



Јавно предузеће „Аутопутеви Републике Српске“ д.о.о. Бања Лука
Васе Пелагића 10, 78 000 Бања Лука
Тел.: +387 51 233 670, +387 51 233 680, +387 51 233 690
Факс: +387 51 233 700
е-mail: info@autoputevirs.com
www.autoputevirs.com

НЕТЕХНИЧКИ РЕЗИМЕ

КОРИДОР Vc КРОЗ РЕПУБЛИКУ СРПСКУ: ПОДНОВЉЕ – РУДАНКА (КОСТАЈНИЦА)



Јун 2017.

Садржај

1. УВОД	2
2. ПОТРЕБА ЗА ПРОЈЕКТОМ И ОСНОВНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ	3
3. ОПИС ПРОЈЕКТА	4
4. ИЗБОР ТРАСЕ ПУТА И РАЗМАТРАЊЕ АЛТЕРНАТИВА	6
5. ПРЕГЛЕД ЗАКОНОДАВНОГ ОКВИРА У ОБЛАСТИ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И СОЦИЈАЛНИХ ПИТАЊА	6
6. СТУДИЈА УТИЦАЈА ПРОЈЕКТА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, УКЉУЧИВАЊЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНИХ СТРАНА И ПРОЦЕС ОТКУПА ЗЕМЉИШТА	8
7. СТАЊЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И СОЦИЈАЛНИХ ПИТАЊА	10
8. ПОЗИТИВНИ И НЕГАТИВНИ УТИЦАЈИ ПРОЈЕКТА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ И СОЦИЈАЛНА ПИТАЊА И МЈЕРЕ ЗА ЊИХОВО УБЛАЖАВАЊЕ	12
9. МОНИТОРИНГ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И СОЦИЈАЛНИХ ПИТАЊА	17
10. ДАЉЕ ИНФОРМАЦИЈЕ И КОНТАКТ ДЕТАЉИ	18

Списак скраћеница:

ESAP	Акциони план заштите животне средине и социјалних питања
LARF	Оквир за откуп земљишта и пресељење
LARP	План за откуп земљишта и пресељење
NTS	Нетехнички резиме
SEP	План укључивања заинтересованих страна
APC	Аутопутеви Републике Српске
БиХ	Босна и Херцеговина
ЕБРД	Европска банка за обнову и развој
ЕУ	Европска унија
МФИ	Међународна финансијска институција
РС	Република Српска
УР	Услов за реализацију

1. УВОД

Јавно предузеће Аутопутеви Републике Српске (АРС) намјерава да изгради дионицу аутопута на Коридору Vc, између Подновља и Руданке (у даљем тексту „Пројекат“). АРС су акционарско друштво у потпуном власништву Владе Републике Српске.

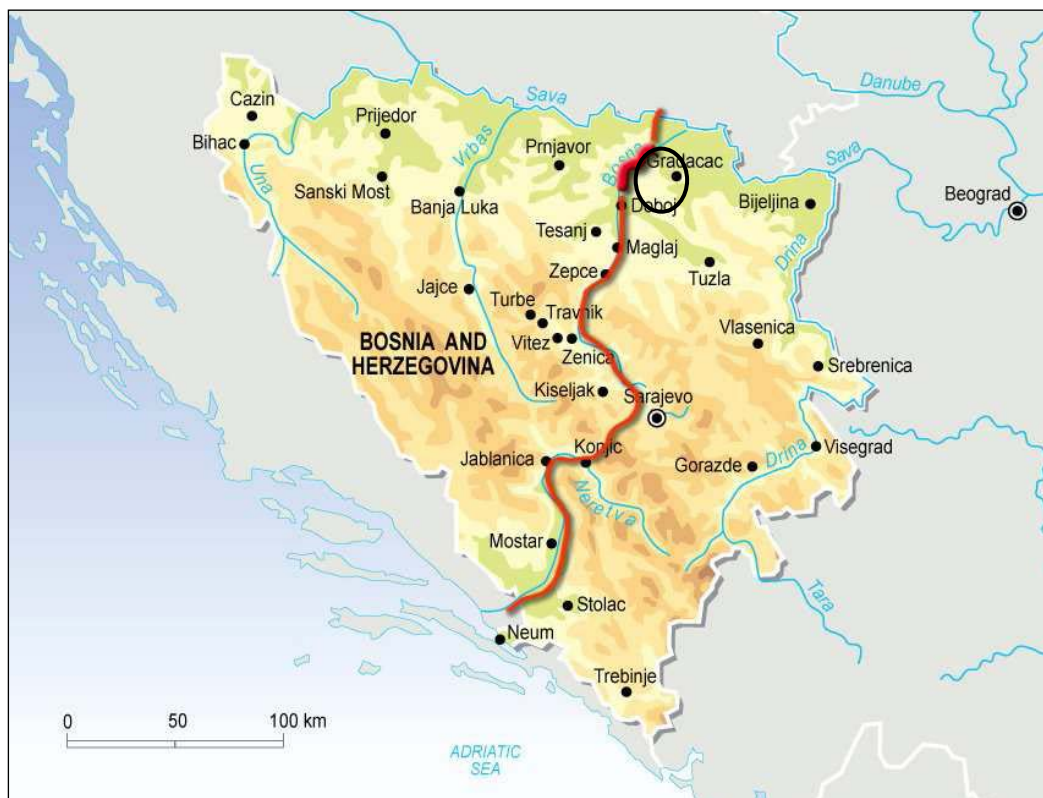
Европска банка за обнову и развој (ЕБРД) разматра да обезбједи финансирање кроз одобравање сувјереног кредита Републици Српској у износу до 70 милиона евра за изградњу дионице аутопута на Коридору Vc дужине око 6 km (у даљем тексту „Пројекат 1“ или „Пројекат“). Зајам ће бити гарантован од стране државе Босне и Херцеговине (БиХ) са повратном гаранцијом од стране Републике Српске. Друга међународна финансијска институција (МФИ) или институције разматрају паралелно финансирање у виду сувјереног кредита у износу до 100 милиона евра за изградњу додатне дионице у дужини од око 14 km – Пројекат 2. Финансирање Пројекта 2 је планирано за каснији период и за потребе његовог финансирања ће бити спроведена засебна свеобухватна анализа и јавно објављивање информација.

Овај документ представља Нетехнички резиме који пружа информације о техничким карактеристикама пројекта, потенцијалним утицајима пројекта на животну средину и социјална питања, мјерама управљања пројектом које ће спроводити АРС, као и о томе како заинтересована јавност може контактирати АРС са било каквим даљим питањима у вези пројекта.

Пројекат се реализује у складу са законским прописима Републике Српске и захтјевима ЕБРД.

Подручје пројекта се налази на сјевероистоку БиХ, око 100 km источно од Бања Луке. Подручје је руралног карактера са бројним насељима сеоског типа линеарно распоређених дуж два регионална пута: М-17 који пролази дуж лијеве обале ријеке Босне и R-465 који пролази дуж десне обале, паралелно са пругом Добој – Модрича.

Слика 2-1 Локација пројекта¹



¹ Оригинални извор слике: Студија утицаја на животну средину Коридора Vc - Лот 2: Вуковасвље-Јоховац – Пројект а.д., Јануар 2011

У складу са захтјевима своје Политике заштите животне средине и социјалних питања из 2014, ЕБРД је пројекат дефинисала као пројекат Категорије А. ЕБРД сарађује са Аутопутевима РС у циљу осигурања да се ризици у области животне средине и социјалних питања процјене и да се њима управља у складу са Политиком ЕБРД. Процјена утицаја на животну средину за Пројекат је спроведена и Студија одобрена у марту 2011. од стране надлежног органа – Министарства за просторно уређење, грађевинарство и екологију. Министарство је 2015. године издало Еколошку дозволу за Пројекат (важи 5 година), засновану на Студији утицаја на животну средину као и на основу бројних издатих услова надлежних институција који се односе на изградњу и рад пројекта. Ови услови биће посебно размотрени у оквиру планова управљања заштитом животне средине и социјалним питањима за пројекат.

Процес откупа земљишта је у току и за потребе пројекта сачињен је **Оквирни план за откуп земљишта и пресељење** (енгл. Land Acquisition and Resettlement Framework - LARF). На основу Оквира уследиће израда **Детаљног плана за откуп земљишта и пресељење** (енгл. Land Acquisition and Resettlement Plan (LARP) који ће дати смјернице за вођење и документовање процеса откупа земљишта.

Овај Нетехнички резиме приказује опис Пројекта, сумира резултате спроведених истраживања у области животне средине и социјалних питања и приказује идентификоване ризике. **План укључивања заинтересованих страна** (енгл. Stakeholder Engagement Plan) сачињен за потребе овог пројекта описује планиране активности у оквиру јавних консултација и укључивања заинтересоване јавности. **Акциони план заштите животне средине и социјалних питања** (енгл. Environmental and Social Action Plan - ESAP) је припремљен за потребе пројекта са циљем да предвиди и испланира будуће активности на припреми пројекта на начин да буду у складу са Политиком заштите животне средине и социјалних питања ЕБРД из 2014. године. Кључни документи припреме пројекта у области управљања заштитом животне средине и социјалним питањима (Студија утицаја на животну средину, Нетехнички резиме Студије утицаја, План укључивања заинтересованих страна, Оквирни план за откуп земљишта и пресељење и Акциони план заштите животне средине и социјалних питања) биће доступни на интернет страници АРС (<http://www.autoputevirs.com>) као и на страници ЕБРД (<http://www.ebrd.com>).

2. ПОТРЕБА ЗА ПРОЈЕКТОМ И ОСНОВНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ

Потреба за пројектом и користи од пројекта

Транс-европски коридор Vc представља главну транспортну руту у БиХ од сјевера ка југу. Повезује Будимпешту (Мађарска) са јадранском луком Плоче (Хрватска). Унутар БиХ, укупна дужина Коридора Vc је око 335 km. Пројектно подручје се налази на сјеверу земље и дио је планиране секције која пролази кроз Републику Српску (РС) у дужини од око 46,6 km. Пројекат је од великог значаја за повезивање западних и источних дијелова РС са Коридором Vc и даље са Коридором X у Хрватској. Пројекат ће допринијети повећању капацитета саобраћаја и смањењу саобраћајног оптерећења на постојећој мрежи регионалних путева.

Први планови за изградњу аутопута кроз БиХ, као дио транс-европског копненог коридора, започети су касних 70-их година прошлог века. Траса Коридора дефинисана је 1981. године и након широких јавних консултација, формално је одобрена као дио Просторног плана БиХ из 1982. године. Ипак, први значајнији кораци начињени су 2004. када је Вијеће министара ФБиХ донело одлуку о развоју пројекта изградње Коридора што је праћено израдом Студије изводљивости и Идејног пројекта 2006. године. Просторним плановима Републике Српске (2008-2015 и 2015-2025) траса Коридора Vc кроз РС представљена је као кључна путна транспортна веза од великог економског значаја за ентитет.

Пројекат ће имати више кључних користи као што су: унапријеђење регионалне, националне и међународне повезаности земаља Западног Балкана; омогућавање економског развоја у региону; повлачење дијела тешког саобраћаја са локалних путева што ће довести до смањења гужви у насељеним подручјима и резултати у унапријеђењу безбједности путева и безбједности локалне заједнице, посебно имајући у виду висок број саобраћајних несрећа у постојећем путном систему у поређењу са земљама Европске уније; и краткорочну могућност за запошљавањем локалног становништва у периоду изградње.

3. ОПИС ПРОЈЕКТА

Опис пројекта

Кредит ЕБРД ће бити искоришћен за изградњу петље Руданка (Костајница) и петље Јоховац (Товира) и дионице у дужини од око 6 km између њих, као и приступног пута са по једном траком по смјеру, дужине око 1 km до повјезивања са постојећим регионалним путем, укључујући и пријелаз преко ријеке Босне. Ова дионица ће чинити првих 6 km од укупно 46,6 km Коридора Vc кроз Републику Српску.

Укупна дужина ове дионице је 6.1 km. Дионица почиње на подручју села Товира, на десној обали Босне, гдје је планирано да се преко петље Јоховац (Товира) Пројекат повеже са постојећим аутопутем Бања Лука – Добој. Траса наставља ка југу, пратећи пругу дуж долине ријеке Босне и пресеца пругу преко надвожњака јужно од села Костајница. Петља Руданка (Костајница) је планирана у зони између пруге и ријеке. Након петље, траса прелази преко ријеке Босне и преко приступног пута дужине око 1 km повезује се на постојећи регионални пут.

Планирани објекти на аутопуту укључују **мост преко Босне** (са по једном саобраћајном траком) којим ће аутопут бити повезан са магистралним путем М17, **четири мања моста** преко мањих водотока у долини Босне, један надвожњак преко пруге, **шест пропуста** за потоке и **пет подвожњака** за пресијецање постојећих путева. Аутопут је пројектован за брзине до 120 km/h и биће **ширине до 30 m**. Наплатна рампа је планирана источно од петље Руданка, сјеверно од прелаза Пројекта преко ријеке Босне.

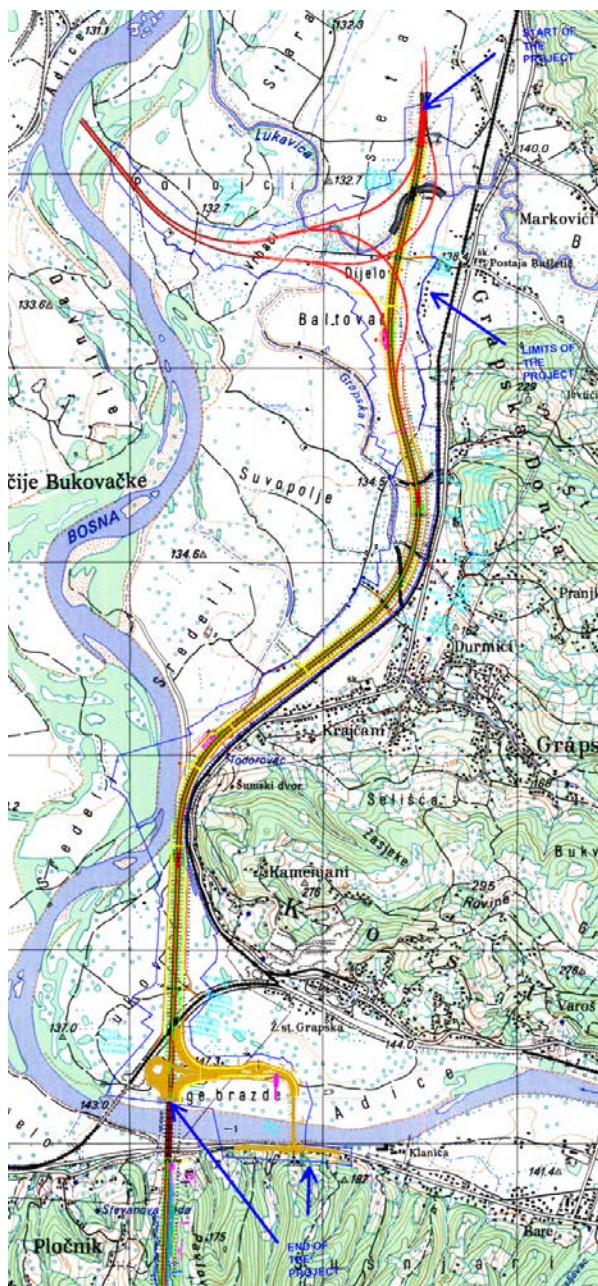
Траса Пројекта приказана је на слици **3-1** (*црвена и жута линија приказују путну инфратструктуру а спољна плава линија приказује планирани просторни захват пројектних радова/активности*).

За планирану дионицу је урађен Главни пројекат и детаљни цртежи као дио пројектне документације.

Безбједност на путевима

Један од главних циљева пројекта је да доведе до унапријеђења безбједности на путевима. Изградња новог аутопута ће довести до повлачења дијела тешког саобраћаја са локалних путева који пролазе кроз мања мјеста и насеља, што ће за последицу имати смањење ризика по локалну заједницу и безбједност на путевима као и смањење гужви и закрчења. Нови пут ће омогућити саобраћај са већим брзинама кретања возила а директан приступ локалних заједница на аутопут са споредних путева неће бити дозвољен. Пјешацима такође неће бити дозвољено да директан прелазе аутопут а сва укрштања са локалним путевима су током фазе пројектовања анализирана у циљу одређивања најбољег начина за очување приступа. Пројектном документацијом су предвиђени подвожњаци за приступ локалним путевима. Такође, на појединим мјестима се користе обилазнице тако да ће постојећи путеви постати сервисне саобраћајнице. Прије пуштања аутопута у рад биће спроведене активности на подизању свјести чланова локалне заједнице са циљем да се обесхрабри директно прелажење аутопута или излазак на аутопут пољопривредном и другом механизацијом. Провјера (ревизија) безбједности пута ће такође бити извршена анализом пројектне документације у циљу утврђивања потребе за додатним безбједносним мјерама.

Слика 3-1 Траса Пројекта 1



Временски план реализације и потребна радна снага

Процјена временског плана реализације пројекта као потребне радне, извршена из садашње перспективе (јун 2017), може претрпети измјене у зависности од вршења набавке и других текућих активности, као што је откуп земљишта.

- Аутопутеви РС намјеравају да отпочну градњу почетком 2018. године и да је заврше 2021.
- Планирано је да до 500 радника буде ангажовано на изградњи у најинтензивнијој фази градње.
- Процјена је да неће бити потребе за привременим смјештајем радника јер ће у највећој мјери радници бити смјештени у насељима дуж трасе.

4. ИЗБОР ТРАСЕ ПУТА И РАЗМАТРАЊЕ АЛТЕРНАТИВА

Током развоја пројекта, за одабир трасе пута разматрано је неколико различитих алтернатива. Разматране алтернативе приказане су у даљем тексту:

Дефинисање Коридора и иницијална разматрања избора трасе: Генерални стратешки правац Коридора је био одређен кроз неколико планских докумената, укључујући и Просторни план БиХ (1981-2000), који је идентификовао неопходни коридор за повезивање са паневропским аутопутем Е73 (правца пружања Сјевер-Југ), и одредио општине кроз које ће аутопут проћи. У оквиру тако дефинисаног коридора анализирани су различите могуће опције трасе пута. За дионицу од Свилаја до Добоја Југ (гдје се пројекат налази), разматрано је осам алтернативних праваца. За евалуацију алтернатива коришћена су четири критеријума: 1- просторни, 2- еколошки (заштита животне средине), 3 – саобраћајни и 4-економски. На овој дионици није било потребе за значајнијим измјештањем трасе, као што је било случајева на другим дионицама коридора, нпр. измјештање трасе како би се избегло заштићено мочварно подручје (РАМСАР) и Парк природе Хутово Блато.

Разматрање алтернатива из Студије утицаја на животну средину из 2006: Студија утицаја на животну средину из 2006, којом је анализиран читав Коридор описује да су за евалуацију алтернатива коришћена четири критеријума: 1 технички, 2. трошкови изградње, 3. просторне карактеристике – заштита животне средине, и 4. временска динамика/грађевински услови. Аутопут (укључујући и локације основних објеката) је разматран Просторним планом Републике Српске за период (1996-2015), укључујући радну верзију из 2005, као и у важећем Плану (2015-2025). На тај начин је траса аутопута у значајној мјери била одређена, остављајући АРС да рјешава само мање значајне алтернативе (микро-лоцирање, материјале, технике градње) које су биле подложне промјенама. Траса аутопута и друге алтернативе пројекта нису разматране у оквиру Стратешких процјена утицаја на животну средину како 2006. тако ни 2011. Ипак, нема назнака да било која од одабраних опција представља већи ризик по животну средину и социјална питања од осталих.

Очекиване измјене главног пројекта у будућности: Аутопутеви РС у овој фази пројекта не очекују даље измјене трасе или промене локација мостова и других објеката, а тренутно су „отворене“ само поједине опције које се односе на мјеста гдје ће Извођач радова предложити посебне методе градње, промјене у избору материјала, спецификацији радова или елемената као што су зидови за заштиту од буке или заштитна ограда. Свака предложена промјена биће најпре размотрена од стране Надзора а свака промјена ће морати да буде одобрена од стране Аутопутева РС.

5. ПРЕГЛЕД ЗАКОНОДАВНОГ ОКВИРА У ОБЛАСТИ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И СОЦИЈАЛНИХ ПИТАЊА

Национални правни оквир за реализацију пројекта

Реализација пројекта је у надлежности Републике Српске, једног од два административна ентитета у Босни и Херцеговини. Као потенцијални кандидат за чланство у ЕУ, БиХ се налази у процесу хармонизације са правним тековинама ЕУ и законодавство Републике Српске се постепено унапријеђује у циљу достизања ЕУ стандарда. БиХ је ратификовала основне конвенције Међународне организације за рад и потписник је више међународних уговора и конвенција из области заштите животне средине и социјалних питања које се односе на пројекат. Пројекат се реализује у складу са свим примјенивим законским прописима и преузетим међународним обавезама.

Законски оквир у области заштите животне средине и социјалних питања

Закон о заштити животне средине (2015) је кровни закон из ове области у БиХ. Њиме се уређује заштита ваздуха, воде и земљишта, учешће јавности и приступ информацијама о животnoj средини, стратешко планирање у животnoj средини, стратешка процјена утицаја на животну средину планова и програма, процјена утицаја пројеката на животну средину и еколошка дозвола. Такође уређује означавање у заштити животне средине и управљање заштитом животне средине, финансирање, одговорност за заштиту и сарадњу између политичких ентитета у БиХ.

Законодавни оквир Републике Српске обухвата прописе који уређују заштиту природе, заштићена подручја, флору и фауну, водне ресурсе, квалитет ваздуха, историјско и културно наслеђе као и шумске ресурсе и пољопривредно земљиште. Прописи који се односе на социјална питања уређују области као што су откуп земљишта, јавно здравље као и Закон о раду који уређује права радника, заштиту здравља и безбједности на раду, радне односе, услове на радним мјестима, запошљавање, зараде, права жена радница.

Процена утицаја на животну средину и процес издавања дозвола

Закон о заштити животне средине РС ("Сл. Гласник РС", бр. 71/12 и 79/15) успоставља процедуру за процену утицаја на животну средину и издавање одговарајућих дозвола. У случају пројекта изградње путева, закон захтјева фазу претходне процене утицаја у оквиру које се одлучује о обавези спровођења процене утицаја као и о њеном обиму. Након тога се израђује Студија утицаја пројекта на животну средину а захтјевани садржај Студије је прописан Упутством о садржају студије утицаја на животну средину ("Сл. Гласник РС", бр. 108/13). Поступак процене утицаја као и издавање еколошке дозволе подразумијевају учешће јавности у овим процесима и организацију јавне расправе и у случају позитивног исхода резултирају исходавањем еколошке дозволе.

Законски оквир у области заштите природе

Закон о заштити природе (2014) омогућио је примјену прописа о успостављању мреже НАТУРА 2000 и других прописа о заштићеним подручјима природе. Међутим, подзаконск акти су и даље у фази развоја и ниво хармонизације Републике Српске са Директивом о птицама и Директивом о стаништима је и даље релативно низак. Процент национално заштићених подручја природе у Републици Српској је веома низак у односу на земље региона. У Босни и Херцеговини је у периоду 2005-2008 реализован пилот пројекат о успостављању Емералд мреже у оквиру ког је кандидовано 29 подручја за заштиту. Држава је начинила кораке у правцу израде иницијалне листе потенцијалних НАТУРА 2000 подручја за око 20% територије, али је неопходан даљи рад како би се успоставила Еколошка мрежа и коначно утврдила листа кандидата потенцијалних НАТУРА 2000 подручја.

Просторно планирање, планирање саобраћаја и путева

Закон о јавним путевима ("Сл. Гласник РС", бр. 40/2013, 106/2015) уређује типове јавних путева у Републици Српској, њихово управљање, планирање, финансирање, изградњу, реконструкцију, одржавање и заштиту. Закон такође регулише питања концесије на јавне путеве као и остваривање јавно-приватног партнерства код пројекта изградње путева.

Законодавни оквир за откуп земљишта

Закон о стварним правима РС (Сл. Гласник РС, бр. 124/08, 58/09, 95/11) уређује да сва физичка и правна лица могу имати својниска права над покретном и непокретном омовином. Закон о експропријацији (Сл. Гласник РС, бр. 124/08, 58/09, 95/11) регулише експропријацију непокретности који се могу експроприсати само уколико је проглашен општи интерес и правична исплаћена накнада. У складу са овим законом, Влада РС мора најприје прогласити општи интерес и о томе обавијестити власнике и сва друга лица под утицајем пројекта путем јавног обавјештења. Процену вредности непокретности врше судски вјештаци и она служи као основа за преговоре. Власници непокретности и остала трећа лица могу прихватити понуду и тиме се експропријација сматра коначном. Такође могу закључити споразум о накнаду и прије него што се донесе рјешење о експропријацији.

Власничка и друга формална права на земљиште, објекте и друге непокретности евидентирана су у катастру и земљишним књигама и сва питања у погледу рјешавања власничких права морају бити рјешена прије исплате накнаде. У случају неслагања, надлежни судови рјешавају случај и одређују накнаду која ће бити исплаћена. Закон омогућава власницима непокретности да подносе жалбу у неколико наврата током процеса експропријације (нпр. жалба на рјешење о експропријацији, те у вези са износом накнаде).

Закон о експропријацији РС има мање строже захтјеве од захтјева ЕБРД у неколико области. ЕБРД захтјева да се спроведе социо-економски попис свих лица обухваћених пројектом и да се одриједи крајњи датум за стицање права на накнаду. Такође, ЕБРД захтјева и да корисници земљишта који нису формални власници

добију накнаду. Лица које врше неформалну пословну активност такође имају права на накнаду. ЕБРД захтјева мјере за поновно успостављање прихода у случајевима када су пословне активности под утицајем пројекта као и независни механизам за рјешавање жалби. ЕБРД захтјева да се врше јавне консултације са свим категоријама људи обухваћених пројектом прије него што отпочне експропријација и да се експропријација, пресељење и поновно успостављање прихода прате.

6. СТУДИЈА УТИЦАЈА ПРОЈЕКТА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, УКЉУЧИВАЊЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНИХ СТРАНА И ПРОЦЕС ОТКУПА ЗЕМЉИШТА

Процјена утицаја пројекта на животну средину

Пројекат је усклађен са захтјевима законских прописа за процјеном утицаја на животну средину израдом претходне процјене утицаја на животну средину која је праћена израдом Студије утицаја на животну средину из 2011. године. Студија је разматрана од стране надлежног органа – Министарства за просторно уређење, грађевинарство и екологију и Рјешење о одобравању студије издато је у марту 2011. Поступак процјене утицаја пратио је захтјеве Закона о заштити животне средине РС ("Сл. Гласник РС ", бр. 71/12 и 79/15). Студија утицаја израђена је на основу Главног пројекта који није имао материјалних измјена од тада.

Студија утицаја (2011) предвиђа читав низ мјера које морају бити примјењене као одговор на идентификоване ризике по животну средину и социјална питања. Те мјере су донекле побројане тако да ће се од Извођача радова захтјевати да сачини свеобухватни **План управљања заштитом животне средине и социјалним питањима током градње** који ће узети у обзир како захтјеве дефинисане Студијом утицаја тако и друге захтјеве постављене од стране ЕБРД. Овај план биће прегледан и одобрен од стране Надзора током извођења радова, као и од стране Аутопутева РС.

План укључивања заинтересованих страна

У складу са захтјевима законских прописа Републике Српске, укључивање заинтересованих страна је организовано током реализације овог пројекта. Учешће јавности у Републици Српској је углавном повезано са припремом и усвајањем одговарајућих планских докумената, процесом експропријације и поступком процјене утицаја односно исходовања еколошке дозволе. Јавне консултације су вођене од стране надлежног министарства а подржане су од стране локалних самоуправа обухваћених пројектом.

Студија утицаја је представљена јавности на јавној расправи одржаној у Добоју у фебруару 2011. Најзначајнији коментари односили су се на следеће: забринутост због близине трасе пута у односу на постојећа насељена мјеста, утицаје будућег аутопута на пољопривредно земљиште, као и неопходност да се заштите водни ресурси и објекти за снабдевање водом. У складу са процедуром, Министарство за просторно уређење, грађевинарство и екологију, наложило је обрађивачу Студије да одговоре на коментаре обради у ревидираној и допуњеној верзији Студије. Након што је ревидирана Студија достављена, надлежно Министарство је дало позитивну оцјену и издало Рјешење о усвајању Студије у октобру 2011.

Укључивање заинтересованих страна током поступка процјене утицаја спроведено је у складу са националним законодавством али и захтјевима ЕБРД. **План укључивања заинтересованих страна** припремљен је у циљу идентификовања свих кључних страна заинтересованих за реализацију пројекта и одређивања поступака и планова за њихово будуће укључивање прије и током градње. **План укључивања заинтересованих страна** предвиђа додатне консултације са локалним заједницама везано за откуп земљишта, управљање градњом и питањима безбједности на путу. Посебно је захтјевано јавно објављивање *Студије утицаја из 2011, Нетехничког резимеа, Плана укључивања заинтересованих страна, Акционог плана за заштиту животне средине и социјална питања, и Оквирног плана за откуп земљишта и пресељење*. Наведени документи су објављени на интернет страници Аутопутева РС (<http://www.autoputevirs.com>) и ЕБРД (<http://www.ebrd.com>). Извјештај о прегледу стања биодиверзитета у долини Ријеке Босне ће такође бити објављен на овим страницама. **План укључивања заинтересованих**

страна предвиђа одговарајуће методе комуникације, од којих су неке циљано одабране да помогну најугроженијим групама које учествују у овом процесу.

Консултације са локалним заједницама дуж планиране трасе биће од посебне важности, прије свега по питању информисања у вези динамике реализације радова као по питању изградње неопходне инфраструктуре ради обезбјеђивања локалног приступа. Кроз консултације ће бити јасно представљено гдје се предвиђају подвожњаца, укрштања или локални приступни путеви како би локално становништво разумјело и пружило подршку за приступне путеве утврђене пројектом. Локални приступни путеви и одржавање стаза за пјешаке су били предмет анализе током припреме планске документације Пројекта и одговарајућих јавних увида.

Извјештај о прегледу стања биодиверзитета у долини ријеке Босне

На захтјев ЕБРД, на пројектном подручју је спроведен преглед стања биодиверзитета у циљу бољег разумјевања потенцијалних ризика и утицаја Пројекта на врсте и станишта као и усклађивања са захтјевима ЕБРД и законодавством ЕУ у области заштите биодиверзитета (тј. Директивом о стаништима). На овом задатку су учествовали специјалисти за биодиверзитет из РС, подржани од стране међународног тима. Они су извршили преглед терена ради утврђивања присуства станишта или врста које се са аспекта ЕУ сматрају значајним и спровели консултације са заинтересованим странама. Ова студија је урађена у мају 2017. и послужила је за процјену ризика и утицаја који су описани у овом документу. Укратко, на подручју постоје одређена станишта и врсте који се сматрају значајним. Ипак, уз мања прилагођавања планова Пројекта, посебно током градње, ризицима по ова станишта и врсте може се успјешно управљати, у складу са захтјевима ЕУ.

Откуп земљишта и планирање пресељења

Откуп земљишта је неопходан за потребе пројекта. У највећој мјери то ће бити пољопривредно земљиште. Пажљивим планирањем трасе, утицај на изграђене објекте је умањен. Ипак, неколико кућа ће се наћи под директним утицајем изградње од којих су неке и напуштене. У највећој мјери земљиште је у приватном власништву.

Уставом Републике Српске уређено је да је ограничење или стицање права својине могуће само на основу закона и уз правичну накнаду. Основни правни акт који регулише експропријацију у РС је Закон о експропријацији који уређује услове, начин и поступак експропријације непокретности за изградњу објеката од општег интереса, право на накнаду и њену вриједност, управљање жалбеним поступцима и споровима, и другим проблемима везаним за процес експропријације.

За потребе реализације пројекта проглашен је општи интерес а поступак експропријације је у току.

Правобранилаштво РС сноси укупну одговорност за откуп земљишта и планирање расељавања, међутим АРС су дужни да доставе детаљне информације о земљишту потребном за пројекат и да обезбједе средства за исплату накнаде. Локална самоуправа такође обезбјеђује подршку у овом процесу, углавном кроз олакшавање комуникације са локалном заједницом.

За потребе пројекта сачињен је Оквир за откуп земљишта и пресељење и овај Оквир ће бити допуњен у знатно детаљнијем облику како би приказао које су то конкретни објекти или пословне активности који ће бити под утицајем физичког пресељења или економског измјештања (нпр. губитак пољопривредног земљишта) и која врста накнаде и помоћи им у том смислу припада. Тренутно су у току активности на прикупљању података, што подразумева попис лица и земљишта који су обухваћени пројектом, процјену вредности земљишта и имовине, као и јавне консултације у циљу утврђивања накнада а што ће омогућити израду детаљних Планова за откуп земљишта и пресељење.

У поступку откупа земљишта и пресељења успостављен је механизам за рјешавање примједби и жалбиза особе под утицајем пројекта. Детаљи овог механизма биће представљени током јавних консултација које ће бити одржане у свакој од локалних заједница, а контакт информације представљене у овом нетехничком резимеу могу бити искоришћене и за подношење примједби и жалби.

7. СТАЊЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И СОЦИЈАЛНИХ ПИТАЊА

Стање животне средине

Опште: Предложени коридор аутопута пролази широком ријечном долином доњег тока ријеке Босне, окруженом брдовитим залеђем прекривеним листопадним шумама и пашњацима. Ријечна долина је равна, а траса пролази углавном преко пољопривредног земљишта, уз понеки појас приобалне вегетације дуж водотокова. Земљишта у долини су карактеристична за низијске дијелове ријечне долине. Доминантна су карбонатна флувијална земљишта развијена на млађим седиментима сачињеним од шљунка, пијеска или глине. Бројна насеља линеарног типа формирана су уз два главна путна правца у овом подручју – М-17, који пролази дуж лијеве обале ријеке Босне и R-465 дуж десне обале. Пејзаж ријечне долине је дјелимично нарушен постројењима за експлоатацију шљунка која се налазе дуж обала ријеке.

Климатеске карактеристике и животна средина: Подручје карактерише умјерено континентална клима са веома хладним зимама и топлим љетима. Просјечна годишња количина падавина износи око 900 mm а падавине су највеће у касно пролеће и рано лето. Квалитет ваздуха је генерално добар обзиром да нема значајнијих индустријских постројења. Саобраћај на путевима, као и употреба угља и дрвног грева доприноси одређеним емисијама загађујућих материја у ваздух. Ниво буке и вибрација су такође ниски. Терен је подложен ерозији услед бујица и поплава.

Геологија и водни ресурси: Ријечна долина ријеке Босне је углавном прекривена квартарним творевинама које се састоје од ријечног наноса дебљина до 10 m који је временом еродован и преталожен. Површински слој састоји се углавном од песковитих глина, глина и пијеска. Испод њега налази се дебели Терцијарни слој. У оквиру алувијалног наноса формирана је плитка издан која се користи за снабдјевање водом у селима Руданка, Грапска горња и Осјечани. Неколико бушених и копаних бунара лоцирано је на растојању од 500 до 1000 метара од предложене трасе аутопута.

Ријека Босна: На пројектном подручју предложена траса аутопута пролази паралелно са ријеком Босном. Ријека Босна тече у правцу сјевера и у Хрватској се улива у ријеку Саву. Просјечан протицај у пројектном подручју је између 118 m³/s и 161 m³/s. Протицају Босне доприноси неколико мањих водотокова који се уливају у оквиру пројектног подручја: Лукавица, Грапска, Ловница, Дијеловача, као и бројни мањи повремене токови, од којих неке пресеца траса аутопута. Босна и њене притоке су водотоци склони поплавама. Једна од највећих поплава догодила се 2014. године каде је ниво воде далеко премашио све у скорашњој историји.

Ријека Босна представља главни реципијент непречишћених индустријских и комуналних отпадних вода из насеља у сливу и њен еколошки статус је категорисан као 3. класа (умјерен статус),² са значајним микробиолошким загађењем забележеним недавно на хидролошкој станици Руданка.

Флора, фауна и биодиверзитет: Пројектно подручје налази се већ дуго под антропогеним утицајем гдје преовлађују модификована станишта - обрадиво земљиште под усјевима. Поред тога, сува жбунаста вегетација развила се на пашњацима као последица промјене намене земљишта, док су нека мочварна станишта присутна дуж водених токова и садрже врбу, тополу, трску и барску вегетацију. Побрђе изнад ријечне долине прекривено је храстовом и грабовом шумом. Дуж забарених дијелова обала Босне могуће је присуство одређених природних типова станишта, иако ово није потврђено, а они би могли бити под утицајем само у изолованим дијеловима, у зонама гдје су предвиђени мостови. Пронађено је неколико врста које су у статусу заштите, примарно у мањим водотоцима притокама Босне (нпр. дабар, видра). Током реализације Пројекта биће предузете мјере на заштити ових водотока и станишта и омогућен несметан пролаз ових животиња у њима. Неке од заштићених врста птица су уочене на подручју али нема доказа да се оне гнијезде или хране дуж предложеног коридора и мало је вероватно да би могле бити под значајним утицајем Пројекта. Планирани аутопут би могао пресећи зону кретања животиња у дијелу у коме Босна тече близу природног шумског станишта, те ће у овом дијелу бити изграђен пролаз за животиње да би се омогућило њихово кретање. Имајући у виду податке о еколошком статусу ријеке Босне, доминантна фауна риба сачињена је од врста које су отпорне на органско загађење. Нема званичних рибака, риболов се обавља само у рекреативне сврхе.

² Уредба о класификацији вода и категоризацији водотока („Сл.Гласник РС“, бр. 42/2001)

Социјална питања

Социјални контекст пројектног подручју дају урбанизоване зоне и мала села и засеоци чији се становници баве пољопривредом.

Локалне заједнице: Према попису из 2013 године³, укупна популација у насељима кроз које пролази траса аутопута износила је 3.931. Насеља су углавном линеарног типа, концентрисана дуж два магистрална пута (М-17 and R-465) и локалних путева. Траса пројекта пролази кроз или у близини села Костајница, Грапска Горња, Грапска Доња и Бушлетић. Постоји такође и могућност да би се изградње могла имати утицај и на оближње село Руданка, непосредно јужно од трасе пројекта иако откуп земљишта није планиран у овој катастарској општини.

Сва насеља на пројектном подручју припадају територији Града Добоју. Према попису из 2013. године, укупан број становника града био 68.514. Приликом претходног пописа из 1991. године број становника био је 96.814. Подручје је било под значајним утицајем миграције становништва током рата у БиХ (1992-1995). Добој је регионални центар са важним путним и жељезничким везама. Око 70% територије града чини рурално подручје под пољопривредним земљиштем и шумама. Град је подјељен у 75 локалних заједница са својим изабраним представницима у локалним скупштинама.

Демографија: Етничку већину у граду Добоју чине Срби (74,4%) и Бошњаци (21,04%). Најбројнију мањину чине Хрвати (2,26%). Ромска заједница чини око 0.21% популације док остале мањине чине преосталих 2.09%. Популација у локалним заједницама обухваћеним пројектом је равномјерно подијељена између мушкараца (49%) и жена (51%). Популација средњих година (35-55) је најбројнија (26,10%). У граду Добоју, просјечни очекивани животни век је 76,1 година за жене и 70,5 за мушкарце. Основни узроци смртности у 2015. години били су следећи: кардиоваскуларне болести (48%), канцер (21%), болести жлијезда (5%), респираторне болести (4%) и гастроинтестиналне болести (3%)⁴.

Намјена и коришћење земљишта: На простору гдје се планира реализација пројекта земљиште се користи углавном у пољопривредне сврхе а широка обрадива поља главна су појава на траси будућег пута. Засијани су углавном кукуруз, овас, јечам и раж. Приступ обрадивим површинама остварује се преко узаних ратарских путева који пролазе између њива. Појасеви земље уз ријеке обилују полу-природном вегетацијом, фрагментима жбунасте вегетације и ређе листопадном шумом. Мала приватна газдинства су углавном присутна на спољним ободима села, дуж границе са пројектним подручјем. Величина поседа је од око 400 до око 2000 m².

Локални извори прихода: Према Стратегији развоја града Добоја (2011-2020), пројектно подручје се карактерише пољопривредном активношћу малог обима и баштама величине до 0.5 ha. Пољопривредне технике су неразвијене што резултује малим до ниским приносима, а усјеви се углавном користе за сопствене потребе или за исхрану стоке. Сточарство је ограниченог обима, са малим бројем грла по домаћинству. Пчеларство је средње развијено и организовано јеу задруге.

Годишња просјечна мјесечна зарада у 2016. години у Добоју износила је 838 БАМ (429 EUR) што је на нивоу висине националног просјека (Република Српска) од 836 БАМ (428 EUR)⁵. Међутим, треба имати у виду да годишње истраживање о просјечним примањима које спроводи Републички завод за статистику Републике Српске не узима у обзир индивидуалне пољопривреднике.

Имајући у виду низак обим пољопривредне производње и средње приносе усјева, за очекивати је да су мјесечни приноси у локалним заједницама мањи од просјечних примања за Град Добој.

Локална инфраструктура: Јавне услуге, институције и објекти, као што су школе и болнице су прије свега доступне у граду Добоју. Снабдијевање водом у селима обезбјеђено је из локалних бунара (бушених и копаних). Канализација не постоји у селима и отпадне воде се испуштају или у приватне септичке јаме или

³ Попис становништва и домаћинстава у 2013 – Републички завод за статистику Републике Српске, 2014

⁴ Здравствено стање становништва у 2015. години – Институт за јавно здравство Републике Српске, 2016

⁵ Статистички годишњак за 2016 – Републички завод за статистику Републике Српске

директно у локалне потоке. Подручје је покривено електродистрибутивном и телекомуникационом мрежом. Примарно средство транспорта је аутомобил.

Културно наслеђе: Студијом утицаја на животну средину утврђено је да на пројектном подручју и у непосредној близини нема објеката културног наслеђа.

8. ПОЗИТИВНИ И НЕГАТИВНИ УТИЦАЈИ ПРОЈЕКТА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ И СОЦИЈАЛНА ПИТАЊА И МЈЕРЕ ЗА ЊИХОВО УБЛАЖАВАЊЕ

Током израде Студија утицаја на животну средину као и пратећег процеса процјене утицаја извршеног од стране ЕБРД, разматрани су потенцијални позитивни и негативни пројекта утицаји на животну средину.

Теме разматране у оквиру ових процјена су биле слиједеће: квалитет ваздуха, вода, бука и вибрације, биодиверзитет и станишта, пејзаж, локалне заједнице, запослење и извори прихода, приступ и отежавање приступа, културно наслеђе, друштво, здравље, безбједност и сигурност (укључујући и безбједност пута и реаговање у ванредним ситуацијама) и питања која се односе на радну снагу.

Користи од пројекта су збирно приказане на слиједећи начин:

- **Унапријеђење повезаности:** Пројекат је саставни дио паневропског Коридора Vc, који ће унаприједити регионалну, националну и међународну повезаност земаља Западног Балкана, и унаприједити транспортне везе са суседним земљама северно и јужно.
- **Економски развој:** Боља повезаност обезбјеђена изградњом аутопута ће омогућити размјену роба и услуга дуж Коридора и повећати приступ туристичким центрима и индустријским зонама у Босни и Херцеговини. То ће охрабрити отварање радних места у туристичким подручјима, производњи, снабдијевању и услугама, што ће се позитивно одразити на регионалну економију.
- **Унапријеђен ниво услуга и смањење саобраћајних гужви:** повлачење дијела тешког саобраћаја са локалних путева ће довести до смањења гужви у градовима и насељеним подручјима што ће умањити загађење ваздуха и емисију буке коју ствара саобраћање тешких возила. То ће такође довести и до смањења броја удеса на локалним путевима узрокованих тешким камионима. Све то ће довести до умањења транспортних трошкова на читавом подручју.
- **Краткорочно запошљавање локалне радне снаге током изградње:** Изградња пута ће отворити могућност за краткорочно запошљавање локалне радне снаге.

У наредној табели кратко су приказани потенцијални негативни утицаји пројекта као и кључне мјере за њихово ублажавање. У посљедњој колони дата је оцјена преосталог (резидуалног) утицаја након што су примјењене мјере ублажавања:

Табела 1 Кратак приказ утицаја на животну средину и социјална питања и мјере за њихово ублажавање

Тема	Кратко приказан утицај	Кључне мјере за ублажавање/управљање	Значајност резидуалног утицаја
Животна средина			
Квалитет ваздуха	<p>Током изградње: Емисије прашине са радних површина, приступних путева, одлагалишта материјала као и током утовара и истовара; Емисије из бетонских база; емисије издувних гасова из грађевинске механизације; и емисије током највећег интензитета дневних саобраћајних активности.</p> <p>Током рада: Као последица саобраћаја на ауто путу доћи ће до емисије честица, издувних гасова и испарљивих састојака укључујући и гасове са ефектом стаклене баште.</p>	<p>Добро одржавање машина и постројења како би се спријечиле непотребне емисије у ваздух, уклонити и заменити сваку машину са повећаним емисијама. Примјенити стандардне грађевинске мјере за обарање прашине (прскање водом запрашених зона, покривање камионских приколица, итд.)</p> <p>Квалитет ваздуха дуж трасе аутопута биће предмет мониторинга.</p>	<p>Током изградње – Негативан утицај средњег значаја ублажен до ниског значаја уз ефикасно управљање Извођача радова.</p> <p>Током рада – Негативан утицај ниског значаја.</p>
Бука и вибрације	<p>Током изградње: Бука ће настајати од грађевинских машина и радова, посебно ако и када буду неопходна минарања и ломљење стена. Студијом утицаја напоменуто је да ће бити потребно минирање.</p> <p>Током рада: Са повећањем нивоа саобраћаја постепено ће током времена расти и ниво буке, што ће посебно утицати на локално становништво у близини аутопута.</p>	<p>Типичне управљачке мјере код грађевинских радова укључују следеће: ограничење вршења радова само у дневним сатима и информисање локалног становништва о планираним активностима и распореду.</p> <p>Код насеља која су идентификована као угрожена од повећаног нивоа буке (кроз Студију утицаја или у фази израде главног пројекта заштите од буке или од стране Извођача) биће подигнуте баријере за заштиту од буке.</p> <p>Дионице пута гдје ће бити неопходно подићи баријере идентификоване су у Студији утицаја на животну средину. Ниво буке биће редовно мјерен у насељима у близини пута, како током изградње тако и током рада аутопута.</p>	<p>Током изградње – Негативан утицај ниског значаја додатно умањен ефикасним мјерама управљања од стране Извођача радова.</p> <p>Током рада – негативан утицај средњег значаја на појединим локацијама биће умањен на утицај ниског значаја употребом баријера за заштиту од буке.</p>
Земљиште и пољопривредне површине	<p>Током изградње и рада: Свако просипање или цурење (нпр. уља или горива) током изградње може проузроковати загађење земљишта са ефектом и на сусједно пољопривредно земљиште. Мали утицај се може јавити и као последица емисије издувних гасова возила које се таложе у околну земљиште. Уколико би се испуштале без икаквог пречишћавања, загађене атмосферске воде које оцеђују са путева могу такође загадити земљиште.</p> <p>Обзиром да ће наведени ризици бити ублажен примјеном одговарајућих мјера, ризик да дође до значајнијег загађења земљишта је низак, и загађење може бити само локалног карактера.</p>	<p>Различите управљачке и контролне мјере за спречавање изливања биће предвиђене у оквиру Плана управљања заштитом животне средине и социјалним питањима током градње.</p> <p>Површински отицај са аутопута биће прихватане и третиране у уљним сепараторима и таложним танковима прије пуштања у природне реципијенте.</p> <p>План реаговања у ванредним ситуацијама.</p>	<p>Примјеном управљачких и контролних мјера негативан утицај ниског значаја биће умањен на утицај без значаја.</p>
Водни ресурси	<p>Током изградње: Током грађевинских активности у самом кориту ријеке Босне јавиће се ризик од повећане седиментације и загађења, посебно током градње мостова.</p> <p>Сваки значајнији излив (нпр. уља или горива) током градње могао би такође</p>	<p>У Плану управљања заштитом водотокова током градње, који ће бити саставни дио Плана управљања заштитом животне средине и социјалним питањима током градње биће предвиђене различите управљачке мјере које ће спроводити</p>	<p>Применом управљачких и контролних мјера негативан утицај средњег значаја биће умањен на негативан утицај</p>

Тема	Кратко приказан утицај	Кључне мјере за ублажавање/управљање	Значајност резидуалног утицаја
	<p>да узрокује загађење ријеке као и подземних вода у околини. Ризик да дође до значајнијег загађења оцјењује се као низак. Могући су утицаји локалног карактера.</p> <p>Током рада: Постоји ризик од загађења ријеке Босне и подземних вода ако би загађени површински отицај са пута доспео у ријеку, или ако би дошло до већег изливања уља или горива на пријелазу преко ријеке. Ризик да дође до значајнијег загађења оцјењује се као низак. Могући су утицаји локалног карактера.</p>	<p>Извођач радова приликом градње у водотоку.</p> <p>Главним пројектом су утврђен мјере заштите вода, укључујући систем прикупљања површинског отицаја и усмјеравање у таложнике и сепараторе уља прије упуштања као и забрану упуштања отпадних вода у главни водоток. Такође је утврђен и одговарајући план мониторинга.</p> <p>План реаговања у ванредним ситуацијама.</p>	<p>малог значаја.</p>
Биодиверзитет	<p>Током изградње: Грађевински радови могу негативно утицати на протицај мањих водотока, притока Босне, животиње у водотоцима (нпр. дабра, видре који су заштићене врсте) као и приступ терестричних сисара. Грађевински радови могу да оштете бентосна станишта у кориту ријеке Босне и вегетацију дуж ријечних обала. Бентосна станишта нису од посебног значаја, а количина природне приобалне вегетације који ће бити оштећен је веома ограничена.</p> <p>Током рада: Аутопут би могао пресјећи коридоре кретања животиња између шумског станишта и ријеке Босне у зони Костајнице, те ће стога бити изграђен пролаз да би се кретање животиња у овом дијелу одржало. Водена станишта у притокама Босне биће очувана помоћу пропуста, те ће њихов протицај бити одржан и омогућено животињским врстама да их користе. Флора дуж аутопута биће изложена повећаним концентрацијама прашине док ће околна фауна бити изложена повишеним нивоима буке, загађењу ваздуха и осветљењу што ће резултирати умањеним присуством фауне у том подручју. Аутопут ће представљати баријеру приликом миграције животиња, али неће пресјећи значајне коридоре за кретање животиња, а неколико пролаза за животиње биће направљено испод пута. Значај утицаја на флору и фауну током рада пројекта је низак.</p>	<p>Извођач радова ће бити задужен за одржавање протока у водотоцима током градње.</p> <p>Као дио Плана управљања заштитом животне средине и социјалним питањима током градње Извођач ће посебно обрадити тему градње у зони водотока и навјести технологију извођења радова. Јасна ограничења ће бити постављена по питању уклањања природне вегетације.</p> <p>Широки пролаз за животиње ће бити изграђен на дијелу пројектног подручја за које је познато да постоји кретање терестричних врста. Водотоци испод аутопута ће бити спроведени кроз пропусте што ће омогућити да их поједине врсте (видре, даброви) и даље несметано користе.</p> <p>Планом озелењавања ће бити предвиђена садња аутохтоних врста вегетације. Дуж насипа аутопута неће се вршити садња дрвећа које би могло привући птице.</p> <p>Мониторинг квалитета ваздуха и квалитета воде водотока ће се спроводити током градње и рада аутопута.</p> <p>План реаговања у ванредним ситуацијама.</p>	<p>Примјеном ефикасних управљачких и контролних мјера негативан утицај средњег значаја биће умањен на негативан утицај малог значаја.</p>
Пејзаж	<p>Током изградње и рада: Изградња аутопута и мостова дуж ријечне долине измјениће изглед предјела на овом подручју а насип пута ће бити уређен на начин да се овај утицај умањи. Узвишене секције пута ће омогућити корисницима аутопута да имају поглед на долину ријеке и околну земљиште из нове перспективе. Визуелни контакт између ријеке и околних насеља биће прекинут али ће бити надокнађен пејзажним интервенцијама у ријечној долини и рехабилитацији подручја напуштених позајмишта шљунка.</p>	<p>Пројекат моста треба да узме у обзир компоненту пејзажа и пејзажни архитекта треба да буде укључен у пројектантски тим. Ограничити уклањање вегетације само на подручја гдје је то неопходно. Пејзажне интервенције и садња вегетације у насипу пута и рехабилитација свих подручја гдје су вршени грађевински радови, уз подршку експерта за хортикултуру (у складу са захтјевима Студије утицаја).</p>	<p>Негативан утицај средњег значаја биће умањен на негативан утицај малог значаја након пејзажних интервенција.</p>
Инфраструктура	<p>Током изградње: Градња пута може доћи у колизију са постојећом</p>	<p>Консултације са надлежним институцијама и јавним</p>	<p>Ризик умањен до ниског значаја.</p>

Тема	Кратко приказан утицај	Кључне мјере за ублажавање/управљање	Значајност резидуалног утицаја
и комуналне услуге	инфраструктуром и комуналним услугама на пројектном подручју, укључујући приенос и дистрибуцију електричне енергије, телекомуникације, снабдијевање водом и одвођење отпадних вода.	предузећима већ су вршене у фази пројектовања. Извођач радова да изврши провјеру присуства и позицију инфраструктуре са надлежним локалним јавним предузећима прије отпочињања градње.	
Социјална питања			
Откуп земљишта и економско измјештање	<p>Током изградње: За потребе реализације пројекта биће неопходно извршити откуп земљишта, углавном пољопривредног у приватном власништву. То ће за последицу имати извјесно економско измјештање због губитка пољопривредног земљишта као и губитак мањег броја кућа.</p> <p>Током рада: Може доћи до губитка прихода за оне који су изгубили пољопривредно земљиште или објекте у близини пута.</p>	<p>Примјена одредби Закона о експропријацији и ЕБРД услова за реализацију УР бр. 5 ће осигурати да је за физичко пресељење и економско измјештање исплаћена накнада а да је локални приступ адекватно одржан.</p> <p>Оквирни план за откуп земљишта и пресељење биће даље разрађен у Детаљни план за откуп земљишта и пресељење на основу текућих истраживања и комуникације са лицима под утицајем Пројекта.</p>	Негативан утицај средњег значаја биће редукован на негативан утицај без значаја уз доследну примјену Закона о експропријацији, ЕБРД Услова за реализацију бр. 5.
Приступ и обезбјеђење пута	<p>Током изградње: Градња аутопута може довести до локалног, привременог онемогућавања прилазу обрадивим површинама.</p> <p>Током рада: Траса неких дионица аутопута ће пресећи обрадиве површине или прилазе од кућа до њива или пута између двије њиве. Пројектом аутопута је предвиђено неколико пролаза испод аутопута који ће у довољној мјери омогућити приступ обрадивој земљи, и учинити да вријеме путовања с једне стране аутопута на другу не буде значајно дуже него што је било раније.</p>	<p>План управљања саобраћајем, подржан кроз ефикасне консултације и сарадњу са локалном заједницом, ће омогућити да се приступ обрадивим површинама одржи у довољној мјери током трајања градње.</p> <p>Довољан број пролаза испод пута, укрштања и локалних сервисних саобраћајница је предвиђен кроз израду главног пројекта.</p>	Негативан краткорочни утицај средњег значаја ће уз примену адекватних управљачких мјера бити умањен на утицај малог значаја . Негативан утицај малог значаја уз усвојена рјешења из главног пројекта.
Ризик од саобраћајних удеса	Током рада: Ризик да на новом аутопуту дође до саобраћајних удеса ће и даље бити присутан, без обзира на користи које ће пројекат донети у том смислу.	<p>Независна ревизија безбједности апута и могуће постављање ограда на појединим дионицама.</p> <p>Прије пуштања аутопута у рад спровјести кампању унапређења свијести локалне заједнице по питању безбједности на путу.</p>	Негативан краткорочни утицај средњег значаја умањен на утицај малог значаја .
Здравље и безбједност локалне заједнице	<p>Током изградње: Градња пута може повећати ризик од саобраћајних удеса у локалној заједници, посебно услијед кретања тешке механизације и возила која допремају материјал. Постоји и ризик од прилива радника из околних подручја што може довести до извјесних ризика по припаднике локалне заједнице (иако су ови ризици минимални у овом случају). Неовлашћеним лицима неће бити могућ приступ градилиштима а Извођач радова биће у обавези да примјени мјере у том смислу.</p> <p>Током радова: Аутопут пролази кроз пољопривредне површине и близу насеља која користе одређене локалне приступне путеве. Постоји ризик да би локално становништво могло покушати да директно прелази преко аутопута, на неким дионицама. Независном ревизијом безбједности пута ће</p>	<p>План управљања заштитом животне средине и социјалних питања током градње од стране Извођача. Добро управљање градилиштем, безбједношћу, здрављем и безбједношћу на раду, знакови упозорења, итд.</p> <p>Постављање знакова треба да обесхрабри становнике да прилазе зони извођења радова. Одговарајући смјештај радника (ако га буде било) и други механизми сарадње са локалном заједницом, укључујући и механизам за жалбе.</p> <p>Независна ревизија безбједности аутопута и могуће обезбјеђивање ограда на појединим дионицама.</p> <p>Иницијатива за унапређење свјести локалне заједнице по</p>	Негативан краткорочни утицај средњег значаја ће уз примену адекватних управљачких мјера бити умањен на утицај малог значаја .

Тема	Кратко приказан утицај	Кључне мјере за ублажавање/управљање	Значајност резидуалног утицаја
	бити одређено да ли је потребно увести додатне ограде како би се спречили покушаји преласка аутопута и на тај начин смањио ризик на осјетљивим локацијама.	питању безбједности на путу прије почетка коришћења аутопута.	
Културно наслеђе	Током изградње: Ризик да се током извођења радова дуж трасе пронађе до сада непознато културно наслеђе.	Примјена процедуре за управљање случајним археолошким налазима. Координација са локалним надлежним органима, надлежним Заводом за културно и природно наслеђе.	Ризик малог значаја
Услови рада и радна права	Током изградње: Градња аутопута ће довести до повећаног ризика по здравље и безбједност радника, укључујући и оне који раде на постројењима и машинама за производњу асфалта, употребу цемента, рад на висини, или рад изнад воде на дионицама гдје су планирани мостови.	План управљања заштитом животне средине и социјалних питања током градње од стране Извођача, укључујући и одредбе здравља и безбједности на раду, у складу са Захтјевима инвеститора и захтјева законских прописа. Добро управљање радном снагом, примјена кодекса понашања, омогућавање здравствених прегледа и здравствене заштите радника. Поштовање захтјева ЕБРД у погледу услова за рад и радних права.	Негативан краткорочни утицај средњег значаја ће уз примјену адекватних управљачких мјера од стране Извођача бити умањен на утицај малог значаја .

9. МОНИТОРИНГ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И СОЦИЈАЛНИХ ПИТАЊА

Управљање заштитом животне средине и социјалним питањима

Мјере за управљање и ублажавање утицаја на животну средину и социјална питања предвиђене су Еколошком дозволом издатом од стране Министарства за просторно уређење, грађевинарство и екологију, а на основу прихваћене Студије утицаја на животну средину и Захтјева инвеститора која израђују Аутопутеви РС. Ови захтјеви биће уврштени и у тендерску документацију. Мјере које се односе на односе са јавношћу се детаљно обрађене у оквиру Плана укључивања заинтересованих страна а оне које се односе на преостале активности у вези откупа земљишта ће бити детаљно обрађене у оквиру Плана за откупа земљишта и пресељење који израђују Аутопутеви РС. Кључни елементи поменутих мјера за ублажавање су кратко приказани у претходној табели, а кораци које АРС треба да предузму су описани у Акционом плану заштите животне средине и социјалних питања.

Извођач радова ће израдити **План управљања заштитом животне средине и социјалним питањима у фази градње** како би се на све обавезе током градње адекватно одговорило. На тај начин бити објединињени сви захтјеви за ублажавање утицаја на животну средину и социјална питања. **План управљања заштитом животне средине и социјалним питањима у фази коришћења аутопута** биће сачињен и садржаће мјере за ублажавање и мониторинг које ће бити потребно спроводити у фази рада. АРС ће ангажовати Извођаче који ће ове захтјеве имплементирати за њихов рачун.

Мониторинг заштите животне средине и социјалних питања

Еколошка дозвола садржи бројне захтјеве по питању мониторинга. Различити индикатори стања животне средине и социјалних питања ће бити праћени и у фази изградње и у фази коришћења аутопута. Мониторинг током градње укључиће праћење квалитета ваздуха, нивоа буке, квалитета земљишта, запажања о стању околног земљишта. Мониторинг ће укључити и привремено заузимање земљишта, праћење показатеља услјед прилива радника из других подручја, услове рада укључујући безбједност и здравље на раду. У фази коришћења аутопута предмет мониторинга биће ниво буке, квалитет ваздуха у близини репрезентативних рецептора, квалитет ријеке Босне, квалитет ефлуента – површинског отицаја са коловоза након третмана у уљним сепараторима. Осматрања земљишта, флоре и фауне ће такође бити вршена.

Мониторинг активности на укључивању заинтересованих страна као и планирања пресељења предложени су у оквиру **Плана укључивања заинтересованих страна као и Оквира за откуп земљишта и пресељење (и пратећим детаљним плановима)**. Такође ће бити постављен захтјев ка АРС и према Извођачу радова (током градње) да прате реакције заинтересованих страна, жалбе појединца или заједница и да преузму одговарајуће мјере уколико би се уочио неки тренд или дође до значајних примједбе.

Извјештаји о мониторингу које Извођач радова буде сачињавао током градње биће достављани у катастар загађивача као и Аутопутевима РС. Извјештаји о мониторингу током коришћења аутопута биће достављани у катастар загађивача као и надлежној инспекцији.

10. ДАЉЕ ИНФОРМАЦИЈЕ И КОНТАКТ ДЕТАЉИ

Документи пројекта доступни су на интернет страници Аутопутева РС (<http://www.autoputevirs.com>) као и на страници ЕБРД (<http://www.ebrd.com>).

<p>Контакт детаљи: Аутопутеви Републике Српске контакт: Добрила Мајсторовић, односи са јавношћу адреса: Васе Пелагића 10, 78000 Бања Лука Тел: +387 51 233 670 Е-mail: dmajstorovic@autoputevirs.com info@autoputevirs.com www.autoputevirs.com</p>	<p>ЕБРД Босна и Херцеговина 15. спрат, Торањ Б Unitic Торањ Фра Анђела Звиздовића 1 71000 Сарајево, Босна и Херцеговина http://www.ebrd.com/ebd-in-bosnia-and-herzegovina.html</p>
---	--