



European Bank
for Reconstruction and Development

Independent
Project
Accountability
Mechanism

Izveštaj o Proceni usaglašenosti

Projekat rekonstrukcije magistralnih
puteva

EBRD Broj projekta 49075

Predmet 2024/03

Jul 2026

Nezavisni mehanizam projektne odgovornosti (IPAM) je projektni žalbeni mehanizam za projekte EBRD-a. IPAM razmatra pitanja u oblasti zaštite životne sredine, društvenog okruženja i pitanja koja se odnose na objavljivanje u okviru projekta, a koja su pokrenula projektom pogođena lica i organizacije civilnog društva. IPAM na raspolaganju ima dva načina rešavanja ovih pitanja: i) Rešavanje problema, koje podržava dijalog između Podnosilaca zahteva i Klijenata bez pripisivanja krivice ili greške; ili ii) Provera usaglašenosti, kojom se utvrđuje da li je EBRD delovao u skladu sa svojom Politikom zaštite životne sredine i društvenog okruženja i Politikom o pristupu informacijama u vezi sa Projektom.

Za više informacija o IPAM-u, kontaktirajte nas na ipam@ebrd.com ili posetite [veb stranicu IPAM-a](#).

Kontakt informacije

The Independent Project Accountability Mechanism (IPAM)
European Bank for Reconstruction and Development
Five Bank Street,
London
E14 4BG

Telefon: +44 (0)20 7338 6000

Email: ipam@ebrd.com

Kako podneti žalbu u okviru IPAM-a

Pitanja vezana za učinak u oblasti životne sredine i društvenog okruženja u projektima EBRD-a mogu se uputiti elektronskom poštom, u pisanom obliku ili putem *online* formulara na:

<https://www.ebrd.com/project-finance/ipam.html>

Sadržaj

Izrazi zahvalnosti	4
Spisak skraćenica	5
Izvršni rezime	6
1. Predmet i dosadašnja obrada	7
1.1. Zahtev	7
1.2. Projekat	7
1.3. Dosadašnja obrada	9
2. Odgovor rukovodstva EBRD-a	11
3. Nalazi Procene usaglašenosti	13
3.1. Osnovne informacije i kontekst	13
3.2. Vremenski okvir projekta	14
3.3. Veza između projekta i navodne štete	15
3.4. Indikacija neusaglašenosti sa relevantnim politikama	17
3.4.1. U vezi sa ekonomskim raseljavanjem	17
3.4.2. U vezi sa uticajem na zdravlje i bezbednost zajednice	19
3.4.3. U vezi sa nedostatkom adekvantne analize alternativa	22
3.4.4. U vezi sa neadekvatnim uključivanjem zainteresovanih strana	23
4. Zaključak i naredni koraci	25
Aneks 1. Projektni zadatak Procene usaglašenosti	26

Izrazi zahvalnosti

Nezavisni projektni mehanizam odgovornosti (IPAM) izražava zahvalnost Podnosiocima zahteva, rukovodstvu EBRD-a i Klijentu za njihovu podršku, pojašnjenja i saradnju tokom faze Procene usaglašenosti i tokom pripreme ovog Izveštaja.

Spisak skraćenica

AESR	Godišnji izveštaj o životnoj sredini i društvenom okruženju
AIP	Politika pristupa informacijama
EBRD	Evropska banka za obnovu i razvoj
EIA	Procena uticaja na životnu sredinu (u skladu sa nacionalnim zakonima Crne Gore)
ESAP	Akcioni plan za zaštitu životne sredine i društveno okruženje
ESDD	Dubinska analiza zaštite životne sredine i društvenog okruženja
ESIA	Procena uticaja na životnu sredinu i društveno okruženje
ESMP	Plan upravljanja životnom sredinom i društvenim okruženjem
ESP	Politika zaštite životne sredine i društvenog okruženja iz 2014. godine
IPAM	Nezavisni projektni žalbeni mehanizam
km	kilometar(i)
LARF	Okvir za otkup zemljišta i raseljavanje
LARP	Plan za otkup zemljišta i raseljavanje
NTS	Netehnički rezime
PAP	Politika projektne odgovornosti iz 2019. godine
PR	Uslov za realizaciju Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja iz 2014. godine
UN	Uprava za nekretnine
RSA	Revizija bezbednosti puta
SEP	Plan uključivanja zainteresovanih strana
US	Uprava za saobraćaj Crne Gore (Klijent)
WBIF	Investicioni okvir za Zapadni Balkan

Izvršni rezime

Vlada Crne Gore je 2016. godine pokrenula program za unapređenje svoje glavne putne mreže radi bolje povezanosti, povećanja bezbednosti na putevima i podrške rastućem turističkom sektoru zemlje. Program obuhvata rehabilitaciju i proširenje ključnih deonica puteva kako bi se smanjile gužve i poboljšala efikasnost transporta duž strateških koridora.

EBRD finansira Projekat rekonstrukcije glavnih puteva (OP ID 49075) putem državnog kredita do 40 miliona evra, podeljenog u tri tranše, kako bi podržao Upravu za saobraćaj Crne Gore (US) u sprovođenju ovih poboljšanja. Cilj je rekonstrukcija i proširenje odabranih deonica puta, poboljšanje sistema odvodnjavanja i ugranja bezbednosnih elemenata kao što su kružni tokovi, pešački prelazi i rasveta.

Odbor je odobrio deonicu Tivat-Jaz, koja je predmet ovog Zahteva i koja je deo tranše C zajma, 29. juna 2021. godine i klasifikovana je kao Kategorija A u skladu sa Politikom zaštite životne sredine i društvenog okruženja Banke iz 2014. godine.

IPAM je 7. maja 2024. godine primio Zahtev od 25 domaćinstava i jednog vlasnika preduzeća, organizovanih kao registrovana NVO („NVO Grbalj Bulevar“). Podnosioci zahteva navode sledeće probleme vezane za proširenje puta Tivat-Jaz sa dve na četiri trake:

- ekonomsko raseljavanje;
- uticaj na zdravlje i bezbednost zajednice, uključujući poplave, opasnosti za pešake, pogoršanje zagađenja vazduha i buke;
- nedostatak adekvatne analize alternativa; i
- neadekvatno angažovanje zainteresovanih strana.

Kako je propisano Politikom projektne odgovornosti (PAP) iz 2019. godine, IPAM je pregledao Zahtev, projektnu dokumentaciju i Odgovor rukovodstva i angažovao se sa Podnosiocima zahteva, Klijentom i Rukovodstvom kako bi utvrdio da li predmet ispunjava dva kriterijuma podobnosti za pregled usaglašenosti.

Nakon preliminarne analize (kako je propisano odredbama PAP-a), IPAM je utvrdio da predmet ispunjava uslove za pregled usaglašenosti, jer postoje indikacije o šteti i potencijalnom nepoštovanju relevantnih odredbi Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja iz 2014. godine. Pregled će se fokusirati na pitanja vezana za otkup zemljišta i ekonomsko raseljavanje (UR5), zdravlje i bezbednost (UR4), procenu alternativa (UR1) i angažovanje zainteresovanih strana (UR10).

Opseg procesa pregleda usaglašenosti je naveden u Projektnom zadatku navedenom u Aneksu 1, koji je prošao kroz konsultacije sa Stranama pre završetka faze procene usaglašenosti. Kao sledeći korak, IPAM će objaviti ovaj Izveštaj o proceni usaglašenosti u svom virtuelnom registru kao Predmet 2024/03 nakon što podnese izveštaj Odboru, Predsedniku i Stranama.

Očekuje se da će faza Pregleda usaglašenosti početi u julu 2026. godine i biti završena do juna 2027. godine.

1. Predmet i dosadašnja obrada

1.1. Zahtev

Dana 7. maja 2024. godine, IPAM je primio zahtev u vezi sa Projektom rekonstrukcije magistralnih puteva u Crnoj Gori, koji finansira Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD).

Grupu Podnosilaca zahteva čini 25 domaćinstava i jedan vlasnik preduzeća sa nekretninama duž puta u Lastvi Grbaljskoj i Radanovićima, u Crnoj Gori. Podnosioci zahteva su članovi NVO Grbalj Bulevar, registrovane nevladine organizacije osnovane na temeljima zabrinutosti u vezi sa deonicom puta Tivat – Jaz (Deonica 3 i Tranša C Projekta rekonstrukcije magistralnih puteva).¹

Podnosioci zahteva tvrde da Projekat negativno utiče na njihove nekretnine za iznajmljivanje, kao i na ugostiteljske objekte najmanje 3 druga stanovnika zbog gubitka pristupnih puteva, dvorišta i/ili parking mesta.

Štaviše, po mišljenju Podnosilaca zahteva, put je podložan redovnim poplavama, što realizacija projekta dodatno pogoršava. Na ovom delu puta se takođe beleži veliki broj saobraćajnih nezgoda i njegovo proširenje bi, prema rečima Podnosilaca zahteva, moglo dovesti do većeg broja saobraćajnih nezgoda, povećanog zagađenja vazduha i buke, što bi rezultiralo većim rizicima po zdravlje i bezbednost zajednice.

Na kraju, Podnosioci zahteva tvrde da alternative proširenju bulevara Tivat-Jaz sa dve na četiri trake nisu pravilno procenjene.

U vezi sa svim gore navedenim tvrdnjama, Podnosioci zahteva tvrde da nisu bili adekvatno konsultovani. Konkretno tvrdnje su navedene u Tabeli 1 u nastavku.

Tabela 1. Pitanja pokrenuta u zahtevu i povezani uslovi za realizaciju

Pitanje	Navodi Podnosilaca zahteva	Povezani UR
Ekonomsko raseljavanje	Vlasnici kuća za odmor i restorani gube pristupne puteve, dvorišta i/ili parking mesta, što negativno utiče na njihovo poslovanje.	JR5
Uticaji na bezbednost i zdravlje zajednice	- Poplave tokom obilnih padavina uzrokovane nedostatkom adekvatnog sistema odvodnjavanja duž puta. - Zajednica je u povećanom riziku prilikom prelaska puta ili pristupa svojim imanjima. - Povećano zagađenje vazduha u tom području zbog povećanog protoka saobraćaja. - Izloženost buci.	JR4
Nedostatak adekvatne analize alternativa	Neadekvatna analiza alternativa, jer Podnosioci zahteva smatraju da je saobraćaj trebalo preusmeriti ka planinama i da bi drugi projekat, Jadransko-jonski autoput, bio bolja alternativa Projektu.	JR1 JR5
Neadekvatno angažovanje zainteresovanih strana	Nedostatak dovoljnog angažovanja zainteresovanih strana u vezi sa gore navedenim pitanjima.	JR10

1.2. Projekat

Projekat rekonstrukcije magistralnih puteva (OP ID 49075) je državni zajam Crnoj Gori u korist Uprave za saobraćaj Crne Gore (Klijent).

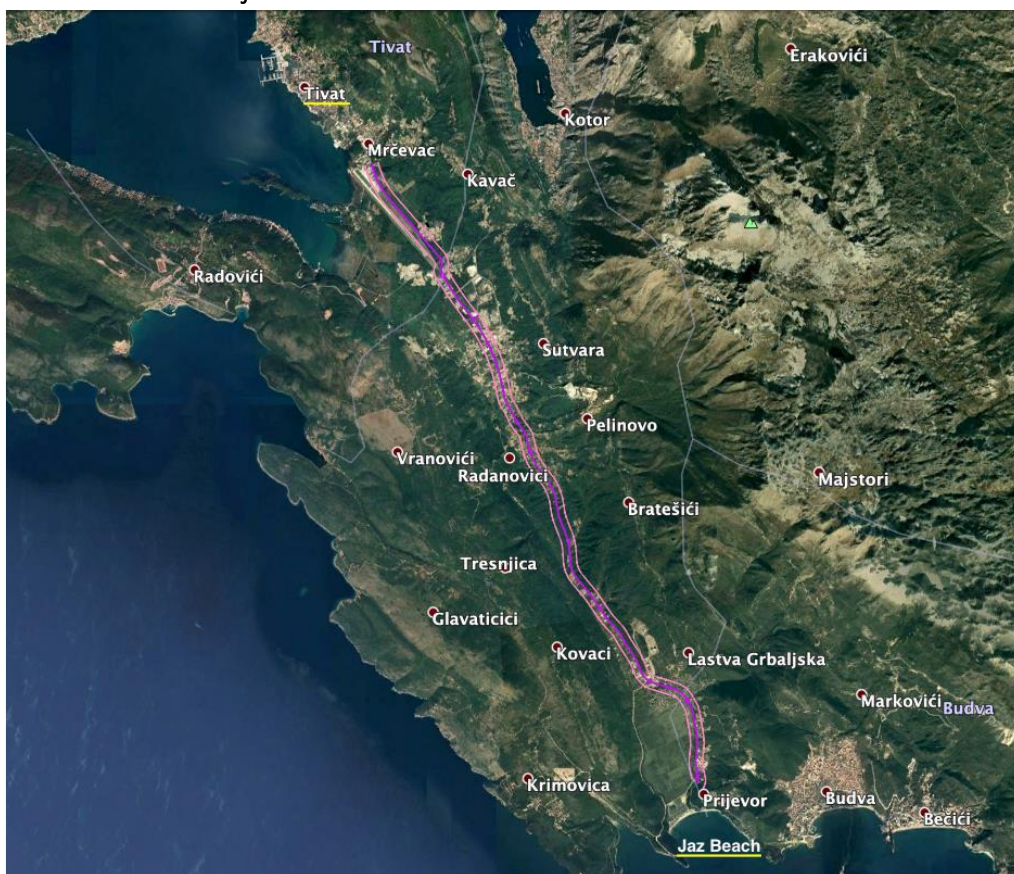
¹ Nvladina organizacija NVO ‘Grbalj-Bulevar’ osnovana je 30. novembra 2021. godine Odlukom Ministarstva javne uprave, digitalnog društva i medija br. UPI 08-056/21-1902/.

Zajam do 40 miliona evra podeljen je u tri tranše:

- Tranša A u iznosu od 10 miliona evra opredeljena je 1. novembra 2017. godine za finansiranje izgradnje i nadzora nad rehabilitacijom deonice Rožaje-Špiljani (Deonica 1, 20km), kategorizovane B u okviru Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja (ESP) iz 2014. godine.
- Tranša B u iznosu od 15 miliona evra je opredeljena 13. decembra 2019. godine za finansiranje izgradnje i nadzora nad rehabilitacijom i nadogradnjom deonice Danilovgrad-Podgorica (Deonica 2, 15km), kategorizovane A u okviru ESP-a.
- Tranša C u iznosu od 15 miliona evra je opredeljena 29. juna 2021. godine za finansiranje rehabilitacije i nadogradnje deonice Tivat-Jaz (Deonica 3, 16km), kategorizovane A prema ESP-u.²

Projekat je deo šireg programa rehabilitacije dvanaest glavnih putnih deonica, ukupne dužine približno 216,3 km glavne putne mreže Crne Gore, uz paralelno finansiranje od strane Evropske investicione banke (EIB). EIB je finansirala rekonstrukciju devet puteva, dok je EBRD finansirala tri puta, uključujući Tivat-Jaz. Klijent trenutno otplaćuje zajam za sve tri tranše.

Slika 1: Predložena ruta Projekta.



Izvor: Netehnički rezime iz Procene uticaja na životnu sredinu i društveno okruženje (ESIA)

Magistralni put M-2 na deonici Tivat – Jaz (Tranša C i Deonica 3) je onaj na koji se odnosi Zahtev. Nalazi se na primorju Crne Gore i podrazumeva rekonstrukciju i proširenje postojećeg dvotračnog puta kako bi se napravio četvortračni put sa po dve trake u svakom smeru (približno 16km). Prošireni put će obuhvatiti centralni rezervni deo širine 2 metra, kao i trotoare širine 2 metra i vegetativnu ivicu. Građevinski radovi su počeli početkom 2024. godine i bili su u toku u vreme pisanja ovog izveštaja. Bilo je planirano da ova deonica bude završena do juna 2026. godine.

² Deonica relevantna za potrebe Predmeta 2024/03.

Paket za objavljivanje Procene uticaja na životnu sredinu i društveno okruženje (ESIA) za Projekat uključuje lokalnu Procenu uticaja na životnu sredinu (EIA), Dopunsku ESIA, Netehnički rezime (NTS), Plan angažovanja zainteresovanih strana (SEP), Okvir za otkup zemljišta i raseljavanje (LARF), Okvirni akcioni plan za biodiverzitet (F-BAP), Okvirni plan upravljanja životnom sredinom i društvenim okruženjem (F-ESMP) i Akcioni plan za zaštitu životne sredine i društveno okruženje (ESAP). Ovi dokumenti su objavljeni na veb stranicama Uprave za saobraćaj i EBRD-a 7. avgusta 2020. godine. Štampane kopije su bile dostupne u lokalnim kancelarijama Klijenta i Kancelariji EBRD-a u Podgorici.

1.3. Dosadašnja obrada

IPAM je registrovao Zahtev 28. juna 2024. godine kao Predmet 2024/03. Predmet je ispunio kriterijume za registraciju utvrđene u Odeljku 2.2 (b) Politike projektne odgovornosti (PAP), i nijedan od izuzetaka utvrđenih u Odeljku 2.2.(c) PAP-a nije primenjen. Registracija Zahteva je administrativni korak kojim se utvrđuje da su ispunjeni sledeći kriterijumi:

- sve obavezne informacije su dostavljene.
- pokrenuta pitanja odnose se na specifične obaveze Banke prema Politici zaštite životne sredine i društvenog okruženja (2014) i/ili odredbama specifičnim za projekat u okviru Politike pristupa informacijama (AIP).
- odnosi se na Projekat koji je Banka odobrila i
- Zahtev se odnosi na aktivni Projekat ili je podnet u roku od 24 meseca od datuma kada je Banka prestala da ima finansijski interes u Projektu.

Odmah nakon registracije, Zahtev je prebačen u fazu Procene, kako je utvrđeno u stavu 2.3 PAP-a. U skladu sa pristupom utvrđenim u Planu projektne odgovornosti (PAP), tim IPAM-a je preduzeo sledeće aktivnosti tokom faze Procene:

- revizija relevantne projektne dokumentacije,
- virtuelni sastanci sa timom rukovodstva Banke odgovornim za Projekat, Podnosiocima zahteva i Klijentom,
- poseta Crnoj Gori u periodu od 25-27. septembra 2024. godine radi sastanaka uživo sa Podnosiocima zahteva, Klijentom i Projektnim timom EBRD-a u Kancelariji EBRD-a u Podgorici. Pored toga, IPAM je obišao deo relevantan za Zahtev u pratnji grupe od približno 20 stanovnika i vlasnika preduzeća na koje se Projekat odnosi.

Na osnovu aktivnosti preduzetih tokom faze Procene i s obzirom na suprotstavljene stavove Podnosilaca zahteva i Klijenta o opcijama za rešavanje problema i izričito interesovanje Podnosilaca zahteva da se njihov Predmet razmatra u okviru funkcije Usaglašenosti, IPAM je utvrdio da Inicijativa za rešavanje problema nije izvodljiva. Procena je završena u novembru 2024. godine, a predmet je prebačen u funkciju Usaglašenosti.

Faza Procene usaglašenosti standardno traje 60 radnih dana.³ U ovoj fazi IPAM nastoji da utvrdi da li je predmet podoban za Pregled usaglašenosti ili ne. Politika projektne odgovornosti (PAP) definiše da moraju biti ispunjena dva kriterijuma za Pregled usaglašenosti:

- i. nakon preliminarne razmatranja, čini se da je Projekat mogao prouzrokovati, ili je verovatno da će prouzrokovati, direktnu ili indirektnu i materijalnu štetu Podnosiocima zahteva (ili, ako su različiti, relevantnim Projektom pogođenim licima); i

³ Zbog pritiska usled velikog broja predmeta, IPAM je zatražio produženi okvir izvan vremenskog okvira propisanog Politikom projektne odgovornosti (PAP).

- ii. postoji naznaka da Banka možda nije poštovala odredbu Politike za zaštitu životne sredine i društvenog okruženja (ESP) (uključujući bilo koju odredbu kojom se od Banke zahteva da prati obaveze Klijenta); ili odredbe Politike pristupa informacijama (AIP) specifične za Projekat, koje su bile na snazi u vreme odobravanja Projekta.

2. Odgovor rukovodstva EBRD-a

Rukovodstvo EBRD-a je 22. jula 2024. godine podnelo svoj odgovor. Pored proširenja na četiri trake sa ivičnjacima pored puta i asfaltiranim trotoarima, Projekat obuhvata sedam drumskih mostova, četiri propusna kanala, jedan pešački most i 11 novih kružnih tokova, pored rekonstrukcije dva postojeća kružna toka.

U odgovoru rukovodstva se ističe da je projekat definisan kao projekat kategorije A, što zahteva potpunu Procenu uticaja na životnu sredinu (ESIA) i javno objavljivanje u trajanju od 120 dana, s obzirom na to da je obim radova jednak potpunoj rekonstrukciji puta.

U odgovoru se ističe da je put, predmet projekta, najprometniji u zemlji i da ga koriste lokalno stanovništvo i turisti za povezivanje Kotora, Tivta i Budve, i da je projekat bio potreban da bi se podneo povećani intenzitet saobraćaja koji donosi turistički sektor. Konkretno, Rukovodstvo odgovara da je, kao deo Dubinske analize zaštite životne sredine i društvenog okruženja (ESDD), sprovedena kompletna Revizija bezbednosti puta. Pored toga, za potrebe projekta su pripremljeni Okvir za otkup zemljišta i raseljavanje (LARF) i detaljni LARP (Plan otkupa zemljišta i raseljavanja) za Klijenta kako bi upravljao uticajima u skladu sa UR5.

Pored toga, u svom odgovoru, Rukovodstvo tvrdi da nema značajnih slučajeva gubitka sredstava za život ili poslovne imovine, već samo gubitak parking površina, bašta i agro-pastoralnih površina (zemljište i poljoprivredna površina). Takođe, Rukovodstvo u svom odgovoru izveštava o realizaciji procesa angažovanja zainteresovanih strana tokom pripreme nacionalne Procene uticaja na životnu sredinu (ESIA) (objavljene u oktobru 2019. godine) i daljem angažovanju zainteresovanih strana kao delu Procene uticaja na životnu sredinu (ESIA) (objavljene u avgustu 2020. godine). U odgovoru se tvrdi da je angažovanje zainteresovanih strana bilo adekvatno, sprovedeno od strane konsultanta tokom faze ESDD, i da obuhvata intervjuje, grupne diskusije, anketu i sastanke sa zajednicom.

U odgovoru se navodi da su konsultacije održane tokom pandemije COVID-19, kao i činjenica da su tokom objavljivanja ESIA, primerci ESIA paketa dostavljeni u kancelarije mesnih zajednica Radanovići i Lastva Grbaljska, kao i opštine Budva, Kotor i Tivat.

Konačno, u odgovoru se naglašava da su konsultantni EBRD-a bili angažovani u sastancima sa zainteresovanim stranama tokom faze ESIA i da su predstavnici rukovodstva EBRD-a sprovedili terensku posetu kako bi pratili projekat i sastali se sa Klijentom i Izvođačem radova o merama upravljanja zaštitom životne sredine i društvenim okruženjem, kao i o poštovanju zahteva ESAP-a i ESMP-a.

Odgovor rukovodstva na navode iznete u Zahtevu navedeni su u nastavku, u **Tabeli 2**.

Tabela 2: Odgovor rukovodstva na pitanja navedena u zahtevu

Pitanja navedena u Zahtevu	Odgovor rukovodstva
Ekonomsko raseljavanje	- ESIA-om su identifikovana samo 2 domaćinstva kojima je potrebno fizičko raseljavanje. - Okvir za otkup zemljišta i raseljavanje (LARF) je pripremio kvalifikovani tim spoljnih stručnjaka za društveno okruženje i javno ga objavio, nakon čega je usledio detaljan Plan za otkup zemljišta i raseljavanje (LARP) kako bi se pomoglo Klijentu da upravlja uticajima na zemljište i sredstva za život duž rekonstruisanog putnog koridora. - Prema ESIA, očekuje se da će gubitak sredstava za život i poslovne imovine biti ograničen, a zadržaće se pristup imovini. - Najavljivanje krajnjeg roka i povezano objavljivanje podataka iz Studije o eksproprijaciji izvršeno je pre odobrenja projekta. - U koridoru za eksproprijaciju nema glavnih zgrada; parking površine, bašte i pašnjaci su najznačajniji gubici. - Plan za otkup zemljišta i raseljavanje (LARP) će pratiti i verifikovati spoljni konsultant koji pruža podršku u sprovođenju Projekta.
Uticaji na bezbednost i zdravlje zajednice	- Projektna dubinska analiza obuhvatila je kompletnu Reviziju bezbednosti puta (RSA) za deonicu Tivat-Jaz. Rezultati Revizije bezbednosti puta (RSA) su podeljeni sa projektantima puteva, a preporuke su uključene u konačni projekat deonice puta i biće implementirane tokom rekonstrukcije ovog puta. Sprovođenje preporuka RSA dovešće do poboljšane bezbednosti za sve učesnike u saobraćaju. - Put sa četiri trake će imati sedam drumskih mostova, 4 propusna kanala, 1 pešački most, 11 raskrsnica na kružnim tokovima i rekonstrukciju 2 postojeća kružna toka. - Autobuska stajališta i pešački prelazi biće obezbeđeni na kružnim tokovima i raskrsnicama, kao i putna rasveta duž trase. - Podvožnjak ispod pomenute osnovne škole biće zamenjen. - Sistem za odvodnjavanje atmosferskih voda duž deonice puta Budva-Tivat biće nadograđen.
Nedostatak analize adekvatnih alternativa	Nema konkretnih komentara o ovom pitanju.
Neadekvatno angažovanje zainteresovanih strana	- Imajući u vidu da je u pitanju projekat kategorije A, sprovedena je kompletna Procena uticaja na životnu sredinu (ESIA) i javno objavljivanje ovog dokumenta u trajanju od 120 dana. - Klijent je sproveo proces uključivanja zainteresovanih strana tokom faze projektovanja i pripreme EIA, kao i ESIA. - Tokom dubinske analize, EBRD se uverila da su zajednice upoznate sa projektom i da su sprovedene aktivnosti uključivanja zainteresovanih strana. - Aktivnosti uključivanja obuhvatale su individualne razgovore, grupne diskusije, socio-ekonomske ankete domaćinstava i sastanke sa članovima zajednice tokom pripreme Projekta, sa ukupno 22 sastanka uključivanja zainteresovanih strana, uključujući 4 konsultativna sastanka o EIA/ESIA i 1 sastanak sa predstavnicima mesne zajednice Lastva Grbaljska u svrhu predstavljanja studije o eksproprijaciji. - Procena uticaja na životnu sredinu (ESIA) je objavljena, uključujući i štampane kopije, Mesnoj zajednici Radanovići, Mesnoj zajednici Lastva Grbaljska, Opštini Budva, Opštini Kotor i Opštini Tivat.

3. Nalazi Procene usaglašenosti

Ovaj odeljak predstavlja nalaze do kojih je IPAM došao tokom faze Procene usaglašenosti za Predmet 2024/03 kako bi se utvrdilo da li predmet ispunjava uslove za Pregled usaglašenosti.

Prateći pristup utvrđen u Politici projektne odgovornosti (PAP), IPAM je sproveo procenu Predmeta 2024/03, uzimajući u obzir dokumentaciju i informacije prikupljene u konsultacijama sa Stranama, kao i druge informacije vezane za projekat i javno dostupne informacije prikupljene od juna 2024. godine do danas.

S obzirom na to da je svrha ove Procene da se utvrdi da li predmet ispunjava kriterijume za pokretanje Pregleda usaglašenosti, ovde navedeni nalazi su samo preliminarne prirode. Ne treba ih smatrati odlukom IPAM-a o stanju usklađenosti projekta sa Politikom zaštite životne sredine i društvenog okruženja EBRD-a iz 2014. godine.

3.1. Osnovne informacije i kontekst

Banka je uključena u finansiranje rehabilitacije i proširenja glavnog puta M-2 koji povezuje Tivat sa Jazom, počevši otprilike 100 metara pre ulaza u Aerodrom Tivat i nastavljajući se do kraja postojeće raskrsnice na Jazu, koja se nalazi severno od Budve.

Pored toga, navodi se da projekat obuhvata (re)konstrukciju sedam drumskih mostova, četiri propusna kanala i jednog pešačkog mosta, kao i izgradnju 11 novih kružnih raskrsnica i rekonstrukciju 2 postojeće. Očekuje se da će nadograđeni putni koridor imati ukupnu širinu od približno 20 metara, sa blagim sužavanjem kod mostova. Dodatni radovi uključeni u projekat obuhvataju:

- Premeštanje podvožnjaka ispod puta M-2 za Osnovu školu „Nikola Đurković“.
- Postavljanje autobuskih stajališta u oba smera u blizini lokalnih raskrsnica blizu naselja.
- Obezbeđivanje pešačkih prelaza, uglavnom na kružnim tokovima i raskrsnicama.
- Postavljanje rasvete duž cele trase.
- Nadogradnja sistema za odvodnjavanje atmosferskih voda duž deonice.

Očekuje se da će put biti obnovljen i da će se poboljšati nagib za drenažu. Zbog obima ovih nadogradnji i trenutnog stanja puta, smatralo se da je neophodna potpuna rekonstrukcija.

Pošto je proširenje postojećeg puta zahtevalo dodatno zemljište, planirana je eksproprijacija zemljišta u 20 katastarskih opština.

- Prijevor I i Prijevor II (Opština Budva),
- Dub, Glavati, Gorovići, Kavač, Kovači, Kubasi, Lješevići, Nalježići, Pelinovo, Pobrđe, Prijeradi, Šišići, Sutvara, Vranovići, Lastva, Privredna zona (Opština Kotor) i Mrčevac i Đuraševići (Opština Tivat).

Radovi na izgradnji su počeli početkom 2024. godine, a završetak radova je planiran za jun 2026. godine.

3.2. Vremenski okvir projekta

Tabela 3. Vremenski okvir projekta.

Datum	Aktivnost
29. mart 2016.	Uprava za saobraćaj (US) je dostavila plansku dokumentaciju Opštini Budva za idejni projekat.
mart 2016 - dec 2019.	Početno uključivanje zainteresovanih strana (više od 48 sastanaka tokom faze projektovanja).
10. oktobar 2016.	US je obavestila Mesnu zajednicu Lastva Grbaljska o idejnom projektu.
13. oktobar 2016.	US je predstavila Idejni projekat opštinama Kotor i Grbalj.
1. novembar 2017.	Odbor je odobrio Projekat rekonstrukcije magistralnih puteva.
Novembar 2017.	IMC Worldwide pripremio idejno rešenje Revizije bezbednosti puta.
Feb-mart 2018.	Mesne zajednice podnele su peticiju protiv projektovanja bulevara; slične zahteve podnela su preduzeća.
oktobar 2019.	Objavljena je Nacionalna procena uticaja na životnu sredinu (EIA).
decembar 2019.	Četiri sastanka javnih konsultacija održava u Tivtu, Budvi, Kotoru i Radanovićima radi predstavljanja nacionalne Procene uticaja na životnu sredinu (EIA) i uvođenja procesa Procene uticaja na životnu sredinu i društveno okruženje (ESIA); sastanci za utvrđivanje obima ESIA održani su sa opštinama i mesnim zajednicama (Radanovići, Lastva Grbaljska).
februar 2020.	Sprovedena socio-ekonomska istraživanja (98 domaćinstava i 72 preduzeća u području pogođenom projektom). Glavni informativni razgovori sprovedeni sa 13 institucija (škole, bolnice, opštine, komunalna preduzeća, turističke organizacije). Održan sastanak sa mesnom zajednicom u Radanovićima kako bi se predstavio glavni projekat i rezime ESIA. Primljena su pisma u kojima se izražavaju zabrinutosti zbog poplava i zahtevaju se rešenja za odvodnjavanje.
april 2020.	Odobrena je nacionalna Procena uticaja na životnu sredinu (EIA).
7. avg – 5. dec 2020.	Period od 120 dana za javni uvid u ESIA; dokumenti dostupni <i>online</i> i u štampanom obliku.
oktobar 2020.	Detaljna Revizija bezbednosti puteva u fazi projektovanja od strane IMC Worldwide.
novembar 2020.	Ankete za Plan otkupa zemljišta i raseljavanje (LARP) su završene sa 61 domaćinstvom i 62 preduzeća.
1. novembar 2020	Pismo 9 stanovnika Lastve Grbaljske u kojem se snažno protive projektu puta.
decembar 2020.	Dopunski izveštaj o bezbednosti saobraćaja i pešaka za deonicu Tivat-Jaz pripremio je nezavisni konsultant za Reviziju bezbednosti puta (RSA).
decembar 2020.	Izveštaj o konsultacijama je završen.
januar 2021.	Objavljen Plan otkupa zemljišta i raseljavanja (LARP), kao deo dodatka ESIA paketu.
29. jun 2021.	Odbor je odobrio Tranšu C (deonica Tivat-Jaz).
2023.	Potpisan je ugovor za izvođenje građevinskih radova.
početka 2024.	Izgradnja deonice Tivat-Jaz počinje na kraju Aerodroma Tivat.
7. maj 2024.	IPAM prima Zahtev.
28. jun 2024.	IPAM registruje Zahtev.

3.3. Veza između projekta i navodne štete

Podnosioci zahteva su izneli niz navoda o stvarnoj i potencijalnoj šteti po stanovnike i vlasnike preduzeća pogođene rekonstrukcijom i proširenjem deonice puta Tivat – Jaz, Tranša C Projekta rekonstrukcije magistralnih puteva. Konkretno oblasti zabrinutosti su:

- ekonomsko raseljavanje;
- uticaj na bezbednost i zdravlje zajednice;
- neadekvatna analiza alternativa; i
- neadekvatno uključivanje zainteresovanih strana.

Tabela 4 u nastavku nudi pregled navoda o šteti iznete u Zahtevu po identifikovanim problemima i procenu IPAM-a o njihovoj verodostojnosti na osnovu informacija prikupljenih u ovoj fazi.

Tabela 4. Rezime preliminarnih nalaza

Pokrenuta pitanja	Navodi Podnosioca zahteva	Preliminarni nalazi IPAM-a
Ekonomsko raseljavanje	• Vlasnici objekata za odmor i vlasnici restorana gube pristupne puteve, dvorišta i/ili parking mesta, što negativno utiče na njihovo poslovanje.	Projektna dokumentacija jasno prepoznaje da preduzeća vezana za turizam zavise od pristupnih puteva, dvorišta i parking prostora, i da je ~17% anketiranih preduzeća u blizini puta očekivalo privremeno zatvaranje tokom izgradnje zbog gubitka te pomoćne imovine. LARP se obavezuje da će nadoknaditi izgubljene prihode tokom perioda kada je pristup imovini ugrožen i, pored Zakona o eksproprijaciji, da će obezbediti dodatnu podršku za obnovu sredstava za život i prelaznu podršku za privremene i trajne gubitke (uključujući podršku za neformalne biznise). Međutim, LARP ne precizira kakve bi se mere ublažavanja ponudile preduzećima koje je delimična eksproprijacija učinila neodrživim ili kako bi se obnovili njihovi nivoi prihoda pre projekta. Kvartalni Periodični izveštaji projekta ukazuju da, do drugog kvartala 2025. godine, dodatna pomoć za izgubljene prihode ili prelazna pomoć za život predviđena LARP-om nije bila obezbeđena. Nakon drugog kvartala 2025. godine, čini se da su formalni sporazumi sa nekim licima pogođenim projektom možda rešili posledice ekonomskog raseljavanja na njihovo zadovoljstvo, ali taj proces još nije završen.
Uticaj na bezbednost i zdravlje zajednice	• Poplave tokom obilnih padavina izazvane nedostatkom adekvatnog sistema za odvodnjavanje duž puta. • Zajednica je u povećanom riziku prilikom prelaska	Poplave tokom izgradnje su zabeležene u Periodičnim izveštajima projekta, a nedostaci u odvodnjavanju duž trase su se nastavili sve do četvrtog kvartala 2025. godine. Uprava za saobraćaj (US) je završila zahtevani pregled odvodnjavanja u skladu sa ESAP-om sa zakašnjenjem, a sprovođenje određenih preporučenih mera je van direktne kontrole Klijenta, što zahteva postupanje nadležnih opština. Revizijom bezbednosti puteva utvrđeni su rizici za pešake rangirani kao „Visoki” i preporučeni su prelazi odvojeni od nivoa puta, od kojih su neke projektanti odbili. Paralelno, Periodični izveštaji projekta za 2025. godinu dokumentuju nekoliko

	puta ili pristupa svojim imanjima. • Povećano zagađenje vazduha u području zbog povećanog protoka saobraćaja. • Izloženost buci.	slučajeva neadekvatnih praksi upravljanja saobraćajem od strane izvođača, što dodatno doprinosi generalnim zabrinutostima vezanim za bezbednost puta tokom faze izgradnje. Modeliranje kvaliteta vazduha u okviru ESIA zasnovano je na dobroj međunarodnoj praksi i pokazuje samo zanemarljive očekivane promene u nivou zagađenja kao posledice Projekta. Polazna vrednost buke već prevazilazi zakonski dozvoljeno ograničenje, a predviđa se da će buduće vrednosti buke u Lastvi Grbaljskoj i Radanovićima ostati visoke. ESIA se oslanja na površinu sa niskim nivoom buke, ali ne pruža dodatne operativne mere ublažavanja u blizini puta.
Nedostatak adekvatne analize alternativa	• Nedostatak adekvatne analize alternativa koje rezultiraju navodnom štetom u opisanom nastavku (ekonomsko raseljavanje bezbednost zdravlje zajednice).	Projektna dokumentacija navodi prisustvo drugih inicijativa, kao što je Jadransko-jonski autoput, ali ih ne smatra održivim alternativama. Iako je projekat zasnovan na postojećoj infrastrukturi, analiza alternativa u okviru ESIA je kratka i ne sadrži detaljno poređenje tehnički i finansijski izvodljivih alternativa. Ne postoji tabela uporedne analize koja prikazuje društvene uticaje u različitim scenarijima, niti detaljna diskusija o alternativnim projektima. Iako ESIA tvrdi da se primenjuje pristup „ublažavanja po projektu“, ona eksplicitno ne odražava primenu hijerarhije ublažavanja.
Neadekvatno uključivanje zainteresovanih strana	• Nema dovoljno uključivanja zainteresovanih strana u vezi sa gore navedenim pitanjima	Projektna dokumentacija pokazuje opsežno uključivanje (2016–2019) u fazi idejnog rešenja/projektovanja, uključujući više od 48 sastanaka sa vlastima, zajednicama i preduzećima. Međutim, zapisi o ovim konsultacijama su nepotpuni i nije jasno da li su projektne alternative predstavljene i da li su smisljeno razmatrane sa zainteresovanim stranama. Što se tiče uticaja eksproprijacije, konsultacije tokom faze ESIA (2019–2020) utvrdile su zabrinutosti slične onima iznetim u ovom zahtevu (npr. širina puta, blizina nekretnina, pristup i uticaji na poslovanje). Dok je 75% anketiranih poslovnih subjekata bilo informisano o eksproprijaciji, neki su naveli nedovoljnu jasnoću detalja. Ovo, zajedno sa stalnim žalbama u vezi sa pristupom imovini i parkiranjem, kao i bezbednošću na putevima i odvođnjavanjem, u Periodičnim izveštajima projekta, ukazuje na moguće nedostatke u pravovremenosti i delotvornosti sprovedenog angažovanja.

Na osnovu ovih početnih nalaza (navedenih u tabeli), a nakon preliminarnog razmatranja, IPAM smatra da se čini da je Projekat mogao prouzrokovati ili će verovatno prouzrokovati direktnu ili indirektnu i materijalnu štetu Podnosiocima zahteva.

IPAM stoga napominje da je ispunjen prvi kriterijum propisan odeljkom 2.6 (b) Politike projektne odgovornosti (PAP) iz 2019. godine za određivanje slučajeva koji ispunjavaju uslove za Pregled usaglašenosti.

3.4. Indikacija neusaglašenosti sa relevantnim politikama

IPAM je izvršio procenu Predmeta 2024/03 u odnosu na relevantne odredbe Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja (ESP) iz 2014. godine, uključujući primenjive Uslove za realizaciju:

- **UR5:** Otkup zemljišta, prinudno raseljavanje i ekonomsko raseljavanje;
- **UR4:** Zdravlje i bezbednost;
- **UR1:** Procena i upravljanje uticajima i problemima vezanim za životnu sredinu; i
- **UR10:** Objavljivanje informacija i uključivanje zainteresovanih strana.

Nalazi preliminarog pregleda IPAM-a u vezi sa konkretnim pokrenutim pitanjima detaljno su predstavljeni u Odeljcima 3.4.1 do 3.4.3 u nastavku.

3.4.1. U vezi sa ekonomskim raseljavanjem

U vreme podnošenja Zahteva (u maju 2024. godine), Podnosioci zahteva su tvrdili da će zbog Projekta njihovi objekti za odmor i restorani izgubiti dvorišta, parkinge i/ili pristupne puteve, što bi uticalo na njihovo poslovanje. IPAM napominje da je izgradnja počela početkom 2024. godine i da je završetak radova zakazan za jun 2026. godine. Do trenutka finalizacije ovog Izveštaja, Podnosioci zahteva tvrde da su se za neke od njih ove prognozirane štete ostvarile, bilo privremeno tokom izgradnje ili trajno.

Prema UR5, prinudno raseljavanje odnosi se i uključuje „ekonomsko raseljavanje (gubitak imovine ili resursa i/ili gubitak pristupa imovini ili resursima koji dovodi do gubitka izvora prihoda ili sredstava za život)“ UR5 zahteva od klijenata da obezbede nadoknadu tamo gde projekat „uzrokuje privremeni ili trajni gubitak prihoda ili sredstava za život“. Takva nadoknada treba da se obezbedi brzo i „proces treba da se pokrene pre raseljavanja“. Ako otkup zemljišta utiče na komercijalne objekte, klijent mora da „nadoknadi ... pogođenom vlasniku preduzeća: (i) troškove ponovnog uspostavljanja komercijalnih aktivnosti na drugom mestu; [i/ili] (ii) izgubljeni neto prihod tokom perioda tranzicije“, kao i „da pruži dodatnu ciljanu pomoć (na primer, kreditne olakšice, obuku ili mogućnosti za zapošljavanje) i mogućnosti za obnavljanje prihoda i, gde je to moguće, poboljšanje njihovog kapaciteta za zarađivanje prihoda, nivoa proizvodnje i životnog standarda. U slučaju da preduzeća pretrpe privremene gubitke ili moraju da se zatvore kao rezultat raseljavanja povezanog sa projektom, i vlasnik preduzeća i zaposleni koji gube platu ili zaposlenje imaju pravo na takvu pomoć“.

Prema Planu otkupa zemljišta i raseljavanja (LARP) (iz januara 2021. godine), ne očekuje se da će Projekat dovesti do gubitka glavnih poslovnih struktura, međutim, priznaje se da će „poslovanje biti poremećeno tokom izgradnje i da se očekuje da će se većina preduzeća privremeno zatvoriti dok se parkinzi, izgubljeni pomoćni objekti i poslovne aktivnosti rekonfigurišu“.⁴ LARP dalje navodi da „prekid treba da bude ograničen za većinu preduzeća, jer će izgradnja biti realizovana van turističke sezone“⁵. Ipak, u anketama koje je sproveda US u januaru i februaru 2020. godine, poslovni subjekti vezani za turizam (ugostiteljstvo/ketering/restorani čine ~20% anketiranih poslovnih subjekata; usluge iznajmljivanja smeštaja čine ~15%) prijavili su zavisnost prihoda od pristupa kupaca parkingu i izrazili zabrinutost da bi gubitak parking prostora naštetio njihovom poslovanju, posebno u sezoni od aprila do oktobra. Štaviše, oko 17% anketiranih privrednih subjekata očekivalo je privremeno zatvaranje tokom izgradnje zbog takvih ograničenja.

⁴ LARP, januar 2021. godine, strana 30.

⁵ Ibidem.

Važno je napomenuti da LARP sadrži određene nedoslednosti po ovom pitanju: u nekim odeljcima, gubiti prihoda su opisani kao privremeni i ograničeni na fazu izgradnje, dok se drugde pominju trajni poslovni gubici. Što se tiče ovog drugog, LARP ne razjašnjava mere ublažavanja u slučaju da eksproprisani pomoćni objekti učine celokupno poslovanje neodrživim ili gde bi moglo doći do trajnog smanjenja prihoda koje se može pripisati Projektu. Takođe, LARP ne analizira da li domaćinstva i preduzeća zavisna od turizma mogu realno da obnove svoje prihode bez pomoćnih struktura koje mogu biti predmet eksproprijacije, ili da li bi se potpuna eksproprijacija ponudila onima koji nisu u mogućnosti da obnove svoje poslovanje na nivo pre projekta.

Umesto toga, LARP sadrži opšte izjave da bi privredni subjekti imali pravo na nadoknadu za izgubljene prihode kada je pristup imovini ugrožen. Iako crnogorski zakon ne propisuje nadoknadu za gubitak sredstava za život, LARP (str. 37) navodi da se US obavezala da premosti ovaj jaz sa UR5: ovlašćeni procenitelji bi procenili gubitke poslovnih prihoda, privremene i trajne (fokus IPAM-a), koristeći metode procene za neformalna preduzeća koja nisu registrovana; trajni gubici bi pokrenuli podršku za obnavljanje sredstava za život, a pogođeni zaposleni bi dobili prelaznu podršku srazmernu raseljavanju.

LARP predviđa da će se vrsta i vrednost nadoknade pregovarati između Uprave za nekretnine (UN) i svakog pogođenog domaćinstva/biznisa. Pomoć za obnavljanje sredstava za život (npr. zamena zarada, nadoknada ili pomoć za transport opreme/mehanizacije) biće obezbeđena „kao dodatna nadoknada dogovorena u konsultaciji i ispregovaranim sporazumima, a ne kao deo redovnog postupka nadoknade koji sprovodi UN“. Međutim, za razliku od jasnije metodologije za useve i šumsko zemljište, LARP ne definiše način izračunavanja gubitak prihoda za konkretni uticaj kao što je gubitak parking mesta, pristupnih puteva ili dvorišta. Takođe ne navodi standarde dokazivanja za „izgubljene prihode“, trajanje nadoknade ili jasne procese za utvrđivanje koje domaćinstvo/biznis može da prima takvu pomoć.

Za potrebe preliminarne utvrđivanja da li postoje indikacije da se Banka nije pridržavala relevantnih odbredbi Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja (ESP), IPAM je pregledao neke interne izveštaje koji sadrže informacije o žalbama podnetim u vezi sa zemljištem/parkingom. Stoga, iako LARP prepoznaje ekonomsko raseljavanje i obavezuje se da će nadoknaditi gubitke prihoda i pružiti pomoć za obnavljanje sredstava za život u skladu sa UR5, stepen u kojem su ove obaveze dosledno sprovedene kod svih lica pogođenih projektom ostaje nejasan. Iako je IPAM pregledao dokumentaciju koja pruža dokaze da su dodatne mere uvedene od drugog kvartala 2025. godine, nije sigurno da li su one bile sveobuhvatne. IPAM je takođe pregledao dokumente u kojima se i dalje prijavljuju nerešene žalbe u vezi sa pristupom parcelama/parkingu.

U ovoj fazi su neophodne dodatne informacije kako bi se utvrdilo da li je ekonomsko raseljavanje, bilo privremeno ili trajno, kako navode Podnosioci zahteva, rešeno ili je u procesu rešavanja u skladu sa zahtevima UR5.

Na osnovu ovih početnih nalaza, IPAM je utvrdio indikaciju da Banka možda nije poštovala odredbu Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja (uključujući svaku odredbu koja zahteva od Banke da nadgleda obaveze Klijenta), koja je bila na snazi u vreme odobravanja Projekta.

IPAM stoga napominje da je, po pitanju ekonomskog raseljavanja, ispunjen drugi kriterijum definisan u odeljku 2.6 (b) Politike projektne odgovornosti (PAP) iz 2019. godine za utvrđivanje podobnosti Zahteva za Pregled usaglašenosti.

3.4.2. U vezi sa uticajem na zdravlje i bezbednost zajednice

i) Poplave

Podnosioci zahteva tvrde da je njihova imovina u opasnosti od oštećenja usled poplava izazvanih nedostatkom adekvatnog sistema odvodnjavanja duž puta.

Prema UR4, klijent mora da utvrdi i proceni potencijalne uticaje i rizike izazvane prirodnim opasnostima, uključujući poplave, kao i da izbegne i/ili minimizira pogoršanje uticaja opasnosti kojima projekat može doprineti.

Netehnički rezime (NTS) navodi da je postojeći put M-2 već podložan redovnim i obimnim poplavama, što ga ponekad čini neprohodnim, i da se očekuje da će se to pogoršati sa klimatskim promenama. Izveštaj o konsultacijama takođe dokumentuje da su zajednice pokrenule pitanje poplava na sastanku sa Opštinom Tivat (23. decembra 2019. godine), kao i u pismu koje su poslali Arcadia Academy & M Club (27. februar 2020. godine). Odgovor Uprave za saobraćaj (US) navodi da će se problem poplava rešiti izgradnjom zatvorenog sistema kanalizacije atmosferskih voda sa separatorima.

Slično tome, ESIA pominje sledeće osnovne uslove: nedovoljno dimenzionisani/loše održavani propusti i drenaža, površinske poplave u blizini mesta Grbaljsko/Radanovići i premala i loše održavana drenažna mreža. Kao odgovor na ovu situaciju, ESIA napominje da bi nadograđeni sistem za odvodnjavanje atmosferskih voda duž deonice puta Budva–Tivat bio deo radova. Akcija 3.4 – „Projektovanje drenaže“ u ESAP-u zahteva od US da sprovede dodatni tehnički (inženjerski) pregled/reviziju projekta detaljne drenaže kako bi potvrdila: (i) adekvatna zaštita Tivatskih solila u normalnim uslovima i uslovima izlivanja; i (ii) da mere odvodnjavanja rešavaju probleme zajednice u vezi sa rizikom od poplava – akcije koje treba da se završe pre izgradnje i koje treba da budu podeljene sa EBRD-om.

U Periodičnom izveštaju projekta za treći kvartal 2024. godine beleži se da su obilne padavine u septembru 2024. godine izazvale poplave na delu glavnog puta između Aerodroma Tivat i Kotora, što je zaustavilo radove. U izveštaju se navodi da su poplave u ovom području poznati istorijski problem, pripisujući ih nelegalnoj gradnji koja je popunila i zapušila postojeću drenažnu mrežu i neadekvatno održavanim drenažnim kanalima, uz napomenu da ovi problemi nisu u okviru projekta i da su odgovornost opštine (navodi se da je US ipak počela da priprema projektnu dokumentaciju za čišćenje i restauraciju ovih kanala).

Periodični izveštaj projekta iz četvrtog kvartala 2024. godine navodi još jednu jaku kišu u decembru 2024. godine koja je poplavila Deonicu 6 zbog začepljenog odvoda, te da je taj događaj poremetio saobraćaj i zaustavio gradnju. Periodični izveštaji projekta do trećeg kvartala 2025. godine beleže da Akcija 3.4 ESAP-a (sprovođenje dodatnog pregleda/revizije projekta odvodnjavanja radi potvrde zaštite Tivatskih solila i rešavanja problema rizika od poplava u zajednici) još uvek nije sprovedena. Godišnji izveštaj o životnoj sredini i društvenom okruženju (AESR) za 2025. godinu navodi da je Akcija 3.4 ESAP-a samo „delimično sprovedena“ uz napomenu da je US sprovela interni tehnički pregled, zaključujući da su predložene mere adekvatne. Međutim, u izveštaju se takođe navodi da postojeći drenažni kanali nisu u funkciji već dugi niz godina zbog začepljenja i nedovoljnog održavanja, što je u odgovornosti opština. AESR dalje navodi da je ovo značajan i kontinuiran problem koji doprinosi ponovljenim poplavama nakon obilnih kiša.

Konačno, poslednji kvartalni izveštaj dostupan IPAM-u (4. kvartal 2025.) zabeležio je dokaze o neadekvatnoj drenaži tokom posete lokaciji koju je sproveo konsultant za nadzor u novembru 2025. godine, uključujući akumuliranu površinsku vodu i nakupljanje vode duž trase puta i susednih građevinskih zona, što ukazuje na nedovoljnu privremenu drenažu i ograničen kapacitet infiltracije.

Pored toga, u ovoj fazi radova primećeni su dokazi o nepotpunoj drenažnoj infrastrukturi, uključujući delimično postavljene propuste i cevi, kao i delove potpornih zidova kojima nedostaju vidljivi otvori za odvod.

Projektna dokumentacija priznaje sistemski postojeći rizik od poplava u tom području i posvećenost nadogradnji odvodnjavanja atmosferskih voda, što je takođe potvrđeno tokom konsultacija sa zainteresovanim stranama. Ponovljene poplave tokom izgradnje, odloženi završetak Akcije 3.4 ESAP-a i kontinuirani dokazi o nepotpunoj infrastrukturi za odvodnjavanje tokom izveštajnog perioda 2025. godine ukazuju na to da projekat možda nije u potpunosti ispunio UR4 da se izbegne ili minimizira pogoršanje rizika od poplava.

Na osnovu ovih početnih nalaza, IPAM nalazi indikaciju da Banka možda nije poštovala odredbu Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja (uključujući svaku odredbu koja zahteva od Banke da prati obaveze Klijenta), koja je bila na snazi u vreme odobravanja Projekta.

IPAM stoga napominje da je, po pitanju rizika od poplava, ispunjen drugi kriterijum definisan u odeljku 2.6 (b) Politike projektne odgovornosti (PAP) iz 2019. godine za utvrđivanje podobnosti Zahteva za Pregled usaglašenosti.

ii) Bezbednost pešaka

Podnosioci zahteva tvrde da proširenje puta ugrožava bezbednost učenika lokalne škole, koja se nalazi pored pomenutog puta i da put nema bezbedne pešačke prelaze. Pored toga, oni izražavaju zabrinutost u vezi sa bezbednošću pešaka tokom faze izgradnje, uključujući neadekvatno upravljanje saobraćajem i nebezbedne uslove za učesnike u saobraćaju.

U okviru UR4, klijent omra „da utvrdi, proceni i prati potencijalne rizike u saobraćaju i bezbednosti na putevima za radnike i potencijalno pogođene zajednice tokom celog životnog ciklusa projekta“ i, gde je to prikladno, „ra razvije mere i planove za njihovo rešavanje“. Za projekte koji koriste pokretnu opremu na javnim putevima, klijent će „nastojati da spreči pojavu incidenata i povreda građana“.

Procena uticaja na životnu sredinu i društveno okruženje (ESIA) priznaje da uvođenje četiri trake povećava rizike za prešake ako se ne primene mere ublažavanja, uz napomenu da će možda biti potrebni dodatni mostovi/podvožnjaci ili tasteri, kao i signalizovani pešački prelazi kako bi se izbegli negativni uticaji na pešake.

Tokom konsultacija, zainteresovane strane su više puta pokretale pitanje bezbednosti pešaka, posebno u Osnovnoj školi „Nikola Đurković“ u Radanovićima i kroz naselja. Odgovori US uključuju uveravanja da će izgradnja puta uključivati 2 metra trotoara, ≥ 2 m razvodnih traka, barijere, ograničenje brzine od 50km/h u naseljenim mestima i dva kružna toka sa strane škole radi usporavanja saobraćaja i omogućavanja bezbednijeg prelaska.

U ESIA je navedena planirana bezbednosna infrastruktura: 7 drumskih mostova, 4 propusna kanala i 1 pešački most (koji će biti rekonstruisan), 11 novih raskrsnica na kružnim tokovima, kao i rekonstrukcija 2 postojeća kružna toka, zamenski podvožnjak za Osnovnu školu „Nikola Đurković“, autobuska stajališta u oba smera na lokalnim raskrsnicama u blizini naselja, pešački prelazi uglavnom na kružnim tokovima i raskrsnicama, i putna rasveta duž cele trase. S druge strane, ESIA priznaje da su u okviru trenutnog projekta razmatrani samo nekontrolisani pešački prelazi i napominje potrebu da se razmotre mostovi/podvožnjaci, prelazi sa tasterom ili prelazi sa signalizacijom.

Revizija bezbednosti puteva (RSD) iz 2020. godine dodeljuje „visok“ rizik nekontrolisanim prelazima i preporučuje uvođenje prelaza sa odvojenim nivoima ili prelaza sa signalizacijom na više lokacija. Međutim, IPAM je imao uvid u prepiske u kojima su projektanti odbili ove predloge. Naknadna Procena saobraćaja i pešaka (u decembru 2020.) ponovo je razmotrila nalaze RSA i preporučila kontrolisane raskrsnice na 2 od 8 lokacija i prelaze sa signalizacijom na 5 od 8 lokacija.

ESAP je zahtevao od Klijenta da obezbedi da Plan upravljanja saobraćajem na gradilištu razmatra mere koje se odnose na Procenu saobraćaja i pešaka. U tom smislu, menadžment je obavestio IPAM da su dobili uveravanja da će neke od predloženih mera za ublažavanje rizika biti uključene u projekat, ali da u to vreme nisu imali stvarne dokaze o tome koje bi podelili sa IPAM-om.

Preliminarni nalazi IPAM-a potvrđuju da su rizici po bezbednost pešaka identifikovani u fazi projektovanja i da su predložene mere za ublažavanje. Međutim, IPAM-u nisu dostavljeni dokazi koji bi ukazivali na to u kojoj meri su oni uključeni u konačni projekat i Plan upravljanja saobraćajem tokom izgradnje. Na osnovu toga, postoje indicije da je zahtev iz UR4 da se sistematski identifikuju, procene i efikasno ublaže rizici za bezbednost saobraćaja i pešaka tomo celog životnog ciklusa projekta, uključujući i za osetljive grupe kao što su školska deca, možda nije u potpunosti ispunjen.

Na osnovu ovih početnih nalaza, IPAM nalazi indikacije da Banka možda nije poštovala odredbu Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja (uključujući svaku odredbu koja zahteva od Banke da prati obaveze Klijenta), koja je bila na snazi u vreme odobravanja Projekta.

IPAM stoga napominje da je, po pitanju bezbednosti pešaka, ispunjen drugi kriterijum definisan u odeljku 2.6 (b) Politike projektne odgovornosti (PAP) iz 2019. godine za utvrđivanje podobnosti Zahteva za Pregled usaglašenosti.

iii) Zagađenje vazduha

Podnosioci zahteva tvrde da bi zdravlje zajednice moglo biti ugroženo povećanjem intenziteta saobraćaja i posledičnim povećanjem zagađenja vazduha.

U okviru UR4, klijent mora „da identifikuje i proceni rizike povezane sa projektom i negativne uticaje na zdravlje i bezbednost potencijalno pogođenih zajednica i [...] razvije mere zaštite, prevencije i ublažavanja srazmerne uticajima i rizicima, i u skladu sa fazom, veličini i prirodi projekta“.

U ESIA se zaključuje da, pod pretpostavkom godišnjeg rasta saobraćaja od 4%, Projekat neće izazvati značajne preostale operativne uticaje na kvalitet vazduha. Predviđene koncentracije NO₂ i PM₁₀ unutar 20–150 m od puta pokazuju samo zanemarljivo povećanje u poređenju sa osnovnim nivoom iz 2018. godine u scenarijima iz 2021. i 2031. godine, bez obzira na to da li se Projekat sprovodi. Ova povećanja su ili slična sa ili bez Projekta ili nešto niža sa Projektom, jer veće i nesmetanije prosečne brzine pomažu u smanjenju emisija. Na primer, u leto 2021. godine predviđena koncentracija PM₁₀ je bila 13,7 µg/m³ sa Projektom u poređenju sa 14,1 µg/m³ bez Projekta, dok je u leto 2031. godine projektovana vrednost od 14,3 µg/m³ sa Projektom u odnosu na 13,8 µg/m³ bez Projekta.

Javno dostupna istraživanja podržavaju tvrdnju ESIA da stabilna brzina dovodi do mnogo manjih emisija i potrošnje goriva u poređenju sa režimom vožnje sa čestim zaustavljanjima i kretanjima, jer prazan hod 10% vremena zbog zaustavljanja u saobraćaju ili zaguđenja može biti odgovoran za čak 45% emisije azotnih oksida.^{6,7} Čak i ako bi se oslobađanjem kapaciteta kroz upravljanje saobraćajem izazvalo dodatni

⁶ [Real-World Carbon Dioxide Impacts of Traffic Congestion - Matthew Barth, Kanok Boriboonsomsin, 2008.](#)

⁷ [Impact of driving conditions and driving behaviour - ULEV - EC Public Wiki.](#)

saobraćaj, emisije i dalje mogu biti manje nego ranije ako su operativne brzine stabilnije, ili samo neznatno veće.

Na osnovu ovih početnih nalaza, IPAM ne nalazi nikakve naznake da Banka možda nije poštovala odredbu Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja (uključujući bilo koju odredbu kojom se od Banke zahteva da prati obaveze Klijenta) ili specifične odredbe Politike pristupa informacijama, koje su bile na snazi u vreme odobravanja Projekta.

IPAM stoga napominje da, po pitanju zagađenja vazduha, drugi kriterijum definisan u odeljku 2.6 (b) Politike projektne odgovornosti (PAP) iz 2019. godine za utvrđivanje podobnosti Zahteva za Pregled usaglašenosti nije ispunjen.

iv) Zagađenje bukom

Podnosioci zahteva tvrde da će proširenje puta povećati nivo buke u blizini puta.

U okviru UR4, klijent mora da „identifikuje i proceni rizike vezane za projekat i negativne uticaje na zdravlje i bezbednost potencijalno pogođenih zajednica i [...] razvije mere zaštite, prevencije i ublažavanja srazmerne uticajima i rizicima, i u skladu sa trenutnom fazom, veličinom i prirodom projekta“.

ESIA ukazuje da su osnovni nivoi buke u projektnom području već bili iznad crnogorskih zakonskih pragova za stambene zone pre izgradnje. Na primer, nadzorom u Lastvi Grbaljskoj (oko 40 m od puta) zabeleženo je 60–61 dBLday, dok je kod škole u Radanovićima (20 m) izmereno 58,5 dB. Ove vrednosti prevazilaze ograničenje od 55 dB za stambena područja, pa čak i prelaze prag od 60 dB za zone pod velikim uticajem drumskog saobraćaja.

ESIA predviđa da će tokom radova buka ostati na visokom nivou, te da će se čak blago povećati tokom letnjih meseci, jer će prošireni put omogućiti brži i slobodniji saobraćaj. U Lastvi Grbaljskoj i Radanovićima, projektovani nivoi za 2031. godinu su oko 65–68 dB, što je znatno iznad zakonskih pragova. ESIA prepoznaje ova kršenja, ali tvrdi da bi se to dogodilo sa ili bez projekta, zbog godišnjeg rasta saobraćaja od 4%. Međutim, ESIA ne uzima u obzir činjenicu da projekat omogućava veće brzine i kapacitet, što može pogoršati izloženost buci za kuće koje se nalaze veoma blizu puta.

Procena uticaja na životnu sredinu i društveno okruženje (ESIA) se u velikoj meri oslanja na ublažavanje kroz površine sa niskim nivoom buke, ali priznaje da su druge mere, poput zvučnih barijera, ograničene zbog prostornih ograničenja. Štaviše, osnovna merenja i predviđanja su urađena za objekte udaljene 20–40 metara, gde nivoi već prelaze zakonska ograničenja. Ovo ukazuje na to da bi stanovnici koji žive mnogo bliže putu mogli biti izloženi čak i višim nivoima buke nego što je predviđeno. Uprkos tome, ESIA ne predlaže nikakve dodatne mere ublažavanja tokom faze izgradnje.

Na osnovu ovih početnih nalaza, IPAM utvrđuje indikaciju da Banka možda nije poštovala odredbu Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja (uključujući svaku odredbu kojom se od Banke zahteva da prati obaveze Klijenta), koja je bila na snazi u vreme odobravanja Projekta.

IPAM stoga napominje da je, po pitanju buke, ispunjen drugi kriterijum definisan u odeljku 2.6 (b) Politike projektne odgovornosti (PAP) iz 2019. godine za utvrđivanje podobnosti Zahteva za Pregled usaglašenosti.

3.4.3. U vezi sa nedostatkom adekvante analize alternativa

U Zahtevu se navodi da bi drugačija trasa, preusmeravanjem saobraćaja dalje od sela Lastva Grbaljska i Radanovića (npr. preko Jadransko-jonskog autoputa), bila bolja opcija od proširenja postojećeg puta Tivat-Jaz (M2). Podnosioci zahteva tvrde da bi ova alternativa poboljšala regionalnu povezanost, a istovremeno smanjila gore pomenute navodne štete.

U okviru UR1, „ESIA [za projekte Kategorije A] će obuhvatiti ispitivanje tehnički i finansijski izvodljivih alternativa [...] uključujući i alternativu koja nije deo projekta, i dokumentovati obrazloženje za izbor određenog predloženog toka delovanja [...] i preporučiti sve mere potrebne da se izbegnu, ili tamo gde izbegavanje nije moguće, minimiziraju i ublaže negativni uticaji“. UR5 zahteva od klijenata da „razmotri izvodljive alternativne projekte kako bi se izbeglo ili barem minimiziralo fizičko i/ili ekonomsko raseljavanje, uz istovremeno balansiranje ekoloških, društvenih i ekonomskih troškova i koristi.“

Projektna dokumentacija priznaje postojanje drugih inicijativa koje će verovatno uticati na protok saobraćaja duž puta M-2, uključujući Jadransko-jonski autoput. Netehnički rezime (NTS) navodi da su dostupne informacije o tome kako će takve inicijative promeniti protok saobraćaja, kao i da li i kada bi mogle biti realizovane, neubedljive jer bi predloženi Jadransko-jonski autoput mogao ili smanjiti tranzitni saobraćaj ili, obrnuto, privući dodatni saobraćaj ka priobalnim destinacijama kako se pristupačnost poboljšanja.

Odeljak „Alternative projekta“ u ESIA je primetno oskudan u detaljima. Alternativa „ne raditi ništa“ je odbačena u ESIA kao neodrživa zbog odsustva drugih puteva koji se mogu proširiti između Tivta i Jaza. Dokument pokreće složen pejzaž koji bi novi put prelazio, uključujući područja Natura 2000, mesto svetske baštine UNESCO-a, brojna naselja i zahtevnu topografiju, što bi verovatno rezultiralo većim negativnim uticajima na životnu sredinu i društveno okruženje nego izabrani projekat. Međutim, pored ovoga, ne postoji detaljno tehničko ili finansijsko poređenje alternativa, niti dovoljna jasnoća o tome kakvi bi bili ekološki i društveni uticaji svake od njih. Ukratko, ESIA navodi da su alternativni projekti razmatrani, ali pruža veoma ograničene dokaze koji to potkrepljuju.

Konačno, u ESIA se pominje da je Klijent usvojio pristup „ublažavanja po projektu“ za Projekat, međutim, nije jasno navedeno da li je primenjena hijerarhija ublažavanja koja daje prioritet izbegavanju uticaja pre minimiziranja i kompenzacije. Stoga, ostaje nejasno da li analiza alternativnog usklađivanja ispunjava zahteve Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja (ESP) iz 2014. godine u okviru UR1 i UR5.

Na osnovu ovih početnih nalaza, IPAM nalazi indikacije da Banka možda nije poštovala odredbe Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja (uključujući sve odredbe koje zahtevu od Banke da prati obaveze klijenta), koje su bile na snazi u vreme odobravanja Projekta.

IPAM stoga napominje da je, u vezi sa navodima analize neadekvatnih alternativa, ispunjen je drugi kriterijum definisan u odeljku 2.6 (b) Politike projektne odgovornosti (PAP) iz 2019. godine za utvrđivanje podobnosti Zahteva za Pregled usaglašenosti.

3.4.4. U vezi sa neadekvatnim uključivanjem zainteresovanih strana

U vezi sa gore pomenutim pitanjima (Odeljci 3.4.1 - 3.4.3), Podnosioci zahteva tvrde da njihove zabrinutosti nisu adekvatno rešene kroz proces uključivanja zainteresovanih strana.

Prema UR10, projekti Kategorije A zahtevaju „organizovane i iterativne konsultacije, koje vode do toga da klijent u svoj proces donošenja odluka uključi stavove pogođenih strana o pitanjima koja ih direktno pogađaju“.

Projektna dokumentacija pokazuje da je, u vezi sa trasom, postojao višegodišnji proces uključivanja počevši od faze idejnog rešenja/projektovanja. Od 2016. do 2019. godine, Uprava za saobraćaj održala je preko 48 sastanaka sa relevantnim opštinama, javnim komunalnim preduzećima, mesnim zajednicama i poslovnim subjektima. Međutim, zbog nedostatka sistematskog evidentiranja, ne postoje dokumentovani dokazi o tome kako je ovo angažovanje razmatrano u konačnoj projektu, niti postoje podaci o tome koje su informacije deljene u vezi sa alternativama, niti kako se odgovaralo na zabrinutosti tokom ovih konsultacija.

Što se tiče ekonomskog raseljavanja, pored gore navedenog zahteva UR10, UR5 zahteva da se „informacije sadržane u Lokalnom planu raseljavanja (LRP)” sumiraju „radi javnog objavljivanja kako bi se osiguralo da pogođena lica razumeju postupke nadoknade i znaju šta mogu da očekuju u različitim fazama projekta” i da će „pogođenim licima biti data prilika da učestvuju u uslovima za podobnosti, pregovorima o paketima nadoknade, pomoći za raseljavanje, pogodnosti predloženih lokacija za preseljenje i predloženom vremenskom okviru”.

Konkretno za Projekat, formalno uključivanje je organizovano u kontekstu nacionalne Procene uticaja na životnu sredinu (EIA) i dopunske Procene uticaja na životnu sredinu i društveno okruženje (ESIA) tokom perioda zime 2019. – proleća 2020. godine. U to vreme, devet stanovnika Lastve Grbaljske poslalo je pismo u kojem je iznelo slične zabrinutosti kao one predstavljene u Zahtevu.

Socio-ekonomska istraživanja (od maja-decembra 2020. godine) bila su usmerena na pojedince pogođene projektom u krugu od 50 metara od centralne linije; među ispitanicima iz poslovnih krugova anketiranim u novembru 2020. godine, 75% ispitanika je izjavilo da je obavešteno o eksproprijaciji (neki su se takođe osvrnuli na medijska/TV saopštenja), mada se nekoliko njih i dalje osećalo loše informisanim o specifičnostima procesa eksproprijacije.

Od početka izgradnje, uključivanje zainteresovanih strana je uglavnom realizovano putem žalbenog mehanizma koji je uspostavila Uprava za saobraćaj, a koji je postao primarno sredstvo za rešavanje problema zajednice, uključujući pitanja navedena u ovom Zahtevu.

Izveštavanje na projektu ukazuje na to da je US aktivno primala i obrađivala žalbe, kao i da su te žalbe rezultirale formalnim sporazumima sa nekim od pogođenih strana. Međutim, neke žalbe u vezi sa uticajima eksproprijacije, nedostatkom pristupnih puteva i parkinga, kao i odvodnjavanjem atmosferskih voda ostaju nerešene („u toku”) prema poslednjem izveštaju dostupnom IPAM-u (4. kvartal 2025. godine).

Iako je dokazano rešavanje žalbi tokom faze izgradnje, repetitivna priroda žalbi, posebno onih koje se odnose na pitanja pokrenuta u ovom Zahtevu, zahteva detaljniji pregled blagovremenosti i efikasnosti uključivanja zainteresovanih strana, uključujući i detaljnije ispitivanje načina na koji su žalbe koje su podneli Podnosioci rešene.

Na osnovu ovih početnih nalaza, IPAM nalazi indikaciju da Banka možda nije poštovala odredbu Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja (uključujući sve odredbe koje zahtevaju od Banke da prati obaveze Klijenta), koja je bila na snazi u vreme odobravanja Projekta.

IPAM stoga napominje da je, po pitanju neadekvatnog uključivanja zainteresovanih strana, ispunjen drugi kriterijum definisan u odeljku 2.6 (b) Politike projektne odgovornosti (PAP) iz 2019. godine za utvrđivanje podobnosti Zahteva za Pregled usaglašenosti.

4. Zaključak i naredni koraci

Zaključak Procene usaglašenosti je da Predmet 2024/03 ispunjava kriterijume utvrđene u stavu 2.6(b) Politike projektne odgovornosti (PAP) iz 2019. godine za pokretanje pregleda usaglašenosti za sve tvrdnje iznete u Zahtevu, osim za navode o pogoršanom kvalitetu vazduha. Projektni zadatak je priložen u **Aneksu 1** ovog izveštaja.

Pregled usaglašenosti će se fokusirati na to kako je Banka, svojim postupanjem, obezbedila usaglašenost Projekta sa relevantnim obavezama utvrđenim u Politici zaštite životne sredine i društvenog okruženja (ESP) iz 2014. godine.

Očekuje se da će IPAM završiti nacrt Izveštaja o pregledu usaglašenosti do kraja decembra 2026. godine. Ovaj vremenski okvir zavisi od raspoloživosti strana i drugih zainteresovanih strana, kao i od brzine kojom menadžment odgovara na zahtev IPAM-a za relevantnom dokumentacijom.

Aneks 1. Projektni zadatak Procene usaglašenosti

Uvod

Funkcija usaglašenosti utvrđuje da li je EBRD poštovala svoju Politiku zaštite životne sredine i društvenog okruženja ili odredbe Politike pristupa informacijama specifične za projekat, a u vezi sa ovim projektom. Kao takva, funkcija Usaglašenosti se bavi samo usaglašenošću Banke, a ne usaglašenošću Klijenta. IPAM sarađuje sa ljudima na koje utiče Projekat, osobljem Banke, klijentima i drugim zainteresovanim stranama kako bi utvrdio da li je Banka, svojim postupanjem ili nepostupanjem, propustila da se pridržava bilo koje odredbe Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja (uključujući bilo koju odredbu koja zahteva od Banke da prati obaveze Klijenata) ili odredbi Politike pristupa informacijama specifičnih za Projekat.

Ovaj Pregled usaglašenosti sprovede tim IPAM-a u skladu sa nadležnostima utvrđenim u Politici projektne odgovornosti (PAP) iz 2019. godine i rukovodeći se principima nezavisnosti, nepristrasnosti, transparentnosti, predvidljivosti, proporcionalnosti i pravičnosti. U zavisnosti od nalaza Pregleda usaglašenosti, postoje dva alternativna ishoda:

- Ako je utvrđeno da je Banka postupala u skladu sa propisima, Izveštaj o pregledu usaglašenosti će pružiti prikaz kako su donete odluke, bez preporuka za dalje mere. Izveštaj o pregledu usaglašenosti se šalje Odboru radi informisanja, objavljuje se u registru predmeta IPAM-a, a predmet se smatra zatvorenim.
- Ako se utvrdi da Banka ne poštuje politike, IPAM u izveštaj uključuje preporuke na projektnom i sistemskom nivou. Preporuke pokreću niz sledećih akcija:
 - Od menadžmenta Banke će biti zatraženo da sastavi Akcioni plan menadžmenta (MAP) kako bi se odgovorilo na preporuke.
 - Nacrt Akcionog plana menadžmenta se šalje Podnosiocima zahteva na komentare.
 - Menadžment pregleda komentare Podnosilaca zahteva i prilagođava Plan ako smatra da je relevantno.
 - IPAM šalje Izveštaj o Pregledu usaglašenosti i Akcioni plan koji je predložio menadžment Odboru na razmatranje i odobrenje.
 - Nakon odobrenja Odbora, IPAM objavljuje Izveštaj o Pregledu usaglašenosti i MAP u javnom registru i pokreće Fazu praćenja MAP-a.

Opseg Pregleda usaglašenosti

Ovaj Projektni zadatak (PZ) je pripremljen na osnovu pitanja pokrenutih u Zahtevu za Predmet 2024/03 i primenjuje se na bilo koji istražni postupak, radnju ili proces pregleda koji preduzima IPAM kao deo Pregleda usaglašenosti, sa ciljem da se utvrdi, u skladu sa stavom 2.7 (a) i (b) **Politike projektne odgovornosti (PAP) iz 2019. godine**, da li je Banka, svojim postupanjem ili nepostupanjem, propustila da se pridržava **Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja (ESP) iz 2014. godine**.

Opseg Pregleda usaglašenosti je naveden u nastavku u formatu zasnovanom na pitanjima. S obzirom na informacije koje je IPAM već procenio, Pregled usaglašenosti će se fokusirati na utvrđivanje da li je EBRD osigurao da se projekat (koji se odnosi na Tranšu 3 koja obuhvata deonicu Tivat – Jaz) sprovodi u skladu sa **UR 1, 4, 5 i 10**, kao i zahtevima Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja (ESP) o proceni i praćenju od strane EBRD-a.

Prilikom razmatranja adekvatnosti pristupa EBRD-a proceni i praćenju u vezi sa ovim Projektom, vodiće se računa da se ne očekuju rezultati na nivou koji zahteva retrospektivnu analizu, Umesto toga, fokus mora biti na tome da li postoje dokazi da je Banka zahtevala primenu relevantnih odredbi UR, uzimajući u obzir izvore informacije dostupne u to vreme i da li je proces dužne pažnje bio dovoljno sveobuhvatan.

Projektni zadatak definiše ključne pravce istraživanja i glavne teme (ekonomsko raseljavanje; uticaji na bezbednost i zdravlje zajednice; nedostatak adekvatne analize alternativa; i neadekvatno uključivanje zainteresovanih strana) koje treba obraditi kao deo Pregleda usaglašenosti u vezi sa navodima o stvarnoj i/ili potencijalnoj šteti, sa izuzetkom aspekata vezanih za zagađenje vazduha – zapravo, kao što je predstavljeno u 3.4.2 iznad, kriterijumi za istraživanje ovog pitanja nisu ispunjeni). Vodeća pitanja u nastavku pružaju okvir za istraživanje IPAM-a na osnovu navodne štete i zahteva Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja.

Tabela A1: Ključne tačke istrage

Pitanja pokrenuta u Zahtevu	Ključna pitanja istrage
Ekonomsko raseljavanje	Da li je Banka procenila da li LARP adekvatno rešava uticaje (privremene ili trajne) delimične eksproprijacije na egzistenciju pogođenih biznisa, u skladu sa UR5 (posebno stav 37)?
	Da li je Banka procenila da li su mere ublažavanja iz LARP-a koje se primenjuju na biznise pogođene projektom, u skladu sa UR5 (posebno stavom 37), kao i da li ih je Klijent blagovremeno sproveo?
Uticaj na bezbednost i zdravlje zajednice	Da li je EBRD osigurala da Klijent rešava uticaje povezane sa poplavama, u skladu sa UR4 (posebno sa stavom 32) kako bi se izbeglo i/ili minimiziralo pogoršanje uticaja poplava na ljude pogođene projektom?
	Da li je Banka osigurala da Klijent blagovremeno rešava potencijalne rizike po bezbednost na putevima za zajednice, kako je zahtevano u UR4 (stav 29)?
	Da li je Banka osigurala da je procena uticaja buke, u onoj meri u kojoj može predstavljati rizik za zdravlje i bezbednost potencijalno pogođenih zajednica, koju je sproveo Klijent u skladu sa UR4 (stav 17) i dobrom međunarodnom praksom (GIP) i da su mere ublažavanja planirane u skladu sa tim?
Nedostatak adekvatne analize alternativa	Da li je Banka nastojala da osigura da Klijent sprovede potpunu procenu alternativa u skladu sa UR1 (stav 10) i UR5 (stav 11), uz dužno razmatranje opcije bez projekta ili alternativnih projektnih rešenja?
Neadekvatno uključivanje zainteresovanih stran	Da li je Banka nastojala da osigura da Klijent sprovede organizovane i iterativne konsultacije sa zainteresovanim stranama, gde su alternative projektu transparentno predstavljene i razmotrene, a povratne informacije zajednice uzete u obzir i razmotrene, u skladu sa UR1 (stav 10) i UR10 (stav 21)?
	Da li je Banka osigurala da je Klijent pravilno identifikovao biznise pogođene projektom, kao i da su oni obavešteni o procesu eksproprijacije i da su konsultovani o merama ublažavanja u okviru LARP-a, u skladu sa UR5 (stavovi 12, 13, a posebno 38) i UR10 (stav 21)?
	Da li je Banka osigurala da je Klijent razvio i implementirao, u skladu sa UR10 (stav 28), UR5 (stav 21) i UR1 (stav 25), Žalbeni mehanizam kako bi se rešili problemi zainteresovanih strana u vezi sa ekonomskim raseljavanjem i zdravljem i bezbednošću zajednice?

Predložena metodologija

Pregled će obuhvatati kombinaciju pregleda dokumenata, razgovora sa relevantnim zainteresovanim stranama i posetu lokaciji.

Pregled dokumenata će obuhvatiti projektnu dokumentaciju, memorandume i komunikaciju elektronskom poštom u cilju procene procesa i dokaza koje je Banka koristila za procenu usaglašenosti Projekta sa Politikom zaštite životne sredine i društvenog okruženja (ESP) iz 2014. godine i relevantnih UR.

Virtuelni intervjui i sastanci uživo će biti sprovedeni kako bi se prikupile informacije od zaposlenih na Projektu, lokalnih vlasti, konsultanata, stanovnika, izvođača radova i drugih uključenih u relevantne faze Projekta.

Organizovaće se poseta lokaciji projekta tokom koje će tim IPAM-a imati sastanke sa Klijentom, relevantnim organima, Podnosiocima zahteva, zaposlenima u Kancelariji EBRD-a, izvođačem radova i trećim licima koja mogu dati svoje mišljenje o Projektu ili pokrenutim pitanjima. Tačno vreme posete biće koordinisano i sa Klijentom i sa Podnosiocima zahteva, vodeći računa o minimiziranju ometanja njihovih aktivnosti.

Prilikom razmatranja adekvatnosti koraka koje je EBRD preduzela tokom faza procene, odobravanja i nadzora Projekta kako bi se osigurala usaglašenost sa Politikom zaštite životne sredine i društvenog okruženja iz 2014. godine, vodiće se računa da se ne očekuju rezultati na nivou koji zahteva retrospektivno sagledavanje.

Tehnički stručnjaci i konsultanti

Ovaj Predmet će zahtevati korišćenje prevodilaca. Neće biti potrebno angažovanje spoljnih tehničkih stručnjaka.

Pristup informacijama

Da bi se obezbedio blagovremeni završetak ovog Pregleda usaglašenosti, IPAM će zahtevati od menadžmenta Banke potpun, neograničen pristup relevantnim zaposlenima i dosijeima Banke.

Politika projektne odgovornosti (PAP) utvrđuje maksimalan rok od 10 radnih dana za odgovor na zahteve za informacijama i dokumentima. Sve relevantne strane se podstiču da udovolje zahtevima IPAM-a za dobijanje pristupa lokacijama, dostavljanje pisanih materijala, pružanje informacija i prisustvovanje sastancima. Sve situacije u kojima postupanje ili nepostupanje bilo koje Strane ometaju ili odlažu sprovođenje Pregleda usaglašenosti mogu biti navedene u Izveštaju o Pregledu usaglašenosti.

Strane se takođe podstiču da obaveste IPAM ako se bilo koja informacija koja se deli sa IPAM-om smatra poverljivom u skladu sa Politikom pristupa informacijama Banke ili zbog rizika od odmazde.

Pristup korišćenju i obelodanjivanju bilo kojih informacija koje je IPAM prikupio tokom procesa Pregleda usaglašenosti podleže Politici pristupa informacijama Banke i svim drugim važećim zahtevima za čuvanje poverljivih osetljivih komercijalnih i/ili drugih informacija. IPAM neće objaviti nijedan dokument ili informaciju koja je dostavljena na poverljivoj osnovi bez izričite pismene saglasnosti strane koja poseduje taj dokument.

Vremenski okvir

Politika projektne odgovornosti utvrđuje da Nacrt izveštaja o Pregledu usaglašenosti mora da bude završen u roku od 140 radnih dana od objavljivanja Izveštaja o Proceni usaglašenosti. Nakon toga, odredbe Politike uspostavljaju niz interakcija sa Stranama kako bi se omogućili komentari i, ako se utvrdi da Banka nije postupala u skladu sa propisima, nekoliko radnji je povezano sa pripremom Akcionog plana menadžmenta od strane menadžmenta Banke.

Za Predmet 2024/03, očekuje se da vremenski okvir procesa Pregleda usaglašenosti počne u julu 2026. godine i da bude podnet Odboru za reviziju i rizik do juna 2027. godine (ako je potreban MAP) i da bude podeljen u četiri glavne faze:

- Faza 1: Pribavljanje informacija i dokumentacije.
- Faza 2: Pregled dokumenata, intervjui, terenska poseta.
- Faza 3: Izrada izveštaja.
- Faza 4: Komentari strana i finalizacija Izveštaja.

Tabela A.2. u nastavku pruža dodatne detalje o aktivnostima, prekretnicama i okvirnom rasporedu.

Tabela A.2. Okvirni raspored

Aktivnost	Procenjeni vremenski rok
Faza 1: Pribavljanje informacija i dokumentacije	jul - avgust 2026.
Proces planiranja IPAM-a i uvodni angažman sa menadžmentom, Klijentom i Podnosiocima zahteva	
Identifikacija i zahtev za dokumentaciju i informacije potrebne za Pregled	
Prevod dokumenata po potrebi	
Identifikacija relevantnih zainteresovanih strana za intervju	
Faza 2: Pregled dokumenata, intervju, terenska poseta	avgust - novembar 2026.
Pregled dokumenata	
Konsultacije i intervju (virtuelni ili uživo sastanci, po potrebi)	
Terenska poseta – poseta projektu i intervju uživo	
Identifikacija i zahtev za dodatnim dokumentima i informacijama po potrebi	
Kancelarijski rad i provera činjenica (dalje angažovanje sa stranama po potrebi)	
Faza 3: Izrada izveštaja	novembar - decembar 2026.
Izrada Izveštaja o Pregledu usaglašenosti	
Distribucija nacrt Izveštaja o Pregledu usaglašenosti stranama (za komentare i pripremu Akcionog plana menadžmenta)	
Faza 4: Komentari Strana i finalizacija Izveštaja	januar – jun 2027.
Period za komentare Strana (Vremenski okvir politike – 10 radnih dana)	
Izrada Akcionog plana menadžmenta (Vremenski okvir politike – 30 radnih dana od prijema Izveštaja o Pregledu usaglašenosti)	
Podnošenje nacrt Akcionog plana menadžmenta IPAM-u	
Distribucija nacrt Akcionog plana menadžmenta Podnosiocima zahteva radi komentara na nacrt Akcionog plana menadžmenta (MAP) (Vremenski okvir politike – 20 radnih dana od datuma distribucije IPAM-a)	
Dostavljanje komentara na MAP od strane Podnosilaca zahteva IPAM-u	
Finalizacija Izveštaja o Pregledu usaglašenosti od strane IPAM-a na osnovu komentara Podnosilaca zahteva, ako je relevantno (Vremenski okvir politike – 10 radnih dana od datuma prijema komentara)	
Dostavljanje konačnog Izveštaja o Pregledu usaglašenosti i komentara Podnosilaca zahteva na MAP menadžmentu	
Revidirani Akcioni plan menadžmenta (Vremenski okvir politike – 15 dana od datuma prijema Izveštaja o Pregledu usaglašenosti i komentara Podnosilaca zahteva)	
Dostavljanje paketa za pregled usaglašenosti Upravnom odboru EBRD-a	
Sastanak Odbora o Pregledu usaglašenosti i razmatranje Akcionog plana menadžmenta	

Produženje roka

Ukoliko IPAM zahteva produženje ovog roka, Strane će biti blagovremeno obaveštene, a registar predmeta ažuriran kako bi odražavao nove rokove. Imajte u vidu da ako Podnosioci zahteva, Klijent ili Menadžment zahtevaju produženje bilo kog određenog roka, treba da obaveste IPAM zajedno sa predloženim produženim rokom. IPAM će nastojati da udovolji tim zahtevima i da blagovremeno obavesti sve Strane o svojoj odluci.

Sve Strane u Predmetu biće redovno obaveštavane o statusu procesa Pregleda, a IPAM će po potrebi izdavati zvanična obaveštenja o produženjima roka.