



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

НЕТЕХНИЧКИ РЕЗИМЕ

КОРИДОР Vc: ОБИЛАЗНИЦА ОКО ДОБОЈА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ



Децембар 2018.

Садржај

| | |
|---|-----------|
| 1. УВОД | 2 |
| 2. ПОТРЕБА ЗА ПРОЈЕКТОМ И ОСНОВНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ | 3 |
| 3. ОПИС ПРОЈЕКТА | 3 |
| 4. ИЗБОР ТРАСЕ ПУТА И РАЗМАТРАЊЕ АЛТЕРНАТИВА | 5 |
| 5. ПРЕГЛЕД ЗАКОНОДАВНОГ ОКВИРА У ОБЛАСТИ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И СОЦИЈАЛНИХ ПИТАЊА | 5 |
| 6. СТУДИЈА УТИЦАЈА ПРОЈЕКТА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, УКЉУЧИВАЊЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНИХ СТРАНА И ПРОЦЕС ОТКУПА ЗЕМЉИШТА | 7 |
| 7. СТАЊЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И СОЦИЈАЛНИХ ПИТАЊА | 8 |
| 8. ПОЗИТИВНИ И НЕГАТИВНИ УТИЦАЈИ ПРОЈЕКТА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ И СОЦИЈАЛНА ПИТАЊА И МЈЕРЕ ЗА ЊИХОВО УБЛАЖАВАЊЕ | 10 |
| 9. МОНИТОРИНГ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И СОЦИЈАЛНИХ ПИТАЊА | 15 |
| 10. ДАЉЕ ИНФОРМАЦИЈЕ И КОНТАКТ ДЕТАЉИ | 16 |

Списак скраћеница:

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

1. УВОД

Јавно предузеће Аутопутеви Републике Српске (АРС) намјерава да изгради 5,3 km дугу дионицу аутопута на Коридору Vc, између Руданке и Путниковог Брда (међуентитетска границе), (у даљем тексту „Пројекат“). АРС су акционарско друштво у потпуном власништву Владе Републике Српске.

Европска банка за обнову и развој (ЕБРД) разматра да обезбједи финансирање кроз одобравање сувјереног кредита Босни и Херцеговини у износу до 230 милиона евра које ће користити Аутопутеви Републике Српске (АРС) и ЈП Аутоцесте ФБиХ (ЈПАЦ). Зајам ће бити гарантован од стране државе Босне и Херцеговине (БиХ) са повратном гаранцијом од стране Републике Српске и Федерације Босне и Херцеговине. Кредит ЕБРД ће бити искоришћен за финансирање изградње дионице укупне дужине око 13,8 km од петље Руданка (у општини Добој, Република Српска) до петље Медаково (општина Тешањ, Федерација БиХ). Овај Нетехнички резиме се односи на под-дионицу дужине 5,3 km од моста Руданка до Путниковог Брда у Републици Српској.

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

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

Подручје пројекта се налази на сјевероистоку БиХ, око 100 km источно од Бања Луке и непосредно западно од Добоја (Слика 1-1). Подручје је руралног карактера са сеоским насељима разбијеног типа, повезаних локалним асфалтираним путевима.

Слика 1-1 Локација пројекта¹



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

У складу са захтијевима своје Политике заштите животне средине и социјалних питања из 2014, ЕБРД је пројекат дефинисала као пројекат Категорије А. ЕБРД сарађује са Аутопутевима РС у циљу осигурања да се ризици у области животне средине и социјалних питања процјене и да се њима управља у складу са Политиком ЕБРД.

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

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

2. ПОТРЕБА ЗА ПРОЈЕКТОМ И ОСНОВНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ

Потреба за пројектом и користи од пројекта

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

Просторним плановима Републике Српске (2008-2015 и 2015-2025) траса Коридора Vc кроз РС представљена је као кључна путна транспортна веза од великог економског значаја за ентитет.

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

3. ОПИС ПРОЈЕКТА

Опис пројекта

Укупна дужина ове дионице је 5,3 km. Дионица почиње на почетку моста Руданка (дужине 326 m), прелази ријеку Босну и прелази изнад регионалног пута М-17. Пројекат наставља кроз усјек прије уласка у први од два цијевна тунела – Путниково Брдо 1 (дужине 1.595 m). По изласку из првог тунела, пут пролази натпутњакком Присаде (дужине 94 m) и вијадуктом (дужине 288 m) прије уласка у други тунел – Путниково Брдо 2 (дужине 700 m). Укупна дужина тунела је 700 m а дужина унутар граница Републике Српске је 580 m.

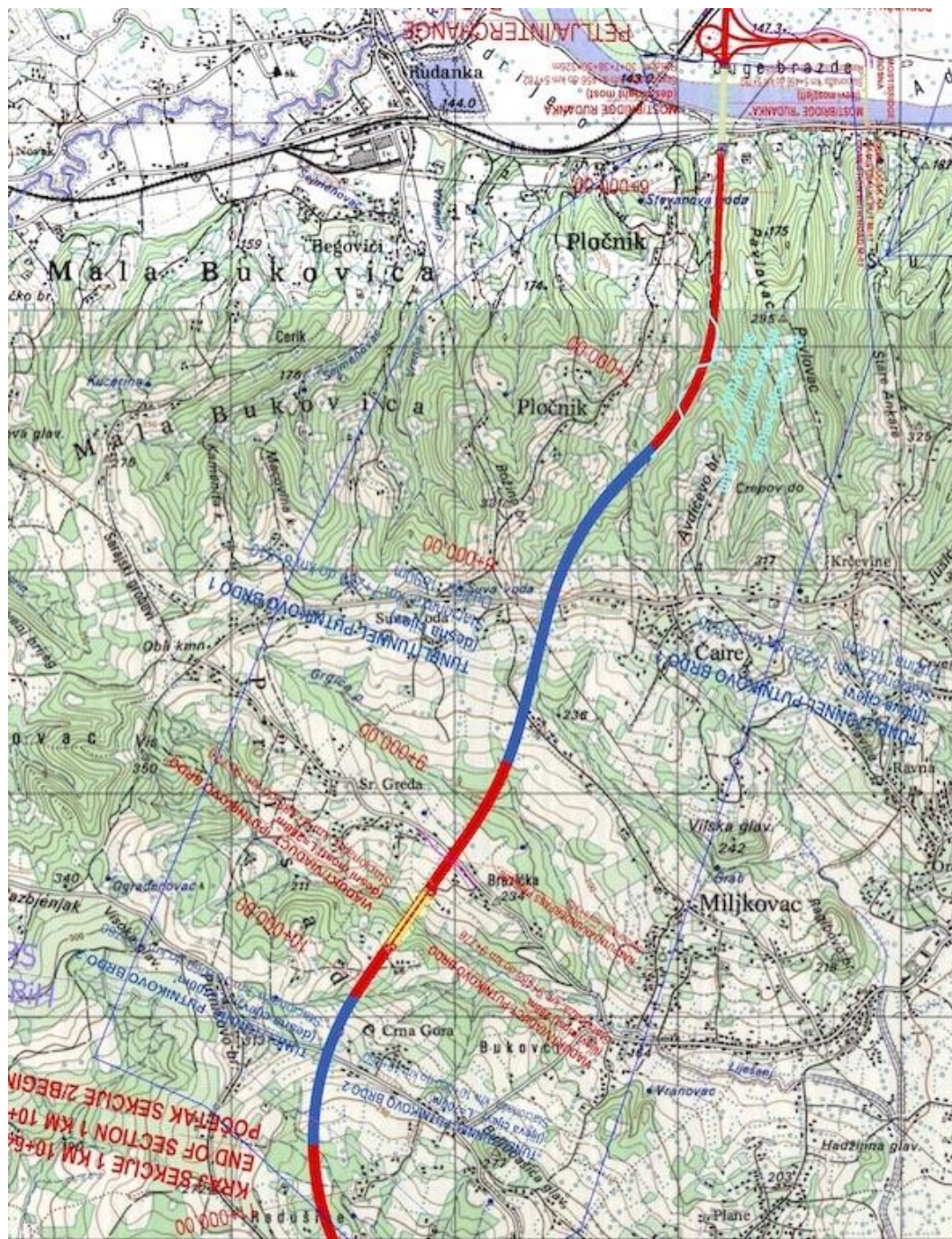
Аутопут је пројектован за брзине до 120 km/h и биће **ширине до 25.40 m**.

Траса Пројекта приказана је на слици **3-1** (црвена и жута линија приказују путну инфраструктуру а плава линија приказује скеције у тунелима).

Безбједност на путевима

Један од главних циљева пројекта је да доведе до унапређења безбједности на путевима. Изградња новог аутопута ће довести до повлачења дијела тешког саобраћаја са локалних путева који пролазе кроз мања мјеста и насеља, што ће за посљедицу имати смањење ризика по локалну заједницу и безбједност на путевима као и смањење гужви и закрчења. Провјера (ревизија) безбједности пута ће такође бити извршена анализом пројектне документације у циљу утврђивања потребе за додатним безбједносним мјерама.

Слика 3-1 Траса Пројекта



Временски план реализације и потребна радна снага

Процјена временског плана реализације пројекта као потребне радне, извршена из садашње перспективе (децембар 2018.), може претрпети измјене у зависности од вршења набавке и других текућих активности, као што је откуп земљишта.

- Аутопутеви РС намјеравају да отпочну градњу у посљедњем кварталу 2019. године и да је заврше за до три године (2022), у зависности од плана који ће предложити Извођач.
- Планирано је да буде ангажовано између 500 и 1000 радника на изградњи у најинтензивнијој фази градње.
- Процјена је да ће бити потребе за привременим смјештајем радника, о чему ће одлуку донијети Извођач. Локални смјештај у насељима ће такође бити опција.

4. ИЗБОР ТРАСЕ ПУТА И РАЗМАТРАЊЕ АЛТЕРНАТИВА

Стратешки правац Коридора Vc био је одријеђен 1981. када су Просторним планом БиХ (1981-2000) одријеђене општине кроз које ће Коридор проћи. У оквиру тако дефинисаног коридора анализирани су различите могуће опције трасе пута и за потребе Генералног пројекта мултикритеријумском анализом оцјењивано је осам алтернативних праваца, од којих су три одабрана за даљу разраду. За потребе израде Идејног пројекта, 2006. године, одабрана је једна опција. Аутопутеви РС су као предузеће основани 2009. године те нису учествовали у овим раним фазама развоја пројекта, већ је пројекат Коридора развијан на нивоу БиХ. Ипак, аутопут (укључујући и локације основних објеката) је обухваћен Просторним планом Републике Српске за период (1996-2015), укључујући радну верзију из 2005, као и у важећим Планом (2015-2025). Нема назнака да било која од одабраних опција представља већи ризик по животну средину и социјална питања од осталих.

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

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

Национални правни оквир за реализацију пројекта

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

Законски оквир у области заштите животне средине и социјалних питања

Закон о заштити животне средине (2015) је кровни закон из ове области у БиХ. Њиме се уређује заштита ваздуха, воде и земљишта, учешће јавности и приступ информацијама о животној средини, стратешко планирање у животној средини, стратешка процјена утицаја на животну средину планова и програма,

процјена утицаја пројеката на животну средину и еколошка дозвола. Такође уређује означавање у заштити животне средине и управљање заштитом животне средине, финансирање, одговорност за заштиту и сарадњу између политичких ентитета у БиХ. Законодавни оквир Републике Српске обухвата прописе који уређују заштиту природе, заштићена подручја, флору и фауну, водне ресурсе, квалитет ваздуха, историјско и културно наслеђе као и шумске ресурсе и пољопривредно земљиште.

Прописи који се односе на социјална питања уређују области као што су откуп земљишта, јавно здравље као и Закон о раду који уређује права радника, заштиту здравља и безбједности на раду, радне односе, услове на радним мјестима, запошљавање, зараде, права жена радница.

Процјена утицаја на животну средину и процес издавања дозвола

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

Законски оквир у области заштите природе

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

Просторно планирање, планирање саобраћаја и путева

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

Законодавни оквир за откуп земљишта

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

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

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

Закон о експропријацији РС има мање строже захтијеве од захтијева ЕБРД у неколико области. ЕБРД захтијева да се спроведе социо-економски попис свих лица обухваћених пројектом и да се одриједи крајњи датум за стицање права на накнаду. Такође, ЕБРД захтијева и да корисници земљишта који нису формални власници добију накнаду. Лица које врше неформалну пословну активност такође имају права на накнаду. ЕБРД захтијева мјере за поновно успостављање прихода у случајевима када су пословне активности под утицајем пројекта као и независни механизам за рјешавање жалби. ЕБРД захтијева да се врше јавне консултације са свим категоријама људи обухваћених пројектом прије него што отпочне експропријација и да се експропријација, пресељење и поновно успостављање прихода прате.

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

Процјена утицаја пројекта на животну средину

Национални поступак процјене утицаја на животну средину је успјешно завршен 2011. године. Предмет Студије утицаја била је је 10,6 km дуга дионица Јоховац – Добој Југ, која обухвата и Пројектну дионицу дужине 5,3 km. Аутопутеви РС су добили Еколошку дозволу за Пројекат 2015. године (која се односи на целокупну 46,5 km дугу дионицу Коридора Vc кроз Републику Српску).

Студија утицаја израђена је на основу Главног пројекта, који је обухватио техничке мјере за контролу буке као и прикупљање и пречишћавање површинског отицаја са пута. *План управљања заштитом животне средине и социјалним питањима током градње* и *План управљања заштитом животне средине и социјалним питањима током кориштења аутопута* биће израђени на начин да обухвате све мјере предвиђене Главним пројектом, Еколошком дотволом и захтијевима ЕБРД Услови за реализацију.

План укључивања заинтересованих страна

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

Након што је Студија утицаја предата Министарству, била је на јавном увиду у периоду од 2,5 мјесеца у згради управе Града Добоја. Јавно представљање Студије је одржано у Добоју у фебруару 2011. и на њима је био присутан мањи број представника заинтересоване јавности. Министарство је након тога доставило бројне коментаре на Студију, којима су превасходно била сумирана мишљења која су доставила друга министарства и надлежни органи. Након што је Студија утицаја допуњене у складу са коментарима и захтијевима надлежних органа, Министарство је издало рјешење о прихватању и одобрило Студију у октобру 2011.

Укључивање заинтересованих страна током поступка процјене утицаја спроведено је у складу са националним законодавством али и захтијевима ЕБРД. **План укључивања заинтересованих страна** припремљен је у циљу идентификовања свих кључних страна заинтересованих за реализацију пројекта и одређивања поступака и планова за њихово будуће укључивање прије и током градње. **План укључивања заинтересованих страна** предвиђа додатне консултације са локалним заједницама везано за откуп земљишта, управљање градњом и питањима безбједности на путу. Посебно је захтијевано јавно

објављивање *Студије утицаја из 2011, Нетехничког резимеа, Плана укључивања заинтересованих страна, Акционог плана за заштиту животне средине и социјална питања, и Оквирног плана за откуп земљишта и пресељење*. Наведени документи су објављени на интернет страници Аутопутева РС (<http://www.autoputevirs.com>) и ЕБРД (<http://www.ebrd.com>).

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

Откуп земљишта и планирање пресељења

Пројекат захтијева откуп земљишта дуж трасе у појасу ширине око 25 m уз додатни појас потребан за усјек, изградњу тунела, надвожњака и вијадукта као и локалних приступних путева. Земљиште дуж трасе је углавном шумско а мањим дијелом пољопривредно, у близини насеља.

Иако је Елаборат експропријације већ урађен, поступак откупа земљишта је у врло раној фази. Општи интерес за изградњу Пројекта још увијек није проглашен (децембар 2018.) али се очекује у кратком року.

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

За потребе пројекта сачињен је Оквир за откуп земљишта и пресељење и овај Оквир ће бити допуњен у знатно детаљнијем облику како би приказао које су то конкретни објекти или пословне активности који ће бити под утицајем физичког пресељења или економског измјештања (нпр. губитак пољопривредног земљишта) и која врста накнаде и помоћи им у том смислу припада.

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

7. СТАЊЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И СОЦИЈАЛНИХ ПИТАЊА

Стање животне средине

Опште: Предложени коридор аутопута налази се у брдовитом залеђу изнад широке ријечног долине доњег тока ријеке Босне. Залеђе је прекривеним листопадним шумама и пашњацима а у мањој мјери пољопривредним површинама. Подручје је руралног карактера са сеоским насељима разбијеног типа, повезаних локалним асфалтираним путевима. Главни путни правац је М-17 који пролази дуж лијеве обале ријеке Босне. На подручју се издвајају двије пејзажне цјелине: (1) пејзаж ријечне долине Босне, дјелимично нарушен постројењима за експлоатацију шљунка која се налазе у дијелу планираног моста, (2) благо заталасани рељеф изнад ријечне долине, прекривен листопадним шумама и пашњацима.

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

Геологија и хидрогеологија: Брдовито залеђе се у геолошком смислу састоји од веома старих и тврдих стијенских комплекса Мезозоика из јурског и рано-кредног периода (прије око 100 до 200 милиона година). Ове стијене су слабе пропусне моћи те се сматрају хидрогеолошком баријером. Ријечна долина ријеке Босне је углавном прекривена квартарним творевинама које се састоје од ријечног наноса који је временом еродован и преталожен. Површински слој састоји се углавном од песковитих глина, глина и пијеска који имају функцију заштитног слоја за плитку издан.

Ријека Босна: На подручју Пројекта, ријека Босна има равничарски карактер, нестабилно корито, са значајним количинама наноса и формира меандре и ријечна острва. Ширина ријечног корита на пројектном подручју је око 110 m. Просјечан протицај у пројектном подручју је 118m³/s. Ријека и њене притоке су подложне плављењу, а једна од највећих поплава догодила се 2014. године каде је ниво воде далеко премашио све у скорашњој историји. Ријека Босна представља главни реципијент непречишћених индустријских и комуналних отпадних вода из насеља у сливу и њен еколошки статус је категорисан као 3. класа (умјерен статус)².

Флора, фауна и биодиверзитет: Доминантни тип станишта на пројектном подручју су листопадне шуме – мјешовите термофилне шуме (храста и граба) и букве, присутне у брдовитом залеђу и на подручју планираних тунелских портала. Сјеверна секција Пројекта на ријеци Босни налази се већ дуго под антропогеним утицајем, постројењима за експлоатацију шљунка на обали. Сува жбунаста вегетација развила се на пашњацима као посљедица промјене намјене земљишта. Подручје Пројекта није планирано за заштиту у погледу природних карактеристика. Неке од заштићених врста птица (грабљивице) су уочене на подручју али нема доказа да се оне гнијезде или хране дуж предложеног коридора и мало је вероватно да би могле бити под значајним утицајем Пројекта. Имајући у виду податке о еколошком статусу ријеке Босне, доминантна фауна риба сачињена је од врста које су отпорне на органско загађење. Нема званичних рибњака, риболов се обавља само у рекреативне сврхе.

Социјална питања

Социјални контекст пројектном подручју даје урбанизовано подручје Добоја и мала села и засеоци чији се становници баве пољопривредом.

Локалне заједнице: Према попису из 2013 године³, укупна популација у насељима кроз које пролази траса аутопута износила је 4.168. Насеља су углавном линеарног типа, концентрисана дуж локалних путева. Траса пројекта пролази кроз или у близини села Костајница, Плочник, Присаде, Чајре, Миљковац и Макљеновац.

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

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

Намјена и коришћење земљишта: На простору гдје се планира реализација пројекта земљиште је углавном некоришћено, прекривено густом листопадном шумом а у највећој мјери ће га аутопут проћи тунелима.

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

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

Планирани натпутњак и вијадукт ће захватити мање пољопривредне парцеле. Обале ријеке Босне на подручју планираног моста се користе за експлоатацију пијеска и шљунка.

Локални извори прихода: Пројектно подручје се карактерише пољопривредном активношћу малог обима и баштама, са пољопривредним парцелама величине од 0.5 ha до 1 ha и повртњацима величине до 0.5 ha. Пољопривредне технике су неразвијене што резултује малим до ниским приносима, а усјеви се углавном користе за сопствене потребе или за исхрану стоке. Сточарство је ограниченог обима, са малим бројем грла по домаћинству. Пчеларство је средње развијено и организовано је у задруге.

Годишња просјечна мјесечна зарада у 2016. години у Добоју износила је 850 BAM (435 EUR) што је на нивоу висине националног просјека (Република Српска) од 852 BAM (436 EUR). Међутим, треба имати у виду да годишње истраживање о просјечним примањима које спроводи Републички завод за статистику Републике Српске не узима у обзир индивидуалне пољопривреднике. Имајући у виду низак обим пољопривредне производње и средње приносе усјева, за очекивати је да су мјесечни приноси у локалним заједницама мањи од просјечних примања за Град Добој.

Локална инфраструктура: Јавне услуге, институције и објекти, као што су школе и болнице су прије свега доступне у граду Добоју. Снабдијевање водом у селима обезбјеђено је из локалних бунара (бушених и копаних). Канализација не постоји у селима и отпадне воде се испуштају или у приватне септичке јаме или директно у локалне токове. Подручје је покривено електродистрибутивном и телекомуникационом мрежом. Примарно средство транспорта је аутомобил.

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

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

Користи од пројекта су збирно приказане на слиједећи начин:

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

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

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

| Тема | Кратко приказан утицај | Кључне мјере за ублажавање/управљање | Значајност резидуалног утицаја |
|--|--|--|---|
| Животна средина | | | |
| Квалитет ваздуха | <p>Током изградње: Емисије прашине са радних површина, приступних путева, током изградње усјека и тунела, са одлагалишта материјала, током утовара и истовара и одвожења материјала из ископа; Емисије из бетонских база; емисије издувних гасова из грађевинске механизације; и емисије током највећег интензитета дневних саобраћајних активности.</p> <p>Током рада: Као посљедица саобраћаја на аутопуту доћи ће до емисије честица, издувних гасова и испарљивих састојака укључујући и гасове са ефектом стаклене баште.</p> | <p>Добро одржавање машина и постројења како би се спријечиле непотребне емисије у ваздух, уклонити и замјенити сваку машину са повећаним емисијама. Примјенити стандардне грађевинске мјере за обарање прашине (прскање водом запрашених зона, покривање камионских приколица, итд.).</p> <p>Готово половина планиране дионице налази се у тунелима што ће ограничити дифузне емисије у ваздух током кориштења аутопута и емитовати их у зонама тунелских портала и кроз вентилационе испусте. Емисије у ваздух ће се постепено повећавати пропорционално повећању саобраћајног оптерећења.</p> <p>Квалитет ваздуха дуж трасе аутопута биће предмет мониторинга.</p> | <p>Током изградње – Негативан утицај средњег значаја ублажен до ниског значаја уз ефикасно управљање Извођача радова.</p> <p>Током рада – Негативан утицај ниског значаја.</p> |
| Бука и вибрације | <p>Током изградње: Бука ће настајати од грађевинских машина и радова, посебно ако и када буду неопходна минирања и ломљење стијена. Студијом утицаја напоменуто је да ће бити потребно минирање.</p> <p>Током рада: Са повећањем нивоа саобраћаја постепено ће током времена расти и ниво буке, што ће посебно утицати на локално становништво у близини аутопута.</p> | <p>Типичне управљачке мјере код грађевинских радова укључују слиједеће: ограничење вршења радова само у дневним сатима и информисање локалног становништва о планираним активностима и распореду.</p> <p>Готово половина планиране дионице налази се у тунелима што ће ублажити утицај буке током кориштења аутопута. Код насеља која су идентификована као угрожена од повећаног нивоа буке (кроз Студију утицаја или у фази израде главног пројекта заштите од буке или од стране Извођача) биће подигнуте баријере за заштиту од буке. Ниво буке биће редовно мјерен у насељима у близини пута, како током изградње тако и током рада аутопута.</p> <p>Уколико се током изградње тунела буде вршило минирање, структурни интегритет објеката у близини тунела ће бити провјерен и забиљежен, прије и након минирања. Нивои вибрација ће бити праћени током минирања на локацијама репрезентативних рецептора.</p> | <p>Током изградње – Негативан утицај ниског значаја додатно умањен ефикасним мјерама управљања од стране Извођача радова.</p> <p>Током рада – негативан утицај средњег значаја на појединим локацијама биће умањен на утицај ниског значаја употребом баријера за заштиту од буке.</p> |
| Земљиште и пољопривредне површине | <p>Током изградње и рада: Свако просипање или цурење (нпр. уља или горива) током изградње може проузроковати загађење земљишта са ефектом и на сусједно пољопривредно земљиште. Мали утицај се може јавити и као</p> | <p>Различите управљачке и контролне мјере за спречавање изливања биће предвиђене у оквиру Плана управљања заштитом животне средине и социјалним питањима током</p> | <p>Примјеном управљачких и контролних мјера негативан утицај ниског значаја биће</p> |

| Тема | Кратко приказан утицај | Кључне мјере за ублажавање/управљање | Значајност резидуалног утицаја |
|---------------|--|--|--|
| | <p>последица емисије издувних гасова возила које се таложе у околно земљиште. Уколико би се испуштале без икаквог пречишћавања, загађене атмосферске воде које оцјеђују са путева укључујући и тунеле могу такође загадити земљиште.</p> <p>Обзиром да ће наведени ризици бити ублажени примјеном одговарајућих мјера, ризик да дође до значајнијег загађења земљишта је низак, и загађење може бити само локалног карактера.</p> | <p>градње.</p> <p>У највећем дијелу дионице (усјек, два тунела), аутопут пролази кроз подручје ниско пропустљивих стијена које имају функцију хидрогеолошке баријере те су ресурси подземних вода на пројектом подручју врло ограничени. Пројектном документацијом није предвиђено значајно одводњавање у тунелима. Површински отицај са пута ће бити прикупљан затвореним системом и пречишћаван у сепараторима уља прије коначног упуштања.</p> <p>План реаговања у ванредним ситуацијама.</p> | <p>умањен на утицај без значаја.</p> |
| Водни ресурси | <p>Током изградње: Током грађевинских активности у самом кориту ријеке Босне јавиће се ризик од повећане седиментације и загађења, посебно током градње мостова.</p> <p>Ресурси подземних вода могу бити под утицајем током градње у алувиону, у случају да је потребно привремено обарање нивоа подземних вода и промјена режима подземних вода, или у случају да дође до удесног изливања горива, уља или хемикалија у подземну средину.</p> <p>Током рада: Постоји ризик од загађења ријеке Босне и подземних вода ако би загађени површински отицај са пута доспео у ријеку, или ако би дошло до већег изливања уља или горива на пријелазу преко ријеке. Ризик да дође до значајнијег загађења оцјењује се као низак. Могући су утицаји локалног карактера.</p> | <p>У Методологији извођења радова у или у близини водотока, који ће бити саставни дио Плана управљања заштитом животне средине и социјалним питањима током градње биће предвиђене различите управљачке и техничке мјере које ће спроводити Извођач радова приликом градње у водотоку.</p> <p>Пројекат се не налази у близини заштићених извора подземних вода. Могуће привремено обарање нивоа подземних вода за потреба градње пута неће имати значајан утицај на ресурсе подземних вода низводно.</p> <p>Пројектном документацијом није предвиђено значајно одводњавање у тунелима. Површински отицај са пута ће бити прикупљан и пречишћаван у сепараторима уља прије коначног упуштања.</p> <p>План реаговања у ванредним ситуацијама.</p> | <p>Примјеном управљачких и контролних мјера негативан утицај средњег значаја биће умањен на негативан утицај малог значаја.</p> <p>Негативни утицаји током рада су ниског значаја.</p> |
| Биодиверзитет | <p>Током изградње: Рашчишћавање терена у зони планираног усјека и тунелских портала ће захтијевати уклањање шумске вегетације у дугом појасу. Ова вегетација потенцијално има еколошку вриједност на подручју Пројекта. Локална фауна птица, слијепих мишева, гмизаваца и сисара (уколико је присутна) би могла бити под негативним утицајем средњег до високог значаја, уколико се овај утицај не ублажи.</p> <p>Током рада: Флора дуж аутопута биће изложена повећаним концентрацијама прашине док ће околна фауна бити изложена повишеним нивоима буке, загађењу ваздуха и освијетљењу што ће резултирати умањеним присуством фауне у том подручју. Кретање живог свијета (у овој фази нема довољно информација о њиховом значају) могло би бити ограничено. Негативан утицај на флору и фауну током рада аутопута би био средњи до висок уколико се не ублажи.</p> | <p>Прије почетка градње биће урађен Скрининг биодиверзитета а након њега, уколико је потребно биће израђен План управљања биодиверзитетом, у циљу умањења ризика по биодиверзитет.</p> <p>План управљања биодиверзитетом ће укључити и мјере мониторинга.</p> <p>Мониторинг квалитета ваздуха.</p> | <p>Примјеном ефикасних управљачких и контролних мјера негативан утицај средњег значаја биће умањен на негативан утицај малог значаја.</p> <p>Потенцијални негативни утицаји средњег до високог значаја умањени до утицаја ниског значаја уз примјену мјера из Плана управљања биодиверзитетом и ефективне контроле Извођача.</p> |
| Пејзаж | <p>Током изградње и рада: Изградња аутопута и моста дуж ријечне долине, као</p> | <p>Готово половина планиране дионице налази се у тунелима што</p> | <p>Негативан утицај средњег значаја</p> |

| Тема | Кратко приказан утицај | Кључне мјере за ублажавање/управљање | Значајност резидуалног утицаја |
|--|--|--|--|
| | и натпутњака и вијадукта у зони између два тунела измјениће изглед предјела на овом подручју. Изградња усјека ће довести до стварања новог пејзажа и могућности да корисници аутопута уживају у шумском подручју. Узвишене секције натпутњака и вијадукта ће омогућити корисницима аутопута да имају поглед на долину и околну земљиште из нове перспективе. Тунелским порталима ће бити нарушен миран карактер пејзажа што ће бити ублажено визуелним уклапањем портала у локални пејзаж и рехабилитацију околног подручја. | ће ублажити утицај на пејзаж. Пројекат архитектонског и пејзажног уређења је засебан дио Главног пројекта којим се узима у обзир локални контекст. Ограничити уклањање вегетације само на подручја гдје је то неопходно. Пејзажне интервенције и садња вегетације у усјеку и око тунелских портала и рехабилитација свих подручја гдје су вршени грађевински радови, треба бити спроведена уз подршку експерта за хортикултуру (у складу са захтијевима Студије утицаја). | биће умањен на негативан утицај малог значаја након пејзажних интервенција. |
| Инфраструктура и комуналне услуге | Током изградње: Градња пута може доћи у колизију са постојећом инфраструктуром и комуналним услугама на пројектном подручју, укључујући приенос и дистрибуцију електричне енергије, телекомуникације, снабдијевање водом и одвођење отпадних вода. | Консултације са надлежним институцијама и јавним предузећима већ су вршене у фази пројектовања. Извођач радова да изврши провјеру присуства и позицију инфраструктуре са надлежним локалним јавним предузећима прије отпочињања градње. | Ризик умањен до ниског значаја . |
| Социјална питања | | | |
| Откуп земљишта и економско измјештање | Током изградње: За потребе реализације пројекта биће неопходно извршити откуп земљишта, углавном шумског или пољопривредног у приватном власништву. То ће за последицу имати извјесно економско измјештање због губитка пољопривредног земљишта као и губитак мањег броја кућа. Потенцијално коришћење шумског земљишта мора бити истражено као дио социо-економске анализе током експропријације. | Примјена одредби Закона о експропријацији и ЕБРД услова за реализацију УР бр. 5 ће осигурати да је за физичко пресељење и економско измјештање исплаћена накнада Оквирни план за откуп земљишта и пресељење биће даље разрађен у Детаљни план за откуп земљишта и пресељење | Негативан утицај средњег значаја биће редукован на негативан утицај без значаја уз доследну примјену Закона о експропријацији, ЕБРД Услова за реализацију бр. 5. |
| Приступ и обезбјеђење пута | Током изградње: Градња аутопута може довести до локалног, привременог онемогућавања прилаза обрадивим површинама. Током рада: Како дионица у највећем дијелу пролази кроз тунеле и натпутњаке/вијадукте, не очекују се негативни утицаји високог значаја. Могући ефекти постојања усјека биће анализирани у склопу социо-економске процјене током откупа земљишта. | План управљања саобраћајем, подржан кроз ефикасне консултације и сарадњу са локалном заједницом, ће омогућити да се локални приступ одржи у довољној мјери током трајања градње. Довољан број пролаза испод пута и локалних сервисних саобраћајница је предвиђен кроз израду главног пројекта. | Негативан краткорочни утицај средњег значаја ће уз примјену адекватних управљачких мјера бити умањен на утицај малог значаја . Негативан утицај малог значаја уз усвојена рјешења из главног пројекта. |
| Ризик од саобраћајних удеса | Током рада: Ризик да на новом аутопуту дође до саобраћајних удеса ће и даље бити присутан, без обзира на користи које ће пројекат донијети у том смислу. | Независна ревизија безбједности аутопута. | Негативан краткорочни утицај средњег значаја умањен на утицај малог значаја . |
| Здравље и | Током изградње: Градња пута може повећати ризик од саобраћајних удеса у | План управљања заштитом животне средине и социјалних | Негативан краткорочни утицај средњег значаја ће уз примјену |

| Тема | Кратко приказан утицај | Кључне мјере за ублажавање/управљање | Значајност резидуалног утицаја |
|--------------------------------------|--|---|---|
| безбједност локалне заједнице | локалној заједници, посебно услјед кретања тешке механизације и возила која допремају материјал. Постоји и ризик од прилива радника из околних подручја што може довести до извјесних ризика по припаднике локалне заједнице (иако су ови ризици минимални у овом случају). Неовлашћеним лицима неће бити могућ приступ градилиштима а Извођач радова биће у обавези да примјени мјере у том смислу. | питања током градње од стране Извођача. Добро управљање градилиштем, здрављем и безбједношћу на раду, знакови упозорења, итд. Постављање оgrade и знакова треба да обесхрабри становнике да прилазе зони извођења радова. Одговарајући смјештај радника (ако га буде било) и други механизми сарадње са локалном заједницом, укључујући и механизам за жалбе. | адекватних управљачких мјера бити умањен на утицај малог значаја . |
| Културно наслеђе | Током изградње: Ризик да се током извођења радова дуж трасе пронађе до сада непознато културно наслеђе. | Примјена процедуре за управљање случајним археолошким налазима. Координација са локалним надлежним органима, надлежним Заводом за културно и природно наслеђе. | Ризик малог значаја |
| Услови рада и радна права | Током изградње: Градња аутопута ће довести до повећаног ризика по здравље и безбједност радника, укључујући и оне који раде на постројењима и машинама за производњу асфалта, употребу цемента, могућу употребу експлозива, рад на висини, или рад изнад воде на дионицама гдје су планирани мостови. | План управљања заштитом животне средине и социјалних питања током градње од стране Извођача, укључујући и одредбе здравља и безбједности на раду, у складу са Захтијевима инвеститора и захтијева законских прописа. Добро управљање радном снагом, примјена кодекса понашања, омогућавање здравствених прегледа и здравствене заштите радника. | Негативан краткорочни утицај средњег значаја ће уз примјену адекватних управљачких мјера од стране Извођача бити умањен на утицај малог значаја . |

9. МОНИТОРИНГ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И СОЦИЈАЛНИХ ПИТАЊА

Управљање заштитом животне средине и социјалним питањима

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

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

Мониторинг заштите животне средине и социјалних питања

Различити индикатори стања животне средине и социјалних питања ће бити праћени и у фази изградње и у фази коришћења аутопута, у складу са захтијевима Еколошке дозволе и ЕБРД Услови за реализацију.

Мониторинг током градње укључиће праћење квалитета ваздуха, нивоа буке, нивоа вибрација, квалитета воде, квалитета земљишта, запажања о стању околног земљишта. Мониторинг ће укључити и привремено заузимање земљишта, праћење показатеља услјед прилива радника из других подручја, услове рада укључујући безбједност и здравље на раду. У фази коришћења аутопута предмет мониторинга биће ниво буке, квалитет ваздуха у близини тунелских портала и вентилационих испуста, квалитет ријеке Босне, квалитет ефлуента – површинског отицаја са коловоза након третмана у уљним сепараторима и загађење земљишта.

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

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

10. ДАЉЕ ИНФОРМАЦИЈЕ И КОНТАКТ ДЕТАЉИ

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

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