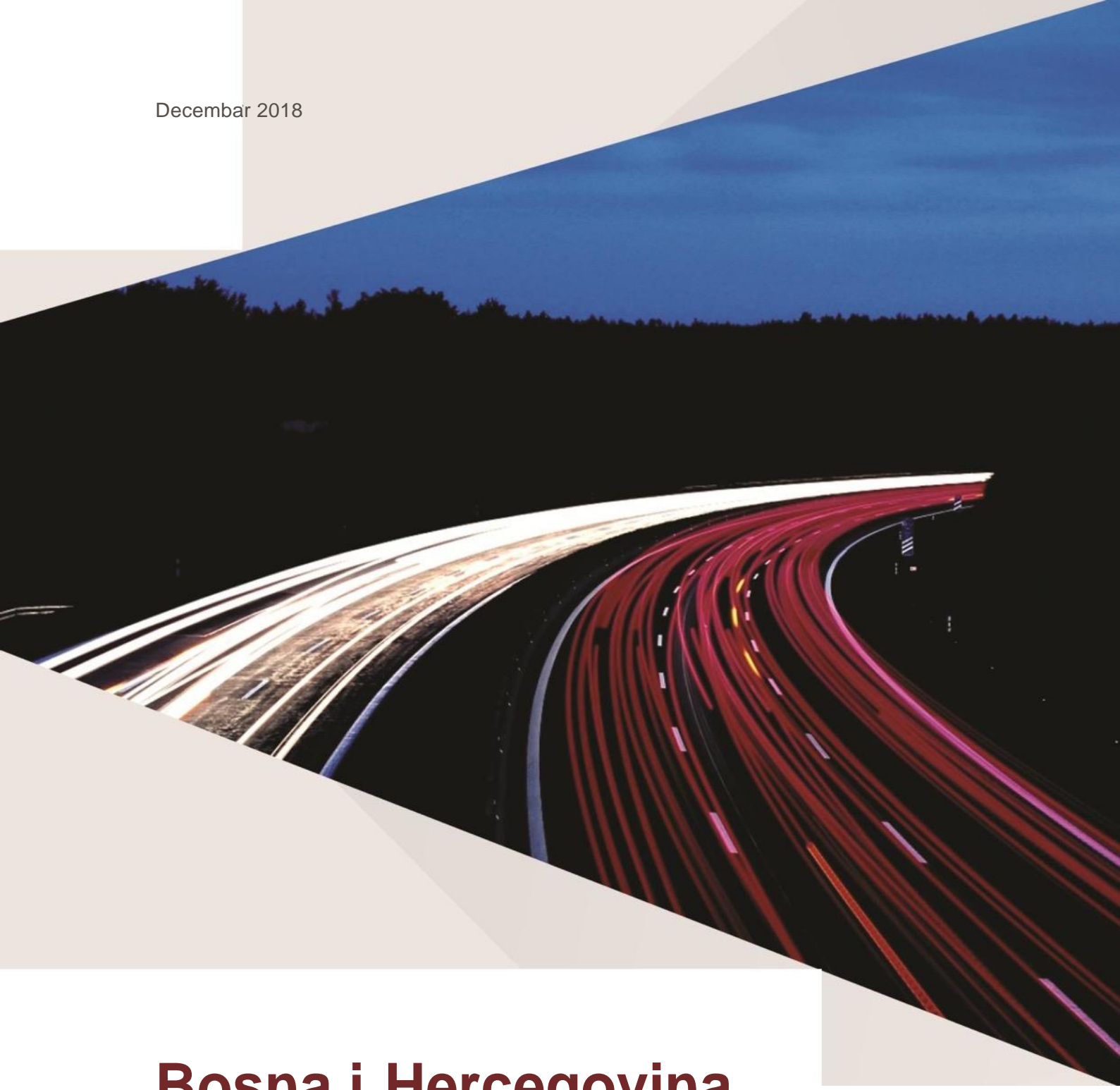


Decembar 2018



# **Bosna i Hercegovina Koridor Vc Obilaznica oko Doboja u FBiH**

Netehnički sažetak  
Decembar 2018

## Sadržaj

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| <b>1</b>  | <b>UVOD .....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>2</b>  | <b>POTREBA ZA PROJEKTOM I KORISTI OD PROJEKTA.....</b>  | <b>4</b>  |
| <b>3</b>  | <b>OPIS PROJEKTA.....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>4</b>  | <b>IZBOR TRASE AUTOCESTE I RAZMATRANJE ALTERNATIVA.....</b>   | <b>7</b>  |
| <b>5</b>  | <b>PREGLED ZAKONODAVNOG OKVIRA U OBLASTI ZAŠTITE OKOLIŠA I SOCIJALNIH PITANJA.....</b>                          | <b>7</b>  |
| <b>6</b>  | <b>STUDIJA UTJECAJA PROJEKTA NA OKOLIŠ, UKLJUČIVANJE ZAJNTERESIRANIH STRANA I PROCES OTKUPA ZEMLJIŠTA<br/>8</b> | <b>8</b>  |
| <b>7</b>  | <b>STANJE OKOLIŠA I SOCIJALNIH PITANJA .....</b>  | <b>9</b>  |
| 7.1       | STANJE OKOLIŠA.....   | 9         |
| 7.2       | SOCIJALNA PITANJA.....  | 10        |
| <b>8</b>  | <b>UTJECAJI PROJEKTA NA OKOLIŠ I SOCIJALNA PITANJA I MJERE ZA NJIHOVO UBLAŽAVANJE.....</b>                      | <b>11</b> |
| <b>9</b>  | <b>MONITORING ZAŠTITE OKOLIŠA I SOCIJALNIH PITANJA.....</b>   | <b>16</b> |
| <b>10</b> | <b>DALJE INFORMACIJE I KONTAKT DETALJI.....</b>   | <b>16</b> |

## 1 Uvod

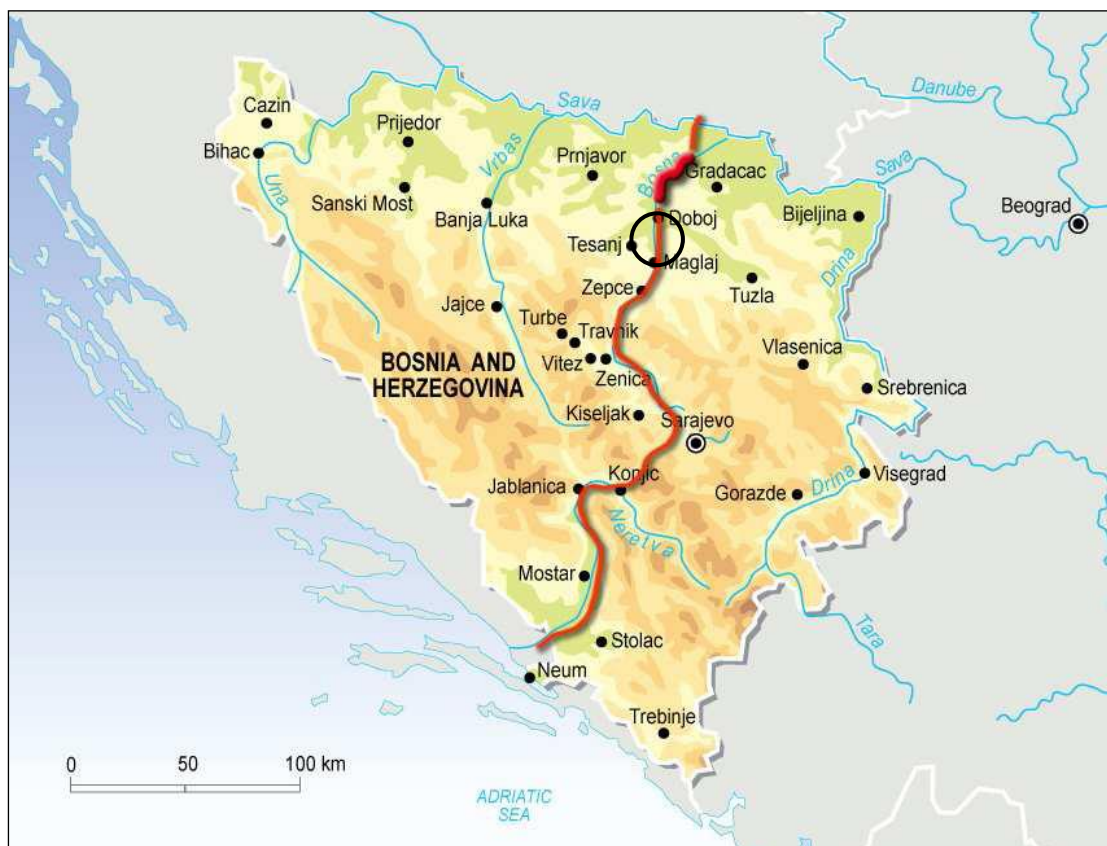
Javno preduzeće Autoceste FBiH (JPAC) namjerava da izgradi 8,5 km dugu dionicu autoceste na Koridoru Vc, između Putnikovog Brda (međuentitetska granice) i Medakova. JPAC su akcionarsko društvo u potpunom vlasništvu Vlade Federacije Bosne i Hercegovine (FBiH).

Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD) razmatra da obezbjedi finansiranje kroz odobranje suvjerenog kredita Bosni i Hercegovini u iznosu do 230 miliona eura koje će koristiti JP Autoceste FBiH i Autoputevi Republike Srpske (ARS). Zajam će biti garantiran od strane države Bosne i Hercegovine (BiH) sa povratnom garancijom od strane Federacije Bosne i Hercegovine i Republike Srpske.

Ovaj dokument predstavlja Netehnički sažetak koji pruža informacije o tehničkim karakteristikama projekta, potencijalnim utjecajima projekta na okoliš i socijalna pitanja, mjerama upravljanja projektom koje će sprovesti JPAC, kao i o tome kako zainteresirana javnost može kontaktirati JPAC sa bilo kakvim daljim pitanjima u vezi projekta.

Projekat se realizira u skladu sa zakonskim propisima Federacije BiH i zahtjevima EBRD.

Područje projekta se nalazi na sjeveroistoku BiH, oko 120 km sjeverno od Sarajeva i neposredno južno od Doboja (Slika 1). Područje je pretežno ruralnog karaktera sa seoskim naseljima razbijenog tipa, povezanih lokalnim asfaltiranim cestama.



Slika 1 Lokacija projekta

## 2 Potreba za projektom i koristi od projekta

Trans-evropski koridor Vc predstavlja glavnu transportnu rutu u BiH od sjevera ka jugu. Povezuje Budimpeštu (Mađarska) sa jadranskom lukom Ploče (Hrvatska). Unutar BiH, ukupna dužina Koridora Vc je oko 335 km. Projektno područje se nalazi na sjeveru zemlje i dio je 288 km duge dionice koja prolazi kroz Federaciju BiH. Projekat je od velikog značaja za povezivanje sa dionicama Koridora Vc u Republici Srpskoj, kao i sa južnim dijelovima FBiH. Projekat će doprinijeti povećanju kapaciteta saobraćaja i smanjenju saobraćajnog opterećenja na postojećoj mreži regionalnih cesta.

Koridor Vc se smatra najznačajnijom transportnom vezom za FBiH koja će doprinijeti ostvarenju značajnih ekonomskih koristi za cijelu zemlju. 2017. godine, parlament FBiH je usvojio Prostorni plan područja posebnih obilježja od značaja za FBiH „Autocesta na koridoru Vc“ za period od dvadeset godina.

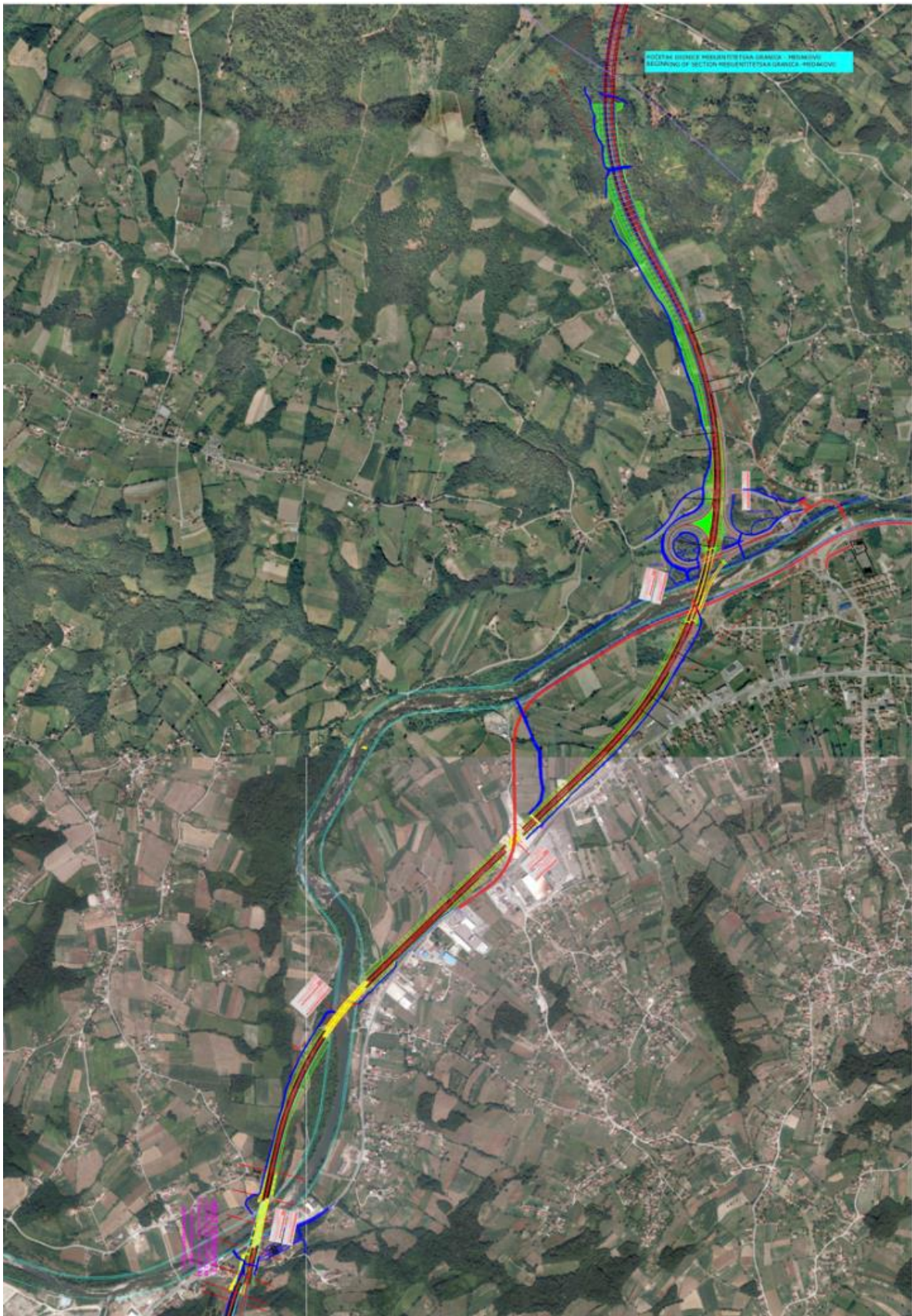
Projekat će imati više ključnih koristi kao što su: unapređenje regionalne, nacionalne i međunarodne povezanosti zemalja Zapadnog Balkana; omogućavanje ekonomskog razvoja u regionu; povlačenje dijela teškog saobraćaja sa lokalnih cesta što će dovesti do smanjenja gužvi u naseljenim područjima i rezultirati u unapređenju sigurnosti cesta i sigurnosti lokalne zajednice, posebno imajući u vidu visok broj saobraćajnih nesreća u postojećem cestovnom sistemu u poređenju sa zemljama Evropske unije; i kratkoročnu mogućnost za zapošljavanjem lokalnog stanovništva u periodu izgradnje.

## 3 Opis projekta

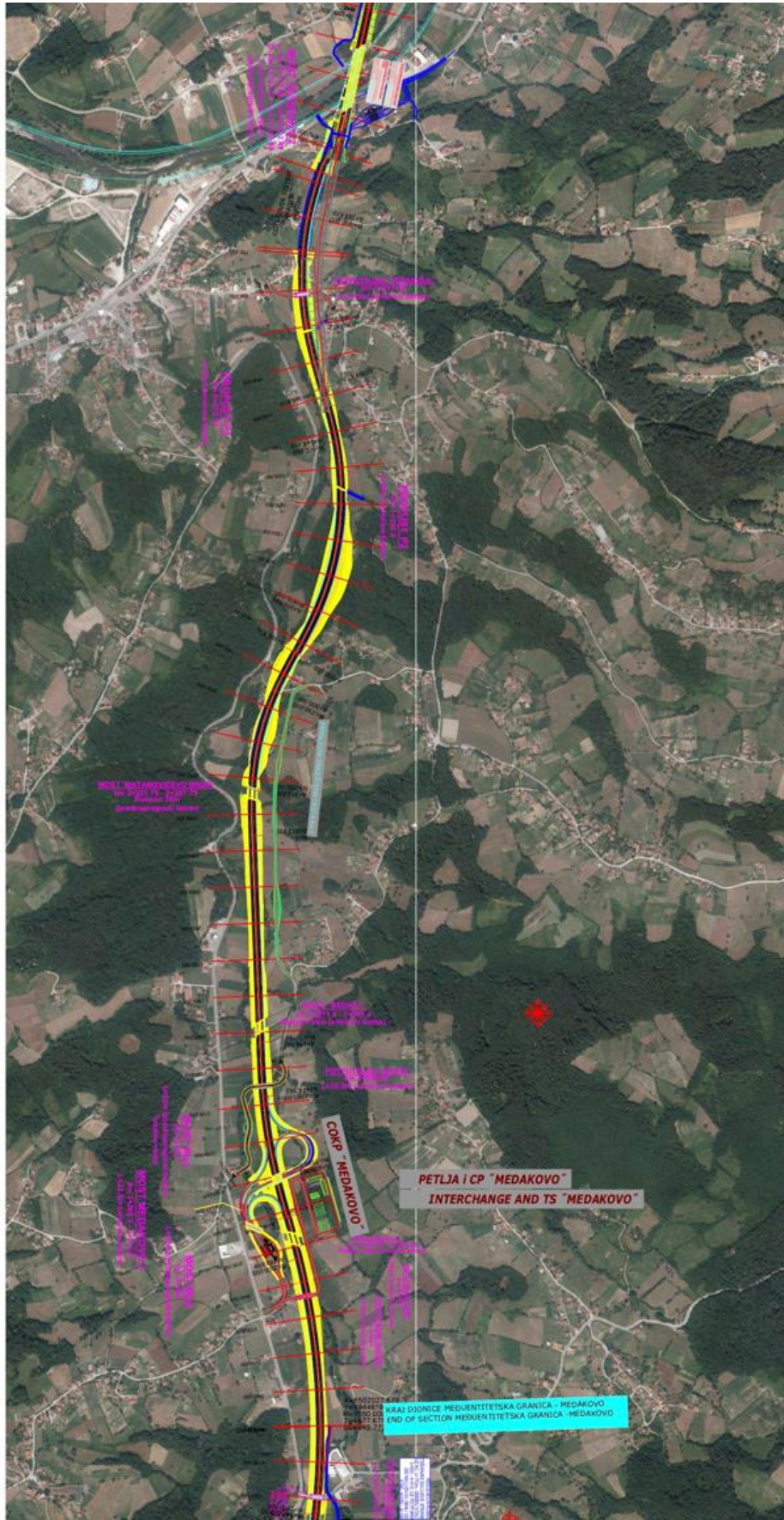
Ukupna dužina dionice je 8,5 km. Projekat počinje na međuentitetskoj granici unutar tunela Putnikovo Brdo 2 (ukupne dužine 700 m dok je dužina u FBiH oko 120 m). Trasa izlaskom iz tunela Putnikovo brdo 2 se spušta niz padinu gdje presjeca postojeći lokalni put i dolazi do petlje Usora na lijevoj obali rijeke te dalje u nastavku prelazi preko korita Usore. Prvi most preko Usore (Usora 1) je planiran u ovom dijelu. Prelaskom na suprotnu stranu Usore (desna obala) trasa se približava postojećem magistralnom putu M-4 te ide paralelno sa magistralnim putem te presjeca korito rijeke Usore drugi put (most Tešanjka 1) i prelazi na lijevu obalu nakon čega ponovo prelazi korito rijeke Usore (most Tešanjka 2) i magistralni put i ulazi u općinu Tešanj. U zoni sela Tešanjka, trasa prolazi kroz „cut and cover“ tunel Hrastik (220 m). Izlaskom iz tunela trasa presjeca postojeći lokalni put, dva potoka (koji će biti u propustima) i prelazi rijeku Tešanjku mostovima na pet mjesta. Projekat obuhvata i petlju Medakovo kao i objekt Centra za održavanje i kontrolu saobraćaja.

Autocesta je projektirana za brzine do 120 km/h i biće širine do 27 m.

Trasa Projekta prikazana je na Slici 2 i Slici 3.



*Slika 2 Trasa sjevernog dijela dionice (Međuentitetska granica - Karuše)*



Slika 3 Trasa južnog dijela dionice (Karuše - Medakovo)

## 4 Izbor trase autoceste i razmatranje alternativa

Strateški pravac Koridora Vc bio je odrijeđen 1981. kada su Prostornim planom BiH (1981-2000) odrijeđene općine kroz koje će Koridor proći. U okviru tako definiranog koridora analizirane su različite moguće opcije trase autoceste i za potrebe Generalnog projekta multikriterijumskom analizom ocjenjivano je osam alternativnih pravaca, od kojih su tri odabrana za dalju razradu. Za potrebe izrade Idejnog projekta, 2006. godine, odabrana je jedna opcija i analizirana tadašnjim studijama o procjeni utjecaja na okoliš. Javna rasprava o prijedlogu trase Koridora je vođena 2008. u općinama koje se nalaze na trasi, u sklopu procedure izrade Prostornog plana FBiH, Prostornog plana Koridora Vc, kantonalnih i općinskih prostornih planova. Prostorni plan područja posebnih obilježja od značaja za FBiH „Autocesta na koridoru Vc“ je usvojen 2017. godine.

**Glavni projekat i njegove izmjene:** Sjeverna sekcija trase (Međuentitetska granica – Karuše) bila je predmet širokih konsultacija sa lokalnim zajednicama, održanih tokom 2009. i 2010. godine. Predstavnici općina Usora i Doboj Jug ispostavljali su zahtjeve za izmjenama trase koji su se ticali lokalnih pristupnih cesti i konflikata sa postojećim objektima. Svi prijedlozi i žalbe su usvojeni i trasa je izmijenjena u okviru Glavnog projekta. Kao rezultat toga, usvojena verzija trase je tehnički zahtjevnija i nešto manje povoljna po okoliš u odnosu na opciju iz Idejnog projekta. Usvojena opcija prijelazi rijeku Usoru na tri mjesta (umjesto jednom), zahtijeva izmještanje regionalne ceste M-4 bliže ka rijeci, što je dovodi u zonu utjecaja planirane regulacije rijeke Usore i konačno, presijeca dva zaštićena izvorišta podzemnih voda (Karuše i Makljenovac). Nakon što je finalno rješenje usvojeno 2010. godine, izmjene nisu vršene.

Južna sekcija trase (Karuše - Medakovo) bila je predmet konsultacija sa lokalnim zajednicama općine Tešanj 2014. godine, u sklopu izrade Idejnog projekta. Trasa je u ovom dijelu pretrpjela manje izmjene, uglavnom uslijed usaglašavanja sa postojećom infrastrukturom (tj. dalekovodima, kanalizacionom mrežom) i usklađivanja sa sjevernim dijelom trase. Nakon što je Idejni projekat završen 2014. godine, izmjene nisu vršene a nisu ni planirane.

## 5 Pregled zakonodavnog okvira u oblasti zaštite okoliša i socijalnih pitanja

### Nacionalni pravni okvir za realizacija projekta

Realizacija projekta je u nadležnosti Federacije BiH, jednog od dva administrativna entiteta u Bosni i Hercegovini. Kao potencijalni kandidat za članstvo u EU, BiH se nalazi u procesu harmonizacije sa pravnim tekovinama EU i zakonodavstvo FBiH se postepeno unapređuje u cilju dostizanja EU standarda. BiH je ratificirala osnovne konvencije Međunarodne organizacije za rad i potpisnik je više međunarodnih ugovora i konvencija iz oblasti zaštite okoliša i socijalnih pitanja koje se odnose na projekat. Projekat se realizira u skladu sa svim primjenjivim zakonskim propisima i preuzetim međunarodnim obavezama.

### Zakonski okvir u oblasti zaštite okoliša i socijalnih pitanja

Zakon o zaštiti okoliša (2009) je krovni zakon iz ove oblasti u BiH. Njime se uređuje zaštita zraka, vode i zemljišta, učešće javnosti i pristup informacijama o okolišu, strateško planiranje u okolišu, strateška procjena utjecaja na okoliš planova i programa, procjena utjecaja projekata na okoliš i okolišna dozvola. Također uređuje označavanje u zaštiti okoliša i upravljanje zaštitom okoliša, financiranje, odgovornost za zaštitu i saradnju između političkih entiteta u BiH. Zakonodavni okvir FBiH obuhvata propise koji uređuju zaštitu prirode, zaštićena područja, floru i faunu, vodne resurse, kvalitetu zraka, historijsko i kulturno nasljeđe kao i šumske resurse i poljoprivredno zemljište.

Propisi koji se odnose na socijalna pitanja uređuju oblasti kao što su otkup zemljišta, javno zdravlje kao i Zakon o radu koji uređuje prava radnika, zaštitu zdravlja i sigurnosti na radu, radne odnose, uvjete na radnim mjestima, zapošljavanje, zarade, prava žena radnica.

### Procjena utjecaja na okoliš i proces izdavanja dozvola

Zakon o zaštiti okoliša FBiH ("Sl. Glasnik FBiH", br. 3/2003, 38/2009) uspostavlja proceduru za procjenu utjecaja na okoliš i izdavanje odgovarajućih dozvola. U slučaju projekata izgradnje cesta, zakon zahtjeva fazu prethodne procjene utjecaja u okviru koje se odlučuje o obavezi provođenja procjene utjecaja kao i o njenom obimu. Postupak procjene utjecaja podrazumijeva učešće javnosti i organizaciju javne rasprave i u slučaju pozitivnog ishoda rezultira ishodom okolišne dozvole.

### Zakonski okvir u oblasti zaštite prirode

Zakon o zaštiti prirode omogućio je primjenu propisa o uspostavljanju mreže NATURA 2000 i drugih propisa o zaštićenim područjima prirode. Međutim, podzakonski akti su i dalje u fazi razvoja i nivo harmonizacije FBiH sa Direktivom o pticama i Direktivom o staništima je i dalje relativno nizak. Postotak nacionalno zaštićenih

područja prirode u FBiH je veoma nizak u odnosu na zemlje regiona. U Bosni i Hercegovini je u periodu 2005.-2008. realiziran pilot projekat o uspostavljanju Emerald mreže u okviru kog je kandidirano 29 područja za zaštitu. Država je načinila korake u pravcu izrade inicijalne liste potencijalnih NATURA 2000 područja za oko 20% teritorije, ali je neophodan dalji rad kako bi se uspostavila Ekološka mreža i konačno utvrdila lista kandidata potencijalnih NATURA 2000 područja.

#### **Prostorno planiranje, planiranje saobraćaja i cesta**

Zakon o javnim cestama ("Sl. Glasnik FBiH", br. 3/2004) uređuje tipove javnih cesta u FBiH, njihovo upravljanje, planiranje, financiranje, izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu. Zakon također regulira pitanja koncesije na javne ceste kao i ostvarivanje javno-privatnog partnerstva kod projekata izgradnje cesta.

#### **Zakonodavni okvir za otkup zemljišta**

Osnovni pravni akt koji regulira eksproprijaciju u FBiH je Zakon o eksproprijaciji koji uređuje uvjete, način i postupak eksproprijacije nepokretnosti za izgradnju objekata od općeg interesa, pravo na naknadu i njenu vrijednost, upravljanje žalbenim postupcima i sporovima, i drugim problemima vezanim za proces eksproprijacije.

Zakon o stvarnim pravima FBiH (Sl. Glasnik FBiH, br. 66/13, 100/13) uređuje da sva fizička i pravna lica mogu imati svojinska prava nad pokretnom i nepokretnom imovinom. Zakon o eksproprijaciji (Sl. Glasnik FBiH, br. 70/07, 36/10, 25/12, 34/16) regulira eksproprijaciju nepokretnosti koji se mogu eksproprijirati samo ukoliko je proglašen opći interes i pravična isplaćena naknada. U skladu sa ovim zakonom, Vlada FBiH mora najprije proglasiti opći interes i o tome obavijestiti vlasnike i sva druga lica pod utjecajem projekta putem javnog obavještenja. Procjenu vrijednosti nepokretnosti vrše sudski vještaci i ona služi kao osnova za pregovore. Vlasnici nepokretnosti i ostala treća lica mogu prihvatiti ponudu i time se eksproprijacija smatra konačnom. Također mogu zaključiti sporazum o naknadi i prije nego što se donese rješenje o eksproprijaciji.

Vlasnička i druga formalna prava na zemljište, objekte i druge nepokretnosti evidentirana su u katastru i zemljišnim knjigama i sva pitanja u pogledu rješavanja vlasničkih prava moraju biti riješena prije isplate naknade. U slučaju neslaganja, nadležni sudovi rješavaju slučaj i određuju naknadu koja će biti isplaćena. Zakon omogućava vlasnicima nepokretnosti da podnose žalbu u nekoliko navrata tokom procesa eksproprijacije (npr. žalba na rješenje o eksproprijaciji, te u vezi sa iznosom naknade).

Zakon o eksproprijaciji FBiH ima manje strože zahtjeve od zahtjeva EBRD u nekoliko oblasti. EBRD zahtjeva da se sprovede socio-ekonomski popis svih lica obuhvaćenih projektom i da se odredi krajnji datum za dobivanje prava na naknadu. Također, EBRD zahtjeva i da korisnici zemljišta koji nisu formalni vlasnici dobiju naknadu. Lica koje vrše neformalnu poslovnu aktivnost također imaju prava na naknadu. EBRD zahtjeva mjere za ponovno uspostavljanje prihoda u slučajevima kada su poslovne aktivnosti pod utjecajem projekta kao i nezavisni mehanizam za rješavanje žalbi. EBRD zahtjeva da se vrše javne konsultacije sa svim kategorijama ljudi obuhvaćenih projektom prije nego što otpočne eksproprijacija i da se eksproprijacija, preseljenje i ponovno uspostavljanje prihoda prate.

## **6 Studija utjecaja projekta na okoliš, uključivanje zainteresiranih strana i proces otkupa zemljišta**

#### **Procjena utjecaja projekta na okoliš**

Nacionalni postupak procjene utjecaja na okoliš je uspješno završen. Utjecaj na okoliš na sjevernom dijelu trase od međuentitetske granice do Karuša analiziran je u sklopu Studije procjene utjecaja za Lot 1 Svilaj – Doboju Jug iz 2007. godine. Utjecaj na okoliš na južnom dijelu trase od Karuša do Medakova analiziran je u sklopu Studije procjene utjecaja za Lot 2 Doboju Jug (Karuše) - Sarajevo (Tarčin) iz 2007. godine. Obje studije su odobrene 2007. godine i JP Autoceste su dobili Okolišnu dozvolu za sjeverni dio trase u septembru 2009. a za južni dio u februaru 2014. Kako okolišna dozvola važi pet godina, za sjeverni dio trase je istekla 2015. godine i od tada nije obnavljanja jer su JP Autoceste razvijale druge dionice na Koridoru. JP Autoceste planiraju da podnesu novi zahtjev za izdavanje Okolišne dozvole za sjeverni dio trase. Okolišna dozvola za južni dio trase važi do 2019.

Plan upravljanja zaštitom okoliša i socijalnim pitanjima tokom izgradnje i Plan upravljanja zaštitom okoliša i socijalnim pitanjima tokom korištenja autoceste biće izrađeni na način da obuhvate sve mjere predviđene Glavnim projektom, Okolišnom dozvolom i zahtjevima EBRD Provedbenih zahtjeva.

#### **Plan uključivanja zainteresiranih strana**

U skladu sa zahtjevima zakonskih propisa FBiH, uključivanje zainteresiranih strana je organizirano tokom realizacije ovog projekta. Učešće javnosti u FBiH je uglavnom povezano sa pripremom i usvajanjem



odgovarajućih planskih dokumenata, procesom eksproprijacije i postupkom procjene utjecaja odnosno ishoda odobrenja okolišne dozvole. Javne konsultacije su vođene od strane nadležnog ministarstva a podržane su od strane lokalnih samouprava obuhvaćenih projektom.

Postupci procjene utjecaja na okoliš su sprovedeni 2007. prije nego što su JP Autoceste osnovani (2010.). U skladu sa zakonskim zahtjevima, postupci procjene utjecaja su uključili pribavljanje mišljenja i uvjeta različitih institucionalnih zainteresiranih strana.

Sjeverna sekcija trase (Međuentitetska granica – Karuše) bila je predmet širokih konsultacija sa lokalnim zajednicama, održanih tokom 2009. i 2010. godine. Predstavnici općina Usora i Doboj Jug ispostavljali su zahtjeve za izmjenama trase koji su se ticali lokalnih pristupnih cesta i konflikata sa postojećim objektima. Nakon što je finalno rješenje usvojeno 2010. godine, nisu zabilježene pisane žalbe na trasu. Tijekom 2017. održane su dodatne konsultacije sa predstavnicima općine Doboj Jug. Tema konsultacija je bio zahtjev općine da se nastavi za projektiranjem pristupnog puta (izmještanje glavnog puta M-4) tako da je djelomično samo idejni projekat završen.

Južna sekcija trase (Karuše - Medakovo) bila je predmet konsultacija sa lokalnim zajednicama općine Tešanj 2014. godine, u sklopu izrade Idejnog projekta. Zahtjevi su se ticali manjih izmjena, uglavnom uslijed usaglašavanja sa postojećom infrastrukturom (tj. dalekovodima, kanalizacionom mrežom).

Uključivanje zainteresiranih strana tokom postupka procjene utjecaja sprovedeno je u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom ali i zahtjevima EBRD. Plan uključivanja zainteresiranih strana pripremljen je u cilju identifikiranja svih ključnih strana zainteresiranih za realizaciju projekta i određivanja postupaka i planova za njihovo buduće uključivanje prije i tokom gradnje. Plan uključivanja zainteresiranih strana predviđa dodatne konsultacije sa lokalnim zajednicama vezano za otkup zemljišta, upravljanje gradnjom i pitanjima sigurnosti na autocesti. Posebno je zahtijevano javno objavljivanje Studije utjecaja iz 2007, Netehničkog sažetka, Plana uključivanja zainteresiranih strana, Akcionog plana za zaštitu okoliša i socijalnih pitanja, i Okvirnog plana za otkup zemljišta i preseljenje. Navedeni dokumenti su objavljeni na internet stranici JP Autoceste (<http://www.jpautoceste.ba>) i EBRD (<http://www.ebrd.com>).

### **Otkup zemljišta i planiranje preseljenja**

Projekat zahtjeva otkup zemljišta i objekata što će rezultirati u ekonomskom premještanju i ograničenom raseljavanju. Opšti interes za izgradnju Projekta još uvijek nije proglašen (decembar 2018.) ali se očekuje u kratkom roku. Nisu vršeni terenski uviđaji niti popis nepokretnosti, niti je izvršen otkup zemljišta ili objekata do sada.

Pravobranilaštvo FBiH snosi ukupnu odgovornost za otkup zemljišta i planiranje raseljavanja, međutim JPAC su dužni da dostave detaljne informacije o zemljištu potrebnom za projekat i da osiguraju sredstva za isplatu naknade. Lokalna samouprava također osiguraju podršku u ovom procesu, uglavnom kroz olakšavanje komunikacije sa lokalnom zajednicom.

Za potrebe projekta sačinjen je Okvir za otkup zemljišta i preseljenje na Koridoru Vc (2017) koji su izradili JP Autoceste u cilju ispunjenja zahtjeva zakonskih propisa FBiH kao i provedbenih zahtjeva EBRD.

U postupku otkupa zemljišta i preseljenja biće uspostavljen mehanizam za rješavanje primjedbi i žalbi za osobe pod utjecajem projekta. Detalji ovog mehanizma biće predstavljeni tokom javnih konsultacija koje će biti održane u svakoj od lokalnih zajednica, a kontakt informacije predstavljene u ovom Netehničkom sažetku mogu biti iskorištene i za podnošenje primjedbi i žalbi.

## **7 Stanje okoliša i socijalnih pitanja**

### **7.1 Stanje okoliša**

*Opšte:* Predloženi koridor autoceste nalazi se u brdovitom zaleđu omeđenog dolinama Rijeka Usore i Tešanjke i široke riječne doline Usore. Zaleđe je prekrivenim listopadnim šumama i pašnjacima. Područje je pretežno ruralnog karaktera sa seoskim naseljima linearno raspoređenih duž regionalne ceste M-4 koji prolazi duž desne obale rijeke Usore. Na području se izdvajaju dvije pejzažne cjeline: (1) pejzaž riječnih dolina Usore i Tešanjke, sa obalnom vegetacijom i poljoprivrednim površinama različitih veličina, (2) blago zatalasani reljef iznad riječnih dolina, prekriven listopadnim šumama i pašnjacima.

*Klimatske karakteristike i okoliš:* Područje karakteriše umjereno kontinentalna klima sa toplijim jesenima od proljeća. Prosječna godišnja količina padavina iznosi oko 900 mm a padavine su najveće u kasno proljeće i rano ljeto. Kvalitet zraka je generalno dobar obzirom da nema značajnijih industrijskih postrojenja izuzev manjih objekata za obradu metala, plastike, drveta kao i skladišnih i komercijalnih objekata i eksploatacije šljunka i pijeska. Saobraćaj na putevima, kao i upotreba uglja i drvnog ogrjeva doprinosi određenim emisijama

zagađujućih materija u zrak. Nivo buke i vibracija su također niski i uglavnom potiču sa regionalnih cesti.

*Geologija i hidrogeologija:* Geološki sustav projektnog područja čine vulkansko-sedimentne stijene iz jurskog perioda (otkrivene u brdovitom zaleđu), kvartarni sedimenti (duž pojasa rijeka Usore i Tešanjke) i djelomično trijanske krečnjačke formacije. Podzemne vode su prisutne u kvartarnim tvorevinama duž rijeka Usore i Tešanjke sa formiranom plitkom izdani u pijeskovima i šljunkovima. Aluvijalna izdanj rijeka Usore koristi se za vodosnabdijevanje sela Kraševo, Makljenovac i Ularice. Dva bunara iz izvorišta Kraševo nalaze se u radijusu između 150 m i 250 m od predložene trase.

*Površinske vode:* Glavni vodotok na području Projekta je rijeka Usora koja protječe od zapada ka istoku. Na projektnom području Usora ima ravničarski karakter, nestabilno korito, sa značajnim količinama nanosa i formira meandre i riječna ostrva. Širina riječnog korita na projektnom području je oko 40-50 m. Prosječan protjecaj u projektnom području je između 5,5 m<sup>3</sup>/s (u izrazito sušnoj 2011.) do 19 m<sup>3</sup>/s (u izrazito kišovitoj 2014.). Drugi, manji vodotok koji će također biti presijecan autocestom je rijeka Tešanjka (prosječan protjecaj 1,32 m<sup>3</sup>/s), pritoka Usore. Tešanjka protječe u južnom dijelu projektne dionice, pravcem jug – sjever. Na području su prisutni i potoci koje će autocesta presjeći propustima. Obje rijeke su podložne plavljenju. Obje rijeke su recipijenti neprečišćenih industrijskih i komunalnih otpadnih voda iz naselja a njihov ekološki status je kategorisan kao loš.

*Flora, fauna i biodiverzitet:* Dominantni tip staništa na projektnom području su poljoprivredne površine. Suva žbunasta vegetacija razvila se na pašnjacima kao posljedica promjene namjene zemljišta. Fragmenti listopadnih šuma – mješovitih termofilnih šuma (hrasta i graba) i bukve, prisutne su u brdovitom zaleđu i biti će presječeni autocestom na nekoliko mjesta. Duž rijeke Usore prisutna su vlažna staništa sa trskom i drugom močvarnom vegetacijom. Staništa duž rijeke Tešanjke obuhvaćaju i vrbu i topolu, prisutne gotovo na cijelom toku na području Projekta.

## 7.2 Socijalna pitanja

Socijalni kontekst projektnom području daju linearna mala sela čiji se stanovnici bave poljoprivredom kao i skladišta, komercijalni objekti i manji industrijski objekti za preradu drveta i plastike duž regionalne ceste.

*Lokalne zajednice:* Prema popisu iz 2013 godine, ukupna populacija u naseljima kroz koje prolazi trasa autoceste iznosila je 11.009. Trasa projekta prolazi kroz ili u blizini sela Makljenovac, Ularice, Alibegovci, Kraševo (Općina Usora), Tešanjka (Općina Usora), Žabljak, Matuzići, Kraševo (Općina Tešanj) i Tešanjka (Općina Tešanj). Naselja na projektnom području pripadaju teritorijama općina Doboju Jug, Usora i Tešanj, tj. Zeničko-Dobojskom kantonu. Prema popisu iz 2013. godine, ukupan broj stanovnika kantona bio je 53.803. Prirodni priraštaj je tokom posljednjih godina bio između -0.2 i +0.2 na 1000 stanovnika. Tešanj je lokalni centar sa važnim cestovnim vezama.

*Demografija:* Etničku većinu u općinama Projekta čine Bošnjaci (70%) i Hrvati (28%). Najveća manjina je srpska (0,6%). Populacija je ravnomjerno podijeljena između muškaraca (49,6%) i žena (50,3%). Populacija srednjih godina (35-55) je najbrojnija (33%) dok je mlada populacija (0-25 godina) brojnija od populacije starije od 55 godina, 32.1% naspram to 21.6%. U Federaciji BiH, prosječni očekivani životni vijek je 76,7 godina za žene i 74,6 za muškarce. Osnovni uzroci smrtnosti u Zeničko-Dobojskom kantonu u 2016. i 2017. godini bili su slijedeći: kardiovaskularne bolesti (12%), moždani udar (7,3%), bronhijalni kancer (5%), dijabetes (2,5%) i ostalo (70%).

*Namjena i korištenje zemljišta:* Korištenje zemljišta je mješovito – u sjevernom dijelu projektne dionice zemljište se koristi uglavnom u poljoprivredne svrhe a u južnom dijelu u komercijalne i stambene. Od poljoprivrednih kultura zasijani su uglavnom kukuruz, ovas, ječam i raž. Pristup obradivim površinama ostvaruje se preko uzanih ratarskih puteva koji prolaze između njiva.

*Lokalni izvori prihoda:* Lokalne zajednice u općinama Doboju Jug i Usora se pretežno bave poljoprivredom dok je industrijski sektor i sektor usluga razvijeniji u općini Tešanj. Projektno područje se karakteriše poljoprivrednom aktivnošću malog obima i baštama, sa poljoprivrednim parcelama veličine od 0.5 ha do 1 ha i povrtnjacima veličine do 0.5 ha. Poljoprivredne tehnike su nerazvijene što rezultira malim do niskim prinosima, a usjevi se uglavnom koriste za vlastite potrebe ili za ishranu stoke. Stočarstvo je ograničenog obima, sa malim brojem grla po domaćinstvu.

Godišnja prosječna mjesečna zarada u općini Usora iznosi oko 370 EUR i oko 290 EUR u općinama Tešanj i Doboju Jug. Ovo je niže od nacionalnog prosjeka FBiH (430 EUR). Godišnje istraživanje o prosječnim primanjima koje sprovodi Republički zavod za statistiku FBiH ne uzima u obzir individualne poljoprivrednike. Imajući u vidu nizak obim poljoprivredne proizvodnje i srednje prinose usjeva, za očekivati je da su mjesečni prinosi u lokalnim zajednicama manji od prosječnih primanja u općinama.

*Lokalna infrastruktura:* Javne usluge, institucije i objekti, kao što su škole i bolnice su prije svega dostupne u

Tešnju. Snabdijevanje vodom u selima obezbijeđeno je iz lokalnih bunara (bušenih i kopanih). Nema centralnog prečišćavanja otpadnih voda na području Projekta. Područje je pokriveno elektrodistributivnom i telekomunikacionom mrežom. Primarno sredstvo transporta je automobil.

*Kulturno nasljeđe:* Šire područje sela Alibegovci je zaštićeno arheološko nalazište sa potencijalnim prisustvom antičkog i srednjovjekovnog materijala. Planirana trasa autoceste prolazi u neposrednoj blizini ovog područja.

## 8 Utjecaji projekta na okoliš i socijalna pitanja i mjere za njihovo ublažavanje

Koristi od projekta su zbirno prikazane na slijedeći način:

- Unapređenje povezanosti: Projekat je sastavni dio paneuropskog Koridora Vc, koji će unaprijediti regionalnu, nacionalnu i međunarodnu povezanost zemalja Zapadnog Balkana, i unaprijediti transportne veze sa susjednim zemljama sjeverno i južno.
- Ekonomski razvoj: Bolja povezanost osigurana izgradnjom autoceste će omogućiti razmjenu roba i usluga duž Koridora i povećati pristup turističkim centrima i industrijskim zonama u Bosni i Hercegovini. To će ohrabriti otvaranje radnih mjesta u turističkim područjima, proizvodnji, snabdijevanju i uslugama, što će se pozitivno odraziti na regionalnu ekonomiju.
- Unapređen nivo usluga i smanjenje saobraćajnih gužvi: povlačenje dijela teškog saobraćaja sa lokalnih cesta će dovesti do smanjenja gužvi u gradovima i naseljenim područjima što će umanjiti zagađenje zraka i emisiju buke koju stvara saobraćanje teških vozila. To će također dovesti i do smanjenja broja udesa na lokalnim cestama uzrokovanih teškim kamionima. Sve to će dovesti do umanjenja transportnih troškova na čitavom području.
- Kratkoročno zapošljavanje lokalne radne snage tokom izgradnje: Izgradnja cesta će otvoriti mogućnost za kratkoročno zapošljavanje lokalne radne snage.

Bosna i Hercegovina – Koridor Vc – Obilaznica oko Doboja u FBiH- Okolišna i društvena procjena  
Netehnički sažetak

U narednoj tabeli kratko su prikazani potencijalni negativni utjecaji projekta kao i ključne mjere za njihovo ublažavanje. U posljednjoj koloni data je ocjena preostalog (rezidualnog) utjecaja nakon što su primijenjene mjere ublažavanja:

| Tema                                       | Kratko prikazan utjecaj  | Ključne mjere za ublažavanje/upravljanje  | Značajnost rezidualnog utjecaja  |
|--|--|---|--|
| <b>Okoliš</b>                              |  |   |  |
| <b>Kvalitet zraka</b>                      | <p><b>Tokom izgradnje:</b> Emisije prašine sa radnih površina, pristupnih cesta, tokom izgradnje usjeka i tunela, sa odlagališta materijala, tokom utovara i istovara i odvoženja materijala iz iskopaja; Emisije iz betonskih baza; emisije ispušnih gasova iz građevinske mehanizacije; i emisije tokom najvećeg intenziteta dnevnih saobraćajnih aktivnosti.</p> <p><b>Tokom rada:</b> Kao posljedica saobraćaja na autocesti doći će do emisije čestica, ispušnih plinova i isparljivih sastojaka uključujući i plinove sa efektom staklene bašte.</p>   | <p>Dobro održavanje mašina i postrojenja kako bi se spriječile nepotrebne emisije u zrak, ukloniti i zamijeniti svaku mašinu sa povećanim emisijama. Primijeniti standardne građevinske mjere za obaranje prašine (prskanje vodom zaprašenih zona, pokrivanje kamionskih prikolica, itd.).</p> <p>Emisije u zrak će se postepeno povećavati proporcionalno povećanju saobraćajnog opterećenja.</p> <p>Kvalitet zraka duž trase autoceste biće predmet monitoringa.</p>  | <p>Tokom izgradnje – Negativan utjecaj <b>srednjeg značaja</b> ublažen do <b>niskog značaja</b> uz efikasno upravljanje Izvođača radova.</p> <p>Tokom rada – Negativan utjecaj <b>niskog značaja</b>.</p>  |
| <b>Buka i vibracije</b>                    | <p><b>Tokom izgradnje:</b> Buka će nastajati od građevinskih mašina i radova, posebno ako i kada budu neophodna miniranja i lomljenje stijena. Miniranje može ugroziti strukturni integritet objekata u blizini trase tunela. U ovoj fazi projekta nije poznata metoda gradnje tunela Putnikovo Brdo 2.</p> <p><b>Tokom rada:</b> Sa povećanjem nivoa saobraćaja postepeno će tokom vremena rasti i nivo buke, što će posebno utjecati na lokalno stanovništvo u blizini autoceste.</p>  | <p>Tipične upravljačke mjere kod građevinskih radova uključuju sljedeće: ograničenje vršenja radova samo u dnevnim satima i informiranje lokalnog stanovništva o planiranim aktivnostima i rasporedu.</p> <p>Kod naselja koja su identificirana kao ugrožena od povećanog nivoa buke (kroz Studiju utjecaja ili u fazi izrade glavnog projekta zaštite od buke ili od strane Izvođača) biće podignute barijere za zaštitu od buke. Nivo buke biće redovno mjereno u naseljima u blizini ceste, kako tokom izgradnje tako i tokom rada autoceste.</p> <p>Ukoliko se tokom izgradnje tunela bude vršilo miniranje, strukturni integritet objekata u blizini tunela će biti provjeren i zabilježen, prije i nakon miniranja. Nivoi vibracija će biti praćeni tokom miniranja na lokacijama reprezentativnih receptora.</p> | <p>Tokom izgradnje – Negativan utjecaj <b>srednjeg značaja</b> dodatno umanjen efikasnim mjerama upravljanja od strane Izvođača radova.</p> <p>Tokom rada – negativan utjecaj <b>srednjeg značaja</b> na pojedinim lokacijama biće umanjen na utjecaj <b>niskog značaja</b> upotrebom barijera za zaštitu od buke.</p> |
| <b>Zemljište i poljoprivredne površine</b> | <p><b>Tokom izgradnje i rada:</b> Svako prosipanje ili curenje (npr. ulja ili goriva) tokom izgradnje može prouzrokovati zagađenje zemljišta sa efektom i na susjedno poljoprivredno zemljište. Mali utjecaj se može javiti i kao posljedica emisije ispušnih plinova vozila koje se talože u okolno zemljište. Ukoliko bi se ispuštale bez ikakvog prečišćavanja, onečišćene atmosferske vode koje ocjeđuju sa cesti uključujući i tunele mogu također zagađati tlo. Obzirom da će navedeni rizici biti ublaženi primjenom odgovarajućih mjera, rizik da dođe do značajnijeg zagađenja zemljišta je nizak, i zagađenje može biti samo lokalnog karaktera.</p> | <p>Različite upravljačke i kontrolne mjere za sprečavanje izlivanja biće predviđene u okviru Plana upravljanja zaštitom okoliša i socijalnim pitanjima tokom gradnje.</p> <p>Tunel Putnikovo Brdo 2 prolazi kroz područje nisko propustljivih stijena koje imaju funkciju hidrogeološke barijere te su resursi podzemnih voda na projektom području vrlo ograničeni. Nije predviđeno značajno odvodnjavanje u tunelu. Površinski otjecaj sa autoceste će biti prikupljan zatvorenim sistemom i prečišćavan u separatorima ulja prije konačnog upuštanja.</p> <p>Plan reagiranja u vanrednim situacijama.</p>  | <p>Primjenom upravljačkih i kontrolnih mjera negativan utjecaj <b>niskog značaja</b> biće umanjen na utjecaj <b>bez značaja</b>.</p>   |
| <b>Vodni resursi</b>                       | <p><b>Tokom izgradnje:</b> Tokom građevinskih aktivnosti u koritima rijeka Usora i</p>   | <p>U Metodologiji izvođenja radova u ili u blizini vodotoka, koji će biti</p>   | <p>Primjenom upravljačkih i kontrolnih</p>   |

i  
Bosna i Hercegovina – Koridor Vc – Obilaznica oko Doboja u FBiH- Okolišna i društvena procjena  
Netehnički sažetak

| Tema                              | Kratko prikazan utjecaj   | Ključne mjere za ublažavanje/upravljanje  | Značajnost rezidualnog utjecaja  |
|-----------------------------------|---|---|--|
|                                   | <p>Tešanjka javiti će se rizik od povećane sedimentacije i zagađenja, posebno tokom gradnje mostova. Akcidentna izlivanja hemikalija mogu negativno utjecati na kvalitet vodotoka i staništa.</p> <p>Resursi podzemnih voda mogu biti pod utjecajem tokom gradnje u aluvionu, u slučaju da je potrebno privremeno obaranje nivoa podzemnih voda i promjena režima podzemnih voda, ili u slučaju da dođe do akcidentnog izlivanja goriva, ulja ili hemikalija u podzemnu sredinu.</p> <p><b>Tokom rada:</b> Postoji rizik od zagađenja rijeke Usore i podzemnih voda ako bi zagađeni površinski otjecaj sa ceste dospio u rijeku, ili ako bi došlo do većeg izlivanja ulja ili goriva na prijelazu preko rijeke. Rizik da dođe do značajnijeg zagađenja ocjenjuje se kao nizak. Mogući su utjecaji lokalnog karaktera.</p>   | <p>sastavni dio Plana upravljanja zaštitom okoliša i socijalnim pitanjima tokom gradnje biće predviđene različite upravljačke i tehničke mjere koje će sprovesti Izvođač radova prilikom gradnje u vodotoku.</p> <p>Zahtjevi zakonskih propisa FBiH za Vodnu suglasnost predviđaju izradu tehničkog izvještaja o zaštićenim izvorima podzemnih voda i mjerama za sprečavanje utjecaja na kvalitet i režim podzemnih voda tijekom izgradnje. Ovi zahtjevi obuhvaćaju i općinske Odluke o zonama sanitarne zaštite.</p> <p>Površinski otjecaj sa ceste će biti prikupljan i prečišćavan u separatorima ulja prije konačnog upuštanja.</p> <p>Plan reagiranja u vanrednim situacijama.</p> | <p>mjera negativan utjecaj <b>srednjeg značaja</b> biće umanjena na negativan utjecaj <b>malog značaja</b>.<br/>Negativni utjecaji tokom rada su <b>niskog značaja</b>.</p>                                |
| Biodiverzitet                     | <p><b>Tokom izgradnje:</b> Izgradnja mostova i radovi u vodotoku bi mogli ugroziti priobalna i vodena staništa rijeke Usore i Tešanjke. Također, zemljani radovi mogu ugroziti šumsku vegetaciju u sjevernom dijelu trase. Imajući u vidu da bi na području Projekta mogle biti prisutne prirodne karakteristike od značaja, potencijalni utjecaj na njih bi mogao biti srednji do visok, ukoliko se te karakteristike prethodno ne identificiraju i potencijalni rizici ne utvrde.</p> <p><b>Tokom rada:</b> Flora duž autoceste biće izložena povećanim koncentracijama prašine dok će okolna fauna biti izložena povišenim nivoima buke, zagađenju zraka i osvjetljenju što će rezultirati umanjnim prisustvom faune u tom području. Kretanje živog svijeta (u ovoj fazi nema dovoljno informacija o njihovom značaju) moglo bi biti ograničeno. Negativan utjecaj na floru i faunu tokom rada autoceste bi bio srednji do visok ukoliko se ne ublaži.</p> | <p>Izvođač mora opisati Tehnologiju izvođenja radova u vodotoku i blizini vodotoka, kao dio svoj Plana zaštite okoliša tokom izgradnje.</p> <p>Uklanjanje prirodne vegetacije mora biti svedeno na najmanju mjeru.</p> <p>Prije početka gradnje biće urađen Skrining biodiverziteta a nakon njega, ukoliko je potrebno biće izrađen Plan upravljanja biodiverzitetom, u cilju umanjivanja rizika po biodiverzitet.</p> <p>Plan upravljanja biodiverzitetom (ukoliko bude potreban) će uključiti i mjere monitoringa.</p> <p>Monitoring kvaliteta zraka.</p> <p>Plan reagiranja u vanrednim situacijama.</p>   | <p>Potencijalni negativni utjecaji <b>srednjeg do visokog značaja</b> umanjeni do utjecaja <b>niskog značaja</b> uz primjenu mjera iz Plana upravljanja biodiverzitetom i efektivne kontrole Izvođača.</p> |
| Pejzaž                            | <p><b>Tokom rada:</b> Izgradnja autoceste i mostova duž riječne dolina izmjeniče izgled predjela na projektnom području. Uzvišene sekcije će omogućiti korisnicima autoceste da imaju pogled na dolinu i okolno zemljište iz nove perspektive. Vizuelni kontakt između rijeke Usora i Tešanjka i okolnih naselja biće prekinut izgradnjom autoceste.</p>  | <p>Projekat arhitektonskog i pejzažnog uređenja je zaseban dio Glavnog projekta kojim se uzima u obzir lokalni kontekst.</p> <p>Ograničiti uklanjanje vegetacije samo na područja gdje je to neophodno.</p> <p>Pejzažne intervencije i sadnja vegetacije i rehabilitacija svih područja gdje su vršeni građevinski radovi, treba biti provedena uz podršku eksperta za hortikulturu (u skladu sa zahtjevima Studije utjecaja).</p>  | <p>Negativan utjecaj <b>srednjeg značaja</b> biće umanjena na negativan utjecaj <b>malog značaja</b> nakon pejzažnih intervencija.</p>   |
| Infrastruktura i komunalne usluge | <p><b>Tokom izgradnje:</b> Gradnja ceste može doći u koliziju sa postojećom infrastrukturom i komunalnim uslugama na projektnom području, uključujući prijenos i distribuciju električne energije, telekomunikacije, snabdijevanje vodom</p>  | <p>Konsultacije sa nadležnim institucijama i javnim preduzećima već su vršene u fazi projektiranja. Izvođač radova da izvrši provjeru prisustva i poziciju infrastrukture sa nadležnim lokalnim javnim</p>  | <p>Rizik umanjena do <b>niskog značaja</b>.</p>  |

Bosna i Hercegovina – Koridor Vc – Obilaznica oko Doboja u FBiH- Okolišna i društvena procjena  
Nehnički sažetak

| Tema   | Kratko prikazan utjecaj  | Ključne mjere za ublažavanje/upravljanje   | Značajnost rezidualnog utjecaja   |
|--|--|--|---|
|  | i odvođenje otpadnih voda.   | preduzećima prije otpočinjanja gradnje.  |   |
| <b>Socijalna pitanja</b>                       |  |  |   |
| <b>Otkup zemljišta i ekonomsko izmještanje</b> | <b>Tokom izgradnje:</b> Za potrebe realizacije projekta biće neophodno izvršiti otkup zemljišta, uglavnom šumskog ili poljoprivrednog u privatnom vlasništvu. To će za posljedicu imati izvjesno ekonomsko izmještanje zbog gubitka poljoprivrednog zemljišta kao i gubitak manjeg broja kuća. Trasa autoceste presijeca zone sa komercijalnim objektima duž ceste M-4. Potencijalno korištenje šumskog zemljišta mora biti istraženo kao dio socio-ekonomske analize tokom eksproprijacije.   | Primjena odredbi Zakona o eksproprijaciji i EBRD Provedbenog zahtijeva PZ br. 5 će osigurati da je za fizičko preseljenje i ekonomsko izmještanje isplaćena naknada Okvirni plan za otkup zemljišta i preseljenje biće dalje razrađen u Detaljni plan za otkup zemljišta i preseljenje.  | Negativan utjecaj <b>srednjeg značaja</b> biće umanjen na negativan utjecaj <b>bez značaja</b> uz doslednu primjenu Zakona o eksproprijaciji, EBRD Provedbenog zahtijeva PZ br. 5.  |
| <b>Pristup obezbjeđenje ceste</b>              | <b>Tokom izgradnje:</b> Gradnja autoceste može dovesti do lokalnog, privremenog onemogućavanja prilaza obradivim površinama, šumskom području i lokalnim komercijalnim zonama.<br><b>Tokom rada:</b> Autocesta će presjeći obradive površine ili prilaze od kuća do njiva ili puta između dvije njive. Projektom je predviđeno nekoliko prolaza ispod autoceste koji će u dovoljnoj mjeri omogućiti pristup obradivoj zemlji, i učiniti da vrijeme putovanja s jedne strane autoceste na drugu ne bude značajno duže nego što je bilo ranije. Mogući lokalni negativni efekti biće analizirani u sklopu socio-ekonomske procjene tokom otkupa zemljišta. | Plan upravljanja saobraćajem, podržan kroz efikasne konsultacije i saradnju sa lokalnom zajednicom, će omogućiti da se lokalni pristup održi u dovoljnoj mjeri tokom trajanja gradnje.<br><br>Dovoljan broj prolaza ispod ceste i lokalnih servisnih saobraćajnica je predviđen kroz izradu glavnog projekta.  | Negativan kratkoročni utjecaj <b>srednjeg značaja</b> će uz primjenu adekvatnih upravljačkih mjera biti umanjen na utjecaj <b>malog značaja</b> .<br><br>Negativan utjecaj <b>malog značaja</b> uz usvojena rješenja iz glavnog projekta. |
| <b>Rizik od saobraćajnih udesa</b>             | <b>Tokom rada:</b> Očekuje se da Projekat rezultira manjim brojem saobraćajnih udesa, iako će rizik od udesa uslijed neprilagođene brzine biti prisutan. Autocesta će biti ograđena duž cijele trase.  | Nezavisna revizija sigurnosti autoceste.<br><br>Preduzeti inicijative u lokalnim zajednicama za unaprjeđenje svijesti o sigurnosti na cesti.   | Negativan kratkoročni utjecaj <b>srednjeg značaja</b> umanjen na utjecaj <b>malog značaja</b> .   |
| <b>Zdravlje i sigurnost lokalne zajednice</b>  | <b>Tokom izgradnje:</b> Gradnja ceste može povećati rizik od saobraćajnih udesa u lokalnoj zajednici, posebno uslijed kretanja teške mehanizacije i vozila koja dopremaju materijal. Postoji i rizik od priliva radnika iz okolnih područja što može dovesti do izvjesnih rizika po pripadnike lokalne zajednice (iako su ovi rizici minimalni u ovom slučaju). Neovlaštenim licima neće biti moguć pristup gradilištima a Izvođač radova biće u obavezi da primjeni mjere u tom smislu.   | Plan upravljanja zaštitom okoliša i socijalnim pitanjima tokom gradnje od strane Izvođača.<br><br>Dobro upravljanje gradilištem, zdravljem i sigurnošću na radu, znakovi upozorenja, itd.<br><br>Postavljanje ograde i znakova treba da obeshrabri stanovnike da prilaze zoni izvođenja radova.<br><br>Odgovarajući smještaj radnika (ako ga bude bilo) i drugi mehanizmi saradnje sa lokalnom zajednicom, uključujući i mehanizam za žalbe. | Negativan kratkoročni utjecaj <b>srednjeg značaja</b> će uz primjenu adekvatnih upravljačkih mjera biti umanjen na utjecaj <b>malog značaja</b> .   |
| <b>Kulturno nasljeđe</b>                       | <b>Tokom izgradnje:</b> Rizik od oštećenja ili uništavanja antičkog i srednjevjekovnog materijala za koji se smatra da je prisutan u zaštićenom arheološkom nalazištu Alibegovci. Rizik da se tokom izvođenja radova duž trase pronađe do sada nepoznato kulturno nasljeđe.  | Monitoring prašine u zraku.<br><br>Primjena procedure za upravljanje slučajnim arheološkim nalazima.<br><br>Koordinacija sa lokalnim nadležnim Zavodom za zaštitu spomenika u cilju utvrđivanja potrebe za arheološkim rekognosciranjem  | Negativan utjecaj <b>srednjeg značaja</b> će uz primjenu adekvatnih upravljačkih mjera biti umanjen na utjecaj <b>malog značaja</b> .   |

i  
Bosna i Hercegovina – Koridor Vc – Obilaznica oko Doboja u FBiH- Okolišna i društvena procjena  
Netehnički sažetak

| Tema                             | Kratko prikazan utjecaj   | Ključne mjere za ublažavanje/upravljanje   | Značajnost rezidualnog utjecaja  |
|----------------------------------|---|--|--|
|                                  |   | terena, koje bi potencijalno moglo biti praćeno zaštitnim arheološkim iskopavanjem i arheološkim nadzorom tokom zemljanih radova na izgradnji.   |  |
| <b>Uvjeti rada i radna prava</b> | <b>Tokom izgradnje:</b> Gradnja autoceste će dovesti do povećanog rizika po zdravlje i sigurnost radnika, uključujući i one koji rade na postrojenjima i mašinama za proizvodnju asfalta, upotrebu cementa, moguću upotrebu eksploziva, rad na visini, ili rad iznad vode na dionicama gdje su planirani mostovi. Na dionici postoji sigurnosni rizik na nekada miniranom području. | Plan upravljanja zaštitom okoliša i socijalnih pitanja tokom gradnje od strane Izvođača, uključujući i odredbe zdravlja i sigurnosti na radu, u skladu sa Zahtjevima investitora i zahtjeva zakonskih propisa.<br><br>Dobro upravljanje radnom snagom, primjena kodeksa ponašanja, omogućavanje zdravstvenih pregleda i zdravstvene zaštite radnika. | Negativan kratkoročni utjecaj <b>srednjeg značaja</b> će uz primjenu adekvatnih upravljačkih mjera od strane Izvođača biti umanjen na utjecaj <b>malog značaja</b> . |

## 9 Monitoring zaštite okoliša i socijalnih pitanja

Različiti indikatori stanja okoliša i socijalnih pitanja će biti praćeni i u fazi izgradnje i u fazi korištenja autoceste, u skladu sa zahtjevima Okolišne dozvole i EBRD Provedbenih zahtjeva.

Monitoring tokom gradnje će uključiti praćenje kvaliteta zraka, nivoa buke, nivoa vibracija, kvalitet i režim podzemnih voda, kvaliteta vode, kvaliteta tla, zapažanja o stanju okolnog tla. Monitoring će uključiti i privremeno zauzimanje zemljišta, praćenje pokazatelja uslijed priliva radnika iz drugih područja, uvjete rada uključujući sigurnost i zdravlje na radu. U fazi korištenja autoceste predmet monitoringa biće nivo buke, kvalitet zraka u blizini reprezentativnih receptora, kvalitet podzemnih voda u blizini zaštićenih izvorišta, kvalitet efluenta – površinskog otjecanja sa kolovoza nakon tretmana u uljnim separatorima, zagađenje tla i kvalitet voda nakon udesa.

Monitoring aktivnosti na uključivanju zainteresiranih strana kao i planiranja preseljenja predloženi su u okviru Plana uključivanja zainteresiranih strana kao i Okvira za otkup zemljišta i preseljenje (i pratećim detaljnim planovima). Također će biti postavljen zahtjev ka JPAC i prema Izvođaču radova (tokom gradnje) da prate reakcije zainteresiranih strana, žalbe pojedinaca ili zajednica i da preuzmu odgovarajuće mjere ukoliko bi se uočio neki trend ili dođe do značajnih primjedbi.

Izveštaji o monitoringu koje Izvođač radova bude sačinjavao tokom gradnje biće dostavljani u katastar zagađivača kao i JP Autoceste. Izveštaji o monitoringu tokom korištenja autoceste biće dostavljani u katastar zagađivača kao i nadležnoj inspekciji.

## 10 Dalje informacije i kontakt detalji

Dokumenti projekta dostupni su na internet stranici JP Autoceste (<http://www.jpautoceste.ba>) kao i na stranici EBRD (<http://www.ebrd.com>).

|   |  |
|---|--|
| <b>JP Autoceste d.o.o. Mostar</b><br>Kontakt osoba: Orhan Pašalić, sekretar preduzća<br>Adresa: Hamdije Kreševljakovića 19, 71000, Sarajevo<br>Tel: +387 33 277 900<br>E-mail: <a href="mailto:info@jpautoceste.ba">info@jpautoceste.ba</a><br>Internet stranica: <a href="http://www.jpautoceste.ba">www.jpautoceste.ba</a><br><br><b>Drugi kontakt:</b><br>JP Autoceste d.o.o. Mostar<br>Adema Buća 20,<br>88000 Mostar | <b>EBRD Bosna i Hercegovina</b><br>15. sprat, Toranj B Unitic Toranj<br>Fra Anđela Zvizdovića 1<br>71000 Sarajevo,<br>Bosna i Hercegovina<br><a href="http://www.ebrd.com/ebird-in-bosnia-and-herzegovina.html">http://www.ebrd.com/ebird-in-bosnia-and-herzegovina.html</a> |
|---|--|