđin Gluščević je postavio pitanje o očekivanom trajanju radova	Radovi će trajati 2 godine, sa pauzama u toku ljetnje sezone. Načelni plan dinamike izvođenja radova biće definisan na način da se radovi prvo izvode na dionici koja se nalazi paralelno sa Aerodromom Tivat, a van postojeće trase, dok bi se druga i treća faza izvođenja radova sprovodila na predjelu Kovačkog polja, odnosno Lastve Grbaljske i Radanovića.

Br.	Pokrenuto pitanje	Odgovor UZS
34	Gdin Vido Gluščević je postavio pitanje o prelazima koji su definisani za prelazak životinja sa jedne strane na drugu stranu puta (npr. krave).	Definisana su 3 koridora za prelazak životinja, i to ispod dva mosta i kod lokacije Poljice.
35	<p>Gdin Dragan Orlović je naglasio da je u ranijem periodu bilo dosta manjkavosti u komunikaciji sa Upravom za saobraćaj, ali da se komunikacija poboljšala otkad je lokalno stanovništvo dostavilo peticiju EBRD.- Takođe, gđin Orlović je naglasio da se prilikom projektovanja puteva mora konsultovati lokalno stanovništvo jer upravo oni imaju najviše iskustva i mogu izložiti sve probleme koje je potrebno riješiti izgradnjom novih saobraćajnica. Sa aspekta nacionalne ekonomije, izgradnja predmetnog bulevara „suluda investicija“ jer je država već prezadužena i da je jedini put koji treba napraviti u ovoj oblasti zaobilaznica do objekta „Jugodrvo“ koji se nalazi u industrijskoj zoni u Radanovićima.</p> <p>– Gdin Jovo Doljanica je naglasio da iza riječi lokalnog stanovništva koji su bili prisutni na sastanku stoji 750 građana koji su potpisali peticiju i zajednički iznijeli zahtjeve koji se odnose na konkretne elemente budućeg bulevara.</p>	Nije potreban odgovor.
36	Gdin Igor Gluščević je naglasio da postojeća infrastruktura u naseljima koja pripadaju teritoriji opštine Budva, a koja se nalaze duž predmetne saobraćajnice, ne zadovoljava potrebe domaćinstava koja se nalaze na ovom području. Gdin Gluščević smatra da je rekonstrukciju navedenih elemenata javne infrastrukture potrebno uraditi uporedo sa izgradnjom planiranog bulevara.	Opština Budva je nadležna za realizaciju navedenih aktivnosti te se samim tim, ovim povodom Javnost mora obratiti nadležnim organima lokalne samouprave.

Br.	Pokrenuto pitanje	Odgovor UZS
37	<p>Gdin Vido Gluščević je postavio pitanje koje se odnosi na način isplate nadoknade vlasnicima parcela na Mrčevom polju, pri čemu je naveo da postoji više od 2000 vlasnika parcela na toj teritoriji, kao i da imovinsko-pravni odnosi nisu riješeni. Vlasnici ovih parcela su u procesu rješavanja pitanja imovinsko-pravnih odnosa sa državom od 1960-ih godina, i ta pitanja još uvijek nisu riješena. Takođe, gdn Gluščević je naglasio da parcele nisu tačno ucrtane na postojećim mapama, i da ih je potrebno ucrtati na starim (austroougarskim) mapama jer one najbolje pokazuju pravo stanje po pitanju podjele parcela. Konkretno pitanje gdnina Gluščevića je bilo – „Kako ćete znati koga da isplatite za eksproprijaciju?“</p>	<p>Gdin Arnaut je naveo da Mrčevo polje pripada MZ Svinjište, odnosno KO Prijedor II. Elaborat eksproprijacije za ovu katastarsku opštinu je završen i u njemu je naveden spisak svih prijavi, pri čemu je Uprava za saobraćaj dobila informacije o vlasnicima parcela od Uprave za nekretnine Crne Gore. Gdin Arnaut je naveo da je Uprava za saobraćaj svjesna da se ovaj projekat ne može realizovati bez podrške NVO Mrčevo polje, imajući u vidu njihov značaj. Takođe, gdn Arnaut je naglasio da EBRD zahtijeva rješavanje svih imovinsko-pravnih odnosa prije početka radova.</p>
38	<p>Gdin Gluščević je želio da bude informisan o očekivanom datumu sastanka sa predstavnicima Uprave za saobraćaj, pri čemu bi se lokalnom stanovništvu predstavio Glavni projekat. Takođe, gdn Gluščević je postavio pitanje o očekivanom vremenskom okviru početka izvođenja radova.</p>	<p>Gdin Arnaut je naveo da će taj sastanak biti organizovan nakon 13. januara 2020. godine, dok se očekuje da će radovi početi na jesen 2020. godine.</p>

Javne konsultacije održane u osnovnoj školi „Nikola Đurković“, Radanovići – 26.12.2019. godine

Br.	Pokrenuto pitanje	Odgovor UZS
39	<p>Gdin Ljubo Nikaljević je postavio pitanje o načinu tretmana i sprovođenja otpadnih voda, odnosno o načinu na koji su iste mapirane.</p>	<p>Gdin Arnaut je odgovorio da je tim hidrogeologa radio na terenu sa predstavnicima preduzeća „Crna Gora put“, koja je zadužena za održavanje magistralnih puteva. U skladu sa rezultatima istraživanja, projektovan je sistem bočnih kanala duž cijele trase, kojim će se pribrežne vode sprovoditi do recipijenata. Takođe, revident je predvidio čišćenje i širenje recipijenata kako bi se osigurao prijem velikih količina vode. Takođe, gdin Arnaut je naglasio da će se otpadne vode sa kolovoza prečišćavati pomoću separatora koji će biti postavljeni duž trase.</p>
40	<p>G-din Stevan Kordić (član savjeta Mjesne zajednice Grbalj) je ukazao na korekciju koju je potrebno napraviti u EIA studiji. Naime, na strani 140. je navedeno da su recipijenti koji su udaljeni do 25 m izloženi jakom uticaju buke (63 decibela), dok isto nije navedeno za recipijente na udaljenosti do 50m (61 decibela), iako je granica jakog uticaja buke definisana kao 60 dB. Takođe, gdin Kordić je naveo da je potrebno sagledati širi kontekst prilikom procjene uticaja, pri čemu se posebno treba posvetiti pažnja činjenici da se Aerodrom Tivat nalazi u predmetnoj zoni i da tokom ljeta im i do 50 rotacija dnevno, što izaziva visok nivo buke. Stoga, on je naveo da se mora uvažiti specifičnost predmetnog prostora prilikom procjene uticaja.</p>	<p>Gdin Maraš je odgovorio da će se pomenuta definicija uticaja buke na recipijente udaljene do 50m korigovati u elaboratu, u skladu sa sugestijama gdina Kordića. Takođe, gdin Maraš je naglasio da se nivo buke može odrediti samo eksperimentalno, tako da su potrebna mjerenja kako bi se utvrdio stvarni nivo buke u projektnoj oblasti. Takođe, gdin Maraš je naglasio da će se uraditi korekcije kako bi se sagledali kumulativni uticaji, odnosno kako bi se buka izazvana kretanjem aviona uključila u procjenu uticaja u odnosu na nivo buke u projektnoj oblasti. Konačno, gdin Maraš je naveo da je Elaborat još uvijek „živ“ dokument i da je dostupan za komentare i sugestije.</p>
41	<p>-Gdin Kordić je naglasio da se uticaj na ljude pominje samo dva puta u Elaboratu, i to u dijelu 7.1 i 7.2, pa se stoga ne konstatuje koji je uticaj na ljude. – Gdin Milivoje Vukadinović je naglasio da je u Elaboratu detaljno naveden broj životinja, ali da je pogrešno naveden broj stanovnika na predmetnom pojasu. - Gdin Orlović je na to odgovorio da faktičko stanje ne odgovara tim podacima, i da je broj stanovnika u projektnoj oblasti veći od navedenog.</p>	<p>Gdin Maraš je odgovorio da je broj stanovnika u predmetnom području naveden u skladu sa podacima sa posljednjeg zvaničnog popisa stanovništva (2011. godina), kao i da su to jedini zvanični podaci koji se moraju koristiti prilikom izrade studija.</p>

Br.	Pokrenuto pitanje	Odgovor UZS
42	Gdin Dragan Orlović je postavio pitanje koje se odnosi na procjenu broj vozila, odnosno strukture i kategorije vozila jer smatra da je potrebno uraditi detaljniji prikaz po tom pitanju.	Gdin Arnaut je odgovorio da će biti urađeno brojanje vozila po kategorijama na svim raskrsnicama, pa će ti podaci biti dostupni za dalju procjenu uticaja.
43	Gdin Marko Popović je postavio pitanje o planiranom načinu i lokaciji odlaganja nekvalitetnog materijala iz iskopa. Takođe, on je konstatovao da će zagađenje izazvano odvijanjem saobraćaja na predmetnoj dionici biti na istom ili manjem nivou jer će se saobraćaj odvijati brže, imajući u vidu da će biti izgrađene 4 kolovozne trake. Takođe, dao je predlog postavljanja semafora na površinskim raskrsnicama jer bi se na taj način moglo bolje upravljati bezbjednosti u saobraćaju.	Gdin Maraš je odgovorio da će se ta vrsta materijala odlagati na unaprijed dogovorenoj lokaciji, pri čemu Investitor mora sklopiti ugovor sa Opštinom Kotor. Takođe, za potrebe sprovođenja projekta će biti definisan i Plan upravljanja otpadom, u skladu sa kojim će se odlagati otpad nastao na predmetnoj dionici.
44	Gdin Ljubo Nikaljević je postavio pitanje o načinu na koji su definisani pješački prelazi, kao i tačke prelaza za životinje (posebno za stoku).	Gdin Arnaut je odgovorio da će pješački prelazi biti organizovani na površinskim raskrsnicama i kružnim tokovima, pri čemu su lokacije definisane za pješačke prelaze ocijenjene kao bezbjedne od strane EBRD eksperta koji radi studiju bezbjednosti saobraćaja. Projektovani su obostrani trotoari širine 2m, duž cijele trase, pri čemu nije predviđena izgradnja pasarela. Gdin Arnaut je naglasio da su predviđeni prolazi za sitne životinje i divljač, pri čemu su 3 koridora definisana tokom istraživanja biodiverziteta. Takođe, predviđeno je postavljanje zaštitne ograde sa ciljem usmjeravanja životinja ka prolazima. Konačno, gdin Arnaut je naglasio da nisu predviđeni prolazi za stoku.
45	Gdin Ljubo Nikaljević je naveo da rješenja koja su definisana za prelazak životinja nisu dovoljno dobra i da je potrebno misliti na lokalno stanovništvo koje se bavi poljoprivredom i koje se mora kretati traktorom sa jedne na drugu stranu. Gdin Nikaljević je naglasio da se mora voditi računa o bezbjednosti ljudi, pri čemu je naglasio da lokalno stanovništvo podržava projekat i da ih raduje što će im donijeti nove razvojne prilike. Gdin Nikaljević je postavio pitanje o maksimalnoj dozvoljenoj brzini. Takođe je naveo da bi bilo dobro razmotriti mogućnost izgradnje nekolicke pasarele i pothodnika jer se duž predmetnog puta kreće veliki broj pješaka.	Gdin Arnaut je odgovorio da će maksimalna dozvoljena brzina u naseljenim mjestima biti 50 km/h. Takođe, na nekim djelovima puta (npr. u zoni škole) će biti postavljeni dodatni elementi za bezbjednost saobraćaja, kao što su trake za usporenje i „vještačke izbočine“ kojima će se dodatno regulisati brzina kretanja vozila.

Br.	Pokrenuto pitanje	Odgovor UZS
46	<p>Gdin Dejan Štilet, predsjednik Mjesne zajednice Vranovići (vlasnik restorana Bokeljska kužina) je naglasio da je trebalo davno razgovarati o projektu, kako bi se projektanti i Uprava za saobraćaj dogovorili oko projektnih rješenja. On je naglasio da nisu protiv izgradnje bulevara, ali da je trebalo organizovati komisiju sa gradonačelnikom, i na taj način zajednički definisati projektna rješenja. Gdin Štilet je naveo da bi on izgubio svoj biznis ukoliko mu se oduzme 700-800m², kao i da je potrebno ispoštovati postojeću osovinu puta i napraviti 3 umjesto 4 kolovozne trake. Takođe, on je naveo da nisu ispoštovani zahtjevi lokalnog stanovništva koji su upućeni Upravi za saobraćaj.</p>	<p>Gdin Arnaut je naglasio da su zahtjevi lokalnog stanovništva ispoštovani u najvećoj mogućoj mjeri, pa su tako dodatno projektovana 3 kružna toka na zahtjev građana.</p>
47	<p>Gdin Stevan Doljanica je naglasio da mještani nisu bili upućeni u promjene u projektu kojima je predviđena izgradnja 3 kružna toka koja su stanovnici ovog predjela zahtijevali, pri čemu je naglasio da još uvijek nisu dobili priliku da pogledaju Glavni projekat.</p>	<p>Gdin Arnaut je naglasio da je u toku svih faza vođeno računa o komunikaciji sa Opštinom Kotor, pa im je tako poslat idejni projekat na saglasnost, nakon čega im je dostavljen i Glavni projekat koji je trebalo predstaviti lokalnom stanovništvu.</p>
48	<p>Jedan predstavnik lokalnog stanovništva je naglasio da urbanističke parcele nisu dobro obilježene i da je potrebno raditi u skladu sa austrougarskim mapama.</p>	<p>Gdin Arnaut je naglasio da se projekat mora raditi u skladu sa validnim i važećim mapama koje je dostavila Uprava za nekretnine, te da pitanja koja se odnose na granice parcela moraju riješiti vlasnici parcela u saradnji sa Upravom za nekretnine.</p>
49	<p>Gdin Vesko Kordić je naveo da je on vlasnik vulkanizerske radnje pored predmetne saobraćajnice i da će izgradnja puta potencijalno dovesti do gašenja njegovog biznisa, te da će zahtijevati nadoknadu štete i izgubljene dobiti kako bi mogao pokrenuti neki drugi biznis i izdržavati svoju porodicu.</p>	<p>Održaće se konsultacije sa svim stanovnicima čija će imanja biti predmet eksproprijacije, pri čemu će biti definisan pravična nadoknada za zemljište i naknada gubitka poslovne djelatnosti.</p>
50	<p>Lokalno stanovništvo je navelo da nisu obaviješteni o razvoju događaja i novom verzijom Glavnog projekta zbog činjenice da neki članovi mjesnih zajednica nisu podijelili sve informacije sa njima, iako su prisustvovali sastancima sa Upravom za saobraćaj i Vladom Crne Gore.</p>	

Br.	Pokrenuto pitanje	Odgovor UZS
51	Gđa Bojana Petrović iz Opštine Kotor je postavila pitanje o dijelu elaborata koji se odnosi na opasni otpad, a u kom se navodi da definisanje načina tretiranja i odlaganja opasnog otpada nije predmet EIA studije (na strani 114. elaborata).	Plan upravljanja opasnim otpadom mora biti dio projektne dokumentacije, po zahtjevu EBRD, pri čemu će Izvođač biti obavezan da sklopi ugovor sa nadležnim kompanijama i na taj način organizuje proces odlaganja i tretmana opasnog otpada.
52	Gđa Bojana Petrović je postavila pitanje o podjeli nadležnosti kada je u pitanju održavanje separatora koji će biti postavljeni duž novoprojektovanog bulevara.	Gdin Arnaut je odgovorio da je opština nadležna za sprovođenje tog dijela obaveza (čišćenje i pražnjenje separatora). Takođe, ovom prilikom je gdin Arnaut naveo da otuđivanje slivničkih rešetki predstavlja problem koji se često javlja, a da to pitanje predstavlja bitan faktor u pogledu bezbjednosti saobraćaja.
53	Gđa Petrović je zaključila da se u narednih 17 godina očekuje povećanje broja vozila koja saobraćaju na predmetnoj dionici za 2 puta (sa 3,500 na 7,000 vozila na dan, u prosjeku). S tim u vezi, postavila je pitanje o nadležnosti za kontrolu zagađenja, odnosno za postavljanje mjernih stanica.	Gdin Redžepagić je odgovorio da je inspekcija nadležna za kontrolu zagađenja, dok je Agencija za zaštitu prirode i životne sredine nadležna za postavljanje mjernih stanica, što mora biti urađeno u skladu sa planom i programom Agencije. Gdin Vuksanović je naglasio da izgradnja bulevara sa 4 kolovozne trake znači da neće više postojati tako intenzivno zagušenje saobraćaja, što znači da će vozila provoditi manje vremena na jednom mjestu i da će doći do boljeg protoka saobraćaja, što dalje implicira da će zagađenje nastalo usled odvijanja saobraćaja biti manje.

Pitanja u vezi sa peticijom Skupštine Opštine Kotor, Mjesne zajednice (MZ) Radanovići, MZ Gornji Grbalj, MZ Savina, MZ Lastva Grbaljska

Dodatni zahtjevi iz peticije dostavljene 25.07.2018. godine

Br.	Komentar
1	Postavljanje infrastrukturnih instalacija na razdjelnom ostrvu nije predviđeno gore pomenutim planovima, ali se planira njihovo postavljanje duž spoljašnje strane saobraćajnih traka.
2	Gore navedene izjave predstavljaju samo neke od osnovnih neslaganja između idejnog projekta i važeće planske dokumentacije na koju ste se pozivali u svom memorandumu. Ispod možete pronaći dokument koji je dostavio Sekretarijat za urbanizam, građevinarstvo i prostorno planiranje opštine Kotor, br. 0303-7545, od 15.06.2018. godine.
3	Direkcija za izgradnju izdala je URBANISTIČKO PLANSKO-TEHNIČKE USLOVE (broj 0503-1703/11, od 04.09.2014. godine) za izradu tehničke dokumentacije za rekonstrukciju magistralnog puta M-2: Debeli brijeg-Tivat-Budva, dionica Aerodrom Tivat-Jaz , u skladu sa odredbama Prostornog plana Crne Gore do 2020. godine. Prilično istaknuta rečenica iz urbanističko-tehničkih uslova glasi: „da se planira uraditi rekonstrukcija magistralnih i regionalnih puteva koji imaju NEADEKVATAN STANDARD”. Navedena izjava predstavlja besmislicu i ne smije se primijeniti ni u projektu ni u procesu izgradnje, jer takva izjava omogućava investitoru i projektantu da projektuju put po sopstvenom nahođenju, zloupotrebljavajući na taj način važeću plansku dokumentaciju. Navedena izjava ne znači da se može koristiti za lišavanje lokalnog stanovništva od njihovih legitimnih zahtjeva, na osnovu važećih detaljnih urbanističkih dokumenata, niti da se volja investitora ili projektanta može sprovesti u djelo bez ikakve mogućnosti pravne kontrole, jer bi na taj način pomenute institucije bile iznad i izvan zakonskog okvira Crne Gore.
4	Agencija za zaštitu životne sredine, dostavila je svoje mišljenje na vaš zahtev (broj: D-1982/2, od 6.08.2014. godine) u vezi sa potrebom izrade procjene uticaja na životnu sredinu, a sve u cilju izdavanja urbanističko-tehničkog uslova, čime su prevarili vas i cjelokupnu stručnu javnost, a mi to navodimo iz sledećih razloga:
5	U završnom dijelu memoranduma Agencija navodi da „nije potrebno sprovesti postupak procjene uticaja na životnu sredinu“, pozivajući se na uredbu Vlade Republike Crne Gore. Vlada je usvojila „Uredbu o izmjenama Uredbe o projektima za koje se vrši procjena uticaja na životnu sredinu“ 5. septembra 2013. godine, pri čemu je članom 2. ove uredbe predviđeno da „Lista I projekata za koje se zahtijeva procjena uticaja na životnu sredinu, tačka 10. Infrastrukturni projekti (d) Izgradnja novog puta sa četiri ili više saobraćajnih traka, ili rekonstrukcija i/ili proširenje postojećeg puta sa dvije trake ili manje, sa ciljem dobijanja puta sa četiri ili više traka, u slučaju da takav novi put ili rekonstruisana i/ili proširena dionica imaju neprekidnu dužinu od preko 10 km. Ovo jasno ukazuje na to da bi za predmetnu dionicu puta trebalo izvršiti procjenu uticaja na životnu sredinu na sve načine.
6	Agencija se poziva na Listu II, tačka 12 (f) „Izgradnja novih glavnih i regionalnih puteva sa pratećim elementima i rekonstrukcija postojećih puteva u dužini većoj od 20 kilometara“, pri čemu su ovo projekti za koje se može zahtijevati procjena uticaja na životnu sredinu, te s tim u vezi izjava Agencije "nije potrebno da se radi procjena uticaja na životnu sredinu" definitivno nije ispravna. Kristalno je jasno da u ovom slučaju, kako je definisano

Br.	Komentar
	projektom, nije planirana izgradnja novog puta niti izvođenje rekonstrukcije postojećeg puta kako je predviđeno članom 6. stav 2. Zakona o Putevima, ali da je predmet vezan za novu kategoriju puteva.
7	Smatramo da je predlog za izgradnju kružnog toka na raskrsnici „Đuranović“, na kraju naselja Radanovići, potpuno opravdan.
8	Projektom nije definisana izgradnja kružnih tokova na dionici između ulice „Popova“ i „Trešanjskog mlina“, pri čemu je rastojanje između ova dva kružna toka 2140m.
9	U ovom dijelu živi oko 64 domaćinstva. Jedini pristup koji bi imali do bulevara aerodroma Jaz-Tivat je između ovih kružnih tokova. To bi značilo da bi, u slučaju da žele da idu u drugom pravcu, nasuprot pravcu njihove ulazne / izlazne tačke, morali da odu do prvog kružnog toka kako bi se okrenuli i krenuli u željenom smjeru. Isto važi i u slučaju da žele da se vrate iz pravca suprotnog od smjera njihove ulazne / izlazne tačke. U prosjeku to znači da bi morali da pređu najmanje 2140m više zbog nedostatka kružnih tokova u njihovoj blizini. Ako uzmemo u obzir činjenicu da je potrebno ići u bilo kom smjeru najmanje dva puta dnevno (škola, posao, kupovina itd.), svako domaćinstvo bi moralo da putuje približno 4280m, odnosno 4,28km više nego danas. S obzirom na činjenicu da na ovom dijelu ima 64 domaćinstva, broj dodatnih kilometara koji bi trebalo preći je 237,92 km dnevno. Godišnje bi ova dodatna udaljenost koju treba preći iznosila 99980,8km, što približno iznosi 1331 udaljenost između Radanovića i Podgorice, 189 udaljenost od Radanovića do Beograda, 38 udaljenost od Radanovića do Moskve, ili ako želimo da budemo ilustrativniji, krug oko planete Zemlje mogao bi se napraviti 2,5 puta.
10	Zbog svega navedenog, smatramo da je potpuno opravdano izgraditi kružni tok na raskrsnici „Đuranović“, na kraju naselja Radanovići. Udaljenost između raskrsnice i kružnog toka u ulici „Popova“ iznosi 880m, što je za više od 2,4 manje od rastojanja između kružnih tokova u ulici „Popova“ i „Trešanjskog mlina“. Uz to, gotovo sva domaćinstva koja žive na ovom dijelu nalaze se između kružnog toka u ulici „Popova“ i kružnog toka kod naselja „Đuranović“. Uzimajući u obzir slučaj sličan gore navedenom, dodatna udaljenost koju treba preći između ova dva kružna toka bila bi dovoljna da se samo jednom napravi krug oko planete Zemlje, što predstavlja značajno smanjenje u odnosu na 2,5 kruga oko Zemlje, kako je bilo mišljenje Uprave za saobraćaj CG.
11	Izgradnja bulevara Aerodrom Tivat-Jaz trebalo bi da se izvede na način da se gradski bulevar, sa ograničenjem brzine od 50 km / h, izgradi u naseljima, prvenstveno u Radanovićima i Lastvi Grbaljskoj, kako bi se sačuvala unutrašnja komunikacija u Grblju. Neophodno je izgraditi kružne tokove u Radanovićima, pri čemu bi njihove lokacije trebale da budu ispred salona namještaja „Zećanka“ i na raskrsnici „Đuranović“ (na početku i na kraju naselja), dok bi između ovih lokacija trebalo predvidjeti izgradnju kružnih tokova ili raskrsnica sa pješačkim prelazima. Raskrsnica ispred Osnovne škole „Nikola Đurković“ posebno je značajna jer predstavlja stogodišnju raskrsnicu na putu od Kotora do Budve, na kojoj su povezani putevi za Gornji i Donji Grbalj. Smatramo da je mnogo bolje sačuvati raskrsnicu na mjestu sadašnje raskrsnice u ulici „Popova“. Na ovaj način bi se izbjeglo rušenje kuće u vlasništvu domaćinstva Nikaljević, čime bi se izbjegao i strmi nagib pristupne tačke kružnom toku kod „Popove ulice“.
12	Kada je riječ o pojašnjenju u vezi sa urbanističkim planom Lastva Grbaljska, ono se ne može prihvatiti jer ga još niko nije proglasio nevažećim za cijelu sekciju, dok Prostorni plan Crne Gore ne reguliše detalje na gradilištu.

Br.	Komentar
13	U tački 4 (četiri) kažete da ste ispoštovali odredbe planskih dokumenata u odnosu na osovину puta, što nije tačno u pogledu urbanističke dokumentacije za Lastvu Grbaljsku, i navodite da se moraju poštovati urbanističke parcele, ali nije jasno da li se isti kriterijumi primjenjuju i prema Lastvi Grbaljskoj.
14	Dalje, izjavili ste da nije moguće predvidjeti projektno rješenje prema kojem bi širina razdjelnog ostrva bila manja od 2 m, dok cijela javnost Crne Gore može vidjeti da trenutno radite razdjelno ostrvo, sa širinom manjom od 2 m, na bulevaru na ulazu u Podgoricu, pri čemu će i na ovoj dionici puta biti obezbijeđen pješački prelaz. Objašnjenje da se kružni tok ne može izgraditi na ulazu u „Glavatske kućice“ ne samo da je neprihvatljivo, već je prkosilo bilo kojoj logici (jedino skretanje prema Donjem Grblju na dionici od Radanovića do Jaza, zapadno od Lastve Grbaljske postoji više od 200 kuća, nekoliko poslovnih subjekata). Smatramo da je na ovoj dionici potrebno izgraditi kružni tok iz sigurnosnih razloga, pored gore navedenih razloga (u proteklom periodu na ovoj dionici je bilo najmanje 10 smrtnih saobraćajnih nesreća), stoga apelujemo da ni u kakvom slučaju ne projektujete raskrsnicu sa razdjelnim ostrvom. Smatramo da bi bilo bolje da uopšte nema raskrsnice, već da se na ovom dijelu izgradi razdjelno ostrvo, a primjer koji bismo naveli je bulevar u Podgorici koji se pruža od „Rokšpeda“ do Katoličke Crkve u naselju „Stari aerodrom“, pri čemu ste upoznati sa brojem sudara koji su se dogodili na ovoj dionici, zbog činjenice da je dozvoljeno skretanje na prelazima.
15	Kada je riječ o korekciji krivine na području „Glavatske kuće“, želimo vas obavijestiti da idejni projekat nije u skladu sa Lokalnim planom Lastve Grbaljske, te biste trebali znati da je (gledajući iz pravca Kotora prema Lastvi) područje oko puta u vlasništvu Crne Gore, pri čemu ovaj pojas na određenim lokacijama dostiže širinu od 25m, a put na ovom dijelu je projektovan tako da će biti širi od sadašnjeg puta pri čemu će se u tu svrhu koristiti privatne i urbane parcele.
16	Kružni tok kod objekta „Terna“ predstavlja kružni tok koji ne vodi nikuda. Na tom području nema kuća i neće ih biti. Cijena zemljišta pala je na 5 EURA i niko ne želi kupiti zemljište na ovom području zbog izgradnje konvektorskog objekta. Pozivate se na Urbanistički Plan naselja Lastva Grbaljska i navodite da je u ovom dijelu predviđena raskrsnica, dok ste ranije naveli da urbanistička dokumentacija za Lastvu Grbaljsku nije usklađena sa Prostornim Planom Crne Gore.
17	Vaše objašnjenje u vezi sa nemogućnošću izgradnje kružnog toka na brdu Čeren jednostavno je nerazumljivo i jasno vam je da urbanistička dokumentacija predviđa izgradnju velike raskrsnice na ovom mjestu, s obzirom na činjenicu da je ovo centar naselja i da postoji veliki broj kuća uz lijevu i desnu stranu, te da predstavlja i vezu sa Gornjim Grbljem (alternativna veza sa naseljem Grbalj). Veoma je važno napraviti kružni tok na ovoj dionici iz sigurnosnih razloga, jer su i sada sudari na ovoj dionici česti zbog brze vožnje.
18	Objašnjenje da udaljenost između kružnih tokova ne može biti veća od 1km je neuvjerljivo ako uzmemo u obzir da se predviđa izgradnja dva kružna toka na udaljenosti manjoj od 1km (raskrsnica Bigova i poslovni centar Laković). Pored toga, može se vidjeti da se na bulevaru na ulazu u Podgoricu grade dva kružna toka, pri čemu je udaljenost između njih manja od 1km, odnosno udaljenost između ove dvije kružne raskrsnice je 500m, a ova dionica magistralnog puta je važna za Crnogorski tranzit. Na ulazu u Bar postoje tri (3) kružna toka na dionici od 1 km, koja takođe predstavlja tranzitni put.
19	Jedan od zahtjeva upućenih predsjedniku Budve, na sastanku na kojem je prisustvovao gospodin Parača, bio je da se na dionici od pošte u Lastvi Grbaljskoj do plaže Jaz projektuju još dva kružna toka, a sve u cilju stvaranja uslova za razvoj ovog područja kao predgrađa Budve.

Br.	Komentar
20	Širina saobraćajne trake u naseljima trebala bi biti maksimalne širine 3m, dok bi maksimalna širina razdjelnog ostrva trebala biti 1m. Lokalno stanovništvo Grblja smatra da je potpuno neprihvatljivo postavljanje žičane ograde oko puta koja prolazi duž naselja jer želimo sačuvati putnu komunikaciju. Ne želimo stvoriti razdvajanje postavljanjem ograde i na taj način formirati okruženje, na dionici od Radanovića do Lastve Grbaljske, koje bi prije podsjećalo na koncentracione logore umjesto na stambeno naselje.
21	Svi gore navedeni stavovi ukazuju da se investitor i projektant ne pridržavaju važećih planskih dokumenata za predmetnu dionicu i na taj način krše zakonske odredbe definisane u pogledu putne infrastrukture i sigurnosti saobraćaja.
22	Svjesni smo činjenice da postojeći magistralni put predstavlja jedini tranzitni put kojim dnevno prolazi do 25 hiljada automobila, a koji je projektovan prije 60 godina, pa prema svojim kapacitetima ne može ostati u postojećem stanju, što znači da ga treba rekonstruisati ili da se izgradi zaobilaznica oko Lastve Grbaljske do kružnog toka ispred aerodroma Tivat (ne znamo zašto ova opcija nije predložena, ni kao ideja, ni u jednom od Prostorno Planski dokumenata).
23	Lokalna zajednica prihvata rekonstrukciju (proširenje) postojećeg magistralnog puta u gradski bulevar što bi stvorilo uslove za povećanje protoka saobraćaja, čime se ne bi ugrozila prava domaćeg stanovništva. S obzirom na činjenicu da nekoliko hiljada ljudi živi neposredno uz ili u blizini ove dionice puta i da predstavlja prigradsko naselje sa stalnom tendencijom širenja, ne možemo prihvatiti izgradnju brze saobraćajnice ni pod kojim okolnostima, iako je to definisano kao dio projekta. Sama izgradnja ovog planiranog puta dovela bi do fizičke podjele u ovom dijelu opštine Kotor (mali broj kružnih tokova koji se uglavnom nalaze izvan područja postojećih priključnih tačaka, dvostruke putne barijere, ograda između saobraćajnih traka, mogućnost isključivanja i uključivanja na put samo u pravom smjeru).
24	Ovim putem vas obavještavamo da će pripadnici mjesnih zajednica Gornji Grbalj, Lastva Grbaljska, Savina, Radanovići i Vranovići biti istrajni u pogledu i ovih zahtjeva i zahtjeva koje smo vam već dostavili i nismo spremni prihvatiti izgradnju Bulevara, ukoliko se ne prihvate svi ovi zahtjevi. Umjesto toga, koristićemo sva pravna sredstva u borbi za ostvarivanje svojih prava, pri čemu će se relevantne institucije i organizacije redovno informisati o našim postupcima.

Peticija od 15.06.2018. godine i odgovor Uprave za saobraćaj od 25.07.2018. godine

Br.	Prva peticija 15.06.2018. godine	Odgovor na peticiju 25.07.2018. godine
36	U dijelu LSL Grbalj II - na dionici Kavač, trasa magistralnog puta koja je prikazana idejnim projektom odstupa od trase prikazanom planskom dokumentacijom. Takođe, planom nije predviđena izgradnja kružnog toka ispred „Lakovića“, dok je idejnim projektom predviđena izgradnja kružnog toka na ovoj lokaciji. Prema planskoj dokumentaciji, predviđeno je da širina razdjelnog ostrva bude 1m duž cijele trase puta, dok rješenje koje je dato idejnim projektom predviđa da njegova širina bude 2m.	Što se tiče LSL Grbalj II - u dijelu naselja „Kavači“, trasa magistralnog puta koja je definisana Idejnim rješenjem nije usklađena sa trasom puta koja je definisana planskom dokumentacijom. Pored toga, u skladu sa planom, izgradnja kružnog toka ispred „Lakovića“ nije predviđena, dok je projektom izgradnja kružnog toka na toj lokaciji predviđena. Duž cijele trase, definisano je razdjelno ostrvo širine 1m, dok u projektu definisana širina ostrva iznosi 2m.
37	U dijelu DUP-a Radanovići - projekat predviđa dva kružna toka i to, jedan duž Popove ulice i jedan kod restorana "Bokeljska kužina", a predviđeni su planskim dokumentom. Takođe, cijelom dužinom puta predviđena je razdjelna traka. Prema planskoj dokumentaciji, širina razdjelnog ostrva treba biti 1 m, dok predviđena širina razdjelnog ostrva prema projektu iznosi 2 m.	Što se tiče DUP-a Radanovići - projektom su predviđena dva kružna toka, jedan u ulici „Popova“ i jedan ispred restorana „Bokeljska kužina“, iako ti kružni tokovi nisu definisani u planskoj dokumentaciji. Pored toga, planira se izgradnja razdjelnog ostrva širine 1m duž cijele dionice puta, dok je u rješenju, predviđeno idejnim projektom, širina ostrva 2m.
38	U dijelu LSL Grbalj I-projekat predviđa izgradnju kružnog toka na području Lastve, što nije predviđeno planskom dokumentacijom. Razdjelne trake prema planu su širine 1m, a prema projektu širine od 2m.	Što se tiče LSL Grbalj I - idejnim projektom predviđena je izgradnja kružnog toka na dijelu Lastve, pri čemu ovaj kružni tok nije definisan u planskoj dokumentaciji. Prema planu, širina razdjelnog ostrva iznosi 1m, dok idejnim projektom predviđena širina razdjelnog ostrva je 2m.
39	Na dionici UPN - Lastva Grbaljska - u projektu su prikazane 4 saobraćajne trake, dok su prema planskoj dokumentaciji predviđene 3 saobraćajne trake. Planskom dokumentacijom razdjelno ostrvo nije predviđeno, dok rješenje dato u Idejnom projektu predviđa izgradnju razdjelnog ostrva u širini od 2m.	Što se tiče UPN Lastva Grbaljska - idejnim projektom predviđene su 4 saobraćajne trake, dok je planom predviđena izgradnja 3 saobraćajne trake. Razdjelno ostrvo nije uključeno u plan, dok je razdjelno ostrvo definisano u idejnom projektu širine 2m.

Prva peticija od 24.02.2018. godine i odgovor Uprave za saobraćaj na peticiju 04.07.2018. godine

Br.	Peticija 24.02.2018. godine	Odgovor 04.07.2018. godine
Opšti komentari		
40	Magistralu bi trebalo rekonstruisati u Bulevar, ne u brzi tranzitni put, već da bude pravi gradski bulevar, gradska ulica, koja će pružiti mogućnosti razvoju i normalnom životu.	Predmetna saobraćajnica se rekonstruiše u saobraćajnicu bulevarskog tipa, što Prostorni plan Crne Gore potkrepljuje i činjenicom da je za tranzitni saobraćaj definisan koridor “brze magistrale” koji ide zaleđem primorskih gradova. Rekonstruisani put će uzeti u obzir postojeća naselja i komercijalne objekte duž trase i uložiće se naponi da bi se minimizirali poremećaji i neugodnosti. Ograničenja brzine će se postaviti prema okolini kroz koju predmetni put prolazi, sa nižim brzinama postavljenim kroz naseljena područja. Na taj način će se obezbijediti upravljanje brzinama kretanja vozila u izgrađenim područjima i uvesti mjere kako bi se omogućilo sigurno kretanje ugroženih korisnika puteva.
41	Da se izgradnjom Bulevara ne ugroze stečena prava već da naša mjesta mogu svakodnevno bezbjedno komunicirati i kretati se sa što manjim kruženjem i gubljenjem vremena. Takođe, da projektno rješenje treba izvesti tako da ne izgubimo naša prava koja smo imali do sada i da isto ne ugrozi rad već postojećih privrednih i poslovnih objekata.	U odnosu na zahtjev građana za bezbjednom komunikacijom na budućoj saobraćajnici, podsjećamo da je urađena revizija bezbjednosti saobraćaja od strane eksperata EBRD banke, te da su njihovi nalazi proslijeđeni projektantu na usvajanje.
42	Da se maksimalno povede računa kako bi se izbjeglo rušenje objekata i ulaženje u privatnu svojinu gdje postoji pojas puta i slobodni, neizgrađeni prostor.	Izgradnja magistralnog puta sa razdjelnim ostrvom uvesti će manje mogućnosti za okretanje vozila. Ovo će rezultirati nekim dodatnim vremenom putovanja ali i uvođenje kontrolisanog skretanja ulijevo i polukružnog okretanja na kružnim raskrsnicama zajedno sa samo desnim ulaznim/desno izlaznim pravcima sa malih raskrsnica što je izuzetno korisno u smislu bezbjednosti na putu, s obzirom da smanjuje vjerovatnoću od sudara na skretanjima preko projektovanog puta. U odnosu na zahtjev da se ne ugrozi funkcionisanje privrednih i poslovnih objekata, svi objekti koji imaju legalan priključak (građevinsku dozvolu i saobraćajnu saglasnost) na postojeću trasu jadranske magistrale, neće biti ugroženi planiranom rekonstrukcijom, te je za njih predviđen priključak a takođe za sve stambene objekte koji su u trenutku izrade projektne dokumentacije imali priključak na magistralni put, isti je predviđen projektom dokumentacijom ili će biti izveden u fazi izvođenja radova.

Br.	Peticija 24.02.2018. godine	Odgovor 04.07.2018. godine
43	Dati rješenje da postojeća središnja linija magistrale bude sredina budućeg Bulevara, kako bi se imovina građana tretirala podjednako s obje strane, osim na mjestima gdje bi takav način tretiranja prouzrokovao rušenje objekata.	Kada je riječ o zahtjevu koji se odnosi na izbjegavanje rušenja objekata, svi eksperti EBRD banke koji su do sada boravili u Crnoj Gori su upoznati sa dva objekta koja se ruše, a izradom projektne dokumentacije nije bilo moguće izbjeći tu situaciju budući na prostorna ograničenja.
44	Širina saobraćajne trake bi trebala biti 3m kroz naseljena područja, što je u skladu sa evropskim propisima, gdje je ograničenje brzine 50km/h.	Prilikom projektovanja poštovane su postavke date planskim dokumentima po pitanju osovine novoprojektovane saobraćajnice (osovina je precizno definisana u planskoj dokumentaciji). Usklađenost sa osovnom definisanom u planskoj dokumentaciji bila je uslovljena činjenicom formiranih urbanističkih parcela (urbanizacija cijele dionice od aerodroma Tivat do plaže Jaz). Svako pomjeranje osovine značilo bi da će pojedinci dobiti posebne prednosti, što je apsolutno neprihvatljivo, a što će drugom pružiti osnovu za primjenjivanje ovog negativnog primjera.
45	Širina razdjelnog ostrva koje će se graditi u našim naseljima bi trebala biti 1m, kako bi se dobilo na širini trotoara.	Širina saobraćajnih traka duž cijele dionice bulevara od Jaza do aerodroma objedinjena je i definisano je da će biti široka 3,25m. Podsjećamo, planskom dokumentacijom za opštinu Kotor predviđeno je da širina saobraćajne trake bude 3,5 m. Korekcija širine saobraćajne trake dogovorena je sa projektantom, u skladu sa prijedlozima lokalne zajednice, s ciljem poštovanja projektnih standarda na cijeloj dionici puta.
46	Svi naši opšti zahtjevi mogu se naći kao primjeri na mnogo mjesta u Crnoj Gori, uključujući novoizgrađene bulevare i puteve	Nije moguće projektovati razdjelno ostrvo sa širinom manjom od 2 m, što je već nekoliko puta navedeno, zato što se ovo projektovanje zasniva na zadovoljavanju zahtjeva koja se odnose na bezbjednost saobraćaja, postavljanje saobraćajne signalizacije, zaštitnih ograda, rasvjete, instalacija itd. Pored toga, treba napomenuti da u slučaju kada se planira postavljanje pješačkih prelaza preko magistrale, razdjelno ostrvo treba da bude dovoljno široko kako bi omogućilo odgovarajuću bezbjednost pješacima dok čekaju da pređu ulicu. Iz toga razloga, idealno bi bilo da širina razdjelnog ostrva, na kojem se predviđaju pješački prelazi, ne bude manja od 2m.
Komentari koji se odnose na projektovanje kružnih tokova		
47	Tražimo da projektujete kružni tok kod robne kuće Zečanka, jer je tu u međuvremenu izgrađen novi put koji povezuje selo Gornjeg Grblja sa magistralom.	Nije prihvatljivo pozivanje na širinu saobraćajnih traka i razdjelnih ostrva koji su zastupljeni na drugim bulevarima, i ne želimo slijediti druge primjere, već se jednostavno pridržavamo Prostornog plana Crne Gore kao glavnog prostornog plana, kako je i sva projektna dokumentacija u skladu sa istim.

Br.	Peticija 24.02.2018. godine	Odgovor 04.07.2018. godine
48	Umjesto kod restorana Bokeljska kužina, kružni tok projektovati kod osnovne škole u Radanovićima. Posebno zahtijevamo izgradnju kružnog toka kod osnovne škole iz sigurnosnih razloga, jer bi izgradnjom istog svi učesnici u saobraćaju morali smanjiti brzinu na tom području, dok bi sa druge strane obezbijedili vezu između Gornjeg i Donjeg Grblja, koji je tu bio vjekovima.	Projektovanjem kružnog toka ispred robne kuće “Zećanka” zahtijevalo bi rušenje ovog objekta, ali biće izvršena dodatna analiza kako bi se pokušalo pronaći rješenje koje bi omogućilo izgradnju kružnog toka na ovoj lokaciji.
49	Projektovati kružni tok na kraju našeg naselja, odnosno kod kuće Đuranovića, gdje su putevi povezani na sve četiri strane, kako bi se omogućila veza svih stanovnika pod područja i sprečilo nepotrebno putovanje do Lastve Grbaljske samo radi skretanja prema Kotoru.	Zahtjev za projektovanje dodatnog kružnog toka na kraju naselja Radanovići nije opravdan, iz razloga što je kružni tok projektovan na lokaciji „Trešanjski mlin“ i imaće istu namjenu.
50	Projektovati kružni tok na lokaciji Trešanjski mlin.	Kada je u pitanju lokacija „Trešanjski mlin“, u krugu od 200 m od navedene lokacije projektovani su kružni tok i četvorokraka raskrsnica.
51	Projektovati kružni tok na pola puta između Trešanjskog mlina i Glavatske kuće, tj. na Gudevom polju kod mosta.	Zahtjev u vezi sa izgradnjom dodatnog kružnog toka između „Trešanjskog mlina“ i „Glavatske kuće“ biće preispitan u fazi dodatne izrade projektne dokumentacije.
52	Ukloniti ruševine na lokaciji nekadašnje Kuće Lečića, koja se nalazi pored postojeće magistrale, zato što i sada ugrožava saobraćajnu sigurnost na tom dijelu puta.	Nije planirano uklanjanje ruševina na lokaciji nekadašnje Lečićeve kuće, uzimajući u obzir da se nalazi na privatnom posjedu, dok je osa puta precizno definisana u planskoj dokumentaciji.
53	Da se projektuje kružni tok na ulazu u Glavatske kućice i da se na tom mjestu spoji novi put koji je napravljen za kabal iz Italije (energetsko podmorski kabal).	U skladu sa planskom dokumentacijom, na lokaciji „Glavatske kuće“ definisana je izgradnja raskrsnice sa punim sistemom veza. Kružni tok za postrojenje „Terna“ (električni energetski kabal) je definisan u skladu sa planskom dokumentacijom te se neće premještati na druge lokalitete.
54	Da se gledano od strane Kotora ispravi krivina jer je za sada ovdje bilo mnogo saobraćajnih nesreća i smrtnih slučajeva, a i veoma je širok pojas puta.	Radius krivine na području „Glavatske kuće“ definisan je u planskoj dokumentaciji, pa smanjenje ili povećanje radijusa može prouzrokovati nezadovoljstvo lokalnog stanovništva (postoje zapisi u kojima se projektantu i MTA prijeti sa podnošenjem krivične prijave). U izvještaju o reviziji bezbjednosti saobraćaja (RSA) nije bilo primjedbi na predmetnu krivinu.

Br.	Peticija 24.02.2018. godine	Odgovor 04.07.2018. godine
		Predlaže se izgradnja kružnog toka na ovom mjestu kako bi se na taj način smanjila brzina vozila, tj. u blizini krivine.
55	Da se projektuje kružni tok kod brda Čeren jer po našem Urbanističkom plan je planirana velika raskrsnica na tom mjestu.	Predlog koji se odnosi na izgradnju kružnog toka kod skretanja za naselje Čeren nije opravdan. U planu je da se na ovoj lokaciji naprave dva odvojena priključka. Zbog bezbjednosti u saobraćaju, na trasi bulevarskog tipa, ne preporučuje se postavljanje raskrsnica ili prelaza kod razdjelnih ostrva.
56	Projektovati kružni tok kod pošte u Lastvi.	Projektovanje kružnog toka na lokaciji ispred pošte, u naselju Lastva, će biti sastavni dio projektne dokumentacije, iz razloga što je isti već definisan planskom dokumentacijom.