

PLAN UPRAVLJANJA OKOLIŠEM I DRUŠTVENIM ASPEKTIMA ZA PROJEKAT IZGRADNJE TRAKE ZA SPORA VOZILA NA DIONICI RIPAČ – VRTOČE (M-5)

Oktobar 2017.

Sadržaj

SAŽETAK.....	5
1. UVOD	9
2. METODOLOGIJA I CILJEVI ESMP-a	10
3. OPIS LOKACIJE	11
3.1. PODACI O PROMETU	12
4. OPIS PROJEKTA	14
5. UVJETI OD POSEBNOG ZNAČAJA.....	16
5.1. GEOGRAFSKE KARAKTERISTIKE	16
5.2. KLIMATSKE KARAKTERISTIKE	17
5.3. KVALITETA ZRAKA.....	19
5.4. WATER AND WATER QUALITY	19
5.5. NIVOI BUKE.....	20
5.6. TLO I NAMJENA ZEMLJIŠTA	20
5.7. FLORA I FAUNA.....	22
5.8. ZAŠTIĆENA PODRUČJA	23
5.9. STANOVNIŠTVO I NASELJA	24
6. OPIS MOGUĆIH UTJECAJA ZA VRIJEME PRIPREMNIH RADOVA, IZVOĐENJA, KORIŠTENJA I ODRŽAVANJA.....	26
6.1. UTJECAJI ZA VRIJEME PRIPREMNIH RADOVA.....	26
6.2. UTJECAJI ZA VRIJEME IZVOĐENJA RADOVA	30
6.3. UTJECAJI ZA VRIJEME KORIŠTENJA I ODRŽAVANJA	33
6.4. POZITIVNI UTJECAJI	33
6.5. Mjere poboljšanja.....	34
7. MJERE UBLAŽAVANJA.....	35
7.1. MJERE UBLAŽAVANJA U FAZI PRIJE POČETKA RADOVA.....	36
7.1.1. Izvođač.....	36
7.1.2. Eksproprijacija i nedobrovoljno preseljenje	37
7.2. MJERE UBLAŽAVANJA ZA VRIJEME IZGRADNJE.....	38
7.2.1. Upravljanje okolišem.....	38
7.2.2. Zdravlje i sigurnost	39
7.2.3. Promet i cestovna sigurnost	41
7.2.4. Sigurnost gradilišta	43
7.2.5. Eksproprijacija, nedobrovoljno preseljenje i ekonomsko premještanje	44

Oktobar 2017

7.3.	MJERE UBLAŽAVANJA U FAZI KORIŠTENJA.....	44
7.4.	SAŽETAK MJERA UBLAŽAVANJA UTJECAJA	45
8.	PROGRAM MONITORINGA OKOLIŠA.....	54
9.	IMPLEMENTACIJA I IZVJEŠTAVANJE	60
9.1.	IMPLEMENTACIJA PROJEKTA.....	60
9.2.	PROCES IZVJEŠTAVANJA	60
9.2.1.	Izvođač radova – JP Ceste FBiH	60
9.2.2.	Nadzorni inžinjer – JP Ceste FBiH	61
9.2.3.	JP Ceste FBiH – Svjetska banka.....	61
10.	JAVNA RASPRAVA I OBJAVA INFORMACIJA.....	62
10.1.	JAVNA RASPRAVA.....	62
10.2.	OBJAVA INFORMACIJA	62
10.2.1.	Mehanizam za pritužbe	62
11.	Zahtjevi za početak radova.....	64
11.1.	Okolinski aspekti.....	64
11.2.	Socijalni aspekti	65
PRILOZI	66	
PRILOG 1.	OBRAZAC ZA PRITUŽBE.....	67
PRILOG 2.	TABELA ZA REGISTRACIJU PRIJEMA PRITUŽBI	68
PRILOG 3.	IZVJEŠTAJ SA JAVNE RASPRAVE	69

Lista slika

Slika 1:	Geografska lokacija Projekta.....	11
Slika 2:	Pregledna karta šireg područja Projekta.....	12
Slika 3:	PGDS u 2015.....	13
Slika 4:	Presjek ceste sa postojeće dvije trake	14
Slika 5:	Presjek projektovane dionice, cesta sa tri trake	15
Slika 6:	Geografska karta šireg područja sa lokacijom Projekta	16
Slika 7:	Geološka karta šireg područja Projekta	17
Slika 8.	Ruža vjetrova za MS "Bihać"	19
Slika 9 :	Hidrografska karta šireg područja projekta	20
Slika 10:	Pedološka karta šireg područja projekta	21
Slika 11:	Namjena zemljišta na širem području Projekta prema CORINE metodologiji.....	22
Slika 12:	Zaštićena područja na širem području Projekta	23
Slika 13:	Udaljenost projektne lokacije i najbližih naselja.....	24
Slika 14:	Gravitacioni sistem naselja u Unsko – sanskom kantonu.....	25
Slika 15 (a-f):	Fotografije snimljene za vrijeme terenskog obilaska 2. septembra 2017.....	29

Oktobar 2017

Slika 16: Shema i primjer mjera sigurnosti prometa za vrijeme izvođenja radova.....	32
Slika 17: Shematski prikaz regulacije prometa za vrijeme građevinskih radova.....	43

Lista tabela

Tabela 1: Prognoza prometa za M5, dionica Vrtoče-Bosanski Petrovac.....	13
Tabela 2. Prosječne temperature i količina padavina za višegodišnje razdoblje (1961. - 1990.).....	18
Tabela 3. Prosječna brzina vjetra i učestalost za višegodišnji period (1961. - 1990.)	18
Tabela 4: Parcele u javnom posjedu potrebne za projektne aktivnosti.....	27
Tabela 5: Parcele u privatnom posjedu potrebne za projektne aktivnosti.....	28
Tabela 6: Mjere poboljšanja	34
Tabela 7: Plan upravljanja okolišem i socijalnim aspektima	45
Tabela 8: Plan monitoringa okoliša i socijalnih aspekata	55

LISTA SKRAĆENICA

<i>BH</i>	- <i>Bosna i Hercegovina</i>
<i>CFD</i>	- <i>Centralna komisija za registar pritužbi</i>
<i>CSOP</i>	- <i>Plan organizacije gradilišta</i>
<i>EIB</i>	- <i>Evropska investicijska banka</i>
<i>EIA</i>	- <i>Procjena utjecaja na okoliš</i>
<i>EMP</i>	- <i>Program upravljanja okolišem</i>
<i>ESMF</i>	- <i>Okvir upravljanja okolišem i socijalnim aspektima</i>
<i>ESMP</i>	- <i>Plan upravljanja okolišem i socijalnim aspektima</i>
<i>EP</i>	- <i>Okolišna dozvola</i>
<i>FBH</i>	- <i>Federacije Bosne i Hercegovine</i>
<i>FMoET</i>	- <i>Federalno ministarstvo okoliša i turizma</i>
<i>USK</i>	- <i>Unsko-sanski kanton</i>
<i>IFI</i>	- <i>Međunarodne finansijske institucije</i>
<i>MP</i>	- <i>Glavni projekat</i>
<i>MPCA</i>	- <i>Plan upravljanja u slučaju nesreća</i>
<i>OP</i>	- <i>Operativne politike Svjetske banke</i>
<i>PAP</i>	- <i>Osobe pogodjene projektom</i>
<i>PPE</i>	- <i>Lična zaštitna oprema</i>
<i>PCRoads FBH</i>	- <i>Javno preduzeće Ceste Federacije Bosne i Hercegovine</i>
<i>RAP</i>	- <i>Akcioni plan preseljenja</i>
<i>RPF</i>	- <i>Okvir politike preseljenja</i>
<i>TD</i>	- <i>Tenderska dokumentacija</i>
<i>TMP</i>	- <i>Plan upravljanja okolišem</i>
<i>WB</i>	- <i>Svjetska banka</i>
<i>WMP</i>	- <i>Plan upravljanja otpadom</i>
<i>AEHS</i>	- <i>Godišnji izvještaj o okolišu, zdravlju i sigurnosti</i>

SAŽETAK

UVOD I CILJEVI ESMP-a

Projekat izgradnje trake za spora vozila na magistralnoj cesti M-5, dionica Ripač - Vrtoče (Projekat) za koji je kreiran ovaj ESMP, jedan je od podprojekata u sklopu Projekta modernizacije cestovnog sektora koji zajedno finansiraju Svjetska banka i EIB. Projekat izgradnje trake za spora vozila na magistralnoj cesti M-5, dionica Gornje Bravsko – Ključ, svrstan je u projekte B kategorije prema Operativnim politikama Svjetske banke (OP 4.01 o procjeni utjecaja na okoliš) kao i prema procedurama definiranim u ESMF-u specifičnom za projekat. Kao takav, ovaj projekat zahtijeva izradu ESMP-a, a prema važećoj lokalnoj legislativi ovaj projekat ne zahtijeva vodnu dozvolu, procjenu utjecaja na okoliš ni okolišnu dozvolu – niti od strane federalnog niti kantonalnog nivoa vlasti. JP Ceste FBiH će pribaviti sve potrebne lokalne dozvole za ovaj Projekat.

OPIS LOKACIJE I PROJEKTA

Projekat izgradnje trake za spora vozila nalazi se na glavnom cestovnom pravcu Grada Bihaća, na magistralnoj cesti M-5, dionica Ripač - Vrtoče. Ova dionica magistralne ceste M-5 koristi se za tranzit budući da leži na najvažnijim cestovnim pravcima ka prijestolnici Sarajevu iz pravca Unsko-sanskog kantona. Područje projekta locirano je izvan urbane zone Bihaća te u blizini projekta nema nikakvih stambenih, javnih niti poslovnih objekata. Najbliži relevantni brojač prometa je na magistralnoj cesti M-5 u Vrtočama što je 20 km jugoistočno u odnosu na lokaciju Projekta te pokazuje da je u 2015. godini broj vozila (PGDS) bio 1712.

OPIS PROJEKTA

Na postojećoj cesti na dionici Ripač - Vrtoče projektna brzina je samo 60 km/h. Postojeća širina ceste je 7 – 8m. Duž ceste nema naselja tek nekoliko priključaka za lokalne i šumske puteve. Trasa dionice Ripač – Vrtoče počinje nakon naselja Ripač, odnosno na stacionaži cca. 2+200 km. Projektant je na trasi uskladio krvine sa postojećim elementima, proširenje ceste predviđeno je sa desne (uglavnom brdske) strane zbog dobrih karakteristika materijala u usjecima odnosno zbog strmih kosina na nasipima postojeće ceste. Prilikom trasiranja naročita pažnja posvećena je položaju osovine, tako da nova trasa koristi postojeću cestu i da minimalizira saobraćajne smetnje prilikom gradnje. Završna niveleta rekonstruisane ceste je projektovana da se maksimalno zadrži postojeća niveleta ceste, sa svim prilazima prema magistralnoj cesti.

Glavnim projektom dionice: Ripač - Vrtoče predviđen je dijelom otvoreni sistem odvodnje, odnosno sve oborinske vode sa kolovoza se prikupljaju betonskim rigolima i segmentnim jarcima i odovode do odgovarajućeg recipijenta. Pošto ova dionica magistralne ceste M-5 prolazi kroz nenaseljeno područje konstatirano je da ne postoje konflikti sa postojećom infrastrukturom.

UVJETI OD POSEBNOG ZNAČAJA

Oktobar 2017

Teren na kojem se nalazi Projekat je uglavnom na nadmorskoj visini između 300 i 700 m. Meterološka stanica najbliža lokalitetu projekta nalazi se u Bihaću i daje sljedeće podatke: prosječna višegodišnja temperatura je 10.6 °C, najtoplij mjesec je juli sa prosječnom godišnjom temperaturom od 20.0 °C, dok je najhladniji mjesec januar sa prosječnom temperaturom od 0.3 °C. Prosječna količina padavina na području projekta, mjerena na istoj meteorološkoj stanici za višegodišnje razdoblje iznosi 1307.5 mm godišnje. Najkišovitiji je mjesec novembar, kada prosječna količina padacina iznosi 146.2 mm. Najmanje kišovit je januar, kada prosječna količina padavina iznosi 85.9 mm. Sudeći po lokaciji Projekta, može se zaključiti da je najveći zagačivač zraka promet na magistralnoj cesti. Vode u širem području pripadaju slivu Crnog mora. Na području projekta nema površinskih voda.

Najveći izvor buke je općenito promet. Zemljište u blizini dionice neophodno za projekte aktivnosti je javno zemljište. Prema CORINE metodologiji, šumsko zemljište je dominantno i prekriva veliko područje u široj zoni Projekta. Na gradilištu se mogu pronaći šume bukve i grmlje unutar šume hrasta i graba. Nijedna od ovih vrsta nije ugrožena. Sukladno Prostornom planu FBiH i Prostornom planu Unsko-sanskog kantona, lokacija Projekta ne nalazi se unutar zaštićenog područja. Na promatranom području nema ni evidentiranih arheoloških nalazišta.

Grad Bihać predstavlja administrativni centar Unsko – Sanskog kantona. Prema popisu stanovništva iz 2013. godine broj stanovnika je iznosio 61.186 na području od 900 kvadratnih kilometara. Projektna dionica leži na istočnom ulazu u grad Bihać, te je s tim veoma značajna za lokalno stanovništvo. Za stanovništvo cijelog jugoistočnog dijela Unsko – Sanskog kantona, cestovna dionica predstavlja najbrži i najadekvatniji put do Bihaća, zdravstvenog, obrazovnog i administrativnog cestra regije. Važnost projekta je i u tranzitnom saobraćaju budući da se projektni pravac nalazi na M-5, jednoj od najvažnijih tranzitnih cesta u FBiH koja povezuje sjeverozapad i jugoistok zemlje.

UTJECAJI ZA VRIJEME PRIPREMNIH RADOVA

Socio-ekonomski utjecaji: projekat predviđa dodavanje trake za spora vozila na postojeću cestu na dionici Ripač – Dubovsko. Ove aktivnosti podrazumijevaju eksproprijaciju 46 parcela u javnom vlasništvu i 37 parcela u privatnom vlasništvu. Broj osoba na koje će uticati projekat (PAP) je 33.

Terenski obilazak je obavljen 2. septembra/ rujna 2017. i zaključeno je da se javno zemljište, neophodno za odgovarajuće projektne aktivnosti, ni na koji način neće koristiti, ni formalno ni neformalno. Javne konsultacije sa općinom provedene su 3. augusta/ kolovoza 2017. Općina je saglasna sa eksproprijacijom javnog zemljišta za potrebu izgradnje trake za spora vozila i saradjnjom tokom svih projektnih aktivnosti. Proces izuzimanja javnog zemljišta je zapravo samo administrativni prijenos vlasništva budući da prethodni vlasnik nema pravo na potraživanja i nikakva naknada mu neće bit plaćena. Prilikom istog terenskog obilaska

Oktobar 2017

konstatovano je da predmetne parcele nemaju produktivne upotrebe, te s tim u vezi neće biti ekonomskih uticaja kao rezultat eksproprijacije.

UTJECAJI ZA VRIJEME IZVOĐENJA RADOVA

Glavni utjecaji za vrijeme izvođenja radova su: emisije iz mašina koje se koriste na gradilištu, prašina u toku izvođenja radova, potencijalno povećanje nivoa buke i vibracija, utjecaji na tlo i vodotok uslijed incidentnih curenja i izljevanja, utjecaj na geomorfologiju, utjecaj na kvalitet tla i korištenje zemljišta i utjecaj na sigurnost. Izvođač je dužan, prema odredbama ovog ESMP-a, da provede bazna istraživanja bioloških i prirodnih resursa specifičnih za lokaciju i da prilagodi mjere ESMP-a i njihovu implementaciju rezultatima istraživanja.

Socio-ekonomski utjecaji:

- U ovom trenutku se ne očekuje da će biti potrebno privremeno zauzimanje bilo kojeg zemljišta u privatnom ili javnom vlasništvu za smještaj mašina i odlaganje materijala tokom izgradnje. Maštine i materijali će biti smješteni na zemljištu u vlasništvu Investitora.
- Očekuje se da će se stvoriti nove poslovne mogućnosti za lokalna preduzeća kakva su prevoznici, dobavljači i drugi pružatelji usluga.
- Otežan pristup Nacionalnom parku Una koji se nalazi u blizini od projektne dionice.
- Iako je područje projekta nenaseljeno, sljedeći negativni utjecaji se očekuju tokom izgradnje: povećanje buke, neadekvatno odlaganje građevinskog otpada, lokalna preduzeća mogu biti pogodjena kašnjnjem sa dostavom robe i proizvoda.

MJERE UBLAŽAVANJA NEGATIVNIH UTJECAJA

Mjere ublažavanja negativnih utjecaja odnose se na glavne utjecaje identificirane tokom pripremnih radova i izvođenja, kao što su emisije iz građevinskih mašina na gradilištu, prašina zbog izvođenja radova, potencijalno povećanje nivoa buke i vibracija, utjecaji na geomorfologiju, utjecaji na tlo i vodu od incidentnih curenja i izljevanja, kvalitet tla i korištenje zemljišta, utjecaj na sigurnost prometa, upravljanje otpadom, utjecaj na uvjete života i utjecaj na lokalni promet.

Mjere ublažavanja koje se tiču eksproprijacije predviđaju izradu i implementaciju Skraćenog akcijskog plana preseljenja (ARAP).

PROGRAM MONITORINGA OKOLIŠA

Mjere praćenja okoliša odnose se na glavne utjecaje identificirane tokom pripremnih radova i izvođenja, kao što su emisije iz građevinskih mašina na gradilištu, prašina zbog izvođenja radova, potencijalno povećanje nivoa buke i vibracija, utjecaji na geomorfologiju, utjecaji na tlo i vodu od incidentnih curenja i izljevanja, kvalitet tla i korištenje zemljišta, utjecaj na sigurnost prometa, upravljanje otpadom, utjecaj na uvjete života i utjecaj na lokalni promet.

Oktobar 2017

IMPLEMENTACIJA I IZVJEŠTAVANJE

JP Ceste FBiH je implementator projekta i biće odgovorno za implementaciju i usklađenost projekta sa ESMP-om. Izvođač će biti odgovoran za implementaciju mjera zaštite životne sredine tokom izgradnje.

JAVNE RASPRAVE I OBJAVLJIVANJE PODATAKA

Javna rasprava o predmetnom ESMP-u organizirana je u Bihaću nakon što je Svjetska banka odobrila nacrt ESMP-a. Zaspisnik sa obavljene javne rasprave, odnosno pritužbe iznesene na javnoj raspravi, evidentiraju se u Registru pritužbi, a mišljenja i prijedlozi javnosti uključeni su u finalni ESMP. Rezultati javne rasprave sadržani su u finalnom ESMP-u.

Mehanizam za pritužbe

Pored institucionalno dostupnih redovnih i vanrednih pravnih okvira i postojećih institucionalnih kanala, JP Ceste FBiH će osigurati i formirati poseban Mehanizam za rješavanje pritužbi u saradnji i sa direktnom uključenošću općina pod čijom administrativnom ovlasti se provodi Projekt, u ovom slučaju je to Grad Bihać.

Uvjeti za početak radova

Izvođač će prikupiti sve potrebne osnovne podatke prije početka radova. Osnovni podaci za praćenje uključuju podatke o kvaliteti zraka, podatke o kvaliteti tla, studiju i analizu vegetacijskog pokrova prije početka i nakon okončanja radova na gradilištu. Izvođač će pripremiti Plan organizacije gradilišta (CSOP) koji čine Plan implementacije ovog ESMP-a, detaljan Plan upravljanja građevinskim otpadom (WMP), Studija sigurnosti (uključuje Elaborat zaštite na radu i Elaborat zaštite od požara i eksplozija), te Plan preusmjerenja prometa (TMP) koji treba biti pripremljen od strane Izvođača radova prije početka građevinskih radova.

Socijalni zahtjevi koje je potrebno ispuniti prije početka radova odnose se na izradu i implementaciju ARAP-a.

1. UVOD

Prema smjernicama i zahtjevima iz Okvira upravljanja okolinskim i društvenim aspektima (ESMF je objavljen i dostupan javnosti na lokalnom jeziku na web stranici JP Ceste FBiH u martu 2016. godine, <http://pcfbih.ba/bs/aktivnosti/modernizacija-magistralnih-cesta/38>), pripremljen je ovaj Plan upravljanja okolišem i društvenim aspektima (ESMP) specifičan za lokalitet.

Javno preduzeće Ceste Federacije Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu: JP Ceste FBiH) pokrenulo je sveobuhvatni „Program modernizacije magistralnih cesta u Federaciji Bosne i Hercegovine“ (Program) kako bi se do 2020. godine osigurala odgovarajuća cestovna infrastruktura. U tu je svrhu zatraženo od Vlade FBiH osiguranje kreditnih sredstava od međunarodnih finansijskih institucija (IFI).

U okviru gore pomenutog sveobuhvatnog Programa, Javno preduzeće Ceste FBiH (JP Ceste FBiH), društvo sa ograničenom odgovornošću u punom vlasništvu Vlade FBiH, pokrenulo je inicijativu za Projekat modernizacije cestovnog sektora FBiH. FBiH je podnijela zahtjev za kredit/ zajam od Evropske investicijske banke (EIB) i Svjetske banke (WB) u ukupnom iznosu od 103,38 milijuna EUR za finansiranje navedenog Projekta.

Projekat modernizacije cestovnog sektora FBiH se sastoji od nekoliko malih i srednje velikih investicija te uključuje:

1. Rekonstrukciju cesta:
 - Završetak izgradnje magistralne ceste M-17.3 Neum – Stolac (ukupno 32,9 km);
 - Izgradnja traka za spora vozila (ukupno 40 km na 8 (osam) dionica magistralnih cesta);
 - Rekonstrukcija kolovoza, korekcija osovine (ukupno 18 km na 5 (pet) dionica magistralnih cesta, korekcija osovine na samo jednoj dionici u dužini od 1 km),
 - Rekonstrukcija 3 (tri) tunela (ukupne dužine 1,86 km);
 - Rekonstrukcija 7 (sedam) mostova (ukupne dužine 0,55 km).
2. Intervencije na poboljšanju cestovne sigurnosti: Rekonstrukcija raskrsnica koje su klasificirane kao „crne tačke“ na magistralnim cestama, sveukupno 9 (devet);
3. Institucionalne reforme: Upravljanje cestama u FBiH sa posebnom fokusom na održivost investicija i sigurnost na cestama;
4. Podrška implementaciji projekta: nadzor nad izgradnjom i jačanje kapaciteta JP Ceste FBiH.

Oktobar 2017

Ovaj Projekat izgradnje treće trake za spora vozila na magistralnoj cesti M-5, dionica Ripač - Vrtoče (Projekat) za koji se izrađen ovaj ESMP jedan je od podprojekata uključenih u skupinu podprojekata koje zajedno finansiraju Svjetska banka i EIB.

2. METODOLOGIJA I CILJEVI ESMP-a

Projekat izgradnje trake za spora vozila na magistralnoj cesti M-5, dionica Ripač – Vrtoče, svrstan je u projekte B kategorije prema Operativnim politikama Svjetske banke (OP 4.01 o Procjeni utjecaja na okoliš) kao i prema procedurama definiranim u ESMF-u specifičnom za projekat. Kao takav, ovaj projekat zahtijeva izradu ESMP-a, a prema važećoj lokalnoj legislativi ovaj projekat ne zahtijeva vodnu dozvolu, procjenu utjecaja na okoliš ni okolišnu dozvolu – niti od strane federalnog niti kantonalnog nivoa vlasti¹. JP Ceste FBiH će pribaviti sve potrebne lokalne dozvole za ovaj Projekat.

Ovaj ESMP ima za cilj identificirati sve potencijalne okolinske i društvene uticaje povezane s aktivnostima na ovom projektu. Kao takav, ESMP uključuje mjere ublažavanja svih identifikovanih potencijalnih utjecaja koji se poduzimaju kroz različite faze projekta uključujući pripremu, izvođenje radova i puštanje u upotrebu objekta. Mjere definisane u ovom ESMP-u trebale bi izbjegići, neutralizirati ili umanjiti štetne uticaje na okoliš i društvene aspekte, ako ne u potpunosti, barem na prihvatljivom nivou.

ESMP identificuje izvodivo moguće i ekonomične mjere koje mogu smanjiti potencijalno negativne utjecaje na okoliš i društvo na prihvatljiv nivo. Ako mjere ublažavanja nisu moguće, isplative ili dovoljne, kao posljednju mjeru treba uključiti naknadu.

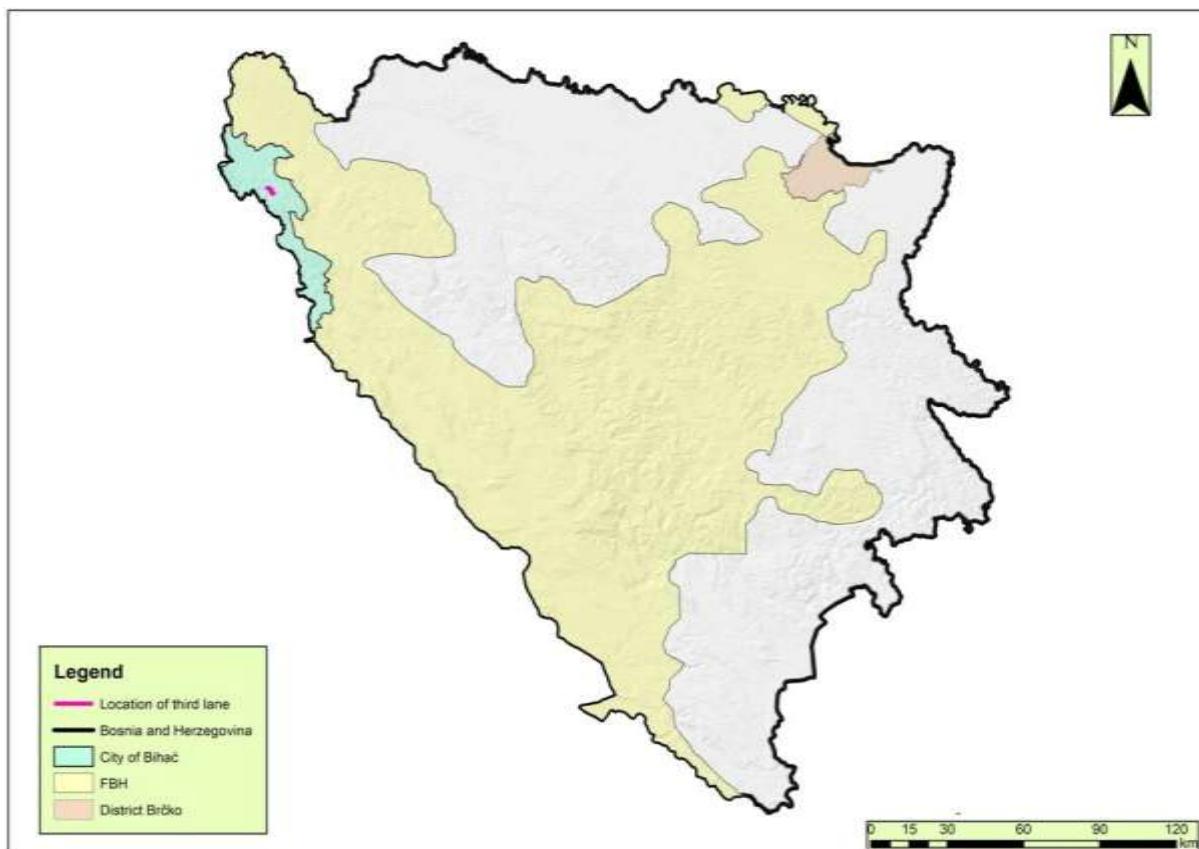
Kako bi se osiguralo provođenje mera ublažavanja, u potpunosti ili djelomično, ESMP definira plan praćenja koji će se provoditi tokom određenih faza pripreme/ projektiranja i implementiranja projekta. Praćenje tokom pripreme i implementacije projekta pruža informacije o ključnim okolišnim i socijalnim aspektima projekta, posebno o okolišnim i socijalnim aspektima projekta, te o efikasnosti mera ublažavanja. Prije početka izvođenja radova, u skladu sa zahtjevima iz ESMP-a i minimalnim zahtjevima za praćenje, koji su opisani u tabeli u ESMP-u, bez ograničenja na ove zahtjeve, Izvođač mora pripremiti detaljni popis mera ublažavanja i parametara koji se prate.

¹ U Federaciji BiH, izrada Procjena uticaja na okoliš definirana je Pravilnikom o pogonima i postrojenjima za koje je obavezna procjena utjecaja na okoliš i pogonima i postrojenjima koji mogu biti izrađeni i pušteni u rad samo ako imaju okolišnu dozvolu („Službene novine Federacije BiH“, br. 19/04). U Unsko-sanskom kantonu, izdavanje Okolišne dozvole je regulirano Pravilnikom o pogonima i postrojenjima koja obvezno moraju imati okolišnu dozvolu („Službene novine USK“, br. 18/07).

3. OPIS LOKACIJE

Projektirana traka za spora vozila nalazi se na glavnom cestovnom pravcu Grada Bihać, na magistralnoj cesti M-5, dionica Ripač – Vrtoče. Magistralna cesta M-5 povezuje međunarodni granični prelaz Izačić pored Bihaća na sjeverozapadu zemlje i Višegrad na istoku BiH. Pored toga, magistralna cesta M-5 dio je međunarodne E mreže cesta E761 koja povezuje Bihać u Bosni i Hercegovini i Zaječar u Srbiji.

Slika 1: Geografska lokacija Projekta



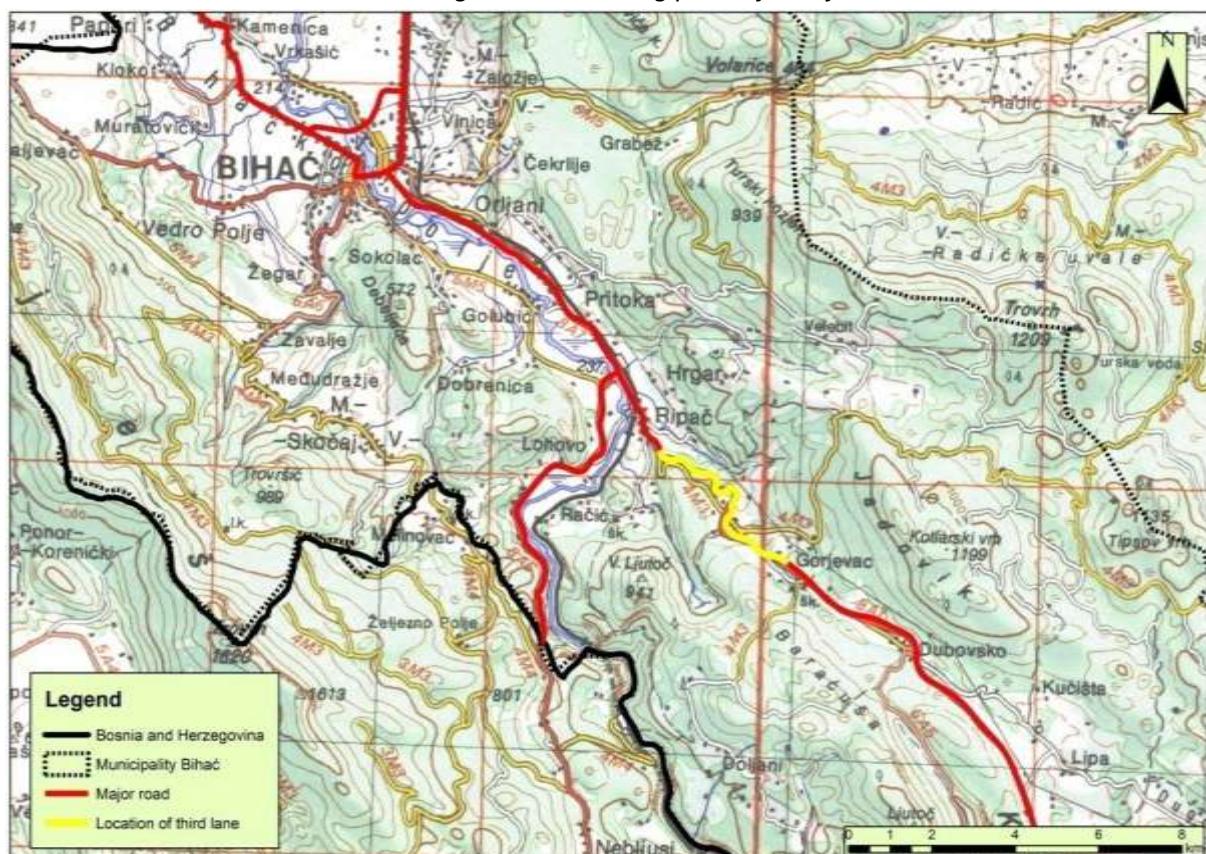
Izvor: JP Ceste Federacije BiH

Područje rekonstrukcije nalazi se izvan urbane zone Bihaća te nikakvi stambeni, javni ili privredni objekti nisu u blizini projekta.

Ova dionica magistralne ceste M-5 koristi se za tranzit budući da leži na jednom od najvažnijih pravaca ka prijestolnici Sarajevu iz pravca Unsko-sanskog kantona.

Oktobar 2017

Slika 2: Pregledna karta šireg područja Projekta



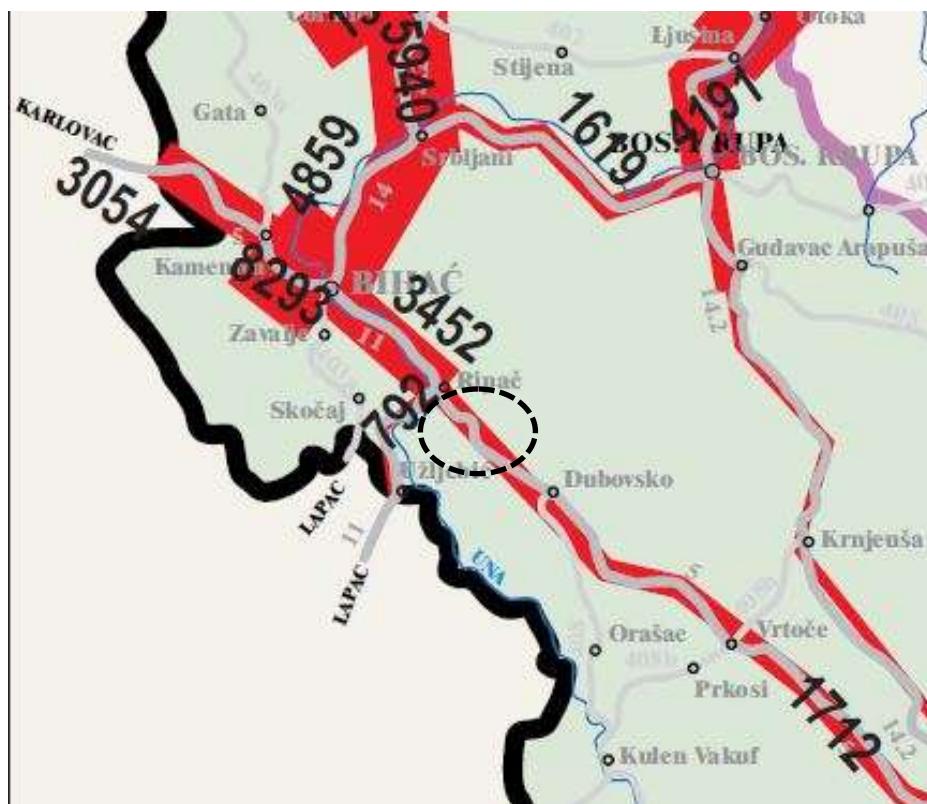
Izvor: JP Ceste Federacije BiH

3.1. PODACI O PROMETU

JP Ceste BiH postavilo je automatske uređaje za brojanje prometa na mreži magistralnih cesta u čitavoj FBiH. Automatsko brojanje prometa vrši se od 2005. godine i posljednji izvještaj² je objavljen 2016. godine sa podacima za prethodnu godinu. Najблиži relevantni brojač prometa je na magistralnoj cesti M-5 u Vrtočama što je 20 km jugoistočno u odnosu na lokaciju Projekta te pokazuje da je u 2015. godini broj vozila (PGDS) bio 1712 (Slika 3). Drugi brojač prometa koji je u blizini projektne dionice je u naselju Ripač, 1 km sjeveroistočno od projektne dionice. Isti broji lokalni, prigradski i gradski promet zbog čega je relevantan za analizu prometa na projektnoj dionici (lokalitet projektne dionice ukazuje na to da je utjecaj projekta veći na tranzitni nego na lokalni promet).

² "Brojanje prometa na magistralnim cestama u Federaciji BiH u 2015.", JP Ceste FBiH, Sarajevo 2016.

Slika 3: PGDS u 2015.



Izvor: JP Ceste FBiH, 2016.

Na zahtjev JP Ceste FBiH, IPSA Institut Sarajevo je u 2014.³ godini izradio prognozu prometa za prometnu mrežu za period 2013. - 2040. godine. Analiza prometnih tokova je napravljena za svaku godinu primjenom "equilibrium" metode. Za ovu dionicu, iznos prognoznog prosječnog godišnjeg dnevnog broja vozila prikazan je u donjoj Tabeli 1.

Tabela 1: Prognoza prometa za M5, dionica Vrtoče-Bosanski Petrovac

Magistralna cesta	Dionica	PGDS									
		2016.	2018.	2020.	2022.	2023.	2025.	2030.	2035.	2037.	2040.
M-5	Vrtoče-Bosanski Petrovac	1905	2029	2116	2262	2325	2503	2870	3060	3186	3393

Izvor: JP Ceste FBiH, 2014.

Podaci iz Tabele 1 pokazuju stalno jednakomjerno povećanje broja vozila na projektnoj dionici. Rast PGDS-a će u 2040. godini biti skoro 78% u poređenju sa PGDS-om iz 2016. što pokazuje potrebu za modernizacijom i boljim protokom vozila.

³ "Obrazloženje Studije opravdanosti za program modernizacije magistralnih cesta u FBiH", IPSA Institut Sarajevo, 2014.

4. OPIS PROJEKTA

Magistralna cesta M-5, dionica Bihać – Bosanski Petrovac – Ključ je jedna od važnijih magistralnih cesta u Bosni i Hercegovini koja povezuje Unsko – Sanski kanton sa ostatom Federacije, te povezuje Sarajevo sa Zagrebom i dalje prema EU.

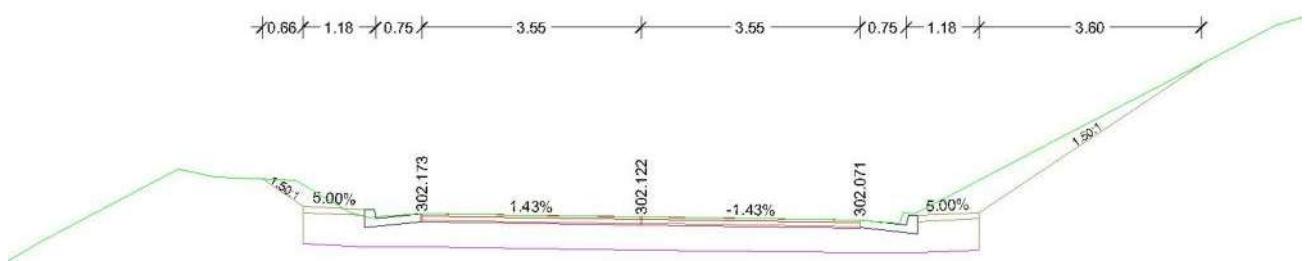
Na cestovnom pravcu M-5 Ripač – Vrtoče, u proteklom periodu eksploatacije, konstatirano je povećanje učešća teških teretnih vozila koja smanjenom brzinom u usponu ometaju vozila koja se nalaze iza njih. Na postojećoj cesti na usponima eksploatacione brzine su niske, što je naročito izraženo kod teretnih vozila što prouzrokuju nagomilavanje vozila, smanjuju nivo usluge i utječu na bezbjednost kretanja vozila u saobraćaju. Uslijed toga stvaraju se duže kolone, povećavaju se eksploatacioni troškovi i vrijeme vožnje.

4.1. Postojeća cesta

Postojeća trasa na dionici Ripač - Vrtoče zadovoljava računsku brzinu od samo 60 km/h. Postojeća širina traka iznosi 7-8 m.

Duž trase nema naselja ali je prisutan manji broj priključaka lokalnih i šumske puteva.

Slika 4: Presjek ceste sa postojeće dvije trake



Izvor: Izvod iz glavnog projekta, Trasa d.o.o., august 2015.

4.1. Novi projekt

The designed section Ripač - Vrtoče begins leaving the settlement of Ripač that is on the road chainage approx. 2 + 200. Projektant je na trasi uskladio krivine sa postojećim elementima, proširenje ceste predviđeno je sa desne (uglavnom brdske) strane zbog dobrih karakteristika materijala u usjecima odnosno zbog strmih kosina na nasipima postojeće ceste. Prilikom trasiranja naročita pažnja posvećena je položaju osovine, tako da nova trasa koristi postojeću cestu i da minimalizira saobraćajne smetnje prilikom gradnje.

PLAN UPRAVLJANJA OKOLIŠEM I SOCIJALNIM ASPEKTIMA (ESMP) ZA PROJEKAT IZGRADNJE TRAKE ZA SPORA VOZILA NA DIONICI RIPAČ - VRTOČE (M 5)

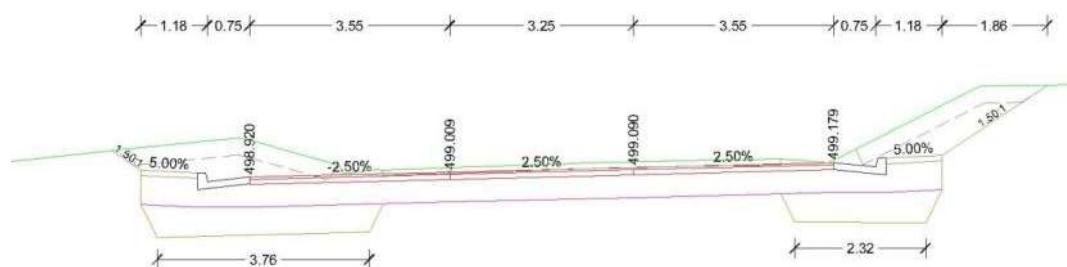
Oktobar 2017

Završna niveleta rekonstruisane ceste je projektovana da se maksimalno zadrži postojeća niveleta ceste, sa svim prilazima prema magistralnoj cesti.

Glavnim projektom dionice: Ripač - Vrtoče predviđen je dijelom otvoreni sistem odvodnje, odnosno sve oborinske vode sa kolovoza se prikupljaju betonskim rigolima i segmentnim jarcima i odvode do odgovarajućeg recipijenta.

Pošto ova dionica magistralne ceste M-5 prolazi kroz nenaseljeno područje konstatirano je da ne postoje konflikti sa postojećom infrastrukturom.

Slika 5: Presjek projektovane dionice, cesta sa tri trake



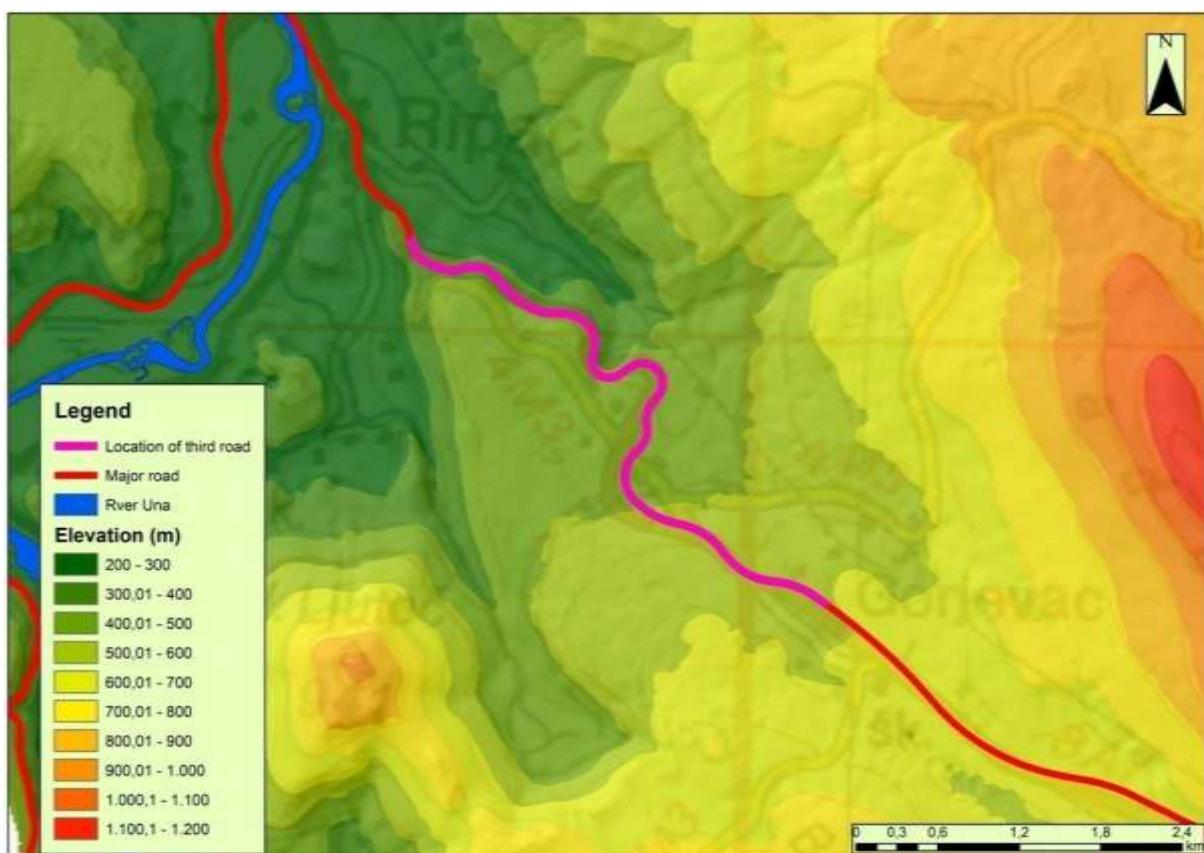
Izvor: Izvod iz glavnog projekta, Trasa d.o.o., avgust 2015.

5. UVJETI OD POSEBNOG ZNAČAJA

5.1. GEOGRAFSKE KARAKTERISTIKE

Teren na kojem se nalazi Projekat je uglavnom na nadmorskoj visini između 300 i 700. U širem području, ta visina ide i do 1200 m, kako je i prikazano na sljedećoj slici. Stratigrafsko-petrografsку građu terena čine stabilne i dobro vodoopropusne stijene, a strukturno geomorfološki, ovaj tip reljefa pripada karstnom tipu morfostrukture. Akviferi su uglavnom pukotinsko-kavernozne poroznosti.

Slika 6: Geografska karta šireg područja sa lokacijom Projekta



Izvor: JP Ceste FBiH

Geološku građu područja rekonstrukcije čine sedimenti donje i gornje krede u kojima su zastupljeni krečnjaci, dolomitični krečnjaci i dolomite, a također i glinoviti krečnjaci i gline iz srednjeg miocena.

Oktobar 2017

Slika 7: Geološka karta šireg područja Projekta



Izvor: Prostorni plan Unsko-sanskog kantona za 2012.-2032.

5.2. KLIMATSKE KARAKTERISTIKE

Klimatske karakteristike predmetnog područja određene su temperaturnim i pluviometrijskim režimom, te je neophodno definisati osnovne parametre, koristeći klimatološko praćenje i detaljnu analizu istih. Može se reći da je ovo područje pod utjecajem umjerene kontinentalne klime odnosno srednje tople i vlažne klime (Cfb klima prema Köppenovoj klasifikaciji klime) što se može zaključiti iz analize temperaturnog i pluviometrijskog režima

Meteorological station in Bihać, closest to the site of reconstruction, reports following data: the average multi-annual temperature is 10.6 ° C, the warmest month is July, with an average perennial air temperature of 20.0 ° C and the coldest month is January when the average perennial temperature is 0.3° C.

PLAN UPRAVLJANJA OKOLIŠEM I SOCIJALNIM ASPEKTIMA (ESMP) ZA PROJEKAT IZGRADNJE TRAKE ZA SPORA VOZILA NA DIONICI RIPAČ - VRTOČE (M 5)

Oktobar 2017

Tabela 2. Prosječne temperature i količina padavina za višegodišnje razdoblje (1961. - 1990.)

Mjesec	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Average
Temperatura ($^{\circ}\text{C}$)	0,3	2,5	6,1	10,7	15,1	18, 3	20	19,2	15,9	11,3	6,3	1,7	10,6
Padavine (mm)	85, 9	90, 8	99, 3	114, 6	116, 3	109	107, 4	109, 4	107, 9	109, 3	146, 2	111, 4	1307,5

Izvor: Prostorni plan Unsko-sanskog kantona za 2012. - 2032.

Prosječna količina padavina mjerena na istoj meteorološkoj stanici tokom višegodišnjeg razdoblja iznosi 1307.5 mm godišnje. Najkišovitiji mjesec je novembar kada je prosječna količina padavina 146.2 mm. Najmanje padavina ima u januaru, u prosjeku samo 85.9 mm. Godišnji režim padavina ovog područja pripada kontinentalnom pluviometrijskom režimu.

Tabela 3. Prosječna brzina vjetra i učestalost za višegodišnji period (1961. - 1990.)

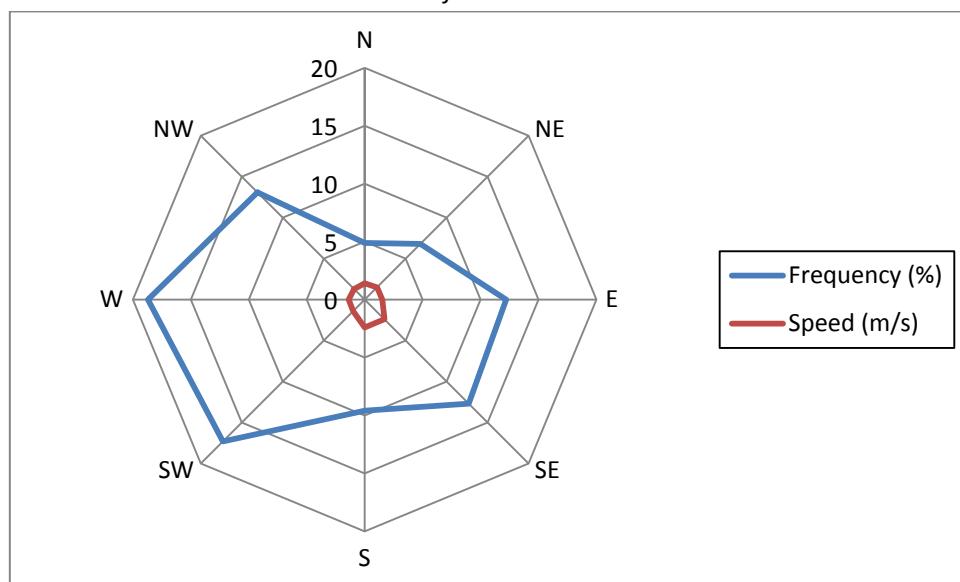
Pravac	C	S	SI	I	JII	J	JZ	Z	SZ
Učestalost (%)	4,6	4,9	6,8	12,2	12,7	9,6	17,3	18,7	13,1
Brzina (m/s)	-	1,4	1,5	1,5	2,4	2,4	1,4	1,4	1,3

Izvor: Prostorni plan Unsko-sanskog kantona za 2012. - 2032.

Ruže vjetrova ovise o geomorfologiji, planinskim masivima i pravcima riječnih tokova. Dominantni vjetrovi pušu sa zapada i jugozapada, ali je prisustvo sjeverozapadnih, jugoistočnih i istočnih vjetrova veoma često.

Ekstremni vjetrovi u zoni umjerenog – kontinentalnog klime mogu dostići brzine od 40 m/s, što se dešava jednom ili dva puta u toku perioda od 10 godina. Brzine od 25 – 40 m/s zabilježene su gotovo svake godine, dok brzine od 17 m/s su česte i zabilježene su nekoliko puta godišnje. Najveću prosječnu brzinu vjetra imaju južni i jugoistočni vjetrovi od 2.4 m/s.

Slika 8. Ruža vjetrova za MS "Bihać"



Izvor: Prostorni plan Unsko-sanskog kantona za 2012.-2032.

5.3. KVALITETA ZRAKA

Ne postoje nikakva indikativna mjerena kvalitete zraka za ovu lokaciju niti za područje Bihaća. Sudeći prema lokaciji Projekta, može se zaključiti da je najveće zagađenje zraka od prometa na magistralnoj cesti. Takođe, za vrijeme zimskog perioda, zrak se zagađuje od pojedinačnih peći i kotlova, od objekata koji se nalaze u blizini Projekta, jer u blizini gradilišta ne postoje drugi veliki zagađivači zraka kao što su industrijski objekti.

Na temelju geografskih karakteristika i činjenice da nema značajnih onečišćivača, može se smatrati da je kvalitet zraka dobar. Izvođač će provesti bazna mjerena za praćenje kvalitete zraka prije početka izvođenja radova.

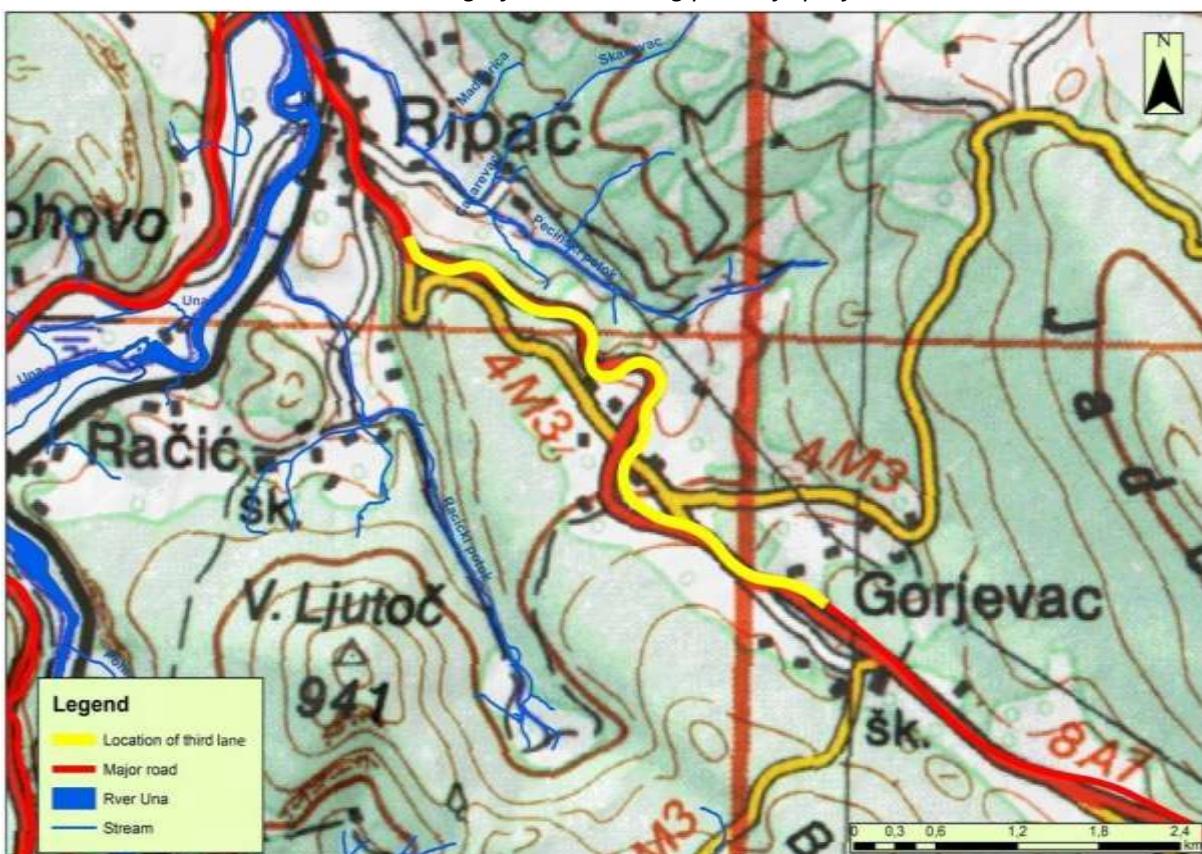
5.4. WATER AND WATER QUALITY

Vode šireg područja Projekta pripadaju slivu Crnog mora. U projektnom području nema površinski vodotoka. Međutim, budući da projekt leži na vodopropusnom kršu, treba обратити pažnju na posebne mjere koje za cilj imaju zaštitu površinskih voda.

Najbliži vodotok je Rijeka Una koja je udaljena više od jednog kilometra od najbliže tačke Projekta, kao što je prikazano na sljedećoj slici.

Oktobar 2017

Slika 9 : Hidrografska karta šireg područja projekta



Izvor: JP Ceste FBiH

5.5. NIVOI BUKE

Ne postoje nikakva praćenja nivoa buke na području u blizini lokacije Projekta tako da nema baznih podataka o utjecaju buke na okoliš. Promet je, općenito, najveći izvor buke.

U neposrednoj blizini područja Projekta ne postoje stambeni (kuće) niti poslovni objekti (trgovine) a u skladu sa Zakonom o zaštiti od buke, isti spadaju u šestu zonu dopušteni nivo buke iznosi 70 dBA tokom dana i 70 dBA noću. Oko područja nema senzitivnih receptora (bolnice, lječilišta itd.) na koje bi mogao utjecati povećani nivo buke.

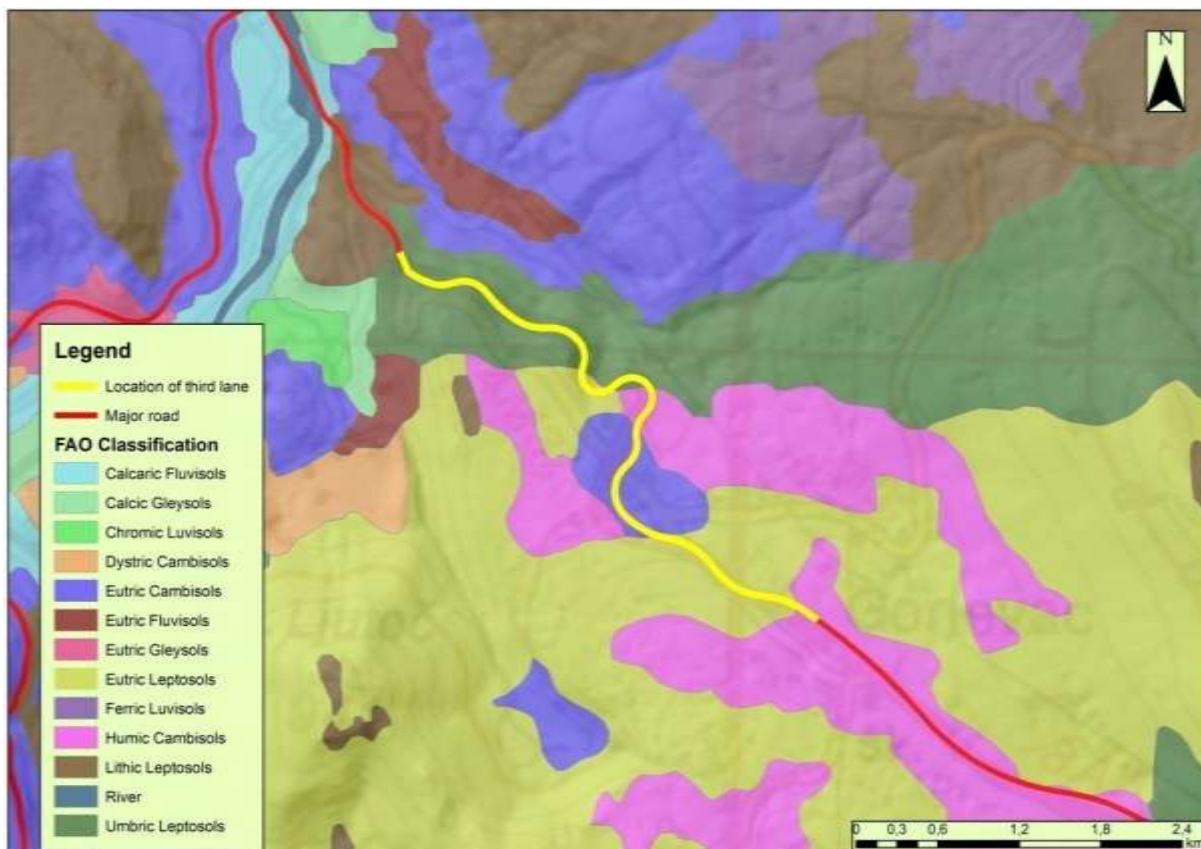
5.6. TLO I NAMJENA ZEMLJIŠTA

Tlo u neposrednoj okolini planiranog projekta je automorfno tlo u obliku umbričnih leptosola, eutričnih i humičnih kambisola. Osim navedenog, na širem području možemo naći

Oktobar 2017

automorfna tla kao što su eutrični kambisoli i litični leptosoli, ali i fluvijalna tla poput eutričnog fluvisola.

Slika 10: Pedološka karta šireg područja projekta



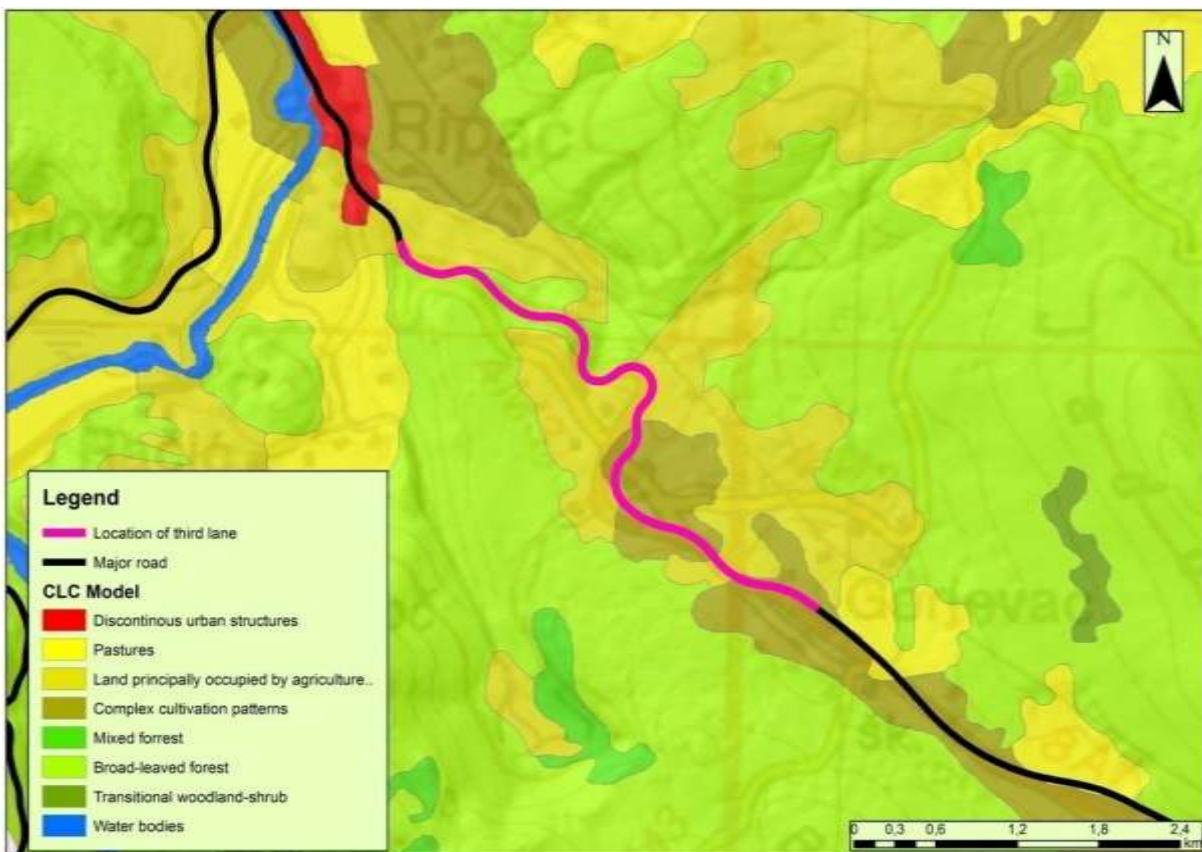
Izvor: prostorni plan Unsko-sanskog kantona 2012.-2032.

Prema CORINE metodologiji⁴, dominantna namjena zemljišta u blizini šireg područja Projekta je šumsko zemljište. U blizini Projekta nema stambenih ili drugih objekata.

⁴ Koordinacija podataka o okolišu - [European Environment Agency](#) (Evropska agencija za zaštitu okoliša)

Oktobar 2017

Slika 11: Namjena zemljišta na širem području Projekta prema CORINE metodologiji



Izvor: Koordinacija podataka o okolišu – Evropska agencija za zaštitu okoliša

5.7. FLORA I FAUNA

Prostor sliva Une spada među područja sa najvećim biološkim diverzitetom, tako se u slivu Une nalazi preko 1900 biljnih vrsta, što čini preko 50% svih vrsta koje obitavaju na području BiH. Prema Studiji ranjivosti Unsko – sanskog kantona, na području sliva Une nalazimo 68 taksona makroskopskih beskičmenjaka, 10 vrsta vodozemaca, 23 vrste riba, 12 vrsta gmažova, 120 vrsta ptica, te 60 vrsta sisara.

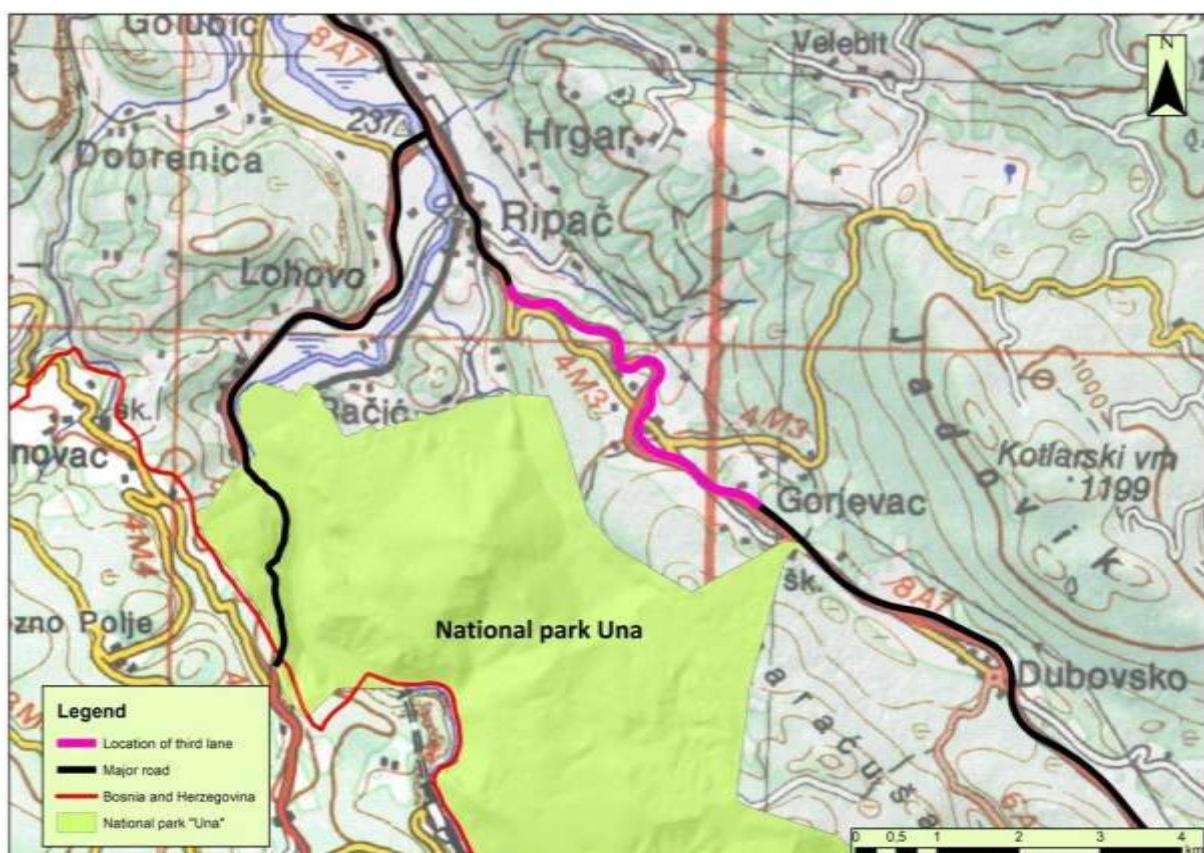
Na gradilištu se mogu pronaći šume bukve i jele te šume smreke i ariša. Nijedna od ovih vrsta nije ugrožena. Ipak, Izvođač će angažirati biologa da obavi pregled i analizu biljnog pokrova prije početka i po završetku radova na gradilištu.

5.8. ZAŠTIĆENA PODRUČJA

Lokacija Projekta ne nalazi se u zaštićenoj zoni definiranoj Prostornim planom FBiH i Prostornim planom Unsko-sanskog kantona. Prema Komisiji za zaštitu nacionalnih spomenika, također nema evidentiranih arheoloških nalazišta u promatranom području.

Najbliže zaštićeno područje je Nacionalni park Una, koji se nalazi cca. jedan kilometar od najbliže tačke Projekta, kao što je prikazano na sljedećoj fotografiji. Uzimajući u obzir udaljenost od projektne lokacije, smatra se da građevinske aktivnosti neće imati direktnog ili indirektnog uticaja na Nacionalni park.

Slika 12: Zaštićena područja na širem području Projekta



Izvor: prostorni plan Unsko-sanskog kantona 2012.-2032.

5.9. STANOVNIŠTVO I NASELJA

Grad Bihać predstavlja centar Unsko – Sanskog kantona. Prema popisu iz 2013. godine, u Gradu je živjelo ukupno 61.186 ljudi na površini od cca. 900 kvadratnih kilometara.

Projektna dionica nalazi se na istočnom ulazu u Grad Bihać, te je s tim u vezi veoma važna za lokalno stanovništvo. Za stanovnike cjelokupnog područja jugoističnog dijela Unsko – sanskog kantona, predmetna dionica predstavlja najbrži i najadekvatniji put do Bihaća, koji predstavlja zdravstveni, obrazovni i administrativni centar regije.

Važnost projekta ogleda se u tranzitnom prometu budući da se cesta nalazi na magistralnoj cesti M-5 koja je jedna od najvažnijih tranzitnih pravaca u FBiH koja povezuje sjeverozapad i jugoistok zemlje.

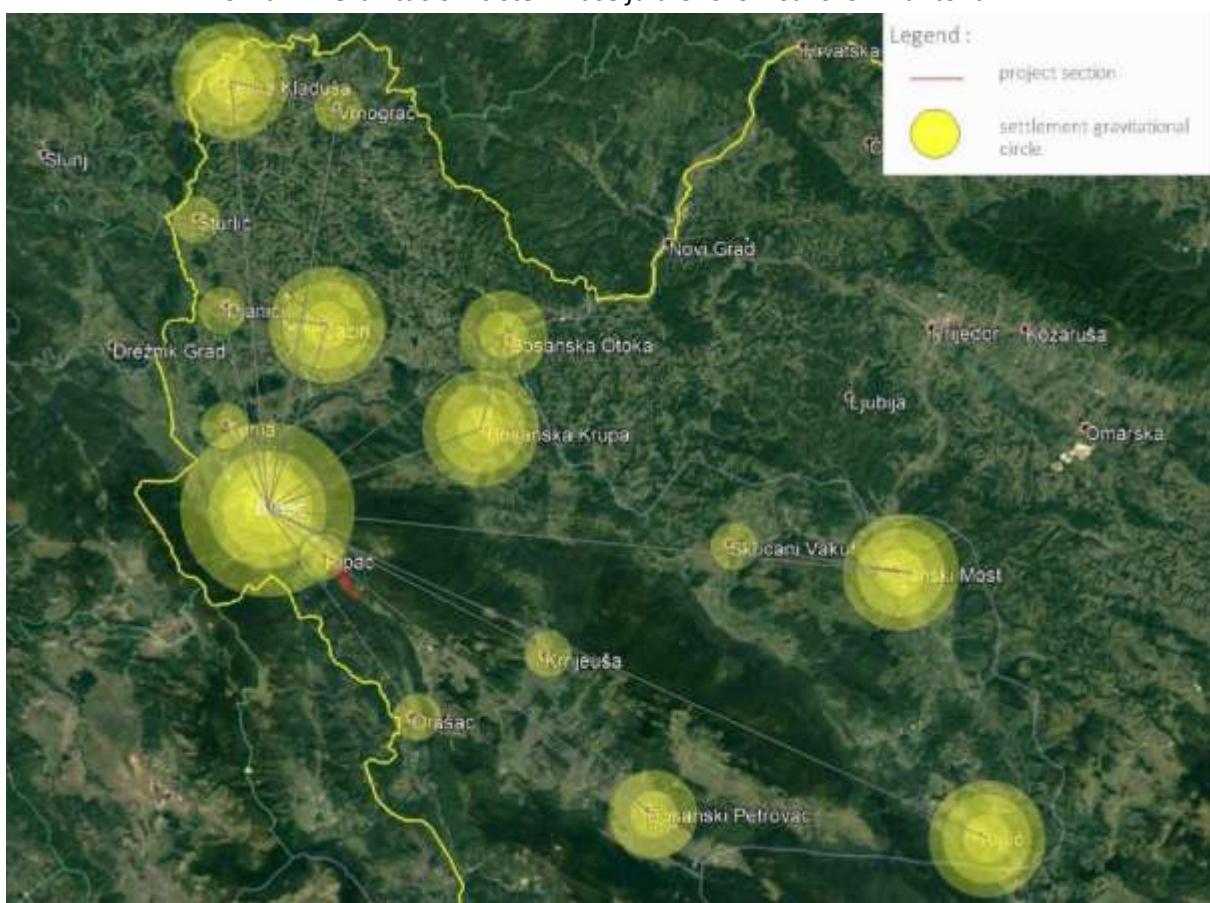
Slika 13: Udaljenost projektne lokacije i najbližih naselja



Izvor: JP Ceste FBiH

Oktobar 2017

Slika 14: Gravitacioni sistem naselja u Unsko – sanskom kantonu



Izvor: JP Ceste FBiH

6. OPIS MOGUĆIH UTJECAJA ZA VRIJEME PRIPREMNih RADOVA, IZVOĐENJA, KORIŠTENJA I ODRŽAVANJA

6.1. UTJECAJI ZA VRIJEME PRIPREMNih RADOVA

Socio-economski utjecaji

Eksproprijacija: ovaj projekat predviđa dodavanje trake za spora vozila na postojeću cestu, na dionici Ripač - Dubovsko. Ove aktivnosti podrazumijevaju eksproprijaciju 46 parcela u javnom vlasništvu i 37 parcela u privatnom vlasništvu. Broj ljudi na koje će utjecati projekat (PAP) je 33.

U tabeli 4 (parcele u javnom vlasništvu) i tabeli 5 (parcele u privatnom vlasništvu) dat je pregled zahvaćenih parcela. Podaci iz tabela predstavljaju približne podatke s obzirom na nepouzdana dostupna bazna istraživanja.

Dana 2. septembra/ rujna 2017. izvršen je terenski obilazak lokaliteta neophodnog za predmetne projektne aktivnosti kao što su odlaganje materijala i mašina, te je zaključeno da se javno zemljište ne koristi ni formalno ni neformalno. Javne konsultacije sa općinom provedene su 3. augusta/ kolovoza 2017. Općina je saglasna sa eksproprijacijom javnog zemljišta za potrebu izgradnje treće trake i saradnjom tokom svih projektnih aktivnosti.

Proces izuzimanja javnog zemljišta je zapravo samo administrativni prijenos vlasništva budući da prethodni vlasnik nema pravo na potraživanja i nikakva naknada mu neće bit plaćena.

Tokom istog terenskog obilaska uočeno je da se zahvaćene parcele nemaju produktivnu upotrebu, tako da neće biti ekonomskog utjecaja kao rezultat eksproprijacije.

Oktobar 2017

Tabela 4: Parcele u javnom posjedu potrebne za projektne aktivnosti

Parcel nr. (old survey)	Location	Name of parcel	Category	total area of plot	area to be expropriated	% of expropriated area
123	SP RIPAČ LOHOVO	CESTA	Road	n/a	396	n/a
123		CESTA	Road	n/a	162	n/a
1186/1		ŠUMA KOSA	Wood	n/a	11022	n/a
1123		PUT	Road	n/a	506	n/a
1189/1		ŠUMA ĐEŽELILOVAC I GOLI BRIEG	Wood	n/a	26916	n/a
591	K.O. RAČIĆ	PUT	Access road	11090	469	4,23%
594/1		CIJEPAC	Field	7730	1520	19,66%
681/1		CIJEPAC	Meadow	2000	126	6,30%
597/3		OGRADA	Meadow	4050	4364	107,75%
599/1		VRLETNA NJIVA	Field	26000	939	3,61%
667		VRLETNA NJIVA	Meadow	7470	1223	16,37%
669		VRLETNA NJIVA	Meadow	13200	306	2,32%
654		KRAJ GROBLJA DO CESTI	Field	4660	639	13,71%
154		PUT	Access road	27560	2144	7,78%
656		ZA KUĆOM	Pasture	1210	251	20,74%
655		KUĆIŠTE	Field	240	208	86,67%
652/1*		GROBLJE	Field	3000	1974	65,80%
657		GROBLJE	Wood	2300	197	8,57%
651		BAŠČA	Pasture	630	154	24,44%
649		GROBLJE	Pasture	2966	181	6,10%
617		BRDO	Pasture	n/a	1405	n/a
603/1		ĆULUMAK	Meadow	16310	8011	49,12%
609/1		KRČEVINA	Field	8330	644	7,73%
615		STUBLIĆ	Meadow	2830	286	10,11%
264		JASEN	Meadow	4430	618	13,95%
267/2	K.O. RIPAČ	KRAJ JASENA	Regional Road	n/a	790	n/a
268/2		KRAJ CESTE	Meadow	n/a	822	n/a
247/2		JASEN	Meadow	8600	1377	16,01%
248/4		JASEN	Meadow	12030	1928	16,03%
249/4		JASEN	Meadow	13460	491	3,65%
250/1		JASEN	Meadow	21740	1696	7,80%
274/1		DOL	Meadow	9750	1697	17,41%
257/1		HRASTIK	Wood	15600	13	0,08%
257/3		HRASTIK	Wood	376645	8957	2,38%
587/1		OKLINAK	Wood	n/a	506	n/a
1186/1	K.O. RIPAČ	KLANAC	Wood	104519	305	0,29%
1189/1		KLANAC	Pasture	2005	n/a	n/a
1009/2		GOLI BRIJEG	Regional Road	n/a	109976	n/a

Izvor: JP Ceste FBiH

PLAN UPRAVLJANJA OKOLIŠEM I SOCIJALNIM ASPEKTIMA (ESMP) ZA PROJEKAT IZGRADNJE TRAKE ZA SPORA VOZILA NA DIONICI RIPAČ - VRTOČE (M 5)

Oktobar 2017

Tabela 5: Parcele u privatnom posjedu potrebne za projektne aktivnosti

Parcel nr. (old survey)	Location	Name of parcel	Category	total area of plot	area to be expropriated	% of expropriated
1244/1	SP RIPAČ LOHOVO	ŠUMA GLAVICA	Wood	n/a	1275	n/a
1244/10		ŠUMA GLAVICA	Wood	n/a	46	n/a
1242		PAŠNJAK U RAČIĆU	Pasture	n/a	920	n/a
1183		PUT ZAKOP	Access road	n/a	55	n/a
1240		ORANICA TORINA NAD CESTOM	Arable land	n/a	743	n/a
1239		ORANICA TORINA NAD CESTOM	Arable land	n/a	727	n/a
1190		PAŠNJAK GOLI BRIJEG	Pasture	n/a	580	n/a
688/3		KUĆIŠTE	construction site	n/a	55	n/a
592/1	K.O. RAČIĆ	NJIVICA	Field	9920	2675	26,97%
687		NJIVICA	Meadow	2700	1057	39,15%
686		NJIVICE	Meadow	1940	349	17,99%
592/2		NJIVICA	Field	3210	878	27,35%
682/1		OGRADA	Field	2070	1863	90,00%
674/1		MEĐA	Pasture	360	132	36,67%
620		KUĆIŠTE	Field	110	55	50,00%
650/1		BRIJEG	Pasture	1850	689	37,24%
639		NJIVICA	Field	3930	417	10,61%
640/1		POLJANA	Field	3700	1468	39,68%
618/1		STUBLIĆ	Field	9370	906	9,67%
616/2		STUBLIĆ	Field	5330	197	3,70%
641/1		POLJANA	Field	2210	1065	48,19%
266/1		MEĐU PUTEVIMA	Field	3200	216	6,75%
265/1		MEĐU PUTEVIMA	Wood	460	245	53,26%
392/3		ĆULUMAK	Meadow	5680	865	15,23%
383/1		ĆULUMAK	Meadow	8000	335	4,19%
269/2		HRASTIK	Meadow	2050	903	44,05%
246		JASEN	Meadow	n/a	1471	n/a
227		JASEN	Meadow	1010	404	40,00%
226/1		JASEN	Field	13400	592	4,42%
225/1		JASEN	Field	n/a	1470	n/a
223/1		JASEN	Field	5000	1572	31,44%
220/1		JASEN	Field	n/a	1041	n/a
219/2		JASEN	Meadow	1450	931	64,21%
218/1		JASEN	Meadow	n/a	754	n/a
191/3		JASEN	Wood	n/a	78	n/a
1189/1	K.O. RIPAČ	GOLI BRIJEG	Wood	1007	50	4,97%

Izvor: JP Ceste FBiH

Oktobar 2017

Slika 15 (a-f): Fotografije snimljene za vrijeme terenskog obilaska 2. septembra 2017.



a) zemljište duž projektne dionice



b) zemljište duž projektne dionice



c) zemljište duž projektne dionice



d) zemljište duž projektne dionice

Izvor: JP Ceste FBiH

6.2. UTJECAJI ZA VRIJEME IZVOĐENJA RADOVA

Utjecaj na kvalitet zraka

Izduvni gasovi - Mašine koje se koriste za vrijeme izvođenja radova i zastoje u prometu, tj. zastoje uslijed radova na izgradnji treće trake, dovesti će do povećanja emisije izduvnih gasova kao što su SO₂, CO₂, CO, NO_x i Pb.

Generiranje prašine - najznačajniji polutanti su čvrste čestice (PM10 i PM2,5). Mogući izvori stvaranja prašine uključuju radove na rušenju, aktivnosti na pripremi gradilišta posebno iskopavanje i ravnjanje, rukovanje građevinskim materijalima kao što su šljunak, pijesak, asfalt, cement i sama gradnja.

Utjecaj na nivo buke i vibracije

Emisije buke vjerojatno će se pojaviti tokom pripreme gradilišta. Mogući izvori buke su: aktivnosti na pripremi gradilišta poput iskopavanja i ravnjanja, korištenje alata i opreme, montaža građevinskih materijala na gradilištu; istovaranje građevinskih materijala kao što su šljunak, pijesak, asfalt itd. i uopće rad mašina za gradnju.

Utjecaj na kvalitetu površinskih voda

Moguća kontaminacija vode – može nastati uslijed općih građevinskih aktivnosti i nespretnosti te podrazumijeva neadekvatno izvlačenje resursnog materijala, rukovanje s opasnim tvarima (npr. hemikalije i boje), neodgovarajuće rukovanje tečnim i čvrstim otpadom, oštećenje opreme što može dovesti do propuštanja maziva i goriva (povećano zamućenje, unos masnoća i ulja), itd. Ovi negativni utjecaji se mogu izbjegić pažljivim postupanjem i poštivanjem građevinskih praksi definiranih u ovom ESMP-u, tako da izgradnja nema nikakvih značajnih utjecaja na kvalitet podzemnih voda.

Utjecaj na geomorfolofiju i kvalitet tla

- Moguća pojava odrona ovisno o vrsti terena i stabilnosti kosina;
- Erozija – uklanjanje humusa može dovesti do pojave rizika od erozije ogoljenog tla i povećati utjecaj oborinskih voda;
- Suzbijanje tla uslijed rada teških mašina (vozila i oprema za izgradnju) koje se kreću na lokaciji;
- Nekontrolirani (skladištenje, rukovanje i odlaganje) i netretirani otpad jedan je od najvećih izvora zagađenja koja mogu poremetiti kvalitet tla.

Utjecaj na korištenje zemljišta

Izgradnja trećih traka može rezultirati:

- Promjenom trenutnog korištenja zemljišta: od šumskog do građevinskog zemljišta,

Oktobar 2017

- Prekidom u korištenju zemljišta zbog neodgovarajućeg upravljanja otpadom u smislu nekontroliranog i nepročišćenog otpada (npr. slučajna izljevanja iz građevinskih mašina, čvrsti otpad koji su proizveli radnici na gradilištu) koje može štetiti lokalnim zajednicama.

Utjecaj na biološke i prirodne resurse

- Rad teških mašina tokom faze izgradnje može dovesti do toga da biljke budu prekrivene prašinom (npr. začepljenja i oštećenja stoma, sjene, abrazija površine ili kutikule lista), što će utjecati na rast biljaka i hranidbeni lanac životinja;
- Zagađenje tla opasnim materijama (gorivo i ulja u slučaju izljevanja) mogu naštetići biološkoj raznolikosti okolnog područja;
- Uklanjanje sloja vegetacije može uništiti životinska staništa.

Utjecaj na zaštićena područja

- Promatrani projekat se ne nalazi niti u jednom od postojećih ili planiranih zaštićenih područja niti u njihovoј blizini. Najbliže zaštićeno područje je Nacionalni park Una koji se nalazi na otprilike 1 km od najbliže tačke Projekta. Uzimajući u obzir udaljenost od projektne lokacije, smatra se da neće biti negativnih direktnih ili indirektnih utjecaja na Nacionalni park.

Utjecaj na vrijednost krajolika

Djelomična izmjena krajolika i vizualnih aspekata može se očekivati organiziranjem gradilišta, prisustvom osoblja i mašina na lokalitetu. Ti utjecaji privremeni su i zanemarivi.

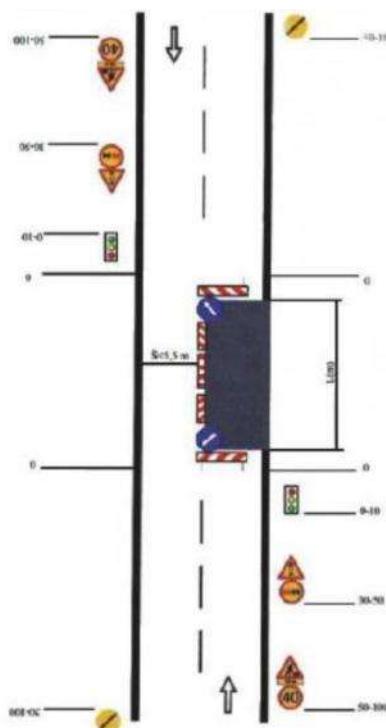
Utjecaj na sigurnost prometa i tok prometa

Zagušenje prometa i prepreke na projektnoj dionici koje dovode do zagušenja vjerovatno se mogu očekivati na lokalnim i magistralnim cestama (M-5). To se posebno očekuje tokom isporuke građevinskog materijala na gradilište i sakupljanja otpada sa gradilišta. Tokom rekonstrukcije traka, jedna od prometnih traka će biti zatvorena za promet, stoga će se smanjiti protok te su mogući zastoji na projektnoj dionici i okolnom području.

Mjere sigurnosti prometa koje će biti na snazi za vrijeme izvođenja radova uključuju svjetlosnu i vertikalnu saobraćajnu signalizaciju kao što je prikazano na slici 16.

Oktobar 2017

Slika 16: Shema i primjer mjera sigurnosti prometa za vrijeme izvođenja radova



Izvor: JP Ceste FBiH

Utjecaj na sigurnost stanovnika

Prisustvo radnika: može ponekad utjecati na sigurnost lokalnog stanovništva. Obzirom na lokalnu praksu da se kampovi ne uspostavljaju, ovaj utjecaj je zanemariv.

Socio-ekonomski utjecaji

Privremeno izuzimanje i štete na privatnim posjedima: Ne očekuje se da će biti potrebno privremeno izuzeti privatno niti javno zemljište kako bi se formiralo gradilište za mašine i neophodni materijal. Mašine i materijali će biti odloženi na zemljište u vlasništvu Investitora koje se nalazi uz projektnu dionicu.

Utjecaj na prirodnu baštinu: otežan pristup Nacionalnom parku Una koji je u blizini projektne dionice. Iako je projektna dionica najprikladniji način za dolazak u Nacionalni park iz jugoistočnog dijela Bosne i Hercegovine, ovaj se utjecaj minimizira izbjegavanjem potpune blokade prometa tokom cijelog građevinskog perioda.

Nova radna mjesta i utjecaji na lokalne firme (pozitivan): Očekuje se da će se stvoriti nove poslovne prilike za lokalne firme kao što su prijevoznici, dobavljači i pružatelji uslužnih djelatnosti. Očekuje se da će Projekt imati pozitivne uticaje na lokalne mogućnosti zapošljavanja sa otvaranjem novih radnih mjesta tokom izgradnje cesta. Ovaj se utjecaj smatra kratkoročnim i malim.

Utjecaj na životne uvjete u lokalnim zajednicama

Očekuju se sljedeći negativni utjecaji tokom izgradnje:

- Povećanje buke,
- neodgovarajuće odlaganje građevinskog otpada (detaljne odredbe o upravljanju građevinskim otpadom trebaju se nalaziti u WMP-u),
- lokalne firme mogu biti oštećene uslijed kašnjenja sa isporukom robe i proizvoda. Utjecaj je kratkoročan i nizak budući da neće biti zastoja prometa tokom izvođenja radova.

Utjecaji na lokalni promet: Lokalni promet će biti u porastu (uključujući teške maštine i kamione) gdje će u funkciji biti samo jedna traka zbog čega će dolaziti do kašnjenja i ograničenja pristupa.

6.3. UTJECAJI ZA VRIJEME KORIŠTENJA I ODRŽAVANJA

Ne očekuju se novi negativni utjecaji na okoliš, niti pogoršanje potojećih negativnih utjecaja za vrijeme korištenja i održavanja.

Socio-ekonomski utjecaji

Utjecaj na promet: U skladu sa Tabelom 1: Očekuje se povećanje prometa na magistralnoj cesti M-5, dionica Vrtoče – Bosanski Petrovac, za vrijeme prvog perioda korištenja. Tim slijedom, do 2040. se očekuje povećanje pometa za cca 78 % u odnosu na PGDS iz 2016. godine (posljednji izmjereni podaci o PGDS-u). Nadalje, očekuje se povećanje brzine vozila nakon dodavanja trake za spora vozila.

6.4. POZITIVNI UTJECAJI

Socio-ekonomski utjecaji

Utjecaj na promet: U skladu sa Tabelom 1: Očekuje se povećanje prometa na magistralnoj cesti M-5, dionica Vrtoče – Bosanski Petrovac, za vrijeme prvog perioda korištenja. Tim slijedom, do 2040. se očekuje povećanje pometa za cca 78 % u odnosu na PGDS iz 2016. godine (posljednji izmjereni podaci o PGDS-u). Nadalje, očekuje se povećanje brzine vozila nakon dodavanja trake za spora vozila.

6.5. Mjere poboljšanja

Tabela 6: Mjere poboljšanja

Utjecaj	Poboljšanja koja se trebaju ostvariti	Procjena troškova (US\$)		Institucionalna odgovornost	
		Operativni	Implementacija	Operativni	Implementacija
▪ Promet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Značajno poboljšanje sigurnosti vozača izgradnjom trake za spora vozila i poboljšanje vidljivosti za vozače; ▪ Bolji protok prometa, ▪ Smanjenje vremena i troškova putovanja poboljšanjem kolovozne konstrukcije, poboljšanje sigurnosti cesta i prometa izgradnjom trake za spora vozila. 	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	Izvođač	JP Ceste FBiH
▪ Socio-ekonomski	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Novi poslovi i poslovne mogućnosti za lokalne građevinske radnike i firme; ▪ Lakši pristup lokalne zajednice kantonalnom centru gdje se nalaze neophodne uslužne djelatnosti te radnim mjestima, obrazovanju i zdravstvu 	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	Izvođač	JP Ceste FBiH
▪ Zrak i tlo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Izgradnjom trake za spora vozila će biti manja zagušenja što znači da će se smanjiti emisije prometnih zagađivača zbog čega će kvaliteta zraka biti bolja i zagađenje tla manje. 	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	Izvođač	JP Ceste FBiH

7. MJERE UBLAŽAVANJA

Svrha ovog ESMP je utvrđivanje mjera ublažavanja povezanih sa utjecajima na okoliš koje su identificirane za ovu projektnu aktivnost. Mjere ublažavanja uključene su u ovo poglavlje i sažete u *Tabeli 7*. Ovo poglavlje uključuje i opće odredbe i mjere ublažavanja koje će angažirani izvođač za izgradnju treće trake morati poštivati i/ ili obavljati. Zahtjevi koje Izvođač treba slijediti, osim odredbi ESMP, biće navedeni u nizu planskih dokumenata (planova) koji će izraditi Izvođač prije početka radova. Izrada takvih dokumenata omogućiće prilagodbu mjera ESMP-a na temelju potencijalnih novih saznanja na licu mesta, kao rezultat javnih konsultacija ili izradom baznih mjerena.

U sklopu Tenderske dokumentacije (TD) za Izvođača, JP Ceste FBH će zahtijevati da Izvođač dostavi Plan organizacije gradilišta (CSOP), koji će naznačiti određene zahtjeve, kako za dovršenje radova tako i za provedbu mjera ublažavanja.

CSOP se sastoji od sljedećih elemenata⁵:

- (i) Opis pripremnih radova i opis organizacije lokacije tokom i nakon izgradnje (projekt pristupnih cesta, gradilišnih cesta, manipulativnih i parkirnih mjeseta, raspored instalacija, projektiranje i organizacija privremenih građevinskih objekata, sanacija terena po završetku radova). Ovaj dio CSOP-a mora sadržavati tehnički opis, proračun i grafičke priloge te BoQ (predmjer radova).
- (ii) Tehnološka shema (mjesto i rad skladišta i odlagališta materijala, mjesto održavanja mehanizacije, odlagališta za posebne vrste otpada, skladištenje opasnih i štetnih tvari). Ovaj dio CSOP-a mora sadržavati tehnički opis, proračun i grafičke priloge te BoQ.
- (iii) Elaborat sigurnosti (Elaborat zaštite na radu i Elaborat o zaštiti od požara i eksplozija), koji će, prema odredbi ovog ESMP-a, uključiti Plan upravljanja u slučaju nesreća (MPCA), i
- (iv) Praktični plan provedbe ESMP-a i, između ostalog, detaljan Plan upravljanja otpadom (WMP).

Dodatni zahtjev za Izvođača, kako je predviđeno ovim ESMP, jest izraditi i dostaviti detaljan Plan upravljanja prometom (TMP) 30 dana prije početka radova (u skladu sa *Dodatkom 4. Upravljanje sigurnošću prometa na cestama ESMF-a*). TMP također uključuje upravljanje prometom prema sezoni, naročito pokušavajući minimizirati učinke tokom ljetnih mjeseci.

U okviru projekta, JP Ceste FBH je pripremilo Okvir politike preseljenja (RPF) koji pojašnjava principe eksproprijacije/ preseljenja i naknade, organizacijske aranžmane i

⁵ *Uredba o organizaciji gradilišta, obaveznoj dokumentaciji na gradilištu i učesnicima u građenju ("Službene novine FBiH", br. 48/09)*

Oktobar 2017

postupaka planiranja eksproprijacije/ preseljenja. U ovom podprojektu očekuje se eksproprijacija javnog zemljišta dok se privatno zemljište neće eksprosirati.

7.1. MJERE UBLAŽAVANJA U FAZI PRIJE POČETKA RADOVA

7.1.1. Izvođač

JP Ceste FBH će osigurati kroz ugovorne odredbe da se građevinska djelatnost obavlja bez opasnosti po zdravlje i sigurnost svih radnika i lokalne zajednice. Stoga će Izvođač planirati, koordinirati, nadzirati i pratiti poduzete aktivnosti kako bi učinkovito smanjio rizike koji se pojave tokom rada

ESMP je sastavni dio TD (tenderske dokumentacije) i Ugovora za izvođenje radova. Izvođačeva obaveza je uključiti provedbu mjera zaštite okoliša i socijalne zaštite u ukupne troškove.

Izvođač će morati dati kratku izjavu koja potvrđuje da:

- su uvjeti ESMP procijenjeni i uključeni u cijenu ponude,
- Izvođač radova ima kvalificiranu i iskusnu osobu u Izvođačevom timu koja će biti odgovorna za ispunjenje zahtjeva zaštite okoliša i društvene odgovornosti ESMP.
- Izvođač će se pridržavati važećih zakona BiH i FBiH, EU standarda i zahtjeva Svjetske banke, uključujući relevantne operativne politike, ovog ESMP, ESMF-a i Smjernica za zaštitu okoliša, zdravlje i sigurnost, gdje je to primjenjivo.

Sljedeći ugovorni uvjeti primjenjuju se na Izvođače radova koji su zaposleni od strane JP Ceste FBiH:

- Izvođač će morati pripremiti CSOP specifičan za određenu lokaciju u skladu sa zahtjevima ovog ESMP. Prije dostavljanja ugovora i potpisivanja, sve dostavljene CSOP-ove će službeno pregledati JP Cesta FBH.
- Izvođač će dostaviti službene pisane izvještaje JP Cesta FBH u skladu sa zahtjevima iz ESMP koji je dio ovog dokumenta;
- JP Cesta FBH je odgovorno za upoznavanje svih Izvođača radova, podgovarača i osoblja koje rade na Projektu sa sadržajem i odredbama ovog ESMP i svim kaznama koje proizlaze iz neusklađenosti s njima;
- Izvođač je odgovoran za obavljanje JP Cesta FBH odmah nakon primitka bilo kakvih žalbi ili pritužbi, kao i provedbu svih korektivnih radnji odmah nakon utvrđivanja. Izvođač će obavijestiti podnositelja žalbe o Mechanizmu za rješavanje žalbi. Sve žalbe će se registrirati u Centralnoj komisiji za registar protužbi (CFD) i prijaviti u Centralnu evidenciju žalbi. Izvođač će redovno popunjavati obrasce za

Oktobar 2017

podnošenje žalbe navedene u Prilogu 2. ovog ESMP-a, i dostavljati Izvođaču u sklopu mjesecnih izvještaja.

Izvođač će mjesечно dostavljati izvješaje o upravljanju i praćenju radnih uvjeta direktnih i indirektnih radnika na gradilištu i osigurati postojanje sistema za praćenje usklađenosti s radnim, zdravstvenim i sigurnosnim standardima.

Izvođač mora:

- osigurati da svi radnici moraju biti u skladu sa svim državnim/ federalnim zakonima o radu i zdravlju i sigurnosti, kao i svim drugim relevantnim standardima, uključujući smjernice EHS-a Svjetske banke te će biti odgovoran ako ih ne zadovolji,
- će biti odgovoran za sve aktivnosti poduzete od njegovih podizvođača,
- održavati redovnu učinkovitu dvosmjernu komunikaciju sa svim zaposlenicima, razmjenjivati informacije i pomagati odmah u rješavanju nepredviđenih problema.
- razmjenjivati informacije i zahtijevati sve planove podizvođača o značajnim opasnostima i rizicima po zdravlje koji su povezani sa njihovim radnim aktivnostima.

Predložene mjere ublažavanja mjera će biti priložene tenderskoj dokumentaciji i shodno tome, ugovoru sa Izvođačem. ESMP je sastavni dio programa rada i kao takav će biti dostavljen Izvođaču i izведен prema nalogu.

Tokom faze izgradnje, Izvođači će dodijeliti odgovornost nadgledanja svakodnevnog usklađivanja sa ESMP-om starijim članovima osoblja. Izvođači će biti odgovorni za provedbu svih mjera uključenih u SS ESMP za sve aktivnosti poduzete u smislu ugovora o izgradnji (uključujući rad podizvođača). Usklađenost Izvođača s tim mjerama ocjenjuje tim za nadzor nad izvođenjem radova koji imenuje JP Ceste FBiH, u skladu s Uredbom o uređenju gradilišta, obaveznoj dokumentaciji na gradilištu i učesnicima u građenju FBiH.

7.1.2. Eksproprijacija i nedobrovoljno preseljenje

Ovaj projekat predviđa dodavanje trake za spora vozila za postojeću cestu, na dionici Ripač – Dubovsko. Ove aktivnosti podrazumijevaju eksproprijaciju devet 46 parcela u javnom vlasništvu i 37 parcela u privatnom vlasništvu. Broj PAP-a iznosi 33.

Skraćeni akcioni plan preseljenja (ARAP) će se razviti i implementirati prije početka radova.

Kompletna eksproprijacija će se vršiti u skladu sa zakonodavstvo FBiH (prije sve Zakona o eksproprijaciji FBiH) i zahtjeva određenih u WB OP 4.12 o nedobrovljnom preseljenju.

Oktobar 2017

Svi vlasnici, okupanti i korisnici ugrožene imovine u trenutku presjeka (cut-off date), bez obzira da li su sa potpunim pravom vlasništva ili bez, imaju pravo na kompenzaciju ili pomoć koja će biti određena u integrисаном RAP-u.

Sva kompenzacija mora biti isplaćena u skladu sa odredbama utvrđenim u ARAP-u i Okviru politike preseljenja (RPF). Kompenzacija će se uvijek izvršiti prije ulaska u posjed na zemljištu od strane korisnika eksproprijacije. Zemljište se ne može fizički oduzeti (npr. bilo kakvi građevinski ili neki drugi radovi ne mogu početi) prije nego što se kompenzacija ne isplati pogodjenim licima.

Sve pogodjene osobe biće informisane, smisleno konsultovane i ohrabrene da učestvuju u toku razvoja i implementacije ARAP-a i procesa eksproprijacije, u skladu sa zahtjevima za objavu informacija i konsultacije utvrđene u RPF-u.

Pored navedenog, efikasan mehanizam za pritužbe je na raspolaganju, a on služi za prikupljanje i blagovremeno reagovanje na specifične pritužbe vezane za kompenzaciju i preseljenje od strane pogodjenih lica. Mehanizam za pritužbe je detaljnije opisan u poglavljju 10.2.1 u ovom ESMP-u.

7.2. MJERE UBLAŽAVANJA ZA VRIJEME IZGRADNJE

7.2.1. Upravljanje okolišem

Tokom faze izgradnje, Izvođač će odgovornost nadgledanja svakodnevne usklađenosti s ESMP-om dodijeliti vodećem inžinjeru.

Izvođač će biti odgovoran za provedbu svih mjera uključenih u ESMP za sve aktivnosti poduzete u smislu ugovora o izgradnji (uključujući rad podizvodača).

Usklađenost izvođača sa odredbama ESMP-a procjenjivat će Nadzorni inžinjer imenovan od strane JP Ceste FBiH, u skladu sa Uredbom o uređenju gradilišta, obaveznoj dokumentaciji na gradilištu i učesnicima u građenju FBiH ("Službene novine FBiH", br. 48/09, 75/09 i 93/12).

Pregled usklađenosti će Izvođač mjesечно dostavljati JP Ceste FBiH. O neusklađenostima, incidentima i odstupanjima od ESMP-a biti će obaviješteni JP Ceste FBiH ili Nadzorni inžinjer, što je prije moguće, u roku od 24 sata od trenutka nastanka, pri čemu će JP Cesta FBiH reagirati na pojavu čim prije i primijeniti korektivne mjere s rokom za njihovo poduzimanje.

Sve mjere ublažavanja navedene su u Tabeli 7. Plana upravljanja okolišem i socijalnim aspektima.

7.2.2. Zdravlje i sigurnost

Radovi na sanaciji cestovne dionice mogu predstavljati zdravstvene i sigurnosne rizike za građevinske radnike i posjetitelje gradilišta. Korisnici cesta i građevinski radnici bit će izloženi riziku od: bio-fizičkih faktora rizika za zdravlje (npr. buka, prašina, hemikalije, građevinski materijal, kruti otpad, otpadne vode, vektorske bolesti i sl.) i prometnih nesreća uslijed prometa teških građevinskih strojeva tokom izgradnje.

Stoga je Izvođač dužan:

- osigurati da samo ispravno obučeni/ licencirani ljudi rade sa teškim strojevima;
- provesti odgovarajuće sigurnosne standarde za sve radnike i posjetitelje lokacije, koji ne bi smjeli biti niži od onih utvrđenih međunarodnim standardima⁶, uz pridržavanje nacionalnih standarda FBiH,
- osigurati osnovne sigurnosne značajke za posjetitelje, kao što su znakovi upozorenja za zaštitu i zabranu pristupa nesigurnim područjima ili obavezu svakog posjetitelja da nosi kacigu prije ulaska u gradilište,
- osigurati radnicima sigurnu i zdravu radnu okolinu, uzimajući u obzir inherentne rizike u svojoj posebnoj aktivnosti sanacije cesta i specifičnim vrstama opasnosti na radnim područjima,
- osigurati ličnu zaštitnu opremu (PPE) za radnike, kao što su sigurnosne čizme, kacige, maske, rukavice, zaštitna odjeća, zaštitne naočale, zaštitne naočale za cijelo lice i zaštitu ušiju. Održavanje PPE pravilnim čišćenjem prljave opreme i zamjenom oštećene sa novom.
- u sigurnosne procedure uključiti pružanje informacija, obuku i zaštitnu odjeću radnicima uključenim u opasne operacije i pravilno obavljanje njihovog posla.
- imenovati voditelja za zaštitu okoliša, zdravlje i sigurnost kako bi se brinuli za zdravlje i sigurnost radnika.

7.2.2.1. Sigurnosni aranžmani

Izvođač bi trebao osigurati da se svi mogući rizici velikih razmjera tokom rada eliminiraju ili svedu na minimum. Kako bi se spriječila mogućnost nesreća većeg razmjera, potrebno je

⁶ - Konvencija o zdravlju i sigurnosti na radu, 1981. (br. 155)

- Promotivni okvir Konvencije o zdravlju i sigurnosti na radu , 2006. (br. 187)

- Direktiva o zdravlju i sigurnosti na radu 89/391/EEC

- Smjernice Svjetske banke o zdravlju i sigurnosti na radu (30. april/ travanj 2007.)

- i druge preporuke i direktive EU.

Oktobar 2017

planirati i razviti mjere za smanjenje štetnih utjecaja. Dužnost Izvođača je uraditi Plan upravljanja u slučaju nesreća (MPCA).

MPCA treba uključiti organizacijsku strukturu, odgovornosti, postupke, komunikaciju, obuku, sredstva i druge mjere potrebne za pružanje odgovarajuće reakcije Izvođača u slučaju nesreća koje bi mogle nastati tokom projekta. Najvažnije stavke MPCA su sljedeće:

- identificiranje potencijalnih opasnosti i nesreće velikih razmjera,
- opće procedure za sve izvanredne situacije i nesreće koje se mogu pojaviti tokom Projekta zbog prirodnih nepogoda, nedostataka u opremi uslijed ljudskih pogrešaka,
- opis preventivnih mjera protiv nezgoda,
- osposobljavanje radnika za njihove uloge i odgovornosti prilikom nezgode,
- određivanje odgovorne osobe na licu mjesta,
- hitni postupci komunikacije,
- informacije i kontakti važnih lokalnih vlasti i hitnih službi,
- unutarnje i vanjsko upozorenje,
- planovi reagiranja za određene vrste opasnosti, primjerice medicinska pomoć, požar itd.

MPCA treba obuhvatiti:

- Plan odgovora u slučaju izljevanja,
- Pripravnost u hitnim slučajevima,
- Plan reagovanja u incidentnim situacijama.

Izvođač je također obavezan da:

- Izvođač bi trebao osigurati prijenosne toalete na gradilištima, ako cca 25 ljudi radi mjesec dana po cijeli dan. Mjesto prijenosnih objekata mora biti najmanje 6 m od odvodnog sistema i površinskih voda. Ovi prijenosni toaleti trebaju se čistiti jedanput dnevno, a svu kanalizaciju treba napumpati iz spremnika za prikupljanje jednom dnevno i treba ih dovesti do uobičajenog septičkog spremnika za daljnje postupanje.
- Izvođač bi trebao osigurati građevinskim radnicima na svim gradilištima flaširanu vodu za piće.

7.2.2.2. *Prva pomoć*

Izvođač će:

- osigurati da su objekti koji pružaju zdravstvenu zaštitu i prvu pomoć lako dostupni. Prikladno opremljene stanice prve pomoći moraju biti lako dostupne na čitavom radnom području;
- dokumentirati i prijavljivati nezgode, bolesti i nezgode na radnom mjestu;
- spriječiti nezgode, ozljede i bolesti koje potječu iz, u vezi sa, ili nastaju tokom rada, što je moguće više smanjiti mogući uzrok opasnosti na način koji je u skladu s dobrom međunarodnom praksom;
- utvrditi potencijalne opasnosti za radove, posebno one koji bi mogli predstavljati prijetnju po život i pružiti potrebne preventivne i zaštitne mjere;
- osigurati da se vozači gradilišta strogo pridržavaju pravila vožnje;
- osigurati odgovarajuću rasvjetu uz cestu.

7.2.3. Promet i cestovna sigurnost

Izvođač će izraditi Plan organizacije gradilišta (CSOP) koji uključuje pripremu i organizaciju gradilišta tokom i nakon izgradnje, uključujući ceste na gradilištu, tj. Plan upravljanja prometom (TMP). Promet na gradilištu treba regulirati na isti način kao i na javnim cestama.

Izvođač je dužan:

- pripremiti i dostaviti TMP JP Ceste FBH na odobrenje, najkasnije 30 dana nakon početka radova na bilo kojoj komponenti projekta uključenoj u preusmjeravanje i upravljanje prometom;
- u svrhu neprekinutog kretanja prometa tokom rekonstrukcije raskrsnice, uključiti u TMP sljedeće dijelove: detaljne crteže prometnih rješenja prikazom svih zaobilaznica, privremenih cesta, privremenih okretišta, potrebnih ograda, signalizacije/ rasvjete, prometnih znakova itd.;
- osigurati signalizaciju na strateškim mjestima;
- Instalirati i održavati informativnu tablu na svakoj važnoj raskrsnici, na cestama koje će se koristiti tokom rekonstrukcije, na kojoj će biti jasno naznačeni sljedeći podaci na lokalnom jeziku:
 - Lokacija; oznaka postaje i naziva mjesta,
 - Trajanje gradnje,
 - Ime i adresu za kontakt/ telefonski broj odgovornog osoblja,

Oktobar 2017

- Ime i adresu za kontakt/ telefonski broj Izvođača,
- Iskrena isprika zbog prouzrokovanih neugodnosti.

Zakon o cestama FBH, član 77., propisuje da se za svaku gradnju na javnoj cesti, za radove na redovnom održavanju ili za bilo koji drugi posao u prometu, mora uspostaviti odgovarajuća privremena oznaka. Odnosno, promet se mora regulirati na način koji će garantirati sigurnost prometa i izvođača sa minimalnim poremećajima.

Odgovarajuća oznaka odredit će se na temelju Pravilnika o prometnim znakovima (Pravilnik o prometnim znakovima i znakovima na cestama, načinima obilježavanja i preprekama na cestama i znakovima koje bi ovlaštena osoba mogla dati sudionicima u prometu ("Službene novine BiH", br. 16/07)) i u skladu sa Smjernicama za projektiranje, izgradnju, održavanje i nadzor cesta (Sarajevo/ Banja Luka 2005).

TMP treba sadržavati pojedinosti o sljedećem:

- Planu gradnje po fazama,
- Početku i trajanju radova,
- Pregledu postojećih uvjeta u blizini gradilišta,
- Utvrđivanju pogođenih područja,
- Mjerama ublažavanja,
- Planovima cirkulacije, uključujući zone ulaska i izlaza, trase za vuču materijala, tačke preokreta, parkirališta, zone međusobnog povezivanja s drugim prometnim cestama itd.
- Površinama za kretanje pješaka i vozila,
- Kontroli prometa za svaku očekivanu intervenciju, uključujući prikaz prepreka, staze, plan prometne snalizacije, znakove upozorenja itd.
- Zahtjevima za specijalna vozila, naprimjer vangabaritna,
- Gradilišnim cestama (pristup, rampe, utovar, istovar),
- Priključnim cestama za opskrbu vozila i skladištenje materijala,
- Očekivanoj interakciji pješaka i vozila,
- Ulozi i odgovornosti osoba na gradilištu u vezi s upravljanjem prometom,
- Uputama o postupcima kontrole prometa, uključujući hitne situacije.

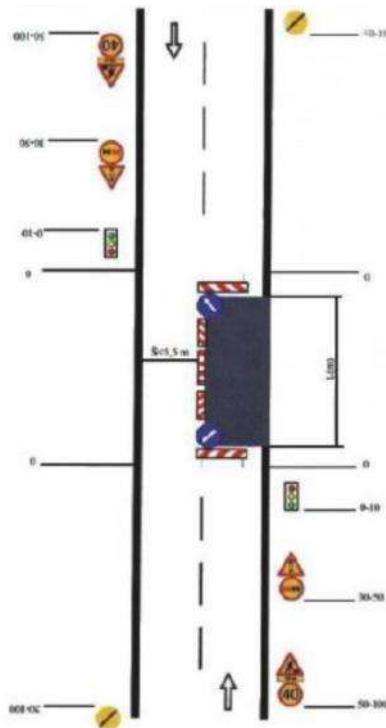
TMP bi također trebao sadržavati odgovarajuću komunikaciju sa stanovništvom koje je pogodjeno radovima u prometu i pravovremeno informiranje o promjenama u odvijanju prometa/ blokade ceste.

Oktobar 2017

TMP treba redovno pratiti (odgovornost nadzornog inžinjera) i revidirati kako bi se osigurala učinkovita primjena i uzele u obzir sve promjene na gradilištu. Svi radnici na gradilištu trebali bi se upoznati s TMP-om.

Mjere cestovne sigurnosti koje će se primjenjivati tokom rekonstrukcije projektne dionice uključuju rasvjetu i vertikalnu signalizaciju kako je prikazano na slici 17.

Slika 17: Shematski prikaz regulacije prometa za vrijeme građevinskih radova



Izvor: JP Ceste Federacije BiH

7.2.4. Sigurnost gradilišta

Izvođač će osigurati gradilište. Građevinsko zemljište mora biti obilježeno tablom sa podacima o radovima i učesnicima u građenju (ime investitora, ime izvođača, ime projektanta, ime i vrsta gradnje, početak i završetak radova). Ove mjere su neophodne kako bi Izvođač mogao osigurati sigurnost gradilišta i zabraniti ulazak od neovlaštenih osoba.

Elaborat o sigurnosti na radu i Elaborat o zaštiti od požara i eksplozije trebaju uključivati detaljne mjere sigurnosti na gradilištu kako bi se osigurala sigurnost mesta i uklonili mogući rizici i štetni utjecaji na zaposlenike i neovlaštene osobe.

Oktobar 2017

7.2.5. Eksproprijacija, nedobrovoljno preseljenje i ekonomsko premještanje

Ne očekuje se da će biti potrebno privremeno otkupiti privatno ili javno zemljište radi smještaja mašina i deponovanja materijala.

Međutim, ako privremeno izuzimanje privatne zemlje bude neophodno za vrijeme izvođenja radova, isto će biti dogovorenog sa vlasnicima a naknada će biti isplaćena u skladu sa odredbama ARAP-a koji će biti razvijen i RPF-a i to prije izuzimanja. Izvođač je odgovoran da radovi teku u pravom smjeru.

7.3. MJERE UBLAŽAVANJA U FAZI KORIŠTENJA

Potrebno je da JP Ceste FBIH izvrši upute navedene u Tabeli 7. Plana upravljanja okolišem i socijalnim utjecajima u fazi korištenja.

Oktobar 2017

7.4. SAŽETAK MJERA UBLAŽAVANJA UTJECAJA

Tabela 7: Plan upravljanja okolišem i socijalnim aspektima

Utjecaj/ problem	Mjere ublažavanja utjecaja	Procjena troškova (US\$)		Institucionalna odgovornost		Komentari
		Operativno	Implementacija	Operativno	Implementacija	
FAZA PRIJE IZGRADNJE						
▪ Utjecaju na životne uvjete	▪ Informiranje lokalnih zajednica o obimu radova i trajanju istih prije početka građevinskih radova, putem lokalnih novina, oglasnih ploča općine i web stranice, kao i preko web stranice JP Ceste, čim se ugovor potpiše	Interni resursi	Interni resursi	JP Ceste FBiH	JP Ceste FBiH	▪ Utjecaji na životne uvjete
▪ Usklađenost sa nacionalnim zakonodavstvom	▪ Pribavljanje svih potrebnih dozvola za implementaciju Projekta	Interni resursi	Interni resursi	JP Ceste FBiH + Projektant	Nadležno tijelo za izдавanje dozvola	▪ Usklađeno st sa nacionalnim zakonodavstvom
▪ Stvaranje radnih mjesta i utjecaj na lokalno poslovanje	▪ Unaprijed obavijestiti javnost o građevinskim radovima kako bi se omogućilo privrednicima i radnicima u toj oblasti da se pripreme za potražnju na tržištu putem lokalnih novina, oglasne ploče i internet stranice općine, kao i preko web stranice JP Ceste odmah po potpisivanju ugovora ▪ Unaprijed obavijestiti privrednike o građevinskim radovima, kako bi mogli planirati neophodnu upotrebu puta, kao i o mogućim zastojima (putem lokalnih novina, oglasne ploče i internet stranice općine, te preko web stranice JP Ceste odmah po potpisivanju ugovora)	Interni resursi	Interni resursi	Izvođač + JP Ceste FBiH	Izvođač + JP Ceste FBiH	Primjenjivo ako Izvođač bude trebao novu radnu snagu.

Oktobar 2017

Utjecaj/ problem	Mjere ublažavanja utjecaja	Procjena troškova (US\$)		Institutionalna odgovornost		Komentari
		Operativno	Implementacija	Operativno	Implementacija	
▪ Eksproprijacija i nedobrovoljno preseljenje	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Razvijanje skraćenog akcionog plana preseljenja (ARAP) ▪ Javne rasprave na ARAP ▪ Implementacija odredbi iz ARAP-a ▪ Sva eksproprijacija vršit će se u skladu sa primjenjivim zakonima FBiH i operativnim politikama Svjetske Banke OP 4.12. o nedobrovoljnem preseljenju ▪ Kompenzacija će se uvijek plaćati prije ulaska u posjed na zemljištu od strane korisnika eksproprijacije ▪ Sve zahvaćene osobe će biti informisane, smisleno konsultovane i ohrabrene da učestvuju kroz proces razvoja ARAP-a i procesa eksproprijacije, u skladu sa objavom informacija i konsultacija određenih u RPF-u. ▪ Osiguranje efektivnog mehanizma za pritužbe za prikupljanje i reagovanje na vrijeme na specifične pritužbe vezane za kompenzaciju i preseljenje, a koje šalju zahvaćene osobe. Ovo će se raditi u skladu sa detaljima opisanim u poglavlju 10.2.1 u ovom ESMP-u (Mehanizam za pritužbe). 	Interni resursi	Interni resursi	JP Ceste FBiH + Grad Bihać		
FAZA IZGRADNJE						
▪ Ograničenje pristupa	▪ Implementacija odredaba o pravovremenom informiraju građana putem medija o predstojećim građevinskim radovima, očekivanom trajanju radova, alternativnim pravcima itd., putem informativne brošure na gradilištu, lokalnih novina, oglasne ploče i internet stranice općine, kao i preko internet stranice JP Ceste, odmah po potpisivanju ugovora	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	Izvođač	Nadzorni organ*	

* Nadzorni organ će biti Konsultant kojeg imenuje JP Ceste FBiH prema zakonodavstvu Federacije BiH.

Oktobar 2017

Utjecaj/ problem	Mjere ublažavanja utjecaja	Procjena troškova (US\$)		Institutionalna odgovornost		Komentari
		Operativno	Implementacija	Operativno	Implementacija	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implementacija TMP-a. ▪ Postavljeni jasni znakovi. Obaveštenja o zatvaranju puteva putem medija ili drugih aktera u vezi sa sigurnošću na putu ▪ Površine na kojim su uskladišteni materijali i oprema jasno su označeni i spriječen neovlašten pristup 					
▪ Privremeno zauzimanje zemljišta u privatnom vlasništvu za izgradnju pristupnih cesta, smještaj radnika, mašina i materijala.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Izbjegavanje korištenja zemljišta u privatnom vlasništvu; ▪ U slučaju da izbjegavanje nije moguće, potrebno implementiranje odredaba RFP-a o privremenom zauzimanju 	Interni resursi	Izvođač	JP Ceste FBiH	JP Ceste FBiH *	
▪ Utjecaji na životne uvjete lokalnog stanovništva	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pružanje blagovremenih informacija građanima o bilo kakvim smetnjama i neugodnostima; putem informativne brošure na gradilištu, lokalnih novina, oglasne ploče i internet stranice općine, kao i preko internet stranice JP Ceste, odmah po saznanju o vrsti i trajanju prekida i neugodnosti. ▪ Implementacija TMP-a; ▪ Implementacija CSOP-a; ▪ Implementacija odredbi ESMP-a. 	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	JP Ceste FBiH (pružanje informacija građanima) + Izvođač (pružanje odredbi TMP-a, CSOP-a, ESMP-a)	Nadzorni organ*	

* Nadzorni organ će biti Konsultant kojeg imenuje JP Ceste FBiH prema zakonodavstvu Federacije BiH.

Oktobar 2017

Utjecaj/ problem	Mjere ublažavanja utjecaja	Procjena troškova (US\$)		Institutionalna odgovornost		Komentari
		Operativno	Implementacija	Operativno	Implementacija	
▪ Utjecaji na lokalni saobraćaj (povećanje lokalnog saobraćaja, uključujući teške maštine i kamione), korištenje samo jedne trake što dovodi do zastoja i ograničenja pristupa	▪ Implementacija TMP-a; ▪ Uvođenje odgovarajuće signalizacije i znakova upozorenja; ▪ Pravovremeno informiranje javnosti o smetnjama u saobraćaju.	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	Izvođač	Nadzorni organ*	U saradnji sa kantonalnim Ministarstvom unutrašnjih poslova i BIHAMK-om
▪ Emisije u zrak: - izduvni gasovi; - prašina	▪ Visokokvalitetna fosilna goriva (sa niskim procentom sumpora i olova) moraju se koristiti za građevinske maštine i opremu; ▪ Sve maštine i vozila koja se koriste za izgradnju/ rekonstrukciju/ rehabilitaciju moraju imati upotrebljive dozvole; ▪ Vozila se moraju redovno održavati; ▪ Potrebno je koristiti opremu sa ugrađenim filterima za smanjenje emisije čadi; ▪ Kada nisu u upotrebi, oprema i maštine se moraju ugasiti; ▪ Maksimalna brzina vozila na neasfaltiranom putu treba biti ograničena na 20 km/h; ▪ Gradilište se mora polijevati vodom da se sprječi pojave prašine (u područjima sa suhim tlom gdje radovi proizvode prašinu) ▪ Pjesak i šljunak moraju biti transportovani pokrivenim kamionima.	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	Izvođač	Nadzorni organ*	

Oktobar 2017

Utjecaj/ problem	Mjere ublažavanja utjecaja	Procjena troškova (US\$)		Institutionalna odgovornost		Komentari
		Operativno	Implementacija	Operativno	Implementacija	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Povećan nivo buke i vibracija: - emisija buke i smetnje izazvane bukom, - vibracije 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ U slučaju pritužbi lokalnog stanovništva zbog buke, mora se ograničiti istovremena upotreba mašina koje proizvode buku iznad 70 dB; ▪ U slučaju pritužbi lokalnog stanovništva zbog buke mora se manjiti broj kamiona koji dnevno dolaze na gradilište ▪ Sve mašine i vozila koji se koriste za izgradnju/ rekonstrukciju/ rehabilitaciju moraju imati upotrebne dozvole; ▪ Oprema i mašine koji se ne koriste moraju biti ugašeni; ▪ Maksimalna brzina vozila na neasfaltiranom putu treba biti ograničena na 20 km/h; 	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	Izvođač	Nadzorni organ*	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emisije u podzemne vode: - Moguća kontaminacija podzemnih voda 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Osigurati postojanje plana za hitne slučajeve, kojim se sprječavaju curenja i razlijevanja koja se mogu pojaviti u slučaju nesreće na radu; ▪ Sprječiti aktivnosti popravki, rukovanja mašinama, gorivima ili mazivima na prostorima koji nisu specijalno određeni za ove aktivnosti; ▪ Odgovarajuće odlaganje otpada i odvajanje opasnog otpada, kao i angažovanje ovlaštenih kompanija za konačno odlaganje otpada; ▪ Moraju se koristiti sistemi za sakupljanje ulja i goriva, kako bi se sprječilo curenje; ▪ Radi prevencije curenja, vozila i mašine moraju se redovno održavati. 	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	Izvođač	Nadzorni organ*	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Degradacija tla i emisije u tlo: - Erozija tla; - kontaminacija tla 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neophodna je kontrola tokom zemljanih radova kao bi se izbjegla degradacija stabilnosti terena; ▪ Pravilno odlaganje otpada; odvajanje opasnog otpada; angažovanje ovlaštenih kompanija za konačno 	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	Izvođač	Nadzorni organ*	

Oktobar 2017

Utjecaj/ problem	Mjere ublažavanja utjecaja	Procjena troškova (US\$)		Institutionalna odgovornost		Komentari
		Operativno	Implementacija	Operativno	Implementacija	
uljem, gorivom i drugim opasnim materijama; - pojava odrona.	odlaganje otpada; kamioni za konačno deponovanje materijala posebno uklonjenog asfalta, evidencija o količini otpada; <ul style="list-style-type: none">▪ Sistemi za prikupljanje ulja i goriva bi trebali biti ugrađeni radi sprječavanja curenja.					
- Promjena područja i promjena postojećeg korištenja zemljišta: - promjene u korištenju zemljišta; - krčenje šume;	<ul style="list-style-type: none">▪ Zemljište predviđeno za korištenje u okviru Projekta može biti korišteno samo za građevinske aktivnosti te nikakvo drugo zemljište nije na raspolaganju za npr. odlaganje građevinskog materijala, parking teških mašina itd.;▪ Moraju se koristiti sistemi za sakupljanje ulja i goriva, kako bi se sprječilo curenje;▪ Nakon završetak radova moraju se rehabilitirati iskrčena područja;▪ Provesti aktivnosti pošumljavanja na područjima na kojima će biti uklonjena šuma/ stabla kako bi se omogućila izgradnja treće trake;▪ Svo drveće će biti ukloanjeno u kooperaciji sa odgovornim organima koji će zbrinuti drva.	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	Izvođač	Nadzorni organ*	
- Uklanjanje vegetacijskog pokrivača i humusa, degradacija bioloških i ekoloških resursa na gradilištu; - Smenjenje estetskih vrijednosti zemljišta uslijed organizacije gradilišta;	<ul style="list-style-type: none">▪ Sprječavanje i kontrola izljevanja ulja, goriva i hemikalija, koji mogu naći put do vodotoka▪ Humusni sloj se mora vratiti, uz ponovno zasijavanje površina nakon završetka radova▪ Sadnja drvenastih biljaka oko cesta i susjednih područja može pomoći u poticanju lokalne flore i faune;▪ Svi prokopi dubine do 0,5 m moraju biti nakošenih strana ili imati rampe za slučaj potrebe izlaska životinja. Sve prokope treba pregledati prije njihovog zatrpananja tлом za slučaj da nije ostala neka	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	Izvođač	Nadzorni organ*	

Oktobar 2017

Utjecaj/ problem	Mjere ublažavanja utjecaja	Procjena troškova (US\$)		Institutionalna odgovornost		Komentari
		Operativno	Implementacija	Operativno	Implementacija	
▪ Uklanjanje vegetacijskog pokrivača.	<p>životinja;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sjetva, sadnja i ponovna revegetacija sa autohtonim vrstama trebaju obuhvatiti područja na koje utječe Projekat; ▪ Zemljište predviđeno za korištenje u okviru Projekta može biti korišteno samo za građevinske aktivnosti te nikakvo drugo zemljište nije na raspolaganju za npr. odlaganje građevinskog materijala, parking teških mašina itd. u smislu posljedica za tlo 					
▪ Neadekvatno postupanje sa otpadom	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implementacija WMP-a koja će osigurati okolinski ispravno prikupljanje otpada, njegovo skladištenje, transport i konačno zbrinjavanje, ili ponovnu upotrebu/reciklažu. ▪ Nije dozvoljeno skriveno uklanjanje otpada na gradilištu, uključujući otvoreno spaljivanje otpada. ▪ Otpad treba skladištiti u kratkom vremenskom periodu i treba ga ukloniti što prije. ▪ Otpad treba prvenstveno reciklirati ili ponovo koristiti gdje je to moguće, a zatim konačno zbrinuti. ▪ Na gradilištu nije dozvoljeno spaljivanje otpada otvorenom vatrom ▪ Otpad koji se ne može ponovo upotrijebiti treba predati ovlaštenoj kompaniji ili agentu (vodiće se evidencija o vrstama i količinama otpada) ▪ Lokacije za odlaganje građevinskog materijala određuje općina i sa njima treba upravljati na okolišno najefikasniji način. 	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	Izvođač	Nadzorni organ*	
▪ Neadekvatna sigurnost radnika	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sprovođenje mjera zaštite na radu: - Obezbjediti radnicima sigurno i zdravo radno okruženje 	Uključeno u građevinske	Uključeno u nadzor	Izvođač	Nadzorni organ*	

Oktobar 2017

Utjecaj/ problem	Mjere ublažavanja utjecaja	Procjena troškova (US\$)		Institutionalna odgovornost		Komentari
		Operativno	Implementacija	Operativno	Implementacija	
	<p>definirano u OHSMR, u slopu CSOP-a koji će biti urađen za ovaj Projekat;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obezbjediti ličnu zaštitnu opremu; - Poštovati sigurnosne procedure; - Obezbjediti prenosive toalete; - Obezbjediti pitku vodu. 	radove				
▪ Incidentne situacije npr. izljevanje, curenje ulja, masti, goriva i sličnih opasnih materija	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implementacija Plana upravljanja zaštitom životne sredine uključuje: <ul style="list-style-type: none"> - Plan za slučaj izljevanja, - Plan spremnosti za hitne slučajeve i reagovanje. ▪ Implementacija Plana upravljanja vatrom i eksplozijom 	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	Izvođač	Nadzorni organ*	
▪ Nabavka i transport materijala	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implementacija CSOP-a kako bi se osiguralo da se materijali transportuju u pokrivenim vozilima kako bi se smanjili negativni uticaji na životnu sredinu 	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	Izvođač	Nadzorni organ*	
POSTUPANJE SA NALAZIŠTIMA U FAZI IZGRADNJE						
▪ Utjecaji na kulturno naslijeđe	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ako se na gradilištu ili blizu njega otkrije arheološko ili neko drugo nalazište, neophodno je trenutno obustaviti radove i obavijestiti lokalne vlasti; 	Uključeno u građevinske radove	Uključeno u nadzor	Izvođač	Nadzorni organ*	U slučaju nalazišta koje spada u kulturno naslijeđe, radove nadzire ovlaštena institucija

Oktobar 2017

Utjecaj/ problem	Mjere ublažavanja utjecaja	Procjena troškova (US\$)		Institutionalna odgovornost		Komentari
		Operativno	Implementacija	Operativno	Implementacija	
FAZA KORIŠTENJA						
▪ Problemi uslijed nedostatka održavanja	▪ Redovne aktivnosti tokom održavanja ceste	Uključeno u radove na održavanju	Interni resursi	Izvođač radova redovnog održavanja	JP Ceste FBiH	
▪ Smanjenje sigurnosti na cesti zbog povećanja saobraćaja i brzine	▪ Redovno održavanje opreme i signalizacije na cesti	Uključeno u radove na održavanju	Interni resursi	Izvođač radova redovnog održavanja	JP Ceste FBiH	

8. PROGRAM MONITORINGA OKOLIŠA

Tabela ispod predstavlja plan monitoringa potreban za gradilište - napravljen u skladu sa mjerama za ublažavanje posljedica u svrhu izbjegavanja ili smanjenja negativnih utjecaja.

Prije početka radova, u skladu sa zahtjevima ESMP-a, i minimalnim zahtjevima monitoringa, koji su opisani u donjoj tabeli, te bez ograničenja na ove zahtjeve, Izvođač radova će pripremiti detaljnu listu mjera ublažavanja i parametara koji će se pratiti, te će pripremiti podatke specifičnih početnih mjerena na lokaciji koji su predviđeni u programu monitoringa.

Plan monitoringa na gradilištu koriste Nadzorni inžinjeri JP Ceste FBiH. Potpisane liste će biti proslijeđene JP Ceste FBiH, koje će biti odgovorno za monitoring/ praćenje i izvještavanje o usklađenosti.

JP Ceste FBiH će voditi registar pritužbi, koji će sadržavati sve informacije o problemima ili pritužbama koje je primila zajednica ili druge zainteresovane strane. To će uključivati: vrstu pritužbe, vrijeme i radnje za njihovo rješavanje i ishod.

Oktobar 2017

Tabela 8: Plan monitoringa okoliša i socijalnih aspekata

Potencijalni utjecaj	Koji parameter se prati?	Gdje će se vršiti monitoring?	Kako će se vršiti monitoring?	Kada će se vršiti monitoring?	Procjena troškova (US\$)		Odgovornost	
					Implementacija	Operativno	Implementacija	Operativno
FAZA PRIJE IZGRADNJE								
▪ Stvaranje radnih mesta i utjecaj na lokalna preduzeća	▪ Broj zaposlenih osoba iz lokalnog stanovništva, ▪ Pravovremeno informiranje lokalne zajednice	Šire područje izgradnje	Inspekcija	Prije izgradnje	Uključeno u izvođenje radova	Uključeno u izvođenje radova	Izvođač	Izvođač
▪ Eksproprijacija i nedobrovoljno preseljenje	▪ Implementacija odredbi iz ARAP-a	JP Ceste FBiH	Mjesečni i kvartalni interni izvještaji	Prije izgradnje	/	25000	JP Ceste FBiH + Nadzorni organ	JP Ceste FBiH + Nadzorni organ
▪ Privremeno zauzimanje privatnog zemljišta za potrebe izgradnje pristupnih puteva i smještaja radnika, mašina i materijala	▪ Implementacija odredbi iz RPF-a i ARAP-a	Construction site Gradilište	Vizualni pregledi i inspekcija	Prije izgradnje i tokom izgradnje kad je potrebno	Uključeno u izvođenje radova	Uključeno u izvođenje radova	Izvođač	Izvođač
FAZA IZGRADNJE								
▪ Ograničenja pristupa	▪ Usostavljen TMP, ▪ Primjena odredbi RPF-a o postupcima kompenzacije za poslove pogođene ograničenjem pristupa	Gradilište	Vizualni pregledi	Nasumično provjeravanje najmanje jednom sedmično tokom izgradnje	Uključeno u nadzor	Uključeno u nadzor	Nadzorni organ + JP Ceste FBiH	Nadzorni organ + JP Ceste FBiH
Ograničenja upotrebe zemljišta i oštećenja	▪ Uspostavljen CSOP, ▪ Odlaganje materijala za	Gradilište	Vizualni pregledi	Prije izradnje i nasumično	Uključeno u nadzor	Uključeno u nadzor	Nadzorni organ	Nadzorni organ

Oktobar 2017

Potencijalni utjecaj	Koji parameter se prati?	Gdje će se vršiti monitoring?	Kako će se vršiti monitorin g?	Kada će se vršiti monitoring?	Procjena troškova (US\$)		Odgovornost	
					Implementacija	Operativno	Implementacija	Operativno
privatne svojine (poljoprivredne parcele, linijski objekti i ograde) zbog odlaganja građevinskog otpada, kampova za radnike i parkiranja teških mašina	<ul style="list-style-type: none"> izgradnju i održavanje, ▪ Implementacija odredbi RPF-a o postupcima kompenzacije u slučaju povremene upotrebe zemljišta koja se nije mogla izbjegići, naknada će biti obezbijeđena pogodjenim vlasnicima/ korisnicima, ▪ Pritužbe 			provjeravanje najmanje jednom sedmično tokom izgradnje			+	JP Ceste FBiH
▪ Utjecaji na lokalni saobraćaj (povećanje lokalnog saobraćaja, uključujući teške maštine i kamione, suženje puteva na samo jednu traku što uzrokuje zastoj u saobraćaju i ograničava pristup)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uspostavljen TMP, ▪ Struktura saobraćaja, ▪ Pravovremene informacije građanima 	Na gradilištu i u okolini	Vizualni pregledi i inspekcija	Nasumično provjeravanje tokom sedmice	Uključeno u nadzor	Uključeno u nadzor	Nadzorni organ	Nadzorni organ
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emisije u zrak: - izduvni gasovi, - prašina 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nivo prašine (količina taložnih čestica i lebdećih čestica) ▪ Emisije izduvnih gasova od vozila i opreme ▪ (SO_2, NO_2, dim i PM_{10}) 	Gradilište	Mjerni uređaji	Kao bazna mjerena prije radova, tokom izgradnje kada je to potrebno i po pritužbama građana i radnika	-	500 USD/ mjerjenje	Izvođač	Ovlaštena laboratorija
▪ Povećan nivo buke i vibracija: - nivo buke,	▪ Nivo buke	U naseljenim mjestima u blizini	Mjerni uređaji	Po nalogu nadzornog organa ili u slučaju	-	500 USD/ mjerjenje	Izvođač + Nadzor	Ovlaštena laboratorija

Oktobar 2017

Potencijalni utjecaj	Koji parameter se prati?	Gdje će se vršiti monitoring?	Kako će se vršiti monitorin g?	Kada će se vršiti monitoring?	Procjena troškova (US\$)		Odgovornost	
					Implementacija	Operativno	Implementacija	Operativno
- - vibracije		gradilišta		pritužbi građana				
Zagađenje tla	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kvalitet tla, uključujući: PH vrijednost, teške metale, fosfor, azot, Na, Ca, soli, PAH ugljikovodici 	Na reprezentativnim parcelama u blizini gradilišta	Uzimanje uzoraka i standardn a laboratorij ska analiza	Kao bazna mjerena prije radova i po nalogu nadzornog organa ili u slučaju pritužbi građana	-	500 USD/ mjerjenje	Izvođač + Nadzor	Ovlaštena laboratorija
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emisije u podzemne vode i tlo zbog nepravilnog rukovanja otpadom 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uspostavljen CSOP, Uspostavljen WMP 	Gradilište	Vizualni pregled, evidencija o odlaganju ili računi od deponija	Dnevno	Uključeno u izvođenje radova	Uključeno u izvođenje radova	Izvođač + Nadzor	Izvođač
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Degradacija tla: - Erozija tla; ▪ pojava klizišta i odrona. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implementacija CSOP-a; ▪ Implementacija WMP-a. 	Gradilište	Vizualni pregledi	Redovno tokom izvođenja radova	Uključeno u izvođenje radova	Uključeno u izvođenje radova	Izvođač + Nadzor	Izvođač
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prenamjena zemljišta i promjena postojećeg korištenja zemljišta: - promjena u korištenju zemljišta; - krčenje šume; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implementacija CSOP-a 	Gradilište	Vizualni pregledi	Redovno tokom izvođenja radova, po potrebi	Uključeno u izvođenje radova	Uključeno u izvođenje radova	Izvođač + Nadzor	

Oktobar 2017

Potencijalni utjecaj	Koji parameter se prati?	Gdje će se vršiti monitoring?	Kako će se vršiti monitorin g?	Kada će se vršiti monitoring?	Procjena troškova (US\$)		Odgovornost	
					Implementacija	Operativno	Implementacija	Operativno
▪ Uklanjanje vegetacijskog pokrivača.	▪ Broj i vrsta zasijane vegetacije i analiza prije i nakon završetka radova.	Gradilište	Vizualni pregledi i evidencija	Prije početka radova (početno stanje) i po njihovom završetku	Uključeno u izvođenje radova	Uključeno u izvođenje radova	Izvođač + Nadzor	Izvođač
▪ Degradacija bioloških i ekoloških resursa	▪ Svi prokopi dubine do 0,5 m moraju biti nakošenih strana ili imati rampe za slučaj potrebe izlaska životinja. Sve prokope treba pregledati prije njihovog zatrpananja tlom za slučaj da nije ostala neka životinja.	Gradilište	Vizualni pregledi	Redovno tokom izvođenja radova ili po potrebi	Uključeno u izvođenje radova	Uključeno u izvođenje radova	Izvođač + Nadzor	Izvođač
▪ Upravljanje otpadom	▪ Implementacija WMP-a	Gradilište	Vizualni pregled, evidencija o odlaganju ili računi od deponija	Redovno tokom izgradnje. Evidencija i interni izvještaji o deponovanju vršiće se dnevno i mesečno	Uključeno u izvođenje radova	Uključeno u izvođenje radova	Izvođač + Nadzor	Izvođač
▪ Incidentne situacije, npr. prosipanje, curenje	▪ Implementacija EMP-a koji uključuje: - Plan za slučaj izljevanja, - Spremnost za hitne slučajeve i - Plan postupanja	Gradilište	Vizualni pregled	Dnevno	Uključeno u izvođenje radova	Uključeno u izvođenje radova	Izvođač + Nadzor	Izvođač

Oktobar 2017

Potencijalni utjecaj	Koji parameter se prati?	Gdje će se vršiti monitoring?	Kako će se vršiti monitorin g?	Kada će se vršiti monitoring?	Procjena troškova (US\$)		Odgovornost	
					Implementacija	Operativno	Implementacija	Operativno
▪ Nabavka materijala	▪ Implementacija CSOP-a (porijeklo materijala, saglasnosti za materijale i sl.)	Gradilište	Izvještaji	Dnevno	Uključeno u izvođenje radova	Uključeno u izvođenje radova	Izvođač + Nadzor	Izvođač
▪ Transport materijala	▪ Implementacija CSOP-a (porijeklo materijala, licence itd.)	Gradilište	Vizualni pregled	Dnevno	Uključeno u izvođenje radova	Uključeno u izvođenje radova	Izvođač + Nadzor	Izvođač
▪ Sigurnost radnika	▪ Sprovođenje mjera zaštite na radu (zaštitna oprema, toaleti, voda za piće itd.) ▪ Implementacija Smjernica Svjetske Banke za zaštitu zdravlja i sigurnosti na radu	Gradilište	Vizualni pregled	Dnevno	Uključeno u izvođenje radova	Uključeno u izvođenje radova	Izvođač + Nadzor	Izvođač

Napomena: Sve mjere ublažavanja i parametri koje treba pratiti trebaju biti uključeni u ukupnu cijenu izvođenja radova. Tabela uključuje dodatno navedene cijene uzorkovanja i laboratorijskih ispitivanja, isključivo kao informacije za procjenu ukupnih troškova gradnje

9. IMPLEMENTACIJA I IZVJEŠTAVANJE

9.1. IMPLEMENTACIJA PROJEKTA

JP Ceste FBiH je implementator projekta i odgovorno je za implementaciju i usklađenost projekta sa ESMP-om.

Javnost ima pravo da učestvuje direktno ili indirektno, uz mogućnost izražavanja svojih interesa i mišljenja u procesu donošenja odluka tokom svih projektnih aktivnosti.

Biće osigurana primjena svih utvrđenih mjera zaštite okoliša i društva kao i programa monitoringa okoliša. Izvođač radova će biti odgovoran za sprovođenje mjera za ublažavanje uticaja na okoliš tokom izgradnje. Izvođač će zapošljavati stručnjake za zaštitu okoliša, kako bi nadzirao sprovođenje odgovornosti Izvođača i biće u komunikaciji sa investitorom. JP Ceste FBiH će osnovati Komisiju za pritužbe koja će zaprimati sve pritužbe tokom provedbe Projekta, u skladu sa mehanizmima za pritužbe propisanim u EMP i ESMF za Program modernizacije magistralnih cesta Federacije BiH. Osim toga, Jedinica za implementaciju projekta JP Ceste FBiH uključuje eksperte iz oblasti okoliša i socijalnih pitanja. Za vrijeme implementacije projekta Investitor će nadgledati usklađenost Izvođača sa odredbama i ESMP-om.

Po završetku projekta, JP Ceste FBiH će biti zaduženo za upravljanje i održavanje objekata. Redovno i blagovremeno praćenje će se vršiti u skladu sa planom monitoringa.

9.2. PROCES IZVJEŠTAVANJA

9.2.1. Izvođač radova – JP Ceste FBiH

Izvođač radova će pripremiti Izvještaj o usklađenosti sa ESMP-om u obliku mjesecnog izvještaja o napretku i dostaviti ga JP Ceste FBiH na lokalnom jeziku (B/H/S i na engleskom, u analognom i digitalnom obliku.)

Proces izvještavanja u slučaju neočekivanih situacija ili ugrožavanja okoliša i društva mora biti neposredan. Izvođač radova dužan je odmah obavijestiti JP Ceste FBiH i lokalnu zajednicu nakon što se neočekivani slučaj dogodio, putem telefona +387 33 250 370 ili putem e-mail adrese na internet stranici JP Ceste FBiH: <http://www.jpcfbih.ba/ba/kontakti/kontakti.shtml>.

Izvještaji izvođača radova JP Ceste FBiH treba da sadrže spisak i opis izvršenih aktivnosti, kao i preporuke i planirane buduće aktivnosti i mjere zaštite.

Oktobar 2017

9.2.2. Nadzorni inžinjer – JP Ceste FBiH

Nadzorni inžinjer priprema Izvještaj o usklađenosti sa ESMP-om u obliku mjesecnog izvještaja o napretku i dostavlja ga JP Ceste FBiH na lokalnom jeziku (B/H/S i na engleskom), u analognom i digitalnom obliku.).

9.2.3. JP Ceste FBiH – Svjetska banka

JP Ceste FBiH će pripremiti godišnje izvještaje o zdravlju i sigurnosti životne sredine (AEHS), uključujući indikatore monitoringa i izvještaje o implementaciji njihovih zahtjeva prema ESMP-u i dostaviti ih Svjetskoj banci na razmatranje.

U slučajevima nezgoda većih razmjera ili smrti na gradilištu, JP Ceste FBiH će odmah obavijestiti Svjetsku banku o tome.

10.JAVNA RASPRAVA I OBJAVA INFORMACIJA

10.1. JAVNA RASPRAVA

Javna rasprava na temu ESMP-a organizirana je u Bihaću nakon što je Svjetska banka odobrila nacrt ESMP-a.

Nacrt ESMP-a je objavljen i dostupan javnosti na lokalnom jeziku na web stranicama JP Ceste FBiH od 31.05.2018. i na web stranici Grada Bihaća (Radio Bihać) od 05.06.2018.. Javna rasprava je najavljena na web stranicama JP Cesta FBiH 31.05.2018. i na web stranici Grada Bihać (Radio Bihać) 05.06.2018., a u lokalnim novinama (Dnevni Avaz) najavljena je 04.06.2018.. Javnoj raspravi koja je održana 19.06.2018. u Bihaću u prostorijama Grada Bihać prisustvovalo je 10 zainteresiranih subjekata, a Zapisnik sa javne rasprave je u Prilogu 3 ovog dokumenta.

Evidencija o javnoj raspravi, odnosno pritužbama predstavljenim na javnoj raspravi, evidentiraju se u Registru pritužbi, a mišljenja i prijedlozi javnosti uključuju se u završni ESMP.

Nakon javne rasprave dokument je ponovo objavljen na web stranici JP Cesta FBiH.

10.2. OBJAVA INFORMACIJA

Nacrt ESMP-a bio je dostupan na internet stranici JP Cesta (www.ipcfbih.ba) na lokalnom jeziku i na internet stranici Svjetske banke na engleskom jeziku. Tokom procesa javne rasprave zainteresovana javnost dobila je sve informacije u vezi sa projektom, uključujući socijalna i okolišna pitanja.

Tokom građevinskih radova izvođač će mjesečno dostavljati informacije JP Cesta FBiH o procesu rada koje će biti objavljene na internet stranicama JP Cesta FBiH i BIHAMK-a (Auto-savez BiH) u vezi sa privremenim režimom odvijanja saobraćaja.

Dinamički plan radova radova i eventualne izmjene plana objaviće se dvije sedmice prije početka radova na internet stranici JP Cesta FBiH kao i u lokalnim novinama, radio i televizijskim stanicama. Dinamički plan će pružiti informacije o početku i kraju radova, što može uticati na pogodjene grupe (u smislu izmjene saobraćaja/ vode/ režima snabdijevanja električnom energijom, prilaza, buke i prašine zbog građevinskih radova).

10.2.1. Mehanizam za pritužbe

Osim institucionalno dostupnog redovnog i vanrednog pravnog lijeka i postojećih institucija, JP Cesta FBiH će osigurati i formirati poseban Mehanizam za rješavanje pritužbi u

Oktobar 2017

saradnji i sudjelovanju općina pod čijim se administrativnim nadležnostima vrši projekat, u ovom slučaju sa Gradom Bihać.

Mehanizam za rješavanje pritužbi kreiran za ovaj projekat realizira se preko **Centralne komisije za registar pritužbi (CFD)** na nivou agencije implementatora tj. JP Ceste FBiH, koja će služiti i kao informativni centar na nivou projekta i mehanizam za pritužbe, dostupan onima na koje utječe implementacija svih podkomponenata projekta. CFD će služiti osobama pogodjenim direktno ili indirektno građevinskim radovima.

Obrazac pritužbe (Prilog 1.) kao ispis će biti dostupan u općinskoj upravi, na gradilištu i u kancelarijama JP Ceste FBiH i biće dostupan za preuzimanje na internet stranici JP Ceste FBiH (www.jpcfbih.ba) i internet stranici Grada.

Pritužba se može prijaviti pismenim putem kod Izvođača radova na gradilištu, kao i u kancelarijama izvođača. Izvođač radova je obavezan da podnese Obrazac za registraciju pritužbe, objasni mehanizam za pritužbe građaninu i popunjeno obrazac za pritužbe proslijedi Centralnoj komisiji za registar pritužbi u JP Ceste FBiH. Pritužba se takođe može popuniti u JP Ceste FBiH, telefonom, telefaksom i putem e-pošte na naznačenu e-mail adresu zalbena@jpcfbih.ba, ili dostaviti putem pošte na adresu Terezija 54, 71000 Sarajevo.

Informativni letak u vezi sa mehanizmom za pritužbe biće dostupan na gradilištu u svako doba, bilo da je gradilište zatvoreno ili otvoreno. Informativni letak će se plastificirati i postaviti na informativnoj ploči gradilišta da bude dostupan korisnicima u svakom trenutku.

Svi podnosioci pritužbe će biti arhivirani u registar i biće im dodijeljen broj, te će primitak istih biti potvrđen u roku od 3 radna dana.

CFD će uložiti sve razumne napore kako bi pritužbu rješio nakon zaprimanja iste. Ako CFD nije u stanju da se bavi pitanjima koja su pokrenuta neposrednim ispravkama, identifikovat će se dugoročna korektivna akcija. Podnositelj pritužbe će biti obaviješten o predloženoj korektivnoj akciji i praćenju njene realizacije u roku od 14 radnih dana nakon potvrde primitka pritužbe.

Ako se konkretno pitanje pokrenuto pritužbenim postupkom ne može rješiti ili ako nije potrebno djelovanje, detaljno objašnjenje/ opravdanje će biti dato podnosiocu pritužbe zbog čega to pitanje nije adresirano. Odgovor će takođe sadržavati objašnjenje o tome kako osoba/ organizacija koja je pokrenula pritužbu može nastaviti sa pritužbama u slučaju da odgovor nije zadovoljavajući.

U svakom trenutku, podnosioci pritužbe mogu tražiti druga pravna sredstva u skladu sa pravnim okvirom FBiH.

11. Zahtjevi za početak radova

11.1. Okolinski aspekti

Izvođač radova će uspostaviti sva potrebna bazna istraživanja prije početka radova. Osnovni podaci za monitoring uključuju podatke o kvaliteti vazduha, podatke o kvaliteti tla, studije i analize vegetacijskog pokrivača prije početka i nakon završetka radova na gradilištu. Izvođač radova je dužan da obezbjedi ova mjerena tokom i nakon završetka radova. Izvođač radova će osigurati da mjerena vrše ovlaštene institucije i da se zasnivaju na nalazima i preporukama kvalifikovanog stručnjaka.

Izvođač radova će napraviti Plan organizacije gradilišta (engl. Construction Site Organization Plan (CSOP)) koji se sastoji od:

- a. Plana implementacije ovoga ESMP-a,
- b. detaljnog Plana upravljanja otpadom (engl. Waste Management Plan (WMP))
- c. Studije o sigurnosti (uključuje Elaborat o sigurnosti na radu i Elaborat o zaštiti od vatre i eksplozija)
- d. Plana upravljanja saobraćajem (engl. Traffic Management Plan (TMP)), koji će izraditi Izvođač radova prije početka radova na izgradnji.

Ove studije moraju biti urađene u skladu sa zakonodavstvom FBiH⁷, prije početka izvođenja radova, dok su zakonske obaveze Izvođača radova određene u Tenderskoj dokumentaciji i Ugovoru i zasnivaju se na odredbama ovog ESMP-a. Izvođač radova dostavlja ove studije nadzornom inžinjeru JP Cesta FBiH, stručnjacima za zaštitu okoliša i socijalne aspekte prije početka radova, a iste moraju biti prihvaćene i odobrene prije početka radova.

Zbog vremenskih ograničenja koja se odnose na objavu tendera, javne rasprave se moraju održati prije početka radova, ali nakon objave tendera za izvođenje radova, zbog čega je moguće da će ESMP koji je uključen u tenderski dokument, biti neophodno ažurirati nakon javnih rasprava. Izvođač će biti obavezan primjenjivati ažurirani ESMP.

⁷ Uredba o organizaciji gradilišta, obaveznoj dokumentaciji na gradilištu i učesnicima u građenju („Službene novine FBiH“, br. 48/09, 75/09 i 63/12)

Oktobar 2017

11.2. Socijalni aspekti

- Javne rasprave;
- Implementacija izmjena iznesenih tokom javnih rasprava (pod uvjetom da ih ima) u okviru ESMP-a;
- Razvoj ARAP-a
- Objavljivanje ARAP-a
- Javna rasprava na ARAP
- Implementacija ARAP-a, uključujući:
 - Eksproprijaciju 46 parcela u javnom vlasništvu
 - Eksproprijaciju 37 parcela u privatnom vlasništvu
- Dogovor vezano za plaćanje kompenzacije sa vlasnicima parcela
- Plaćanje kompenzacije u skladu sa odredbama utvrđenim u ARAP-u

PLAN UPRAVLJANJA OKOLIŠEM I SOCIJALNIM ASPEKTIMA (ESMP) ZA PROJEKAT IZGRADNJE TRAKE ZA
SPORA VOZILA NA DIONICI RIPAČ - VRTOČE (M 5)

Oktobar 2017

PRILOZI

Oktobar 2017

PRILOG 1. OBRAZAC ZA PRITUŽBE

KATEGORIJA PRITUŽBE	REF. BR. (Popunjava službenik)	
	A) pogođen eksproprijacijom	
	b) sve ostalo	
PODACI O PODNOSITELJU PRITUŽBE		
IME I PREZIME		
GODINA ROĐENJA		
SPOL	M	Ž
ADRESA		
TELEFON/ MOBITEL		
E-MAIL		
Opis incidenta (Šta se desilo? Gdje? Kome? Šta je posljedica problema?)		
Datum incidenta?		
<ul style="list-style-type: none">• Pritužba na incident koji se desio jednom – Datum: _____• Događaj koji se desio više puta (Koliko puta?) _____• U toku (trenutni problem)		
Šta biste željeli da se desi?		
DATUM:	POTPIS:	
OVAJ OBRAZAC VRATITI U: CENTRALNA KOMISIJA ZA REGISTAR PRITUŽBI JP CESTE FBiH Terezija 54, 71000 Sarajevo Napomena: Svi primjerici vraćaju se PIU		

Oktobar 2017

PRILOG 2. TABELA ZA REGISTRACIJU PRIJEMA PRITUŽBI

Br.	Datum prijema	Vrsta pritužbe	Opis pritužbe	Podnositelj pritužbe		Datum potvrde o prijemu	Opis poduzetih akcija	Datum rješavanja pritužbe
				Status	Spo l			

Oktobar 2017

PRILOG 3. IZVJEŠTAJ SA JAVNE RASPRAVE



JP Ceste Federacije BiH d.o.o. Sarajevo poziva sve zainteresirane subjekte, nevladine organizacije i stanovnike Grada Bihać i naselja koja gravitiraju području namjeravane izgradnje trake za spora vozila na dionici **Ripač – Vrtoče** u Bihaću, da uzmu učešće u

JAVNOJ RASPRAVI

nacrtu **Plana upravljanja okolišem i društvenim aspektima za projekat izgradnje trake za spora vozila na dionici Ripač – Vrtoče (M5)**

koja će se održati u Bihaću, **u prostorijama Grada Bihać 19.06.2018. godine u 13.00 sati**, s ciljem davanja prijedloga i sugestija javnosti i uključivanja relevantnih pitanja u finalnu verziju dokumenata. Dokumenti su izrađeni za potrebu Programa modernizacije magistralnih cesta u FBiH prema politikama kreditora. Nacrti dokumenata mogu se pronaći na službenoj stranici JP Ceste FBiH na sljedećem linku: <http://pcfbih.ba/bs/aktivnosti/modernizacija-magistralnih-cesta/38> i na web stranici Grada Bihać.

Svi zainteresirani subjekti koji nisu u mogućnosti da prisustvuju javnoj raspravi mogu svoje sugestije i komentare dostaviti do 19.06.2018. putem e-mail adrese: pimt@pcfbih.ba.

Dnevni red:

1. Prezentacija Plana upravljanja okolišem i društvenim aspektima za projekat izgradnje trake za spora vozila na dionici Ripač – Vrtoče (M5)
2. Pitanja, diskusija, odgovori i objašnjenja

31.05.2018.

Oktobar 2017

Obavijest o Javnoj raspravi u lokalnim novinama „Dnevni Avaz“ (04.06.2018.)



IP CESTE
FEDERACIJE BIH

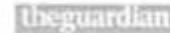
22

kiosk

VELIKA BRITANIJA Otkrivena crna strana uposlenih r **Rade od jutra do mra im pasoše, nemaju s**

Trenutno se gradi više od 500 superluksuznih jahti u

● Nesreće, povrede i smrť su sastavni



Also known as latrine use.

Ako kultiv strahovat me-
ges iel preost noku preobru-
namirici, Benazan Dijk
Cameren (Zemersman,
35) se leze superlativ, sjeda u
hlekljicu i knuci u potragu
ne bi ih moglo iskoristiti. Ka-
zao je, emege se guta poku-
saja ujeti u petas za milio-
cima u Osmoti, turizma u
Angonu ili za parada-
kota maza na skladištem pisi-
čkomercija.

rum i n u m p h a s e n u m m i -
p h a s e n u m s a l t u m d u -
l i c e n d 24 m e t r o . T e r r a n u m d
u r g r a d u m e n d 300 u f b e n -
g r a d u m i n i p r o v i d e n z .

1



Bredov este plin și modernă
în genialitate și originalitate,
în modul născut și personal
de a scrie romane și de a crea
cărți regăzintă și glorifică
genul. Este și probabil cea mai
îndrăzneață și mai interesantă
cărțușă din lume.

Pentru că se zice că, și chiar în treptea deosebită, există o legătură.

Teška povreda mozga

Jakob Nikof (Jacob Nidhof, 14) je Koroški učenec in pesnik gradiščan. Dvega godinila prejšnje je u. boljšici s očitno pozitivno nesrečo na koncu življenja.

Este deosebit de interes ca
debutul cu "Pisica de Miere".
Naturale decat dansul si balsamul
si buimul potrivit pe o
muzica gradul cel mai mare
se intinde la prezentarea muzicii
cunoscute recent.

Čuvena plaža iscrpljena turizmom

U ovom dijelu tajlandskega zaljeva sniman film „Plata“



кото ръчно съдържат идентификационни данни, които са свързани със здравните данни на пациенти.

Journal of Health Politics, Policy and Law, Vol. 25, No. 1, January 2000
Copyright © 2000 by The University of Chicago

**JP CESTE
FEDERACIJE BIH**

JP Ceste Federacije BiH d.o.o. Sarajevo poziva sve zainteresirane subjekte, nevladine organizacije i stanovnike Grada Bihać i naselja koja gravitiraju području namjeravane rekonstrukcije crne tačke, kružni tok Kamenica i području namjeravane izgradnje trake za spora vozila na dionici Ripač – Vrtoče u Bihaću, da uzmu učeće u

JAVNOJ RASPRAVI

o nacrtu Plana upravljanja okolišem i društvenim aspektima za projekt rekonstrukcije crne tačke, kružni tok Kamenica u Bihaću.

i

nacrtu Plana upravljanja okolišem i društvenim aspektima za projekt izgradnje trake za spora vozila na dionici Ripač – Vrtoče (M5)

koja će se održati u Bihaću, u prostorijama Grada Bihać 19.06.2018. godine u 13.00 sati, s ciljem davanja prijedloga i sugestija javnosti i uključivanja relevantnih pitanja u finalnu verziju dokumentata. Dokumenti su izrađeni za potrebu Programa modernizacije magistralnih cesta u FBiH prema politikama kreditora. Nacrti dokumenta mogu se pronaći na službenoj stranici JP Ceste FBiH na sljedećem linku: <http://jpcbih.ba/bs/aktivnosti/modernizacija-magistralnih-cesta/38> i na web stranici Grada Bihać.

Svi zainteresirani subjekti koji nisu u mogućnosti da prisustvuju javnoj raspravi mogu svoje sugestije i komentare dostaviti do 19.06.2018. putem e-mail adrese: pmt@jpcbih.ba.

Dnevni red:

1. Prezentacija Plana upravljanja okolišem i društvenim aspektima za projekt rekonstrukcije crne tačke, kružni tok Kamenica u Bihaću
2. Prezentacija Plana upravljanja okolišem i društvenim aspektima za projekt izgradnje trake za spora vozila na dionici Ripač – Vrtoče (M5)
3. Pitanja, diskusija, odgovori i objašnjenja

Web adrese na kojima se nalaze objave dokumenta i poziva na Javnu raspravu sa screenshot objavom na web stranici:

1. Web stranica JP Cesta FBiH (objavljeno 31.05.2018.)

<https://jpcbih.ba/bs/novosti/javne-rasprave-o-nacrtima-planova-upravljanja-okolisem-za-projekte-rekonstrukcije-crne-tacke-kamenica-i-izgradnje-trake-za-spora-vozila-na-dionici-ripac-vrtoce/52> - Poziv na javnu raspravu (B/H/S jezik)

<http://jpcbih.ba/bs/aktivnosti/modernizacija-magistralnih-cesta/38> - Dokument (B/H/S jezik)

<https://jpcbih.ba/bs/novosti/obavijest-o-odgadanju-javne-rasprave/53> (06.06.2018.)

<https://jpcbih.ba/en/news/public-consultations-for-draft-empss-for-black-spot-in-kamenica-and-slow-lane-on-ripac-vrtoce/52> - Poziv na javnu raspravu (Engleski jezik)

<http://jpcbih.ba/en/activities/modernization-of-main-roads/38> - Dokument (Engleski jezik)

PLAN UPRAVLJANJA OKOLIŠEM I SOCIJALnim ASPEKTIMA (ESMP) ZA PROJEKAT IZGRADNJE TRAKE ZA SPORA VOZILA NA DIONICI RIPAČ - VRTOČE (M 5)

Oktobar 2017

NOVOSTI, OBAVIJESTI I AKTUALNOSTI

Javne rasprave o nacrtima Planova upravljanja okolišem za projekte rekonstrukcije crne tačke Kamenica i izgradnje trake za spora vozila na dionici Ripač-Vrtoče

21.08.2018.

PC Roads of the FBiH Ltd (hereinafter referred to as "Roads") invites all interested parties, non-governmental organizations and residents of the City of Bihać and settlements negotiating the area of intended reconstruction of the black spot Roundabout Kamenica and intended construction of third lane for slow vehicles on section Ripač – Vrtoče in Bihać, to take part in public consultations.

Java stranje poseta za tri linijsku

Otvorjenje s otvorenja javne rasprave

Javna Rasprava o nacrti Plana upravljanja okolišem i društvenim aspektima za projekt izgradnje trake za sporo vozila na dionici Gornje Bravice – Eljci (M-5).

Public Consultations for draft EMPSS for Black Spot in Kamenica and Slow Lane on Ripač – Vrtoče

21.08.2018

PC Roads of the FBiH Ltd (hereinafter referred to as "Roads"), non-governmental organizations and residents of the City of Bihać and settlements negotiating the area of intended reconstruction of the black spot Roundabout Kamenica and intended construction of third lane for slow vehicles on section Ripač – Vrtoče in Bihać, to take part in public consultations.

Contract for Supervisory Services for Roads Modernization in Federation of Bosnia and Herzegovina

Public Consultations for draft Environmental and Social Management Plan for the Project of the reconstruction of crossroad M5 and M17 in Tuzovići and bridge over the Bregava river

Public Consultations for draft Environmental and Social Management Plan for the Project of the reconstruction of the main road M17, section Tarčin – Karđin

PLAN UPRAVLJANJA OKOLIŠEM I SOCIJALNIM ASPEKTIMA (ESMP) ZA PROJEKAT IZGRADNJE TRAKE ZA SPORA VOZILA NA DIONICI RIPAČ - VRTOČE (M 5)

Oktobar 2017



2. Web stranica Radio Bihaća (Grad Bihać) (objavljeno 05.06.2018.)

<http://www.radiobihac.com/vijest/izgradnja-trake-za-spora-vozila-na-dionici-ripac-vrtoce-i-kruznog-toka-u-kamenici/934>

<http://www.radiobihac.com/vijest/javna-rasprava-o-izgradnji-kruznog-toka-u-kamenici-se-odgada/941>

PLAN UPRAVLJANJA OKOLIŠEM I SOCIJALNIM ASPEKTIMA (ESMP) ZA PROJEKAT IZGRADNJE TRAKE ZA SPORA VOZILA NA DIONICI RIPAČ - VRTOČE (M 5)

Oktobar 2017



ZAPISNIK

Javna rasprava na nacrt Plana Upravljanja okolišem i socijalnim aspektima za projekat izgradnje trake za spora vozila na dionici Ripač-Vrtoče

Dana 19.06. 2018. u 13 sati u sali Grada Bihaća održana je Javna rasprava na nacrt Plana Upravljanja okolišem i socijalnim aspektima za projekat izgradnje trake za spora vozila na dionici Ripač-Vrtoče.

Ispred JP Ceste Federacije BiH javnoj rasporavi su prisustvovali:

- **Anis Bašić**, voditelj projekta izgradnje trake za spora vozila na dionici Ripač-Vrtoče
- **Selma Ljubijankić**, Član tima za socijalni aspekt projekta Programa sanacije i modernizacije
- **Haris Zejnić**, Asistent za monitoring okolišnih uslova Programa modernizacije

Spisak svih prisutnih nalazi se u prilogu.

Javnu raspravu je otvorila **Selma Ljubijankić**, pozdravila sve prisutne i predstavila predstavnike JP Ceste FBiH, te dala kratki uvod o programu modernizacije i dokumentu.

Zatim je **Haris Zejnić** prezentirao dokument nacrt Plana Upravljanja okolišem i socijalnim aspektima za projekat izgradnje trake za spora vozila na dionici Ripač-Vrtoče. Upoznao je prisutne sa ciljevima izrade, mjerama ublažavanja svih identificiranih potencijalnih okolišnih i društvenih uticaja, monitoring planom, objavom informacija, mehanizmom za pritužbe, zahtjevima za početak radova i ostalim relevantnim informacijama iz dokumenta. Istaknuo je da se ovdje radi o nacrtu dokumenta i da će svi relevantni komentari s javne rasprave biti implementirani u finalni dokument. Također je naglašeno da je dokument revidiran od strane stučnog tima Svjetske banke, a po usvajanju će postati obavezujući dokument za ugovorene strane u samoj implementaciji projekta.

Nakon toga je **Anis Bašić** prezentovao tehničke karakteristike projekta. Istakao je da je dužina dionice na kojoj je predviđena izgradnja treće trake je 5,2 km, te da treća traka cijelom dužinom ide u usjek odnosno u škarpu. Računska brzina korištena prilikom izrade projektne dokumentacije je 60 km/h. Predviđena je kompletna zamjena kolovozne konstrukcije. Ostaje otvoreni sistem odvodnje. Primjenit će se zaštita kosina mrežama na pojedinim mjestamima.

Jasmina Ibrahimpašić: Koji je rok izvođenja radova?

Anis Bašić: Rok izvođenja radova je 6 mjeseci zbog velike količine asfalta (oko 18000 tona).

Jasmina Ibrahimpašić: Da li će grad moći dobiti ostrugani asfalt?

Anis Bašić: Hoće. Po standardnoj proceduri nakon upućenog zahtjeva.

Nedžad Dervišević: Zašto je projektovana brzina ista kao i sada (60 km/h)?

Oktobar 2017

Anis Bašić: S obzirom da trasa postojeće ceste ostaje ista nije bilo moguće povećati projektovanu brzinu, ali traka za spora vozila značajno poboljšava uslove na cesti jer dopušta teškim teretnim vozilima da se sklone što je posebno značajno u zimskom periodu.

Jasmina Ibrahimpašić: Da li će biti puno miniranja za vrijeme izvođenja radova?

Anis Bašić: Znajući kakva je stijenska masa na predmetnoj lokaciji, predviđam da će biti više iskopa. Minirat će se, možda, u manjoj količini.

Jasmina Ibrahimpašić: U kojoj je fazi priprema akata za građenje?

Anis Bašić: Nama je po planu nabavke predviđeno raspisivanje tendera krajem ove godine, što znači da bi se potpis ugovora sa Izvođačem mogao očekivati početkom 2019. Do tada bismo, kako sada stvari stoje, trebali imati ishodovanu Građevinsku dozvolu.

Zlatan Čizmić: Koji je iznos obezbjeđenih sredstava za predmetni projekat?

Anis Bašić: 2,5 miliona eura bez PDV-a.

Zlatan Čizmić: Da li grad Bihać ima finansijskih obaveza vezano za vraćanje kredita?

Selma Ljubijankić: Kreditni sporazum sa Svjetskom bankom i Europskom investicijskom bankom je potpisala Vlada Federacije BiH.

Anis Bašić: Kredit će vraćati JP Ceste FBiH.

Jasmin Stambolija: Dakle u martu ili aprilu 2019. možemo očekivati uvođenje izvođača u posjed?

Anis Bašić: Da. Predviđeno je da se tenderska procedura okonča u ovoj godini. Na žalost projekat je dosta zakočen problemom sa pogrešnom identifikacijom parcela što je dosta usporilo proces eksproprijacije.

Jasmina Ibrahimpašić: Ko je radio elaborat eksproprijacije?

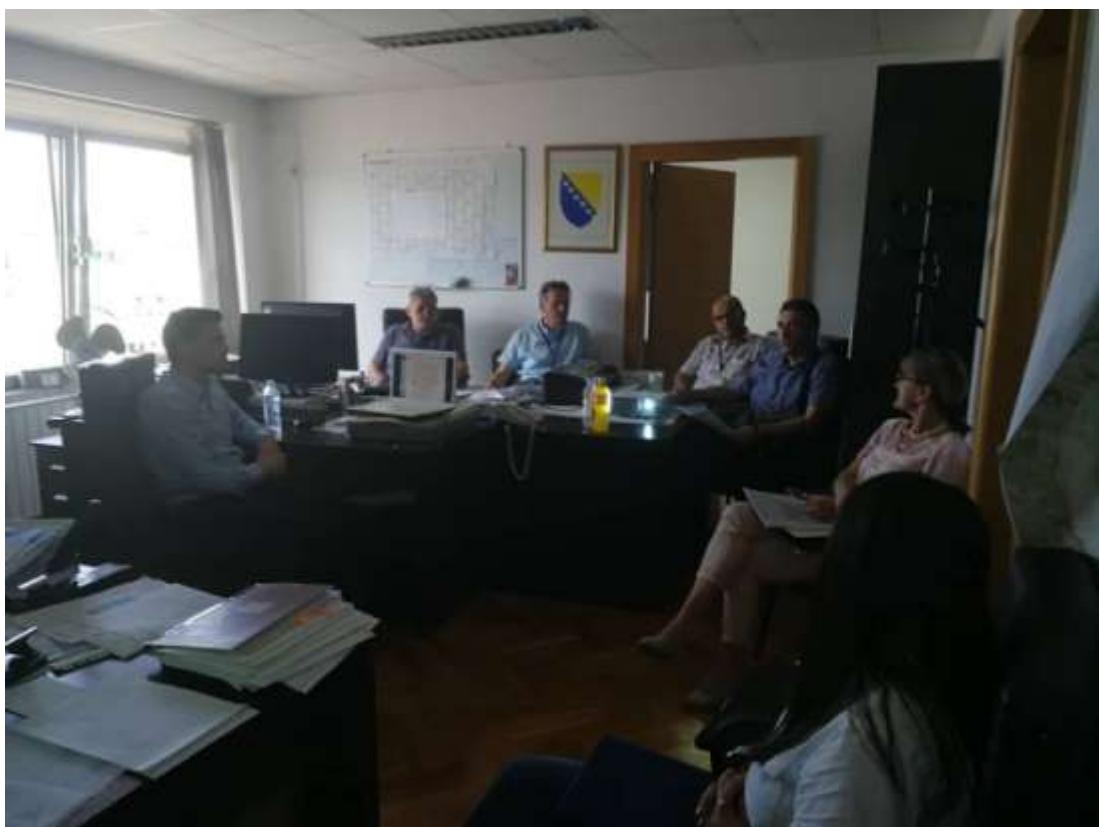
Sanja Pašalić: Elaborat eksproprijacije je radila firma Geofeld ispred koje dolazim. Prvu identifikaciju parcela smo dobili iz katastarske službe Grada Bihaća. Prilikom izrade elaborata eksproprijacije primjetila sam da je identificiran put prema Martin Brodu, a ne projektna lokacija odnosno Ripački klanac, što je onda usporilo i izradu samog elaborata eksproprijacije.

Anis Bašić: Također se pojavio problem jer je trebalo ponovo dobiti saglasnosti od komunalnih ustanova. Međutim uspjeli smo dogovoriti, s obzirom da je sam projekat ostao isti, te da je u pitanju formalna greška, da ne moramo ponovo tražiti već ishodovane saglasnosti.

Javna rasprava je završila u 14:00 sati.

Oktobar 2017

Fotografije sudionika Javne rasprave u Bihaću (prostорије Grada Bihać)



PLAN UPRAVLJANJA OKOLIŠEM I SOCIJALNIM ASPEKTIMA (ESMP) ZA PROJEKAT IZGRADNJE TRAKE ZA SPORA VOZILA NA DIONICI RIPAČ - VRTOČE (M 5)

Oktobar 2017



Oktobar 2017

Spisak učesnika na Javnoj raspravi



Javna rasprava o nacrtu Plana upravljanja okolišem i društvenim aspektima za projekat izgradnje trake za spora vozila na dionici Ripač - Vrtoče (M5), u Bihaću 19. Juna 2018.g.

LISTA SUDIONIKA / LIST OF PARTICIPANTS

R.b. No.	Ime i prezime / Name and surname	Institucija/institution	Tel.	Email	Potpis/Signature
1	Božidar Božić	Geo Field doo	061/873-420		
2	ANIS BAKIĆ	JP CESTE FBiH	033 553-490	anis.bakić@cestefbih.ba	
3	SEMINA ČUBELJANIĆ	—	033 553 519	semina.cubeljanic@cestefbih.ba	
4	HARIŠ REJULIĆ	—	033 250 382	hariš.rejulic@cestefbih.ba	
5	DŽEMALIAH HODZIĆ	Slobodan Šljivić Slobodan Šljivić	037 221-675	gjema.hodzic@cestefbih.ba	
6	LIPAREĆA DŽEKIĆ	SC Sloban Kom. Dopravnog djelatnosti	037-229-675	hesko.sloban@cestefbih.ba	
7	JASMIN ŠAFRANČIĆ	Nacionalna Škola za štuke	033 218-086	jasmin.safrančić@cestefbih.ba	
8	Stjepan Ćurić	Geo Biće!	033-219-670	stjepan.curic@cestefbih.ba	
9	AZIZA DANIČIĆ	Geodat	037-209-671	aziza.danicic@cestefbih.ba	
10	VANESA TRAJKOTIĆ	GISTO BHAC SUDIĆ Za web stranice	037/229-608	vanesa.trajkotic@cestefbih.ba	
11					
12					
13					
14					