



Republic of Serbia
Ministry of European
Integration

This project is funded by
the European Union



NETEHNIČKI REZIME – PRUGA BEOGRAD–NIŠ, DEONICA II VELIKA PLANA–PARAĆIN



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

DOCUMENT CONTROL SHEET

Contracting Authority:	Delegation of the European Union to the Republic of Serbia (EUD)
Project Title:	Project Preparation Facility 9 (PPF9)
Beneficiary Country:	Republic of Serbia
Beneficiary Institution:	Ministry of European Integration (MEI)
Service Contract Number:	2020/415-787
Identification Number:	EUROPEAID/139687/DH/SER/RS

This Project is implemented by SUEZ Consulting (SAFEGE) in consortium with EGIS, EPEM and KPMG.



Document No.	XXX				
Report Title					
Original	Prepared by	Reviewed by	Approved by	Contracting Authority	Beneficiary Institution (MEI)
Name:	PPF9				
Signature:					
Date:					



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

Izjava o odricanju odgovornosti

Ovaj izveštaj je napravljen kao deo projekta koji finansira Evropska Unija. Sadržaj ove publikacije isključiva je odgovornost konzorcijuma kojim rukovodi SUEZ Consulting (SAFEGE) i ni na koji način ne odražava stavove Evropske unije.

Ključne osobe			
EUD	Mariangela Fittipaldi	Program Menadžer	Delegacija Evropske Unije u Republici Srbiji Vladimira Popovica 40/V, 11070 Novi Beograd, Srbija Telefon: +381 11 3083200 Mariangela.FITTIPALDI@eeas.europa.eu
	Aleksandra Todorović	Predstavnik Ministarstva Evropskih Integracija	Ministarstvo Evropskih Integracija Nemanjina 34, 11000 Beograd, Srbija atodorovic@mei.gov.rs
MEI	Branko Budimir	Savetnik u Ministarstvu Evropskih Integracija	Ministarstvo Evropskih Integracija Nemanjina 34, 11000 Beograd, Srbija branko.budimir@mei.gov.rs
	Željko Tmušić	Direktor Projekta	Ul. Beogradska 27, 11000 Beograd, Srbija Telefon: +381 11 32 34 730 zeljko.tmusic@suez.com
SUEZ Consulting (SAFEGE) Kancelarija u Srbiji	Dušan Rakić	Menadžer Projekta	Ul. Beogradska 27, 11000 Beograd, Srbija Telefon: +381 11 32 34 730 dusan.rakic@suez.com
	Darko Jakšić	Šef Projekta	Ul. Beogradska 27, 11000 Beograd, Srbija Telefon: +381 11 32 34 730 jaksic@zeelandnet.nl
	Miodrag Uljarević	Zamenik šefa Projekta	Ul. Beogradska 27, 11000 Beograd, Srbija Telefon: +381 11 32 34 730 miodrag.uljarevic@suez.com



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

SPISAK SKRAĆENICA

AZE	Alliance for Zero Extinction (Alijansa za nulto istrebljenje)
BAP	Biodiversity Action Plan (Akcioni plan za biodiverzitet)
BATs	Best Available Techniques (Najbolje dostupne tehnike)
BMP	Biodiversity Management Plan (Plan upravljanja biodiverzitetom)
CBA	Cost - Benefit Analysis (Analiza troškova i koristi)
CDW	Construction and Demolition Waste (Otpad od građenja i rušenja)
CH	Critical Habitats (Kritični habitat)
CITES	Convention on International Trade in Endangered Species (Konvencija o međunarodnom prometu ugroženih vrsta)
EAAA	<i>Ecologically Appropriate Areas of Analysis (Ekološki odgovarajuće oblasti analize)</i>
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development (Evropska banka za obnovu i razvoj)
EIA	Environmental Impact Assessment (Procena uticaja na životnu sredinu)
EIB	European Investment Bank (Evropska investiciona banka)
ESIA	Environmental and Social Impact Assessment (Procena uticaja na životnu sredinu i socijalna pitanja)
ESMP	Environmental and Social Management Plan (Plan upravljanja životnom sredinom i društvenim pitanjima)
ESPOO	The Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Konvencija o prekograničnom uticaju na životnu sredinu)
EU	European Union (Evropska Unija)
EUD	European Union Delegation (Delegacija Evropske Unije)
EUNIS	European Nature Information System (Evropski informacioni sistem o prirodi)
FS	Feasibility Study (Studija opravdanosti)
GDP	Gross Domestic Product (BDP – Bruto domaći proizvod)
GHG	Greenhouse gas (Gas staklene bašte)
GSM-R	Global System for Mobile Communication – Railway (Globalni sistem mobilne komunikacije za železnice)
HD	Habitat Directive (Direktiva o staništima)
HGV	Heavy Goods Vehicle (Teško teretno vozilo)
IBA	Important Bird Areas (Značajna područja za ptice)
IBAT	Integrated Biodiversity Assessment Tool (Integrirani alat za procenu biodiverziteta)
ILO	International Labour Organization (Međunarodna organizacija rada)
IPA	Important Plant Areas (Značajna područja za biljke)
IPF	Infrastructure Project Facility (Podrška infrastrukturnim projektima)
IUCN	International Union for Conservation of Nature (Međunarodna unija za zaštitu prirode)
MCA	Multi Criterial Analysis (Multikriterijumska analiza)
MEI	Ministry of European Integration (Ministarstvo za evropske integracije)
MCTI	Ministry of Construction, Transport, and Infrastructure (Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture)
PBA	Prime Butterfly Areas (Odabrana područja za dnevne leptire)
PBF	Priority Biodiversity Features (Prioritetne karakteristike biodiverziteta)
PD	Preliminary Design (IP- Idejni projekat)



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

PFS	Pre-feasibility study (Prethodna studija opravdanosti)
PPF9	Project Preparation Facility 9 (Pomoć u pripremi projekata 9)
RAP	Resettlement Action Plan (Akcioni plan za raseljavanje)
ROS	Republika Srbija
SEETO	South-East Europe Transport Observatory (Transportna opservatorija za jugoistočnu Evropu)
SEP	Stakeholder Engagement Plan (Plan angažovanja zainteresovanih strana)
SRI	Serbian Railways Infrastructure (IŽS – Infrastrukture Železnice Srbije)
SRT	Safety in Railway Tunnels (Bezbednost u železničkim tunelima)
TEN-T	Trans-European Transport Network (Transevropska transportna mreža)
TSI	Technical Specifications for Interoperability (Tehničke specifikacije interoperabilnosti)
UNESCO	The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organizacija Ujedinjenih Nacija za obrazovanje, nauku i kulturu)



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

CONTENTS

1.	Rezime.....	6
1.1.	Uvod	6
1.2.	Pravni okvir.....	6
1.2.1.	Nacionalni regulatorni okvir za životnu sredinu i društvo.....	7
1.2.2.	Nacionalna EIA procedura	7
1.3.	Osnovni opis projekta	8
1.4.	Preliminarni opis životne sredine i društvene osnove	8
1.4.1.	Opis životne sredine.....	8
1.4.2.	Društvena sredina	11
1.5.	Ekološka i društvena evaluacija opcija.....	14
1.6.	Ključni uticaji na životnu i društvenu sredinu.....	14
1.7.	Angažovanje zainteresovanih strana	20



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

1. REZIME

1.1. Uvod

Železnički pravac Beograd - Niš predstavlja jedan od najvažnijih koridora u Republici Srbiji i igra važnu ulogu u celokupnom konceptu razvoja transportnog sistema. On je deo SEETO Koridora X i povezuje Centralnu i Zapadnu Evropu sa Grčkom, Turskom i Bliskim istokom, i takođe je deo indikativnog proširenja Osnovne TEN-T železničke mreže na Zapadnom Balkanu.

Ovaj dokument je zasnovan na informacijama u vezi sa deonicom II (Velika Plana - Paraćin) iz Prethodne studije izvodljivosti (PFS) za „Rekonstrukciju i modernizaciju železničke pruge Beograd – Niš“ koju je izradio PPF9 tim 2022. godine.

Podaci u okviru ovog izveštaja prikazuju dostupne osnovne informacije u vezi sa zaštitom životne sredine i društva dobijene kroz teoretska istraživanja i poseta terena u vreme pisanja izveštaja i trenutno dostupan tehnički (inženjerski) projekat (Idejni projekat) koji je u fazi izrade. Dodatna terenska istraživanja, kao što su kvalitet vazduha, buka i vibracije, površinske vode itd, kao i dodatna procena biodiverziteta na koridoru biće urađena i prikazana u ESIA izveštaju.

Deonica Velika Plana–Paraćin, deo železničke pruge Beograd Centar – Niš je 78,7km dugačka. Studijom je obuhvaćena deonica od 50km Velika Plana – Gilje. Kod Gilje je predviđeno da se novoprojektovana deonica uklopi sa deonicom Gilje – Paraćin koja je već modernizovana i na kojoj se neće izvoditi radovi.

PPF9 tim za ovaj posebni potprojekat, odnosno SAFEGE konzorcijum (koji se sastoji od Egisa, EPEM-a, i KPMG), potpisao je ugovor kao izvršilac ovog potprojekta. Glavni zadatak konsultanta je da obezbedi Studiju izvodljivosti, Idejni projekat kao i ESIA i EIA u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom.

1.2. Pravni okvir

Propisi o životnoj sredini i društvenim aspektima koji se primenjuju na ovaj projekat su brojni i raznovrsni. Zbog toga su u ovom odeljku izabrani samo ključni zahtevi koji se odnose na projekat. Međutim, potpuni i detaljni spisak zakonodavstva koje se odnosi na projekat će biti razvijen kao deo sistema upravljanja projektom za izgradnju i funkcionisanje.

Procedura procene uticaja na životnu sredinu (EIA) u Republici Srbiji uređena je Zakonom o proceni uticaja na životnu sredinu, koji je usklađen sa Evropskom EIA direktivom (85/337/EEC, 97/11/EC, 2003/35/EC i COM 2009/378 kako je prihvaćeno Direktivom 2011/92/EU i izmenjeno Direktivom 2014/52/EU).



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

1.2.1. Nacionalni regulatorni okvir za životnu sredinu i društvo

Ovaj pravni, zakonodavni i institucionalni okvir za zaštitu životne sredine i društvo, t.j. društvena razmatranja u Srbiji utemeljen je na Ustavu Srbije, koji propisuje pravo na zdravu životnu sredinu i obavezu svih, u skladu sa zakonom, da je štite i unapređuju. Zdravlje i životna sredina podržani su i mnogim vladinim strategijama, međunarodnim sporazumima i ciljevima održivog razvoja i Milenijumskih ciljeva razvoja. Zakonodavstvo o zaštiti životne sredine u Srbiji obuhvata preko 100 zakona i propisa. Trenutno, većina njih je usklađena sa direktivama Evropske unije i drugim zakonodavstvom.

1.2.2. Nacionalna EIA procedura

Zakonom o proceni uticaja na životnu sredinu ("Službeni glasnik RS", br. 135/04 i 36/09) reguliše se proces procene uticaja na životnu sredinu, sadržaj EIA, učešće javnosti i učešće zainteresovanih organa i organizacija, međunarodno obaveštavanje o projektima koji mogu imati važni uticaji na drugo okruženje i početak istih kao i druga važna pitanja za EIA.

Procenom uticaja obuhvaćeni su projekti iz oblasti: industrije, rudarstva, energetike, saobraćaja, turizma, šumarstva, poljoprivrede, vodoprivrede, upravljanja otpadom, komunalne delatnosti i projekti planirani na zaštićenom prirodnom dobru ili području posebne namene definisane Uredbom o otvrđivanju liste projekata za koje je obavezna procena uticaja na životnu sredinu i liste projekata za koje se može zahtevati procena uticaja na životnu sredinu ("Službeni glasnik RS", br.114/08).

Ministarstvo zaštite životne sredine je nadležno za postupak procene uticaja na životnu sredinu i daje saglasnost na EIA, u skladu sa Zakonom o proceni uticaja na životnu sredinu.

Uredbom o utvrđivanju liste projekata za koje je obavezna procena uticaja i spiska projekata za koje se može zahtevati procena uticaja na životnu sredinu ("Službeni glasnik RS", br. 114/08) utvrđuje se Lista I projekata (za koje je obavezna procena uticaja na životnu sredinu) i Lista II projekata (za koje može biti potrebna procena uticaja na životnu sredinu). Predmetni projekat je po svojim karakteristikama svrstan u Listu I, pod tačkom 7. Izgradnja: 1) magistralnih železničkih pruga uključujući prateće objekte (mostove, tunele i stanice).

Zakonom o proceni uticaja na životnu sredinu ("Službeni glasnik RS", br. 135/04 i 36/09) uređuje se postupak procene uticaja na životnu sredinu, sadržina studije o proceni uticaja na životnu sredinu, učešće zainteresovanih organa i organizacija i javnosti, prekogranično obaveštavanje o projektima koji mogu imati značajne uticaje na životnu sredinu, nadzor i druge procene uticaja na životnu sredinu.



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

Ovaj predlog projekta spada u kategoriju „A“ kategorizacije skrininga EBRD-a. Kao takav, projekat zahteva poseban, formalizovan i participativan proces procene u skladu sa EBRD-ovim sveobuhvatnim skupom specifičnih kriterijuma učinka (PR) za koje se očekuje da se ispune, pokrivajući ključne oblasti ekoloških i društvenih uticaja i pitanja.

1.3. Osnovni opis projekta

Dostavljeni podaci su zasnovani na informacijama za deonicu II (Velika Plana – Paraćin) iz Prethodne studije opravdanosti (PFS) za Rekonstrukciju i modernizaciju železničke pruge Beograd – Niš koju je izradio PPF9 tim, 2022 godine.

Dvokolosečna deonica Velika Plana – Paraćin, deo železničke pruge Beograd Centar – Niš je 78,7 km dugačka.

Trasa planirane dvokolosečne pruge počinje u putničkoj stanici Velika Plana a završava se u stanici Paraćin. Planirano je da najviša kategorija međunarodnih putničkih vozova saobraća brzinom do 200 km/h, dok će ostali putnički vozovi operisati brzinama ispod 200 km/h, u zavisnosti od kategorije voza.

Projektna brzina, kako za putničke tako i za teretne vozove, iznosi 100 km/h na rasputnicama.

Uzimajući u obzir kategoriju železničke pruge i projektnu brzinu od 200 km/h, projekat predviđa ograđivanje železničke pruge. Predviđena je zaštitna žičana ograda na celoj deonici.

Na delovima pruge gde je potrebna zaštita od buke, projekat predviđa podizanje barijera za zaštitu od buke, visine 3,5 metra na ivici planuma.

Na deonici od Velike Plane do Paraćina, nalazi se 8 mostova, 11 nadvožnjaka i 5 podvožnjaka.

1.4. Preliminarni opis životne sredine i društvene osnove

Ovaj odeljak opisuje glavne komponente fizičkog i prirodnog osnovnog okruženja u oblasti na koju utiče implementacija predloženog Projekta. Karakterizacija postojećeg okruženja i identifikacija osetljivosti duž predložene železničke trase obuhvatili su sveobuhvatan pregled širokog spektra postojećih izvora podataka i osnovne terenske provere.

1.4.1. Opis životne sredine

Klima na projektnom području je kontinentalna do umereno-kontinentalna, a količina padavina je obično do 500–600 mm/godišnje, dok je vlažnost vazduha umerena. Ove oblasti su slabo pošumljene, ali se većina zemljišta obrađuje. Odluku je relativno hladnije zime, jeseni toplije od proleća i umereno topla leta. Tačnije, dominiraju niske godišnje



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

padavine, dok se letnje padavine karakterišu jakim isparavanjem usled visokih temperatura, uz čestu pojavu letnjih oluja i pljuskova. Vetar je veoma važan faktor koji izaziva temperaturne razlike, donoseći padavine ili sušu što se manifestuje prodorom vlažnog i hladnog vazduha sa Atlanskog okeana sa zapada i jugozapada, toplog vazduha sa Sredozemlja, kao i prodorom hladnih vazдушnih masa sa severa i severoistoka.

Prema karti klimatskih područja Srbije (Ducić, V., Radovanović, M., 2005) mogu se definisati dva glavna klimatska područja, A i B. Železnička trasa prolazi samo kroz podoblast A-1-a. Apsolutne ekstremne temperature vazduha u ovoj podregiji kreću se od -32,6°C do 42,3°C. Prosečna zimska temperatura je iznad 10°C, a leti je iznad 20°C. Prolećne temperature se malo razlikuju od jesenjih. Prosečna godišnja količina padavina u nižim predelima iznosi oko 520 mm, a ponegde i preko 650 mm. Najmanje padavina ima zimi, dok je prolećnih padavina nešto više nego u jesen.

Na trasi pruge Velika Plana – Paraćin, najstarije litološke slojeve predstavljaju proterozojski gnajsovi i gnajs-mikašist (G), amfibolski gnajsovi (Gam), muskovit mikašist (Sm) i migmatiti (Mi), crni kvarcit (Qgr), mikašist (Smb), amfiboliti i amfibolitski škriljci (A), i dolomitski mermeri i mermeri (Md). Postkambrijski stariji Paleozoik predstavljaju graniti (γ) i apliti (ϕ). Na delovima terena izgrađenog od gnajsa i škriljaca u obliku žičanih tela otpornih na vremenske uticaje, registrovani su apliti (ϕ). Stene iz doba jura predstavljaju krečnjak i dolomiti.

Projektno područje uglavnom je karakterisano fluvijalnim i fluvio-glacialnim zemljištima. Glavne vrste zemljišta su aluvijum, obrađivi aluvijum i aluvijalno livadsko zemljište.

Prema podacima Agencije za zaštitu životne sredine Republike Srbije, Ministarstva zaštite životne sredine, erozija zemljišta je jedan od glavnih procesa degradacije zemljišta i uzrok pogoršanja kvaliteta zemljišta, a vodena erozija preovlađuje u priobalnim delovima velikih reka, centralnih i brdsko-planinskih predela. Erozija je posebno izražena u priobalnom delu Velike Morave, gde u periodu visokih voda obala erodira što dovodi do promena u morfologiji korita reke. Ovaj fenomen delimično se ublažava postavljanjem zaštitnih struktura od poplava i uređenjem priobalnog područja.

Projektno područje uglavnom je pokriveno poljoprivrednim zemljištem (oranice, zasejani usevi i polja), i šumama. Projektno područje je uglavnom ravno poljoprivredno i planinasko područje (voćnjaci i vinogradi) i pripada aluvijalnom zemljištu. Aluvijalni nanosi u dolinama Velike Morave imaju veliku poljoprivrednu vrednost i pripadaju drugoj klasi poljoprivrednog zemljišta.

Sa aspekta hidrogeološkog potencijala, posebno je značajan akvifer formiran u aluvijalnim naslagama Velike Morave, predstavljajući izuzetno važan resurs za snabdevanje stanovništva vodom.

Podzemne vode predstavljaju najvažniji vodni resurs u centralnom delu sliva Velike Morave, koji se koristi za vodosnabdevanje.



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

Trenutna situacija u pogledu zaštite podzemnih voda može se okarakterisati kao loša, i odnosi se na sve strukture u kojima postoji samo prva sanitarna zaštitna zona, dok druga i treća sanitarna zaštitna zona obično nisu ni definisane ili se ne poštuju.

Hidrografska mreža je prilično gusta na ravnom terenu kroz koji prolazi postojeća železnica i uključuje veću reku Veliku Moravu i njene pritoke.

Prema Uredbi o kategorizaciji vodotokova, voda Velike Morave odgovara klasi IIa, dok voda Južne Morave odgovara klasama IIa i IIb.

Kako za predmetno područje ne postoji akustičko zoniranje, izbor dozvoljenih nivoa buke je izvršen u skladu sa Pravilnikom o indikatorima buke, graničnim vrednostima, metodama procene indikatora buke, smetnji i štetnog dejstva buke u životnoj sredini ("Službeni glasnik RS", broj 75/2010). Na osnovu navedene Uredbe, predmetno područje železničke deonice Beograd-Niš pripada akustičnoj zoni 5 (privredna, administrativno-državna zona sa stanovima, zona uz autoputeve, magistralne puteve i gradske avenije). Granične vrednosti buke u zoni 5 su 65 dB(A) za dan i večer, i 55 dB(A) za noć. Navedena ograničenja zahtevaju lokalni zakoni na snazi. Referentne vrednosti za buku definisane u Smernicama SZO o buci u životnoj sredini za evropski region (2018) biće korišćene u ovoj studiji pošto su ti zahtevi strožiji od lokalnih i zahteva EU. Analiza uticaja buke izazvane prognoziranim obimom saobraćaja na železničkoj deonici Beograd-Niš biće određena korišćenjem softverskog paketa CadnaA.

Vibracije i niskofrekventna buka koju generiše železnički saobraćaj izračunavaće se pomoću softverskog paketa VIBRA-1 (Ziegler Consultants and Swiss Rail). U operativnoj fazi može se očekivati negativan uticaj vibracija na otvorenim kolosecima na udaljenostima do 25 m, u skretnicama stanica na udaljenosti do 35 m od skretnice.

Monitoring kvaliteta vazduha u Republici Srbiji sprovodi Agencija za zaštitu životne sredine. Obaveze i zadaci Agencije za zaštitu životne sredine u upravljanju kvalitetom vazduha bliže su definisani Zakonom o zaštiti vazduha (Službeni glasnik RS br. 36/09, 10/13 i 26/21). Posmatrani deo pruge Velika Plana-Paraćin je elektrificiran, tako da ima minimalan uticaj na kvalitet vazduha

Zakonom o zaštiti prirode uređuje se planiranje, uređenje i korišćenje prostora, prirodnih dobara, zaštićenih područja i ekološke mreže, koji se realizuju na osnovu planova prostornog i urbanističkog uređenja, planske i projektne dokumentacije, osnova i programa za upravljanje i korišćenje prirodnih resursa i dobara u rudarstvu, energetici, saobraćaju, vodoprivredi, poljoprivredi, šumarstvu, lovstvu, ribarstvu, turizmu i drugim delatnostima koje utiču na prirodu, uz poštovanje mera i uslova zaštite prirode. Terensko istraživanje će se sprovoditi tokom četiri godišnja doba (zima, proleće, leto i jesen). Područje uticaja (proučavano područje) obuhvataće 500 m koridora sa obe strane pruge. Pored toga, oblast proučavanja će biti proširena kako bi u potpunosti obuhvatila ekološki odgovarajuća područja analize (EAAA) za karakteristike koje zahtevaju dodatna istraživanja.



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

Potencijalna prirodna vegetacija područja koje se istražuje je smanjena urbanizacijom, formiranjem različitih zasada biljaka i sečom šuma kako bi se formiralo obradivo zemljište. U skladu sa ovom činjenicom, velika površina ovog područja je sastavljena od veštačkih staništa. To su obradivo zemljište, izgrađena, industrijska i druga veštačka staništa, žive ograde itd. Prirodna staništa koja se mogu snimiti duž područja istraživanja su šume, žbunje, travnjaci i vodena staništa

Dve zaštićene oblasti (Prirodni spomenik "Rogot" i Specijalni rezervat prirode "Brzansko Moravište") identifikovane su unutar zone uticaja, u zoni od 500 metara sa obe strane pruge. U okviru zone na koju ima uticaj koridor pruge, identifikovan je jedan ekološki koridor: reke Velike Morave. Ovi koridori su od međunarodnog značaja i predstavljaju ekološke puteve i veze koje omogućavaju kretanje pojedinaca iz populacije i protok gena između zaštićenih područja i ekološki značajnih područja, prema uredbi o ekološkoj mreži.

1.4.2. Društvena sredina

Deonica 2 železničke pruge Beograd-Niš počinje u gradu Velika Plana i završava se u gradu Paraćinu. Pruga prolazi kroz delove grada Jagodine, tri veća grada, Čupriju, Lapovo i Veliku Planu, kao i kroz brojna mala sela koja se nalaze oko postojeće i planirane pruge.

Nova železnička trasa će izbegavati i/ili biti udaljena od 4 naselja: Staro Selo u Velikoj Plani (delimično) i Miloševo (delimično), Novo Lanište i Ribnik, sva tri u opštini Jagodina. Pored toga, deo deonice 2, od stanice Gilje u naselju Mijatovac (Čuprija) do stanice Paraćin, modernizovan je u prošlosti izgradnjom nove dvokolosečne pruge za brzine do 160 km/h. Ova deonica neće biti predmet nove rekonstrukcije, ali su mogući manji dodatni građevinski radovi kako bi se omogućilo postizanje brzine od 200 km/h.

Direktno pogođeno stanovništvo duž koridora železničke pruge može se proceniti na preko 90 hiljada, međutim to uključuje i ukupnu populaciju tri veća grada i grada Jagodine, pošto nema informacija o broju stanovnika u konkretnim delovima kroz koje prolazi pruga

Srbiju u celini, uključujući opštine pogođene Projektom, karakteriše značajan pad broja stanovnika u poslednjim decenijama. Prosečna starost stanovništva u 2021. godini u svim opštinama je viša nego na nacionalnom nivou (43,5 godina). Indeks starenja stanovništva, koji predstavlja odnos broja starijih osoba (60 i više godina) i mlađih osoba (0–19 godina), u 2021. godini kreće se između 153,9 u Jagodini i 196,7 u Čupriji, što je alarmantno visoko. Srbi čine većinsko stanovništvo u svim pogođenim područjima, a druga najbrojnija etnička grupa su Romi. Očekivano, u skladu sa etničkim sastavom, većina stanovništva u svim područjima pripada Srpskoj pravoslavnoj veri.



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

U vezi nivoa razvijenosti, Velika Plana, Batočina i Čuprija su sve karakteristične po tome što pripadaju trećoj kategoriji opština, sa nivoom razvoja između 60% i 80% od republičkog proseka. Jagodina i Batočina su bolje pozicionirane, kao opštine druge kategorije, sa nivoom razvoja između 80% i 100% republičkog proseka.

Jagodina je najveći grad u regionu i kao takav, važan ekonomski centar sa tri velike fabrike za proizvodnju kablova, piva i prerađevina mesa. Lokalna samouprava ulaže značajne napore u protekle dve decenije kako bi privukla strane investicije, i postoji niz dodatnih fabrika koje posluju u ovom gradu, uglavnom proizvodeći auto-delove, nameštaj i kartonsku ambalažu. U Čupriji, glavne oblasti razvoja su usmerene ka prehrambenoj, metalnoj i drvnoj industriji. Situacija u Velikoj Plani je slična, sa dodatnim fokusom na građevinsku industriju. Poljoprivreda je takođe važan izvor lokalnog razvoja, iako daleko od stvarnog potencijala koji opština poseduje. Poljoprivreda je takođe oslonac ekonomije u Batočini. U Lapovu, najznačajniji poslodavci su javna železnička preduzeća, uključujući infrastrukturu Železnica Srbije. Opština je mala, a ruralno stanovništvo u poređenju sa jedinim urbanim centrom (Lapovo varoš) je takođe malo, međutim poljoprivreda je značajan deo lokalne ekonomije. Građevinski sektor je takođe među važnijim sa aspekta zapošljavanja opštini.

Kada se analiziraju sektori zaposlenosti u opštinama, evidentno je da većina ljudi radi u prerađivačkoj industriji, a vrednosti u svim opštinama su iznad nacionalnog proseka (22%). Drugi važni sektori zaposlenja su trgovina, transport i skladištenje, kao i obrazovanje, zdravstvo i socijalne usluge.

Procenat registrovanih nezaposlenih osoba među procenjenim radno sposobnim stanovništvom (19 do 64 godine) je najviši u Batočini, sa 20%, nakon čega slede Lapovo (15%), Jagodina (14%), Čuprija (12%) i Velika Plana (8%). Prosečne neto plate u svim opštinama su ispod republičkog proseka (713 evra u julu 2023. godine). Plate su porasle u protekloj godini u svim opštinama, između 6 i 12%.

Procenat osoba bez obrazovanja ili sa nepotpunom osnovnom školom kreće se između 15 i 19% u pogođenim opštinama, što je iznad nacionalnog proseka od 14%. Stopa završetka srednje škole je ista ili niža od nacionalnog proseka u svim opštinama, osim u Lapovu, gde je viša. Stopa završetka visokog obrazovanja (fakultetskog ili univerzitetskog stepena), je znatno niža od nacionalnog nivoa, posebno u Velikoj Plani, Lapovu i Batočini gde je upola manji od nacionalnog proseka

Očekivano trajanje života po rođenju u 2021. godini kreće se između 72,89 godina u Čupriji i 74,29 godina u Lapovu, i duže je od nacionalnog proseka u svim opštinama. Najznačajniji uzroci smrti u 2021. godini u svim opštinama bile su kardiovaskularne bolesti (između 36% u Jagodini i čak 52% u Batočini). U 2021. godini, drugi i treći najznačajniji uzrok smrti su slučajevi povezani sa Covid 19 i tumori. Sve opštine takođe imaju barem jedan centar primarne zdravstvene zaštite u centru opštine.



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

I Ćuprija i Jagodina imaju opštu bolnicu, dok je preostale tri opštine nemaju. Sve opštine takođe imaju barem jedan dom zdravlja u centru opštine.

Glavni put u blizini deonice 2 pruge Beograd-Niš je autoput E-75. Ovaj put se pruža paralelno sa železnicom na većini lokacija između Velike Plane i Paraćina, a od njega će se koristiti manji putevi za pristup projektnim lokacijama. Državni put 158 takođe ide paralelno sa većim delom deonice 2 ove pruge i takođe će verovatno biti korišćen za pristup projektnim lokacijama. Električne i telekomunikacione mreže su razvijene u svim lokalnim zajednicama. Periferije većih gradova imaju kanalizacioni sistem, dok se u manjim selima otpadne vode uglavnom ispuštaju u septičke jame. Kvalitet vode u lokalnim vodovodnim mrežama je u skladu sa prihvatljivim standardima. Odlaganje čvrstog otpada je organizovano u lokalnim zajednicama, često na nedeljnom nivou, ali nažalost još uvek postoji navika među lokalnim stanovništvom da se otpad odlaže na divlje deponije. Sela imaju javnu rasvetu, barem na centralnim lokacijama, i većina ima autobuske veze do centara opština ili drugih delova zemlje.

Jagodina je teritorijalno najveća opština, dok je Lapovo najmanja od navedenih pet, ali i jedna od najmanjih opština u Srbiji. Poljoprivredno zemljište dominira nad šumskim zemljištem u svim opštinama, i prisutno je svuda u većem obimu nego što je nacionalni prosek od 70%. Poljoprivreda takođe dominira prema nameni zemljišta duž koridora železnice, budući da prolazi kroz ruralna područja sa malim selima i obradivim njivama. Broj naseljenih, urbanijih sredina duž koridora pruge ipak je veći nego na deonici 3, budući da ona prolazi kroz delove tri naseljena mesta Velika Plana, Lapovo i Ćuprija, kao i kroz grad Jagodinu.

Svo privatno zemljište potrebno za izgradnju i rekonstrukciju železničke pruge, kao i svih povezanih objekata, biće pribavljeno putem eksproprijacije, odnosno postupka nedobrovoljnog pribavljanja zemljišta. Većina zemljišta biće trajno pribavljena, dok bi neke manje površine duž pruge mogle biti privremeno zauzete tokom izgradnje, za građevinske kampove, prostorije za skladištenje opreme, itd. Projekat će težiti da koristi javno zemljište za ove svrhe.

Trenutno se na deonici 2 železničke pruge Beograd-Niš koristi 14 železničkih stanica i stajališta. Prema planovima koji su postojali u vreme izrade ovog izveštaja, očekuje se da će 7 postojećih stajališta biti zatvoreno, dok će 7 stanica biti rekonstruisano i one će biti u upotrebi: Stanica Velika Plana, Markovac, Stajalište Lapovo varoš, Lapovo, Bagrdan, Jagodina i Ćuprija.

Trenutna železnička pruga nije ograđena i postoji mnogo pružnih prelaza u nivou (25). Nova železnica, koja će imati brže vozove i češći železnički saobraćaj, biće ograđena i većina pružnih prelaza u nivou će biti zatvorena (samo dva će ostati). Preduzimaju se mere za zamenu ovih prelaza i za pešake i vozila, dodatnim podvožnjacima i nadvožnjacima, od kojih neki takođe moraju uzeti u obzir veličinu poljoprivredne mehanizacije koju koristi lokalno stanovništvo, i preko kojih (kroz koje) će ova mehanizacija morati da prolazi.



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

1.5. Ekološka i društvena evaluacija opcija

Prethodna studija opravdanosti (PFS) izvršena je od strane tima PPF9 2022. godine. Uključuje izveštaj o obimu projekta, plan saradnje sa zainteresovanim stranama (SEP) i preliminarni RAP, akcioni plan za preseljenje. Unutar PFS-a sprovedena je višekriterijumska analiza (MCA), razmatrane su tri varijante za dalji razvoj, kao i scenario bez projekta.

Alternativa 2 je izabrana kao konačni okvir za modernizaciju železničke pruge. Dalji razvoj odabrane varijante 2 je u toku kroz Idejni projekat. Odabrana varijanta iz PFS-a koristi se kao osnova za dalji razvoj kroz IP. Cilj daljeg razvoja trase je dodatno smanjenje uticaja na životnu sredinu, pre svega na biodiverzitet, smanjenje uticaja buke i vibracija, i eksproprijaciju imovine, što uzrokuje fizičko i ekonomsko iseljenje. Hierarhija ublažavanja EBRD-a primenjena je i biće primenjena - da bi se izbegli i ako nije moguće, da se minimiziraju i ublaže identifikovani uticaji.

Varijante će biti odabrane tokom razvoja procene uticaja na životnu sredinu (ESIA), a osnovi za izabrane alternative će biti predstavljeni u ESIA.

1.6. Ključni uticaji na životnu i društvenu sredinu

Klimatske promene

Projekcije promena mogu imati negativan uticaj na projekat za vreme perioda izgradnje tokom potencijalno osetljive građevinske sezona, ali se očekuje da će ukupan uticaj biti minimalan ili zanemarljiv.

Tokom eksploatacije železnice takođe se očekuje minimalan do zanemarljiv uticaj klimatskih promena. Tokom rada železnice očekuje se da će uticaj klimatskih promena biti nizak do zanemarljiv.

U fazi izgradnje biće korišćene građevinske mašine i transportna vozila koja koriste fosilna goriva, kao i oprema koja koristi električnu energiju. Neophodno će biti uklanjanje nešto vegetacije duž novih deonica pruge, što će smanjiti potencijal za ugljenički ponor i verovatno osloboditi biogeni ugljenik koji je skladišten u biomasi. Oba faktora su relativno mala i lokalizovana, tako da se ukupan uticaj projekta na klimatske promene tokom izgradnje može smatrati zanemarljivim.

Ukupan uticaj projekta na klimatske promene će biti detaljnije procenjen u Studiji o proceni uticaja na životnu sredinu (ESIA). Procenjuje se da će ukupan uticaj projekta na klimatske promene biti zanemarljiv do niskog nepovoljnog.

Geohazardi



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

Glavni uticaji na zemljište u fazi izgradnje mogu biti pojava klizišta duž trase u pogledu tipa terena i stabilnosti nagiba. Uklanjanje površinskog sloja može dovesti do rizika od erozije izloženog zemljišta i povećanog oticanja vode i taloženja mulja kod povremenih tokova. Upotreba teške mehanizacije i opreme, posebno na strmim padinama radi čišćenja koridora za izgradnju, takođe može dovesti do ozbiljnih problema sa zbijanjem ili erozijom.

Tokom operativne faze projekta neće se direktno ispuštati zagađivači na zemljište. Jedini eventualni potencijalni efekti povezani sa geologijom i karakteristikama zemljišta su likvefakcija tla i sleganje, kao i erozija i sedimentacija.

Efekti i mere ublažavanja su slični kao i u fazi izgradnje. Ukupni potencijalni efekti mogu biti procenjeni kao lokalni, sa niskom verovatnoćom i značajem.

Deonica pruge Velika Plana - Paraćin se nalazi u području seizmičkog intenziteta VII i VIII stepeni prema MCS skali. Mogući zemljotres pomenutog intenziteta ne može izazvati ozbiljne posledice duž pruge i na staničnim objektima, kako za živote zaposlenih, tako i za životnu sredinu. Očekuje se da će ovi potencijalni uticaji biti zanemarljivi do manje važni.

Zemljište

U fazi izgradnje, zagađenje zemljišta može biti uzrokovano pre svega nepravilnim postupanjem sa naftom i naftnim derivatima koji se koriste za građevinsku mehanizaciju i druge uređaje tokom izgradnje. Kontaminacija može nastati i ukoliko se čišćenje vozila i radnih mašina vrši neadekvatno izvan propisanih mesta, sa neodgovarajućim organizovanjem gradilišta i drugim aktivnostima koje se ne sprovode u skladu sa preporučenim tehničkim merama tokom izgradnje.

Zagađenje zemljišta može biti svedeno na minimum ili potpuno eliminisano ako se prate propisane tehničke mere.

Očekuje se mogući uticaj u operativnoj fazi zbog kretanja mašina i mehanizacije. Negativni uticaj strukturalnih oštećenja i zbijanja zemljišta izazvanog upotrebom teške mehanizacije (posebno na vlažnom tlu) može se ublažiti zaštitnim merama korišćenjem postojećih pristupnih saobraćajnica.

Tokom operativne faze, postojaće negativan uticaj na zemljište zbog njegovog trajnog gubitka. Zagađenje zemljišta će uglavnom biti rezultat: zagađenje od atmosferskih padavina; odlaganje organskog i neorganskog otpada; prolivanje tereta; taloženje atmosferskih čestica od vetra i rasipanje zbog kretanja vozila. Moguća je pojava prekomerne zagađenosti, tokom različitih nesreća, curenja iz rezervoara, prolivanja goriva ili curenja zbog kvara građevinske mehanizacije, što može dovesti do zagađenja zemljišta.



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

Tokom građevinskih radova očekuje se negativan uticaj na poljoprivredno zemljište usled iskopavanja. Plodni površinski sloj sa vegetacijom ili usevima biće uklonjen sa poljoprivrednog zemljišta, u širini radnog koridora, tokom izgradnje pruge, stanica i moguće izgradnje privremenih pristupnih saobraćajnica.

Uticaj na poljoprivredno zemljište tokom faze izgradnje je privremen, linearan i lokalni jer se odnosi na period građevinskih radova i radni koridor.

U operativnoj fazi najznačajniji uticaj na poljoprivredna područja odnosi se na gubitak poljoprivrednog zemljišta na području izgradnje železnice i železničkih stanica.

Vode

Tokom faze izgradnje na dugoročnom planu, rekonstrukcija železnice trebalo bi da doprinese smanjenju rizika od zagađenja površinskih i podzemnih voda, jer će se poboljšati drenažni uslovi železnice. Poboljšanje tehničkog stanja železnice povećaćće sigurnost transporta i značajno smanjiti rizik od nesreća.

Negativni uticaji na kvalitet površinskih voda najčešće se i najlakše manifestuju na mostovima iznad određenih vodotoka, na delovima vodotoka paralelnih sa trasom železnice, kao i na propustima za manje, bujične i povremene vodotokove, i delovima trase sa visokim nivoom prvog akvifera.

Privremeni uticaji koji se javljaju tokom izvođenja građevinskih radova, poput odvodnjavanja, mogu izazvati zagađenje površinskih voda, kao i uticati na obalu. Radovi koji uključuju prolivanje mogu izazvati zagađenje zemljišta, dok iskopavanje i odlaganje zagađenog zemljišta može dovesti do zagađenja podzemnih voda, a uklanjanje vegetacije može izazvati zamućenje vodotokova.

Kada je reč o mogućem zagađenju površinskih i podzemnih voda, privremeni uticaji mogu se javiti tokom procesa transporta materijala, izvođenja građevinskih radova i privremenog odlaganja otpada. Takvi uticaji su uglavnom kratkoročni,

Tokom operativne faze zemljište, površinske i podzemne vode mogu biti zagađeni usled saobraćaja železničkih vozila. Samo u slučajevima nezgoda, tokom transporta nafte i njenih derivata, nafte i opasnih supstanci u tečnom stanju, može se očekivati značajno zagađenje površinskih i/ili podzemnih voda. Posledice su obično ograničenog trajanja i obima, ali u slučaju nezgoda neophodno je preduzeti adekvatne preventivne, zaštitne i remedijalne mere, a u posebnim situacijama nezgode mogu imati ozbiljne dugoročne posledice.

Takođe, negativan uticaj na podzemne vode i površinske vode može se pojaviti kroz postupke održavanja železničke pruge (Pravilnik 309 o hemijskoj kontroli korova i žbunja, Službeni glasnik ZJZ, br. 8/90). Prema ovom pravilniku,



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

hemijska kontrola korova i žbunja na pruzi sprovodi se prema potrebi u proleće, leto ili jesen, u zavisnosti od primenjenih herbicida-arboricida, koji su navedeni u ovom pravilniku.

Buka i vibracije

U fazi izgradnje, buka može biti uzrokovana pretežno građevinskim radovima, transportom i manipulacijom materijalima, dok su primaoci buke radnici na gradilištu, najbliža naselja, flora i fauna duž železničke pruge. Tokom izvođenja radova, neophodno je sprovoditi periodična merenja buke kako bi se utvrdilo da generisani nivoi ne prelaze zakonom dozvoljene granice.

U operativnoj fazi, glavni izvor buke biće samo funkcionisanje železnice, dok će potencijalni primaoci biti radnici na održavanju, najbliža naselja, flora i fauna duž železničke pruge.

Predeo

Faza izgradnje rezultiraće značajnom promenom percepcije reljefa unutar pogođenog područja, i u nekim slučajevima može ometati pogled na širu okolinu. Pored toga što su relativno kratkotrajni, takvi uticaji su uobičajeni u linearnim projektima i mogu se delimično ublažiti relevantnim merama.

S obzirom da se nova ruta u velikoj meri poklapa se sa postojećom, karakter predela neće pretrpeti značajne promene. Vizuelni doživljaj takođe će, u velikoj meri, ostati nepromenjen kada se okončaju radovi.

Biodiverzitet, zaštićena područja i staništa

Tokom faze izgradnje, mogući identifikovani negativni uticaji na biodiverzitet i zaštićena područja uključuje: gubitak staništa, degradacija staništa, fragmentacija staništa, presecanje ekoloških biokoridora gubitak flore, upotreba pesticida, direktna smrtnost, uznemiravanje vrsta uključujući buku/vibracije i vizuelno uznemiravanje.

Građevinske aktivnosti (iskopavanje, transport, izgradnja železničkih objekata) izazvaće privremeno i lokalizovano povećanje ambijentalne buke. Nivoi prašine će biti povećani. Očekuje se da će se formirati sloj prašine na vegetaciji blizu svih lokacija građevinskih radova, što će privremeno poremetiti procese evapotranspiracije i fotosinteze. Očekivani sloj prašine će biti prostorno ograničen, privremen (zavisi od meteoroloških uslova) i stoga neće predstavljati značajan uticaj na vitalnost biljaka.

Staništa duž obala reka će biti ispresecana mostovima. Tokom rekonstrukcije/izgradnje pomenutih mostova, navedena staništa će direktno biti pogođena radovima. Uticaj će biti jači na onim lokacijama gde je planirana izgradnja novih mostova. Međutim, ovaj uticaj se može smatrati privremenim.



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

Faza izgradnje projekta može poremetiti migraciju velikih sisara. Nije očekivana smrtnost sisara zbog njihovog izbegavanja područja građevinskih radova i skrivanja u okolnim skloništim. Očekuje se da će ptice izbegavati područje građevinskih radova. Lokalno prisutni primerci herpetofaune očekuju se duž staništa blizu reka. Moguće je da pojedinačno stradaju životinje tokom građevinskih radova.

Izvođenjem građevinskih radova u skladu sa propisima i stručnim pravilima, moguće je sprečiti potencijalno negativan uticaj na zemljište i vegetaciju zbog nekontrolisanog prolivanja/curenja opasnih materijala (nafta ili goriva) sa opreme i mašina.

Procena kritičnih staništa biće izvršena u okviru studije o proceni uticaja na životnu sredinu nakon završetka istraživanja biodiverziteta i zaključivanja osnovne procene, kada će biti definisano i završavanje EAAA.

Tokom operativne faze, povećanje prisustva ljudi lokalno će ometati prisutne vrste faune, koje će migrirati ka nedirnutim staništima u blizini. Potpuna procena će biti pripremljena na osnovu sprovedenih godišnjih istraživanja. Identifikovani uticaji će biti moguće smanjiti propisivanjem dodatnih mera, kada budu određena područja sa većom aktivnošću faune. Na osnovu toga će biti poznata potreba za propisivanjem dodatnih mera.

Zagađenje vazduha

Posmatrana deonica pruge Velika Plana–Paraćin je elektrificirana, tako da ima minimalan uticaj na kvalitet vazduha, bez obzira na varijantu koja će biti izabrana. Tokom faze izgradnje, glavni uzroci potencijalno negativnog uticaja na kvalitet vazduha su emisije iz građevinskih radova i prisustvo građevinskih mašina na gradilištu.

Operativna faza - Postojeći i modernizovani deo železnice je elektrifikovan, tako da ne spada u grupu izvora emisije zagađivača vazduha. Može se zaključiti da, poredeći sa trenutnom situacijom sa aspekta zagađenja vazduha, projekat nema značajan negativan uticaj na životnu sredinu. Modernizacijom železnice zajedno sa nadogradnjom oba koloseka duž celokupne dužine, kao i povećanjem brzine transporta, emisije gasova će indirektno biti smanjene ukoliko se ostvari cilj povećanja transporta robe i putnika železnicom u poređenju sa drumskim transportom.

Resursi i otpad

Tokom faze izgradnje, postoji niz uticaja koji mogu proizaći iz lošeg upravljanja otpadom i neodgovarajućeg izvora materijala. Potencijalni negativni uticaji Projekta u fazi izgradnje su neefikasno rukovanje iskopanim materijalom, skladištenje i odlaganje koji uzrokuju zagađenje životne sredine ili sedimentaciju vodnih resursa, zagađenje okoline (posebno vodotoka, podzemnih voda i zemljišta) usled curenja i prolivanja otpada povezanog sa lošim rukovanjem i skladištenjem otpada, kratkotrajne emisije čestica kao što su prašina, povezane sa rukovanjem i skladištenjem određenih vrsta otpada. Ubedljivo najznačajniji otpad koji će biti generisan u Fazi Izgradnje projekta je zemljište/kamen iz aktivnosti iskopavanja.



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

Tokom faza izgradnje, negativni uticaj otpada mogao bi da bude: emisija gasova staklene bašte (tokom transporta i tokom proizvodnje betona), potrošnja vode, ekološki uticaji, vizuelni uticaji u ekologiji, vodi i vazduhu od otpada od rušenja, iskopanog materijala, demontaže postojeće železničke pruge i otpada sa gradilišta.

U operativnoj fazi, moguće vrste otpada uključuju mnoge vrste komunalnog otpada koje generišu putnici i osoblja vozova ili osoblja na železničkoj stanici.

Društveni uticaji

Očekuje se da će funkcionisanje železnice imati pozitivne uticaje na lokalne zajednice u smislu poboljšanog i sigurnijeg prevoza, ali i mogućnosti za dalji ekonomski razvoj, uključujući razvoj turizma. Duž železničke trase postoje područja značajne kulturne baštine, kao i prirodni predeli, koji će biti dostupniji turistima, posebno ako se razviju lokalna infrastruktura i turističke usluge.

Moguće je postići pozitivne uticaje u ovoj oblasti, jer će projekat doprineti sigurnijem i pouzdanijem javnom prevozu, razvoju turizma i mogućnostima zapošljavanja, što sve može koristiti ženama, posebno onima koje žive u ruralnim područjima.

Razvoj železnice i poboljšanje kvaliteta i brzine putničkog prevoza privući će više ljudi da koriste ovaj oblik javnog prevoza. Moguće je da će kao rezultat toga neki od trenutnih pružalaca usluga javnog prevoza (lokalne autobuske kompanije, taksisti) izgubiti pristup korisnicima i pretrpeti poslovne gubitke.

Dalji planovi za pružanje direktne podrške opštinama ili bilo kojim lokalnim inicijativama ili aktivnostima, istražiće se u ESIA studiji, a biće predložene mere za unapređenje takve podrške u skladu sa međunarodnom najboljom praksom.

Detaljne mere ublažavanja koje će se primeniti u rešavanju uticaja povezanih sa korišćenjem zemljišta i otkupom zemljišta, uključujući posebno fizičko i ekonomsko raseljavanje, biće predstavljene u projektnim Akcionim planovima preseljenja koji će biti javno dostupni. Ukratko, ključne mere za ispunjavanje međunarodnih standarda i zahteva uključuju: Nadoknadu svim pogođenim pojedincima u punoj zamenskoj vrednosti, kako za formalnu tako i za neformalnu imovinu registrovanu pre datuma preseka i za svaku štetu prouzrokovanu projektom, pružanje pomoći fizički i ekonomski raseljenim licima, sa posebnim merama za sve ugrožene pojedince i/ili domaćinstva; i sprovođenje mera ponovnog uspostavljanja izvora prihoda za sve kategorije ekonomski raseljenih lica;

Mere za ublažavanje uticaja povezanih sa razdvajanjem zajednice i gubitkom pristupa, uključuju: konsultacije sa lokalnim zainteresovanim stranama, uključujući lokalne zajednice, o lokacijama podvožnjaka i nadvožnjaka i njihovoj izgradnji. Poslovnim subjektima koji izgube direktan pristup pruži putem privatnih koloseka za prevoz robe, treba biti obezbeđena pomoć u saradnji sa nadležnim organima.



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

Kako bi se ublažili potencijalni uticaji na infrastrukturu i komunalne usluge, primeniće se sledeće mere: konsultacije sa lokalnim zainteresovanim stranama, uključujući lokalne zajednice, o planiranom zatvaranju stanica / stajališta; obezbeđivanje opcija za integrisani javni prevoz za pogođene lokalne zajednice; i sprovođenje malih investicija kako bi se ublažile smetnje vezane za izgradnju i/ili trajno načinjena šteta.

Mere najbolje prakse primenjivaće se u cilju upravljanja rizicima vezanim za bezbednost i sigurnost zajednice, uključujući ograničen pristup nedozvoljenim područjima, sprovođenje lokalnih kampanja podizanja svesti o bezbednosti, mere za upravljanje potencijalnim prilivom radnika, itd. Predložene mere takođe uključuju i one koje su posebno usmerene na rešavanje identifikovanih rizika vezanih za rodno zasnovano nasilje i zlostavljanje žena.

Ključna mera za ublažavanje svih uticaja je održavanje redovne komunikacije sa lokalnim zajednicama i upravljanje pritužbama.

Projekat će težiti da unapredi lokalno zapošljavanje i podstakne lokalne nabavke sprovođenjem sledećih mera: organizovanje obuka za potencijalne radnike iz lokalnih zajednica; objavljivanje oglasa za zapošljavanje i za nabavke, na lokalnom nivou, i podsticanje žena da se prijave; sprovođenje transparentnih i pravednih procedura zapošljavanja; i obezbeđivanjem žalbenog mehanizma za radnike. Važno je da se obezbedi da bilo koji smeštaj za radnike koji bude korišćen, bude u skladu sa najboljom praksom i da postoje politike koje određuju kvalitet i upravljanje smeštajem i pružanjem usluga, koje će biti sprovedene u praksi.

U operativnoj fazi Projekta se ne očekuju značajniji negativni uticaji i pretpostavlja se da će uticaji biti uglavnom pozitivni. Svejedno, mere ublažavanja za bilo koje identifikovane negativne uticaje, će biti definisane i predstavljene kao deo ESIA studije.

1.7. Angažovanje zainteresovanih strana

Na nivou koridora pruge Beograd-Niš izrađen je Plan saradnje sa zainteresovanim stranama u fazi prethodne studije opravdanosti projekta, koji je dostupan na internet stranici Infrastrukture Železnice Srbije. Ovaj Plan pruža opšte smernice za buduće planiranje i sprovođenje saradnje sa zainteresovanim stranama u vezi sa projektom.

Za deonicu Velika Plana–Paraćin, biće pripremljen prilog Planu saradnje sa zainteresovanim stranama kako bi se predstavilo uključivanje zainteresovanih strana sprovedeno tokom faze izrade ESIA studije, glavni rezultati saradnje i kako su oni uključeni u planiranje projekta, kao i saradnja planirana tokom faze izgradnje i operativne faze. Ovaj prilog Planu će takođe biti dostupan na internet stranici Infrastrukture Železnice Srbije.

Infrastruktura železnice Srbije snosi opštu odgovornost za sve aktivnosti saradnje sa zainteresovanim stranama, vezanim za projekat, a koordinaciju obezbeđuje Jedinica za implementaciju projekta. Jedinica za implementaciju



EU PPF - PROJECT PREPARATION FACILITY

projekta će imenovati Saradnike sa lokalnom zajednicom, koji će biti glavne kontakt osobe za organizaciju aktivnosti saradnje sa zainteresovanim stranama, i upravljanje žalbama, na lokalnom nivou.

