



Public Company „Republic of Srpska Motorways“ Ltd. Banja Luka

Vase Pelagica 10, 78 000 Banja Luka

Tel.: +387 51 233 670, +387 51 233 680, +387 51 233 690

Fax: +387 51 233 700

e-mail: info@autoputevirs.com

www.autoputevirs.com

НЕТЕХНИЧКИ РЕЗИМЕ

КОРИДОР VС У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ:

ЈОХОВАЦ - ВУКОСАВЉЕ (36 км)

МАРТ 2022

Садржај

1	Увод.....	4
2	Опис пројекта	4
3	Основне поставке пројекта	7
3.1	Образложење пројекта	7
3.2	Историја планирања и избора руте	7
4	Студија утицаја пројекта на животну средину, укључивање заинтересованих страна и процес откупа земљишта	8
4.1	Процјена утицаја пројекта на животну средину.....	8
4.2	Укључивање заинтересованих страна	8
4.3	Процјена стања биодиверзитета	10
4.4	Процес планирања откупа земљишта и пресељења.....	11
5	Стање животне средине и социјалних питања	11
5.1	Стање животне средине	11
5.2	Друштвена основа и социјална питања	12
6	Позитивни и негативни утицаји пројекта на животну средину и социјална питања и мјере за њихово ублажавање	14
7	Мониторинг заштите животне средине и социјалних питања.....	28
7.1	Управљање заштитом животне средине и социјалним питањима	28
7.2	Мониторинг заштите животне средине и социјалних питања	28
8	Даље информације и контакт детаљи	28

Листа слика

Слика 1: Локација пројекта	4
Слика 2: Пројектна дионица Вукосавље - Јоховац	5
Слика 3: Типичан попречни пресјек аутопута	6
Слика 4: Траса планираног аутопута.....	6
Слика 5: Траса аутопута и околна насеља са обе стране.....	13

Листа табела

Табела 1: Питања и одговори са јавних састанака	9
Табела 2: Резиме негативних утицаја на животну средину и социјална питања и мере за ублажавање/побољшање	16

Листа скраћеница

У овом документу користе се скраћенице које су преузете из енглеске терминологије и опште прихваћених међународних ЕИБ стандарда из области заштитне животне средине и социјалних (називи различитих планова и слично). У том смислу у документу ће се користити оригиналне скраћенице на енглеском језику. У наредној табели ове скраћенице су означене наводницима а дат је њихов превод и значење.

APS	Аутопутеви Републике Српске
"BAR"	Biodiversity Assessment Report Извештај о процени биодиверзитета
"CONNECTA"	Technical Assistance to Connectivity in the Western Balkans Техничка помоћ повезивању на Западном Балкану (назив ЕУ финансираног пројекта)
"cut-and-cover"	Тунел изведен у ископу и накнадно засут (покривен)
"EIA"	Environmental Impact Assessment Процена утицаја на животну средину
ЕИБ	Европска инвестициона банка
"ESAP"	Environmental and Social Action Plan Акциони план управљања заштитом животне средине и социјалним питањима
"ESMP"	Environmental and Social Management Plan План управљања заштитом животне средине и социјалним питањима
E&S	Животна средине и социјална питања
ESDD	Свеобухватна процјена заштите животне средине и социјалних питања
ЕУ или EU	Европска Унија
ФБиХ или FBiH	Федерација Босне и Херцеговине
"FIDIC"	International Federation of Consulting Engineers Међународна федерација инжењера консултаната (термин је познатији као међународни стандард за уговарање грађевинских радова)
"NTS"	Non-Technical Summary Нетехнички резиме
PC	Република Српска
"SEP"	Stakeholder Engagement Plan План ангажовања заинтересованих странама

1 Увод

Јавно предузеће Аутопутеви Републике Српске (АРС) намјерава да реализује изградњу 36 км дуге деонице аутопута Коридора Vc између Вукосавља и Јоховца („Пројекат“).

Европска инвестициона банка (ЕИБ) разматра одобравање кредита за реализацију овог пројекта са државном гаранцијом. Паралелно финансирање биће обезбеђено кроз неповратну помоћ (грант) од стране ЕУ, кроз програм Инвестиционог фонда за Западни Балкан (WBIF). Пројекат је развио АРС у складу са законским прописима Републике Српске (РС) и стандарда Европске инвестиционе банке (ЕИБ) у области заштите животне средине и социјалних питања.

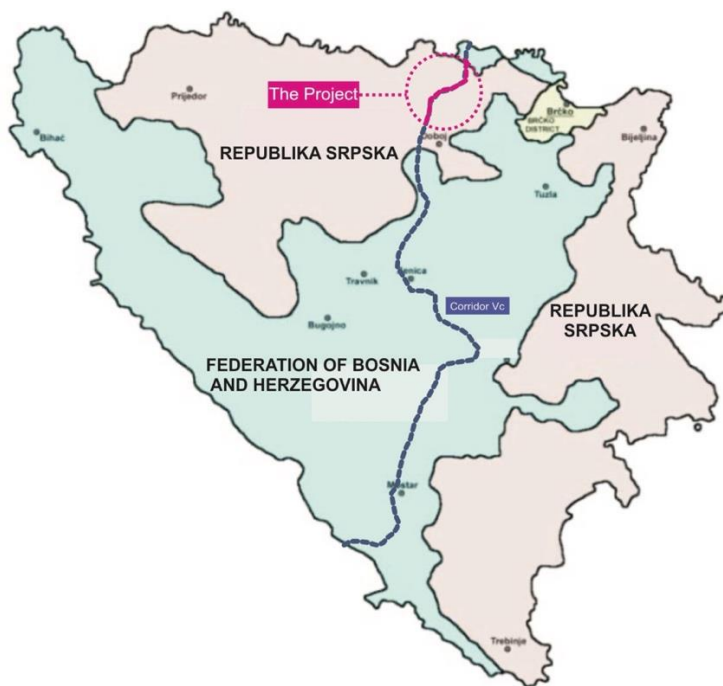
Овај документ представља Нетехнички резиме који пружа информације о техничким карактеристикама пројекта, потенцијалним утицајима пројекта на животну средину и социјалним питањима, мјерама управљања пројектом које ће спроводити АРС, као и о томе како заинтересована јавност може контактирати АРС са било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

Поред овог документа, припремљен је и сет докумената који се баве питањима животне средине и социјалним питањима повезаним са Пројектом: Акциони план заштите животне средине (ESAP), План управљања заштитом животне средине и социјалним питањима (ESMP), План ангажовања заинтересованих страна (СЕП) и Акциони план за пресељење (РАП), Пројекат стања биодиверзитета. Сви документи се могу погледати на сајту АРС ([убацити линк до странице на којој ће документа бити постављена](#)), док су штампани примерци доступни у општинама и месним канцеларијама у насељима која се налазе на траси пројекта.

2 Опис пројекта

Транс-европски коридор Vc представља главну транспортну руту у БиХ на правцу сјевер-југ. Повезује Будимпешту (Мађарска) са јадранском луком Плоче (Хрватска). Укупна дужина Коридора Vc, унутар БиХ, је око 335 km.

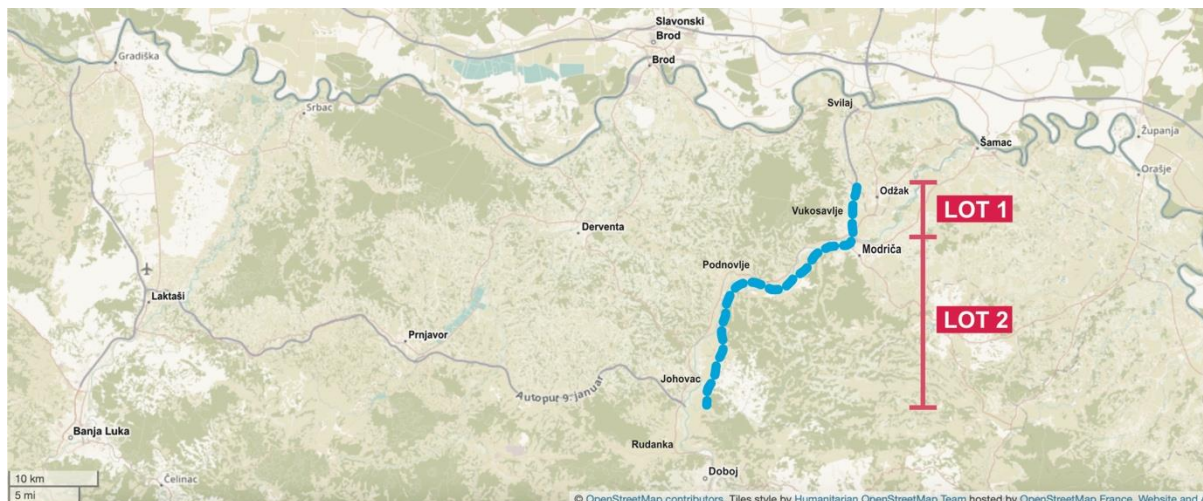
Предмет овог пројекта је 36 км дугачка дионица Јоховац – Вукосавље. Пројекат се налази у сјеверном дијелу земље и дио је планиране дионице Коридора Vc у дужини од 46,6 км коју је потребно изградити на простору административног ентитета Републике Српске (РС).



Слика 1: Локација пројекта

Подручје Пројекта се налази у сјевероисточном дијелу БиХ (Република Српска), између градова Модриче и Добоја. То је рурално подручје са низом линеарних села формианих дуж два регионална пута: М-17 (једна трака у сваком смеру) која пролази левом обалом реке Босне и Р-465 (једна трака у сваком смеру) уз десну обалу, паралелно са жељезничком пругом Добој – Модрича.

Предложена траса дужине 36 км носи назив Јоховац - Вукосавље и састоји се од две суседне под-дионице: северне дионице Оџак-Вукосавље која формално припада ЛОТ-у 1 и дионице Вукосавље - Јоховац која припада ЛОТ-у 2.



Слика 2: Пројектна дионица Вукосавље - Јоховац

Укупна дужина трасе Пројекта је 36 км. Сјеверни дио трасе почиње у општини Вукосавље, око 6 км сјеверно од града Модриче. Траса пролази кроз широку равницу претежно обрадивог земљишта. После трубне петље Вукосавље (главна веза са планираним аутопутем за Србију), траса улази у алувијалну равину реке Босне и остаје у равници до краја. Обрадиво земљиште карактеришу мале до средње парцеле са монокултурама, испресецане дифузном мрежом земљаних путева. Дуж локалних путева налази се неколико малих линеарних села. Алувијалну равину често плави ријека Босна.

Најважнији објекти који се предлажу дуж трасе су тунел Добор (цц. 1 км) и четири моста преко ријеке Босне (до 600 м дужине сваки).

Укопани (cut-and-cover) тунел Добор ће се градити дуж постојећег регионалног пута М-17, док ће регионални пут бити преусмерен да иде преко тунела.

Поред четири моста преко ријеке Босне, низ малих водотокова ће бити премошћени пропустима. Локални пољопривредни путеви биће пропуштени кроз 23 подвожњака.

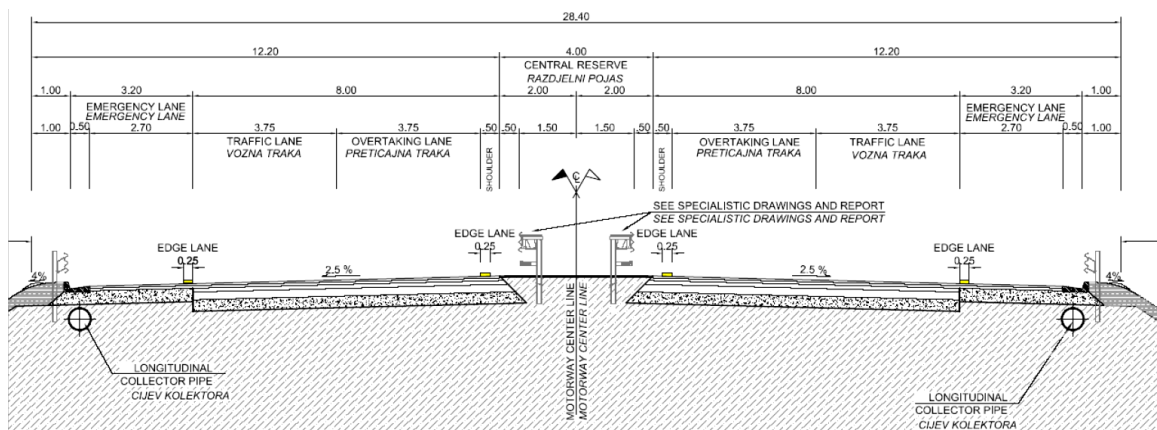
Предложена траса ће пресјецати постојеће регионалне путеве са 5 надвожњака.

На дионици је предвиђено једно одмориште.

Целокупна траса се планира на насипу просечне висине 4,25 м.

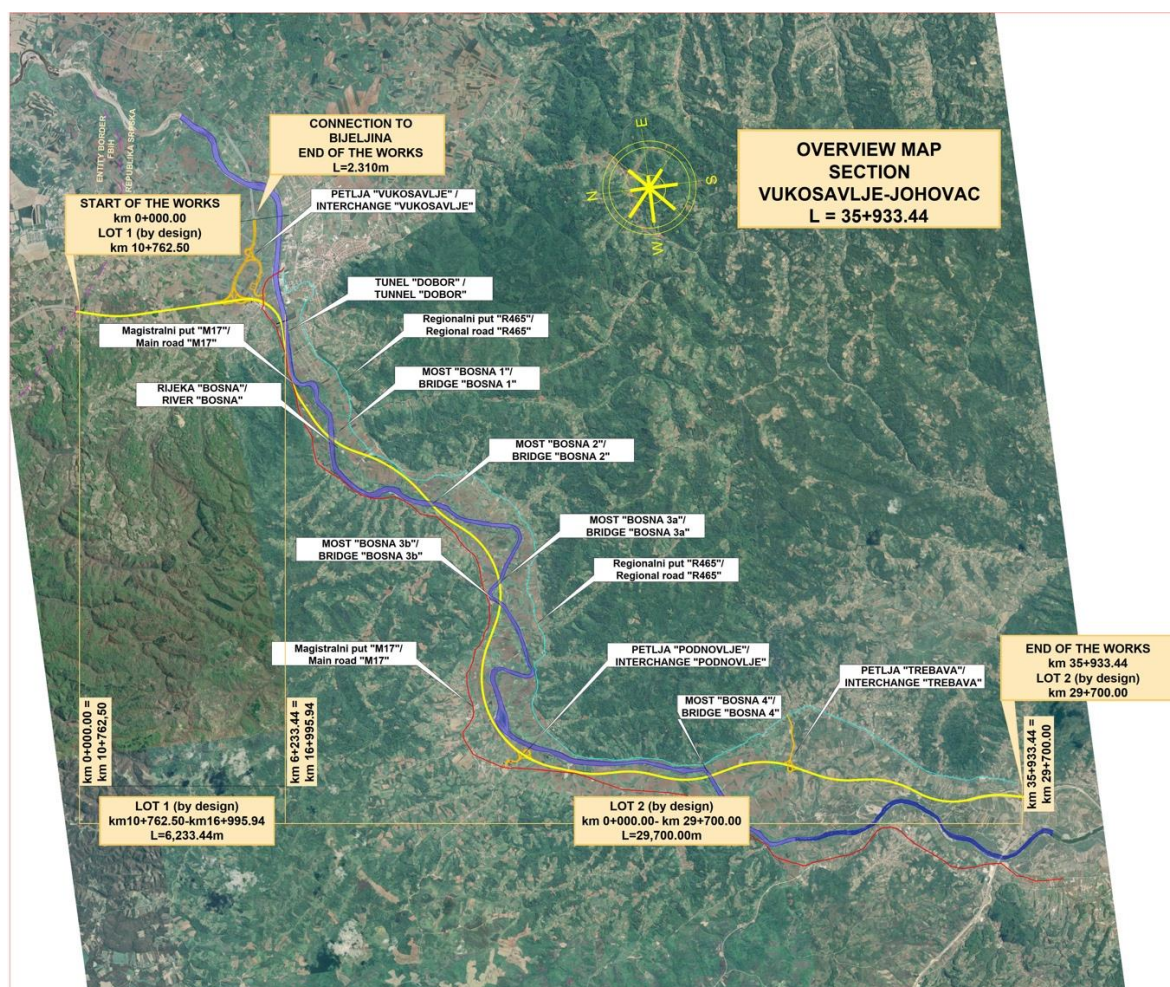
Пут ће имати пројектовану брзину од 120 км/х, биће широк око 28 м, и садржаће 2 возне траке од 3,75 м, две зауставне траке од по 1,5 м и централни раздјелни појас од 4 м.

Попречни пресјек аутопута приказан је на **Error! Reference source not found..**



Слика 3: Типичан попречни пресјек аутопута

Траса планираног аутопута приказана је на Слици 4.



Слика 4: Траса планираног аутопута

3 Основне поставке пројекта

3.1 Образложење пројекта

Пројекат је значајан за повезивање западних и источних делова Републике Српске на Коридор Vc кроз БиХ и даље на Коридор X у Хрватској. То ће повећати капацитет саобраћаја и смањити обим саобраћаја на постојећој мрежи регионалних путева.

Пројекат ће донијети низ кључних предности, укључујући: побољшану регионалну, националну и међународну повезаност на западном Балкану; олакшавање економског развоја у региону; уклањање дијела транзитног саобраћаја са локалне путне мреже смањујући застоје у насељеним подручјима што ће резултовати побољшањем безбједности путева и безбједности локалне заједнице, посебно имајући у виду високу стопу саобраћајних незгода у поређењу са земљама Европске уније (ЕУ) у садашњој путној мрежи; и, краткорочне могућности локалног запошљавања током изградње аутопута.

3.2 Историја планирања и избора руте

Планирање аутопута кроз Босну и Херцеговину као дијела мреже трансевропских путних коридора почело је касних 1970-их. Траса Коридора је дефинисана 1981. године и након јавних консултација формално је одобрена као дио Просторног плана БиХ 1982. године. Први крупнији кораци учињени су 2004. године када је Вијеће министара БиХ одлучило да започне развој коридора што је пропраћено израдом Студије изводљивости и Идејног пројекта из 2006. године. Просторни планови Републике Српске (2008-2015 и 2015-2025) разматрају Коридор Vc кроз РС као есенцијалну друмску саобраћајну везу са значајним економским користима за ентитет.

Током развоја пројекта разматрано је неколико алтернатива предложеној траси, и оне су резимиране у наставку:

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. Тада предложена траса генерално је остала непромењена до данашњих дана и као таква ће бити реализована.

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: Овај пројекат биће грађен у складу са стандардом изградње “FIDIC жута књига” (такозвани уговор о пројектовању и изградњи) што значи да ће АРС изабрати Извођача који ће прво израдити детаљан пројекат, а затим изградити предложену деоницу аутопута. Аутопутеви РС у овој фази пројекта не очекује 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 разматрана од стране Надзорног органа а свака промјена ће морати да буде одобрена од стране Аутопутева РС.

4 Студија утицаја пројекта на животну средину, укључивање заинтересованих страна и процес откупа земљишта

4.1 Процјена утицаја пројекта на животну средину

Национални захтјеви за процену утицаја на животну средину су испуњени спровођењем поступка процјене утицаја на животну средину пред надлежним органом Републике Српске. За обе дионице пројекта (ЛОТ 1 Дионица: Оџак-Вукосавље и ЛОТ 2 Дионица: Вукосавље-Јоховац) локалне ЕИА поступци су успешно завршени у складу са законом.

Аспекти животне средине дионице пута од Оџака до Вукосавља процјењени су у оквиру Студије о процјени утицаја на животну средину за Лот 1 (ЛОТ 1: Свилај – Вукосавље, дионица 3: Оџак-Вукосавље), коју је израдио Технички институт из Бијељине (РС) у јуну 2014. године.

Дионица од Вукосавља до Јоховца анализирана је у оквиру Студије о процјени утицаја на животну средину за Лот 2: Вукосавље – Јоховац, коју је израдио Пројект из Бања Луке (РС) 2010. године.

Студије су израђене упоредо са израдом главне пројектне документације. Обе Студије су биле јавно објављене неколико месеци, а јавне расправе су одржане у општинама кроз трасу пролази. Надлежно Министарство је дало низ коментара на обе Студије, првенствено сумирајући мишљења добијена од различитих надлежних инситуција. Након поновног достављања ревидираних Студија, надлежно Министарство је дало позитивна решења, одобравајући Студију за ЛОТ 2 Вукосавље - Деоница Јоховац у марту 2011. године и Студију за ЛОТ 1 дионица Оџак-Вукосавље у новембру 2014. године.

На основу позитивних Рјешења, АРС је у марту 2015. године добила Еколошку дозволу (једна дозвола за обе деонице Пројекта) која је важила 5 година. У марту 2020. године Еколошка дозвола је обновљена и сада важи до марта 2025. године.

4.2 Укључивање заинтересованих страна

Пројекат Коридор Vc се развијао више од 50 година и током тог времена су направљени многи планови и презентације широј јавности и разним другим заинтересованим странама, као што је описано у претходним поглављима.

У августу 2021. године, консултанци који су помагали АРС-у да припреми релевантну документацију за заштиту животне средине и социјална питања, одржали су низ састанака у све три погођене општине, са различитим заинтересованим странама, како би се осврнули првенствено на социјална питања у вези са Пројектом и питања укључивања заинтересованих страна. Главни закључак са ових састанака био је да је прошло доста времена од одржавања претходних јавних консултација у вези са Пројектом, и да људи који живе у насељима дуж трасе нису упознати са детаљима Пројекта, првенствено око позиције петљи, надвожњака и подвожњака дуж аутопута, који су им веома важни.

Да би се премостио овај недостатак, консултантски тим је, заједно са АРС-ом, радио на спровођењу активности укључивања заинтересованих страна са општинама и локалним заједницама које се налазе дуж трасе Пројекта. Примењен је приступ у две фазе, који је укључивао састанке преко интернета са представницима релевантних општина, након чега су уследили састанци са припадницима локалних заједница на терену.

Састанци са локалним становништвом су били организовани на следећи начин:

- 16.11.2021. у 15:30, Вукосавље, Центар за културу Вукосавље (26 учесника, од чега 9 жена)
- 17.11.2021. у 17:00, Модрича, Српски културни центар (41 учесник, од чега 9 жена)
- 18.11.2021. у 18:00, Добој, Сала Скупштине општине (30 учесника, од чега 8 жена)

Представници АРС-а су презентовали Пројекат, представили тренутну фазу развоја Пројекта, показали детаљну трасу Пројекта и одговорили на питања учесника (видети табелу 1). Контакт подаци неколико запослених у АРС-у су такође стављени на располагање учесницима састанака и они су подстакнути да директно контактирају АРС ако имају додатна питања или сугестије у вези са Пројектом.

Почетком марта 2022. године, консултантски тим је такође контактирао неколико заинтересованих страна, како званичне институције тако и представнике цивилног друштва, како би разговарали о томе да ли Пројекат има потенцијал да непропорционално утиче на повратнике и које мере се могу користити да им се помогне.

Табела 1: Питања и одговори са јавних састанака¹

Питање	Одговор
Да ли ће за Пројекат бити потребно прибавити још земљишта и где могу да видим да ли ће то утицати на моје парцеле? Колика ће бити понуђена цена (надокнада) за земљиште у општини Вукосавље?	Могуће је да ће се јавити потреба за експропријацијом додатног земљишта за Пројекат и ако тако буде, сваки власник таквог земљишта ће бити обавештен. Најбоље место за добијање ажурних информација је у општинском катастру (канцеларија Републичке управе за геодетске и имовинско-правне послове). Цена (надокнада) која ће бити понуђена власницима у општини Вукосавље још није утврђена и утврдиће је овлашћени проценитељи, када почне експропријација у складу са законом.
Како ће се обезбедити приступ земљишту са друге стране аутопута, односно где су планирани надвожњаци и подвожњаци? Шта ако морам да прелазим веће удаљености да бих стигао до своје земље на другој страни?	Тренутно планирани надвожњаци и подвожњаци приказани су учесницима састанака на мапама. Мапе су достављене општинама и људи могу да их виде и тамо. На састанцима су дати контакт подаци представника ЈП АРС, које било ко може контактирати за одговоре на питања. Надвожњаци и подвожњаци су дефинисани на начин да се спрече ситуације у којима би неко морао да прелази много веће удаљености да би приступио земљишту. Надвожњаци и подвожњаци се праве свуда где постоје локални путеви и људи ће моћи да користе исте путеве као и до сада. На састанцима се разговарало о удаљеностима између надвожњака и подвожњака како би се људима показало да се они налазе на малим раздаљинама, тако да је ограничена могућност да ће неко морати да путује знатно више да би приступио земљишту са друге стране аутопута. Поред надвожњака и подвожњака дуж аутопута, приступне саобраћајнице ће бити изграђене у складу са главним пројектом и планском документацијом, како би се обезбедио одговарајући приступ и смањиле раздаљине.
Да ли ће локални пут којим људи из нашег насеља излазе на регионални пут бити затворен након изградње аутопута и како ћемо до њега доћи? Хоће ли бити затворен регионални пут М-17?	Ни један пут неће бити затворен нити може бити затворен и то је законска обавеза коју ЈП АРС мора да поштује. За конкретан пут који је поменут на састанку, ЈП АРС је објаснио да ће људи можда морати да путују додатних 50 до 100 м да би приступили том локалном путу. Регионални пут М-17 неће бити затворен, као ни било који други постојећи пут.
Да ли се приступни путеви могу градити у исто време када и аутопут, како би се обезбедио стапан приступ имањима?	Приступне саобраћајнице ће се градити истовремено са аутопутем. Ако буде временске разлике, мораће да постоје привремене

Питање	Одговор
	обилазнице које ће људи моћи да користе док се не изграде трајни путеви.
Да ли ће пут проузроковати више поплава или поплаве на различитим локацијама, јер када вода дође, ако нема где да оде, вода ће остати на неким местима? Да ли ће Пројекат створити баријере за воду и спречити поплаве?	Не очекује се да ће пут изазвати ни више ни мање поплава него иначе. С обзиром да се ради о типу посла за пројектовање и изградњу, пројектант ће спровести додатну анализу с обзиром на поплаве и хидролошке податке и студије из 2014. године.
Да ли ће се реализовати пројекат малих хидроелектрана, да ли је Пројекат аутопута усклађен са њим? Да ли је Пројекат аутопута усклађен са осталим планираним пројектима?	ЈП АРС не зна да ли ће пројекат малих хидроелектрана бити реализован, јер је у надлежности других институција. Пројекат Коридора VC је усклађен са свим планираним пројектима, у складу са законом, укључујући и пројекат малих хидроелектрана.
Може ли одмориште бити ближе кули Добор?	Кула Добор је веома близу петље Вукосавље (неколико км), тако да људи који одлуче да желе да виде кулу могу лако да јој приступе са ове петље. Такође, постојаће и додатни приступни пут из Вукосавља, северно од куле Добор, који ће посетиоци моћи да користе.
Да ли ће аутопут бити изнад или испод регионалног пута М-17?	Аутопут ће бити изнад регионалног пута М-17.
Где је коначна локација за петљу Требава?	Одабрана је опција је да се петља Требава лоцира код насеља Кожухе. ЈП АРС је учесницима састанка на мапи показао локацију они су потврдили да су задовољни, јер су се томе и надали.
Када ће бити завршена изградња аутопута?	Планирано је да аутопут буде завршен до краја 2026. године.

На основу резултата ових састанака и питања која су учесници покренули и о којима су желели да сазнају више, АРС је уз помоћ консултаната припремио План укључивања заинтересованих страна. Сврха Плана је да представи идентификоване заинтересоване стране у Пројекту и како АРС планира да им пружа информације у вези са Пројектом и консултује их током имплементације Пројекта. План такође описује жалбени механизам који ће АРС спровести како би прихватио и одговорио на жалбе, коментаре или питања заинтересованих страна у вези са Пројектом.

Све активности укључивања заинтересованих страна везаних за Пројекат ће се спроводити уз пуно поштовање мера превенције Ковид-19, које буду на снази у време спровођења тих активности.

4.3 Процјена стања биодиверзитета

На захтјев ЕИБ-а, на пројектном подручју је спроведена процјена стања биодиверзитета у циљу бољег разумјевања потенцијалних ризика и утицаја Пројекта на врсте и станишта као и усклађивања са захтјевима ЕИБ и законодавством ЕУ у области заштите биодиверзитета (тј. Директивом о стаништима). На овом задатку су учествовали специјалисти за биодиверзитет из РС који су извршили додатне прегледе терена ради утврђивања присуства станишта или врста које се са аспекта ЕУ сматрају значајним и спровели консултације са заинтересованим странама.

Ова студија (BAR) је урађена у периоду од јуна до новембра 2021. 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.

4.4 Процес планирања откупа земљишта и пресељења

Према идејном пројекту, за Пројекат је потребно откупити 426 хектара земљишта у општинама Добој, Модрича и Вукосавље, од чега је 195 хектара (46%) земљиште у јавној својини. Само два домаћинства ће бити физички расељена и оба се налазе у општини Вукосавље.

Око 1.400 појединаца поседује земљиште обухваћено Пројектом, а близу 40% власника су жене. Међу власницима је само 6 правних лица – земљорадничке задруге, ловачко удружење и верска заједница.

Већина земљишта у приватном власништву су оранице (89%), са врло мало пашњака и ливада (7%) и шумског земљишта (3%), као и мање од 1% воћњака или дворишта (башта).

Земљиште за потребе Пројекта се прибавља поступком експропријације, који спроводи Републичка управа за геодетске и имовинско-правне послове, преко својих испостава у општинама (органи управе). Корисник експропријације је Република Српска, коју заступа Јавно правобранилаштво РС.

У време израде овог документа, ситуација са откупом земљишта се разликује у три обухваћене општине. У Модричи је експропријација скоро завршена, а у Добоју је више од половине решења о експропријацији правоснажно, односно против њих се не може уложити жалба. У Вукосављу откуп земљишта није почео. Постоји могућност да ће бити потребно прибавити више земљишта када Извођач за пројектовање и изградњу припреми детаљан пројекат.

Како би утицаји пројекта повезани са откупом земљишта били умањени, АРС је, уз помоћ консултаната, припремио Акциони план расељавања који је у потпуности усклађен са националним законодавством и захтевима ЕИБ.

Као део имплементације Акционог плана расељавања, власницима и корисницима земљишта и имовине која се откупљује, биће подељени леци који садрже информације о жалбеном механизму АРС (видети поглавље 8 овог документа), када буду присуствовали расправама о експропријацији. На овај начин ће погођени људи знати како могу директно АРС-у да постављају питања или да дају приговоре у вези са откупом земљишта.

5 Стање животне средине и социјалних питања

5.1 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.

Климатске карактеристике, квалитет ваздуха, бука, ерозија: Подручје карактерише умјерено континентална клима са веома хладним зимама и топлим лјетима. 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 Оџак, Срнава и Осјечани. Неколико бушених и копаних бунара лоцирано је у радијусу од 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 више мањих водотокова од којих неке пресеца траса аутопута (осам укупно). Босна и њене притоке су водотоци склони поплавама. Једна од највећих поплава догодила се 2014. године каде је ниво воде далеко премашио све у скорошњој 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, са значајним присуством микробиолошког загађења).

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.

Подручје Пројекта обухвата мале, изоловане делове шума које изгледају као острва релативно природне вегетације у иначе модификованом пејзажу. Идентификовано је 20 оваквих шума од којих је четрнаест претежно врба, у пет преовлађује храст, а у једној јова које представљају приоритетне карактеристике биодиверзитета и треба их заштитити током изградње. Само један шумски фрагмент јове, (који је добро развијен и представља пример станишта Анекса 1 према Директиви о стаништима ЕУ), преклапа се са трасом пројекта (око 2,5 ха) на подручју Кожухе.

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 животињских 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 три зоне кретања животиња у дијелу у коме Босна тече близу природног шумског станишта. То су локалитети - (1) Кожухе (локалитет „Дијелови“), (2) Дуго Поље (локалитет „Кутловац“) и (3) Ботајица (локалитет „Ботајичке луке“). У овим зонама ће бити постављени велики подвожњаци који би омогућили пролаз за животиње испод аутопута. Имајући у виду податке о еколошком статусу ријеке Босне, доминантна фауна риба сачињена је од врста које су отпорне на органско загађење. Нема званичних рибњака, риболов се обавља само у рекреативне сврхе.

5.2 Друштвена основа и социјална питања

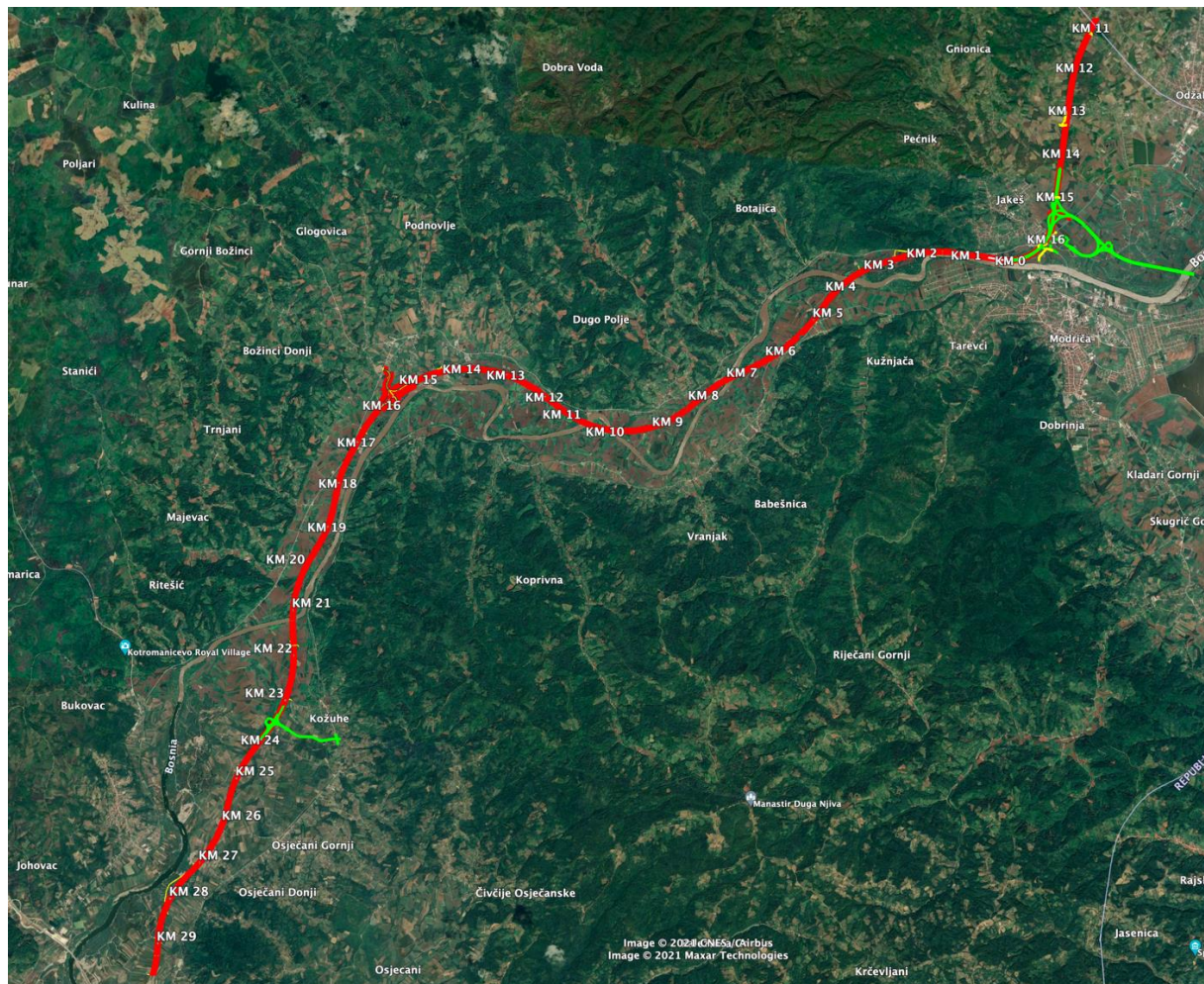
Траса Пројекта пролази кроз територију низа мањих насеља која припадају трима општинама – Добој, Модрича и Вукосавље. Насеља су претежно линеарна, концентрисана дуж два регионална пута (М-17 и Р-465) и локалних путева. Насеља образују месне заједнице и имају своје изабране савете месних заједница које представљају председници савета. Траса Пројекта и насеља која се налазе са сваке стране пута приказани су на слици 5 испод.

Подаци о становништву: Укупна популација која живи дуж трасе процењује се на близу 26.000 људи, међутим треба напоменути да се центри насеља који су гушће насељени налазе даље од трасе, док су у већини случајева само периферије ових насеља близу Пројектног подручја. Цели регион у ком се пројекат реализује био је снажно погођен миграцијама током и након рата у БиХ 1990-их година и, нажалост, наставља се негативан прираштај становништва, уз ниску стопу наталитета и значајно исељавање младих.

Просечна старост у све три општине је прилично конзистентна са просеком старости на нивоу Републике Српске (43,17). Индекс старења¹ у Вукосављу и Добоју (139) је испод републичког просека од 152,11 док је у Модричи индекс старења виши и износи 162,90. То значи да становништво у Модричи стари брже него у друге две општине. Водећи узрок смрти у обухваћеним општинама су кардио-васкуларне болести.

Срби су најбројнији у Добоју и Модричи, док у Вукосављу близу половине становништва чине Бошњаци и бројнија хрватска заједница него у друге две општине.

Већина становништва у све три општине има завршено средње образовање. У граду Добоју степен образовања је виши него у друге две општине.



Слика 5: Траса аутопута и околна насеља са обе стране

Подаци о незапослености: Након кризе због пандемије Ковид-19 током 2020. године, регистрована незапосленост² у Републици Српској је у сталном опадању и смањена је за преко 14% у односу на последњи квартал 2020. године. У септембру 2021. године у Добоју су била 3.134 регистрована незапослена лица (55 % жена) и 1.163 у Модричи и Вукосављу заједно (53% жена), од којих већину чине квалификовани и висококвалификовани појединци.

¹ Индекс старења представља однос броја старијих становника (60 и више) и млађих становника (0-19 година).

² Јавна установа Завод за запошљавање Републике Српске

Локална примања и извори прихода: Због близине насеља урбаним центрима, примарни приходи домаћинства у подручју обухваћеном пројекту су плате и пензије, док се пољопривреда често обавља у мањем обиму и претежно је екстензивног карактера. Парцеле су мале, а пољопривредна техника је неразвијена што резултира ниским до умереним приносима. Културе, које укључују кукуруз, овас, јечам и раж, често се користе као храна за животиње или за потрошњу самих домаћинства. Домаћинства држе и мањи број животиња које се углавном узгајају за потрошњу домаћинства.

Комуналне услуге и транспорт: Водоснабдевање у насељима се обезбеђује из локалних бунара. У овом подручју нема канализационог система, тако да се отпадне воде испуштају или у приватне септичке јаме или директно у локалне потоке. Подручје је покривено електроенергетском и телекомуникационом мрежом. Јавни аутобуски превоз је доступан становништву кроз мрежу локалних аутобуса који саобраћају на том подручју и регионалних и међународних аутобуса са стајалиштима у урбаним центрима општина. Примарни облик индивидуалног превоза је аутомобил, док бицикли нису у широкој употреби.

Становање: Стамбене куће у пројектном подручју су претежно једносратне зграде средњег квалитета. Појединачна мала газдинства обично се састоје од парцеле са кућом, неколико помоћних објеката (нпр. за стоку итд.) и површине за узгој поврћа (кромпир, парадајз, паприка, купус) и воћа (шљиве, крушке и јабуке). Мештани држе стоку (говеда, свиње, овце) и живину (пилиће, кокошке, ћурке).

Расељена лица: Као резултат рата током 1990-их, све три општине су доживеле промену у демографској структури и морале су да решавају питања везана за расељавање припадника различитих националности, који у њима живе. Иако је прошло 30 година, и даље постоји потреба за континуираном имплементацијом програма који се фокусирају на помоћ повратницима³ у погођена подручја, да обнове своје домове, поново успоставе изворе прихода и на сваки други начин се поново интегришу у друштво. Многи програми подршке се реализују преко Републичког секретаријата за расељена лица и миграције, чија испостава у Добоју покрива све три обухваћене општине, али постоје и бројни програми помоћи који се реализују преко организација цивилног друштва, укључујући и оне које искључиво пружају подршку повратницима.

Културно наслеђе: Средњовековна тврђава Добор кула која представља заштићено природно добро од националног значаја, налази се у непосредној зони утицаја Пројекта. Тврђава се налази на узвишењу, хипсометријски око 10m изнад регионалног пута М-17 Добој-Модрича, око 4 км узводно од мјеста Модича, код села Јакеш. Тврђава је подигнута у 14. вијеку и проглашена је националним спомеником Босне и Херцеговине. Пројектом се предлаже изградња укопаног тунела у брду на коме се налази тврђава. Тунел не прелази преко куле Добор. Тунел и постојећи пут М-17 остаће испод куле. М-17 ће бити преусмерен да иде преко тунела.

6 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 CONNECTА тима, 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.

³ Повратник, како је дефинисано важећим законом, је држављанин БиХ, који се као избеглица из иностранства или расељено лице у БиХ вратио на територију Републике Српске, у своје раније пребивалиште, као и расељено лице које је изразило вољу надлежном органу за повратак и налази се у процесу повратка.

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.
- **Уштеда времена:** Пројекат ће довести до значајних уштеда времена путовања.
- **Уштеде у оперативним трошковима:** Пројекат ће довести до уштеде оперативних трошкова возила и смањити трошкове транспорта у тој области.
- **Смањење саобраћајних незгода:** Пројекат такође треба да смањи број саобраћајних незгода на регионалним и локалним путевима узрокованих пролазним саобраћајем.
- **Смањено загађење ваздуха и емисије буке:** Пројекат ће ублажити загађење ваздуха и нивое буке која настаје услед саобраћаја.
- **Краткорочно запошљавање локалне радне снаге током изградње:** Изградња пута ће отворити могућност за краткорочно запошљавање локалне радне снаге.
- **Могућности локалног развоја:** Аутопут ће пролазити у близини средњовековне куле Добор, која је тренутно у лошем стању и није атрактивна локација за посетиоце. Близина аутопута ће повећати видљивост овог националног споменика, што би могло послужити као подстицај надлежнима да покрену иницијативу за оживљавање споменика, чиме би се повећала његова културна вредност и туристички потенцијал.

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 2: Резиме негативних утицаја на животну средину и социјална питања и мере за ублажавање/побољшање

Утицај	Рецептор	Локација	Мјере за ублажавање/побољшање	Оцена
Квалитет ваздуха: 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. 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.	Локалне заједнице, флора и фауна	Дуж целе трасе	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.) Квалитет ваздуха дуж трасе аутопута биће предмет мониторинга.	Током изградње - Негативни утицаји средњег значаја сведени на мали значај уз ефективно управљање извођачима. Током рада - Негативни утицаји ће бити ниског значаја.
Бука и вибрације Током изградње: Бука ће настајати од грађевинских машина и радова, посебно ако и када (ако) буду неопходна минарања и ломљење стена. Током рада: Са повећањем нивоа саобраћаја постепено ће током времена расти и ниво буке, што ће посебно утицати на локално становништво у близини аутопута.	Локалне заједнице.	Сва насеља у близини ауто пута.	Типичне управљачке мјере код грађевинских радова укључују следеће: ограничење вршења радова само у дневним сатима и информисање локалног становништва о планираним активностима и распореду. Тамо где се утврди да су стамбене зоне изложене ризику од високог нивоа буке, могу се подићи баријере за буку. Нивои буке ће се пратити током изградње и током рада аутопута, у одређеним оближњим насељима, а	Током изградње – негативни утицаји ниског значаја додатно умањен ефикасним управљањем извођачима. У току експлоатације – негативни утицаји средњег значаја на појединим локацијама биће умањен на утицај ниског значаја

Утицај	Рецептор	Локација	Мјере за ублажавање/побољшање	Оцена
			потенцијално увођење звучних баријера треба итеративно димензионисати, а током времена проширити и реконструисати у складу са стварним потребама. У овом процесу ће се консултовати погођени рецептори (домаћинства). Вибрације ће пратити лиценцирано специјализовано предузеће у складу са прописима РС и одлукама/сагласности о минирању како би се спријечио неприхватљив ниво вибрација. У случају да се утврди штетно дејство, потребно је применити мере ублажавања.	постављањем баријера за заштиту од буке.
Земљиште и пољопривредне површине: 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 таложу у околно земљиште. Уколико би се испуштале без икаквог пречишћавања, загађене атмосферске воде које оцеђују са путева могу такође загадити земљиште.	Земљиште и пољопривредно земљиште у близини пута.	Пољопривредно земљиште које се налази скоро целом дужином трасе.	Различите управљачке и контролне мјере за спречавање изливања биће предвиђене у оквиру Плана управљања заштитом животне средине и социјалним питањима током градње. Површински отицај дуж целог аутопута биће прихватан и третиран у уљним сепараторима и таложним танковима прије упуштања у природне реципијенте.	Примјеном управљачких и контролних мјера негативан утицај ниског значаја биће умањен на утицај без значаја

Утицај	Рецептор	Локација	Мјере за ублажавање/побољшање	Оцена
			План реаговања у ванредним ситуацијама.	
Водни ресурси: Током изградње: Током грађевинских активности у самом кориту ријеке Босне постоји ризик од повећане седиментације и загађења, посебно током градње мостова и објеката у близини ријеке и њених притока токова. Поред тога, свако изливање – нпр. нафте или горива – у току изградње, може изазвати контаминацију речних и подземних вода у алувијалним и седиментима речне терасе. Ризик од значајних ефеката је низак и сви ефекти би вероватно били ограничени на локалну област, осим у случају неког већег изливања које се би се пренело низводно. Током рада: Постоји ризик од загађења ријеке Босне и подземних вода ако би загађени површински отицај са пута доспео у ријеку, или алувијалне седименте гдје је ниво подземне воде близу површине, или ако би дошло до већег изливања уља или горива на пријелазу преко ријеке. Главни пројекат предвиђа систем прикупљања површинског отицаја и усмјеравање у таложнике и сепараторе уља прије упуштања као и забрану упуштања отпадних вода у главни водоток, при чему	Ријека Босна и околни ресурси подземних вода који се користе за снабдјевање села Срнава (Оџак) и Осјечани.	Дуж пута где траса пролази у близини ријеке Босне.	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 Извођач радова приликом градње у водотоку. 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. План реаговања у ванредним ситуацијама.	Применом управљачких и контролних мјера негативан утицај средњег значаја биће умањен на негативан утицај малог значаја. Негативни утицаји током рада аутопута су ниског значаја.

Утицај	Рецептор	Локација	Мјере за ублажавање/побољшање	Оцена
се уље и седименти редовно уклањају из резервоара и сепаратора. Ризик од значајних ефеката је низак и сви ефекти би вероватно били ограничени на локалну област, осим у случају већег изливања које се преноси низводно.				
Биодиверзитет: Перманентни губитак дела шумског фрагмента Црне јове; Током изградње: Изградња петље "Требава" у близини места Кожухе, довешће до губитка око 2,5 ха (или 15%) изолованог фрагмента шуме Црне јове (Annex I ЕУ Директиве о стаништима, Код: 91E0*).	Фрагмент шуме Црне Јове, део алувијалних шума дуж ријеке Босне (Annex I ЕУ Директиве о стаништима, Код: 91E0*).	Простор села Кожухе	План управљања биодиверзитетом ће бити сачињен за рјешавање свих ризика који се односе на биодиверзитет. Различите контролне и мјере управљања грађевинским радовима за спречавање уништавања или оштећења стабала Црне јове ван најуже грађевинске зоне;	Примјеном ефикасних управљачких и контролних мјера негативан утицај средњег значаја биће умањен на негативан утицај малог значаја.
Оштећење муљевитих и шљунковитих обала Током изградње: Грађевински радови у близини ријеке Босне и њених притока могли би довести до оштећења њихових муљевитих и шљунковитих обала (Анекс I ЕУ Директиве о стаништима, Код: 3270, 3130)	Муљевите и шљунковите обале ријеке Босне и њених притока (Анекс I ЕУ Директиве о стаништима, Код: 3270, 3130)	У близини водотокова	Различите мјере управљања грађевинским радовима како би се избегле обале ријеке, као и обнављање обала након завршених радова.	
Узнемиравање заштићених и значајних средњих и великих сисара;	10 врста средњих и великих сисара како је наведено у Извештају	Три области где велики и средњи сисари могу да	Током изградње: Различите мере контроле управљања градњом како би се избегло узнемиравање сисара;	

Утицај	Рецептор	Локација	Мјере за ублажавање/побољшање	Оцена
Током изградње: Грађевински радови могу пореметити приступ сисарима реци и довести до колизије са саобраћајем; Током рада: Идентификоване су три области дуж трасе где постоји повећана вероватноћа да би велики и средњи сисари могли да прелазе преко коридора ауто пута.	о процени биодиверзитета, 2021.	пређу путни коридор: (1) Кожухе (локалитет „Дијелови“), (2) Дуго Поље (локалитет „Кутловац“) и (3) Ботајица (локалитет „Ботајичке луке“);	Током рада: Подвожњаци за дивље животиње пројектовани и изграђени (на све три предложене локације). Остали кутијасте пропусти, тунели и копнени пролази, пројектовани и изграђени у складу са препорукама БАР, 2021. Аутопут опремљен еко-заштитним уређајима за одбијање дивљачи;	
Узнемиравање заштићених водених и полуводених животињских врста; Током изградње и рада: У ријеку Босну се улива осам мањих поточића у којима живе одређене заштићене врсте фауне (8 врста риба, европска барска корњача, видра и дабар). Грађевински радови би могли привремено утицати на функционисање водотока (нпр. промене у њиховом хидролошком режиму) које користе заштићене врсте;	Видре, даброви (наведени у Анексу IV Директиве о стаништима ЕУ) и европска барска корњача (EN према IUCN; Анекс II Директиве о стаништима), и строго заштићени националним прописима РС, како је наведено у Извештају о процени биодиверзитета, (2021.)	Осам малих водотокова дуж трасе (видети Анекс 12, карте 10 и 11 Извештаја о биодиверзитету, 2021);	Пројектовани и изграђени пропусти одговарајуће величине, обезбеђени копнени пролази испод мостова преко малих водотокова; Различите мере пројектовања/изградње у циљу одржавања разноврсности хидрауличких и морфолошких елемената потока и канала, обезбеђивања природних пролаза за рибе и полуводене животиње и спречавање и контроле загађења вода;	
Ризик од ширења инвазивних биљних врста;	Природна вегетација, углавном врба-топола, шуме јове, обале река, истражне	Подручје Пројекта	Различите мере контроле управљања градњом за спречавање упада било које инвазивне врсте флоре.	

Утицај	Рецептор	Локација	Мјере за ублажавање/побољшање	Оцена
Током изградње: Узнемиравање заштићених и других врста птица; Током рада: Судар птица са провидним баријерама од буке;	јаме за земљиште и шљунак; Птице у широј зони пројектног подручја	Зона брда Добор (како је наведено у BAR 2021, Анекс 12, Карта 11) Могућа места гнежђења у подручјима са природном вегетацијом и обалама река;	Позајмишта и депоније треба рекултивисати и хортикултурно уредити, користећи само аутохтоне врсте. Различите мере контроле управљања градњом за ограничавање узнемиравања птица. Грађевински радови у близини места за гнежђење изводе се ван периода гнежђења; Дизајн нетранспарентних баријера против буке (препоручено у БАР, 2021);	
Утицај на пејзаж: Током изградње: Грађевински радови би могли довести до привремених утицаја на пејзаж, укључујући кретање грађевинских возила, машина, уклањање вегетације посебно за потребе изградње, постављање привремених грађевинских објеката, депоније материјала, привремени приступ путевима/контролу саобраћаја, радове на путу, скретања, сигнализацију, осветљење, итд; Током 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	Пејзаж у долини ријеке Босне	Дуж целе трасе у ријечној долини.	Различите управљачке и контролне мере током изградње како би се ублажио утицај на пејзаж током изградње. 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	Негативан утицај средњег значаја умањен на утицај мањег значаја након пејзажних интервенција.

Утицај	Рецептор	Локација	Мјере за ублажавање/побољшање	Оцена
омогућити корисницима аутопута да имају поглед на долину ријеке и околно земљиште из нове перспективе. Визуелни контакт између ријеке и околних насеља биће нарушен али ће бити надокнађен пејзажним интервенцијама у ријечној долини и рехабилитацији подручја напуштених позајмишта шљунка.			хортикултуру (у складу са захтјевима Студије утицаја).	
Инфраструктура и комуналне услуге Током изградње: Градња пута може доћи у колизију са постојећом инфраструктуром и комуналним услугама на пројектном подручју, укључујући пријенос и дистрибуцију електричне енергије, телекомуникације, снабдијевање водом и одвођење отпадних вода.	Постојећа инфраструктура	Дуж трасе пута у близини насеља.	Консултације са надлежним институцијама и јавним предузећима већ су вршене у фази пројектовања. Извођач радова да изврши провјеру присуства и позицију инфраструктуре са надлежним локалним јавним предузећима прије отпочињања градње. У случају било каквих акцидентних утицаја на инфраструктуру, који доводе до поремећаја у снабдевању локалних заједница, хитно поправити комуналну инфраструктуру и обавестити угрожена насеља када ће снабдевање бити успостављено.	Уз одговарајуће управљање од стране извођача, ризик умањен до ниског значаја .
Сметње током изградње: Локалне заједнице дуж трасе пројекта и постојећег пута биће изложене сметњама због грађевинских активности, укључујући буку,	Локалне заједнице	Дуж целе трасе, нарочито у деловима где се грађевински радови одвијају	Негативни ефекти ће бити краткорочни и лако се могу контролисати dobrим управљањем и контролом изградње, као и активном	Негативан ризик средњег значаја краткорочне природе би се уз адекватне мере

Утицај	Рецептор	Локација	Мјере за ублажавање/побољшање	Оцена
прашину и опште смањење привлачности локалног подручја током периода изградње.		у близини настањених области.	сарадњом Извођача са локалним заједницама. У случају значајних сметњи изазваних повећаним транспортом и саобраћајем кроз локалне заједнице, размотрити опције за компензацију заједнице улагањем у мале развојне пројекте (поправке комуналне инфраструктуре, изградња игралишта, итд.) о којима ће се разговарати и договорити са погођеним заједницама.	контроле и управљања свео на низак ниво .
Откуп земљишта, потенцијално економско расељавање, ограничено физичко расељавање и утицаји на угрожене појединце: Пре и током изградње: Пројекат захтева прибављање претежно обрадивог земљишта и очекује се да ће захтевати откуп само две стамбене објекта, од којих је само један, како изгледа, насељен. Показатељи током посете терену сугеришу да није вероватно да ће доћи до економског расељавања (или ће бити минимално) јер је обезбеђена компензација изнад пуне заменске вредности. Постоји могућност да су неки појединци погођени откупом земљишта рањиви и стога могу бити још више погођени откупом земљишта, што захтева пружање додатне помоћи. Откуп	Власници и корисници земљишта, укључујући идентификоване угрожене особе, уколико их има	Унутар подручја експропријације дуж трасе	Имплементација Акционог плана расељавања, који је усклађен како са националним законодавством Републике Српске тако и са захтевима ЕИБ-а у погледу прибављања земљишта, физичког и економског расељавања, као и помоћи угроженим појединцима и/или групама. У случају потребе откупа додатног земљишта (на основу ажурираног пројекта), биће направљен и имплементиран Додатак Акционог плана расељавања или нови План.	Негативан ризик средњег значаја би се свео на низак ниво под претпоставком да се примене сви захтеви из Акционог плана расељавања или Додатка Плана.

Утицај	Рецептор	Локација	Мјере за ублажавање/побољшање	Оцена
преосталог земљишта и потенцијално економско и физичко расељавање, као и било какви утицаји на угрожене појединце, морају се спроводити у складу са националним законодавством и захтевима ЕИБ.				
Утицаји повезани са приступом и раздвајањем територија током изградње: Током изградње: Изградња аутопута може проузроковати привремене сметње у приступу локалних корисника земљишта њиховим имањима или приступу локалног становништва другим ресурсима / објектима заједнице.	Локално становништво и корисници земље	Дуж трасе Пројекта	Извођач ће израдити План управљања саобраћајем (пре изградње) који ће бити представљен локалном становништву и корисницима земљишта и имплементиран како би се обезбедио адекватан приступ земљишту и свим другим ресурсима заједнице у сваком тренутку.	Негативан ризик средњег значаја краткорочне природе би се уз адекватне мере контроле и управљања свео на низак значај .
Утицаји повезани са приступом и раздвајањем територија по отварању аутопута за саобраћај: По отварању аутопута за саобраћај: Неки делови аутопута пресецаће пољопривредно земљиште, а приступ од кућа до земљишта и између различитих парцела ће бити поремећен. Предложени подвожњаци и надвожњаци морају да обезбеде да време путовања са једне стране пута на другу не буде значајно дуже него пре пројекта.	Локално становништво и корисници земље	Дуж трасе Пројекта	Подвожњаци, и локални сервисни путеви су дефинисани идејним пројектом, међутим, биће неопходно да се потврди локација свих подвожњака и локалних сервисних путева у детаљном пројекту и да се иста презентују погођеним заједницама, како би њихови припадници могли да дају коментаре и сугестије пре завршетка пројектовања, као што је представљено у Плану укључивања заинтересованих страна.	Негативан ризик средњег значаја , дугорочне природе, смањено би се на низак значај уз адекватне консултације и мере контроле и управљања

Утицај	Рецептор	Локација	Мјере за ублажавање/побољшање	Оцена
Оштећења усева или друге имовине, укључујући локалне путеве: Током изградње: Градилишта ће бити окружена пољопривредним земљиштем на одређеним локацијама и постоји могућност да радници, грађевинским машинама или на друге начине, нанесу штету оближњим усевима или другој имовини, укључујући локалним путевима које се користе током изградње.	Локални корисници земље	Дуж трасе Пројекта	Извођач радова да обезбеди да све површине на којима се изводе радови буду јасно обележене и да радницима буде наложено да никада не прелазе ове границе тј. да не улазе у земљиште у приватном власништву које није прибављено. У случају оштећења, Извођач радова ће одмах надокнадити погођеним особама штету у пуној заменској вредности. Вратити сво нарушено земљиште / путеве / било коју другу имовину у претходно стање.	Негативан ризик ниског значаја додатно би био смањен ефикасним управљањем рада извођача.
Повећан ризик од незгода у заједницама у близини градилишта или на путевима који се користе током изградње: Током изградње: У зависности од коначног избора путева који ће се користити за грађевински саобраћај, ако неки од њих пролазе кроз или у близини насељених места, или их користи локално становништво, биће повећан ризик од незгода, који захтева примену мера ублажавања.	Локално становништво, корисници пута	Дуж путева који се користе за изградњу	Извођач радова да информисе локалне заједнице о планираним саобраћајним рутама које могу утицати на њих, да спроводи строг кодекс понашања за безбедну вожњу међу радницима, да спроводи кампању подизања свести о безбедности за локалне рецепторе, посебно оне најосетљивије (нпр. школску децу).	Негативан ризик средњег значаја краткорочне природе би се смањио на низак значај уз адекватне консултације и мере контроле и управљања

Утицај	Рецептор	Локација	Мјере за ублажавање/побољшање	Оцена
Утицаји на здравље и безбедност локалне заједнице током изградње: Током изградње: Процес изградње може повећати ризик од несрећа за локално становништво, у близини градилишта или на њима. Такође постоји (мали) ризик од прилива радника који нису из локалних средина, евентуално смештених у раднички камп, што може проузроковати одређене ризике за локално становништво. Извођач ће морати да примени мере за решавање ових питања.	Локално становништво	Градилишта уз трасу Пројекта	Извођач треба да примени мере за добро управљање градилиштем, мере здравља и безбедности, знакове упозорења итд. како би свео ризике на прихватљив ниво. Ограде и сигнализација да се појединци одврате од уласка у радни простор. Извођач треба да направи одговарајуће договоре и одабере одговарајућу локацију за смештај радне снаге (ако буде потребно) и да се консултује са локалним заједницама, укључујући и кроз решавање жалби.	Негативан утицај средњег значаја краткорочне природе би се смањио на низак значај ефикасним управљањем рада извођача.
Ризици по здравље и безбедност радника током изградње: Током изградње: Радови ће довести до професионалних, здравствених и безбедносних ризика за раднике, укључујући Ковид-19, оне који се односе на рад са постројењима и машинама, формирање асфалта, употребу цемента, рад на висини, рад у близини комуналних предузећа и рад на води на мостовима. У случају ангажовања радника који нису из локалних средина, постоји могућност да ће бити потребно успоставити кампове за смештај радника.	Радна снага (за извођење радова)	На целој траси, посебно у близини стамбених зона путева, стаза и прелаза.	План извођача за управљање заштитом животне средине и социјалним питањима током градње, укључујући одредбе о здрављу и безбедности, у складу са захтевима Наручиоца и Законом о заштити на раду. Добро управљање радном снагом, примена кодекса понашања, обезбеђивање здравственог надзора и приступа здравственој заштити за раднике, одговарајући смештај за раднике.	Негативан утицај средњег значаја краткорочне природе би се смањио на низак значај ефикасним управљањем рада извођача.

Утицај	Рецептор	Локација	Мјере за ублажавање/побољшање	Оцена
Културно наслеђе: Током изградње: Ризик да може доћи до оштећења средњевековне Добор куле током изградње укопаног тунела Добор. Остали ризици по до сада непознате локалитете културног наслеђа од ископавања дуж коридора пута.	Локалитети културног наслеђа.	Укопани тунел у близини Добор куле. Дуж цијеле трасе.	План управљања заштитом животне средине и социјалних питања током градње од стране Извођача. Примјена процедуре за управљање случајним археолошким налазима. Координација са локалним надлежним органима, надлежним Заводом за културно и природно наслеђе.	Ризик средњег до ниског значаја уз примјену адекватних управљачких мјера од стране Извођача.

7 Мониторинг заштите животне средине и социјалних питања

7.1 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** издатих од стране Аутопутеви РС. Ови захтјеви биће уврштени и у тендерску документацију. Мјере које се односе на односе са јавношћу су 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 откуп земљишта и пресељење** чија имплементација је одговорност јавног предузећа 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. Тај план ће објединити све захтјеве 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.

7.2 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 како у фази изградње тако 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 запошљавање, 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.

Активности за праћење укључивања заинтересованих страна као и планирања пресељења предложене су у оквиру Плана укључивања заинтересованих страна као и Акционог плана расељавања. Такође постоји континуиран захтев да АРС и Извођач радова (током изградње) прате жалбе заинтересованих страна и да предузму одговарајуће мере, уколико би се уочио неки тренд жалби или дође до значајних проблема које је потребно решавати.

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.

8 Даље информације и контакт детаљи

Документи везани за Пројекат су доступни на енглеском и локалном језику, на интернет страници АРС на адреси ([убацити линк до странице на којој ће документа бити постављена](#)) и у штампаном облику на захтев. Штампани примерци за увид јавности су такође доступни на шалтеру за информације у свакој од општина (Добој, Модрича, Вукосавље), као и у месним канцеларијама у насељима дуж планиране трасе аутопута.

Питања, захтеви за информацијама и притужбе АРС-у се могу доставити поштом, електронском поштом, факсом или телефоном на следеће контакт податке:

Име и функција: XXX

Компанија: Autoputevi Republike Srpske

е-пошта: XXX

Број телефона: XXX

Адреса: Vase Pelagića 10, 78000 Banja Luka