

INFRASTRUKTURA ŽELEZNICE SRBIJE

HITNE OBNOVE

Netehnički sažetak (NTS)



Juli, 2024. godine

Sadržaj

1	Uvod	3
2	Opis Projekta	4
2.1	Opseg Projekta	4
2.2	Racionalnost Projekta	8
2.3	Organizacija implementacije Projekta	9
3	Uticaji/rizici i mere ublažavanja u oblasti životne sredine i društvenih pitanja	10
4	Objavljivanje i komunikacija	13

Lista skraćenica

EIA	Procena uticaja na životnu sredinu
EBRD	Evropska banka za obnovu i razvoj
ESMP	Plan upravljanja životnom sredinom i društvenim pitanjima
EU	Evropska unija
NTS	Netehnički sažetak
OHS	Zdravlje i bezbednost na radu
O&M	Rad i održavanje
PIU	Jedinica za sprovođenje Projekta
RS	Republika Srbija
SEP	Plan angažovanja zainteresovanih strana
IŽS	Infrastruktura železnice Srbije

1 Uvod

Pozadina Projekta. Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD) razmatra pružanje finansijske podrške Republici Srbiji (RS) za provođenje **projekta hitne obnove željezničke infrastrukture**. Sredstva će biti korišćena za **kupovinu materijala za redovno održavanje različitih delova željezničke mreže** ukupne dužine od približno 1090 km (Projekat). Projekat je usmeren na poboljšanje kvaliteta željezničke infrastrukture sa posebnim naglaskom na unapređenje operativne brzine i pouzdanosti, kao i bezbednosti putničkih i teretnih željezničkih usluga, kroz prevenciju iskliznuća voza.

Projekat je kategorizovan kao 'B'¹ u skladu sa EBRD Politikom za životnu sredinu i društvena pitanja (2019)².

Koristi Projekta. Implementacija predloženog Projekata će imati nekoliko pozitivnih utjecaja u oblasti životne sredine i društvenih pitanja:

- > smanjenje rizika od iskliznuća vozova i nesreća, čime se povećava bezbednost željezničkog saobraćaja i smanjuje zagađenje životne sredine,
- > smanjenje rizika od požara pravilnim odlaganjem starih kontaminiranih drvenih pragova,
- > poboljšanje povezanosti i mobilnosti za zajednice što dovodi do pouzdanijih usluga i veće satisfakcije putnika,
- > omogućavanje bržeg odgovora na hitne situacije i povećanje bezbednosti na putnim i željezničkim prelazima,
- > jačanje lokalnih ekonomija poboljšanjem logistike i transporta robe,
- > smanjenje emisija kroz efikasnije operacije vozova i potencijalni prelazak sa drumskog na željeznički transport.

Pravni zahtevi. Projekat je u skladu sa nekoliko nacionalnih strateških ciljeva usmerenih na razvoj i unapređenje željezničkog sistema Srbije. *Zakon o željeznici i Pravilnik o posebnoj vrsti radova*³ definišu aktivnosti redovnog održavanja kao one koje ne zahtevaju odobrenje nadležnog organa. Stoga, Infrastruktura željeznice Srbije (IŽS) nije zakonski obavezana da dobije građevinsku dozvolu ili odobrenje za izvođenje radova na održavanju od relevantne institucije za implementaciju Projektnih aktivnosti. Prema nacionalnoj *Pravilniku o sadržini, načinu i postupku izrade i načinu vršenja kontrole tehničke dokumentacije prema klasi i nameni objekata*, po završetku radova na održavanju i u slučaju promene geometrije pruge i/ili nivoa terena, Izvođač će biti obavezan da pripremi projekat izvedenog stanja.

Prema *Zakonu o proceni uticaja na životnu sredinu* (EIA), za Projekat nije potrebna EIA, jer se radovi smatraju redovnim održavanjem.

Ovaj dokument predstavlja Netehnički sažetak (NTS) procene uticaja Projekta na životnu sredinu i društvena pitanja sprovedene u periodu april-juni 2024. godine. NTS pruža pregled Projekta na netehničkom jeziku, prezentirajući pozadinu i opis Projekta, pravne zahteve, uticaje u oblasti životne sredine i društvenih pitanja sa merama ublažavanja koje su potrebne da bi se Projekat uskladio sa EBRD Politikom (2019), kao i zahteve za objavljivanje i komunikaciju u okviru Projekta. Ovaj NTS je deo paketa za objavljivanje razvijenog tokom procene uticaja na životnu sredinu i društvena pitanja zajedno sa Planom angažovanja zainteresovanih strana (SEP).

¹ Projekat se kategorizuje kao "B" kada su njegovi potencijalni utjecaji u oblasti životne sredine i društvenih pitanja specifični za lokaciju i/ili se lako identifikuju i rešavaju efikasnim merama ublažavanja.

² EBRD Politika za životnu sredinu i društvena pitanja je dostupna na: <https://www.ebrd.com/news/publications/policies/environmental-and-social-policy-esp.html>

³ Puni naziv Pravilnika je: Pravilnik o posebnoj vrsti objekata i posebnoj vrsti radova za koje nije potrebno pribavljati akt nadležnog organa, kao i vrsti objekata koji se grade, odnosno vrsti radova koji se izvode na osnovu rešenja o odobrenju za izvođenje radova, kao i obimu, sadržaju i kontroli tehničke dokumentacije koja se prilaže uz zahtev i postupku koji nadležni organ sprovodi

2 Opis Projekta

2.1 Opseg Projekta

Projekat će se implementirati u šest ugovora (LOT-ova), u okviru kojih će se nabavljati sledeći materijali:

- > **LOT 1:** Šine i betonski pragovi sa elastičnim vezama
- > **LOT 2:** Čelični skretnici sa betonskim pragovima, čelični skretnici (set) i pričvršćivači šina
- > **LOT 3:** Drveni pragovi, drveni skretnici i mostovni drveni pragovi
- > **LOT 4:** Krečnjak i eruptivni balast
- > **LOT 5:** Gumeni nivelirajući paneli za prelaze
- > **LOT 6:** Ostali materijali

Svi planirani radovi na željeznici spadaju u **aktivnosti redovnog održavanja** (npr. zamena šina, pragova, skretnica). Iako se svi radovi uključeni u ovaj Projekat smatraju **građevinskim aktivnostima malog obima**, aktivnosti održavanja se mogu podeliti u dve grupe:

Obimnije aktivnosti održavanja

- > Ovi radovi uključuju **potpunu zamenu gornje konstrukcije**, uključujući šine, pragove, tucanik, kolosečne dodatke, skretnice i pričvršćenja.
- > Sekcije gde će se obavljati obimnije aktivnosti održavanja označene su zvezdicom (*) u tabeli ispod.
- > Ovi radovi će se izvoditi na **približno 120 km željezničke mreže**, i na osnovu prethodnog iskustva IŽS-a, mogu trajati do 9 meseci.

Manje obimne aktivnosti održavanja

- > Ovi radovi uključuju dopunu/zamenu tucanika, pojedinačnu zamenu šina, pragova, skretnica i drugih kolosečnih dodataka.
- > Radovi će se izvoditi na **približno 970 km željezničke mreže**, i na osnovu prethodnog iskustva IŽS-a, mogu se izvoditi "u hodu" ili trajati do nekoliko dana.

Napomena: Zamena drvenih pragova na mostovima će se izvoditi uz pomoć specijalnih mašina koje će podizati stare pragove i postavljati nove. Ovi radovi su klasifikovani kao 'manje obimne aktivnosti održavanja'.

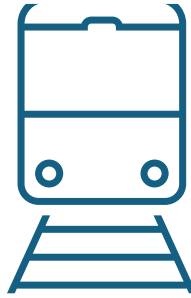
Vremenski raspored



Nakon potpisivanja ugovora sa Izvođačem, IŽS će nabaviti materijale, sa procenjenim vremenom isporuke **od 6 do 12 meseci**.

Trajanje radova održavanja zavisi od vrste radova, pri čemu se procenju da će najkompleksniji radovi trajati **12 meseci**.

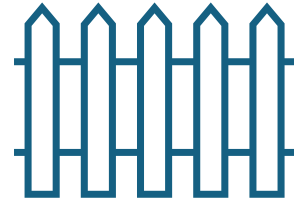
Prekid saobraćaja



Železnički saobraćaj će biti obustavljen samo tokom dana. IŽS će obavestiti "Srbija Voz" i "Srbija Kargo", koji koriste železničku infrastrukturu za prevoz putnika i tereta, o planiranim prekidima.

Oba preduzeća će prilagoditi svoje operacije kako bi se uskladile sa očekivanim prekidima.

Ograda



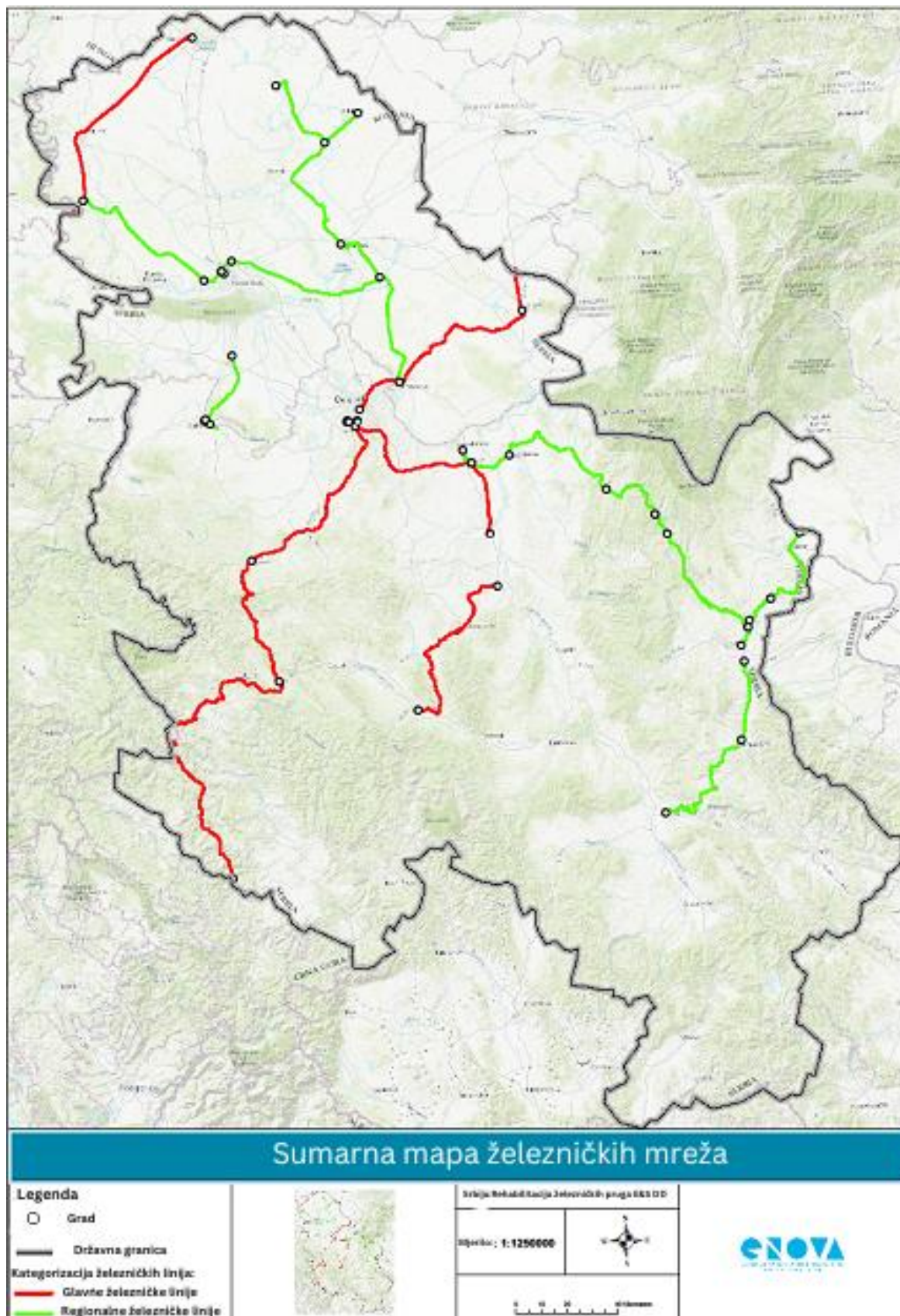
Za delove koji će biti održavani radi povećanja brzine, očekuje se povećanje brzine od 20 do 40 km/h nakon implementacije Projekta. Budući da nijedna dionica neće prelaziti brzinu od 120 km/h, **neće se postavljati ograde** duž železničke pruge u okviru ovog Projekta.

Delovi obuhvaćeni ovim Projektom, zajedno sa planiranim aktivnostima održavanja, prikazani su u tabeli 1 ispod. *Napomena:* LOT 6 obuhvata nabavku materijala potrebnih za aktivnosti IŽS-a. Pored nabavke materijala (kao što su signalni kablovi, detektori točkova) za delove koji se održavaju kako je naznačeno u tabeli ispod, ovaj LOT takođe obuhvata nabavku druge pomoćne opreme (kao što su hard diskovi, uređaji za skladištenje, štampači, računari) za kancelarije IŽS-a (na primer, kontrolne sobe).

Tabela 1: Lista deonica železničke mreže obuhvaćenih Projektom

Br. železnice	Železnica	Deo	LOT 1	LOT 2	LOT 3	LOT 4	LOT 5	LOT 6
115*	Stanica za manevrisanje Beograd "B" – Rasp. "R" – Rasp. "A" – (Resnik)	Stanica za manevrisanje Beograd "B" – Rasp. "R" – Rasp. "A"	✓	✓	✓	✓		✓
117*	Stanica za manevrisanje Beograd "A" – Rasp. "T" – Rakovica	Rasp. "T" – Rakovica	✓	✓		✓		✓
103	(Rakovica) Jajinci – Mala Krsna – Velika Plana	Mala Kršna – Velika Plana				✓		✓
107	Beograd Centar – Pančevo – Vršac	Beograd centar – Pančevo – Vršac		✓	✓	✓	✓	✓
108	Resnik – Požega – Vrbnica – državna granica	Valjevo – Požega – Vrbnica	✓	✓	✓	✓	✓	✓
109	Lapovo – Kraljevo	Lapovo – Kraljevo	✓	✓	✓	✓	✓	
211	Ruma – Šabac – Rasp. Donja Borina – državna granica – (Zvornik Novi)	Ruma – Šabac	✓	✓	✓	✓	✓	
211*	Ruma – Šabac – Rasp. Donja Borina – državna granica – (Zvornik Novi)	Stanica Šabac	✓	✓	✓			
212*	(Platičevo) – Rasput. "1" – Rasput. "3" – (Stitar)	(Platičevo) – Rasput. "1" – Rasput. "3" – (Stitar) – Brasina	✓	✓	✓	✓		
216	Smederevo – Mala Krsna	Smederevo – Mala Krsna		✓				✓
218	Mala Krsna – Bor – Rasputnica "2" – (Vrazognac)	Mala Krsna – Požarevac – Zvid – Majdanpek	✓	✓	✓	✓	✓	✓
218*	Mala Krsna – Bor – Rasputnica "2" – (Vrazognac)	Majdanpek – Leskovo – Vražognac	✓	✓	✓	✓	✓	
219*	(Nis) – Crveni Krst – Zaječar – Prahovo – državna granica	Crveni Krst – Knjaževac – Grljan – Zaječar – Vražognac	✓	✓	✓	✓	✓	✓
219*	(Nis) – Crveni Krst – Zaječar – Prahovo – državna granica	Trnavac – Tabakovac	✓	✓	✓	✓		
219*	(Nis) – Crveni Krst – Zaječar – Prahovo – državna granica	Tabakovac – Prahovo	✓	✓	✓	✓	✓	
202*	Pančevo – Zrenjanin – Kikinda	Pancevo – Zrenjanin – Kikinda – Banatsko Miloševo – Senta	✓	✓	✓	✓	✓	
110	Subotica – Bogojevo – državna granica	Subotica – Bogojevo – državna granica Srbija-Hrvatska		✓	✓	✓		
207*	Novi Sad – Odžaci – Bogojevo	Sajlovo – Futog – Bogojevo	✓	✓	✓	✓		
208*	(N.Sad) – Rasp.Sajlovo – R.Sančevi – Orlovat staj	Novi Sad Ranžirna – Sajlovo – Rimski Sančevi – Orlovat	✓	✓	✓	✓	✓	

Mapa železničke mreže Srbije, koja prikazuje delove obuhvaćene Projektom, podeljene na glavne i regionalne železničke linije, prikazana je na slici 1 ispod.



Slika 1: Železnička mreža obuhvaćena Projektom (razvrstana po glavnim i regionalnim železničkim linijama)

Sledeće slike prikazuju raspored lokacija na kojima će se odvijati aktivnosti održavanja.



Slika 2: Održavana pruga na železničkom delu Lukićevo - Zrenjanin Fabrika (van opsega Projekta) koja se povezuje sa železničkom linijom br. 208, koja je deo Projekta (Izvor: Enova)



Slika 3: Železnički most u Titelu preko reke Tise (železnička linija br. 208, kilometraža od 52+279 do 52+679) planiran za održavanje kao deo Projekta (Izvor: Enova)

Uslovi životne sredine i društvenih pitanja u područjima gde će se odvijati aktivnosti obnove železničke mreže okarakterisani su pretežno niskom vegetacijom, pri čemu pruga često prolazi kroz poljoprivredna područja i voćnjake. Železnička pruga prelazi vodotokove na nekoliko lokacija, a neke deonice su blizu potencijalnih područja od zajedničkog značaja, potencijalnih područja posebne zaštite ili potencijalnih lokacija Natura 2000. U naseljenim područjima, železnica prolazi blizu kuća, a najbliža udaljenost je približno 5 m. Dodatno, duž železničke pruge postoje objekti koji pripadaju zajednicama, poput stadiona, groblja i crkvi.

2.2 Racionalnost Projekta

Železnička mreža nije redovno održavana decenijama unazad, pri čemu je većina rekonstruisana pre 1980-ih godina. Kao rezultat toga, železnice su u lošem stanju što je povećalo rizik od iskliznuća, smanjilo operativnu brzinu i kvalitet putovanja, stvarajući transportna "uska grla" ka industrijskim postrojenjima koja se oslanjaju na železnički teretni transport.

Sekcije u okviru Projekta su odabrane na osnovu hitnosti za poboljšanje trenutno lošeg stanja infrastrukture i povećanje sigurnosti i kvaliteta železničkih usluga za putnike i teretni saobraćaj.

2.3 Organizacija implementacije Projekta

Jednica za sprovođenje Projekta (PIU) biće formirana i odgovorna za upravljanje i praćenje Projekta unutar IŽS-a.

Održavanje će se izvoditi kako od strane IŽS (za manje kompleksne radove), tako i od strane trećih strana (za složenije radove i one koji zahtevaju specijalizovanu opremu). Na svakoj lokaciji koju održava IŽS očekuje se prisustvo do 10 radnika.

3 Uticaji/rizici i mere ublažavanja u oblasti životne sredine i društvenih pitanja

Kao deo procene uticaja Projekta na životnu sredinu i društvena pitanja, sprovedena je detaljna analiza potencijalnih uticaja i rizika za fazu rada i održavanja (O&M). Na osnovu identifikovanih rizika i uticaja, predložene su mere ublažavanja i uključene su u **Plan upravljanja životnom sredinom i društvenim pitanjima (ESMP)** Projekta. IŽS će biti odgovoran za sprovođenje ESMP-a. U slučaju angažovanja Izvođača, IŽS će delegirati odgovornost za sprovođenje mera iz ESMP-a Izvođaču.

Tema	Potencijalni uticaji i rizici	Mere ublažavanja
Vode	<p><u>Tokom faze održavanja</u>, mogući negativni uticaji uključuju: (i) ispuštanje goriva, ulja ili hemikalija tokom aktivnosti održavanja, iz mehanizacije i opreme, (ii) ispuštanje sanitarnih otpadnih voda iz privremenih mobilnih toaleta za radnike, i (iii) ispuštanje otpadnih voda tokom radova i održavanja mehanizacije i opreme na gradilištima.</p> <p><u>Tokom redovnih železničkih operacija</u>, postoji rizik kontaminacije okolnih poljoprivrednih područja i voćnjaka zbog primene herbicida i drugih opasnih supstanci koje se koriste u aktivnostima održavanja (kao što su boje, tečnosti za odleđivanje i mast za šine), kao i hemijskog oslobađanja iz kamiona usled iskliznuća.</p>	<p>Radi smanjenja potencijalnih uticaja u fazi održavanja, IŽS i/ili Izvođač treba da sprovedu specifične mere za <u>upravljanje opasnim supstancama</u> (na primer, ulja, maziva i druge opasne supstance koje se koriste tokom aktivnosti održavanja treba skladištiti u posebnim zatvorenim i nepropusnim kontejnerima (ili kutijama)); redovno vizuelno praćenje kvaliteta vode tokom aktivnosti održavanja na mostovima; upotreba biorazgradivih i manje toksičnih herbicida i opasnih supstanci; definisanje zona gde je zabranjena upotreba herbicida (na primer, u područjima sa osetljivom vegetacijom, zonama blizu reka); sprovođenje monitoringa kvaliteta vode i/ili zemljišta u slučaju primetne mutnoće i pogoršanja kvaliteta vode, kao i pogoršanja kvaliteta zemljišta.</p>
Tlo i zemljište	<p>Kvalitet zemljišta <u>tokom faze održavanja</u> može biti narušen slučajnim izlivanjima kao što su: (i) ispuštanje goriva, ulja ili hemikalija tokom aktivnosti održavanja, mehanizacije i opreme, (ii) izbacivanje sanitarnih otpadnih voda iz privremenih mobilnih toaleta za radnike, i (iii) izbacivanje otpadnih voda tokom radova i održavanja mehanizacije i opreme na gradilištima.</p> <p><u>Tokom redovnih železničkih operacija</u>, može se očekivati kontaminacija okolnih poljoprivrednih područja i voćnjaka zbog primene herbicida i drugih opasnih supstanci koje se koriste u aktivnostima održavanja (boje, tečnosti za odleđivanje, mast za šine); kao i nepravilna dugoročna (uglavnom opasna) praksa odlaganja otpada.</p>	<p>IŽS i/ili Izvođač treba da sprovedu mere za <u>upravljanje opasnim supstancama</u>, kako je definisano u prethodnom delu koji se odnosi na vodu.</p>
Klima i klimatske promene	<p>Implementacija Projekta će rezultirati uštedama emisija gasova staklene bašte kao rezultat prelaska sa drumskog na železnički saobraćaj, uključujući i putnički i teretni saobraćaj, sa procenjenim uštedama od 20%.</p> <p>U vezi usklađenosti Projekta sa ciljevima prilagođavanja klimatskim promenama, kako je definisano u okviru Pariškog sporazuma, pregledom nacionalnih pravilnika i internih procedura utvrđeno je da su trenutne odredbe dovoljne i detaljne sa tehničke i operativne perspektive. Međutim, sadašnje odredbe tek treba da inkorporiraju efekte klimatskih promena na železničku infrastrukturu.</p>	<p>Predloženi Projekat će namenskom tehničkom podrškom pomoći IŽS u vezi sa efektima klimatskih promena i njihovom inkorporacijom u upravljanje imovinom IŽS. Obim rada uključuje razumevanje trenutne osnove za upravljanje imovinom u IŽS, procenu nacionalnih okvira i dostupnosti podataka o vremenu i klimatskim promenama, izgradnju kapaciteta IŽS da uključi efekte klimatskih promena u donošenje odluka, sprovođenje procene ranjivosti, preporuku ažuriranja procedura održavanja, usklađivanje sa nacionalnim procedurama za identifikaciju opasnosti, razvoj prilagođene mape puta za uključivanje rizika povezanih sa vremenskim prilikama i identifikovanje neophodnih resursa za praćenje i tumačenje ovih rizika.</p>
Buka i vibracije	<p><u>Tokom aktivnosti održavanja</u>, stepen uticaja buke i vibracija na obližnje stambene, poslovne i druge (npr. verske) objekte zavisiće od vrste i obima radova, korišćene opreme i blizine osetljivih objekata. Ovi uticaji će biti prostorno ograničeni i kratkoročni u poređenju sa ukupnim vekom trajanja Projekta i redovnom bukom i vibracijama koje se generišu usled železničkog saobraćaja.</p>	<p>IŽS i/ili Izvođač treba da sprovedu specifične mere za <u>upravljanje bukom i vibracijama</u> (na primer: radno vreme održavanja treba da bude ograničeno od 06:00 do 22:00; sva oprema i mehanizacija korišćeni za aktivnosti održavanja treba da budu u skladu sa zahtevima Direktive EU 2000/14/EC (moraju imati CE oznaku); oprema i mehanizacija treba redovno da se održava; potrebno je uspostaviti mehanizme za rešavanje žalbi kako bi se odgovorilo na zabrinutosti i rešile potencijalne pritužbe na buku, što treba adekvatno komunicirati sa</p>

Tema	Potencijalni uticaji i rizici	Mere ublažavanja
	<p><u>Tokom faze redovnog železničkog saobraćaja</u>, kontinuirani rad vozova neizbežno dovodi do povišenih nivoa buke, posebno tokom noći, što može uzrokovati poremećaje sna i ometanje stanovnika. Kretanje vozova generiše vibracije koje se mogu osetiti u obližnjim objektima, potencijalno izazivajući nelagodu tokom vremena.</p>	<p>lokalnim stanovništvom; u slučaju prekoračenja nivoa buke, IŽS treba da primeni mere ublažavanja kako bi se smanjili negativni uticaji na lokalno stanovništvo – postavljanje zvučnih barijera i/ili zamena vrata i prozora radi bolje izolacije zvuka i adekvatno zvučno izolovanje fasada.</p>
<p>Biološki i ekološki resursi</p>	<p><u>Prilikom radova na održavanju</u> očekuje se manje uznemiravanje faune, tj. staništa duž železničke pruge zbog buke, vibracija, svetlosnog zagađenja, kao i potencijalna smrtnost divljih životinja, uglavnom usled sudara sa mašinama ili uništenja gnezda i jazbina. Kao što je prethodno spomenuto u vezi sa vodom, tlom i zemljištem, kvalitet vode i zemljišta i, shodno tome, biodiverzitet koji se nalazi u kopnenim i vodenim ekosistemima duž železničke pruge može biti pogođen zagađenjem usled slučajnih izlivanja. Železničke pruge često su koridori koji olakšavaju širenje invazivnih vrsta. S druge strane, mere kontrole vegetacije sprovedene <u>tokom železničkog saobraćaja</u> mogu pomoći u kontroli širenja invazivnih vrsta, koje inače mogu nadmašiti autohtone flore i faune.</p>	<p>IŽS i/ili izvođač treba da sprovedu specifične mere za <u>upravljanje biodiverzitetom</u> (na primer: obavljanje dnevnih pregleda delova koji su podvrgnuti aktivnostima održavanja i izveštavanje o prisustvu sporopokretnih fauna kao što su kornjače ili bilo koje druge faune koja se nalaze u većem broju kako bi im se omogućilo da pobegnu; ukoliko se pronađu gnezda ptica, jaja zmija ili drugih životinja, Institut za zaštitu prirode Srbije ili Pokrajinski zavod za zaštitu prirode (u zavisnosti od lokacije radova održavanja) moraju biti obavešteni o nalazima i angažovani za premeštanje (ukoliko je potrebno); otpad se ne sme odlagati unutar nacionalno određenih lokacija, kandidata za Smaragdne lokacije, potencijalnih područja od zajedničkog značaja ili potencijalnih područja posebne zaštite, uključujući važna područja za ptice).</p>
<p>Materijali i otpad</p>	<p><u>Tokom aktivnosti održavanja</u> će se generisati različite vrste otpada, uključujući drvene pragove koji se karakterišu kao opasni otpad, betonske pragove (u manjim količinama u poređenju sa drvenim pragovima), balast koji takođe može biti klasifikovan kao opasan ako je bio u kontaktu sa uljima i mazivima, otpadna ulja, maziva i gorivo, kao i značajne količine otpadnih šina/prekidača (metalni otpad), otpadni kablji i električna oprema. Takođe se očekuje da će se tokom aktivnosti održavanja generisati manje količine komunalnog i ambalažnog otpada.</p>	<p>IŽS treba da ažurira i nastavi sprovođenje svog trogodišnjeg <u>plana upravljanja otpadom</u> u skladu sa nacionalnim <i>Zakonom o upravljanju otpadom</i>. Ažurirani plan će obuhvatiti mere kao što su: bezbedno izolovano skladište za drvene pragove, udaljeno od stambenih objekata, koje treba da bude jasno označeno; skladište treba da bude ograđeno, a treba postaviti znakove koji označavaju zone sa ograničenim pristupom; drveni pragovi treba da budu smešteni u blokove sa odgovarajućim razmakom, i ne smeju se nalaziti blizu vegetacije; IŽS treba da obezbedi dovoljna sredstva za transport drvenih pragova koji su već uklonjeni i neadekvatno odbačeni duž železničke pruge; otpadni balast treba da se klasifikuje prema srpskom i evropskom Katalogu otpada; korišćeno ulje treba poslati na reciklažu u Nišar Zrenjanin radi isporuke fabrikama cementa za kosagorevanje.</p>
<p>Zdravlje i bezbednost na radu (OHS)</p>	<p><u>Redovno održavanje</u> gornjih železničkih sistema obuhvata različite operacije koje predstavljaju značajne rizike po zdravlje i bezbednost na radu radnika i lokalne zajednice. Ovi rizici uključuju fizičke povrede usled rukovanja teškom mehanizacijom i ručnim prenosom materijala, oštećenje sluha zbog visokih nivoa buke od mašina i saobraćanja vozova, kao i respiratorne probleme zbog prašine i čestica. Hemijske opasnosti nastaju usled izlaganja supstancama koje se koriste u tretmanu drvenih pragova, dok skladištenje ovih tretiranih pragova takođe predstavlja rizik od požara. Ergonomske opasnosti izazvane ponavljajućim zadacima i nepravilnim tehnikama podizanja mogu dovesti do poremećaja mišićno-koštanog sistema. Dodatno, radovi održavanja koji uključuju električne sisteme nose rizik od udara strujom i elektrokcije, dok neujednačene površine, otpaci i nepovoljni vremenski uslovi povećavaju verovatnoću pada i povreda.</p>	<p>IŽS i/ili Izvođač treba da sprovedu specifične mere za upravljanje zaštitom zdravlja i bezbednošću na radu (OHS), na primer: obuke o radu sa mašinama, obavezna upotreba lične zaštitne opreme kao što su kacige, rukavice i zaštitne čizme; primena tehnika za suzbijanje prašine, poput prskanja vodom; obezbeđivanje zaštite disajnih organa (na primer, maski) i osiguravanje adekvatne ventilacije u zatvorenim radnim prostorima; isključivanje električnih sistema pre održavanja i korišćenje izolovanih alata; održavanje radnog mesta.</p>
<p>Zdravlje i bezbednost zajednice</p>	<p>Potencijalni negativni uticaji <u>tokom održavanja i operacije železnice</u> uključuju potrebu za skladištenjem starih zagađenih drvenih pragova, što može povećati saobraćaj i aktivnost mašina, predstavljajući rizik od požara zbog hemijskog tretmana i suvosti drveta. Zavarivanje šina može predstavljati rizik od požara za obližnje poljoprivredne useve. Provaljivanje na gradilišta gde se koriste specijalizovane železničke mašine predstavlja značajan rizik za lokalno stanovništvo. Dodatno, postoji zabrinutost u vezi sa nasiljem i uznemiravanjem zasnovanim na polu, kao i bukom i vibracijama tokom radova koje mogu uticati na obližnje kuće i objekte.</p>	<p>IŽS i/ili Izvođač treba da sprovedu nekoliko mera kako bi obezbedili <u>zdravlje i bezbednost zajednice</u> tokom održavanja železnice, na primer: uspostavljanje izolovanog skladišta za drvene pragove udaljeno od stambenih objekata, opremljeno lakim pristupom vatrogasnih vozila, striktno poštovanje protokola zaštite od požara i održavanje vatrogasne opreme; tokom zavarivanja, striktno sprovođenje mera prevencije požara navedenih u Pravilniku o prevenciji požara na privremenim gradilištima za zavarivanje; postavljanje informacionih tabli na gradilištima sa kontakt podacima trećih strana za rešavanje problema; obuka</p>

Tema	Potencijalni uticaji i rizici	Mere ublažavanja
<p>Rad i uslovi rada</p>	<p>Za <u>radove održavanja</u> koji će obavljati spoljni Izvođači, postoji nekoliko rizika koji su obično povezani sa prirodom građevinske industrije (npr. nedeklarisani rad, dugi radni sati, nedostatak mehanizma za rešavanje radničkih pritužbi). Međutim, ovi rizici se ne očekuju kod zaposlenih u IŽS koji učestvuju u ovim radovima jer je IŽS dobro uspostavljeno javno preduzeće sa pouzdanim radnim procedurama.</p> <p>Tokom aktivnosti održavanja može biti potrebno obezbediti smeštaj za radnike.</p>	<p>radnika o kodeksu ponašanja i prevenciji nasilja i uznemiravanja zasnovanog na polu; razvoj mehanizama za rešavanje pritužbi.</p> <p>PIU će zahtevati od izvođača sledeće: (i) da podnese izjavu o usklađenosti izvođača sa svim nacionalnim radnim propisima i obavezu da ih se pridržava tokom svih radova, (ii) da uspostavi mehanizam za rešavanje radničkih pritužbi; (iii) da obezbedi da se izvođačeva izvedba nadgleda internim nadzorom IŽS.</p> <p>U slučaju potrebe za smeštajem radnika, izvođač ili IŽS će razviti i sprovesti Plan upravljanja smeštajem radnika.</p>

4 Objavljivanje i komunikacija

Plan angažovanja zainteresovanih strana (SEP) je pripremljen za ovaj Projekat i opisuje program angažovanja i komunikacije sa zainteresovanim stranama, uključujući i pristup Mehanizmu za pritužbe Projekta. Kontakt osoba koju imenuje IŽS biće posebno odgovorna za sprovođenje SEP-a, a kontakt podaci su navedeni u SEP-u.

Kako je objašnjeno u SEP-u, IŽS će preduzeti sledeće aktivnosti **objavljivanja i konsultacija**:

1. Objaviti sledeće dokumente:
 - > SEP;
 - > Forumular za pritužbe (Prilog 1 SEP-a); i
 - > Ovaj NTS.

Dokumenti će biti javno dostupni na srpskom i engleskom jeziku u elektronskom i štampanom obliku:

Ime organizacije	Internet stranica	Adresa
IŽS	https://www.infrazs.rs	Nemanjina 6, Beograd, Srbija
Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture	https://www.mgsi.gov.rs	Nemanjina 22-26, Beograd, Srbija

2. IŽS će postaviti obaveštenja sa informacijama o lokaciji, obimu, vremenu i trajanju planiranih radova u okviru Projekta i kontakt informacijama za treća lica najmanje 15 dana unapred na:
 - > železničkim stanicama između kojih će se obavljati radovi i
 - > na zgradama lokalnih samouprava ili kancelarijama zajednica sa administrativnom nadležnosti na području gde se obavljaju radovi na održavanju železnice.

Pored toga, IŽS će obezbediti medijima sa nacionalnom frekvencijom i/ili dnevnim novinama koje se distribuiraju širom teritorije Republike Srbije pisanu izjavu sa informacijama o lokaciji, obimu, vremenu i trajanju planiranih radova najmanje 15 dana pre početka prvih radova na održavanju.

IŽS će takođe informisati operatere železničkog prevoza putnika i/ili tereta (Srbija Voz, Srbija Kargo i privatna preduzeća za železnički prevoz) u pisanoj formi najmanje 7-10 dana pre početka radova.

3. IŽS će sprovesti mehanizam za pritužbe specifičan za Projekat kako bi osigurao pravovremeno i adekvatno odgovaranje na zabrinutosti i pritužbe, posebno od strane pogođenih zainteresovanih strana i zajednica. IŽS će evidentirati sve pritužbe u Registru pritužbi.
4. Rezultati procesa angažovanja zainteresovanih strana biće uključeni u Izveštaje u oblasti životne sredine i društvenih pitanja za EBRD koje će pripremiti IŽS, sumirajući uticaje u oblasti životne sredine i društvenih pitanja, performanse u oblasti zdravlja i bezbednosti, performanse u oblasti objavljivanja i konsultacija i sprovođenje vanjskog mehanizma za pritužbe.