



NETEHNIČKI REZIME

April 2026.

**Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 (CONNECTA 2)
NEAR/2022/EA-RP/0081**

Podprojekat

Šifra: *CONNECTA2-TRA-INFR-BIH-DD-01*

Tehnička pomoć za pripremu dubinske analize glavnog projekta i procjene troškova, te analize nedostataka postojeće studije izvodljivosti i procjene uticaja na životnu sredinu i društvena pitanja za dionicu Foča-Hum u BiH

Evidencija izdanja i revizija

Revizija	Datum	Izradio	Provjerio	Odobrio	Opis
1	22/07/2025	CONNECTA2 tim	Dušan Savković (Proj. menadžer)	Chris Germanacos	Nacrt Netehničkog rezimea
2	16/04/2026	CONNECTA2 tim	Dušan Savković (Proj. menadžer)	Chris Germanacos	Finalni Netehnički rezime

Klasifikacija informacija: EU standard

Sadržaj ovog dokumenta isključiva je odgovornost konzorcijuma Mott MacDonald CONNECTA2 i ni na koji način ne može se smatrati da odražava stavove Evropske unije.

Ovaj dokument je izrađen za naručioca i za posebne svrhe povezane sa gore navedenim projektom. Na njega se ne smije oslanjati nijedna druga strana niti se smije koristiti u bilo koje druge svrhe.

Ne prihvatamo odgovornost za posljedice koje mogu nastati ukoliko se na ovaj dokument osloni bilo koja druga strana ili ako se koristi u bilo koje druge svrhe, niti za eventualne greške ili propuste koji proizlaze iz netačnih ili nepotpunih podataka dostavljenih od strane drugih.

Ovaj dokument sadrži povjerljive informacije i vlasnička prava intelektualne svojine. Ne smije se dostavljati trećim stranama bez naše saglasnosti i saglasnosti strane koja ga je naručila.

Sadržaj

1	UVOD	7
2	OPIS PROJEKTA	9
3	ISTORIJAT RAZVOJA PROJEKTA	11
3.1	KLJUČNE PREKRETNICE U PRIPREMI PROJEKTA	11
3.2	DOZVOLE I ODOBRENJA	11
3.3	PROSTORNO-PLANSKA PROCEDURA	12
3.4	LOKALNA PROCEDURA PROCJENE UTICAJA NA ŽIVOTNU SREDINU I IZDAVANJE DOZVOLA	12
3.5	ANALIZA ALTERNATIVA	13
4	PRAVNI I REGULATORNI ZAHTJEVI	14
4.1	DOMAĆI ZAHTJEVI	14
4.2	ZAHTJEVI EBRD-A	14
4.3	ZAHTJEVI SVJETSKE BANKE	14
4.4	ZAHTJEVI EVROPSKE UNIJE	15
5	UTICAJI NA ŽIVOTNU SREDINU I DRUŠTVO I MJERE UBLAŽAVANJA	16
5.1	BIODIVERZITET I ZAŠTIĆENA PODRUČJA	16
5.2	HIDROGEOLOGIJA I PODZEMNE VODE	17
5.3	POVRŠINSKE VODE	18
5.4	TLO I NAMJENA ZEMLJIŠTA	19
5.5	KVALITET VAZDUHA	20
5.6	KLIMA I KLIMATSKE PROMJENE	21
5.7	BUKA I VIBRACIJE	21
5.8	UPRAVLJANJE OTPADOM I MATERIJALIMA	22
5.9	PEJZAŽ I VIZUELNO OKRUŽENJE	23
5.10	KULTURNA BAŠTINA	28
5.11	TURIZAM I REKREACIJA	28
5.12	OTKUP ZEMLJIŠTA	29
5.13	ZDRAVLJE I SIGURNOST ZAJEDNICE	30
5.14	ZAŠTITA ZDRAVLJA I SIGURNOSTI NA RADU	31
5.15	RAD I USLOVI RADA	31
5.16	PREKOGRANIČNI UTICAJI	32
6	OBJAVLJIVANJE INFORMACIJA I KOMUNIKACIJA	33

Spisak slika

Slika 1: Prikaz dijelova Projektnog područja iz vazduha	9
Slika 2: Vizura 1	25
Slika 3: Vizura 2	26
Slika 4: Vizura 3	27
Slika 5: Okvirni prikaz lokacije odlagališta viška materijala.....	30

Spisak skraćenica

BiH	Bosna i Hercegovina
EBRD	Evropska banka za obnovu i razvoj
MZ	Mjesna zajednica
PIT	Tim za implementaciju Projekta
PRS	Javno preduzeće Putevi Republike Srpske
PUZS	Plan uključivanja zainteresovanih strana
RS	Republika Srpska
SB	Svjetska banka

SINOPSIS

Naziv projekta (podprojekat)	Tehnička pomoć za pripremu dubinske analize glavnog projekta i procjene troškova, te analize nedostataka postojeće studije izvodljivosti i procjene uticaja na životnu sredinu i društvena pitanja za dionicu Foča-Hum u BiH
Broj projekta:	CONNECTA2-TRA-INFR-BIH-DD-01
Ugovorno tijelo:	Evropska komisija, DG NEAR
Glavni korisnici:	EBRD, SB
Krajnji korisnik:	“Putevi Republike Srpske” (PRS)
Kontekst:	Nacionalni (Bosna i Hercegovina)
Konsultant:	Mott MacDonald Romania SRL u konzorcijumu sa COWI A/S
Administrativni nalog:	20. december 2024. (AO9)
Mobilizacija eksperata:	16. januar 2025. (Kick-off sastanak - telekonferencija)
Trajanje podprojekta:	7 mjeseci
Očekivani završetak:	16. august 2025.
Odgovorni ekspert za transport:	Chris Germanacos

Netehnički rezime

Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 6

1 Uvod

Kontekst Projekta. Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD) i Svjetska banka (SB) razmatraju mogućnost pružanja finansijske podrške Bosni i Hercegovini (BiH) i Javnom preduzeću Putevi Republike Srpske (PRS) radi izgradnje dionice puta u dužini od 13,04 km koja čini dio ukupnog puta Foča-Hum dužine 19,14 km, koji se proteže od Broda na Drini (Foča) do Huma (Šćepan Polje) na granici s Crnom Gorom. Ova dionica (Projekat) svrstana je u „Kategoriju B“ prema Politici EBRD-a o životnoj sredini i društvu iz 2019. godine i „Projekat sa značajnim rizikom“ prema Okviru Svjetske banke za životnu sredinu i društvo iz 2016. godine.

PRS je u martu 2025. godine uspostavio Tim za implementaciju Projekta (PIT).

Detaljan opis Projekta prikazan je u narednom poglavlju.

Strateški značaj. Put Foča-Hum prepoznat je kao saobraćajni pravac od strateškog značaja u nekoliko ključnih planskih i strateških dokumenata RS. Uvršten je među prioritete puteva u Strategiji saobraćaja RS za period 2016-2030, a takođe je naveden u Prostornom planu RS do 2025. godine. Strategija razvoja javnih puteva u RS za period 2016-2025 ističe ovaj put kao jedan od značajnih za regionalnu povezanost.

Postojeći put. Nakon implementacije Projekta, postojeći put ostaće u upotrebi, ali biće prekategoriisan, uz prenos nadležnosti za održavanje na Opštinu Foča.

Uključenost SB u 2024. godini. Projekat je dio šireg 'Projekta održive, integrisane i sigurne putne infrastrukture' koji finansira SB. U oktobru 2024. godine, PRS je objavio sljedeće dokumente usklađene sa zahtjevima SB-a:

- Okvir za upravljanje životnom sredinom i društvenim aspektima
- Okvirni plan uključivanja zainteresovanih strana
- Plan obaveza u oblasti životne sredine i društvenih pitanja
- Procedura upravljanja radnom snagom
- Okvir politike otkupa imovine

Zajedničko finansiranje Projekta trenutno razmatraju EBRD i SB.

Koristi Projekta. Očekivano je da će planirana izgradnja puta generisati širok spektar koristi po životnu sredinu i društvo, kako za lokalne zajednice tako i za širi region. One uključuju:

1. **Poboljšana sigurnost u saobraćaju:** Postojeći put M18 karakteriziraju uske saobraćajne trake, oštre krivine, loš kvalitet kolovoza i nedostatak odgovarajuće sigurnosne infrastrukture. Ovi uslovi doprinose čestim saobraćajnim nezgodama, posebno tokom nepovoljnih vremenskih uslova ili tokom ljetne turističke sezone kada se povećava obim saobraćaja. Novi put obezbijediće stabilniju i sigurniju trasu, širi kolovoz, unaprijeđenu signalizaciju, rasvjetu, zaštitne ograde, sisteme odvodnje, mostove i potporne zidove. Zajedno, ova poboljšanja će značajno smanjiti rizik od nezgoda za sve učesnike u saobraćaju.
2. **Unaprijeđena regionalna i prekogranična povezanost:** Projekat će unaprijediti ključni transportni koridor između BiH i Crne Gore, olakšavajući brže, sigurnije i efikasnije prekogranično kretanje ljudi i roba. Poboljšan kvalitet puta i skraćeno vrijeme putovanja koristiće i velikom broju turista koji koriste ovaj put tokom ljetne sezone. Takođe, put je od suštinskog značaja za podršku turizmu i rekreaciji na otvorenom, povezanom s raftingom na rijekama Drini i Tari, kao i Parku prirode Tara i Parku prirode Piva te Nacionalnom parku Sutjeska. Očekuje se da će bolja povezanost produžiti turističku sezonu, povećati broj posjeta i lokalne prihode od smještaja, ugostiteljstva i turističkih usluga.

Netehnički rezime

Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 7

3. **Upravljanje životnom sredinom i otpornost:** Projekat uključuje ugradnju adekvatnih sistema odvodnje oborinskih voda i upravljanja otpadnim vodama, što će pomoći u sprečavanju oticanja ulja i zagađujućih materija u obližnje vodotoke, naročito u rijeku Drinu. Pored toga, mjere stabilizacije kosina, kontrole erozije i potporni zidovi smanjiće rizik od klizišta, štiteći i infrastrukturu i prirodne ekosisteme. Važno je naglasiti da će nova trasa puta biti na većoj udaljenosti od riječnih obala Drine i rafting kampova nego postojeći put. Očekuje se da će to donijeti indirektno koristi za životnu sredinu, a za objekte: niže nivoe buke, poboljšana kvaliteta vazduha uslijed preusmjerenja saobraćaja dalje prema brdu i manje zagađenja duž pristupnih puteva uz rijeku.

Status Projekta. Ideja modernizacije puta Foča-Hum datira iz 1970-ih i 1980-ih godina. U tom periodu pripremljen je inicijalni Glavni projekat nakon što su identificirani značajni problemi sa saobraćajem i infrastrukturom duž postojeće trase. Naglašena je hitna potreba za rekonstrukcijom zbog oštih krivina, nestabilnih kosina i čestih klizišta koja su put činila nesigurnim za svakodnevnu upotrebu. Međutim, do realizacije nije došlo, a sukobi i ekonomska stagnacija 1990-ih dodatno su odgodili svaki napredak.

Tek u 21. stoljeću razvoj putne infrastrukture ponovo je postao prioritet, što je dovelo do izrade inicijalnih studija izvodljivosti radi razmatranja alternativnih varijanti trase. U 2015. godini Evropska unija je, putem Instrumenta pretpristupne pomoći (IPA), obezbijedila finansiranje radi podrške pripremi tehničke dokumentacije. U okviru ovog procesa, Idejni projekat je završen 2015. godine, nakon čega je uslijedio Glavni projekat 2017. godine.

U 2025. godini, EBRD i SB su angažovali konzorcijum CONNECTA2 da izvrši tehničku analizu postojećeg Glavnog projekta i definiše tenderske zahtjeve za optimizaciju trase. Novi projektant će biti angažovan prema uslovima Žutog FIDIC-a radi izrade ažuriranog Glavnog projekta i izvođenja radova.

Ovaj dokument predstavlja Netehnički rezime procjene aspekata životne sredine i društva provedene u periodu januar-juli 2025 radi procjene potencijalnih rizika i uticaja te definiranja mjera koje obezbjeđuju usklađenost s domaćim zahtjevima, zahtjevima Zajmodavaca i zahtjevima EU.

Ovaj rezime daje pojednostavljen pregled Projekta, objašnjavajući njegovu pozadinu, pravne obaveze, kao i uticaje/rizike i koristi po životnu sredinu i društvo. Takođe opisuje mjere poduzete radi ublažavanja ovih uticaja/rizika.

2 Opis projekta

Projekat obuhvata izgradnju nove trase puta između Donjih Kopilova i budućeg mosta preko rijeke Tare, koji predstavlja granicu sa Crnom Gorom. Ova dionica je duga približno 13,04 km i prolazi kroz izrazito strm teren, uključuje značajne uspone i padove te prolazi kroz područja na kojim postojeća trasa puta više nije bila adekvatna zbog zastarjelih projektnih rješenja, lošeg stanja ili prethodnih građevinskih zahvata povezanih s Hidroelektranom Buk Bijela. Trasa puta prati kanjon rijeke Drine, prolazeći kroz zahtjevan planinski teren koji karakteriziraju strme padine, područja podložna klizištima i ograničena postojeća putna infrastruktura.

Dionica počinje u Donjim Kopilovima i proteže se do područja u blizini planiranog graničnog prelaza na Humu, u neposrednoj blizini rijeke Tare. Trasa uglavnom prati desnu obalu rijeke Drine, pri čemu u početnom dijelu koristi trasu koja je prvobitno projektovana i djelimično izgrađena tokom 1970-ih godina. Međutim, zbog stanja postojećih objekata i potrebnih intervencija, novim Glavnim projektom iz 2017. godine predviđeno je njihovo uklanjanje i zamjena novoizgrađenim mostom i dva potporna zida.



Slika 1: Prikaz dijelova Projektnog područja iz vazduha

Kompletna tehnička dokumentacija izrađena je u okviru Glavnog projekta u maju 2017. godine. Ključne tehničke karakteristike obuhvataju sljedeće:

Projektovana brzina	80 km/h
Minimalni radijus horizontalne krivine	200.000 m
Maksimalni radijus horizontalne krivine	1,501.000 m
Dužina u krivinama	4,857.550 m
Dužina u klotoidama	5,905.560 m
Dužina u pravcima	2,499.472 m
Maksimalni uzdužni nagib	6.00%
Minimalni uzdužni nagib	0.50%
Minimalni konkavni Rv	2,900.000
Minimalni konveksni Rv	4,250.000
Težinski prosječni nagib	3.16%
Elementi poprečnog profila	<ul style="list-style-type: none"> ■ Saobraćajne trake: širina 3,25 m ■ Bankine: širina 1,30 m ■ Rubne trake: 0,30 m ■ Betonski rigoli i sistemi odvodnje
Konstrukcija kolovoza	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habajući sloj: asfalt BB 11, 5 cm ■ Nosivi sloj: bitumenski AGNS22, 7 cm ■ Sloj drobljenog kamenog agregata: 30 cm ■ Ojačanje posteljice prema potrebi

Netehnički rezime

Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 9

Mostovi i potporne konstrukcije	<ul style="list-style-type: none"> ■ 15 mostova duž trase ■ 80 potpornih zidova različitih dužina i visina radi stabilizacije kosina
Odvodnja i zaštita životne sredine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sistemi odvodnje za upravljanje površinskim vodama ■ Mjere kontrole erozije
Upravljanje saobraćajem i sigurnosni elementi	<ul style="list-style-type: none"> ■ Saobraćajna signalizacija i oznake ■ Zaštitne ograde i barijere ■ Unaprijeđene raskrsnice i pristupni putevi

Glavni radovi obuhvataju izgradnju nove trase puta projektovane za brzinu vožnje od 80 km/h, s krivinama prilagođenim sigurnosnim standardima i radijusima u rasponu od 200 do 1.501 m.

Trasa prolazi kroz planinski teren i u svom početnom dijelu slijedi djelimično izgrađenu trasu iz 1970-ih godina, koja je obuhvatala potporne zidove i dva vijadukta (na km 6+800 i km 7+300). Zbog njihovog lošeg stanja, predviđeno je uklanjanje ovih objekata i njihova zamjena novim mostom i dva potporna zida.

Put uključuje značajne visinske razlike, pri čemu se pojedini dijelovi uzdižu i do 50-60 m iznad postojeće trase puta, naročito u blizini km 9+500. Kako bi se obezbijedio neometan tok saobraćaja na strmim nagibima, u projekat je uključena posebna spora traka za teretna vozila, zasnovana na detaljnoj analizi kapaciteta i brzine saobraćaja.

Planirana je izgradnja 15 mostova duž trase, ukupne dužine 1.951 m, s pojedinačnim rasponima od 56 do 286 m. Radi obezbjeđivanja stabilnosti puta preko nestabilnih kosina i strmog terena, planirano je 80 potpornih zidova ukupne dužine 7.203 m, visine od 2,7 do 10,71 m.

Nekoliko lokalnih puteva i privatnih pristupnih pravaca biće zahvaćeno novom trasom. Oni će biti ili izmješteni ili prenamijenjeni kako bi služili kao pristupni putevi do imanja, vjerskih objekata i turističkih zona. Projektom su predviđene pažljivo planirane veze između starog i novog puta radi očuvanja dostupnosti.

Na zahtjev Opštine Foča, u projekat su uključena autobuska stajališta uz kolovoz. Ova stajališta nisu fizički odvojena od glavnog puta.

Vidikovac s odmorištem projektovan je u blizini stacionaže km 18+500, s kojeg se pruža panoramski pogled na kanjon rijeke Tare i novi prekogranični most.

3 Istorijat razvoja Projekta

3.1 Ključne prekretnice u pripremi Projekta

Tabela u nastavku prikazuje ključne prekretnice u pripremi Projekta.

Tabela 1: Prekretnice projekta

Tip dokumenta / procedure	Status realizacije
Studija izvodljivosti	Završena, oktobar 2015. godine
Tehnička studija	Završena, oktobar 2015. godine
Prethodna studija uticaja na životnu sredinu	Završena, oktobar 2015. godine
Saobraćajna studija	Završena, oktobar 2015. godine
Višekriterijska analiza	Završena, oktobar 2015. godine
Idejni projekat	Završen, oktobar 2015. godine
Odluka kojom se utvrđuje da nije obavezno provoditi procjenu uticaja na životnu sredinu niti pripremati Studiju procjene uticaja na životnu sredinu	Izdana u januaru 2017. godine
Lokalna procedura uticaja na životnu sredinu	Završena, maj 2017. godine
Glavni projekat	Završen, maj 2017. godine
Vodni uslovi ¹	Izdane u februaru 2017. godine
Urbanističko-tehnički uslovi	Izdani u julu 2019. godine, ponovo izdani u januaru 2024. godine
Stručno mišljenje o ocjeni pogodnosti lokacije ²	Izdano u julu 2019. godine
Lokacijski uslovi	Izdani u julu 2020. godine, ponovo izdani u septembru 2023. godine
Ekološka dozvola	Izdana u junu 2024. godine
Sporazum o provođenju zajedničke nabavke „Izgradnja međudržavnog mosta preko rijeke Tare i pripadajuće spojne dionice“	Potpisan u augustu 2024. godine
Projekat SB „Održiva, integrisana i sigurna putna infrastruktura“ – set okvirne dokumentacije o životnoj sredini i društvu	Završen, decembar 2024. godine
Tehnička, procjena uticaja na životnu sredinu i društvo u skladu sa zahtjevima EBRD-a i SB	U pripremi; započeto u januaru 2025. godine, očekivani završetak do septembra 2025. godine
Građevinska dozvola	Još nije pribavljena – nadležni organ je Ministarstvo za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju RS

3.2 Dozvole i odobrenja

Tabela u nastavku daje pregled ključnih dozvola i odobrenja relevantnih za Projekat.

Tabela 2: Dozvole i odobrenja za Projekt

Dozvola / odobrenje	Status
Ekološka dozvola	✅ Pribavljena (2024)

¹ Radi obezbjeđenja pravilnog upravljanja vodama i ravnopravnog pristupa vodi za sve korisnike, Zakon o vodama RS reguliše korištenje vodnih prava putem izdavanja vodnih akata, odnosno vodnih uslova, vodnih saglasnosti i vodnih dozvola..

² U skladu sa Zakonom o uređenju prostora i građenju RS, u slučaju nepostojanja provedbenog prostorno-planskog dokumenta, uz urbanističko-tehničke uslove obavezno se pribavlja stručno mišljenje ovlaštenog pravnog lica.

Netehnički rezime

Dozvola / odobrenje	Status
Vodne smjernice ³	✓ Pribavljene (2017)
Urbanističko-tehnički uslovi	✓ Pribavljeni (2019; ponovo izdani 2024)
Stručno mišljenje o pogodnosti lokacije ⁴	✓ Pribavljeno (juli 2019)
Lokacijski uslovi	✓ Pribavljeni (2020; ponovo izdani 2023)
Građevinska dozvola	✗ Potrebno pribaviti
Vodna saglasnost	✗ Potrebno pribaviti
Upotrebna dozvola	✗ Potrebno pribaviti
Vodna dozvola	✗ Potrebno pribaviti

3.3 Prostorno-planska procedura

Prostorni plan Republike Srpske (2015-2025) predstavlja strateški okvir na entitetskom nivou za razvoj infrastrukture. Njime je identificirana potreba za značajnim infrastrukturnim razvojem na širem području Projekta, uz izričitu obavezu potpune modernizacije puta Foča-Šćepan Polje, uključujući izgradnju mosta preko rijeke Tare. Tokom izrade plana 2014. godine, nacrt plana bio je na javnom uvidu u svim jedinicama lokalne samouprave u trajanju od dva mjeseca, a održan je i niz javnih rasprava. Plan je usvojen od strane Narodne skupštine RS u februaru 2015. godine.

Lokacija Projekta trenutno nije obuhvaćena nijednim važećim prostorno-planskim dokumentom na nivou opštine Foča. Ne postoji regulacioni plan koji u potpunosti obuhvata područje Projekta. Postoje dva javno dostupna **regulaciona plana** koja djelimično obuhvataju pojedine segmente trase:

- Regulacioni plan „Hum-Šćepan Polje“, uključujući važeće izmjene i dopune;
- Regulacioni plan „Brod na Drini“, uključujući važeće izmjene i dopune.

Za oba plana, opština Foča obezbijedila je učešće javnosti u skladu sa važećim propisima o prostornom planiranju. Planovi su bili dostupni na javni uvid na više fizičkih i online lokacija te predstavljeni kroz organizovane javne rasprave.

3.4 Lokalna procedura procjene uticaja na životnu sredinu i izdavanje dozvola

U skladu sa Zakonom o zaštiti životne sredine RS provedena su tri kruga procjene životne sredine:

1. **Prethodni postupak procjene uticaja na životnu sredinu (PPUŽO)** proveden je 2015. godine, na osnovu Idejnog projekta izrađenog iste godine. Nakon provedenog postupka, Ministarstvo za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju RS donijelo je rješenje kojim je naložena izrada potpune Studije uticaja na životnu sredinu. Provedene su i prekogranične konsultacije. U skladu sa Konvencijom o procjeni uticaja na životnu sredinu u prekograničnom kontekstu (Espoo konvencija), Ministarstvo vanjskih poslova BiH obavijestilo je Ministarstvo održivog razvoja i turizma Crne Gore, koje je objavilo dokumentaciju i pozvalo javnost da dostavi komentare.
2. 2017. godine Ministarstvo za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju RS izdalo je odluku da zbog prirode i razmjere Projekta, ne postoji obaveza provođenja procedure procjene uticaja na životnu sredinu niti pripreme studije uticaja na životnu sredinu. Odlukom je definirano da za Projekat treba pribaviti ekološku dozvolu u skladu sa domaćim zakonodavstvom.

³ Radi obezbjeđenja pravilnog upravljanja vodama i ravnopravnog pristupa vodi za sve korisnike, Zakon o vodama u RS reguliše korištenje vodnih prava putem izdavanja vodnih akata, odnosno vodnih smjernica, vodnih saglasnosti i vodnih dozvola.

⁴ U skladu sa Zakonom o uređenju prostora i građenju RS, u slučaju nepostojanja provedbenog prostorno-planskog dokumenta, uz urbanističko-tehničke uslove obavezno se pribavlja stručno mišljenje ovlaštenog pravnog lica. Netehnički rezime

3. Ekološka dozvola je izdana 2024 te vrijedi pet godina, potvrđujući usklađenost Projekta sa zahtjevima u oblasti životne sredine i učešća javnosti.

3.5 Analiza alternativa

Alternativa „bez Projekta“. Ukoliko se put Foča-Hum ne modernizira, postojeća loša infrastruktura, nepovoljni uslovi i ograničena povezanost će se nastaviti. To bi ograničilo regionalni ekonomski razvoj, posebno u oblasti turizma i trgovine, te smanjilo kvalitet života lokalnog stanovništva uslijed otežanog pristupa ključnim uslugama. Rizici po životnu sredinu, poput emisija, zagađenja uslijed oticanja i klizišta, ostali bi neriješeni, dok bi troškovi održavanja nastavili rasti.

Druge projektne alternative. Ideja modernizacije puta Foča-Hum, kao dijela SEETO rute 2b i najkraće veze između Albanije, Crne Gore i Centralne Evrope preko Koridora Vc, potiče iz 1970-ih i 1980-ih godina. Aktivnosti na modernizaciji su, međutim, prekinute tokom 1990-ih godina zbog rata i ekonomske stagnacije. Proces je nastavljen 2010. godine izradom Studije izvodljivosti, koja je poslužila kao osnova za daljnje analize. Višekriterijskom analizom iz 2015. godine identificirane su najpovoljnije varijante trase na osnovu tehničkih, ekoloških, ekonomskih i saobraćajnih kriterija. Ova analiza bila je ključna za utvrđivanje optimalne trase puta Foča-Hum. Radi identifikacije najprihvatljivijih varijanti, primijenjena je metoda višekriterijske evaluacije koja je obuhvatila sljedeće faktore: uticaje na životnu sredinu, geometrijske karakteristike, funkcionalnost trase, uticaj na korisnike, investicione troškove te geološke i geotehničke uslove. Svaka varijanta je bodovana, a provedena je i analiza osjetljivosti uz primjenu različitih kombinacija pondera. Trenutno predložena trasa rangirana je kao najoptimalnija.

4 Pravni i regulatorni zahtjevi

Implementacija ovog Projekta omogućuje PRS-u ispunjavanje domaćih zahtjeva, kao i zahtjeva EBRD-a, SB i EU. Akcioni plan za životnu sredinu i društvo, koji su odobrili PRS i Zajmodavci, uključuje skup sveobuhvatnih mjera ublažavanja s ciljem usklađivanja Projekta sa svim navedenim zahtjevima.

4.1 Domaći zahtjevi

Implementacija Projekta podliježe sveobuhvatnom pravnom okviru u Republici Srpskoj, koji obuhvata oblasti zaštite životne sredine, otkupa zemljišta, radnih prava, zaštite zdravlja i sigurnosti na radu, te izgradnje puteva. Među ključnim propisima je **Zakon o uređenju prostora i građenju**, kojim se uređuje izrada tehničke dokumentacije, izdavanje dozvola i primjena instrumenata prostornog planiranja. **Zakon o javnim putevima** reguliše izgradnju, upravljanje i održavanje putne infrastrukture, uključujući magistralne puteve kao što je put Foča-Hum.

Projekat takođe podliježe **Zakonu o zaštiti životne sredine**, koji predstavlja krovni okvir za mjere zaštite životne sredine i propisuje postupke procjene uticaja na životnu sredinu. Pored toga, na pojedine aspekte Projekta primjenjuju se i drugi propisi iz oblasti životne sredine, uključujući **Zakon o upravljanju otpadom**, **Zakon o zaštiti vazduha**, **Zakon o zaštiti od buke**, **Zakon o zaštiti prirode** i **Zakon o vodama**.

Zemljište potrebno za realizaciju Projekta pribavlja se u skladu sa **Zakonom o eksproprijaciji**, koji utvrđuje pravni okvir za otkup zemljišta u javnom interesu. Radni i radno-pravni odnosi uređeni su **Zakonom o radu RS**, koji se primjenjuje na sve subjekte uključene u realizaciju Projekta, uključujući izvođače i podizvođače radova. Zaštita zdravlja i sigurnosti na radu regulisana je **Zakonom o zaštiti na radu**, kojim se propisuju obaveze poslodavaca i izvođača u pogledu obezbjeđivanja sigurnih uslova rada tokom izvođenja radova.

4.2 Zahtjevi EBRD-a

Projekat se sufinansira od strane EBRD-a i klasificiran je kao projekat kategorije B, zbog svog obima, potencijalnih prekograničnih uticaja i osjetljivosti (posebno u vezi s prelaskom rijeke Tare). S obzirom da je Projekat pokrenut prije januara 2025. godine, primjenjuje se Politika EBRD-a o životnoj sredini i društvu (ESP) iz 2019. godine, zajedno s pripadajućim Uslovima za realizaciju (UR), i to:

- UR1: Procjena i upravljanje rizicima i uticajima na životnu sredinu i društvo
- UR2: Rad i uslovi rada
- UR3: Efikasnost resursa, prevencija i kontrola zagađenja
- UR4: Zdravlje i sigurnost zajednice
- UR5: Otkup zemljišta, ograničenja u korištenju zemljišta i prisilno preseljenje
- UR6: Očuvanje biodiverziteta i održivo upravljanje živim prirodnim resursima
- UR8: Kulturna baština
- UR10: Objavljivanje informacija i uključivanje zainteresovanih strana

4.3 Zahtjevi Svjetske banke

S obzirom da se Projekat sufinansira od strane SB, on takođe podliježe Okviru za životnu sredinu i društvo (ESF, 2018). Za ovaj Projekat primjenjuju se sljedeći Standardi:

- Standard 1: Procjena i upravljanje rizicima i uticajima na životnu sredinu i društvo
- Standard 2: Rad i uslovi rada
- Standard 3: Efikasno korištenje resursa i sprečavanje i upravljanje zagađenjem
- Standard 4: Zdravlje i sigurnost zajednice
- Standard 5: Otkup zemljišta, ograničenja u korištenju zemljišta i prisilno preseljenje

Netehnički rezime

Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 14

- Standard 6: Očuvanje biodiverziteta i održivo upravljanje živim prirodnim resursima
- Standard 8: Kulturna baština
- Standard 10: Uključivanje zainteresovanih strana i objavljivanje informacija

4.4 Zahtjevi Evropske unije

Pregled relevantnih direktiva EU koje se primjenjuju na Projekat dat je u nastavku. Ove direktive propisuju zahtjeve u oblastima zaštite životne sredine, učešća javnosti, očuvanja biodiverziteta, upravljanja otpadom i vodama, sigurnosti putne infrastrukture, zaštite zdravlja i sigurnosti na radu te klimatske politike, od kojih su mnoge djelimično ili u potpunosti prenesene u pravni okvir Republike Srpske.

- Direktiva o procjeni uticaja na životnu sredinu (2011/92/EU, izmijenjena Direktivom 2014/52/EU)
- Direktiva o učešću javnosti (2003/35/EZ)
- Direktiva o pristupu informacijama o životnoj sredini (2003/4/EZ)
- Uredba (EU) 2021/1767
- Aarhuska konvencija
- Direktiva o staništima (92/43/EEZ)
- Direktiva o pticama (2009/147/EZ)
- Okvirna direktiva o vodama (2000/60/EZ)
- Okvirna direktiva o otpadu (2008/98/EZ, izmijenjena Direktivom 2018/851)
- Direktiva o upravljanju sigurnošću putne infrastrukture (2008/96/EZ)
- Okvirna direktiva o zaštiti zdravlja i sigurnosti na radu (89/391/EEZ)
- Direktiva o sigurnosti i zdravlju na privremenim ili pokretnim gradilištima (92/57/EEZ)
- Evropski klimatski zakon (Uredba (EU) 2021/1119)
- Bernska konvencija (Konvencija o očuvanju evropske divlje flore i faune i prirodnih staništa, ETS br. 104)

5 Uticaji na životnu sredinu i društvo i mjere ublažavanja

U nastavku je dat sažeti pregled uticaja na životnu sredinu i društvo i rizika tokom faze izgradnje i korištenja puta, zajedno s mjerama koje će se primijeniti radi ublažavanja tih uticaja i rizika.

5.1 Biodiverzitet i zaštićena područja

Opsežna desktop i terenska istraživanja biodiverziteta provedena su u periodu od aprila do juna 2025. godine s ciljem identifikacije ključnih ekoloških vrijednosti, procjene potencijalnih uticaja te definisanja mjera ublažavanja i monitoringa, u skladu s domaćim propisima i međunarodnim standardima, uključujući UR6 EBRD-a i Standard 6 SB. Istraživanja su obuhvatila: tipove staništa, perifiton i fitoplankton, floru i vegetaciju, beskičmenjake, herpetofaunu, ribe, ptice, slijepe miševе i kopnene sisare koji ne lete. Takođe su razmatrana zaštićena područja i prekogranične zone očuvanja unutar pojasa od 15 km od trase Projekta.

Projektno područje odlikuje se visokom raznolikošću biodiverziteta, sa zabilježenom 341 vrstom vaskularnih biljaka, 143 taksona beskičmenjaka, 15 vrsta herpetofaune, osam vrsta riba, 67 vrsta ptica, 15 vrsta slijepih miševa i 26 vrsta kopnenih sisara koji ne lete. Područje obuhvata mozaik prirodnih i izmijenjenih staništa. Dominantni šumski tipovi uključuju hrastove i bukove šume, pri čemu su šume sladuna i kitnjaka (na južnim padinama) te planinske bukove šume (na sjevernim padinama) najzastupljenije. Međutim, uslijed istorijske sječe šuma, mnoge šumske površine su pretvorene u šikare, travnjake i voćnjake. Priobalna staništa uz rijeku Drinu ekološki su vrijedna, ali lokalno fragmentirana zbog turističkih i rekreativnih aktivnosti.

Flora od posebnog značaja za očuvanje uključuje vrste zvončića i ljubičaste ciklame, koje su zaštićene prema Direktivi o staništima EU i Bernskoj konvenciji. Potvrđeno je prisustvo tri invazivne biljne vrste: bagrem, pajasen i jednogodišnja krasolika, dok se sezonski očekuje i pojava drugih invazivnih vrsta.

Istraživanja algi potvrdila su dobro ekološko stanje rijeke Drine na osnovu sastava vrsta i saprobnih indeksa. Među beskičmenjacima identificirano je 39 osjetljivih taksona, od kojih su mnogi zaštićeni prema Direktivi o staništima EU i Bernskoj konvenciji, uključujući rijetkog šarenog leptira i jelenka, koji je prema Crvenoj listi IUCN-a klasificiran kao ranjiv.

Većina evidentiranih vrsta herpetofaune široko je rasprostranjena u BiH i dobro prilagođena antropogenim i poluprirodnim staništima. Najčešće zabilježene vrste uključuju gatalinku, zelenog guštera i poskoka. Sve osim jedne vrste zaštićene su prema EU Direktivi o staništima. Jedna vrsta, pjegavi daždevnjak, klasificirana je kao ranjiva prema Crvenoj listi IUCN-a.

Istraživanja riba potvrdila su prisustvo osam autohtonih vrsta riba, uključujući regionalno endemsku i ranjivu mladicu, koja koristi šire područje Projekta kao migracioni koridor i zimovalište.

Istraživanja ptica potvrdila su da je osam vrsta zaštićeno Direktivom o pticama EU, četiri vrste uvrštene su u Bernsku konvenciju, dok je osam vrsta klasificirano kao ranjivo u Crnoj Gori. Kanjoni Drine i Tare imaju značajan ekološki značaj jer predstavljaju ključna staništa za gniježđenje i migraciju, naročito grabljivica i ptica pjeвица.

Slijepi miševi su evidentirani u različitim staništima duž kanjona rijeke Drine. Sve vrste su zaštićene prema EU Direktivi o staništima, a četiri i prema Bernskoj konvenciji. Zabilježena je samo jedna kolonija, koja se nalazi 2,5 km od Projekta i neće biti ugrožena aktivnostima vezanim za njegovu realizaciju. Desktop i terenskim istraživanjima identificirano je ukupno 14 vrsta sitnih sisara i 12 vrsta krupnih sisara. Najznačajnija potvrđena vrsta od interesa za očuvanje je vidra.

Netehnički rezime

Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 16

U **fazi prije izgradnje**, ključni rizici po biodiverzitet proizlaze iz neadekvatnog ili zakašnjelog planiranja te nedostatka detaljnih početnih podataka. To može dovesti do zahvatanja osjetljivih staništa, fragmentacije i degradacije, naročito za vrste ograničene pokretljivosti. Kako bi se uticaji izbjegli ili sveli na minimum, sve zone izbjegavanja (npr. rijeka Drina, kritična staništa i zaštitni pojas) moraju biti uključene u Glavni projekat. Nekoliko lokacija za odlaganje viška materijala biće izmješteno kako bi se izbjegla osjetljiva područja, ukoliko je moguće. Projektne mjere uključuju strukture za prelete za slijepe miševe, propuste i usmjeravajuće ograde radi kretanja vrsta i smanjenja rizika od sudara.

Tokom **faze izgradnje**, očekuju se gubitak staništa, njihova degradacija i fragmentacija uslijed krčenja vegetacije, zemljanih radova i buke. Osjetljive priobalne zone, stajaća vodna tijela i šumska staništa mogu biti zahvaćeni. Direktni uticaji biće najizraženiji unutar 20 m od gradilišta, dok se indirektni uticaji očekuju do 500 m. Ključni rizici uključuju: uznemiravanje flore i faune u vodenim i priobalnim staništima; uticaje na vodozemce i gmizavce uslijed promjena u protoku vode i sedimentaciji; gubitak hranilišta i skloništa za slijepe miševe i ptice; privremeno narušavanje povezanosti staništa za poluvodene vrste poput vidre; širenje invazivnih vrsta; zagađenje tla i voda zbog oticanja; buku, vibracije i umjetnu rasvjetu koje utiču na ponašanje, razmnožavanje i ishranu noćnih vrsta. Ključne mjere ublažavanja uključuju imenovanje ekološkog nadzornika radova, primjenu sezonskih ograničenja za krčenje vegetacije te sprovođenje pregleda prije čišćenja vegetacije radi identifikacije potencijalno prisutnih gnijezda, skloništa ili slabo pokretne faune. Građevinske aktivnosti biće ograničene na definisana područja, a kompenzacijske mjere poput postavljanja kućica za slijepe miševe, vještačkih skloništa i obnove staništa biće provedene. Upravljanje invazivnim vrstama i obuka radnika o životnoj sredini biće takođe obezbijedjeni.

Tokom **faze korištenja**, kontinuirani pritisci uključuju degradaciju staništa uslijed rubnih efekata, svjetlosnog i zvučnog zagađenja te potencijalni mortalitet uslijed sudara s vozilima. Ključni rizici uključuju barijerne efekte na kretanje divljih vrsta; smanjen kvalitet staništa u blizini puta zbog prašine, emisija i teških metala; povećan rizik od sudara; kontinuirano širenje invazivnih vrsta; narušavanje vodenih ekosistema uslijed oticanjasa gradilišta, a koje može uticati na osjetljive vrste poput riječnog raka i riba vezanih za čiste tokove sa šljunkovitim podlogom. Iako se većina uticaja smatra niskog do srednjeg intenziteta, ciljane mjere ublažavanja su neophodne kako bi se spriječio dugoročni gubitak biodiverziteta i očuvala ekološka povezanost. Tokom korištenja obezbijediće se redovno održavanje mjera ublažavanja (ograde, propusti, prolazi za divljač). Rizik od sudara i upravljanje invazivnim vrstama pratiće se kroz praćenje stradanja divljači, a u slučaju zabilježenih incidenata, primijeniće se dodatne mjere.

Projekat ne presijeca nijedno nacionalno ili međunarodno zaštićeno područje. Međutim, nalazi se u blizini nekoliko područja očuvanja, uključujući Park prirode Tara, Park prirode Piva, predloženo Natura 2000 područje Maglič–Volujak–Zelengora, Nacionalni park Sutjeska, Rezervat biosfere Tara te više kandidatskih područja Emerald mreže. Ova područja nalaze se u rubnim zonama i odvojena su od Projekta prirodnim topografskim obilježjima, uključujući rijeke Drinu i Taru, koje djeluju kao efikasni ekološki tamponi.

Shodno tome, ne očekuju se direktni gubici staništa ili fragmentacija u navedenim područjima. Potencijalni indirektni uticaji, poput buke, svjetlosnog ili zagađenja vazduha, smatraju se zanemarivim zbog ograničene ekološke povezanosti, udaljenosti od trase i prisustva prirodnih i vegetacijskih barijera. Tokom faze korištenja, dugoročni poremećaji očekuju se na minimalnom nivou, naročito s obzirom na nisku ekološku osjetljivost susjednih staništa.

5.2 Hidrogeologija i podzemne vode

Projektno područje nalazi se u geološki i geomorfološki složenoj zoni formiranoj djelovanjem fluvijalnih, koluvijalnih i tektonskih procesa. Trasa prolazi kroz strm teren između rijeke Drine i okolnih planinskih

Netehnički rezime

Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 17

padina, s nadmorskim visinama od približno 420 do 590 m, dok se u okolnim masivima visine penju iznad 1.800 m. Teren je podložan eroziji, klizištima i gravitacionim pomjeranjima, posebno na padinama s nagibom većim od 32°. Geološku podlogu čine karbonski, trijaski i kvartarni sedimenti, uz široko rasprostranjene kolutivijalne i padinske naslage iznad slabo propusne stijenske podloge. Duž doline prisutni su rasjedni sistemi koji doprinose geološkoj nestabilnosti i utiču na kretanje podzemnih voda.

Sa hidrogeološkog aspekta, područje je izgrađeno od formacija niske propusnosti, što ograničava tok podzemnih voda. Podzemne vode se uglavnom javljaju u obliku manjih procjeđivanja ili izvorišta duž kontaktnih zona ili u ispucalim stijenskim masama. Terenskim istraživanjima identificirano je nekoliko izvora koje lokalno stanovništvo i rafting kampovi koriste za vodosnabdijevanje. Ovi izvori se uglavnom nalaze iznad trase puta i ne pripadaju zaštićenim zonama javnog vodosnabdijevanja. Međutim, duž trase su evidentirani neformalni cjevovodi za vodu, često izvedeni gumenim crijevima, koji prelaze trasu puta i mogu biti ugroženi tokom izgradnje.

Inspekcijskim pregledima na terenu u 2025. godini utvrđene su niske izdašnosti podzemnih voda, što potvrđuje da se očekuju manji i upravljivi dotoci vode u iskope. Ne očekuju se značajne podzemne vodne prepreke za izvođenje temeljnih konstrukcija ili dubokih iskopa. Područje je klasificirano kao umjereno seizmično, te se ne očekuju posebna ograničenja uz uslov primjene seizmičkih standarda prema Eurokodovima.

Tokom **faze izgradnje**, glavni rizici uključuju slučajno zagađenje uslijed isticanja goriva ili odlaganja otpada, kratkoročno povećanje zamućenja zbog zemljanih radova, te potencijalne prekide u lokalnim sistemima vodosnabdijevanja. Ovi uticaji se smatraju lokalnim i privremenim, a standardne mjere odvodnjavanja i zadržavanja biće dovoljne za upravljanje dotocima podzemnih voda. Posebna pažnja biće posvećena zaštiti privatnih vodovodnih linija koje snabdijevaju rafting kampove, za koje će biti neophodna tehnička rješenja radi očuvanja njihove funkcionalnosti. Kako bi se uticaji tokom izgradnje sveli na minimum, voda iz iskopa će se prikupljati i tretirati prije ispuštanja. Sve vodovodne veze moraju biti mapirane i sačuvane putem propusta ili alternativnih cjevovoda. Otpadne vode iz proizvodnje betona biće tretirane, a punjenje goriva i skladištenje opasnih materija provodiće se uz striktnu procedure radi sprečavanja zagađenja.

Tokom **faze korištenja**, glavni rizik predstavlja zagađenje od neprečišćenog oticanja s puta, koje može sadržavati ugljikovodike, teške metale i sredstva za odleđivanje. Međutim, s obzirom na nisku propusnost podloge i odsustvo krških akvifera, ranjivost podzemnih voda ocijenjena je kao niska do umjerena. Tokom korištenja, pratiće se oticanje s puta i neće se ispuštati u blizini izvora ili bunara. U zbiru, navedene mjere se smatraju dovoljnim da se rizici po podzemne vode svedu na zanemariv nivo.

5.3 Površinske vode

Projektno područje karakterizira gusta hidrološka mreža, uključujući rijeke Drinu i Taru, brojne potoke i sezonske jaruge. Trasa prati rijeku Drinu duž više od 13 km, a potom se nastavlja uz rijeku Taru. Većina vodotoka duž trase se ulijeva u Drinu, dok samo jedan vodotok pripada slivu Tare. Identificirano je ukupno 107 površinskih vodnih tijela, od kojih se 74 nalaze u Sekciji B. Područje obuhvata stalne i povremene vodotoke, uglavnom malog kapaciteta i bez regulacije. Kvalitet površinskih voda je generalno dobar, iako su ranija i nedavna mjerenja zabilježila povišene koncentracije olova u pojedinim dionicama Drine. U području nema industrijskih izvora zagađenja, ali je uočeno prisustvo kućnog otpada i neadekvatno održavanje propusta. Uzorkovanja provedena u 2025. godini potvrdila su dobar kvalitet vode na većini lokacija, uz umjereno snižen kvalitet u zoni ušća Tare i Drine.

Projekat će presijecati više vodotoka putem otvorenih sistema odvodnje, propusta, mostova i lokacija za odlaganje viška materijala. Propustima će se regulisati više od 60 vodotoka, dok je planirano 13 mostovskih prelaza bez postavljanja stubova u koritu rijeka. Sistem odvodnje usmjeravaće oticanje s

Netehnički rezime

Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 18

puta u okolne vodotoke putem 48 ispusta. Dvije lokacije za odlaganje viška materijala nalaze se u osjetljivim područjima sa visokom zasićenošću tla i malom brzinom oticanja, što povećava rizik od lokalnih poplava i zagađenja. Glavni projekat trenutno ne predviđa posebne mjere ublažavanja za regulaciju vodotoka na tim lokacijama niti duž pristupnih puteva.

Tokom **faze izgradnje**, preusmjeravanje potoka, ugradnja propusta i zemljani radovi mogu promijeniti režime proticanja i infiltracije, naročito u prirodnim i slabo otpornim vodotocima. Neadekvatno projektovani propusti mogu dovesti do poplava, presušivanja ili fragmentacije vodenih staništa. Rizici od zagađenja uslijed ispiranja sedimenta, izlivanja goriva, ispuštanja otpadnih voda i nepravilnog upravljanja otpadom su značajni, posebno u zonama regulacije vodotoka i u blizini lokacija za odlaganje viška materijala.

Mjere ublažavanja započinju u fazi projektovanja, kroz ažuriranje hidrološke studije radi uvažavanja savremenih padavinskih obrazaca i protoka. Propusti moraju biti optimalno locirani i projektovani prema ekološkim principima, kako bi se očuvao prirodni režim proticanja, struktura dna i kontinuitet vodenih ekosistema. Sistemi odvodnje trebaju uključiti taložnike i vegetacijske pojaseve, posebno u sedam identificiranih zona zadržavanja voda. Na lokacijama za odlaganje viška materijala i duž pristupnih puteva, proticanje površinskih voda mora biti očuvano i adekvatno regulisano odgovarajućim mjerama odvodnje.

Tokom izgradnje, mjere kontrole erozije, sedimentne barijere, zadržavanje izlivanja i pravilno upravljanje otpadom biće ključni za sprečavanje zagađenja voda. Protokoli sprečavanja zagađenja provodiće se kroz Plan reagovanja u vanrednim situacijama i svakodnevni nadzor gradilišta.

Tokom **faze korištenja**, oticanje s puta sadržavaće ulja, teške metale, čestice od trošenja guma i sredstva za odleđivanje, koje će se neposredno ispuštati u vodotoke. S obzirom na to da otvoreni sistem odvodnje ne uključuje sisteme tretmana, ovo predstavlja srednji rizik po kvalitet površinskih voda, posebno u niskim zonama zadržavanja. Istraživanja biodiverziteta potvrdila su prisustvo salmonidnih vrsta riba, što dodatno povećava ekološku osjetljivost. Tokom korištenja, redovno čišćenje i održavanje sistema odvodnje, primjena ekološki prihvatljivih sredstava za odleđivanje te monitoring kvaliteta ispusta doprinijeće očuvanju kvaliteta voda. Iako otvoreni sistemi imaju ograničenja, kombinacija navedenih mjera se smatra dovoljnom da se rizici po površinske vode svedu na nizak nivo.

5.4 Tlo i namjena zemljišta

Projektno područje karakteriziraju tla niske plodnosti, kao što su distrični kambisoli, kalcokambisoli i rendzine, uglavnom razvijeni na krečnjaku i dolomitu. Plodna tla su ograničena na male aluvijalne površine uz rijeku Drinu, dok je većina zemljišta pod šumom i neprikladna za poljoprivredu zbog strmih padina, erozije i plitkih profila. Pokrov zemljišta dominantno čine listopadne šume, zeljasta vegetacija i manji udio zapečaćenih površina. Prema podacima prostornog planiranja, trasa puta prolazi kroz gotovo 5 hektara poljoprivrednog zemljišta. Koridor je takođe visoko podložan klizištima zbog nestabilne geologije, strmog terena i uslova pogodnih za eroziju. Prethodne procjene identificirale su aktivne i visokorizične klizišne zone, koje su često dodatno pogoršane ljudskim djelovanjem. Ispitivanja kvaliteta tla u blizini planiranog mosta preko rijeke Tare nisu pokazala kontaminaciju, što ukazuje na ograničene rizike od zagađenja uslijed postojećih aktivnosti.

Tokom **faze izgradnje**, ključni uticaji na tlo uključuju uklanjanje humusnog sloja, zbijanje tla uslijed kretanja mehanizacije, destabilizaciju kosina, promjenu namjene zemljišta i potencijalnu kontaminaciju uslijed goriva ili građevinskih materijala. Oko 42 hektara zemljišta prekrivenog vegetacijom biće zahvaćeno, što će smanjiti plodnost tla i povećati rizike od erozije ukoliko se ne upravlja adekvatno. Klizišta mogu biti pokrenuta usjecima kosina i krčenjem vegetacije, naročito u geotehnički nestabilnim područjima već identificiranim u Glavnom projektu. Bez odgovarajućih mjera ublažavanja može doći do

Netehnički rezime

Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 19

gubitka tla i dugoročne degradacije. Prenamjena zemljišta iz šume u infrastrukturu takođe dovodi do trajne ekološke promjene i fragmentacije staništa.

Radi minimiziranja uticaja, Plan upravljanja humusnim slojem usmjeravaće pravilno skidanje, skladištenje i ponovnu upotrebu plodnog tla. Zbijanje tla smanjiće se kontrolisanim kretanjem mehanizacije i primjenom tehnologija sa manjim uticajem. Rizici od klizišta i erozije upravljaće se strukturnom i vegetacijskom stabilizacijom kosina, revegetacijom i mjerama kontrole erozije. Promjena namjene zemljišta biće ograničena na nužno potrebne površine, a očišćene zone biće obnovljene korištenjem autohtonih vrsta. Potencijalna kontaminacija rješavaće se strogim procedurama rukovanja gorivom i hemikalijama, određenim zonama za pranje i planiranjem reagovanja u vanrednim situacijama.

Tokom **faze korištenja**, glavni rizici uključuju eroziju tla na usjecima i nasipima, zagađenje uslijed oticanja površinskih voda i slučajna izlivanja. Neadekvatno održavanje sistema odvodnje ili mjera kontrole erozije može vremenom pogoršati ove uticaje, naročito ako vegetacija nije obnovljena i ako stabilizacione mjere nisu implementirane u skladu s projektom. Tokom korištenja, redovno održavanje odvodnje, inspekcije kosina i planovi reagovanja na izlivanja obezbijediće dugoročnu zaštitu tla. Uz potpunu implementaciju, očekuje se da će svi rizici povezani s tlom biti ublaženi.

5.5 Kvalitet vazduha

Radi procjene postojećeg stanja, jednokratna mjerenja provedena su na dvije lokacije duž planirane trase puta. Rezultati su bili u okviru zakonskih graničnih vrijednosti prema *Uredbi o graničnim vrijednostima kvaliteta vazduha*⁵, što ukazuje na dobar kvalitet vazduha duž putnog koridora.

Izgradnja i korištenje puta mogu uticati na lokalni kvalitet vazduha. Tokom izgradnje, prašina i ispušni gasovi iz mašina i opreme mogu privremeno pogoršati kvalitet vazduha. Nakon puštanja puta u saobraćaj, povećan intenzitet saobraćaja može dovesti do viših koncentracija zagađujućih materija u vazduhu, kao što su azotni oksidi, ugljen-monoksid i fine čestice.

Izgradnja i korištenje puta mogu uticati na lokalni kvalitet vazduha. Tokom izgradnje, prašina i ispušni gasovi iz mašina i opreme mogu privremeno pogoršati kvalitet vazduha. Nakon puštanja puta u saobraćaj, povećan intenzitet saobraćaja može dovesti do viših koncentracija zagađujućih materija u vazduhu, kao što su azotni oksidi, ugljen-monoksid i fine čestice.

Uticaji tokom izgradnje procijenjeni su u skladu sa Smjernicama Instituta za upravljanje kvalitetom vazduha⁶, koje uzimaju u obzir vrstu i količine korištenih materijala te lokaciju obližnjeg stanovništva i ekosistema. Rizik od uticaja prašine uslijed zemljanih radova, rušenja i transporta materijala ocijenjen je kao srednji.

Dizel-mašine će emitovati NO_x, SO₂, CO, VOC i čestice. Broj i vrsta mašina, sati rada, kvalitet goriva i održavanje uticaće na ukupne emisije. Međutim, s obzirom na to da je put projektovan kao dvosmjerna dvotračna saobraćajnica i da se očekuje da će istovremeno biti operativan samo umjeren broj mašina, uz povoljne uslove raspršenja (šumski pokrov, riječna dolina), očekuje se da će uticaji ispušnih gasova ostati niski. Uticaji će biti privremeni i izraženiji niz padinu zbog vjetra i reljefa.

Radi smanjenja prašine tokom izgradnje, Izvođači će primjenjivati vlaženje izloženih površina u sušnim uslovima u blizini stambenih objekata, prekrivati deponije materijala i terete u transportu te

⁵ Službeni glasnik RS, broj 124/12

⁶ Institut za upravljanje kvalitetom vazduha (Institute of Air Quality Management) (2024). Smjernice za procjenu prašine nastale uslijed rušenja i građevinskih radova, verzija 2.2. Dostupno na: iaqm.co.uk/wp-content/uploads/2013/02/Construction-Dust-Guidance-Jan-2024.pdf

Netehnički rezime

blagovremeno provoditi revegetaciju poremećenih površina. Radovi u blizini zajednica biće obustavljeni tokom jakih vjetrova. Kamioni će biti prekriveni i očišćeni pri izlasku s gradilišta. Mašine će se redovno održavati, neispravna oprema će se uklanjati iz upotrebe, a gdje je izvodivo koristiće se gorivo sa niskim sadržajem sumpora i savremeni motori. Stacionarni izvori emisija biće locirani dalje od osjetljivih područja. Ove mjere smanjuju ukupni rizik po kvalitet vazduha tokom izgradnje sa srednjeg ili niskog na nizak ili zanemariv.

Emisije tokom korištenja puta biće i iz ispuha i neispušne, uključujući trošenje guma i kočnica te ponovno podizanje prašine. Raspršenje će zavisiti od intenziteta saobraćaja, brzine, reljefa, meteoroloških uslova i vegetacije. Ruralni, šumoviti karakter područja i dolina rijeke Drine obezbjeđuju dobru prirodnu ventilaciju. Nekoliko receptora nalazi se unutar 200 m od puta i u blizini nema izrazito osjetljivih namjena prostora. Projektovani saobraćaj je relativno nizak, u rasponu od 940 vozila/dan u 2028. godini do 1.689 do 2057. godine. Ovi nivoi, u kombinaciji s povoljnim okruženjem, ukazuju na zanemarive uticaje na kvalitet vazduha tokom korištenja, pri čemu se očekuje da će koncentracije ostati ispod nacionalnih i međunarodnih standarda.

5.6 Klima i klimatske promjene

Projektno područje karakterizira umjereno-kontinentalna klima, pri čemu na većim nadmorskim visinama preovladavaju planinski klimatski uslovi. Dugoročne klimatske projekcije prema scenariju RCP8.5 ukazuju na porast prosječnih temperatura za približno 5°C i smanjenje ukupne godišnje količine padavina za 5-10% do kraja vijeka.

Očekuje se da će implementacija Projekta rezultirati blagim smanjenjem emisija Obuhvata 2⁷, prvenstveno zbog manjeg broja rasvjetnih stubova i projektovanog pada faktora emisija elektroenergetske mreže, pri čemu se emisije smanjuju za približno 14% i u 2028. i u 2057. godini u poređenju s referentnim scenarijem. Emisije Obuhvata 3 povezane s korištenjem vozila očekuje se da će porasti kao rezultat većih saobraćajnih tokova i povećanja kapaciteta saobraćajnice, uz rast od 15,4% u 2028. godini i 22,4% u 2057. godini. Dodatno, jednokratne emisije Obuhvata 3⁸ iz građevinskih materijala procijenjene su na 120.191 tCO₂e. Uprkos ukupnom rastu emisija uzrokovanom intenzivnijim korištenjem puta, sjenoviti trošak ugljika u projektom scenariju je 20,6% niži, što ukazuje na poboljšanu dugoročnu ugljičnu efikasnost.

U pogledu prilagođavanja klimatskim promjenama, procjena potvrđuje da je Projekat izložen više klimatskih rizika, pri čemu su klizišta i pluvijalne poplave ocijenjene kao visoki rizici, dok se šumski požari i događaji snijega/leda smatraju srednjim rizicima. U projekat su već integrisane različite tehničke mjere otpornosti, uključujući stabilizaciju kosina, poboljšanu odvodnju, geotehnička istraživanja i izmjene potpornih konstrukcija. Dodatne mjere ublažavanja predlažu se za fazu projektovanja, kao i izgradnje i korištenja i uključuju planiranje odgovora u vanrednim situacijama, kontrolu erozije i sedimenata, mjere prevencije požara te kontinuirano održavanje kritične infrastrukture. Rješenja zasnovana na prirodi, kao što su sadnja autohtone vegetacije i pošumljavanje lokacija za odlaganje viška materijala, takođe predstavljaju ključni dio strategije otpornosti Projekta.

5.7 Buka i vibracije

Glavni postojeći izvori buke u Projektom području su saobraćaj na putevima M18 i M20, kao i lokalno kretanje vozila, aktivnosti zajednice i prerada drveta u Brodu. Radi procjene postojećeg stanja, dnevni nivoi buke izmjereni su na dvije reprezentativne lokacije u blizini osjetljivih receptora. Rezultati su

⁷ Indirektne emisije stakleničkih plinova koje proizlaze iz proizvodnje kupljene električne energije, pare, grijanja ili hlađenja.

⁸ Indirektne emisije stakleničkih plinova koje nastaju u lancu vrijednosti, uključujući uzvodne i nizvodne aktivnosti kao što su transport, proizvodnja kupljenih materijala i korištenje prodatih proizvoda.

Netehnički rezime

pokazali usklađenost s dozvoljenim dnevnim graničnim vrijednostima. U području ne postoje značajni izvori vibracija, kao što su aktivni rudnici ili teška industrija.

Izgradnja i korištenje puta generisaće buku i, u manjoj mjeri, vibracije. Ovi uticaji se razlikuju po fazama, pri čemu tokom izgradnje dominiraju mašine i miniranje, a tokom korištenja saobraćaj je primarni izvor buke.

Mašine, zemljani radovi i kretanje vozila glavni su izvori buke u blizini aktivnih radnih zona. Neke mašine, poput buldožera, mogu prelaziti 66 dB na udaljenosti od 50 m. Nivoi buke opadaju s udaljenošću, a reljef ili vegetacija mogu pružiti djelimično zaklanjanje. Izloženost će biti privremena i mijenjat će se kako radovi budu napredovali, pri čemu je uticaj ocijenjen kao umjeren. Vibracije mogu prelaziti pragove za oštećenje objekata do 27 m od radova na pobijanju šipova i do 8 m od drugih mašina. Pragovi osjetljivosti ljudi mogu biti prekoračeni do 144 m od radova na pobijanju šipova. Kako se izgradnja bude odvijala, ovi efekti će se pomjerati i smanjivati. Lokalizirane mjere ublažavanja biće potrebne za objekte unutar 50 m. Tokom izgradnje, bukom će se upravljati ograničenjima radnog vremena, izborom i održavanjem opreme, te komunikacijom s lokalnim stanovništvom. Privremene akustične barijere i prilagođeni rasporedi radova mogu se koristiti u osjetljivim zonama. U pogledu vibracija, u blizini objekata primjenjivat će se metode s niskim vibracijama, a monitoring će se provoditi ukoliko dođe do pritužbi.

Buka u fazi korištenja je modelirana. Svi receptori se nalaze unutar regulatornih graničnih vrijednosti, osim dvije kuće locirane 7 i 9 metara od trase, kod kojih se može javiti umjeren uticaj. Preporučuje se pasivna zaštita od buke (npr. unapređenje stolarije) za ove objekte, ukoliko monitoring nakon izgradnje ukaže na potrebu. Za sve ostale lokacije, uticaj je zanemariv. Ne očekuje se da će vibracije od putnog saobraćaja biti primjetne niti uzrokovati oštećenja, čak ni na udaljenosti od 15 m, pod uslovom da kolovozne površine ostanu ravne i dobro održavane. Nakon primjene mjera ublažavanja, očekuje se da će svi uticaji buke i vibracija ostati u prihvatljivim okvirima.

5.8 Upravljanje otpadom i materijalima

Građevinske aktivnosti će generisati različite vrste otpada, uključujući otpad od čišćenja terena, iskopa, betonskih i asfaltnih radova, miniranja, održavanja opreme i prisustva radnika. Očekivane kategorije otpada uključuju građevinski i otpad od rušenja, komunalni otpad, ambalažni otpad, ulja i premaze. Plan upravljanja otpadom pripremljen je kao dio dokumentacije za ekološku dozvolu. Plan definira procedure za dokumentovanje otpada, smanjenje, razdvajanje, skladištenje, tretman i odlaganje. Očekuje se približno 750.000 m³ viška materijala, koji će se upravljati na određenim lokacijama za odlaganje. Neadekvatno postupanje s otpadom tokom izgradnje može negativno uticati na vazduh, tlo, vode, biodiverzitet i pejzaž, posebno ukoliko se opasnim komponentama ne upravlja pravilno. Komunalni otpad od radnika očekuje se u malim količinama, ali se i njime mora upravljati na propisan način.

Izvođač mora provoditi postojeći Plan upravljanja otpadom i izraditi Plan upravljanja građevinskim otpadom kao dio Plana upravljanja životnom sredinom i društvenim aspektima u fazi izgradnje. Ovi planovi će uključivati procedure za klasifikaciju, razdvajanje i skladištenje otpada na sigurnim, za to određenim lokacijama, te prenos odgovornosti na ovlaštene operatere za upravljanje otpadom. Spaljivanje ili zakopavanje otpada na lokaciji strogo je zabranjeno, a svi materijali koji se ne mogu ponovo koristiti moraju biti propisno zbrinuti.

U Glavnom projektu iz 2017. godine predloženo je petnaest **lokacija za odlaganje viška materijala**. Međutim, uslijed promjena u korištenju zemljišta, nekoliko ovih lokacija više nije pogodno, uključujući lokacije koje se sada nalaze u blizini rafting kampova ili unutar kritičnih staništa. Ova pitanja obrađena su u poglavljima o turizmu i biodiverzitetu ovog rezimea. Od projektanta će se zahtijevati da identificira

Netehnički rezime

Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 22

alternativne lokacije za odlaganje u okviru novog Glavnog projekta. Odabir lokacija iz 2017. godine zasnovao se na geotehničkim i hidrogeološkim uslovima, ali ih je potrebno ponovo procijeniti. Neke lokacije mogu biti neprikladne zbog rizika od erozije, izloženosti poplavama, ekološke osjetljivosti ili blizine naselja.

Utjecaji predloženih lokacija za odlaganje viška materijala zavisiće od lokalne topografije, hidrogeologije i blizine receptora. Odlaganje viška materijala mora se provoditi u skladu s geotehničkim i principima projektovanja odvodnje, radi sprečavanja erozije i kontaminacije. Površine odlagališta moraju biti stabilizirane i vegetacija ponovo uspostavljena. Lokacije moraju biti udaljene od vodotoka i kritičnih staništa. Tamo gdje postoje strme padine, izgradiće se obloženi jarci radi kontrole oticanja. Projektant mora ažurirati procjenu pogodnosti lokacija na osnovu aktuelnih terenskih istraživanja.

Nabavka dodatnih građevinskih materijala, kao što su šljunak i kamen, biće u nadležnosti Izvođača i mora se vršiti isključivo od licenciranih dobavljača s važećim ekološkim i vodnim dozvolama. Nabavka materijala nosi i indirektno riziko ukoliko dobavljači trećih strana ne ispunjavaju ekološke standarde. Nelegalno vađenje, ukoliko se ne spriječi odgovarajućim nadzorom, može dovesti do trajne degradacije životne sredine. Stoga su potrebni dubinska provjera, dokumentovanje i verifikacija dobavljača. Za materijale nabavljene na tržištu, Izvođač mora nabavljati isključivo od licenciranih dobavljača s važećim dozvolama. Plan upravljanja materijalima biće pripremljen kako bi obuhvatio nabavku, skladištenje, praćenje, kontrolu kvaliteta i aranžmane za nepredviđene situacije te obezbijedila usklađenost s ciljevima Projekta u pogledu zaštite životne sredine i efikasnog korištenja resursa.

U normalnim uslovima, korištenje puta neće generisati značajne količine otpada, iako manje količine mogu nastajati tokom periodičnog održavanja kolovoza, signalizacije i objekata. Tokom korištenja, otpad iz rutinskog održavanja (npr. signalizacija, asfalt, zaštitne ograde) mora se upravljati putem licenciranih izvođača u skladu s propisima o upravljanju otpadom. Tokom korištenja puta, PRS će pripremiti Plan upravljanja otpadom, kojim će se definisati uloge i odgovornosti za upravljanje otpadom nastalim tokom održavanja. Licencirani operateri će biti angažovani za tretman i odlaganje otpada. Vanredne procedure će se formalizirati kroz Plan pripravnosti i reagovanja u vanrednim situacijama, uz podršku procjena opasnosti i obuke osoblja.

5.9 Pejzaž i vizuelno okruženje

Osnovne karakteristike pejzaža. S obzirom na to da BiH nema zvaničnu Procjenu karaktera pejzaža (LCA, *engl. Landscape Character Assessment*), ova studija se oslonila na desktop analizu i terenska istraživanja. Postojeće reference obuhvataju samo klimu, tlo i vegetaciju i ne daju cjelovitu sliku karaktera pejzaža. Stoga je ova procjena uzela u obzir i obrasce naseljavanja, korištenje zemljišta, kulturne karakteristike i vizuelne elemente radi formiranja kontekstualno specifične analize. Ključni aspekti uključuju:

- Karakteristike pejzaža: Dolina rijeke Drine predstavlja dominantnu pejzažnu cjelinu, sa strmim, šumovitim bokovima i terasama oblikovanim prirodnim procesima. Vegetacija se mijenja s nadmorskom visinom, od priobalnih vrba i topola do hrastovo-grabove šume i četinarskih sastojina na većim visinama. Uprkos vidljivim ljudskim aktivnostima (naselja, poljoprivreda, putevi), područje zadržava pretežno prirodan, zatvoren i udaljen karakter.
- Topografija: Trasa prolazi kroz razuđen krški teren obilježen strmim dolinama, stjenovitim izdancima i fluvijalnim terasama. Kanjon Drine, posebno u blizini Foče i granice s Crnom Gorom, vizuelno je dramatičan, s uskim prolazima i visokim liticama.
- Zemljišni pokrov: Dominiraju listopadne šume, iako su mnoge degradirane. Vegetacija varira s visinom i ekspozicijom, pri čemu u kanjonu preovladavaju termofilne vrste, a na višim visinama mješovite šume. Travnjaci i ograničene priobalne zone doprinose raznolikosti pejzaža.

Netehnički rezime

Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 23

- **Naselja:** Trasa prolazi kroz rijetko naseljena područja. Najveće naselje je Brod (oko 400 stanovnika), uz druge manje skupine kao što su Kopilovi. Infrastruktura je ograničena, a većina kuća nakon km 6+800 je izolovana.
- **Zaštićena područja:** Trasa se djelimično preklapa s Parkom prirode Tara (na lokaciji mosta) i nalazi se u blizini više Natura 2000 i Emerald područja. Park prirode Piva takođe počinje na granici BiH i Crne Gore, što znači da se most nalazi unutar njegove granice.

Najosjetljivija pejzažna područja su koridor rijeke Drine i Park prirode Tara, za koja su predviđene ciljane mjere ublažavanja. Preostale dionice uglavnom prolaze brdovitim terenom s degradiranim šumama i klizištima, uz nižu vizuelnu osjetljivost.

Osnovne vizuelne karakteristike. Analiza Zone teorijske vidljivosti (ZTV) provedena je koristeći DEM model u softveru QGIS, uz pretpostavku scenarija najgoreg slučaja (golo tlo, bez vegetacije). Vidljivost je procjenjivana unutar radijusa od 5 km, ali su topografska ograničenja smanjila efektivnu vidljivost na oko 3 km, prvenstveno s zapadne obale Drine. Šumski pokrov, posebno listopadno drveće, pruža dodatni sezonski zaklon.

Stanovnici u približno 10 do 20 objekata smještenih u Donjim Kopilovima i Čelikovom Polju mogu biti vizuelno pogođeni Projektom, pri čemu je njihova osjetljivost ocijenjena kao srednja. Korisnici puta M18 imaju samo kratke, povremene poglede na trasu u Sekciji B te se stoga smatraju receptorima niske vizuelne osjetljivosti. Od ukupno 34 rafting kampa duž koridora, pet kampova smještenih između km 12,3 i 16,0 imaju direktne poglede na nove mostove i lokacije za odlaganje viška materijala te su ocijenjeni kao visoko osjetljivi; preostali kampovi, koji su orijentisani prema rijeci i na nižim nadmorskim visinama, smatraju se receptorima niske osjetljivosti.

Na osnovu modeliranja vidljivosti i terenskih opažanja odabrane su tri ključne grupe receptora za detaljnu procjenu, te su pripremljene fotomontaže za vidikovce locirane u blizini ovih lokacija. Prva grupa obuhvata stanovnike koji žive u blizini km 5+750, na početku Sekcije B, a fotomontaža koja prikazuje postojeće stanje i planirani Projekat za ovu lokaciju prikazana je na slici 2. Druga grupa se sastoji od turista koji borave u rafting kampovima oko km 12+300, a vidikovac s odgovarajućom fotomontažom s ove lokacije prikazan je na slici 3. Treća grupa obuhvata posjetioce kampa Bastasi i obližnje džamije, locirane između km 15+600 i 16+200, kako je prikazano na slici 4.

Tehnička pomoć za pripremu dubinske analize glavnog projekta i procjene troškova, te analize nedostataka postojeće studije izvodljivosti i procjene uticaja na životnu sredinu i društvena pitanja za dionicu Foča-Hum u BiH

Pregled lokacija osjetljivih receptora
Vizura 1



Slika 2: Vizura 1

Tehnička pomoć za pripremu dubinske analize glavnog projekta i procjene troškova, te analize nedostataka postojeće studije izvodljivosti i procjene uticaja na životnu sredinu i društvena pitanja za dionicu Foča-Hum u BiH

Pregled lokacija osjetljivih receptora
Vizura 2



Slika 3: Vizura 2

Tehnička pomoć za pripremu dubinske analize glavnog projekta i procjene troškova, te analize nedostataka postojeće studije izvodljivosti i procjene uticaja na životnu sredinu i društvena pitanja za dionicu Foča-Hum u BiH



Pregled lokacija osjetljivih receptora
Vizura 3

Bez projekta



Sa projektom



Slika 4: Vizura 3

Tokom faze **izgradnje**, krčenje vegetacije dovešće do trajnih promjena u pejzažu. Formiranje usjeka i nasipa očekuje se da će značajno izmijeniti postojeću topografiju, stvarajući nove, vizuelno uočljive reljefne oblike. U područjima gdje se objekti uklanjaju radi izgradnje nove trase, lokalni karakter pejzaža biće dodatno narušen. Prisustvo mehanizacije, gradilišnih baza, ograda i rasvjete privremeno će dominirati vizurama, posebno u blizini stambenih objekata i turističkih kampova. Dodatno, stvaranje prašine i umjetna rasvjeta mogu uticati i na stanovnike i na turiste, narušavajući vizuelni kvalitet i osjećaj mira.

Radi minimiziranja vizuelnih smetnji, oko gradilišnih zona biće postavljene privremene neprozirne ograde kako bi se zaklonile mašine i radovi. Usmjereni rasvjeta niskog intenziteta koristiće se radi smanjenja svjetlosnog zagađenja, posebno u blizini osjetljivih receptora kao što su stambeni objekti i

Netehnički rezime
Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 27

rafting kampovi. Mjere sprečavanja erozije tla, opisane u poglavljima o hidrogeologiji i površinskim vodama, primjenjivaće se radi zaštite riječnih obala i šumovitih padina, posebno u blizini rijeka Drine i Tare te Parka prirode Tara. Gradilišne baze i pristupni putevi biće vraćeni u prvobitno stanje po završetku radova.

Tokom faze **korištenja**, uvođenje trajnih infrastrukturnih elemenata, kao što su mostovi i potporni zidovi, imaće dugotrajan vizuelni uticaj, posebno u područjima s otvorenim ili slabo razvijenim okruženjem. Kretanje vozila, korištenje putne rasvjete i postavljanje signalizacije dodat će dinamičnu vizuelnu aktivnost prethodno mirnim pejzažima, mijenjajući doživljaj i stanovnika i posjetilaca.

Dugoročne mjere ublažavanja fokusiraju se na reintegraciju infrastrukture u pejzaž. Plan obnove staništa i pejzaža usmjeravaće ponovnu sadnju autohtone vegetacije na poremećenim kosinama, nasipima i lokacijama za odlaganje viška materijala. Na vidljivim konstrukcijama, kao što su potporni zidovi i mostovi, korišćiće se prirodne završne obrade i materijali radi smanjenja kontrasta s okolnim terenom. Na vizuelno osjetljivim lokacijama provodiće se dodatna sadnja drveća, posebno autohtonih zimzelenih vrsta, radi ublažavanja industrijskog izgleda infrastrukture i obnove vizuelnog kontinuiteta.

5.10 Kulturna baština

Džamija Hum-Bastasi, koja pripada Islamskoj zajednici, nalazi se na udaljenosti od oko 20 metara od planiranog vijadukta. Uz džamiju se nalazi i manje mezarje. Iako se oba lokaliteta nalaze u neposrednoj blizini Projekta, ne očekuje se da će biti fizički pod uticajem Projekta. Džamija je obnovljena u periodu 2008-2009. godine i ponovo otvorena 2010. godine, iako ova lokacija ima vjersku namjenu najmanje od 1945. godine. Džamija je i danas u aktivnoj upotrebi, pri čemu je intenzitet korištenja izraženiji tokom ljetnog perioda i za vrijeme većih vjerskih praznika, kao što je Bajram.

Građevinske aktivnosti u blizini džamije mogu izazvati privremene uticaje, kao što su buka, prašina ili vibracije, posebno tokom perioda molitve ljeti ili za vrijeme vjerskih praznika. Ne očekuje se da će ovi uticaji onemogućiti odvijanje vjerskih aktivnosti, ali mogu privremeno narušiti mir i ambijent ovog prostora. Može doći i do manjih smetnji u pristupu ukoliko se građevinske aktivnosti ne planiraju adekvatno. Radi smanjenja ovih privremenih uticaja, predviđena je redovna komunikacija s predstavnicima džamije, uključujući blagovremene najave radova i koordinaciju termina izvođenja radova ako bi se, gdje god je to moguće, izbjegli važni vjerski dani. Primjenjivaće se uobičajene mjere kontrole buke i prašine, a nesmetan pristup džamiji biće obezbijeđen tokom cijelog perioda izvođenja radova.

Tokom faze korištenja puta, značajan pozitivan uticaj biće poboljšan pristup džamiji. Novi asfaltni put olakšaće dolazak posjetilaca i vjernika na lokaciju.

5.11 Turizam i rekreacija

Područje Foče je dobro etablirana destinacija za turizam zasnovan na prirodi, posebno rafting na rijeci Tari, koja je UNESCO-ova Svjetska baština i dio Nacionalnog parka Durmitor.

Rafting je dominantna turistička aktivnost, sa desetinama kampova duž rijeke Tare koji tokom ljetne sezone privlače hiljade posjetilaca. Ovi kampovi značajno doprinose lokalnoj ekonomiji i u velikoj mjeri zavise od putne infrastrukture za pristup turista. Iako su udaljeni od direktne trase puta, neke planirane lokacije za odlaganje viška materijala nalaze se u blizini kampova, što izaziva zabrinutost u pogledu potencijalnih smetnji tokom faze korištenja.

Ribolov u regionu je pretežno rekreativnog karaktera, obuhvata preko 200 km vodotoka sa vrstama kao što su pastrmka, mladica i lipljen. Postoje uređena ribolovna područja i održavaju se sezonska takmičenja. Iako se ne očekuju značajni uticaji na ribolovne aktivnosti, privremene smetnje poput Netehnički rezime

vibracija, buke i sedimentacije tokom izgradnje mogu uticati na vodene ekosisteme i migracione obrasce riba.

Lov se odvija u širokom području koje se preklapa s projektnim područjem i prvenstveno je usmjeren na raznovrsne vrste divljači. Iako su sudari vozila s divljači istorijski zabilježeni, loše stanje postojećeg puta je pomoglo u ograničavanju brzina. Modernizacija puta može povećati rizik od sudara s divljači bez odgovarajućih mjera ublažavanja, ali se takođe očekuje da će poboljšati pristup za potrebe upravljanja zemljištem i divljači.

Planinarenje u širem regionu koncentrisano je u okviru Parka prirode Tara i Nacionalnog parka Sutjeska, uključujući područja u blizini prašume Perućice. Iako Projekat ne presijeca formalne planinarske rute, očekuje se da će poboljšana povezanost podržati budući razvoj staza, zajedničke turističke ponude i lakši pristup udaljenim područjima. Trasa puta ne prolazi kroz zaštićene jezgrene zone niti kroz staništa koja se smatraju ekološki osjetljivim.

Radi izbjegavanja smetnji rafting kampovima lociranim u blizini predloženih lokacija za odlaganje viška materijala, više lokacija (03A, 03B, 05A, 05B, 05C i 06) biće potrebno izmjestiti tokom faze projektovanja na pogodnije lokacije dalje od aktivnih turističkih objekata. Ova mjera značajno smanjuje rizik od vizuelnih i bučnih uticaja i uticaja od prašine tokom izgradnje.

Tokom faze **izgradnje** uspostaviće se direktna koordinacija s rafting operaterima radi blagovremenog informiranja o građevinskim aktivnostima, ograničenjima pristupa i očekivanim smetnjama. Intenzivan građevinski saobraćaj biće ograničen tokom vršnih turističkih mjeseci i vikendom, a odlaganje viška materijala biće ograničeno na radne dane i van vršnih sati. Takođe će se primjenjivati mjere kontrole buke, vibracija i prašine.

Tokom faze **korištenja** očekuje se da će poboljšana putna infrastruktura unaprijediti pristup regionu, smanjiti vrijeme putovanja i poboljšati sigurnost saobraćaja, što može podržati daljnji razvoj turizma u području. Rizici od sudara vozila s divljači rješavaće se kroz formalnu koordinaciju s lokalnim lovačkim udruženjem. Njihov doprinos koristiće se za određivanje lokacija za postavljanje znakova upozorenja na divljač i potencijalnih mjera smirivanja saobraćaja, čime se smanjuju rizici i za korisnike puta i za divljač.

5.12 Otkup zemljišta

Proces otkupa zemljišta započeo je 2021. godine na osnovu ranijeg projektnog rješenja i u završnoj je fazi. Radi usklađivanja s relevantnim zahtjevima EBRD-a i SB-a, izvršiće se revizija ranije provedenog postupka otkupa zemljišta.

Nakon potvrđivanja konačnog projektnog rješenja i trase puta, te izrade revidiranog Elaborata eksproprijacije u skladu sa zakonskim okvirom Republike Srpske, biće izrađen **Plan preseljenja/Plan obnove sredstava za život** ukoliko se pokaže da je neophodan dodatni otkup zemljišta. U ovom trenutku očekuju se samo manja usklađivanja projektnog rješenja unutar koridora već predviđenog za put, zbog čega se ne očekuje da će dovesti do dodatnog zauzimanja zemljišta.

Jedno od pitanja koje zahtijeva posebnu pažnju je pilana koja zapošljava 16 radnika, te predstavlja značajan izvor zaposlenja u ruralnom području s inače ograničenim ekonomskim aktivnostima. Pilana posluje na zemljištu u državnom vlasništvu, koje je prethodno bilo ekspropisano za projekat Hidroelektrane Buk Bijela. Iako je postupak eksproprijacije okončan, pilana nikada nije uklonjena, te vlasnik već nekoliko godina nastavlja koristiti zemljište u komercijalne svrhe. Prema važećem projektnom rješenju, očekuje se da će trasa prolaziti kroz ili u neposrednoj blizini ovog zemljišta, što može zahtijevati uklanjanje objekata pilane. Ovaj slučaj zahtijevaće dodatnu analizu tokom pripreme

Netehnički rezime

Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 29

Plana preseljenja. Biće potrebno izvršiti provjeru statusa vlasništva i korištenja, precizno utvrditi obuhvat puta i uticaja koji iz toga proizlaze, procjenu tehnički i ekonomski održivih opcija za relokaciju pilane, kao i utvrđivanje odgovarajuće naknade ili mjera obnove sredstava za život. Cilj je omogućiti nastavak poslovanja bez nerazmjernog ekonomskog gubitka za vlasnika i zaposlene.

5.13 Zdravlje i sigurnost zajednice

Područje duž planirane trase puta je rijetko naseljeno, pri čemu je veći dio terena strm, pod šumom, podložan klizištima i neprikladan za trajno naseljavanje. Jedan naseljeni segment, između kilometarskih tačaka 5+500 i 6+800, obuhvata nekoliko kuća i jedan restoran lociran u neposrednoj blizini postojećeg puta. Posebno su dvije kuće vrlo blizu trase. Izvan ovog segmenta, preostali dio trase prolazi kroz nenaseljeni planinski teren, pri čemu su identificirane samo tri izolovane kuće duž dionice od 8 kilometara.

Tokom faze izgradnje, **moгу se javiti privremeni uticaji na domaćinstva i poslovne subjekte smještene u blizini puta, posebno u pogledu buke, vibracija i prašine**. Ove smetnje mogu uticati na svakodnevne životne uslove. Kretanje teške mehanizacije i prisustvo građevinskih vozila takođe uvode kratkoročne sigurnosne rizike za pješake, lokalne vozače i stoku. Ovi uticaji će se ublažiti mjerama kontrole prašine i buke te implementacijom sveobuhvatnog Plana upravljanja saobraćajem. To uključuje održavanje alternativnih pristupnih pravaca, provođenje sigurnih praksi vožnje, korištenje signalizacije i barijera te angažman saobraćajnih redara gdje je potrebno.

Specifičan rizik identificiran je u vezi s **lokacijom za odlaganje viška materijala 02, prikazanoj na Slici 5 u nastavku, koja se nalazi u blizini kuće** koja je potencijalno izgrađena nakon izrade prvobitnog projekta puta iz 2017. godine. Ova blizina nije bila predviđena u ranijim fazama planiranja Projekta. Radi sprečavanja negativnih uticaja, lokaciju će biti potrebno izmjestiti u konsultaciji s Opštinom Foča tokom faze konačnog projektovanja.

Tehnička pomoć za pripremu dubinske analize glavnog projekta i procjene troškova, te analize nedostataka postojeće studije izvodljivosti i procjene uticaja na životnu sredinu i društvena pitanja za dionicu Foča-Hum u BiH

Mjerilo: 1:1000

Legenda:

— Sekcija A
 ■ Odlagalište viška materijala 02

Indikativna lokacija odlagališta viška materijala 02



Slika 5: Okvirni prikaz lokacije odlagališta viška materijala

Netehnički rezime

Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 30

Nakon što se put izgradi, očekuje se da će uticaji buke biti minimalni za većinu receptora zbog niske gustine naseljenosti, povoljnih uslova rasprišenja i umjerenih saobraćajnih tokova. Međutim, dvije kuće locirane posebno blizu puta identificirane su kao potencijalno osjetljive, te su predložene ciljane mjere ublažavanja buke radi usklađenosti s primjenjivim standardima.

Ključni rizik u fazi korištenja odnosi se na povećanje brzina vozila, što može povećati vjerovatnoću sudara s pješacima, životinjama ili lokalnim vozačima, posebno u nekoliko zona gdje se kuće ili manji poslovni objekti nalaze blizu nove saobraćajnice. Ovaj rizik je posebno relevantan s obzirom na to da loše stanje postojećeg kolovoza prirodno ograničava brzinu. Kao odgovor, projekat uključuje niz mjera sigurnosti saobraćaja, uključujući poboljšanu trasu, preglednost i signalizaciju, s ciljem smanjenja rizika od nezgoda i unapređenja sigurnog korištenja puta za sve korisnike.

Korištenjem puta se ne očekuje da će značajno uticati na kvalitet vazduha, s obzirom na ograničene saobraćajne tokove i udaljenost od naseljenih mjesta.

Dugoročno, modernizovani put se očekuje da će donijeti značajne koristi u pogledu zdravlja i sigurnosti. Bolji kvalitet kolovoza, odvodnja i trasa poboljšaće uslove vožnje i smanjiti vjerovatnoću i težinu saobraćajnih nezgoda u regionu koji je trenutno pogođen lošom infrastrukturom.

5.14 Zaštita zdravlja i sigurnosti na radu

Izgradnja puta uključuje složene tehničke operacije, uključujući obimne zemljane radove, izgradnju mostova i stabilizaciju kosina u zahtjevnom terenu. Ove aktivnosti nose visoke rizike po sigurnost na radu, kao što su padovi s visine, povrede uzrokovane opremom, izloženost buci, prašini, vibracijama, strujnom udaru i povrede uslijed ručnog rukovanja teretom. Dodatne zabrinutosti uključuju nestabilnost kosina, opasnosti u skućenim prostorima, otkaze skela i nezgode s dizalicama, posebno tokom izgradnje mostova i potpornih zidova. Nepovoljni vremenski uslovi, slaba vidljivost i susreti s otrovnim životinjama mogu dodatno povećati rizike.

Radi ublažavanja ovih opasnosti, projektant će obezbijediti strukturni integritet i integrisanje zaštite zdravlja i sigurnosti na radu kroz ključne projektne proračune, izradu Studije zaštite zdravlja i sigurnosti na radu i Plana zaštite od požara te dostavljanje projektne dokumentacije na nezavisnu reviziju treće strane. Izvođači će implementirati sveobuhvatan sistem upravljanja zaštitom zdravlja i sigurnosti na radu usklađen s nacionalnim zakonodavstvom i međunarodnom dobrom praksom. To uključuje detaljne procjene rizika za pojedinačne aktivnosti, korištenje lične zaštitne opreme, sisteme zaštite od pada, procedure za rad u skućenim prostorima te planove sigurnosti za iskope i podizanje tereta. Dnevni brifinzi, obuka radnika, nadzor i monitoring biće obavezni. Aktivnosti će se obustavljati tokom opasnih vremenskih uslova, a primjenjivaće se i posebni protokoli za susrete s divljim životinjama. Cilj ovih mjera je smanjenje preostalog rizika sa visokog na nizak.

Iako su **rizici tokom faze korištenja** manji nego tokom izgradnje, osoblje za održavanje suočavaće se s opasnostima kao što su padovi tokom pregleda mostova, sudari u blizini aktivnog saobraćaja i izloženost hemikalijama ili mehanizaciji. Ublažavanje će se fokusirati na protokole održavanja koji uključuju zaštitu od pada, kontrolu saobraćaja tokom radova uz put, obuku za rukovanje hemikalijama i siguran rad s alatima i opremom. Ove mjere su osmišljene kako bi obezbijedile sigurno radno okruženje tokom čitavog operativnog vijeka puta.

5.15 Rad i uslovi rada

Sve radove na izgradnji puta izvodit će izvođač odabran kroz formalni postupak nabavke. Izvođač i svi podizvođači moraju postupati u skladu sa Zakonom o radu RS. Međutim, rizici neusklađenosti i dalje postoje zbog uobičajenih praksi u sektoru, kao što su lanci podugovaranja, sezonski rad i smanjenje troškova. Zbog nedostatka radne snage posljednjih godina, može biti potrebno angažovanje stranih Netehnički rezime

radnika. Vjerovatan je značajan priliv radnika, s obzirom na obim Projekta, a osjetljivost zajednice je visoka zbog ruralnog okruženja niske gustine naseljenosti. Međutim, rizik od rodno zasnovanog nasilja i uznemiravanja smatra se niskim, jer će se većina radova odvijati u nenaseljenim područjima, pri čemu će radnici biti smješteni u kampovima, a ne raspoređeni u samim lokalnim zajednicama. Tokom izgradnje biće implementirano više mjera radi usklađenosti s radnim standardima i upravljanja povezanim rizicima. Izvođači i podizvođači će biti obavezni da se formalno obavežu, tokom tenderskog postupka, na punu usklađenost sa Zakonom o radu RS, zahtjevima EBRD-a i SB-a, kao i Procedurom upravljanja radnom snagom. Izvođač mora da uspostavi mehanizam za pritužbe radnika, a svi radnici moraju proći uvodnu obuku koja obuhvata radna prava, procedure pritužbi, kodeks ponašanja te identifikaciju i prevenciju rodno zasnovanog nasilja i uznemiravanja. Za strane radnike, Izvođači moraju obezbijediti zakonito zaposlenje putem važećih radnih i boravišnih dozvola, kao i dvojezične ugovore o radu.

Još nije potvrđeno da li će biti potrebni zasebni **smještajni kapaciteti za radnike**. Ukoliko smještaj radnika bude potreban, svi kampovi će se voditi prema smjernicama IFC-a i EBRD-a o smještaju radnika.

Faza izgradnje takođe predstavlja **priliku za lokalne ekonomske koristi** kroz zapošljavanje nekvalifikovane i polukvalifikovane radne snage iz obližnjih zajednica. Radi uvećanja lokalnih koristi, Projekat će promovirati zapošljavanje lokalnih radnika za opšte radne pozicije gdje god je to moguće. Prilike za posao biće oglašavane lokalno, a provodiće se obuke ili programi unapređenja vještina radi povećanja zapošljivosti lokalnog stanovništva.

5.16 Prekogranični uticaji

Planirani most preko rijeke Tare djelimično će se prostirati unutar Parka prirode Piva u Crnoj Gori, kao dijela šireg sliva rijeke Tare i predloženog UNESCO-ovog Rezervata biosfere. Iako druga međunarodno zaštićena područja mogu biti indirektno zahvaćena, ne očekuje se značajna šteta po njihov integritet. Uticaji na Park prirode Piva očekuju se kao privremeni i lokalizirani uz predviđene mjere ublažavanja.

Radovi na izgradnji u blizini granice mogu uticati na rijeku Taru, kao zajedničko vodno tijelo, te dovesti do privremenih smetnji buke, prašine i vibracija na obje strane granice. Postoji i potencijal za povećanje zagušenja i emisija na graničnom prelazu. Iako Projekat poboljšava prekograničnu povezanost i turizam između BiH i Crne Gore, izgradnja može privremeno poremetiti putovanja i turističke tokove, posebno tokom vršnih mjeseci.

Standardne mjere ublažavanja uticaja na životnu sredinu i društvo (prašina, buka, vibracije, kvalitet vode i upravljanje saobraćajem) adresiraće većinu prekograničnih uticaja. Bilateralni sporazum obezbjeđuje koordinisanu implementaciju između BiH i Crne Gore. Ukoliko važeća zonacija ostane na snazi, pribaviće se građevinska dozvola od Parka prirode Piva.

6 Objavljivanje informacija i komunikacija

Za ovaj Projekat izrađen je Plan uključivanja zainteresovanih strana (PUZS). PUZS definiše pristup uključivanju zainteresovanih strana, javnom objavljivanju informacija, konsultacijama i upravljanju pritužbama. Rezime ključnih aktivnosti u vezi s objavljivanjem informacija i uključenjem zainteresovanih strana dat je u nastavku. Detaljne informacije sadržane su u PUZS-u.

Tabela 13: Sažetak zahtjeva za uključivanje zainteresovanih strana i objavljivanje informacija

Aktivnost	Vremenski okvir / Dodatni detalji
<p>OBJAVLJIVANJE PROJEKTNE DOKUMENTACIJE:</p> <p>Sljedeći dokumenti biće objavljeni u okviru Paketa za objavljivanje:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ PUZS sa obrascem za pritužbe u okviru Projekta ■ Plan upravljanja životnom sredinom i društvenim aspektima ■ Netehnički rezime ■ Plan upravljanja biodiverzitetom ■ Ažurirani Okvir politike otkupa imovine ■ Ažurirana Procedura upravljanja radnom snagom (objavljuje se isključivo od strane Svjetske banke, u skladu s njenim zahtjevima za objavljivanje) <p>Dokumenti će biti dostupni na službenim jezicima BiH/crnogorskom jeziku i na engleskom jeziku, u elektronskom i štampanom obliku, na sljedećim lokacijama:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ PRS: www.putevirs.com , adresa: Trg Republike Srpske 8, Banja Luka ■ Opština Foča: www.opstinafoča.rs.ba , adresa: Kralja Petra I, Foča <p>Objavljivanje će biti najavljeno putem lokalno dostupnih i frekventnih kanala radi obezbjeđivanja široke informiranosti javnosti, uključujući:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kancelariju Mjesne zajednice Brod ■ Javnu oglasnu tablu u blizini autobuske stanice u Brodu ■ Mjesta okupljanja zajednice, kao što su lokalni ugostiteljski objekti ■ Oglasnu tablu kod džamije Hum-Bastasi u području Projekta 	
<p>KONSULTATIVNI SASTANCI:</p> <p>PRS će organizirati dva javna konsultativna sastanka:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sastanak nakon izrade Glavnog projekta – radi prezentiranja obuhvata Projekta i prikupljanja povratnih informacija od zainteresovanih strana ■ Sastanak prije početka izgradnje – radi pojašnjenja dinamike radova, alternativnih pravaca, mehanizma za pritužbe i drugih relevantnih pitanja <p>Sastanci će se održavati u kancelariji Mjesne zajednice Brod ili u restoranu „Skadarlija“, kako bi se obezbijedio jednostavan pristup zajednici.</p> <p>Javnost će biti obaviještena najmanje 10 dana unaprijed putem:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ internet stranica PRS-a i Opštine Foča ■ emisija Radio Foča ■ lokalnih novina i drugih medija ■ Facebook stranice: https://www.facebook.com/focavijesti/ <p>Sve pristigle povratne informacije biće razmotrene. Svi sastanci biće dokumentovani. Sažeti izvještaj („matrica komentara“) s odgovorima biće objavljen na internet stranici PRS-a.</p>	

Netehnički rezime

Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 33

Za one koji nisu u mogućnosti ili ne žele prisustvovati javnim sastancima, PRS će omogućiti individualne ili konsultacije u malim grupama, prema potrebi.

PRS će takođe elektronskom poštom dostavljati pozive na sastanke zainteresiranim nevladinim organizacijama (lista nevladinih organizacija data je u PUZS-u i po potrebi će je ažurirati PRS).

OBJAVLJIVANJE INFORMACIJA O GRAĐEVINSKIM AKTIVNOSTIMA:

PRS i izvođači radova će proaktivno informirati pogođene zajednice i zainteresovane strane o građevinskim aktivnostima, uključujući:

- datume početka i završetka glavnih faza izgradnje
- radno vrijeme, uključujući noćne i vikend-radove
- izmjene u režimu saobraćaja ili obilazne pravce, s trajanjem i alternativnim rutama
- ograničenja pristupa zemljištu u blizini radnih zona
- planirane radove s povećanim intenzitetom buke i prašine, posebno u blizini osjetljivih područja
- mjere javne sigurnosti tokom izgradnje

Informacije će biti dostavljane putem:

- javnih oglasnih tabli u kancelariji mjesne zajednice i opštinskim objektima
- plakata na mjestima koja se često posjećuju
- internet stranica PRS-a i opštine
- lokalnih radio-obavještenja

Posebna koordinacija biće uspostavljena s rafting kampovima i turističkim operaterima duž rijeka Drine i Tare:

- imenovani kontakt izvođača zadužen za komunikaciju s turističkim sektorom
- mjesečni planovi radova biće dostavljani rafting kampovima putem njihove asocijacije
- nepredviđene promjene koje utiču na turističke tokove biće blagovremeno komunicirane
- gdje god je moguće, radovi koji utiču na pristup rijeci ili na ključne vikende biće prilagođeni u konsultaciji s operaterima

MEHANIZAM ZA PRITUŽBE I KONTAKT PODACI:

Radi obezbjeđivanja transparentnosti i odgovornosti, uspostavljen je formalni Mehanizam za pritužbe (s detaljima u PUZS-a). Ovaj mehanizam omogućava svim zainteresovanim stranama (uključujući pojedince, zajednice, organizacije i druge zainteresirane strane) da iznose zabrinutosti, postavljaju pitanja ili podnose pritužbe u vezi s bilo kojim aspektom Projekta. Pritužbe ili pitanja mogu se odnositi na uticaje na životnu sredinu i društvo, otkup zemljišta, smetnje tokom izgradnje, ponašanje radnika ili bilo koje drugo pitanje od interesa. Sve pritužbe će se razmatrati ozbiljno, rješavati blagovremeno i obrađivati uz puno poštovanje povjerljivosti. Mehanizam za pritužbe je dostupan svima, besplatan i neće rezultirati bilo kakvim oblikom odmazde.

PIT će potvrditi prijem svake zaprimljene prijave, poduzeti potrebne daljnje korake i dostaviti pisani odgovor u definisanom roku, kako je utvrđeno u PUZS-u.

Pritužbe i upiti mogu se dostaviti putem sljedećih kontakt podataka:

<p>Put Foča-Hum u Bosni i Hercegovini Javno preduzeće Putevi Republike Srpske – Tim za implementaciju projekta Stručnjak za komunikaciju Tel.: +387 51 330 330 Faks: +387 51 334 545 E-mail: ifi.projekti@putevirs.com Adresa: Trg Republike Srpske 8, Banja Luka</p>

Netehnički rezime

Tehnička pomoć povezivanja Zapadnog Balkana 2 34