



Јавно предузеће "АУТОПУТЕВИ РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ"

78000 Бања Лука

Веселина Маслеше 22

тел. 051/233-670, 233-680 факс 051/233-700

NETEHNIČKI REZIME

AUTOPUT BANJA LUKA – DOBOJ:

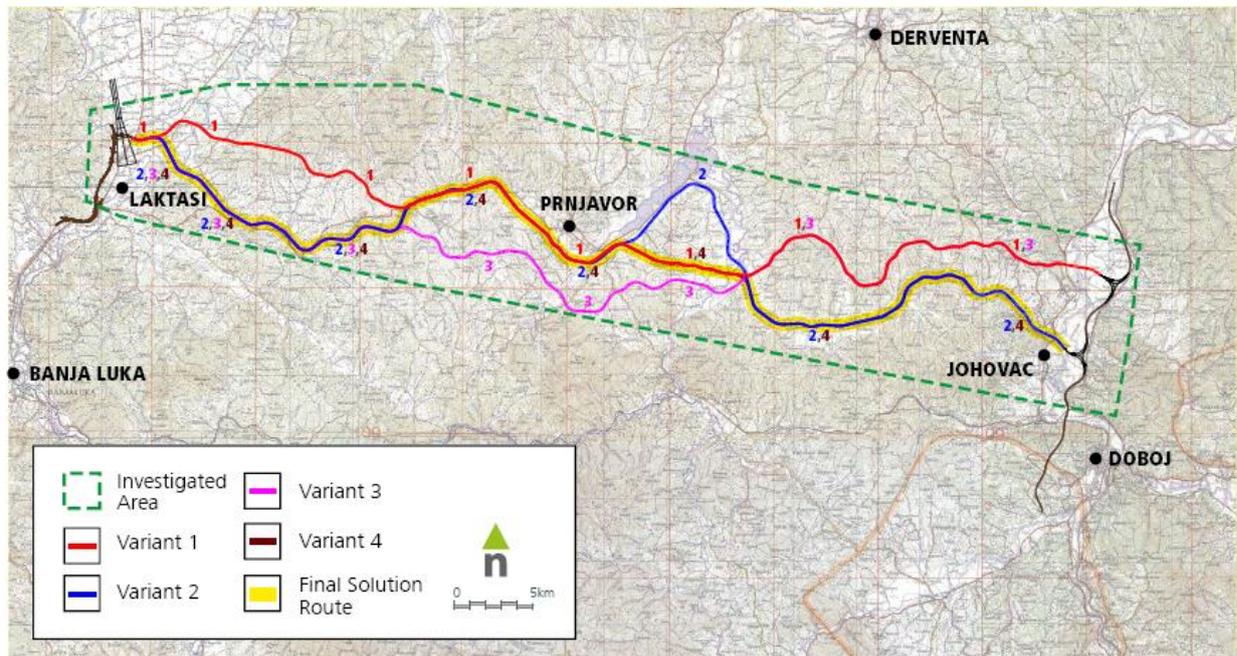
DIONICA 2: PRNJAVOR – DOBOJ

NETEHNIČKI REZIME

AUTOPUT BANJA LUKA – DOBOJ:

dionica 2: PRNJAVOR – DOBOJ

Juni 2011. godine



Jun 2011

Sadržaj

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1 | UVOD | 1 |
| 2 | OPIS PROJEKTA | 1 |
| 2.1 | Autoput Banja Luka – Doboј..... | 1 |
| 2.2 | Dionica 2: autoput od Prnjavor do Doboja..... | 2 |
| 3 | OSNOVNE INFORMACIJE | 4 |
| 3.1 | Obrazloženje projekta..... | 4 |
| 3.2 | Istorijat razvoja i planiranja projekta..... | 4 |
| 3.3 | Izbor trase i razmatranje Alternativa..... | 6 |
| 4 | REZIME PRAVNOG KONTEKSTA | 9 |
| 4.1 | Rezime procesa dobijanja dozvola..... | 9 |
| 4.2 | Zakonski okvir koji se odnosi na pitanja životne sredine..... | 9 |
| 4.2.1 | Procjena uticaja na životnu sredinu (EIA) i proces dobijanja ekološke dozvole..... | 9 |
| 4.2.2 | Tijela nadležna za pitanja životne sredine..... | 11 |
| 4.2.3 | Očuvanje prirode..... | 11 |
| 4.3 | Zakonodavni okvir u oblasti ekproprijacije zemljišta..... | 11 |
| 4.4 | Javno objavljivanje i rasprave..... | 12 |
| 5 | PROCJENA UTICAJA NA ŽIVOTNU SREDINU, PLAN UKLJUČIVANJA ZAINTERESOVANIH STRANA I PROCES EKSPROPRIJACIJE ZEMLJIŠTA | 12 |
| 5.1 | Autoput Banja Luka – Doboј, procjena uticaja na životnu sredinu i dozvole..... | 12 |
| 5.2 | Uključivanje zainteresovanih strana..... | 13 |
| 5.2.1 | Javno objavljivanje i javne rasprave o nacrtu Studije uticaja na životnu sredinu (EIS) ... | 14 |
| 5.2.2 | Ostale konsultacije i uključivanje zainteresovanih strana..... | 15 |
| 5.3 | Ekspropriacija zemljišta..... | 15 |
| 6 | POSTOJEĆA ŽIVOTNA I SOCIJALNA SREDINA | 16 |
| 7 | PREDNOSTI I NEGATIVNI UTICAJI NA ŽIVOTNU I SOCIJALNU SREDINU I MJERE UBLAŽAVANJA | 18 |
| 7.1 | UVOD..... | 18 |
| 7.2 | Sažetak uticaja na životnu i socijalnu sredinu, prednosti i mjere ublažavanja..... | 19 |
| 8 | PRAĆENJE UTICAJA | 27 |
| 9 | RAD IZVOĐAČA | 27 |
| 10 | KONTAKTI | 28 |

Tabele

| | |
|--|----|
| Tabela 1: Proces sprovođenja procjene uticaja na životnu sredinu i dobijanja ekološke dozvole u Republici Srpskoј..... | 10 |
| Tabela 2: Proces dobijanja ekološke dozvole..... | 12 |
| Tabela 3: Rezime javnih rasprava..... | 14 |

Slike

| | |
|---|---|
| Slika 1: Lokacija predloženog autoputa Banja Luka – Doboј..... | 2 |
| Slika 2: Autoput Banja Luka – Doboј: dionica 1: od Banje Luke do Prnjavora i dionica 2 od Prnjavora do Doboja..... | 3 |
| Slika 3: Saobraćajni plan koji prikazuje koridor autoputa Banja Luka – Doboј: (djelimično izvedeno iz saobraćajnog plana prostornog plana za Republiku Srpsku (1996-2015))..... | 5 |
| Slika 4: Razmatrane varijante trase: autoput Banja Luka – Doboј:..... | 6 |
| Slika 5: Planovi parcelacije sa varijantama trase..... | 7 |
| Slika 6: Pripričana varijanta: varijanta br. 4..... | 7 |

| | |
|--|----|
| Slika 7: Konačno rješenje..... | 8 |
| Slika 8: Pogled na trasu zapadno od rijeke Bosne | 17 |

NETEHNIČKI REZIME

AUTOPUT BANJA LUKA – DOBOJ: DIONICA 2: PRNJAVOR – DOBOJ

1 UVOD

Autoput Banja Luka – Doboj u dužini 71,91 km predstavlja ključnu regionalnu vezu u Republici Srpskoj, Bosni i Hercegovini. On će povezati autoput Gradiška – Banja Luka (E-661) sa Koridorom Vc. Trasa se proteže od istoka prema zapadu između Mahovljanske petlje kod Banja Luke i čvorišta Johovac sa Koridorom Vc nedaleko od Doboja. Autoput je podijeljen na dvije dionice sa obje strane petlje u Prnjavoru koja povezuje autoput sa postojećim magistralnim putem (M16-1) i lokalnim putevima.

- Dionica 1: Banja Luka (Mahovljanska petlja¹) – Prnjavor: 35,3 km
- Dionica 2: Prnjavor – Doboj (čvorište²): 36,61 km

Ovaj netehnički rezime opisuje dionicu 2 i daje sažetak nalaza ekoloških i socijalnih ispitivanja, kao i aktivnosti sprovedenih u toku pripreme Projekta. Kompletna dokumentacija koja se odnosi na pripremu projekta, uključujući Studiju uticaja na životnu sredinu (EIS)³ za autoput Banja Luka – Doboj, se nalazi na internetskoj stranici Javnog preduzeća Autoputevi Republike Srpske (www.autoputevirs.com).

Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD) razmatra odobravanje suverenog kredita Javnom preduzeću Autoputevi Republike Srpske (JPA) radi finansiranja izgradnje dionice 2 autoputa Banja Luka – Doboj (poznate pod nazivom 'Projekat'). Projekat je definisan kao projekat A kategorije u skladu sa ekološkom i socijalnom politikom EBRD iz 2008. godine (<http://www.ebrd.com/pages/research/publications/policies/environmental.shtml>), i procijenjen je u odnosu na zahtjeve za realizaciju EBRD (ZR) koji su sadržani u politici. Na osnovu ovih ispitivanja i principa koji su definisani Procjenama uticaja na životnu sredinu (www.autoputevirs.com), pripremljeni su netehnički rezime (NTS; tj. ovaj dokument), Plan uključivanja zainteresovanih strana (SEP) i Akcioni plan zaštite životne sredine i socijalnih pitanja (ESAP), u skladu sa zahtjevima EBRD, kako bi se razmotrile faza izgradnje i operativna faza projekta.

S obzirom na činjenicu da je eksproprijacija zemljišta već završena, odlučeno je da u ovoj fazi Projekta nije potrebna izrada Akcionog plana preseljenja (RAP) ili Sistema revitalizacije života (LRF). Međutim, postoji mogućnost da bi zbog nekih izmjena obuhvata trase u konačnom izvedbenom projektu moglo doći do manje naknadne eksproprijacije zemljišta. Mjere koje će trebati preduzeti u slučaju naknadne eksproprijacije zemljišta u skladu sa zahtjevom 5 EBRD-a (ZR5⁴) će biti navedene u Akcionom planu zaštite životne i socijalne sredine. Ukoliko dođe do dodatne eksproprijacije zemljišta većih razmjera ili dodatnih uticaja na korišćenje zemljišta usljed sprovođenja određenih mjera, biće neophodno pripremiti i Akcioni plan preseljenja ili Sistem revitalizacije života.

2 OPIS PROJEKTA

2.1 AUTOPUT BANJA LUKA – DOBOJ

Autoput Banja Luka – Doboj se cijelom svojom dužinom nalazi u Republici Srpskoj, u sjevernom dijelu Bosne i Hercegovine (vidjeti sliku 1) i prostire se između Banje Luke i Gradiške (E-661) i veze sa koridorom Vc u blizini Doboja. Putni koridor E661, pravca sjever-jug, je jedan od najvažnijih u Republici Srpskoj, koji povezuje Banju Luku sa koridorom X na sjeveru u Hrvatskoj i sa Jadranskim morem na jugu. Koridor Vc, koji prolazi kroz Hrvatsku i Mađarsku, povezuje Bosnu i Hercegovinu sa centralnom i sjevernom Evropom. Stoga će predloženi autoput od Banje Luke do Doboja povezati

¹ Petlja Mahovljani će biti izgrađena prema posebnom ugovoru.

² Petlja Johovac će biti izgrađena kao dio koridora Vc.

³ Konačno rješenje – Studija uticaja na životnu sredinu za projekat autoputa Banja Luka – Doboj od petlje Mahovljani do spajanja sa koridorom Vc: januar 2011. godine

⁴ PR5: Eksproprijacija zemljišta, Prisilno preseljenje i ekonomske migracije

ova dva važna putna koridora u Bosni i Hercegovini. Koridor autoputa prolazi kroz 4 opštine: Laktaši, Prnjavor, Derventa i Doboј.

Slika 1: Lokacija predloženog autoputa Banja Luka – Doboј



2.2 DIONICA 2: AUTOPUT OD PRNJAVOR DO DOBOJA

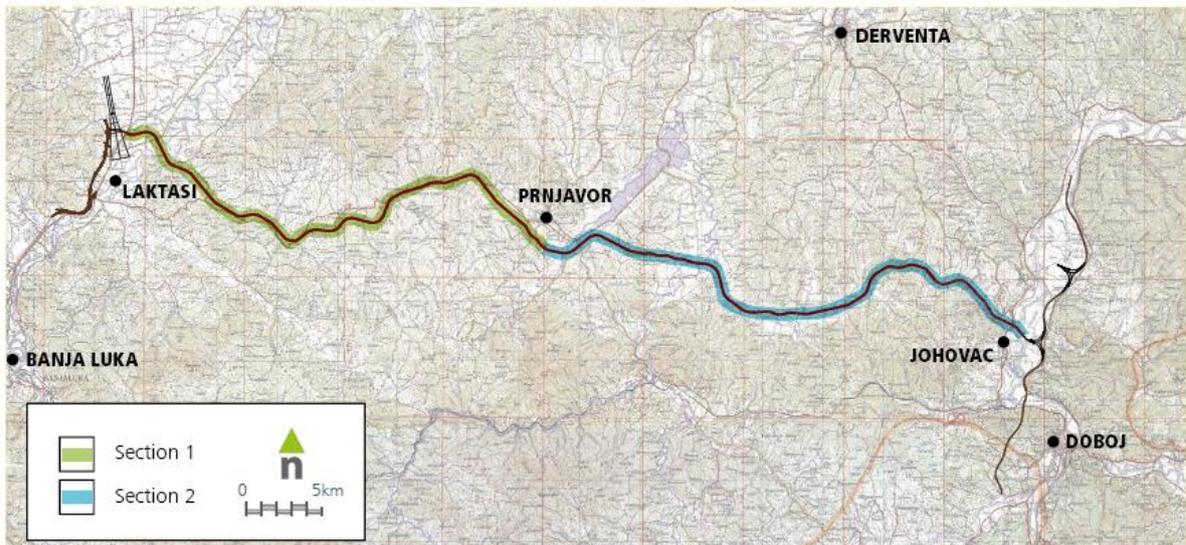
Projekat čini novi autoput sa četiri trake (dva smjera sa po dvije trake), dužine 36,61 kilometara, koji se proteže u pravcu istok-zapad između Prnjavora i Doboja (vidjeti sliku 2), formirajući istočnu dionicu predloženog autoputa dužine 71,91 km koja povezuje Banju Luku sa novim autoputem koridor Vc, u blizini Doboja. Kolovoz/saobraćajne površine će uglavnom biti širine od približno 10,7 m sa 2 vozne saobraćajne trake (svaka traka širine 3,75 m), zaustavnom trakom i ivičnim oznakama. Dužinom određenih dionica trase će biti izgrađene dodatne trake širine 3,3 metra, za spora vozila. Kolovozi će biti razdvojeni središnjim razdjelnim pojasom, a imati će ivičnjake dužinom vanjskih rubova kolovoza. Projekat će da obuhvati i objekte za održavanje i upravljanje autoputem; pod tim objektima se podrazumijevaju centri za održavanje, senzori za praćenje toka saobraćaja, telekomunikaciona oprema, signalizacija i patrolna vozila. U okviru Projekta će biti predviđeni i objekti za korisnike autoputa, kao što su odmorista, benzinske stanice i parkirališta. S obzirom da je planirana i naplata putarine, u pripremi je i izrada sistema naplate putarine.

Pored projekta puta koji se priprema u skladu sa standardima Republike Srpske, on će da obuhvati i projektantske preporuke za TEM mrežu (Trans-evropski autoput sjever-jug: TEM standardi i preporučena praksa, treće izdanje, februar 2002)⁵, kao i sporazum o evropskim saobraćajnim

⁵ <http://live.unece.org/trans/main/tem/temstand.html>

koridorima (UNESC Road Transport Infrastructure: European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR), april 2002)⁶.

Slika 2: Autoput Banja Luka – Doboj: dionica 1: od Banje Luke do Prnjavora i dionica 2 od Prnjavora do Doboja



Koridor za Projekat se nalazi u dva riječna sliva, rijeka Ukrine i Bosne, a prolazi i kroz brojne manje vodene tokove. Prolazi kroz opštine Prnjavor, Derвента i Doboj, to jest mjesta Okolica, Prnjavor, Vučijak, Gornji Štrpci, Brestovo, Mitrovići, Cvrtkovci, Donji Cerani, Pojezna, Osinja, Crnča, Mala Sočanica, Mišinci, Foča, Prnjavor veliki, Prnjavor mali, Johovac, Kladari i Grapska donja; na nekim mjestima prolazi i kroz naselja, uključujući i Bašiče.

Što se topografije tiče, područje uz trasu je relativno ravno sa blagim valovitim brežuljcima te će zahtjevati niz nasipa i usjeka u brdovitijim područjima. Nasipi će se raditi kod većih vodenih tokova, a mostovi tamo gdje visina nasipa prelazi 5 do 6 m. Projekat će obuhvatiti ukupno 24 mosta uključujući i 539,70 m dug most preko rijeke Bosne. Zbog potrebe za dubokim usjekom u Slatincima, Projekat predviđa i 180 metara dug usjek i umjetni tunel.

Pozajmišta materijala će biti neophodna kako bi se obezbjedio sav neophodan građevinski materijal; njih su identifikovali projektanti, a jedno od njih se nalazi na lokaciji jugoistočno od Prnjavora u Kremni. Izvršiti će se detaljna ispitivanja u toku izrade detaljnog projekta kako bi se pronašla i druga potencijalna pozajmišta za pribavljanje građevinskog materijala, uključujući i lokacije Hardovac – Ševarlije, Šajin Kamen i Karabegovac kod Doboja. Za izgradnju autoputa biće neophodne i deponije otpada. Postoji namjera da se koriste postojeće deponije koje imaju dozvolu kao i ovlašćeni prevoznici otpada. Naravno, po potrebi, tražiće se saglasnost nadležnih institucija za otvaranje dodatnih deponija. Za izvođenje radova neophodne će biti betonske i asfaltne baze, a koristiće se isključivo one koje imaju potrebne saglasnosti nadležnih institucija. Kad god je to moguće, koristiće se postojeće lokacije i dobavljači iz ovog područja koji posjeduju neophodne dozvole.

⁶ <http://www.unece.org/leginstr/trans.htm>

3 OSNOVNE INFORMACIJE

3.1 OBRAZLOŽENJE PROJEKTA

Opšti cilj Projekta je da obezbijedi ovu vezu i da unaprijedi saobraćajni kapacitet mreže u koridoru istok-zapad u republici Srpskoj, čime će se takođe smanjiti obim saobraćaja na postojećoj mreži regionalnih puteva. Projekat je od suštinskog značaja za unapređenje veza između Bosne i Hercegovine i mreže pan-evropskih koridora, uključujući koridor Vc i koridor X u Hrvatskoj, preko autoputa Banja Luka – Gradiška. Dodatni specifični ciljevi Projekta su:

- smanjeno vrijeme putovanja za putnike i teret;
- smanjeni troškovi prevoza;
- unapređenja u oblasti sigurnosti na putevima ^{7 8} (uključujući uštede na troškovima saobraćajnih nesreća);
- smanjenje negativnih efekata na životnu sredinu preusmjeravanjem saobraćaja sa postojeće putne mreže na novi put;
- povećana konkurentnost lokalne privrede usljed poboljšanog pristupa drugim tržištima; i
- povećanje investicija u nove projekte i lokalnu privredu.

3.2 ISTORIJAT RAZVOJA I PLANIRANJA PROJEKTA

Potreba za “novim autoputem” u sjevernom dijelu Republike Srpske je bila identifikovana u nekoliko studija, uključujući Saobraćajni Master plan za Bosnu i Hercegovinu iz 2001. godine koji je urađen u ime Japanske agencije za međunarodni razvoj (JICA – Japanese International Cooperation Agency⁹) i Studiju regionalne infrastrukture Balkana iz 2003. godine¹⁰. Ove studije demonstriraju važnu ulogu koju bi autoput od Banje Luke do Doboja mogao da ima u obnovi i budućem razvoju zemlje.

Generalni projekat autoputa je pripremljen 2005. godine¹¹ u svrhu definisanja i izbora trase za autoput Banja Luka – Doboj, a bio je urađen na osnovu prethodnih dostupnih istraživanja, uključujući BiHTMAP – Saobraćajni Master plan. Generalni projekat čini 5 knjiga, uključujući Projekat trase i Fazu I Procjene uticaja na životnu sredinu (*Prethodna evaluacija uticaja na životnu sredinu, vidjeti dijelove 4 i 5*). S obzirom da se infrastrukturni koridor Banja Luka – Doboj nije nalazio u tadašnjoj dokumentaciji strateškog plana, generalni projekat je izrađen na osnovu principa prostornog plana Republike Srpske (1995), nacrtu prostornog plana Republike Srpske (2004) i prostornog plana Prnjavora.

Aktuelni prostorni plan Republike Srpske koji važi do 2015. godine¹² sadrži saobraćajne planove za koridor autoputa Banja Luka – Doboj, zajedno sa ostalim novim strateškim unapređenjima puta (vidjeti *Slika 3*). Ovaj prostorni plan, zajedno sa ostalim saobraćajnim dokumentima, kao što je BiTMAP saobraćajni master plan (2001), razmatra sveukupne kumulativne efekte svih ponuđenih prijedloga puteva i saobraćaja u Bosni i Hercegovini, uključujući koridor autoputa Banja Luka – Doboj. Pored toga, prostorna i saobraćajna studija u okviru generalnog projekta autoputa (2005) i studija izvodljivosti iz 2009. godine¹³ razmatraju kumulativne efekte koridora autoputa u odnosu na njegovu ulogu u široj putnoj mreži. Studija izvodljivosti za autoput Banja Luka – Doboj (2009) je zaključila da je, sa socio-ekonomskog stanovišta, bilo izvodljivo da autoput bude izgrađen u dvije faze.

⁷ Trenutna statistika posljedica saobraćajnih nesreća je dostupna u Republičkom zavodu za statistiku Republike Srpske (<http://www.rzs.rs.ba/PublikSaobracajENG.htm>).

⁸ Zasnovano na ‘Studiji izvodljivosti za autoput Banja Luka-Doboj; IPSA Institut (2009): U relevantnoj putnoj mreži 2008. godine, približno je bilo:

- 53 nesreće sa fatalnim posljedicama
- 159 nesreće za ozbiljnim povredama
- 342 nesreće sa blažim povredama
- 1738 nesreće samo sa materijalnom štetom

⁹ BiHTMAP Studija o saobraćajnom master planu u Bosni i Hercegovini, Pacific Consultants International 2001

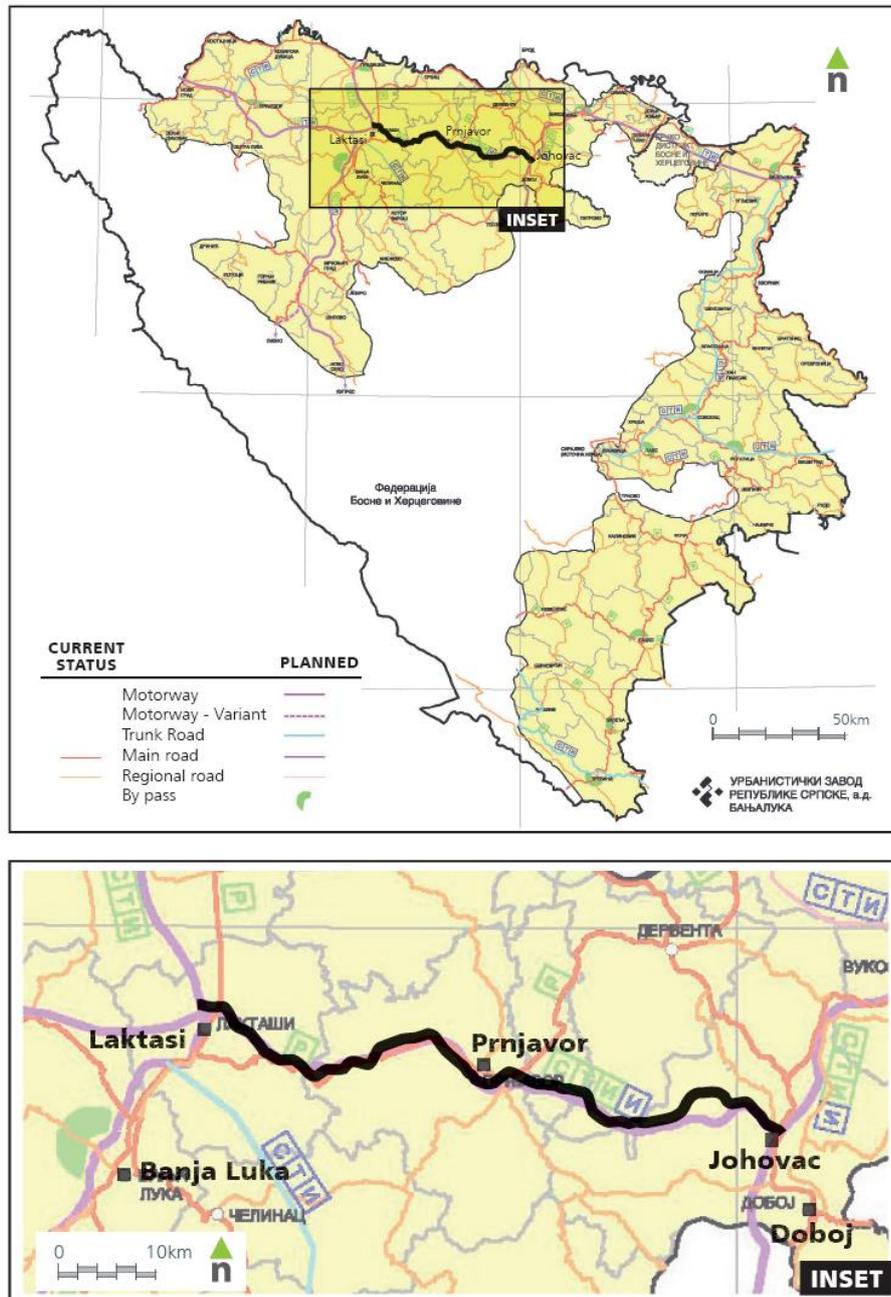
¹⁰ REBIS- Regional Balkans Infrastructure Study, REBIS Transport Joint Venture 2003

¹¹ Generalni projekat, Saobraćajni institut CIP, Beograd 2005.

¹² Prostorni plan Republike Srpske za period 1996-2015; Urbanistički zavod Republike Srpske

¹³ Studije izvodljivosti za autoput Banja Luka-Doboj; IPSA Institut (2009)

Slika 3: Saobraćajni plan koji prikazuje koridor autoputa Banja Luka – Doboј: (djelimično izvedeno iz saobraćajnog plana prostornog plana za Republiku Srpsku (1996-2015))



Izvor: ESDD tim i jednim dijelom zasnovan na izvodu iz saobraćajnog plana koji je sadržan u Prostornom planu Republike Srpske 1996-2015. godine; Urbanistički zavod Republike Srpske

Na osnovu prostornog plana Republike Srpske su pripremljena četiri plana parcelacije¹⁴ za opštine Laktaši, Prnjavor, Derventa i Doboј. Ovi planovi sadrže izvode prostornog plana Republike Srpske koji prikazuju koridor autoputa. Pomenuti planovi parcelacije su bili osnova za urbanističku dozvolu za Projekat (koja je izdata 4. maja 2010. godine); preduslov za idejni projekat. Idejni projekat (koji je završen 2010. godine) za autoput Banja Luka - Doboј je rađen da bi se optimizirao projekat autoputa.

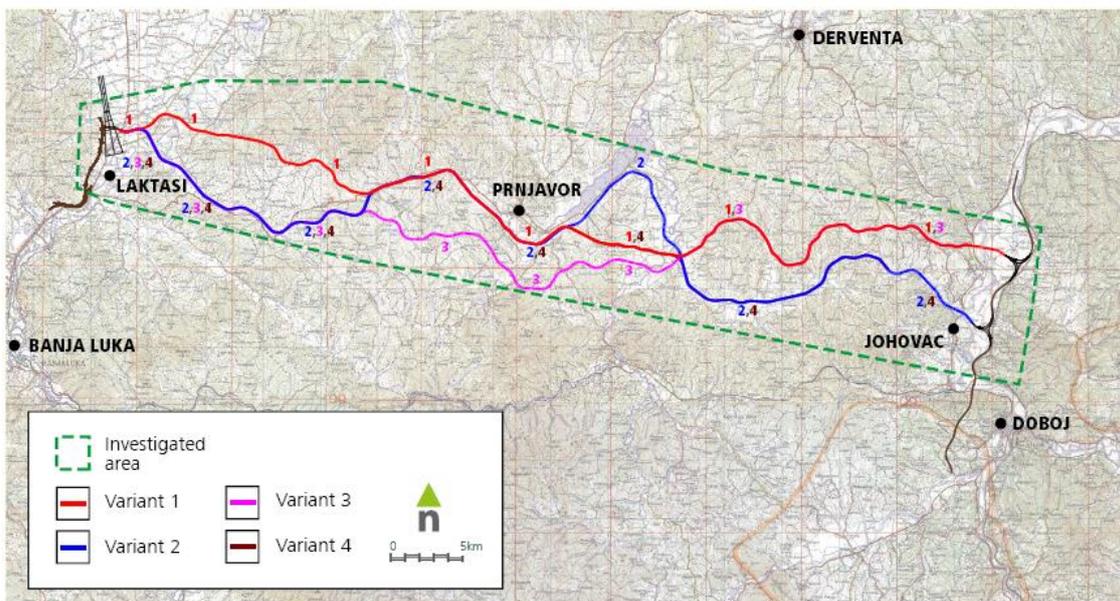
¹⁴ Planovi parcelacije su bili planovi koji su se radili u skladu sa starim Zakonom o prostornom uređenju; prema novom Zakonu se pripremaju regulacioni planovi.

3.3 IZBOR TRASE I RAZMATRANJE ALTERNATIVA

Izbor trase i ocjena alternativa su urađeni na osnovu cijelog koridora autoputa između Banje Luke i Doboja. Procjenjivani koridor u okviru kojeg su izrađene trase je bio širok 10 km i dug približno 65 km, (vidjeti 'analizirano područje' prikazano na *Slika 4*). Analizom su identifikovane četiri moguće varijante trase (*Slika 4*) koje su sve bile predmet višestruke analize u generalnom projektu (2005)¹⁵, a to su:

- varijanta 1 (V1): sjeverno rješenje
- varijanta 2 (V2): južno rješenje
- varijanta 3 (V3): među-rješenje
- varijanta 4 (V4): kombinacija V1 i V2

Slika 4: Razmatrane varijante trase: autoput Banja Luka – Doboј:



Izvor: ESDD tim na osnovu osnovnih brojki iz: Knjiga 1: izdanje.4: Evaluacija i izbor optimalnog koridora: Generalni projekat, Saobraćajni institut CIP, Beograd 2005. godine

Višestruka analiza se zasnivala na slijedećim ciljevima:

- Minimalni uticaji izgradnje
- Minimalni uticaji održavanja
- Maksimalna dobit za korisnike puta
- Maksimalna sigurnost, bezbjednost i udobnost (što je kao jedan od kriterijuma imalo broj saobraćajnih nesreća)
- Maksimalan pozitivan uticaj na (ekonomski i socijalni) razvoj područja
- Minimalne regionalne uticaje na životnu sredinu.

Primjenjeno je ponderisanje ciljeva, kako bi odražavali karakteristike i lokaciju trase, a u obzir su uzeta i mišljenja potencijalnih korisnika nove trase. Mišljenja potencijalnih korisnika su prikupljana pomoću anketnog upitnika, na osnovu kojeg je izvršeno rangiranje ciljeva. Upitnik je bio dostavljen:

- Javnom preduzeću "Putevi Republike Srpske" Banja Luka (RSR)¹⁶
- Opštini Laktaši

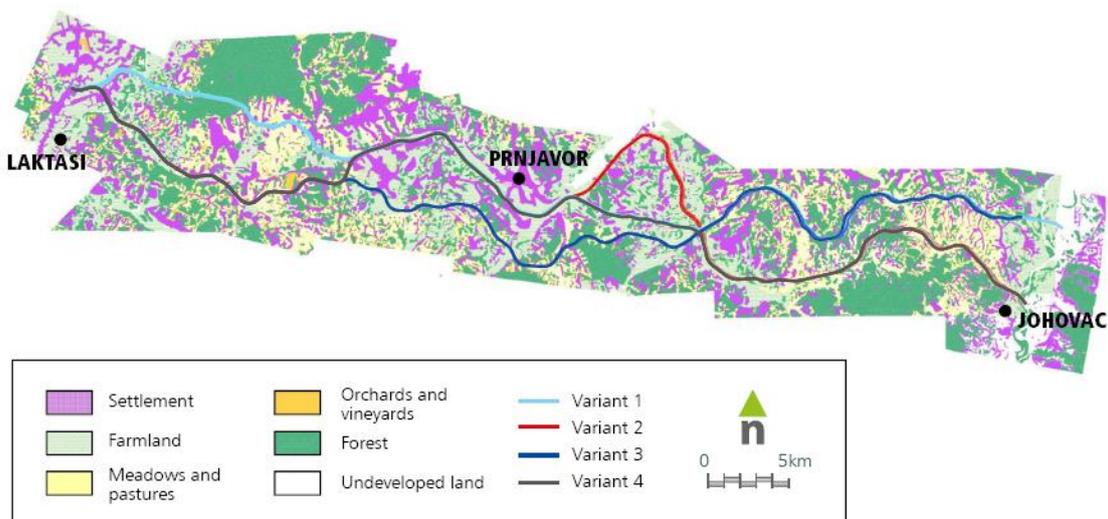
¹⁵ Generalni projekat, Saobraćajni institut CIP, Beograd 2005. godine

¹⁶ RSR (Putevi Republike Srpske) je bilo preduzeće zaduženo za autoputeve u Republici Srpskoj prije osnivanja Javnog preduzeća Autoputevi Republike Srpske.

- Sekretarijatu za urbanizam Dervente
- Opštini Prnjavor
- Opštini Doboj.

U sklopu studije su izrađeni i planovi parcelacije (vidjeti *Slika 5*), koji su razmatrani u toku evaluacije različitih alternativa trase.

Slika 5: Planovi parcelacije sa varijantama trase



Izvor: ESDD tim na osnovu osnovnih brojki iz: Knjiga 1: izdanje.4: Evaluacija i izbor optimalnog koridora: Generalni projekat, Saobraćajni institut CIP, Beograd 2005. godine

Procjena trase sa najmanjim uticajem na životnu sredinu je uzimala u obzir slijedećih osam kriterijuma:

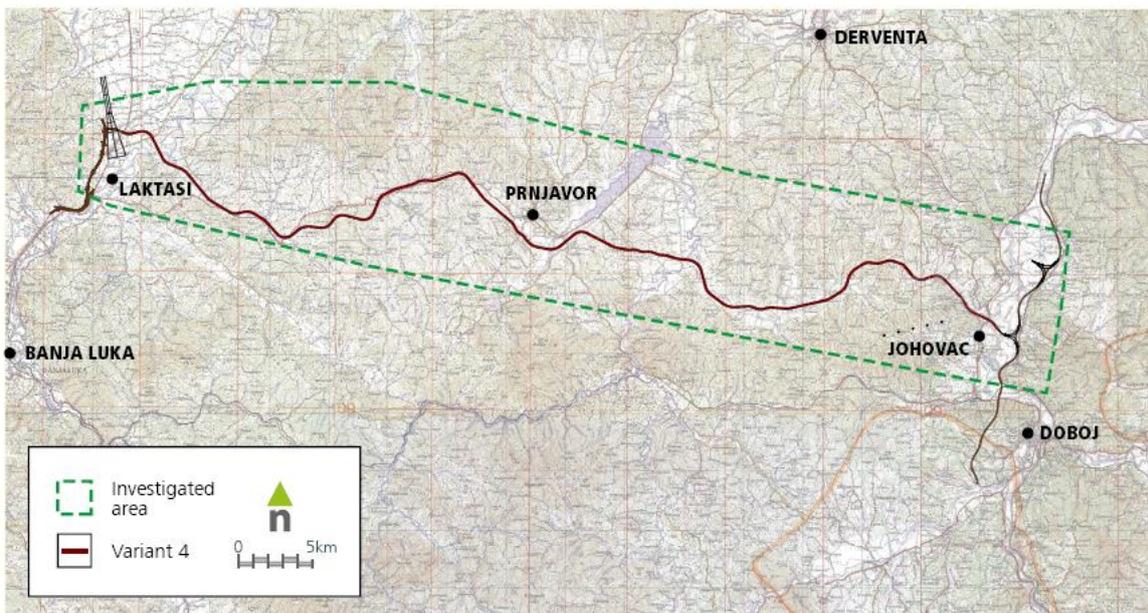
- Buka;
- Zagađenje vazduha;
- Voda;
- Zagađenje zemljišta;
- Biljni i životinjski svijet;
- Očuvanje prostornih entiteta (uključujući naselja);
- Površina zemljišta u posjedu; i,
- Dioba

Na osnovu ove evaluacije, varijanta trase br. 4 je identifikovana kao najpovoljnija opcija sa stanovišta ekoloških i socijalnih (prostorno-urbanih) uticaja.

Iz sveukupne višestruke analize različitih varijanti trase, varijanta 4 je bila identifikovana i izabrana kao optimalan koridor (vidjeti *Slika 6*). Dok su sve četiri varijante bile razmatrane u fazi 1 procjene uticaja na životnu sredinu¹⁷, samo je varijanta trase 4 prihvaćena i prenesena u slijedeću fazu pripreme projekta (Idejni projekat i Faza II: Studija uticaja na životnu sredinu).

Slika 6: Prihvaćena varijanta: varijanta br. 4

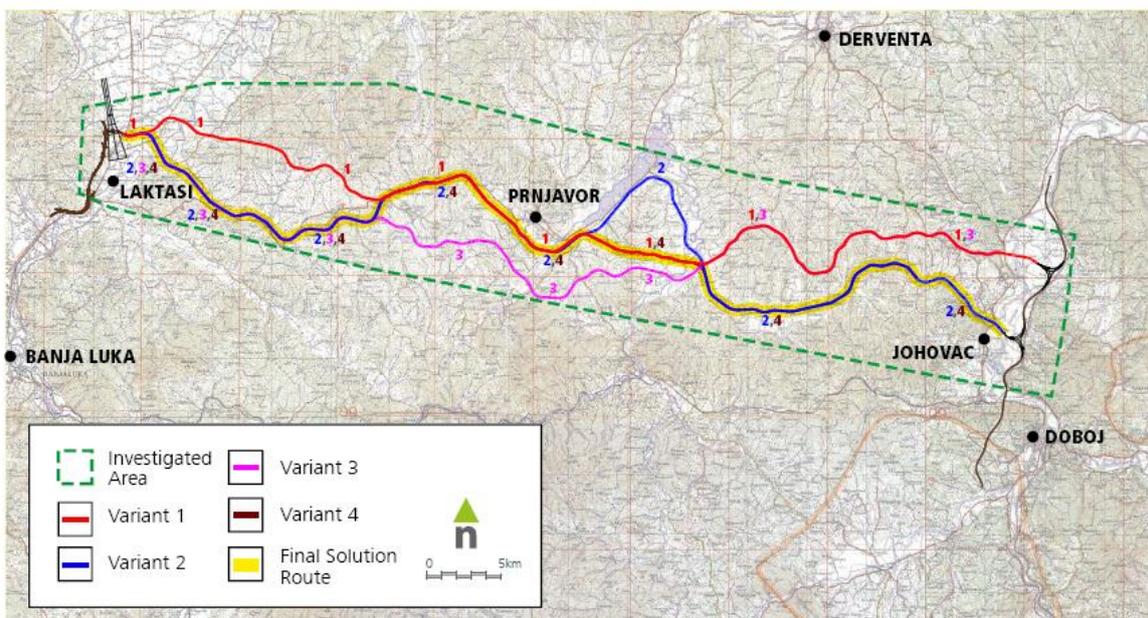
¹⁷ Knjiga5: Procjena uticaja na životnu sredinu - EIA: generalni projekat, Saobraćajni institut CIP, Beograd, 2005.



Izvor: ESDD tim na osnovu osnovnih brojki iz: Knjiga 1: izdanje.4: Evaluacija i izbor optimalnog koridora: Generalni projekat, Saobraćajni institut CIP, Beograd 2005. godine

U toku idejnog projekta, završenog 2010. godine, prihvaćena varijanta trase (varijanta 4) je dodatno prečišćena u Konačno rješenje, (vidjeti Sliku 7).

Slika 7: Konačno rješenje



Izvor: ESDD tim na osnovu osnovnih brojki iz: Knjiga 1: izdanje.4: Evaluacija i izbor optimalnog koridora: Generalni projekat, Saobraćajni institut CIP, Beograd 2005. godine

4 REZIME PRAVNOG KONTEKSTA

Prijedlog autoputa Banja Luka – Doboj je prošao kroz nekoliko faza odobravanja koje su obavezne u Republici Srpskoj. U ovom poglavlju je predstavljen nacionalni zakonodavni okvir koji se odnosi na zaštitu životne sredine i socijalne faktore, koji je relevantan za Projekat.

4.1 REZIME PROCESA DOBIJANJA DOZVOLA

U Republici Srpskoj, za izgradnju puteva su neophodne planska dozvola (takođe poznata kao 'urbanistička dozvola') i dozvola za izgradnju (ili 'građevinska dozvola'). Urbanistička dozvola se izdaje na osnovu opštinskog regulacionog plana (planova)¹⁸. Svi projekti za koje je određeno da moraju obaviti procjenu uticaja na životnu sredinu moraju takođe imati i ekološku dozvolu¹⁹. Građevinska dozvola se može izdati samo ako je priložena odobrena studija uticaja na životnu sredinu i kada je već izdata ekološka dozvola.

4.2 ZAKONSKI OKVIR KOJI SE ODNOSI NA PITANJA ŽIVOTNE SREDINE

Trenutni zakonski okvir koji se odnosi na životnu sredinu u Republici Srpskoj sadrži sveobuhvatne zakone koji regulišu oblasti kao što je zaštita životne sredine, očuvanje prirode, zaštita vazduha, zagađenje i vode. Ovi sveobuhvatni zakoni imaju svoje implementacione uredbe i propise. Zakon o zaštiti životne sredine (Službeni glasnik Republike Srpske br. 28/07, 41/08, 29/10) je usklađen sa slijedećim evropskim i međunarodnim propisima i konvencijama:

- Arhuska konvencija: pristup informacijama, učešće javnosti u donošenju odluka i pristup pravosuđu u oblastima kojese tiču životne sredine: UNECE: (Aarhus, Danska 1998. godine);
- Espoo konvencija: Procjena uticaja na životnu sredinu u prekograničnom kontekstu: UNECE: (Espoo, Finska 1991. godine);
- EIA Direktiva 85/337/EEC (izmjenjena Direktivnom 97/11/EC);
- IPPC Direktiva 96/61/EC) (Integralni pristup sprečavanju i kontroli zagađenja); i
- Seveso II Directive: 96/82/EC o kontroli velikih nesreća.

4.2.1 Procjena uticaja na životnu sredinu (EIA) i proces dobijanja ekološke dozvole

Zakon o zaštiti životne sredine Republike Srpske (Službeni glasnik Republike Srpske br. 28/07, 41/08, 29/10) definiše proceduru za sprovođenje procjena uticaja na životnu sredinu (EIAs) i povezanih ekoloških saglasnosti. U skladu sa ovim Zakonom, procjena uticaja na životnu sredinu se sprovodi u dvije faze:

- Faza I: Prethodna evaluacija uticaja na živonu sredinu (*ponekad nazivana i preliminarnom procjenom uticaja na životnu sredinu*)
- Faza II: Procjena uticaja na životnu sredinu (EIA) (*- faza u kojoj se priprema studija uticaja na životnu sredinu (EIS)*).

Između faza I i II donosi se odluka o obavezi sprovođenja procjene uticaja na životnu sredinu i obimu procjene, u skladu sa *'Uredbom o projektima za koje se sprovodi procjena uticaja na životnu sredinu i kriterijumima za odlučivanje o obavezi sprovođenja i obimu procjene uticaja na životnu sredinu (Službeni glasnik Republike Srpske br. 07/06)'*. Obavezni sadržaj ove procjene uticaja na životnu sredinu je definisan u *'Uputstvu o sadržaju studije uticaja na životnu sredinu (Službeni glasnik Republike Srpske br. 118/05)'*. Rezime procesa procjene uticaja na životnu sredinu i dobijanja ekološke dozvole, uključujući zahtjeve za **javno objavljivanje i javne konsultacije** u Republici Srpskoj je ukratko predstavljen u *Tabela 1*:

¹⁸ Ranije poznato kao 'planovi parcelacije'

¹⁹ 'Ekološko odobrenje'

Tabela 1: Proces sprovođenja procjene uticaja na životnu sredinu i dobijanja ekološke dozvole u Republici Srpskoj

| | Procedura za procjenu uticaja na životnu sredinu (EIA) | Napomene |
|---|--|--|
| Faza I: Prethodna/preliminarna evaluacija uticaja na životnu sredinu | | |
| 1 | <i>Preliminarna procjena uticaja na životnu sredinu</i> | Preliminarna procjena uticaja na životnu sredinu (EIA) se priprema da bi se pripremile informacije za rane faze projektovanja (na primjer evaluacija i izbor koridora i alternativne trase). Takođe, koristi se i za pripremu procesa odlučivanja o obavezi sprovođenja i obimu procjene uticaja na životnu sredinu u skladu sa Uredbom, Službeni glasnik Republike Srpske br. 07/06. |
| 2 | Odluka o obavezi sprovođenja i obimu procjene uticaja na životnu sredinu | U skladu sa Uredbom, Službeni glasnik Republike Srpske 07/06, nadležno Ministarstvo odlučuje o obavezi sprovođenja procjene uticaja i obimu procjene. U procesu donošenja odluke, traži se mišljenje slijedećih tijela, zajedno sa njihovim mišljenjem o preliminarnoj procjeni: <ul style="list-style-type: none"> • Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede • Ministarstvo zdravlja i socijalne zaštite • Institut za zaštitu kulturnog, istorijskog i prirodnog naslijeđe Odluka se mora objaviti na internetskoj stranici nadležnog Ministarstva. |
| Faza II: Procjena uticaja na životnu sredinu (EIA) | | |
| 3 | Nacrt studije uticaja na životnu sredinu (EIS) | Priprema izvođač i dostavlja nadležnom Ministarstvu. |
| 4 | Zahtjev za dobijanje mišljenja o studiji uticaja na životnu sredinu (EIS) | Nadležno ministarstvo mora dostaviti studiju uticaja na životnu sredinu subjektima navedenim u članu 60. Zakona o zaštiti životne sredine. |
| 5 | Javna objava | Nadležno ministarstvo mora obavijestiti javnost putem obavještenja u dnevnom listu. |
| 6 | Javna rasprava u svim opštinama na koje se odnosi | Javne rasprave moraju biti organizovane najkasnije u roku od 60 dana od dana podnošenja zahtjeva. Mogu im prisustvovati predstavnici svih zainteresovanih strana, nadležnih vlasti, organizacija, nevladinih organizacija, i drugi. Nakon javne rasprave, dokumenti moraju biti dostupni za reviziju još 30 dana u toku kojih zainteresovana javnost može da podnosi nosiocu projekta primjedbe u vezi sa zahtjevom. Izvođač/nosioc projekta je obavezan da u roku od sredećih 15 dana dostavi svoj preliminarni stručni stav o primljenim primjedbama. Ministarstvo koje je nadležno za zaštitu životne sredine u roku od 15 dana mora prosljediti nosiocu projekta svoje mišljenje i preporuke za izmjene studije uticaja. |
| 7 | Dopunjena studija uticaja na životnu sredinu | Nosilac projekta zatim vrši izmjene nacrta studije uticaja na životnu sredinu. |
| 8 | Stručna kontrola studije uticaja na životnu sredinu (izvještaj o reviziji) | Ministarstvo nadležno za zaštitu životne sredine vrši stručnu kontrolu izmjenjene/dopunjene procjene i priprema izvještaj o reviziji. |
| 9 | Konačna verzija studije uticaja na životnu sredinu | Studija uticaja na životnu sredinu u konačnom obliku se dostavlja ministarstvu nadležnom za odobravanje studije. |
| 10 | Rješenje o odobravanju studije uticaja na životnu sredinu | Nadležno ministarstvo mora da donese rješenje o odobravanju studije uticaja na životnu sredinu u roku od 60 dana od dana prijema studije uticaja u konačnom obliku. (<i>Napomena: nema zakonske obaveze javnog objavljivanja Rješenja o odobravanju studije uticaja na životnu sredinu.</i>) |
| Ekološka dozvola | | |
| 11 | Zahtjev za izdavanje ekološke dozvole (ekološkog odobrenja) | U skladu sa članom 80. Zakona o zaštiti životne sredine zahtjev za izdavanje ekološke dozvole podnosi izvođač, na osnovu odobrene studije uticaja na životnu sredinu. |
| 12 | Obavještanje javnosti | O zahtjevu za dobijanje ekološke dozvole se mora obavijestiti javnostu jednom od dnevnih listova u Republici Srpskoj, a uvid u zahtjev i priloženu dokumentaciju mora biti dostupan za uvid 30 dana. |
| 13 | Ekološka dozvola | Nadležno ministarstvo je dužno da u roku od 60 dana od dana prijema zahtjeva donese odluku o ekološkoj dozvoli. |
| 14 | Obavještanje javnosti | Javnost se obavještava o donesenom rješenju o ekološkoj dozvoli. |

4.2.2 Tijela nadležna za pitanja životne sredine

Tijelo nadležno za pitanja zaštite životne sredine u Republici Srpskoj je Ministarstvo za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju (u daljem tekstu: nadležno Ministarstvo).

Trenutno u Republici Srpskoj ne postoji Agencija za zaštitu životne sredine; međutim, postoji Fond za zaštitu životne sredine, kako bi se osiguralo da državna sredstva budu dostupna za projete i aktivnosti u oblasti zaštite životne sredine. U Bosni i Hercegovini se odvija proces uspostavljanja nacionalnog Ministarstva za zaštitu životne sredine, i nakon što to bude dogovoreno biće uspostavljena državna Agencija za zaštitu životne sredine.

4.2.3 Očuvanje prirode

U okviru nadležnog Ministarstva trenutno postoji sektor za zaštitu životne sredine, koji je odgovoran za biljni i životinjski svijet (očuvanje prirode) proglašavanje zaštićenih područja očuvanja prirode. U Republici Srpskoj postoji sveobuhvatan Zakon o prirodi (113/08) koji sadrži odredbe o sprovođenju propisa o uspostavljanju NATURA 2000 staništa²⁰ i drugi propisi o zaštićenim područjima. Međutim, ovi implementacioni propisi su još u fazi razvoja, a nivo usklađenosti propisa Republike Srpske sa Direktivama o pticama i staništima je još uvijek nizak. Procenat nacionalnih zaštićenih područja u Republici Srpskoj je mali u regionu. Bosna i Hercegovina je sprovela pilot projekat o uspostavljanju Zelene (*Emerald*) mreže²¹ u periodu 2005 – 2008. godine, kada je izabrano 29 predloženih lokacija.

4.3 ZAKONODAVNI OKVIR U OBLASTI EKSPROPRIJACIJE ZEMLJIŠTA

Ustavom Republike Srpske je uređeno da je ograničenje ili oduzimanje prava svojine moguće samo u skladu sa zakonom i uz pravičnu naknadu. Zakon o imovinsko-pravnim odnosima Republike Srpske (Službeni glasnik Republike Srpske br. 38/03) uređuje da svako fizičko i pravno lice može biti nosilac prava svojine nad pokretnom i nepokretnom imovinom. Ograničavanje ili oduzimanje prava imovine je moguće samo na osnovu zakona i Ustava.

Zakon o eksproprijaciji (Službeni glasnik SFRJ 60/80 i 36/90, Službeni glasnik Republike Srpske 112/06, 37/07, 110/08) se fokusira na predmete eksproprijacije i ograničenja prava vlasništva (postupak eksproprijacije, zakup, privremeno zauzimanje zemljišta) od javnog interesa i uz pravičnu naknadu koja ne može biti niža od tržišne vrijednosti. Glavne faze u proceduri su:

- Vlada Republike Srpske donosi odluku o utvrđivanju opšteg javnog interesa, a vlasnici i zainteresovane treće strane je obavještavaju (putem javne obavijesti) da je zapčeo proces eksproprijacije.
- Vlasništvo ili druga formalna zakonska prava nad zemljištem i objektima su upisana u katastru i zemljišnim knjigama. Sva pitanja koja se odnose na vlasnička prava moraju biti razriješena prije plaćanja naknade za eksproprijaciju; u slučaju spora, strane u sporu se obraćaju sudu koji odlučuje o tome ko će primiti kompenzaciju.
- Nakon donošenja Odluke o utvrđivanju opšteg javnog interesa, prijedlog o eksproprijaciji se podnosi relevantnoj opštinskoj službi za imovinske odnose, zajedno sa kompletnom prateće dokumentacije.
- Vlasnici nepokretnosti koje se eksproprišu se pojedinačno obavještavaju o podnošenju prijedloga o eksproprijaciji i pozivaju na pregovore o prijateljskom kupovno-prodajnom sporazumu. Procjenjivanje vrijednosti nepokretnosti unaprijed vrše sudski ovlašćeni procjenitelji i procjene služe kao osnova za pregovore. Vlasnici nepokretnosti koje se eksproprišu i treće strane mogu da prihvate ponuđenu naknadu čime se eksproprijacija smatra završenom. Oni mogu da postignu sporazum o visini naknade u bilo koje vrijeme prije donošenja Odluka o eksproprijaciji.
- Ukoliko je dokumentacija uredna, donosi se Odluka o eksproprijaciji. Opštinski organ uprave mora da održi raspravu na kojoj se razgovara o, i određuje visina naknade za svakog vlasnika nepokretnosti koje se eksproprišu. U slučaju da se ne postigne sporazum o visini naknade, slučaj će se rješavati pred nadležnim sudom. Korisnik eksproprijacije će platiti naknadu ili obezbijediti zamjensku nepokretnost.

²⁰ NATURA 2000 lokacije: Evropska zaštićena mreža lokacija u zemljama članicama EU, prema Direktivi o pticama (79/409/EEC) i Direktivi o staništima (92/43/EEC).

²¹ Emerald mreža je mreža područja od posebnog interesa za očuvanje (ASCIs), koja će biti uspostavljena na teritoriji ugovornih strana i zemalja posmatrača Bernske konvencije, uključujući između ostalih i zemlje srednje i istočne Evrope i zemlje članice EU. Za zemlje članice EU, lokacije Emerald mreže su one koje pripadaju mreži Natura 2000.

Zakonski okvir Republike Srpske u oblasti eksproprijacije zemljišta ispunjava glave uslove koji su sadržani u zahtjevu za realizaciju EBRD-a br. 5 (ZR5). Glavne odredbe zakonskog okvira koje su relevantne za ovaj Projekat obuhvataju slijedeće:

- Zakon eksplicitno podstiče sporazumne dogovore.
- Sva lica koja imaju formalna zakonska prava nad zemljom i objektima koja su upisana u katastar i/ili zemljišne knjige, imaju pravo na naknadu. Pored toga, vlasnici nelegalnih objekata koji su mogli da budu legalizovani u vrijeme kada su bili izgrađeni imaju pravo na gotovinsku naknadu koja odgovara građevinskoj vrijednosti objekta.
- Ukoliko se utvrdi da bi eksproprijacija jednog dijela svojine vlasnika rezultirala stanjem u kojem vlasnik nema ekonomskog interesa od korišćenja ili nije u mogućnosti da koristi preostali dio svojine, onda će taj preostali dio svojine takođe biti eksproprijiran, u skladu sa zahtjevom.
- Zakon o eksproprijaciji predviđa kompenzaciju za nosioce zakonskih prava u gotovini ili u stvarima za zemljište (uključujući poljoprivredno zemljište, voćnjake i vinograde, usjeve, šumsko zemljište i građu) i poslovne objekte ili fizička sredstva. Nosioći formalnih zakonskih prava takođe imaju pravo na nadoknadu za izgublenu dobit od dana gubitka pristupa eksproprijanoj svojini do dana primitka zamjenske svojine ili gotovinske nadoknade.
- Studija o eksproprijaciji zemljišta se mora javno objaviti na period od najmanje 15 dana, u toku kojih vlasnici nepokretnosti koje se eksproprišu mogu davati svoje komentare i/ili primjedbe.
- Zakon predviđa pravo vlasnika nepokretnosti koje se eksproprišu (onih koji su nosioći formalnih zakonskih prava) da se žale kroz mnoge faze procedure eksproprijacije, počevši od upravnih i sudskih postupaka (tj. protiv odluke o eksproprijaciji, protiv visine određene naknade, itd).

4.4 JAVNO OBJAVLJIVANJE I RASPRAVE

Pored zahtjeva koji se tiču javnog objavljivanja i javnih rasprava u procesu procjene uticaja na životnu sredinu, postoje i drugi relevantni zakonski zahtjevi objavljivanja informacija i postupka javnih rasprava. Oni koji su relevantni za Projekat se odnose na prostorni plan i opštinske planove parcelacije, a više detalja se može naći u planu uključivanja zainteresovanih strana.

5 PROCJENA UTICAJA NA ŽIVOTNU SREDINU, PLAN UKLJUČIVANJA ZAINTERESOVANIH STRANA I PROCES EKSPROPRIJACIJE ZEMLJIŠTA

5.1 AUTOPUT BANJA LUKA – DOBOJ, PROCJENA UTICAJA NA ŽIVOTNU SREDINU I DOZVOLE

Zahtijevana procjena uticaja na životnu sredinu i proces dobijanja ekološke dozvole koji je naprijed opisan su u Republici Srpskoj sprovedeni za sveukupni prijedlog autoputa Banja Luka – Doboj, koji obuhvata Projekat (tj. dionicu 2: Prnjavor – Doboj). Proces odobravanja procjene uticaja na životnu sredinu je završen u martu 2011. godine, a proces dobijanja ekološke dozvole je trenutno u toku; rezime ovog procesa je opisan u *Tabela 2*:

Tabela 2: Proces dobijanja ekološke dozvole

| | <i>Procedure i dozvole – procjena uticaja na životnu sredinu</i> | <i>Autoput Banja Luka – Doboj: ključni dokumenti i datumi / napredak:</i> |
|---|--|--|
| Faza I: Prethodna/preliminarna evaluacija uticaja na životnu sredinu | | |
| 1 | <i>Preliminarna procjena uticaja na životnu sredinu</i> | Generalni projekat: Knjiga 5: Procjena uticaja na životnu sredinu: autoput Banja Luka – Doboj: CIP Institut, Beograd, 2005. godine |
| 2 | Odluka o obavezi sprovođenja i obimu procjene uticaja na životnu sredinu | Odluka br. 15-96-307/10 Ministarstva za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju od 2. marta 2009. godine: kojom se određuje obaveza sprovođenja procjene uticaja na životnu sredinu za projekat 'Izgradnje autoputa Banja Luka – Doboj' (sadržana u Dodatku 2 konačnog rješenja: studija uticaja na životnu sredinu, januar 2011.) (Napomena: • Mišljenja o preliminarnoj procjeni su tražena i dobijena od: Ministarstva |

| Procedure i dozvole – procjena uticaja na životnu sredinu | | Autoput Banja Luka – Doboj: ključni dokumenti i datumi / napredak: |
|--|--|--|
| | | poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede, Ministarstva zdravlja i socijalne zaštite i Instituta za zaštitu kulturnog, historijskog i prirodnog naslijeđa. <ul style="list-style-type: none"> Odluka je objavljena na internetskoj stranici Vlade Republike Srpske u roku od 30 dana.) |
| Urbanistička dozvola | | |
| Urbanistička dozvola | | Odluka br. 15-364-691/09 Ministarstva za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju od 4. maja 2010. godine: <i>poziva se na mišljenja ovlašćenih tijela, institucija i preduzeća.</i> |
| Faza II: Procjena uticaja na životnu sredinu (EIA) | | |
| 3 | Nacrt studije uticaja na životnu sredinu (EIS) | <i>Nacrt</i> Studije uticaja na životnu sredinu za projekat 'Izgradnja autoputa Banja Luka – Doboj od petlje Mahovljani do spajanja sa autoputem koridor Vc.': 'Tehnički institut – Zavod za zaštitu životne sredine', Banja Luka: podnesen Ministarstvu za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju, u maju 2010. godine. |
| 4 | Zahtjev za dobijanje mišljenja o studiji uticaja na životnu sredinu (EIS) | 11. juna 2010. godine, Ministarstvo za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju dostavilo je nacrt studije uticaja na životnu sredinu subjektima koji su definisani Zakonom o zaštiti životne sredine Republike Srpske i odjeljenjima nadležnim za zaštitu životne sredine u opštinama Laktaši, Prnjavor, Derventa i Doboj ²² . |
| 5 | Javna objava | 14. jula 2010. godine – javno obavještenje u dnevnom listu „Nezavisne novine“ o podnošenju studije uticaja na životnu sredinu, vremenu i mjestu održavanja javnih rasprava i mjestu na kojem se može izvršiti uvid u dokumentaciju ²³ |
| 6 | Javna rasprava u svim opštinama na koje se odnosi | Javne rasprave su održane u slijedećim opštinama ²⁴ : <ul style="list-style-type: none"> Doboj, 12. avgusta 2010. godine Derventa, 12. avgusta 2010. godine Laktaši, 16. avgusta 2010. godine Prnjavor, 17. avgusta 2010. godine |
| 7 | Dopunjena studija uticaja na životnu sredinu | Kompletirana u decembru 2010. godine |
| 8 | Stručna kontrola studije uticaja na životnu sredinu (izvještaj o reviziji) | Izvještaj o reviziji studije uticaja na životnu sredinu za projekat autoputa Banja Luka – Doboj, od petlje Mahovljani do spajanja sa autoputem koridor Vc, koju je izvršio Institut za građevinarstvo; IG Banja Luka, u decembru 2010. godine, |
| 9 | Konačna verzija studije uticaja na životnu sredinu | Studija uticaja na životnu sredinu za projekat autoputa Banja Luka – Doboj, od petlje Mahovljani do spajanja sa autoputom koridor Vc.': Konačno rješenje: 'Tehnički institut – zavod za zaštitu životne sredine', Banja Luka: januar 2011. godine (<i>Podneseno nadležnom Ministarstvu u februaru 2011. godine</i>) |
| 10 | Rješenje o odobravanju studije uticaja na životnu sredinu | Odluka br. 15-96-135/10 Ministarstva za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju: 21. mart 2011. godine (<i>Napomena: ova Odluka nije bila javno objavljena jer u nacionalnom zakonodavstvu ne postoji takva obaveza.</i>) |
| Ekološka dozvola | | |
| 11 | Zahtjev za izdavanje ekološke dozvole (ekološkog odobrenja) | <i>U toku, maj 2011. godine</i> |
| 12 | Obavještanje javnosti | |
| 13 | Ekološka dozvola | |
| 14 | Obavještanje javnosti | |

5.2 UKLJUČIVANJE ZAJNTERESOVANIH STRANA

Javne rasprave u toku procesa planiranja su održane u skladu sa odredbama zakona Republike Srpske. Međutim, biće pripremljen Plan uključivanja zainteresovanih strana (SEP), u skladu sa zahtjevom 10 EBRD-a (ZR10), kako bi se pobrinuli da se identifikuju sve zainteresovane strane, da se objavi dovoljno informacija o pitanjima i uticajima projekta, i da bi se na smislen i kulturološki

²² Pomenuto u Mišljenju Ministarstva za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju br. 15-96-135/10 od 29. oktobra 2010. godine (sadržano u Dodatku 1 Konačnog rješenja Studije uticaja na životnu sredinu, januar 2011. godine)

²³ Pomenuto u Mišljenju Ministarstva za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju br. 15-96-135/10 od 29. oktobra 2010. godine (sadržano u Dodatku 1 Konačnog rješenja Studije uticaja na životnu sredinu, januar 2011. godine)

²⁴ Pomenuto u Mišljenju Ministarstva za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju br. 15-96-135/10 od 29. oktobra 2010. godine (sadržano u Dodatku 1 Konačnog rješenja Studije uticaja na životnu sredinu, januar 2011. godine)

prihvatljiv način vodi rasprava sa zainteresovanim stranama za vrijeme implementacije projekta. Plan uključivanja zainteresovanih strana je dostupan na internetskoj stranici Projekta (www.autoputevirs.com).

5.2.1 Javno objavljivanje i javne rasprave o nacrtu Studije uticaja na životnu sredinu (EIS)

Rezime javnog objavljivanja i javnih rasprava o nacrtu Studije uticaja na životnu sredinu (EIS), uključujući i procjenu dobijenih komentara, se nalazi u Dodatku 1 Završnog izvještaja o Studiji uticaja na životnu sredinu (EIS)²⁵. Zapisnici sa održanih javnih rasprava se takođe nalaze u ovom Dodatku. Rezime javnih rasprava se nalazi u *Tabela 3*:

Tabela 3: Rezime javnih rasprava

| Lokacija | Datum javne rasprave | Napomene o dobijenim komentarima: | Rezime odgovora i prihvaćenih komentara: |
|----------|----------------------|---|---|
| Laktaši | 16.08.2010. | <p>Broj učesnika: 23</p> <p>U vrijeme javnog objavljivanja nije bilo pismenih primjedbi, osim u opštini Laktaši.</p> <p>U toku javne rasprave većina pitanja odnosila su se na prašinu i buku, preusmjeravanje glavnog puta, kontrolu otpadnih voda, prolaza za životinje, praćenje kvalitete vazduha, vode i buke.</p> | <p>Odgovori su dati na sve komentare / pitanja i prihvaćene su slijedeće mjere:</p> <ul style="list-style-type: none"> da se uskladi generalni projekat sa mjerama predviđenim procjenom uticaja na životnu sredinu koje se odnose na lokacije sistema za prečišćavanje te da se objasni gdje se završava sistem kolektora. da se konsultuju lovačka društva kako bi se odlučilo da li su dva planirana prolaza za životine dovoljna da se izmjeri zagađenje vazduha na lokacijama udaljenim od postojećih puteva kako bi se dobile odgovarajuće osnove mjerenja da se izmjeri kvaliteta vode na lokacijama gdje prolazi put kako bi se dobile odgovarajuće osnove mjerenja da se uvedu preciznije mjere za zaštitu vode |
| Prnjavor | 17.08.2010. | <p>Broj učesnika: 13</p> <p>U vrijeme javnog objavljivanja nije bilo pismenih primjedbi građana Prnjavora. Predstavnici opštine su tražili više informacija o kontroli rijeke Lišnje i mjerama zaštite od poplava.</p> | <p>Data su objašnjenja i odgovori na sva pitanja uključujući:</p> <ul style="list-style-type: none"> U toku izrade projekta za kontrolu vodenih tokova, osnovni princip je bio da se istovremeno zaštititi autoput i da se smanji mogućnost uticaja na prirodnu ravnotežu vodenih tokova. Iz tog razloga predviđena je izgradnja značajnog broja mostova. |
| Derventa | 12.08.2010. | <p>Broj učesnika: 19</p> <p>U vrijeme javnog objavljivanja nije bilo pismenih primjedbi. U toku javnih rasprava samo su predstavnici zvaničnih institucija postavili određena pitanja o buci i kontroli vodenih tokova. Predstavnik opštine Derventa je predložio da se u revidovanu Studiju unese broj domaćinstava koji se bave poljoprivredom kao i uticaji na ova domaćinstva, uključujući i minimalnu udaljenost voćnjaka, košnica itd.</p> <p>Predstavnici Republičke uprave za geodetska i imovinsko-pravna pitanja u Derventi napomenuli su</p> | <p>Dati su odgovori na sve komentare / pitanja kao i neke dodatne informacije uključujući:</p> <ul style="list-style-type: none"> Predstavnici JPA su odgovorili na pitanje o izloženosti buci navodeći da 50 m od planiranog obuhvata trase nema kuća te da će se postaviti barijere za zaštitu od saobraćajne buke i da će se pratiti nivo buke. Predstavnici JPA su takođe izvjestili da je planirana izgradnje 6 do 7 mostova na teritoriji opštine Derventa i da, u skladu sa osnovnim principom, neće ugroziti prirodnu ravnotežu vodenih tokova. Tamo gdje je neophodno, vodeni tokovi će se preusmjeriti. |

²⁵ Studija uticaja na životnu sredinu za projekat Autoput Banja Luka – Doboj od Mahovljanske petlje do spajanja sa Koridorom Vc.: Konačno rješenje: 'Tehnički institut – zavod za životnu sredinu', Banja Luka: januar 2011. godine

| | | | |
|-------|-------------|---|--|
| | | <p>da od 13. kilometra planirani autoput prolazi kroz nenaseljeno područje jer nema povratnika.</p> <p>Odsustvo građana na ovom sastanku objašnjeno je činjenicom da planirani autoput prolazi kroz nenaseljena područja.</p> | |
| Doboj | 12.08.2010. | <p>Broj učesnika: 17</p> <p>U vrijeme javnog objavljivanja nije bilo pismenih primjedbi.</p> <p>U toku javne rasprave, predstavnici opštine Doboj su primjetili da se nije dovoljno pažnje posvetilo socijalnim aspektima, što se uglavnom odnosi na planirane podvožnjake i nadvožnjake za prolaz poljoprivrednih mašina, a što je važno za sprečavanje ekonomskih migracija. NVO TooPeer je bila zainteresovana za osvijetljene petlje autoputa, naročito u naseljenim područjima.</p> <p>Nema informacije o broju prisutnih građana.</p> | <p>Dati su odgovori na sve komentare / pitanja kao i neke dodatne informacije uključujući:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Predstavnici JPA su odgovorili na komentare o ekonomskim migracijama navodeći da je predviđena izgradnja 76 paralelnih ili zamjenskih puteva na svim mjestima gdje postoje ucrtani putevi. • Što se tiče uticaja osvijetljenja autoputa, dat je odgovor da neće biti osvijetljenih petlji u naseljenim područjima. |

5.2.2 Ostale konsultacije i uključivanje zainteresovanih strana

U toku pripreme projektne dokumentacije i povezanih strateških studija, obavljane su aktivnosti na uključivanju određenih zainteresovanih strana, a rezime određenih ključnih aktivnosti koje su relevantne za Projekat se nalazi u Planu uključivanja zainteresovanih strana (www.autoputevirs.com), uključujući veze sa slijedećim dokumentima:

- Prostorni plan za Republiku Srpsku do 2015. godine,
- Planovi parcelacije zemljišta za 4 opštine,
- Generalni projekat (Saobraćajni institut CIP, Beograd, 2005. godine)
- Studija o eksproprijaciji zemljišta,
- Javni pozivi koji se odnose na početak procesa eksproprijacije.

5.3 EKSPROPRIJACIJA ZEMLJIŠTA

Približno 600 hektara zemljišta je ekspropisano za autoput Banja Luka – Doboj, u skladu sa zakonima Republike Srpske.

Prije izrade planova parcelacije za četiri opštine bila je pripremljena studija o eksproprijaciji zemljišta, na osnovu prve linije eksproprijacije. Studija je javno objavljena u četiri opštine. Dobljeni komentari na studiju su uzeti u obzir prilikom izrade planova parcelacije i uslova za izgradnju autoputa.

Prvi korak u procesu eksproprijacije je bio javni poziv objavljen u novinama i na lokalnoj televiziji u sve četiri opštine.

Kada god je bilo moguće, postignuti su sporazumni dogovori sa pojedinačnim vlasnicima. U slučajevima kada vlasnik nije mogao biti pronađen bio je određen opunomoćeni predstavnik, obično rođak. Ovo je bilo potvrđeno kroz razgovore sa domaćinstvima na koja je eksproprijacija imala uticaja, u toku verifikacionih posjeta.

Približno 95% zemljišta je već u potpunosti ekspropisano, uključujući i 25 stambenih objekata na dionici od Prnjavora do Doboja. Većina osoba se nije protivila eksproprijaciji i dala je saglasnost

korisniku eksproprijacije (opštini) da uđe u posjed njihove imovine. U slučajevima kada vlasnik nepokretnosti koja se ekspropriše nije bio zadovoljan nivom naknade, pokretan je žalbeni postupak pred nadležnim sudom radi određivanja nadoknade.

Preostalo je ukupno 45 slučajeva koje treba riješiti, bilo kroz upravne ili sudske postupke. Država je ušla u posjed imovine u 30 ovih slučajeva i preostalo je još samo 15 slučajeva. Pregled neriješenih slučajeva eksproprijacije za dionicu Prnjavor – Doboj je dat u slijedećoj tabeli:

Tabela 4: Izvanredni slučajevi eksproprijacije zemljišta

| Opština | Upravni postupak (Republička uprava za geodeziju i imovinska pitanja) | | Sudski postupak | |
|----------|--|------------------------------|-----------------|-------------------------|
| | Država ušla u posjed | Država nije ušla u posjed | | Država ušla u posjed |
| Prnjavor | 6 | 15 | Prnjavor | 6 |
| Doboj | 0 | 0 | Doboj | 0 |
| Derventa | <i>Završeno u potpunosti</i> | | | |

6 POSTOJEĆA ŽIVOTNA I SOCIJALNA SREDINA

Banja Luka autoput, a Projekat čini dio tog autoputa (npr. Dionica 2, od Prnjavora do Doboja) proteže se od Banja Luke do Gradiške (E-661) autoput, i predstavlja konekciju sa Koridorom Vc blizu Doboja. Sjever-jug E661 putni koridor je jedan od najvažnijih u Republici Srpskoj i povezuje Banjaluku sa Koridorom X do sjevera u Hrvatskoj i Jadranskog mora na jugu. Koridor Vc prolazi kroz Hrvatsku i Mađarsku i povezuje Bosnu i Hercegovinu sa centralnom i sjevernom Evropom.

Sadašnja mreža puteva između Banja Luke i Doboja sastoji se od niza lokalnih i glavnih puteva uključujući i M16-1 glavni put (Banja Luka - Derventa), R474 lokalni put (Prnjavor - Raduša) i M17-2 glavni put (Derventa - Doboj).

Dionica Prnjavor- Doboj od predloženog koridora Banja Luka-Doboj prolazi kroz teritoriju od tri opštine (dionica 1 koridora autoputa takođe prolazi kroz Laktaše) :

- Prnjavor
- Derventa
- Doboj

Trasa koridora nema značajne izvore buke od postojećeg saobraćaja. Zagađivanje vazduha predstavlja problem u nekim područjima uz postojeću mrežu puteva ali to nije slučaj sa mjestima duž planiranog koridora. Nedostatak odgovarajućeg kapaciteta u postojećoj istok-zapad transportnoj mreži se smatra uzrokom velikih troškova za vozila, gubitka vremena i težinom saobraćaja kao i uzrokom velikog broja saobraćajnih nesreća.

U skorije vrijeme nije bilo zvaničnog popisa i kad se uzme u obzir činjenica da je stanovništvo u nekim opštinama podjeljeno između dva entiteta – Republike Srpske i Federacije Bosne i Hercegovine (na primjer Doboj), onda kao rezultat imamo nepouzdanе podatke o stanovništvu. Procjena koja je rađena za nekoliko posljednjih godina ukazuje da Republika Srpska ima približno 1.5 milion stanovnika. Područje Republike Srpske je generalno okarakterisano niskom stopom nataliteta (negativni trendovi su zabilježeni 2002 i 2003. godine). Na osnovu veličine, uloge i funkcije, Banjaluka se smatra makro-regionalnim centrom, Doboj se smatra regionalnim centrom dok su Laktaši i Prnjavor opštinski centri.

Gustoća naseljenosti stanovništva na trasama između Prnjavora i Doboja je niska (mnogo niža nego u regionu u opštini Laktaši) i ruralnog karaktera, sa poljoprivrednim objektima koji se sastoje od stambenih struktura i popratnih štala itd. Pogledati sliku 8. Kao dodatak poljoprivrednom zemljištu, zemljište koje je upotrebi se sastoji od šuma, naseljenih ruralnih područja, nekoliko urbanih regija (uključujući i područje oko Prnjavora), livada, pašnjaka, vinograda i voćnjaka. Područje šuma podrazumjeva i područje sa hrastom kitnjakom i grabove šume, grab i obične orahove šume.

Slika 8: Pogled na trasu zapadno od rijeke Bosne



Izvor: Vazдушna fotografija – obezbjedilo Javno preduzeće Autoputevi Republike Srpske -JPA; (Bilješka: Trasa koridora označena tragovima vozila)

Širi koridor autoputa je smješten unutar močvara rijeke Vrbas, Ukrine i Bosne. Između Prnjavora i Doboja, Projekat će preći dvije velike rijeke Ukrinu i Bosnu, uz ostale pritoke koje prolaze kroz ovu oblast. Osim nadzemnih voda, postoje i izvori podzemnih voda unutar lokaliteta, kao i vodonosnici koji se u nekim područjima, poput Prnjavora, koriste za snabdjevanje vodom.

Ovo područje ima umjerenu kontinentalnu klimu. Teren je relativno ravan sa blagim padinama između plavnih područja, osim u širem planinskom pojasu Tutnjevca (istočno od Laktaša) i Vučijaka (istočno od Prnjavora). Koridor prolazi kroz lovišta koja se nalaze kod Prnjavora, Motajice (kod Dervente) i Doboja i tu se mogu naći slijedeće vrste divljači: jelen, divlja svinja, fazan i prepelica. Vukovi naseljavaju širi pojas i tu se ubraja i sivi vuk.

Podaci o postojećoj osnovi životne i socijalne sredine su opisani u Fazi I i Fazi II dokumenta pod nazivom Procjene uticaja na životnu sredinu - EIA ^{26 27}.

²⁶ Studija uticaja na životnu sredinu Autoputa Banja Luka – Doboje projekat od Mahovljani petlje do veze sa Autoputem na koridoru Vc: Finalno rješenje Tehnički institut, Banja Luka, januar 2011

²⁷ Opšti projekat: Knjiga 5: Procjena uticaja na životnu sredinu: Banja Luka – Doboje autoput, CIP Institut Beograd 2005

7 PREDNOSTI I NEGATIVNI UTICAJI NA ŽIVOTNU I SOCIJALNU SREDINU I MJERE UBLAŽAVANJA

7.1 UVOD

Ukupna procjena Projekta je identifikovala potencijalno značajne uticaje koji su povezani sa uvođenjem putnog koridora između Banja Luke i Doboja, iako se dalje zaključuje da se ovi uticaju mogu umanjiti i svesti na prihvatljiv nivo implementacijom preporučenih mjera za ublažavanje negativnih uticaja.

Procjena uticaja na okolinu se zasniva na :

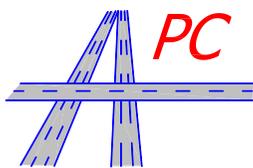
- Razumjevanju uobičajnih uticaja izgradnje i rada na novim autoputevima ;
- Procjena metodologije specifične za svako područje i životnu sredinu ; i
- Konzervativne pretpostavke (npr. princip predostrožnosti) kako bi identifikovali uticaje i prednosti Projekta, te razvili mjere za ublažavanje negativnih uticaja i poboljšanje.

Prema politici životne i socijalne sredine Evropske banke za razvoj - *EBRD* za 2008. godinu, Projekat je klasifikovan kao projekat A kategorije i prema tome zahtjeva izradu Plana za zaštitu životne i socijalne sredine - *ESAP* i Plan uključivanja zainteresovanih strana - *SEP*. Mjere ublažavanja koje su navedene u Planu životne i socijalne sredine i Planu uključivanja zainteresovanih strana iz Pripreme projekta, npr. Procjena uticaja na životnu sredinu - *EIA*, su dopunjene sa najboljom praksom za upravljanje životnom i socijalnom sredinom, kako bi ispunili zahtjeve *EBRD*-a. Sažetak ključnih uticaja na životnu i socijalnu sredinu, prednosti i mjere za ublažavanje su date u daljem tekstu, na osnovu dostupne dokumentacije za pripremu projekta koja se odnosi na dozvole, plan i kupovinu zemlje te Procjene uticaja na životnu sredinu, Plan za zaštitu životne i socijalne sredine i Plan uključivanja zainteresovanih strana- *EIA*, *ESAP* i *SEP*.

Sistem upravljanja životnom i socijalnom sredinom će uspostaviti plan izgradnje i rada projekta. Kao dio potrebnog plana upravljanja građevinskom lokacijom pripremiće se Sigurnosni plan i Plan upravljanja životnom i socijalnom sredinom -*CESMP* za Projekat, i sadržavaće detalje u vezi zaštite životne sredine i plan upravljanja projektom. Detaljan plan za ublažavanje negativnih uticaja će izraditi i implementirati Izvođač a predstavljati će dio sveukupnog Plana upravljanja životnom i socijalnom sredinom -*CESMP*.

Mjere iz Plana upravljanja životnom i socijalnom sredinom su preduzete u toku izrade nacрта i pribavljanja potrebnih dozvola, a možda će se uraditi i dodatne studije kako bi dopunile cjelokupan proces. Dalje dodatne studije koje se smatraju neophodnim kako bi ispunili zahtjeve za ekološku dozvolu- *EIP*, kao i Mišljenja eksperata regulatornih agencija, će se blagovremeno obezbijediti. Na primjer, Institut za zaštitu kulturnog naslijeđa RS zahtjeva dodatnu studiju o uticajima na kulturne i prirodne resurse i dodatno definisanje mjera zaštite.

Cilj Projekta je implementacija Dionice 2 između Prnjavora i Doboja na autoputu Banja Luka- Doboj. Plan izgradnje autoputa Banja Luka – Doboj u dve glavne dionice nije detaljno procenjen u Studiji uticaja na životnu sredinu - *EIS*. Javno preduzeće Autoputevi Republike Srpske - *JPA* u diskusiji sa nadležnim ministarstvom je odlučilo da ovaj plan implementacije ne predstavlja značajnu promjenu za Studiju uticaja na životnu sredinu - *EIS* (Član 57 Zakona o zaštiti životne sredine). Dalje, kao dio dokumentacije u okviru ekološke dozvole, uključice se i analiza potencijalnih uticaja koja identifikuje sve potrebne dodatne mjere ublažavanja negativnih uticaja u procesu implementacije Dionice 2. Obaveza izrade analize će se uključiti u Plan za zaštitu životne i socijalne sredine - *ESAP* i dodatne mjere za ublažavanje identifikovane u ovoj analizi će se takođe uključiti u naknadnu ažuriranu verziju Plana za zaštitu životne i socijalne sredine - *ESAP*-a.



Јавно предузеће “АУТОПУТЕВИ РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ”

78000 Бања Лука

Веселина Маслеше 22

тел. 051/233-670, 233-680 факс 051/233-700

7.2 SAŽETAK UTICAJA NA ŽIVOTNU I SOCIJALNU SREDINU, PREDNOSTI I MJERE UBLAŽAVANJA

| <i>Tema</i> | <i>Uticaji/prednosti</i> | <i>Mjere ublažavanja</i> |
|---|--|---|
| Životna sredina: | | |
| Kulturno, arheološko i prirodno naslijeđe | <ul style="list-style-type: none"> Nema kulturnih i istorijskih spomenika na putnom koridoru ili oblasti uticaja Mogućnost pronalaženja arheoloških nalaza tokom izgradnje Prednosti od razvoja turizma Potencijalno zagađenje i /ili degradacija mjesta od prirodne vrijednosti (npr. Šumska područja, voćnjaci, poljoprivredno zemljište, itd) | <ul style="list-style-type: none"> Detaljne analize područja u cilju informisanja dalje studije u vezi sa efektima na kulturne i prirodne resurse i definisanje mjera zaštite (Institut za zaštitu prirodnog, istorijskog i kulturnog naslijeđa Republike Srpske) . Mjere za sprečavanje zagađivanja ili degradacije prirodnih resursa (npr. šumska područja, voćnjaci, poljoprivredni usjevi itd.) Procedure u slučaju pronalaska arheoloških i prirodnih resursa . |
| Pejzaž | <ul style="list-style-type: none"> Vizualni efekti od iskopavanja, nasipi, pozajmište materijala, odlagališta smeća, zgrade, itd. Uticaji na pejzaž kao posljedica izgradnje autoputa, promjena u vegetaciji, čišćenje gradilišta, itd. Uticaji na kvalitet pejzaža: obradivo zemljište, voćnjaci, šume, itd. | <ul style="list-style-type: none"> Pejzažni plan: uključujući projektovanje pejzaža, predlaganje sadnica i hortikulturalnih rješenja, specifikacija materijala itd. Čišćenje ograničene lokacije. Pažljivo projektovanje mostova. Pažljivo projektovanje tunelskih ulaza i korišćenje lokalnog materijala za završne radove. Projektovanje zgrada, uključujući i građevinski materijal, poštivanje okolnog prirodnog područja. pažljiva primjena rješenja za zemljane radove. Upotreba lokalnog kamena za oblaganje tunelnih ulaza i potpornih zidova. Zaštitni šumski pojasevi. Održavanje pejzaža i zasada tokom izgradnje i radova. |
| Meteorologija i klima | Nema bitnijih negativnih efekata na vrijeme ili klimu u regiji i slični prirodni sistemi se predviđaju kao rezultat projekta. | |
| Flora i fauna | <ul style="list-style-type: none"> Nema nalazišta smaragda kako je ranije ukazivano, okviru trase koridora ili na analiziranom području . Fragmentiranje staništa i kretanje faune. Čišćenje lokacije Promjene u vodnom režimu koje rezultiraju potencijalnim uticajima na vodene vrste i sušenje staništa. | <ul style="list-style-type: none"> Detaljni pregledi područja u cilju pribavljanja informacija za studiju koja se bavi uticajem na na kulturne i prirodne resurse, kao i definisanjem zaštitnih mjera (Instiitu za zaštitu kulturnog, istorijskog i prirodnog naslijeđa Republike Srpske). Detaljan plan smanjenja negativnih uticaja na biodiverzitet (flora i fauna) će se pripremiti na osnovu detaljnih nalaza i dodatne studije uključujući ali ne i ograničavajući se na: <ul style="list-style-type: none"> Vrijeme čišćenja lokacije/radovi - da se ograniči uznemiravanje |

| Tema | Uticaji/prednosti | Mjere ublažavanja |
|---------------|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Uticaj prašine i emisije gasova na floru. • Uništavanje staništa koje je pogodno za određene vrste (flora i fauna) može uključiti hibernacijske jame, legla, i migracione trase životinja. • Narušavanje staništa usljed izgradnje i zagađivanja . • Sudari sa životinjama u saobraćaju. • Povećan nivo buke u staništima i lovištima. • Uticaji na faunu iz zraka, zemlje, vode i podzemnih voda koji su rezultat radova na izgradnji puta. • U vrijeme Procjene uticaja na životnu sredinu na osnovu dostupnih podataka nije bilo identifikovanih staništa rijetkih ili ugroženih vrsta i ne predviđaju se značajni negativni efekati na ove vrste. (Dodatna ispitivanja će se preduzeti prije samih radova i koristiti za analizu potencijala za staništa kako bi podržali rijetke i ugrožene vrste.) | <ul style="list-style-type: none"> ○ Ograđivanje osjetljivih staništa i restrikcija pristupa radnicima osjetljivim područjima / područja od prirodne vrijednosti npr. šume ○ Posebne mjere za zaštitu identifikovanih vrsta faune ○ Mjere sprečavanja fragmentacije staništa i migracija /kretanja vrsta ○ Odgovarajuće mjere sadnje ○ Procedure za bezbjedno uklanjanje i sprečavanje širenja štetnih i invazivnih biljaka ○ Translokacija vrsta (ako je potrebno) • Mjere za zaštitu rijetkih ili ugroženih vrsta ukoliko su iste identifikovane tokom dodatnog ispitivanja • Ograničiti čišćenje lokacija od vegetacije i ograničiti kretanje transporta/postrojenja/mašinerije u okviru odobrene lokacije • Postrojenja i mašinerija da budu u dobrom stanju i da imaju najmanji mogući nivo emisije izduvnih gasova, buke i vibracije • Planirati odgovarajući prevoz trasama daleko od osjetljivih receptora ako je moguće i odgraničiti oštećenja vegetacije • Preventivne mjere tokom rada na vodi i konstrukcija mostova uključujući : <ul style="list-style-type: none"> ○ Tokom rada nad vodom (npr. izgradnja mosta preko rijeka) implementirati mjere za smanjivanje uticaja na floru i prilagođavanje rješenja za konstrukciju i projektovanja rješenja za mostove kako bi umanjili ulazak u rijeku (npr. minimiziranje broja stubova) ○ Mjere za prevenciju nepotrebnih oštećenja na obalama, flore i faune i močvara. • Izgradnja stalne ograde kako bi spriječili da životinje izlaze na autoput . • Prolaz za životinje kako bi im omogućili prelazak trase • Cijevni izlazi na svakih 5-10 km autoputa. • Svi podzemni prolazi lokalnih i nedefinisanih puteva će se adaptirati kako bi omogućili prolaz divljih životinja. • Dodatne mjere će se ugraditi ako bude potrebno. |
| Kvalitet vode | <p><i>Tokom izgradnje:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Preverena i stalna kontaminacija površinskih i podzemnih voda. • Negativni uticaji na tok voda i kvalitet od izgradnje i postavljanja objekata (npr. smještaj radnika) • Rizik od zagađivanja uzrokovanog slučajnim prosipanjem goriva ili drugih opasnih supstanci tokom transporta. • Uticaj od prosipanja i/ili zatrpavanja korita potoka/rijeka. • Ispuštanje otpadnih voda i otpada u vodotok ili obale rijeka. • Iskopavanje usjecanjem u vodonosnike i ometanje toka podezmnih voda. | <p><i>Tokom izgradnje:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Snabdjevanje vodom i sanitarne mjere i sistemi za radnike. • Mere ublažavanja za rad blizu vode: uključujući i ograničeno održavanje postrojenja, korištenje i uskladištenje samo čistog materijala u blizini, • Obezbijediti nepropusna područja za održavanje i uskladištenje postrojenja i opasnih supstanci na odgovarajuće lokacije. • Usklađivanje ograničenja za ispuštanje otpadnih voda sa relevantnim propisima. • Mjere za sprečavanje uzurpiranja toka podzemnih voda i dopune vodonosnika • Uskladištenje i zaštita od erozija na iskopanim materijalima. |

| Tema | Utjecaji/prednosti | Mjere ublažavanja |
|--------------------------|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> Promjene u hidrološkom režimu u močvarama i jezerima Zaslanjivanje i povećane mutnoća vode, uključujući i učinke na vodene vrste. <p><i>Tokom izvođenja radova:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Zagađivanje vode (na primjer usljed kontaminiranog odrona puta), prašine, ispusnog goriva/ulja/lubrikanata, izduvnih gasova itd.) Implementacija novih zakonskih propisa u vezi izduvnih gasova uključuje i korištenje katalitičkih konvertora i bezolovnog motornog benzina, što će značajno smanjiti potencijalne uticaje zagađivača na kvalitet vode, tla i vazduha. | <ul style="list-style-type: none"> Mjere sprečavanja odlaganja materijala na koritima i obalama rijeka Smjernice za vodoupravljanje za lokacije, asfaltna postrojenja, pozajmišta i ostale objekte na lokaciji. Mjere zaštite za vodotok i obale; smanjivanje aktivnosti, izbjegavanje odlaganja otpada blizu obala rijeka, ograničavanje uklanjanja drveća na obalama rijeka; mjere za prevenciju zamućenosti u rijeci itd. Sprečavanje i upravljanje poplavama <p><i>Tokom izvođenja radova:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Kapacitet ocjednog sistema oticanja za autoput je kreiran da osigura sigurno uklanjanje vode koja nastane kao posljedica oluja i u slučaju nesreća. Mjere kontrole zagađivanja za otpadne vode autoputa uključujući i ocjedni sistem, i sistem presretanja i zadržavanja, monitoring tretirane otpadne vode prije ispuštanja. Postrojenje za tretiranje otpadnih voda i kolektor . Usaglašavanje sa zakonskim propisima koji regulišu ograničavanje ispuštanja otpadnih voda Označavanje puta sa osjetljivim vodenim resursima Pribaviti potrebne dozvole za vodno upravljanje |
| Kvalitet zemljišta (tla) | <ul style="list-style-type: none"> Kontaminacija tla i degradacija zemljišta usljed izgradnje. Degradacija zemljišta usljed erozije nastale kao posljedica uklanjanja vegetacije, otjecanje vode i izgradnje objekata na građevinskoj lokaciji; uklanjanje plodnog tla; korištenje materijala za punjenje, korištenje deponija i konatminacija zemljišta. Zagađivanje tla kao posljedica: kontaminirana oticanje voda, taloženje izduvnih gasova; odlaganje otpada i prosipanje tereta Potencijalno zagađivanje tla uz put predstavlja problem naročito u samoj blizini puta, i biće relevantno je za opterećenost saobraćajem. Procjena uticaja na životnu sredinu je identifikovala zagađivanje teškim metalima duž puta i to predstavlja potencijalni značajan uticaj koji bi rezultirao u ograničenju korištenja poljoprivrednog zemljišta koje se nalazi u neposrednoj blizini puta. U svakom slučaju uzrok ovoga je djelomično zasnovan na pretpostavci da će se nastaviti koristiti olovni motorni benzin ali pošto je ta vrsta goriva sada zabranjena u Republici Srpskoj, vjeruje se da originalna procjena zagađivanja teškim metalima nije više realna. Nosilac projekta (Javno preduzeće Autoputevi Republike Srpske) je zahtjevao u molbi za izdavanje ekološke dozvole da se sprovede nova procjena i da se mjere zaštite zasnivaju na novoj procjeni. Procjena će takođe uzeti u obzir potencijalnu vjerovatnoću zagađivanja od korištenja soli i organskih zagađivača koji nastaju kao posljedica izvođenja radova. | <p>Uz gore navedene mjere za zaštitu kvaliteta vode :</p> <p><i>Tokom izgradnje:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Plan upravljanja otpadom I Plan upravljanja materijalima da se uspostavi od strane Izvođača radova . Mjere za zaštitu područja koja su osjetljiva na eroziju . Mjere za izbjegavanje prekomjernog zbijanja tla Plan rehabilitacije treba da se uspostavi i na privremenim lokacijama i nakon upotrebe te lokacije treba da se obnovi u skladu sa planom rehabilitacije Specifične mjere upravljanja i zaštite za sva pozajmišta materijala i odlagališta kako bi se spriječila degradacija tla i urušavanje tunela. Za aktivnosti koje su vezane za lokaciju ali nisu pokriveno Projektom koji zahtjeva pretvaranje poljoprivrednog zemljišta, mora se preduzeti nova procjena ili revidirati postojeća procjena. Pažljivo uklanjanje, rukovanje ili uskladištenje površinskog tla koje će se koristiti kao materijal za punjenje unutar lokacije Mjere za rad sa plodnim tlom. <p><i>Tokom izvođenja radova:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Sadnja i uređenje radi sprečavanja erozije u osjetljivim područjima Operativni plan za zimsko održavanje. |

| Tema | Utjecaji/prednosti | Mjere ublažavanja |
|---|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> Mjere zabrane proizvodnje povrća i medicinskog bilja usljed potencijalnog uticaja na poljoprivredno zemljište kontaminacijom tokom izvođenja radova. Ova mjera je revidirana od strane Nosioca projekta koji je predložio da preduzme ažuriranu procjenu kako bi odredili detaljnu proceduru za ublažavanje posljedica. Zamjeniti korištenje ostalih supstanci osim soli u zimskom vremenu i održavanju puteva u zimskim uslovima. |
| Buka i vibracije | <ul style="list-style-type: none"> Gdje je saobraćaj sveden na postojeće puteve, kod izgradnje novog puta dolazi do poboljšanja u trenutnom nivou buke u datom području Put između Prnjavora i Doboja će prolaziti uglavnom kroz ruralna područja, ali dio puta će prolaziti kroz nekoliko stambenih naselja što će imati negativan uticaj i povećati nivo buke u okolini, naročito na lokacijama gdje već postoje putevi i gdje se novi autoput priključuje. Tokom izvođenja radova, buka neće prelaziti dozvoljena ograničenja u toku dana kao i utoku noći. Tokom izvođenja radova viši nivoi buke su izmjereni u toku dana i noći u neposrednoj blizini trase. Mjere zaštite od buke mogu biti potrebne na lokacijama gdje trasa prolazi u blizini stambenih naselja. Nije predviđeno da se ukupni dozvoljeni nivoi vibracija u nasljenim krajevima prelaze, ali mogu se javiti određeni izolovani slučajevi kratkoročnih vibracija iznad dozvoljenog nivoa. | <p><i>Tokom izgradnje:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Radovi na izgradnji će biti planirani i izvodice se u skladu sa relevantnim zakonskim propisima i standardima. Mjere zaštite od buke tokom izgradnje uključujući i restrikcije u vezi radnih sati i korištenje mašinerije tokom noći, i korištenje zaštitne opreme za radnike. Gađevinska oprema mora biti u skladu sa evropskim standardima i u domenu emitovanja buke i vibracija. <p><i>Tokom izvođenja radova:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Mjere zaštite od buke uključujući i izgradnju barijera. Plan za umanjivanje buke je razvijen u okviru Idejnog projekta Održavanje barijera za zaštitu od buke. Sadnja listača uz autoput na određenim lokacijama . Nadgledanje buke duž trasa i obezbjeđenje dodatne zaštite od buke u slučaju da nivo buke pređe dozvoljni nivo. |
| Kvalitet vazduha | <ul style="list-style-type: none"> Gdje su nivoi saobraćaja smanjeni na postojećim putevima usljed izgradnje novog autoputa, može doći do poboljšanja u kvalitetu vazduha u toj oblasti. Tamo gdje novi put ulazi u naselje mogu postojati negativni efekti na kvalitet vazduha, naročito u blizini nove trase. Ali usljed modernizacije vozila i znatnog smanjenja ispusnih gasova (uključujući i smanjenje korištenja olovnog motornog benzina u Republici Srpskoj), bez obzira na povećanje saobraćaja duž nove trase, može se očekivati smanjenje zagađivanja tokom vremena. | <p><i>Tokom izgradnje:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Građevinska oprema mora biti u skladu sa evropskim standardima kad se radi o emisiji štetnih gasova. Sva postrojenja moraju biti u funkcionalna i redovno održavana. Mjere upravljanja prašinom uključuju <ul style="list-style-type: none"> Odlaganje zemljanih radova u suhe uslove Odlaganje transportnog materijala Održavanje i prigušenje pristupnih puteva Posebni uslovi će se primijeniti da ograniče uticaje na kvalitet vazduha tokom rušenja <p><i>Tokom izvođenja radova:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Ako proces monitoringa ukaže da su prekoračene granične vrijednosti za vazduh, slijedeće mjere će se primijeniti: barijere protiv zagađenog vazduha (vještačke ili sadnja listača). |
| Građevinski material (uključujući i mještanje asfalta i | <ul style="list-style-type: none"> Projekat će zahtjevati značajne količine materijala uključujući i beton, gorivo, kamen, itd. Asfaltni proizvodi mogu izazvati niz negativnih uticaja poput prašine, emisije izduvnih gasova, buke, mirisa i otpada. | <ul style="list-style-type: none"> Upotreba materijala je generičko pitanje za sve projekte izgradnje puteva i može se učinkovito voditi do stepena uvođenja dobre prakse u upravljanju što će se pokriti u okviru Plana upravljanja životnom sredinom -CEMP. Posebne dalje mjere će se predložiti u okviru Akcionog plana zaštite životne i socijalne |

| Tema | Uticaji/prednosti | Mjere ublažavanja |
|-------------------|--|--|
| betona) | <ul style="list-style-type: none"> Postrojenja za mještanje betona mogu izazvati niz negativnih uticaja ako se pravilno ne koriste, uključujući tu i prašinu, kontaminiranu otpadnu vodu, buku i otpad. | <p>sredine - ESAP-a.</p> <ul style="list-style-type: none"> Detaljan plan će se razviti za korštenje pozajmište materijala i transporta između gradilišta i pozajmišta materijala. Bilo kakva dodatna odobrenja za pozajmište materijala izvan trenutne procjene Projekta će se morati prethodno odobriti i biće potrebno obezbjediti dozvole za iste. Postojeći licencirani asfalt i postrojenja za proizvodnju betona će se koristiti ako bude bilo moguće, a novi objekti će se morati prethodno odobriti. Kontrola životne sredine će se uzeti u obzir prilikom odabira dobavljača za asfalt i biće potrebno da se uskladi odgovarajući plan upravljanja sa Planom upravljanja životnom sredinom- CEMP-om za dato gradilište. |
| Otpad | <ul style="list-style-type: none"> Projekat će generisati značajne količine građevinskog otpada. | <ul style="list-style-type: none"> Sav građevinski otpad će se prikupljati i odlagati na odgovarajuće lokacije prije uklanjanja sa gradilišta. Plan upravljanja otpadom će se razviti i implementirati u skladu sa Zakonom o upravljanju otpadom. Na gradilištu će se obezbjediti zatvoreni kontejneri za prikupljanje čvrstog otpada. Naftni otpad će se skladištiti i prikupljati u određenim sigurnim lokacijama, a odvoz će se vršiti licenciranim odlagačima otpadnog materijala. U ove svrhe će se koristiti samo ovlaštene firme za odlaganje otpadnog materijala. Mjere za prevenciju nekontrolisanog odlaganja otpada. |
| Opasni materijali | <ul style="list-style-type: none"> Opasni materijali će se koristiti tokom izvođenja radova i samog rada autoputa, uključujući i benzin, asfaltne aditive, boju, itd. | <ul style="list-style-type: none"> Upravljanje opasnim materijalima je generičko pitanje za sve projekte izgradnje puteva i može se efikasno upravljati uvođenjem dobre menadžment prakse, što će se pokriti u okviru CEMP-a. Posebne dalje mjere će se predložiti u okviru ESAP-a. Tokom izgradnje biće potrebno razviti Plan upravljanja opasnim materijalima, što bi trebalo pokriti svo korištenje opasnih materijala za zimsko održavanje i formirati dio ukupnog Plana upravljanja materijalima za lokaciju. Mjere za odgovore u slučaju vanrednih situacija kad se radi o prosipanju/ispuštanju opasnih supstanci. |
| Hitni odgovor | <ul style="list-style-type: none"> Ekološke nesreće u vezi sa izgradnjom i radom autoputa da podrazumjevaju nesreće čiji ishod je isticanje goriva i ostalih opasnih materijala što će uticati na zagađivanje okoline, požar i rizik po zdravlje ljudi. | <ul style="list-style-type: none"> Plan za hitne slučajeve za rješavanje različitih akcidenata Plan upravljanja tokom izgradnje koji sadrži zaštitne mjere kako bi se rješavalo ispuštanje opasnih supstanci uključujući i goriva. Plan će pokriti: <ul style="list-style-type: none"> Procedure za rješavanje ispuštanja/prosipanja opasnih supstanci . Obuka osoblja Procedure izvještavanja vlastima i protokol za informisanje javnosti kako bi izbjegavali rizike po zdravlje i sigurnost Materijali i oprema za rješavanje u slučaju ispuštanja ili prosipanja: npr. Upijajući jastučići, pumpe i oprema za skupljanje tekućine itd. Procjena potencijalnih lokacija koje su pod rizikom od prosipanja/curenja: npr. područja za skladištenje goriva |

| Tema | Uticaji/prednosti | Mjere ublažavanja | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|----------|----------------------|---------|----|-----|------|----|----|-----------------|----|----|-------------------|----|----|----------------------|----|----|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> ○ Procedure za sigurno odlaganje kontaminiranog materijala. ○ Transport toksičnog materijala. • Zaštitne mjere tokom rada na autoputu u slučaju prosipanja uljnih i naftnih proizvoda iz tankera, i u slučaju zapaljenja uljnih i naftnih proizvoda. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Uklanjanje gradilišta | <ul style="list-style-type: none"> • Nema predviđenog roka za autoput i prema tome uklanjanje gradilišta će se svesti na zatvaranje i ponovno otvaranje privremenog gradilišta (npr. kampova na gradilištu itd.) | <ul style="list-style-type: none"> • Izvođač će biti obavezan da ponovo vrati zemljište u prvobitno stanje nakon završetka radova. Sve ruševine i materijali koji ostanu nakon zatvaranja privremenih gradilišta će se odložiti na način koji neće štetiti okolini. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Društvena pitanja | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Korišćenje zemljišta (uključujući i društveno-ekonomska pitanja) | <ul style="list-style-type: none"> • Kupovina i rušenje stambenih struktura (fizičko izmještanje) • Gubitak zemljišta ili pristupa zemljištu (građevinsko zemljište, šume, livade, pašnjaci i voćnjaci) – ekonomsko raseljavanje. • Nemogućnost ponovog obezbjeđenja sredstava za život, postizanja životnog standarda, naročito za ugrožene grupe stanovništva (stariji, ljudi bez zemlje, vlasnici malih preduzeća, samohrane majke itd.) • Pобољšan pristup zapošljavanju, tržištima i kreiranje poslovnih mogućnosti (npr. benzinske stanice, hoteli, restorani, radnje za popravke, aktivnosti vezane za poljoprivredu i turizam, itd) • Smanjena ekonomska aktivnosti na obližnjim putevima kao rezultat smanjenog saobraćaja. • Eksproprijacija različitih tipova parcela (za Banja Luka- Doboj): <table border="1" data-bbox="432 898 987 1129"> <thead> <tr> <th>Korišćenje zemljišta</th> <th>Jediniца</th> <th>Banja Luka - Doboj *</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Oranica</td> <td>Ha</td> <td>160</td> </tr> <tr> <td>Šume</td> <td>Ha</td> <td>79</td> </tr> <tr> <td>Urbano područje</td> <td>Ha</td> <td>59</td> </tr> <tr> <td>Livade i pašnjaci</td> <td>Ha</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>Voćnjaci i vinogradi</td> <td>Ha</td> <td>32</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Isključuje dodatnu kupovinu od djelomično pogođenih nekretnina.</p> | Korišćenje zemljišta | Jediniца | Banja Luka - Doboj * | Oranica | Ha | 160 | Šume | Ha | 79 | Urbano područje | Ha | 59 | Livade i pašnjaci | Ha | 68 | Voćnjaci i vinogradi | Ha | 32 | <ul style="list-style-type: none"> • Napraviti spisak ugroženih ljudi (kategorisati po tipu uticaja kojima su bili izloženi), spisak ovlaštenja i vrste pomoći za svaku kategoriju, razviti plan za implementaciju, nadgledanje i poboljšanje životnog standarda. • Obezbediti specifičnu pomoć za ugrožene grupe . • Obezbediti poštenu kompenzaciju za zemlju, pristup zemlji, kućama i poslu. • Restauracija svih puteva koji su uništeni u izgradnji, kako bi spriječili ekonomsko raseljavanje i gubitak sredstava za život • Izgradnja podzemnih i nadzemnih prelaza kako bi spriječili ekonomsko raseljavanje (pristup zemlji). • Redovno informisanje i konsultovanje svih ugroženih ljudi / zajednice o uticaju i ublažavanju mjera. • Obrađivanje svih podataka u vezi kupovine zemljišta i priprema finalnog izvještaja koji će predstaviti npr. Koliko je zemlje otkupljeno za dio od Prnjavora do Doboja, koji tip zemljišta, koliko domaćinstva je raseljeno, koliko nagodbi je postignuto, itd. |
| Korišćenje zemljišta | Jediniца | Banja Luka - Doboj * | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oranica | Ha | 160 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Šume | Ha | 79 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Urbano područje | Ha | 59 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Livade i pašnjaci | Ha | 68 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Voćnjaci i vinogradi | Ha | 32 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zdravlje stanovništva | <ul style="list-style-type: none"> • Stres i depresija uzrokovani nevoljnim preseljenjem i nemogućnošću obnavljanja života i standarda nakon otkupa zemljišta. • Zagađenje tla, površinskih i podzemnih voda i vazduha može imati uticaj na zdravlje stanovništva u blizini izvođenja projekta. • Povećan nivo buke, tokom izvođenja radova i izgradnje može uticati na kvalitet života stanovnika i može uzrokovati određena medicinska stanja. | <ul style="list-style-type: none"> • Redovno informisati i konsultovati sve ljude koji su pogođeni/ zajednice o uticajima i mjerama ublažavanja negativnih uticaja, kao i o napretku projekta, kako bi se smanjili stres i tenzije. • Sve aktivnosti koje su vezane za izgradnju moraju se organizovati na način da se sačuva zdravlje i sigurnost u zajednici (npr. Upravljanje otpadom, sprečavanje izlivanja ulja/goriva i zagađivanja vode). • Organizovati izgradnju tokom određenog vremena u toku dana, kao što je | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Tema | Uticaji/prednosti | Mjere ublažavanja |
|----------------------|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Tokom izgradnje moguć je gubitak pristupa vodi (mali podzemni izvori). • Smanjena buka i zagađenje okolnih puteva kao rezultat smanjenog saobraćaja i poboljšanih uslova života | <p>propisano lokalnim propisima, kako bi minimizirali uticaje koji su povezani sa bukom.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instalirati barijere za buku duž autoputa kako bi smanjili posljedice buke u operativnoj fazi. • Osigurati da ljudi ne izgube pristup električnoj energiji i vodi. |
| Lokalna zajednica | <ul style="list-style-type: none"> • Poboljšana komunikacija i pristup ekonomskim i kulturnim centrima, smanjeno vrijeme putovanja i upotreba goriva, poboljšana sigurnost puteva. • Smanjene migracije stanovništva na velike urbane centre, ekonomski rast gradova/sela uz autoput, decentralizacija. • Povećanje vrijednosti nekretnina uz autoput . • Smanjen potencijal za turizam kao rezultat promjena koje su nastale u prirodnoj i kulturnoj sredini. • Nekontrolisan razvoj duž autoputa koji ometa postojeću sredinu lokalne zajednice. • Fizička odjeljenost zajednica, koja vodi ka gubitku socijalne kohezije. | <ul style="list-style-type: none"> • Sprečavanje nelegalne izgradnje duž autoputa na blagovremen način. • Izgradnja podzemnih i nadzemnih pasarela da se spriječi odvajanje zajednica . • Poboljšanje zapošljavanja/mogućnosti za poslovanje. |
| Sigurnost puteva | <ul style="list-style-type: none"> • Smanjenje saobraćajnih nesreća i troškova istih. • Očekuje se da izgradnjom novih puteva u Republici Srpskoj, prvenstveno se misli na autoput B anja Luka – Doboj, broj i ozbiljnost saobraćajnih nesreća će se smanjiti i ukupna sigurnosti saobraćaja na putevima Republike Srpske će se poboljšati. • Novi autoput će odvaritati saobraćaj od manje odgovarajuće mreže lokalnih puteva što će rezultirati potencijalnim poboljšanju sigurnosti puteva. | <ul style="list-style-type: none"> • Put će biti projektovan u skladu sa standardima Republike Srpske i Evropske unije. (npr. Trans-evropski sjeverno-južni autoput ²⁸⁾ i odgovarajući standardi su izvedeni u IFC Vodiču za puteve sa naplatom putarine . • Revizija sigurnosti puta će se izvesti izvan projekta (u skladu sa EU direktivom 2008/96/EC). |
| Javna infrastruktura | <ul style="list-style-type: none"> • Ne predviđa se značajan uticaj na telekomunikacione objekte, vodovod i kanalizaciju. • Trase za prelaze na lokalne puteve i čvorišta su obezbjeđene za mrežu lokalnih puteva na određenim lokacijama. • Trase se ukrštaju sa pristupnim trasama za zemljišta • Korišćenje lokalnih puteva za pristup tokom izgradnje. | <ul style="list-style-type: none"> • Održavanje i rekonstrukcija lokalnih puteva za izgradnju autoputa. • Obezbeđenje alternativnih trasa radi pristupa poljoprivrednim parcelama, zgradama i stambenim naseljima tokom izgradnje i obezbjeđenja kao što je neophodno za projektovanje puta. • Implementirati potrebne mjere kako bi osigurali kontinuitet za snabdjevanje • Implementirati potrebne mjere za osiguranje kontinuiteta snabdjevanja električnom energijom za lokalne zajednice i preduzeća itd. • Implementirati mjere gdje se predviđa preklapanje sa lokalnim vodovodom kako bi osigurali neometano snabdjevanje vodom tokom izvođenja građevinskih radova. |
| Priliv radnika | <ul style="list-style-type: none"> • Kratkoročni priliv radnika može kao za posledicu imati slijedeće: <ul style="list-style-type: none"> ○ dodatni pritisak na postojeće usluge i infrastrukturu ○ potražnju za robom i uslugama | <ul style="list-style-type: none"> • Lična zaštitna oprema za radnike. • Preventivni zdravstveni pregledi. • Pošto ugovori još nisu definisani, detalji o radnoj snazi i smještaju za radnike |

²⁸ : TEM Standardi i preporučena praksa, treće izdanje, februar 2002. godine , kao i Sporazum o evropskim saobraćajnim koridorima (UNESC putna transportna infrastruktura : Evropski sporazum o glavnim međunarodnim saobraćajnim arterijama (AGR), april 2002)

| Tema | Utjecaji/prednosti | Mjere ublažavanja |
|--|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ○ zdravstvena pitanja u zajednici ○ tenzije u zajednici između lokalnog stanovništva i radnika | <p>koji nisu iz tog područja nisu definisani. Ali Izvođač će moći koristiti lokalne radnike i lokalnu radnu snagu za projekat, kao što će biti ohrabreno i korištenje lokalnih snabdjevača. Dalje mjere će uključiti i:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Pravilnik o ponašanju radnika koji podrazumjeva pristojno ponašanje i integraciju u lokalnu zajednicu. ○ Potrebe za smještajem će se procijeniti i radni kamp će se razviti u skladu sa međunarodnom dobrom praksom.²⁹ ○ Žalbeni postupak o za radnike i zajednicu |
| Ometanje lokalnog stanovništva/ neprijatnosti | <ul style="list-style-type: none"> • Izgradnja novih puteva može imati za posljedicu ometanje lokalnog stanovništva i neprijatnosti koje mogu biti sljedeće: <ul style="list-style-type: none"> ○ Privremeno zagušenje puta zbog sporog rada postrorjenja ○ Ograničen prilaz i preusmjeravanja ○ Pitanja prašine i buke ○ Vizuelni utjecaji | <ul style="list-style-type: none"> • Izgradnja će se usklađivati sa zakonskim propisima o zaštiti životne i radne okoline • Izvođač mora spriječiti štetu lokalnim pristupnim putevima i bilo koja šteta koja se pojavi kao rezultat radova, moraće biti popravljena. • Mehanizmi sa Planom uključivanja zainteresovanih strana kako bi osigurali komunikaciju sa zajednicom su dostupni kao i žalbena procedura kojom će se riješavati žalbe. |
| Ostalo: | | |
| Kumulativni efekti | <p>Proces Procjene uticaja na životnu sredinu- <i>EIA</i> zahtjeva uzimanje u obzir kumulativnih uticaja koji obuhvataju efekte Projekta i poređenje sa ostalim predviđenim projektima u neposrednoj blizini,</p> <p>Postoji niz drugih tekućih i planiranih projekata u regionu, uključujući i radove duž koridora Vc, preostali dio dionice Banja Luka - Doboj autoputa (Dionica 1: Banja Luka - Prnjavor) i Mahovljani raskrsnica. Prostorni plan RS do 2015. godine uz ostalu transportnu dokumentaciju koja procjenjuje Projekat, poput BiTMAP Transport Master Plan (2001), razmatra ukupne kumulativne efekte sveukupnog predloženog puta i ostalih mogućnosti prevoza u Bosni i Hercegovini uključujući i autoput Banja –Doboj. Prostorna i saobraćajna studija unutar Generalnog Projekta (2005) i Studija izvodljivosti u 2009³⁰ razmatraju kumulativne efekte putnog koridora u odnosu na širu putnu mrežu. Implementacija projekta izgradnje autoputa Banja Luka će obezbijediti prednosti u odnosu na ukupnu putnu mrežu u Bosni i Hercegovini, a to se naročito odnosi na konekciju istok – zapad koja obezbjeđuje vezu između Panevropskog koridora, koridora X i Vc. Ove studije pokazuju važnost uloge autoputa Banja Luka –Doboj u obnovi i budućem razvoju zemlje.</p> | |
| Neeksplozirana ubojna sredstva | <p>Bilo koja ubojna sredstva koja se nađu tokom radova će se prijaviti relevantnim vlastima Republike Srpske. Uspostaviće se procedure tokom izgradnje u slučaju pronalaska neeksploziranih ubojnih sredstava. Prilikom pronalaska neeksploziranih ubojnih sredstava, Izvođač će odmah obavijestiti ovlaštene zvaničnike (npr. policiju ili odjel civilne zaštite), vidljivo označiti i osigurati područje dok ne stignu zvanični organi.</p> | |
| Prekogranični utjecaji na ostale BiH entitete. | <p>Nema negativnih uticaja na životnu sredinu drugih država i entiteta (npr. prekogranični) koji bi mogli nastati kao posljedica izgradnje Banja Luka- Doboj autoputa, i naročito dionice između Prnjavora i Doboja. JPA će saradivati sa BiH Ministarstvom finansija i trezora u pogledu ovog projekta i uskladu sa zakonskim odredbama, što će se takođe reflektovati u Planu angažovanja zainteresovanih strana.</p> | |

²⁹ Uključujući: Smeštaj „radnika“ i standardi: Vodič – IFC i EBRD : IFC EBRD avgust 2009. godina:
[http://www.ifc.org/ifcext/sustainability.nsf/AttachmentsByTitle/p_WorkersAccommodation/\\$FILE/workers_accomodation.pdf](http://www.ifc.org/ifcext/sustainability.nsf/AttachmentsByTitle/p_WorkersAccommodation/$FILE/workers_accomodation.pdf)

³⁰ Studija izvodljivosti Banja Luka- Doboj autoput; IPSA Institut (2009)

8 PRAĆENJE UTICAJA

U okviru Studije uticaja na životnu sredinu - *EIS-a* navedeni su zahtjevi za praćenje faze izgradnje i operativne faze Projekta. Plan praćenja će sadržati okvir i detalje praćenja. Parameteri koji će se nadgledati tokom radova uključuju slijedeće:

Tokom izgradnje:

- Nabavka materijala
- Transport materijala
- Nadgledanje građevinskih radova:
 - Nivoi buke i vibracija
 - Kvalitet vazduha
 - Otpadne vode i vode
 - Kvalitet zemljišta
 - Flora i fauna uključujući i uništavanje usjeva, drveća, livada itd.
 - Kulturno istorijski spomenici

Tokom operativne faze:

- Otpadne vode i vode
- Kvalitet vazduha
- Nivoi buke i vibracija
- Kvalitet tla
- Flora i fauna (uključujući i efekte na lov)
- Efekti na stanovništvo

ESAP-om će se postaviti dodatni zahtjevi za praćenje, naročito oni koji se odnose na socijalna pitanja.

Rezultati praćenja će se koristiti za usaglašavanje sa odgovarajućim standardima i predstavljati će osnovu za identifikaciju bilo kakvih dodatnih zaštitnih ili korektivnih mjera za smanjivanje negativnih uticaja.

Praćenje će vršiti ovlaštena firma koju će angažovati Izvođač, a nadgledati Nadzorni organ gradilišta. Državni ekološki inspektor ima ovlaštenje da u bilo koje vrijeme provjeri rezultate monitoringa. Ministarstvo prostornog planiranja, građevine i ekologije, kao ovlašteno tijelo izvodi reviziju ekoloških dozvola svakih 5 godina kada je potrebno obnoviti dozvole. Ako je potrebno u ovom momentu moguće je revidovati zahtjeve za ekološke dozvole.

9 RAD IZVOĐAČA

Građevinske radove izvodi Izvođač radova kojeg imenuje Javno preduzeće Auto putevi Republike Srpske (JPA). U okviru politike za javne nabavke Evropske banke za razvoj – EBRD, u dijelu koji se odnosi na angažovanje izvođača u javnom sektoru, insistira se na korišćenju Uslova ugovora koji ispunjavaju uslove Izvođenja 2 o Radnim uslovima. Potrebno je ispuniti uslove javnih nabavki u skladu sa zahtjevima EBRD-a dok se ne odredi metod za ugovaranje izgradnje puta.

Uslovima će se takođe zahtjevati da se radovi izvode u skladu sa zakonima Republike Srpske, uključujući i zakone o radu³¹ i zakone koji se odnose na zdravlje i zaštitu na radu³². Zatim, kad Bosna i Hercegovina ratifikuje konvencije Međunarodne organizacije rada *ILO*, Izvođač će morati da se uskladi sa zahtjevima koji se nalaze u okviru ovih konvencija. Posebni zahtjevi u odnosu na radne uslove uključujući i Zdravlje i sigurnost na radu, se nalaze u okviru ESAP-a.

³¹ Zakon o radu Službeni glasnik RS br.55/07

³² Zakon o zaštiti na radu Službeni glasnik RS Br. 01/08 i 13/10

10 KONTAKTI

Namjera preduzeća je da javno objavi sve za javnost važne informacije. Javno preduzeće Autoputevi Republike Srpske će objaviti politiku zaštite životne sredine i socijalnu politiku kao i žalbeni mehanizam. Informacije za javnost (sa spiskom objavljenih dokumenata i adresama) će biti objavljene u dnevnim novinama. Sve zainteresovane strane će moći naći sve navedene informacije na veb stranici preduzeća (www.autoputevirs.com) od 15.06.2011. godine. Pored toga, štampana verzija ovih dokumentata moći će se dobiti na sljedećoj adresi:

JP "Autoputevi RS"

Adresa: Veselina Masleše 22,

78 000, Banja Luka

Štampane verzije će se dostaviti i biti dostupne u opštinskim prostorijama u Laktašima, Prnjavoru, Derventi i Doboju.

Sljedeće informacije će biti javno dostupne:

- Konačna Studija uticaja na životnu sredinu: Autoput Banja Luka - Doboju: januar 2011 (i dodaci)
- Preliminarna studija uticaja na životnu sredinu: Autoput Banja Luka - Doboju: Knjiga 5 : Generalni projekt CIP 2005
- Izvještaj o trasi: Autoput Banja Luka - Doboju: knjiga 1 Vol. 4 Opšti projekt CIP 2005
- Rješenje o usvajanju Studije uticaja na životnu sredinu: Autoput Banja Luka - Doboju: (Rješenje br. 15-96-135/10)
- Netehnički rezime Autoput Prnjavor-Doboju (juni 2011)
- Akcioni plan zaštite životne i socijalne sredine (ESAP) (juni 2011)
- Plan uključivanja zainteresovanih strana (SEP) (juni 2011) sa žalbenim mehanizmom.

Informacije o radovima na BLG autoputu, uključujući i promjene na MI, se mogu naći na veb stranici Javnog preduzeća Autoputevi Republike Srpske (www.autoputevirs.com), kao i na veb stranici Javnog preduzeća Putevi RS (<http://www.putevirs.com/aktuelnosti/autoput.shtml>).