IPSA INSTITUT

IPSA INSTITUT d.o.o. SARAJEVO

ZAHTJEV ZA PRETHODNU PROCJENU UTICAJA NA OKOLIŠ



IZGRADNJE CESTE BIHAĆ – BOSANSKA KRUPA

Dionica: Tabla – Grmuša – Mali (Veliki) Radić - Vranjska

NARUČILAC:

JP CESTE FEDERACIJE BIH

Javno preduzeće Ceste Federacije BiH d.o.o. Sarajevo

Decembar 2025.

PREDMET: ZAHTJEV ZA PRETHODNU PROCJENU UTICAJA NA OKOLIŠ IZGRADNJE CESTE BIHAĆ – BOSANSKA KRUPA
Dionica: Tabla - Grmuša - Mali (Veliki) Radić - Vranjska

NARUČILAC: Javno preduzeće Ceste Federacije BiH d.o.o. Sarajevo
Terezija 54
71000 Sarajevo
Tel. 033 250 370
Email: info@jpcfbih.ba

OVLAŠTENO LICE NARUČIOCA: Ljubo Pravdić, dipl.ing.građ.

IZRAĐIVAČ: IPSA INSTITUT d.o.o. SARAJEVO
Danijela Ozme br. 4
71000 Sarajevo
Tel. 033 276 320
Email: info@ipsa-institut.com

OVLAŠTENO LICE IZRAĐIVAČA: Enko Hubanić, dipl.ing.građ.

STRUČNI TIM: **Saša Džumhur, dipl.ing. saob. – voditelj izrade Zahtjeva**
Tatjana Borovina, dipl.ing.građ.
Emir Jašarević, dipl.ing.saob.

SARADNICI: **Adam Avdić, dipl.ing geotehnologije**
Haris Mujkić, dipl.ing.arh.
Emina Šabanović, dipl.ing.maš.
Emina Keso, dipl.ing.građ.
Ajla Ferhatović Turna, dipl.ing.šum.

IPSA INSTITUT d.o.o. SARAJEVO posjeduje certifikate: ISO 9001:2015; ISO 14001:2015 i ISO 45001:2018.

Potpis i pečat:

Datum: Decembar 2025.

Bosna i Hercegovina
Federacija Bosne i Hercegovine
FEDERALNO MINISTARSTVO
OKOLIŠA I TURIZMA

Bosnia and Herzegovina
Federation of Bosnia and Herzegovina
FBiH MINISTRY OF
ENVIRONMENT AND TOURISM

Broj: 05/3-19-6-309/22-I-3
Sarajevo, 19.05.2023. godine

Federalna ministrica okoliša i turizma na osnovu člana 73. stav 2. Zakona o zaštiti okoliša („Službene novine Federacije BiH", broj: 15/21) i člana 10. Pravilnika o uslovima i kriterijima davanja ovlaštenja nosiocima izrade studije uticaja na okoliš, načinu i kriterijima koje moraju ispunjavati nosioci izrade studije uticaja na okoliš i visine naknade izdavanja ovlaštenja nosiocima izrade studije uticaja na okoliš („Službene novine Federacije BiH", br. 19/22 i 36/22) te člana 200. Zakona o upravnom postupku („*Službene novine Federacije BiH*", br. 2/98, 48/99 i 61/22), ***d o n o s i:***

R J E Š E NJ E

1. Pravnom licu **IPSA INSTITUT d.o.o. Sarajevo, Put života bb, 71 000 Sarajevo**, daje se ovlaštenje za obavljanje stručnih poslova:

a) izrada studije uticaja na okoliš
b) izrada strateške studije o procjeni uticaja na okoliš
c) izrada zahtjeva za prethodnu procjenu uticaja na okoliš
d) izrada zahtjeva za izdavanje okolinske dozvole
e) izrada studija/elaborata za zrak

2. Ovlaštenje iz tačke 1. ovog rješenja u skladu sa članom 10. stav (2) Pravilnika o uslovima i kriterijima davanja ovlaštenja nosiocima izrade studije uticaja na okoliš, načinu i kriterijima koje moraju ispunjavati nosioci izrade studije uticaja na okoliš i visine naknade izdavanja ovlaštenja nosiocima izrade studije uticaja na okoliš (Službene novine Federacije BiH", br. 19/22 i 36/22) (u daljem tekstu: Pravilnik) izdaje se na period od **5 godina.**

3. Federalno ministarstvo okoliša i turizma će podatke ovlaštenika iz tačke 1. ovog rješenja u skladu sa članom 11. stav (3) Pravilnika, upisati u elektronski registar pravnih lica kojima je izdato rješenje o ovlaštenju za vršenje poslova na osnovu člana 10. stav (1) Pravilnika (u daljem tekstu: elektronski registar ovlaštenika) u roku od 7 dana nakon što rješenje postane pravosnažno.

4. Podaci iz elektronskog registra ovlaštenika moraju biti dostupni javnosti putem internet stranice Federalnog ministarstva okoliša i turizma www.fmoit.gov.ba u skladu sa članom 73. stav (3) Zakona o zaštiti okoliša i članom 11. stav (2) Pravilnika.

5. Pravno lice iz tačke 1. ovog rješenja o ovlaštenju može ostvarivati poslovnu saradnju sa drugim ovlaštenicima upisanim u elektronski registar ovlaštenika koji vodi Federalno ministarstvo okoliša i turizma i angažovati nezavisne stručnjake iz različitih oblasti pod uslovima navedenim u članu 12. Pravilnika.

6. Ovlašteniku iz tačke 1. ovog rješenja i čiji su podaci u elektronskom registru ovlaštenika, Federalno ministarstvo okoliša i turizma može oduzeti ovlaštenje ukoliko ne postupa u skladu sa odredbama člana 13. st. (1), (2) i (3) Pravilnika.

O b r a z l o ž e n j e

Federalno ministarstvo okoliša i turizma je dana 07.04.2023. godine zaprimilo prijavu pravnog lica IPSA INSTITUT d.o.o. Sarajevo, Put života bb, 71 000 Sarajevo, po javnom pozivu za davanje ovlaštenja pravnim licima za vršenje izrade studije i obavljanje drugih stručnih poslova koji je objavljen u Službenim novinama Federacije BiH, broj: 20/23 od 22.03.2023. godine.

Federalno ministarstvo okoliša i turizma je u skladu sa članom 7. Pravilnika imenovalo komisiju rješenjem broj: 05-19-189/22 od 08. 06. 2022. godine za ocjenu dostavljenih zahtjeva po objavljenom javnom pozivu, koja je utvrdila da je pravno lice IPSA INSTITUT d.o.o. Sarajevo, 71 000 Sarajevo, podnijelo zahtjev za davanje ovlaštenja za vršenje sljedećih stručnih poslova: izradu studije uticaja na okoliš, izrada strateške studije o procjeni uticaj na okoliš, izrada zahtjeva za prethodnu procjenu uticaja na okoliš, izrada zahtjeva za izdavanje okolinske dozvole i izrada studija/elaborata za zrak.

U postupku je obavljen uvid u zahtjev i priloženu dokumentaciju, te je utvrđeno da su ispunjeni svi uslovi javnog poziva i da je zahtjev za obavljanje stručnih poslova iz tačke 1. ovog rješenja osnovan.

Pravno lice IPSA INSTITUT d.o.o. Sarajevo je u skladu sa članom 16. Pravilnika dostavilo dokaz o uplati 800,00 KM za troškove izdavanja traženog ovlaštenja.

Uputa o pravnom lijeku

Ovo rješenje je konačno u upravnom postupku i protiv istog nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor podnošenjem tužbe kod Kantonalnog suda u Sarajevu u roku od 30 dana od dana prijema ovog rješenja.

Tužba se podnosi u dva istovjetna primjerka i uz nju se prilaže ovo rješenje u originalu ili ovjerenom prepisu.

S poštovanjem,

MINISTRICA

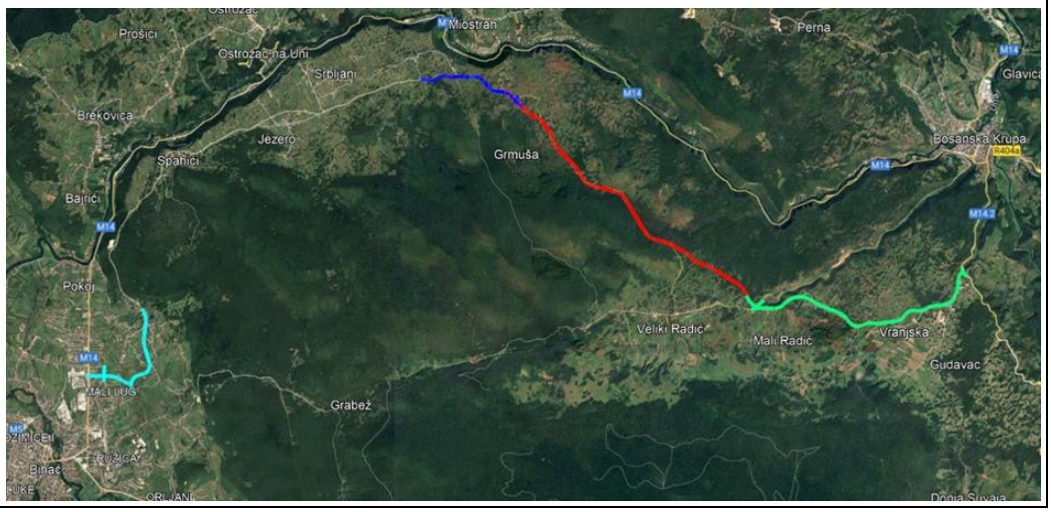
dr. sc. Nasiha Pozder

Dostavljeno:

- *IPSA INSTITUT d.o.o. Sarajevo, Put života bb, 71 000 Sarajevo*
- *Sektor za okolinske dozvole, procjenu uticaja na okoliš, registar i čiste tehnologije*
- *a/a*

A. Karakteristike projekta

A1. Osnovne informacije

A1.1. Naziv projekta	**Izgradnja ceste Bihać - Bosanska Krupa** **Dionica: Tabla – Grmuša – Mali (Veliki) Radić - Vranjska**
A1.2. Opis projekta uključujući podatke o njegovoj namjeni i veličini	**U Prostornom planu Unsko-sanskog kantona za period od 20 godina** („Službeni glasnik Unsko-Sanskog kantona“ br. 1/24), **koji je osnovni obavezujući dokument za reguliranje odnosa prostornog uređenja na cijelom području Kantona, decidno se navodi planiranje, projektovanje i izgradnja nove ceste Bihać - Bosanska Krupa, preko Grmuškog platoa, koja ima „funkciju regionalnog povezivanja sa RS-om (autocesta B. Novi-Prijedor-Banja Luka) i R. Hrvatskom (Zagreb-Sisak-Dvor na Uni)“.** **Koridor planirane magistralne cesta Bihać - Bosanska Krupa nalazi se i u GIS bazi podataka Ministarstva za građenje, prostorno uređenje i zaštitu okoliša Unsko - sanskog kantona, (*mgpuzo.maps.arcgis.com)***. Odredbama člana 26. Odluke o provođenju “Prostornog plana Unsko-sanskog kantona za period od 20 godina“ je određeno da su trase infrastrukturnih sistema, uključujući saobraćajnu infrastrukturu, „usmjeravajućeg“ značenja, te da su dozvoljena „odgovarajuća prostorna prilagođavanja koja ne odstupaju od koncepcije rješenja“. **Na sljedećoj ilustraciji su prikazane postojeća magistralna cesta M14 Bihać – Bosanska Krupa i tri novoprojektovane poddionice planirane nove ceste Bihać - Bosanska Krupa (označene plavom, crvenom i zelenom bojom), ukupne dužine cca 17 km, koje su predmetom Zahtjeva za prethodnu procjenu uticaja na okoliš**. 

Poddionica ***Jablanska - Mali Lug - veza na M14*** (označena cijan bojom) je u izgradnji i **nije predmetom prethodne procjene uticaja na okoliš, kao ni poddionica Čavkići - Spahići - „Tabla“** (između poddionica označenih cijan i plavom bojom).

- **Poddionica „Tabla“ – Grmuša (L=2,5 km),** označena plavom bojom

S obzirom da se radi o lokaciji na kojoj su zastupljene gusto raspoređene vrtače karakteristične za kraške predjele, vođeno je računa o izbjegavanju ovih formacija gdje god su uslovi to dozvoljavali.

Horizontalna geometrija

Minimalni primjenjeni radijus od R=180 m odgovara računskoj brzini od 70 km/h. Planirane su tri raskrsnice:

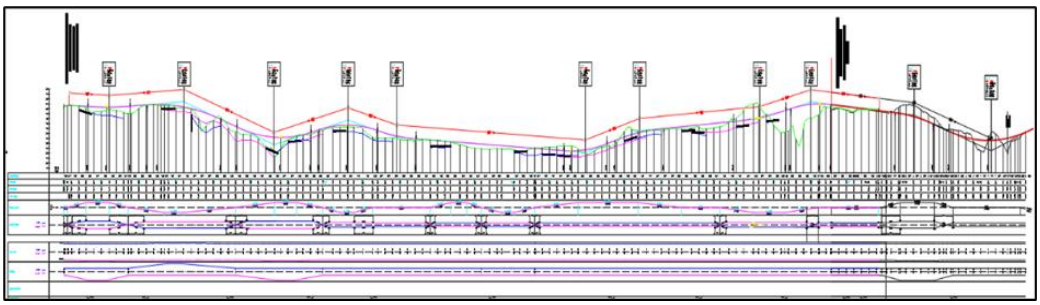
- ✓ Raskrsnica br.1 (početak poddionice) - skretanje za Brkiće (km 12+010)
- ✓ Raskrsnica br.2 – skretanje za Srbljane (km 12+940)
- ✓ Raskrsnica br.3 – skretanje za hram svetog Pantelemona (km 13+850)

Vertikalna geometrija

Nivelaciono, početak poddionice uklapa se na izvedeno stanje poddionice Čavkići – Spahići – „Tabla“. Kraj prve poddionice uklapa se vertikalno na projektovanu niveletu naredne: Grmuša – Mali Radić , koja je na prethodnoj slici označena crvenom bojom. S obzirom da se nova trasa formira na visoravni, nagibi nivelete nisu veliki i najveći iznosi 3,6% na dužini od cca 240 m. Korišteni su vertikalni radijusi:

- ✓ Rv_{konv} = 2950 m
- ✓ Rv_{konk} = 2000 m

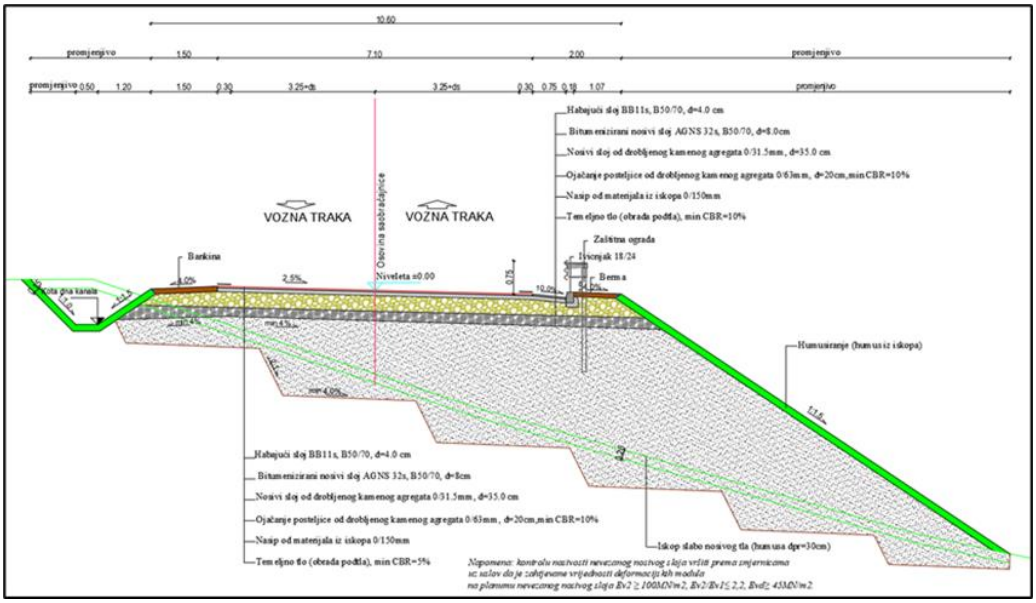
U nastavku je uzdužni profil Poddionice Tabla - Grmuša, sa vertikalnim elementima trase.



Najkraće primijenjeno vertikalno zaobljenje na poddionici Tabla – Grmuša iznosi 103,518 m što zadovoljava kriterijum za minimalnu dužinu kružnog luka za predviđenu brzinu V=70 km/h.

Za proširenje kolovoza u krivini korišten je uslov za mimoilaženje dva teretna vozila sa prikolicom te na krivinama radijusa R=180 m proširenje u krivini iznosi 0,5 m. U ostalim krivinama koje su većih radijusa proširenje se ne izvodi.

Na narednoj slici prikazan je primjenjeni karakteristični poprečni profil predmetne poddionice.



Elementi odvodnje

Za odvodnju sa kolovoza usvojen je asfaltni rigol širine 0,75 m, dok je za prikupljanje pribrežnih voda planirana izgradnja zemljanih kanala, širine dna 0,5 m. S obzirom da je prikupljanje pribrežne vode planirano obodnim kanalima, nije bilo potrebe da se kao dodatna mjera planira podrigolska drenaža.

- **Poddionica Grmuša - Mali Radić (L=8,1 km)**, označena crvenom bojom

Početna stacionaža je km 14+507,50 tj. nastavak na prethodnu poddionicu. Kraj trase je na km 22+607,19, odnosno izvršeno je uklapanje u ranije projektovanu poddionicu. Trasa je povijena sa usklađenim susjednim elementima, što joj daje dobre vozno dinamičke karakteristike. Ukupno je primjenjeno šesnaest kružnih krivina, i to u rasponu radijusa od R=200 m do R=750 m. Prelaz sa pravca na kružni luk, odnosno spajanje dvije suprotno orjentisane kružne krivine vršeno je primjenom prelaznih krivina čiji su parametri usklađeni sa zahtjevima za brzinu

V=70 km/h. Proširenje kolovoza u krivinama manjeg radijusa osigurava mimoilaženje mjerodavnih vozila – dva teretna vozila sa priključnim vozilom.

Na samom početku trase je evidentiran jedan vjerski objekat i jedan pomoćni objekat. Vjerski objekat je od osovine puta udaljen cca 200 m dok je pomoćni objekat od osovine udaljen cca 17 m, odnosno 7,50 m od krajnjeg elementa puta (vanjska ivica kanala).

Na km 14+950 predviđen je spoj sa lokalnim putem, klasičnom raskrsnicom „Tip 1“ bez ostrva za kanalisanje saobraćaja. Kako se radi o nenaseljenom području, na samoj raskrsnici a i na ostatku trase nisu predviđeni elementi za pješački saobraćaj. Ostalih ograničenja na trasi nema.

Horizontalna geometrija

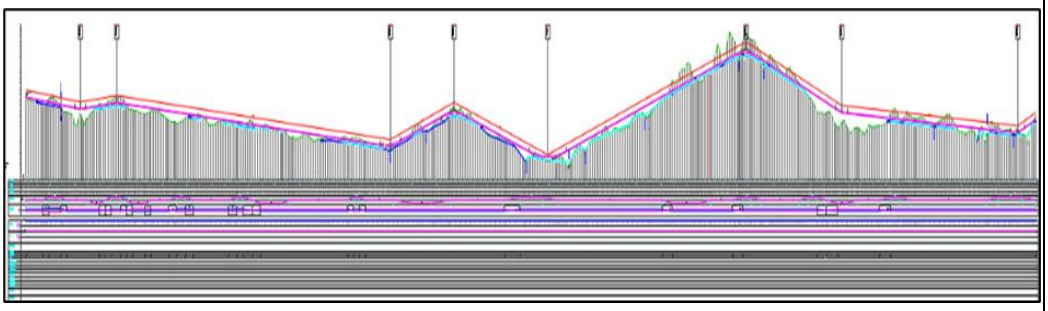
Na ovoj poddionici primjenjeni su slijedeći granični elementi:

- ✓ minimalni poluprečnik horizontalne krivine R_{min}= 200 m,
- ✓ maksimalni uzdužni nagib S_{max}=3,19%,
- ✓ minimalni uzdužni nagib S_{min}=0.50%,
- ✓ minimalni poluprečnik konveksne vertikalne krivine $R_{min,konv}$ =4 000 m,
- ✓ minimalni poluprečnik konkavne vertikalne krivine $R_{min,konk}$ =3 000 m,
- ✓ poprečni nagib kolovoza q=2.5% (u pravcu),
- ✓ širina saobraćajne trake 2×3,25m
- ✓ širina ivične trake uz saobraćajne trake 2×0.30m
- ✓ širina bankine 1.50m,
- ✓ širina berme (uključujući ivičnjak) 1,25m,
- ✓ širina asfaltnog rigola 0,75m,
- ✓ nagib kosine nasipa 1:1,5
- ✓ nagib kosine usjeka 1:1,0

Vertikalna geometrija

Teren se može okarakterisati kao brdovit sa izraženim dolinama – vrtačama. Vertikalni tok na početku (od početka pa do ≈ km 19+000) je relativno blag i prati morfologiju terena, da bi se poslije nešto strmijim nagibima savladalo brdo Velika Glavica. Trasa je najvećim dijelom vođena zasjekom i niskim nasipom, te je na taj način izbjegnuto osiguranje stabilnosti nožice nasipa gdje je to bilo moguće. I pored toga što se trasa vodi u morfološki nepovoljnom terenu, linija nivelete je postavljena sa vrlo blagim nagibima. Nagib nivelete se kreće u rasponu od 0,50% (na dužini od 1410,51 m) do 3,19% (na kraju poddionice u dužini od 143 m). Niveleta ima devet vertikalnih krivina i to četri

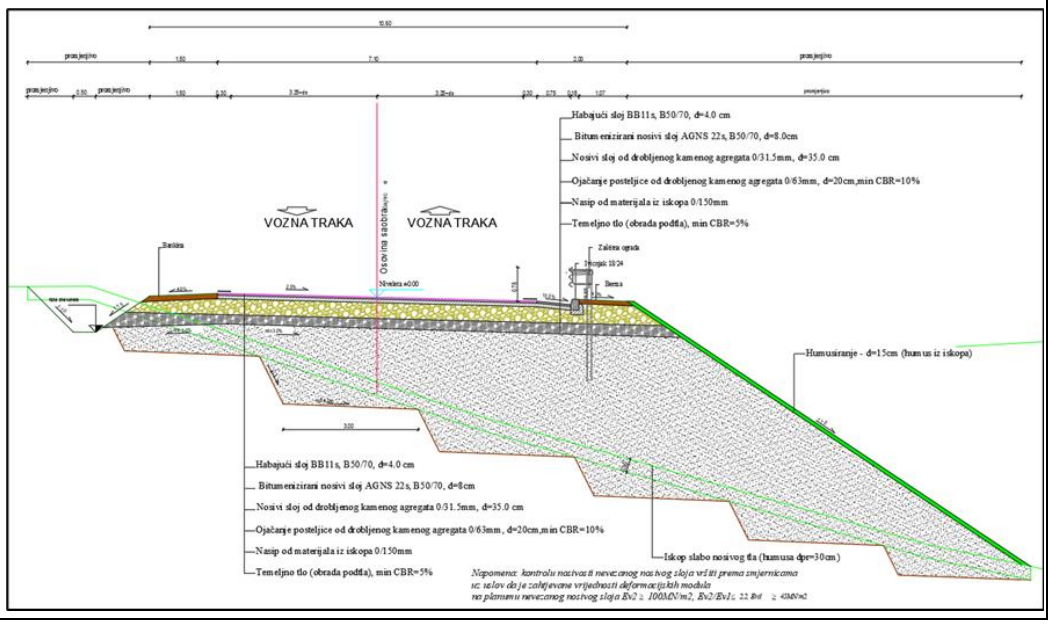
konveksne u rasponu od R_{kk}=4000 m do R_{kk}=5000 m i pet konkavnih u rasponu od R_{kv}=3000 m do R_{kv}=6000 m.



<u>Elementi poprečnog presjeka</u>

Za potrebe izrade predmetnog projekta, usvojeni su slijedeći granični elementi:

✓ poprečni nagib kolovoza u pravcu	q=2.5%
✓ maksimalni poprečni nagib kolovoza u krivini	q=4,50%
✓ širina saobraćajne trake	2×3,25 m
✓ širina ivične trake uz saobraćajne trake	2×0.30 m
✓ širina bankine	b=1.50 m
✓ širina berme (uključujući ivičnjak)	b=1,25 m
✓ širina asfaltnog rigola	br=0,75 m
✓ nagib kosine nasipa	1:1,5
✓ nagib kosine usjeka	1:1,0
✓ minimalni poprečni nagib posteljice	q=3,00%



Elementi odvodnje

Predviđen je zatvoreni sistem odvodnje, površinska odvodnja regulisana je primjenom betonskih ivičnjaka, rigola i tačkastih slivnika koji u kombinaciji sa poprečnim i podužnim nagibom atmosfersku vodu brzo i efikasno sprovode do slivnika i dalje u kolektor. Krajnji recipijent svih oborinski voda za tretirano područje su postojeće vrtače.

Pored zatvorenog sistema odvodnje, predviđeno je da se za zaštitu trupa puta izvedu kanali podužne odvodnje, koji se takođe ispuštaju u vrtače. Prelazak oborinske vode sa jedne na drugu stranu ceste predviđen je cjevastim betonskim propustima Ø1000 m. S obzirom da se radi o terenu koji je izgrađen od dosta poroznih i raspucalih stijena – krš, nije predviđena dodatna mjera za drenažu posteljice te je predviđeno da se voda iz donjih slojeva kolovozne konstrukcije infiltrira u teren.

- **Poddionica Veliki Radić - Vranjska (L=6,3 km)**, označena zelenom bojom

Početak poddionice je kružna raskrsnica vanjskog prečnika R=25 m koja se Priključkom 1 uklapa na postojeću magistralnu cestu M14.2 (Bosanska Krupa Gudavac – Krnjeuša). Prilikom planiranja trase saobraćajnice vođeno je računa da postojeći novoizgrađeni objekti budu sačuvani, te da se obezbijedi prilaz svim parcelama vođenjem poljskog (servisnog) puta uz škarpu. Osovina ceste je pomjerena kako bi se izbjegla kolizija sa trasom cjevovoda. Na stacionaži km 0+820 planirana je trokraka raskrsnica sa trakama za lijevo i desno skretanje, a na stacionaži km 3+190 planirana je i druga trokraka raskrsnica također sa trakama za lijevo i desno skretanje. Druga kružna raskrsnica je planirana na stacionaži km 5+890 koja će povezivati postojeću regionalnu cestu, kao i lokalnu saobraćajnicu koja vodi do turističkog naselja „Zlatna nit“. Na kraju se saobraćajnica uklapa u osovinu naredne dionice Grmuša – Mali Radić.

Za računsku brzinu 80 (70) km/h planirano je 16 horizontalnih krivina sa prelaznicama minimalne dužine L_{min}= 50 m. Minimalni primijenjeni radijus horizontalne krivine iznosi 200 m, a maksimalni 2300 m. Minimalni radijus projektovan je na samom početku trase na mjestu prilaza kružnoj raskrsnici gdje je računska brzina dosta niža od 80 km/h. Proširenja kolovoza u krivini nisu predviđena.

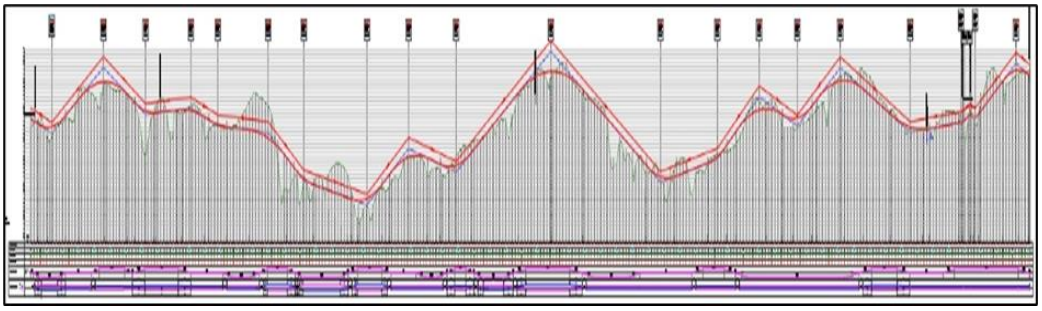
Horizontalna geometrija

Elementi planirane saobraćajnice dati su u nastavku:

- ✓ Vrsta terena brežuljkast/brdovit (stepen ograničenja II/III)
- ✓ Tehnička grupa **B (van naselja)**
- ✓ V_{pred} 80 (70) km/h
- ✓ širina saobraćajnih traka po 3,25 m,
- ✓ širina ivičnih traka po 0,30 m,
- ✓ širina bankina 1.50m,
- ✓ asfaltni rigol 0,75 m
- ✓ širina bermi min. 1,00 m iza rigola,
- ✓ nagib škarpe nasipa 1:1,5

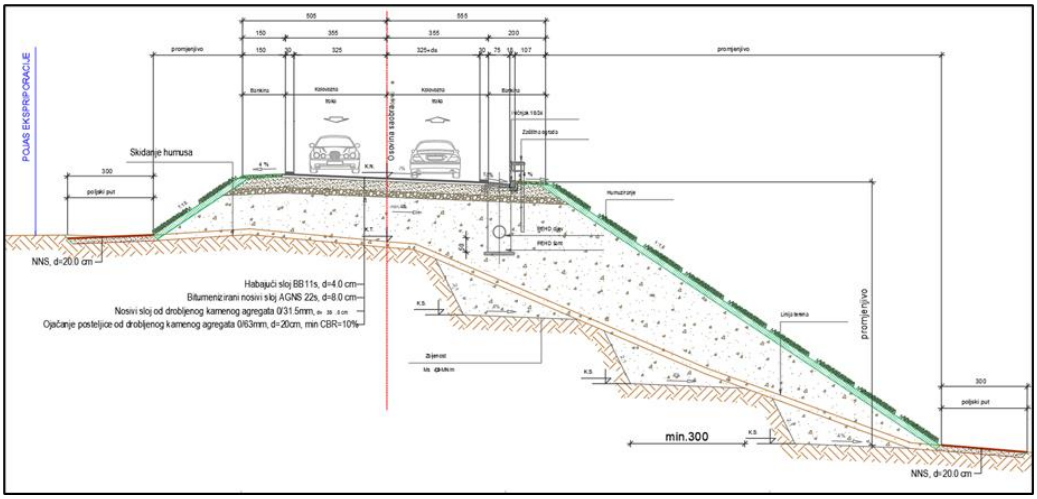
Vertikalna geometrija

Na početku trase niveleta se uklapa u novoprojekotvanu kružnu raskrsnicu čiji se priključak 1 uklapa u postojeću cestu M14.2. Minimalni projektovani uzdužni nagib iznosi 0,50% u dužini od 287,28 m, kao i u dužini od 317,48 m. Maksimalni uzdužni nagib iznosi 5,50% u dužini od 263,63 m. Niveleta ceste planirana je sa 22 vertikalne krivine. Maksimalni planirani radijusi konveksne i konkavne vertikalne krivine iznose R=6000 m. Najmanji primijenjeni radijus konkavne vertikalne krivine iznosi 2400 m. Na mjestu uklapanja sa kružnom raskrsnicom 2 gdje je računska brzina Vr=30 km/h planirani radijusi konkavnih vertikalnih krivina iznose R=1300 m i R=690 m. Minimalni planirani radijus konveksne vertikalne krivine iznosi R=2000 m, na mjestu uklapanja sa sljedećom dionicom (Grmuša – Mali Radić). Prilikom niveletskog vođenja trase vodilo se računa da na mjestu prilaza postojećim objektima trasa bude na terenu ili uz mala visinska odstupanja kako bi se obezbijedio prilaz. Također, gdje god je bilo moguće ispoštovati elemente za datu računsku brzinu trasa je podignuta kako bi se izbjegla kolizija sa trasom postavljenog cjevovoda.



Elementi poprečnog presjeka

Minimalni poprečni nagib iznosi q=2,50 %, a maksimalni 5% zbog primijenjenog radijusa horizontalne krivine R=200 m.

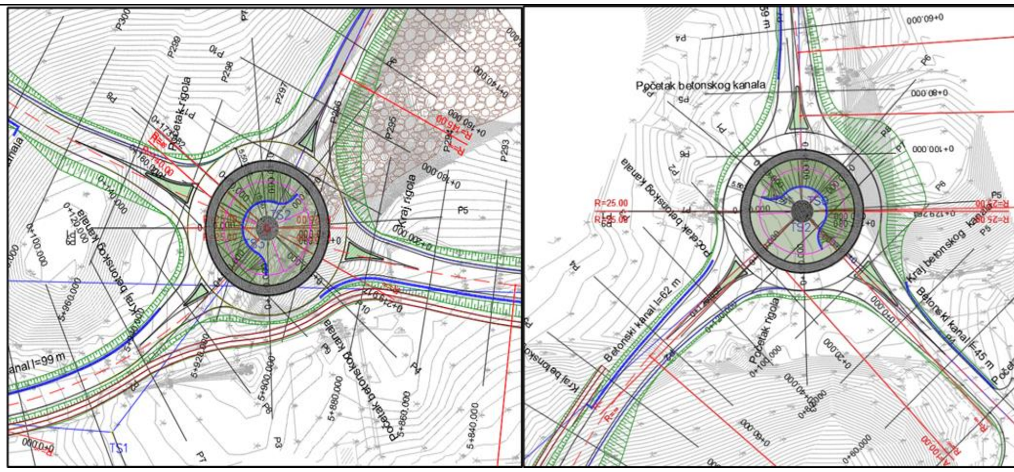


Elementi odvodnje

Planiran je zatvoreni sistem odvodnje glavne trase a hidrološke prilike terena su povoljne. U blizini trase nema identifikovanih riječnih tokova. Budući da je teren ocjedit i najvećim dijelom izgrađen od dolomita jako dobre vodopropusnosti, nisu predviđeni obodni kanali u nožici nasipa i na vrhu škarpe usjeka jer će se sva voda svakako procjeđivati i odlaziti u okolne recipijente – postojeće vrtače. Za prikupljanje površinskih voda planirani su asfaltni rigoli na nižoj strani asfalta, u zavisnosti od poprečnog nagiba saobraćajnice. U bermama u usjecima predviđene su betonske segmentne kanalice širine 0,50 m. Planirano je da se voda iz betonskih kanalica ispušta u najnižim tačkama u postojeći teren (vrtače).

Raskrsnice

Planirane su dvije kružne raskrsnice, dvije trokrake raskrsnice i jedan T priključak. Obje kružne raskrsnice projektovane su sa vanjskim radijusom R=25 i provoznim dijelom širine 3,0 m. Oba rondoa projektovana su kao jednotračni, sa širinom trake 5,50 m.



A1.3. Broj izvoda iz prostorno-planskog akta te nadležni organ izdavanja (Izvod iz prostorno-planskog akta priložiti uz zahtjev)	Izvod iz prostornog plana Unsko - sanskog kantona za period od 20 godina Broj: 11-19-4844-2/25, od 09.05.2025., koji je dostavilo Ministarstvo za građenje, prostorno uređenje i zaštitu okoliša Unsko - sanskog kantona (dostavljen u prilogu 2).	
A1.4. Vrsta zahtjeva	Novi projekat	**DA**
	Značajna izmjena postojećeg i/ili odobrenog projekta	NE
	Prestanak aktivnosti	NE
A1.5. Ukoliko se radi o značajnoj izmjeni postojećeg i/ili	-	

odobrenog projekta, opisati planirane izmjene	
A1.6. Da li projekat ima kumulativni uticaj sa već postojećim i/ili odobrenim projektima ? Ukoliko DA, opisati na koji način.	**NE**
A1.7. Vlasništvo nad zemljištem i/ili objektom na kojem se nalazi postojeći i/ili planirani projekat	U skladu sa izmjenama Uredbe o projektima za koje je potrebna procjena uticaja na okoliš (Službene Novine FBiH br.: 104/22) umjesto dokaza o vlasništvu nad zemljištem i/ili objektom, u prilogu 3 se dostavlja Odluka Vlade Unsko-sanskog kantona (Odluka Broj: 03-02-51-869/2025, od 05.09.2025.). Vlasnički listovi će biti pribavljeni u fazi ishodovanja građevinske dozvole.
A1.8. Da li je zemljište i/ili objekat na kojem se nalazi	**NE**

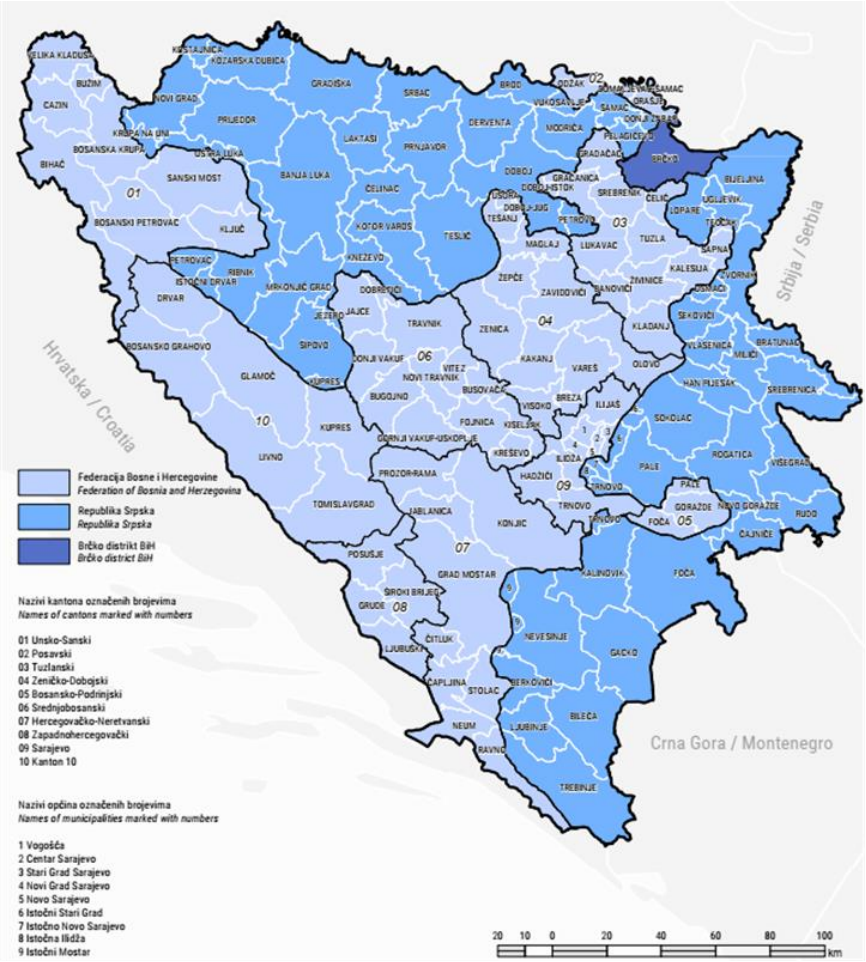
postojeći i/ili planirani projekat predmet ugovora o zakupu? Ukoliko jeste, molimo navedite broj ugovora, te podatke o ugovornim stranama.	
A1.9. Ime i prezime odgovorne osobe	Ljubo Pravdić, dipl.ing.građ.
A1.10. Kontakt podaci odgovorne osobe (adresa, broj telefona, e-mail)	Javno preduzeće Ceste Federacije BiH d.o.o. Sarajevo Terezija 54, 71000 Sarajevo Tel. 033 250 370 Email: info@jpcfbih.ba

A2. Uticaj projekta na okoliš

A2.1. Detaljno opišite okoliš na području	**Trasa novoprojektovane ceste Bihać - Bosanska Krupa prolazi područjem gradova koje povezuje, s tim da je, najvećim dijelom, ista projektovana na području grada Bosanska Krupa. Oba grada administrativno pripadaju Unsko-sanskom kantonu** (USK**) i bosanskohercegovačkom entitetu Federacija Bosne i Hercegovine** (FBiH). U sastavu USK se nalaze još jedan grad

pod uticajem projekta

(Cazin) i pet općina (vidi sljedeću sliku). USK zauzima površinu od 4.239,25 km^2, što je 15,8% od ukupne površine FBiH, ili 8,05% od ukupne površine Bosne i Hercegovine.



Općina	Šifra općine	Površina cca km^2
Grad Bihać	10049	900
Grad Bosanska Krupa	11428	561

Ukupan broj stanovnika u USK, sredinom 2024. Godine, procijenjen je na 259,586, od čega 128.781 muškaraca i 130,805 žena. Broj stanovnika Bihaća, sredinom 2024. godine, je procijenjen na 54,301, a Bosanske Krupe na 23,651.

Područje USK karakteriše umjereno kontinentalna klima, sa oštrim i snježnim zimama, i toplim ljetom. Pojedini dijelovi su pod uticajem umjerene planinske klime i pritjecanja zračnih masa iz susjednih, ali i daljih oblasti. Za ovo područje

karakteristični su sjeveroistočni i jugozapadni vjetrovi, koji donose kontinentalne i mediteranske uticaje.

	2020	2021	2022	2023	2024
Srednje godišnje vrijednosti					
Pritisak/tlak zraka, mb	988,2	987,4	987,4	986,4	987,1
Temperatura zraka, ^{0}C	12,6	12,4	12,9	13,4	13,9
Relativna vlažnost zraka, %	72	70	73	73	72
Oblačnost (osmina)	4,3	4,2	4,3	4,5	4,7

	2020	2021	2022	2023	2024
Godišnje vrijednosti					
Apsolutna max. temperatura zraka, ^{0}C	34,2	38,7	40,1	38,9	38,6
Apsolutna min. temperatura zraka, ^{0}C	-7,8	-9,9	-11,1	-9,4	-8,5
Količina padavina/oborina, l/m^2	1.270,2	1.238,5	1.205,2	1.649,3	1.486,2
Broj dana sa padavinama, ≥ 0,1 mm 120	155	108	101	147,0	153
Broj dana sa snježnim pokrivačem, > 1 cm	15	23	38	32,0	33
Maksimalna visina snjež. pokrivača, cm	32	20	18	37,0	28
Trajanje sijanja sunca-Insolacija (sati)	2.286,8	2.300,8	2.347,9	2.145,7	2.235,3

Osobitost USK čini šumsko bogatstvo kraških, submediteranskih i kontinentalnih šumskih područja koje predstavljaju prirodnu, pejzažnu, ekološku, gospodarsku i turističku vrijednost ovog područja. Ukupne šumske površine iznose 220.439,56 ha od čega na državne šume otpada 180.523 ha.

Za analizu stanja kvaliteta površinskih i podzemnih voda USK veliki problem predstavlja činjenica da se ne vrši kontinuiran monitoring kvaliteta površinskih ni podzemnih tokova, osim kada se radi o izvorištima za potrebe vodosnabdijevanja stanovništva.

Nepostojanje odgovarajuće infrastrukture, oštećenje i dotrajalost postojeće infrastrukture, u sektoru vodosnabdijevanja te odvodnje i prečišćavanja otpadnih voda, kao i nedovoljno odrţavanje infrastrukture, doveli su do zagađenja vodnih resursa, a time i do pogoršanja kvaliteta vode za piće. Iako opće stanje odvodnje i prečišćavanja otpadnih voda iz sistema javne odvodnje u USK nije na zadovoljavajućem nivou, napredak je ostvaren u povećanju broja priključaka na sistem javne kanalizacije, kao i u radu na uspostavljanju sistema za prečišćavanje otpadnih voda. Prosječni stepen pokrivenosti odvoza otpada na području USK je procijenjen na 82,6%.

S aspekta zaštite zemljišta, obzirom na reljef područja, količinu i intenzitet padavina te opće karakteristike krša, sva tla ovog područja izložena su riziku od erozije vodom i vjetrom. Ne vrši se sistematsko praćenje tla, nema informacionog sistema za tlo/zemljište, niti akcijskog programa za borbu protiv dezertifikacije/degradacije zemljišta. **U pogledu zaštite zemljišta potrebno je napomenuti potrebu dekontaminacije površine USK koja je kontaminirana sa minsko-eksplozivnim sredstvima** (ažurirana mapa je dostupna na: https://euforbih.org/images/infopoint/2384/2384-I.pdf).

Grad Bihać

Grad Bihać se nalazi u sjeverozapadnom dijelu BiH, administrativno pripada entitetu Federacija BiH i sjedište je Unsko-sanskog kantona.

Reljef Grada Bihaća je raznolik. Čine ga najvećim dijelom polja, brežuljci i srednjeplaninsko zemljište. Prosječna nadmorska visina je 224 metra, veći dio teritorije grada lociran je na terenima do 600 m.n.v., dok je njen manji dio lociran u planinskom i brdsko-planinskom pojasu s nadmorskim visinama i preko 900 metara.

Vodovodna i kanalizaciona mreža grada Bihaća je kompleksan sistem kojim upravlja JP „Vodovod“ d.o.o. Bihać, a obuhvata snabdijevanje vodom, odvodnju i prečišćavanje otpadnih voda. Grad Bihać se snabdijeva vodom iz šest izvorišta, a tek nešto manje od pola domaćinstava (cca. 47%) je priključeno na sistem za prečišćavanje otpadnih voda.

Gradsko vijeće Bihać, kao Osnivač, povjerilo je javnom komunalnom preduzeću „Komrad d.o.o. Bihać“, između ostalog, i obavljanje komunalne djelatnosti skupljanja, tretiranja i odlaganja otpada.

Trasa novoprojektovane ceste Bihać – Bosanska Krupa prolazi nenasaljenim područjem Grmuša, koje administrativno pripada gradu Bihaću.

<u>Grad Bosanska Krupa</u>

U morfološkom pogledu prostor grada Bosanska Krupa predstavlja visiju koja je tektonski rasčlanjena. Najniža tačka je u koritu rijeke Une na oko 130 m n.m., a najviša na Grmeču, Trovrh 1209 m n.m. U zavisnosti od litološke građe jasno su izdvojena dva područja: u sjeverozapadnom i istočnom dijelu koje izgrađuju najvećim dijelom klastiti preovladava fluvijalna morfoskulptura, a u zapadnom i južnom je dominantno kraška. Za riječne doline (Una) karakteristična je pojava rječnih terasa.

U strukturi poljoprivrednog zemljišta najveće površine su pod obradivim zemljištem unutar kojeg preovladavaju oranice i vrtovi, a dominiraju zemljišta 5., 4. i 3. bonitetne klase. Od ukupne površine poljoprivrednog zemljišta, 62% površine je 3., 4. i 5. klase, dakle preovladava zemljište prosječnog kvaliteta.

Vodosnabdijevanjem je pokriveno 84% stanovništva i oko 75% subjekata privrede na prostoru grada Bosanska Krupa. Odvodnja otpadnih voda je jedan od najvećih infrastrukturnih problema grada. Procent stanovništva koji je priključen na gradsku kanalizaciju iznosi oko 30%, septičke jame posjeduje oko 45% stanovništva a oko 25% je priključeno direktno u vodotok. Većina septičkih jama nije urađena na tehnički zadovoljavajući način.

Egzaktnih pokazatelja o zagađenju zraka na području grada nema. Iskustveno i na osnovu zapažanja,može se konstatirati da je zagađenje zraka uglavnom uzrokovano sagorijevanjem goriva u ložištima objekata, kao i emisijom štetnih gasova iz motornih vozila.

Što se tiče prikupljanja i odvoza krutog otpada, ono se trenutno vrši na lokaciju Meždre Vlaški do. Prikupljanje i odvoz krutog otpada obavlja JKP "10. Juli". Otpad se sakuplja sa 55% područja grada, a broj korisnika usluge odvoza smeća i otpada je u porastu.

Trasa novoprojektovane ceste Bihać – Bosanska Krupa prolazi rijetko naseljenim područjem mjesnih zajednica Radić i Vranjska, koje administrativno pripadaju gradu Bosanska Krupa. Prema konačnim rezultatima popisa stanovništva iz 2013. godine, na području naseljenog

<table>
<tr><td></td><td colspan="3">mjesta Veliki Radić je živjelo 133 stanovnika, na području Malog Radića 111, a na području Vranjske 122 stanovnika.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">A2.2. Vrsta i količina osnovnih i pomoćnih sirovina, dodatnih materijala i ostalih supstanci koji će biti korišteni u svakoj od faza projekta</td><td></td><td>Vrsta</td><td>Količina</td></tr>
<tr><td>Pripremna faza projekta</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Faza izgradnje projekta</td><td>Kameni materijal iz iskopa i pozajmišta;

Beton i betonski elementi (cement);

Asfalt i bitumenske smjese;

Čelik u obliku armature, ograda, mreža za zaštitu i sl.;

Drvo za oplatu;

Izolacija (razne vrste stiropora, biverlplast, bitulit i sl.);

Boje za horizontalnu signalizaciju;

Kao pomoćne sirovine koristit će se razna ulja i maziva za održavanje mašina i uređaja, dok će se kao energent koristiti električna energija i naftni derivati.

Voda za piće i sanitarna voda za održavanje higijene radnika na gradilištu;</td><td>Količine su navedene u Predmjeru radova urađenom u okviru priloženih projekata.</td></tr>
</table>

		Tehnička voda kao sirovina za proizvodnju betona, kao i za pranje građevinske mehanizacije i drugih sredstava za rad.	
	Faza rada ili eksploatacije projekta	Beton, asfalt i bitumenske smjese; Boje za horizontalnu signalizaciju; Plastične cijevi i elementi za odvodnju oborinskih voda i sl; Sredstva za redovno i periodično održavanje (uključujući so i pijesak za zimsko održavanje).	U ovoj fazi projekta nije moguće dati količinu.
	Faza prestanka rada	Nije predviđena faza prestanka rada	-
A2.3. Korištenje prirodnih resursa (posebno tla, zemljišta, vode i biološke raznolikosti) prilikom pripreme, izgradnje, rada ili prestanka rada projekta	Navesti o kojem prirodnom resurse se radi i količini i načinu njegovog korištenja	Namjena zemljišta će biti trajno i nepovratno promijenjenjena, tokom izgradnje. Okvirna površina zemljišta čija namjena će se promjeniti iznosi 2000 m^2. Direktan uticaj na zemljište u cestovnom pojasu biće stalno prisutan tokom eksploatacije.	U ovoj fazi projekta nije moguće dati precizniju procjenu.

A2.4. Vrsta i količina emisija nastalih zbog pripreme, izgradnje, rada ili prestanka rada projekta	Proizvodnja otpada (opasni/neopasni)	Tokom izgradnje očekuju se značajne količine otpada iz različitih kategorija, a posebno građevinskog otpada (asfaltni lom, mješavine bitumena, kameni otpad i dr.). Slijedi pregled očekivanih kategorija otpada, u fazi izgradnje, šifrirane kao u Pravilniku o kategorijama otpada sa listama: 08 OTPAD OD PROIZVODNJE, FORMULACIJE, PRODAJE I PRIMJENE PREMAZA (BOJE, LAKOVI I STAKLASTI EMAJLI), LJEPILA, SREDSTVA ZA ZAPTIVANJE I ŠTAMPARSKIH BOJA 13 OTPADNA ULJA I OTPAD TEKUĆIH GORIVA (osim jestivih ulja i ulja iz poglavlja 05,12 i 19) 15 OTPADNA AMBALAŽA; APSORBENSI, MATERIJALI ZA UPIJANJE, FILTERSKI MATERIJALI, ZAŠTITNA ODJEĆA KOJA NIJE	U ovoj fazi projekta nije moguće dati količinu.

		SPECIFICIRANA NA DRUGI NAČIN 16 OTPAD KOJI NIJE DRUGDJE SPECIFICIRAN U KATALOGU 17 GRAĐEVINSKI OTPAD I OTPAD OD RUŠENJA OBJEKATA (UKLJUĆUJUĆI ISKOPANU ZEMLJU SA ONEČIŠĆENIH/ KONTAMINIRANIH LOKACIJA) 20 KOMUNALNI OTPAD (OTPAD IZ DOMAĆINSTAVA I SLIČNI OTPAD IZ INDUSTRIJSKIH I ZANATSKIH POGONA I IZ USTANOVA) UKLJUČUJUĆI ODVOJENO PRIKUPLJENE SASTOJKE	
	Emisije u zrak (sve emisije)	U fazi izgradnje: • Emisija građevinske prašine koja potiče od rukovanja zemljom, aktivnostima utovara, skladištenja materijala na licu mjesta, prevoza materijala na gradilištu, kopanje (uključujući iskop zemljišta) i prevoza materijala van gradilišta. • Emisije izduvnih plinova iz procesa	U ovoj fazi projekta nije moguće dati traženu količinu.

		sagorijevanja u motorima transportne i građevinske mehanizacije sadrže azotne okside (NO_X), sumpor dioksid (SO_2), ugljen monoksid (CO) i lebdeće čestice. U fazi rada: emisija, izduvnih plinova iz motornih vozila koji će saobraćati novoprojektovanom cestom.	
	Emisije u vode (podzemne/površinske)	U fazi izgradnje, potencijalno negativni uticaji usljed: • Izlijevanja maziva, goriva i ulja iz transportne i građevinske mehanizacije, • Nepravilnog rukovanja ili havarije, • Nekontrolisanog istjecanja otpadnih voda sa gradilišta koje mogu onečistiti površinske i/ili podzemne vode, • Nekontrolisanog ispuštanja sanitarnih voda iz radničkih kampova. U fazi rada, glavni uzroci negativnog uticaja na	U ovoj fazi projekta nije moguće dati traženu količinu.

		vodne resurse mogu nastati usljed: • Saobraćajne nesreće na cesti, • Tokom radova na održavanju (pogotovo tokom zime).	
	Emisije u kanalizaciju	Ne očekuju se emisije u kanalizaciju.	-
	Emisije u tlo	U toku izvođenja radova mogući su sljedeći uticaji: • Izlijevanje maziva, goriva i ulja iz transportne i građevinske mehanizacije, • Različite opasne tečne materije usljed nepravilnog rukovanja ili havarije, • Netretirane otpadne vode sa gradilišta koje mogu istjecanjem onečistiti tlo. U toku eksploatacije, zagađenje tla će uglavnom biti posljedica sljedećih procesa: • Zagađenje od površinskih voda sa kolovoza, • Izduvni gasovi iz vozila sadrže NO_X, koji doprinosi zakiseljavanju i eutrofikaciji zemljišta,	U ovoj fazi projekta nije moguće dati traženu količinu.

		• Nepropisno odlaganje raznih otpadnih materijala, uključujući organski (npr. ostaci hrane) i neorganski otpad (npr. plastična ambalaža), • Prosipanje tereta, • Kretanje vozila doprinosi stvaranju prašine i taloženju na okolno zemljište i potencijalnoj kontaminaciji	
	Buka	U fazi izgradnje, glavni izvor buke je rad motora transportne i građevinske mehanizacije. U fazi rada, glavni izvor buke je cestovni promet. Intenzitet buke ovisi o broju i vrsti vozila, brzini kretanja, te karakteristikama kolovozne konstrukcije.	U ovoj fazi projekta nije moguće dati traženu količinu.
	Vibracije	U fazi izgradnje glavni uzroci potencijalnog negativnog uticaja vibracija su građevinski radovi i rad motora građevinske mehanizacije. Za ovaj projekat nije prepoznat uticaj u fazi eksploatacije.	U ovoj fazi projekta nije moguće dati traženu količinu.

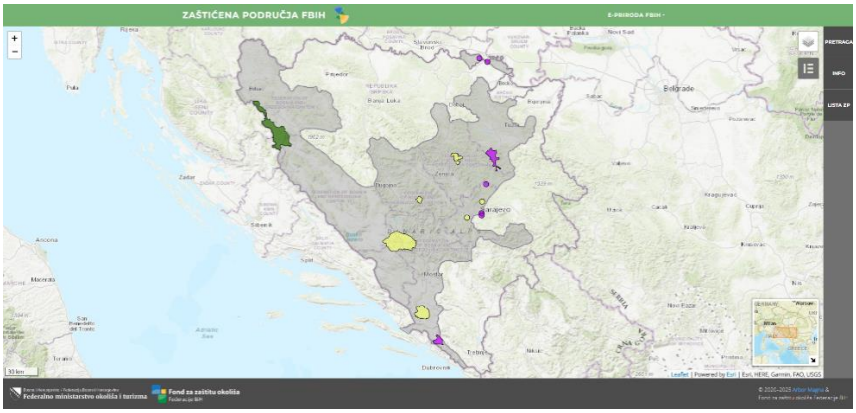
	Nejonizirajuće zračenje	Nema uticaja niti u fazi izgradnje, niti u fazi eksploatacije.	-
A2.5. Opisati i dati kratak pregled alternativnih rješenja sa obzirom na uticaje na okoliš	Proizvodnja otpada (opasni/neopasni)	Prilikom izrade projekata nisu razmatrana alternativna rješenja .	-
	Emisije u zrak (sve emisije)		-
	Emisije u vode (podzemne/površinske)		-
	Emisije u kanalizaciju		-
	Emisije u tlo		-
	Buka		-
	Vibracije		-
	Nejonizirajuće zračenje		
A2.6. Da li projekat nosi rizik od velikih nesreća i/ili katastrofa koje su relevantne za projekat, uključujući one koje su uzrokovane promjenom klime, u skladu sa naučnim saznanjima ?	**NE**		

Ukoliko DA, navesti rizike.	
A2.7. Da li projekat nosi rizike za ljudsko zdravlje (na primjer zbog zagađenja vode ili zraka)? Ukoliko DA, navesti rizike.	**NE**
A2.8. Da li će projekat uzrokovati svjetlosno zagađenje? Ukoliko DA, navesti rizike.	**DA** Mada će svjetlosno zagađenje biti neznatnog intenziteta, posljedice mogu biti značajne, ukoliko divlja životinja prepadnuta uticajem svjetlosti farova izazove saobraćajnu nezgodu.

B. Lokacija projekta i osjetljivost okoliša geografskih područja za koja je vjerovatno da bi projekti mogli na njih značajno uticati

B1.1. Navesti postojeću i odobrenu upotrebu zemljišta	Na pojedinim odsjecima novoprojektovana cesta prolazi trasom postojećih lokalnih cesta, a svojim većim dijelom kroz zemljište koje se uglavnom koristi za poljoprivredu, sa značajnim površinama sa prirodnom vegetacijom, te prirodnim livadama, pašnjacima i šumama.
B1.2. Opisati relativnu raspoloživost, kvalitet i regenerativni kapacitet prirodnih resursa (uključujući tlo, zemljište, vodu i biološku raznolikost) tog područja i njegovog podzemnog dijela	Grmuško-srbljanski plato, kojim prolazi veći dio novoprojektovane trase, je dio šireg kraškog područja, što snažno određuje prirodu i raspoloživost njegovih resursa. Relativna raspoloživost, kvalitet i regenerativni kapacitet prirodnih resursa područja i njegovog podzemnog područja su na zadovoljavajućem nivou, u smislu očuvanosti. ***Vodni Resursi (Hidrogeologija)*** Kraški teren znači da su površinske vode često rijetke ili privremene, ali su podzemne vode (krški akviferi) obično značajne. Dolomiti i interstratifikovani krečnjaci (vapnenci) utiču na formiranje pukotinsko-kavernoznog tipa poroznosti. Posljedično, kraški tereni su izuzetno osjetljivi na zagađenje. Regenerativni Kapacitet je nizak u smislu filtracije i samopročišćavanja. Dok kiša i otapanje snijega brzo pune zalihe (visoka stopa obnavljanja), samoregeneracija od zagađenja je spora ili gotovo nepostojeća jer nedostaje debeli sloj tla za filtraciju. Svojim manjim dijelom novoprojektovana cesta je trasirana kroz teren sačinjen od vodonepropusnih stijena, koje su sačinjene od uslojenih i bankovitih dolomita, glinovitih i laporovitih škriljaka, pješčenjaka, tufova, rožnjaka i konglomerata u izmjeni. ***Šumski i Biološki Resursi (Tlo i Flora)*** Visoka šumska raznolikost i prisustvo pašnjaka su značajni. Ovi resursi su temelj za aktivnosti poput pčelarstva. Prisutnost hrasta, lipe, ljeske, drijena i livadskog bilja ukazuje na zdrav ekosistem. Regenerativni kapacitet je umjeren do visok. Iako se šumski resursi mogu relativno brzo regenerisati (uz odgovarajuće upravljanje), tlo (osobito krško tlo – crvenica) je često plitko i vrlo osjetljivo na eroziju. Degradacija tla je sporo reverzibilan proces, a tlo na kojem će se graditi cesta će biti trajno degradirano. Cesta će postati sastavni dio pejzaža, a s vremenom će se okoliš postupno

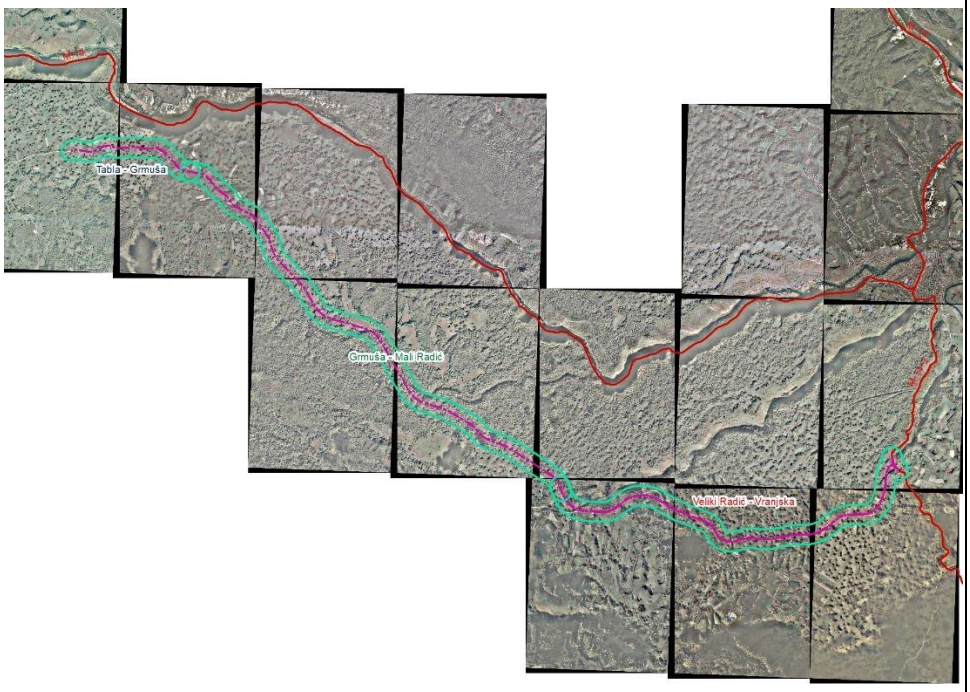
	stabilizirati kroz proces prirodne regeneracije i implementaciju adekvatnih mjera. Vegetacija koja je uklonjena u fazi izgradnje imat će priliku djelomično se obnoviti u fazi eksploatacije. ***Mineralne Sirovine (Geološki Resursi)*** Prisutnost dolomita i krečnjaka (vapnenaca), koji su u kraškim područjima uobičajeni, ukazuje na potencijalnu raspoloživost građevinskog materijala. Kvalitet je dobar za građevinske i tehničke svrhe. Mineralne sirovine su neobnovljivi resursi, tako da regenerativni kapacitet ne postoji. ***Zrak*** Kvalitet zraka je jako dobar, a pri procjeni regeneracijske sposobnosti mogu se uzeti u obzir tri važna parametra, koji utiču na sposobnost samoprečišćavanja zraka na predmetnom području: ✓ ***mikroreljefne karakteristike*** Ocjena mikroreljefnih karakteristika zavisi od konfiguracije terena, koja znatno utiče na sve mehanizme transporta energije i materija u zraku, te reljefni oblici različito utiču na kretanje zraka, kao i na sposobnost samoprečišćavanja zraka. Za predmetno područje se može reći da ima izrazito povoljne mikroreljefne karakteristike. ✓ ***pokrivenost prostora šumom*** Prostor pokriven šumom pozitivno utiče na sposobnost samoprečišćavanje zraka, pri čemu zrak poprima posebne hidrauličke karakteristike.Predmetno područje je pokriveno šumom, te je regenerativni kapacitet na zadovoljavajućem nivou. ✓ ***toplotne emisije iz antropogenih izvora*** Parametri koji se mogu koristiti za procjenu uticaja toplotnih emisija iz antropogenih izvora na sposobnost samoprečišćavanja zraka, na ovom prostoru, su gustina naseljenosti, gustina saobraćaja i gustina industrijskih postrojenja. S obzirom da se radi o slabije naseljenom području, sposobnost zraka za samoprečišćavanje u odnosu na gustinu naseljenosti je visoka. Učinci na pejzaž u fazi korištenja primarno su vezani uz vizualnu transformaciju okoliša i njegovu prilagodbu novim uslovima.

B1.3. Opisati apsorpcioni kapacitet prirodne sredine, obraćajući posebnu pažnju na slijedeća područja:	Apsorpcioni kapacitet prirodne sredine je dobar i trenutno nije značajno opterećen, prije svega zahvaljujući geografskom položaju posmatranog prostora, te činjenici da na predmetnom području nema industrijskih postrojenja.
a) močvarna područja, obalna područja rijeka i ušća rijeka	Novoprojektovana cesta ne prolazi močvarnim područjima, obalnim područjima rijeka, niti u blizini ušća rijeka.
b) obalna područja i morski okoliš	Novoprojektovana cesta se ne nalazi u blizini obalnih područja.
c) planinska, šumska i kraška područja	Novoprojektovana cesta, najvećim dijelom, prolazi Grmuško-srbljanskim platoom, koji je karakterističan primjer krškog terena Dinarida. Manjim dijelom cesta prolazi kroz šumska područja, obrasla uglavnom hrastom (Quercus pubescens), u asocijaciji sa bijelim grabom (Carpinus orientalis).
d) zaštićene prirodne vrijednosti proglašene u skladu sa Zakonom o zaštiti prirode Federacije BiH (nacionalni parkovi, strogi rezervati prirode, spomenici prirode, zaštićeni pejzaži, parkovi prirode, i dr.)	Novoprojektovana cesta **ne prolazi kroz zaštićene prirodne vrijednosti proglašene u skladu sa Zakonom o zaštiti prirode Federacije BiH**, prikazane sljedećom slikom.  Novoprojektovana cesta, prolazi kroz, "Prostornim planom USK za period 20 godina", **planiranim područjem od značaja za Unsko-sanski Kanton „Una nizvodno od Bihaća"** - kategorija zaštite V, kao i, istim prostorno-planskim dokumentom, **planiranim područjem zaštićenog prostora od značaja za Federaciju BiH** „**Planina Grmeč"** – kategorija zaštite Ia I II. Uvidom u Informacioni sistem zaštite prirode FBiH, posjetom internet stranice http://e-prirodafbih.ba/en/protectedsites/,

	može se uočiti da se planina Grmeč ne nalazi među zaštićenim prirodnim vrijednostima, proglašenim u skladu sa Zakonom o zaštiti prirode Federacije BiH, a **planirano zaštićeno područje „Planina Grmeč“** prezentirano u "Prostornom planu USK za period 20 godina" je identično onom, koje je projektom „Natura 2000“ identificirano kao **potencijalni spomenik prirode**. **Planirano zaštićeno područje „Una nizvodno od Bihaća“ definisano je po prvi put, tokom izrade „Prostornog plana USK za period 20 godina"**. **U odluci o provođenju „Prostornog plana USK za period 20 godina"** ("Službeni glasnik Unsko-sanskog kantona", broj: 1/24)**, se, između ostalog, navodi da je dozvoljena gradnja saobraćajne infrastrukture u planiranim zaštićenim područjima, ukoliko tako odluči Vlada USK. Odluka, kojom se izgradnja ceste Bihać - Bosanska Krupa (Čavkići - Spahići - Tabla – Grmuša - Mali Radić - Veliki Radić - Vranjska) proglašava projektima od značaja za Unsko-sanski kanton data je u prilogu ovog Zahtjeva** (vidi Prilog 3).
e) pojedinačne prirodne vrijednosti	Novoprojektovana cesta ne ugrožava pojedinačne prirodne vrijednosti.
f) područja rijetkih i ugroženih biljnih i životinjskih vrsta	Novoprojektovana cesta ne prolazi kroz osjetljiva ili staništa sa Priloga I Direktive o staništima ili prioritetna staništa iz Direktive o staništima, niti kroz "Emerald potencijalna staništa u Bosni i Hercegovini".
g) područja na kojima još od ranije nisu bili zadovoljeni standardi kvaliteta okoliša koji su relevantni za projekat ili u odnosu na koja se smatra da isti nisu zadovoljeni	Novoprojektovana cesta ne prolazi kroz područja na kojima od ranije nisu bili zadovoljeni standardi kvaliteta okoliša.
h) gusto naseljena područja	Novoprojektovana cesta ne prolazi kroz gusto naseljena područja.

i) pejzaži i područja od historijskog, kulturnog ili arheološkog značaja.	Novoprojektovana cesta ne prolazi kroz područja od historijskog, kulturnog ili arheološkog značaja, niti kroz područja zaštićenog pejzaža. U širem okruženju projekta identifikovani su sljedeći lokaliteti: Glavica (Gradina, Kosa), Obljaj, Dubrovnik i Srbljanska glavica, iz prahistorijskog doba.

C. Karakteristike potencijalnog uticaja na okoliš

C1.1. Navesti veličinu i prostorni obuhvat geografskog područja na koje bi projekat mogao uticati (unijeti tačne koordinate navedenog geografskog područja)	Površina područja na kojem bi se mogao osjetiti direktan uticaj na okoliš, kako u fazi izgradnje, tako i u fazi eksploatacije se procjenjuje na 5 km^2, a kako je prikazano na sljedećoj slici. Konkretnije, pojas na kojem bi se mogao osjetiti direktan uticaj na okoliš je označen “neon plavom” bojom. Područje na kojem bi se mogao osjetiti indirektan utjecaj je, na osnovu trenutno raspoloživih podataka, teško procijeniti.  Početna koordinata - „Tabla“: Y=5,578,009; X=4,972,896 Grmuša: Y= 5,580,039; X= 4,972,631 Mali Radić/Veliki Radić: Y=5,585,970; X=4,967,808 Krajnja koordinata - Vranjska: Y=5,591,182; X=4,968,444

C1.2. Navesti broj stanovnika na koje bi projekat mogao uticati	Procjenjuje se da bi novoprojektovana cesta mogla imati uticaj tek na nekoliko stotina stanovnika, koji žive u naseljenim mjestima Mali Radić, Veliki Radić i Vranjska.		
C1.3. Opisati način uticaja projekta na okoliš	Projekat će imati direktan i indirektan uticaj na okoliš, u različitim fazama, a kako je detaljno opisano pod „C1.5 Opisati intenzitet i složenost uticaja projekta na okoliš“, „C1.6 Opisati koja je vjerovatnoća uticaja na okoliš“ i „C1.7. Opisati očekivani nastanak, trajanje, učestalost i reverzibilnost uticaja (u vremenskim intervalima)“.		
C1.4. Da li projekat direktno ili indirektno utiče na okoliš?	Projekat će, u fazama izgradnje i eksploatacije, direktno i indirektno (posljedica emisija zagađujućih materija, buke itd.) uticati na okoliš.		
C1.5. Obilježiti na koje faktore projekat ima uticaj:	a) ljude, biljni i životinjski svijet i svijet gljiva	**DA**	NE
	b) tlo, vodu, zrak, klimu i pejzaž	**DA**	NE
	c) materijalna dobra i kulturno naslijeđe	DA	**NE**
	d) međudjelovanje faktora od a) do c)	**DA**	NE
C1.6. Da li projekat ima prekograničnu i/ili preko entitetsku vrstu uticaja? Ukoliko DA, navesti na koje države/entitet/BD BiH.	**NE**		
C1.5. Opisati intenzitet i složenost uticaja	***Vegetacija i flora*** Radovi tokom faze izgradnje imat će direktne i indirektne uticaje na sve vrste biljaka i gljiva identificiranih u projektnom području**.** Šumska vegetacija je raznolika, a preovladava hrast, bijeli grab, lijeska i drijen. Prisustvo šuma hrasta medunca i graba stvara pogodne uslove za rast		

projekta na okoliš	mikoriznih gljiva (poput vrganja, lisičarki, krasnica, itd.) koje žive u simbiozi s korijenjem drveća. Livadske površine i pašnjaci su obrasli različitim vrstama bilja, uključujući ljekovito (maslačak, glog, tilovina itd.). Na stjenovitim dijelovima dominira travnjačka flora prilagođena suhim i plitkim karbonatnim zemljištima (fitocenoze krških kamenjara). Faza izgradnje novoprojektovane ceste podrazumijeva uklanjanje različitih vrsta vegetacije. Uticaj se smatra umjerenim, ali značajnim zbog trajnih promjena strukture biljnih zajednica i smanjenja gustoće istih. Rad transportne i građevinske mehanizacije, tokom izgradnje će uzrokovati zaprašivanje biljaka. Većina prisutnih vrsta identificiranih duž trase buduće ceste smatra se otpornom na intenzivan antropogeni pritisak. Općenito, očekuje se umjerena jačina i srednja osjetljivost receptora. Očekuje se i minimalni indirektni uticaji na floru tokom faze eksploatacije, usljed emisija zagađujućih materija nastalih kao nus-produkt motora vozila koja će saobraćati novoprojektovanom cestom. ***Fauna*** Faunu ovog područja čini tipična mješavina divljih životinja karakterističnih za dinarske planine i krške predjele Bosne i Hercegovine. Prisutna je krupna divljač (srne i divlje svinje), veliki predatori (vuk i mrki medvjed), sitni sisavci i predatori (lisica, jazavac, zec), šumske ptice (djetlići, sjenice, drozdovi), ptice grabljivice (sivi soko, jastrebi, orlovi) i ptice pjevice, te razne vrste gmazova (gušteri i zmije), vodozemaca i insekata. Građevinski radovi, redovito praćeni bukom motora koji pokreću transportnu i građevinsku mehanizaciju uznemirit će životinje, pa će one morati potražiti mirnija i sigurnija mjesta. Gubitak i fragmentacija staništa, u fazi građenja, se ocjenjuje kao uticaji vrlo visokog intenziteta. Zauzimanje površine predviđene za izgradnju može dovesti do presjecanja tradicionalnih puteva životinja i, obzirom da može uzrokovati saobraćajnu nezgodu, smatra se uticajem visokog intenziteta, u fazi eksploatacije. Nepropisno zbrinuti otpad (ostatak plastičnih folija, ambalaža itd.), kako u fazi građenja, tako i u fazi eksploatacije, predstavlja potencijalnu opasnost za životinje, a ovaj uticaj ima nešto blaži intenzitet. Sljedeći negativan uticaj, koji će biti prisutan i u toku izgradnje, i u toku eksploatacije je buka. Za očekivati je da će većina vrsta zbog

uznemiravanja bukom u doba parenja i izvođenja mladih, tražiti druga staništa.

Vode

Grmuško-srbljanski plato je izgrađen pretežno od trijaskih, jurskih i krednih naslaga, uključujući krečnjačke stijene, koje su izrazito podložne karstifikaciji (rastvaranju), što dovodi do formiranja pećina, jama i ponora.

Ova kombinacija geoloških formacija stvara kompleksan hidrogeološki sistem koji je, s jedne strane, važan izvor vode, a s druge, izuzetno osjetljiv na bilo kakve antropogene uticaje, u koje spada i izgradnja novoprojektovane ceste.

Kvalitet zraka

Emisije građevinske prašine i emisije izduvnih gasova iz transportne i građevinske mehanizacije, u fazi izgradnje, predstavljaju uticaje jačeg intenziteta, u odnosu na emisije izduvnih plinova iz vozila koje će koristiti cestu u fazi eksploatacije.

Zemljište

Značajan intenzitet uticaja imaju zbijanje i erozija tla, koji nastaju radom teške građevinske mehanizacije, u fazi izgradnje.

Degradacija tla usljed incidentnih situacija, neogdovarajućeg odlaganja otpada ili neadekvatne upotrebe hemijskih sredstava (na pr. hloridne soli) se ocjenjuje kao uticaj potencijalno visokog intenziteta.

Klimatski faktori

Nizak je intenzitet uticaja emisije stakleničkih plinova, kako u fazi izgradnje, tako i u fazi eksploatacije.

Pejzaž

Umjeren intenzitet uticaja je predstavljen promjenama postojećeg pejzaža i vizuelnih uticaja zbog građevinskih radova.

Buka

Uticaj na građevinske radnike usljed povećanog nivoa buke tokom faze izgradnje može imati relativno visok intenzitet, ukoliko se ne primjenjuju odgovarajuće mjere ublažavanja. Sa druge strane, uticaj povećanog nivoa buke usljed saobraćaja motornih vozila na novoprojektovanoj cesti je niskog intenziteta, obzirom da trasa prolazi nenaseljenim područjima.

	<u>Upravljanje otpadom</u> Zagađivanje okoliša usljed nepropisnog upravljanja otpadom u fazama izgradnje i eksploatacije je, obzirom na senzibilitet kraškog područja Grmuško-Srbljanskog platoa, prepoznat kao kompleksan uticaj visokog intenziteta.
C1.6. Opisati koja je vjerovatnoća uticaja na okoliš	Trajni uticaji projekta, koje nije moguće izbjeći, su sljedeći: ✓ Gubitak i fragmentacija staništa; ✓ Gubitak vegetacijskog pokrova i flore; ✓ Promjene u pejzažu i vizuelnim efektima, zbog prisustva trajne strukture ceste. Vjerovatnoća svih ostalih uticaja se, adekvatnim planiranjem mjera za ublažavanje negativnih efekata koje nije moguće izbjeći, svodi na minimum.
C1.7. Opisati očekivani nastanak, trajanje, učestalost i reverzibilnost uticaja (u vremenskim intervalima)	***<u>Vegetacija i flora</u>*** Gubitak vegetacije, u fazi izgradnje je jednokratan i irevirzibilan, izuzev na lokacijama predviđenim za deponovanje građevinskog materijala. Zaprašivanje vegetacije tokom izgradnje je očekivani uticaj koji je reverzibilan. ***<u>Fauna</u>*** Očekivani uticaji tokom faze izgradnje uključuju: ✓ uznemiravanje faune i/ili gubitak staništa, usljed povećanog intenziteta buke, vibracija i svjetlosnog zagađenja, ✓ potencijalni poremećaj gnijezda/skloništa vrsta koje imaju sezonski promjenjivu ranjivost, ✓ ometanje kretanja i miješanja jedinki, ✓ presijecanje ekoloških koridora, ✓ odvajanje divljih vrsta od pojilišta i izvora hrane, ✓ potencijalni smrtni slučaj ili ozljedu vrsta faune, usljed rada transportne i građevinske mehanizacije. Očekivani uticaji u fazi eksploatacije uključuju: ✓ potencijalni rubni učinak na vrste faune, ✓ potencijalne sudare sa vrstama faune i ✓ negativan uticaj povećanog intenziteta svjetlosti i specifične saobraćajne buke na osjetljive vrste faune.

Vode

Zbog propusnosti krškog terena, najveći i najozbiljniji rizik je povezan sa kontaminacijom podzemnih voda, a kako je navedeno u nastavku.

Faza izgradnje:

- ✓ Izlijevanje goriva, maziva i hemikalija: Bilo kakva havarija ili nepravilno rukovanje na gradilištu (curenje iz mehanizacije ili ambalaže) može uzrokovati brzo prodiranje kroz tanko tlo i pukotine direktno u akvifer, ugrožavajući izvore pitke vode.
- ✓ Netretirane otpadne vode: Ispuštanje sanitarnih voda iz radničkih kampova ili otpadnih voda s gradilišta u ponore ili pukotine bez pročišćavanja trenutno kontaminira podzemni sistem.

Faza eksploatacije:

- ✓ Saobraćajne nesreće: Nesreće koje uključuju vozila koja prevoze opasne materije (goriva, hemikalije) predstavljaju potencijalno katastrofalan rizik, jer se prosuta tekućina brzo infiltrira u kraški sistem.
- ✓ Zagađenje s kolovoza: Površinske vode s kolovoza, koje sadrže ulja, gume i druge nečistoće, direktno se infiltriraju i zagađuju podzemne vode.
- ✓ Održavanje zimi: Korištenje soli i hemikalija za odleđivanje ceste može dovesti do salinizacije (povećanja sadržaja soli) podzemnih voda.

Kvalitet zraka

Uticaji povezani s fazom izgradnje uključuju smanjenje kvalitete zraka zbog emisije građevinske prašine, emisije ispušnih plinova građevinskoj opremi i vozilima. Ovi uticaji su reverzibilni.

Uticaji povezani s fazom eksploatacije, koji uključuju emisiju ispušnih plinova iz vozila koja koriste cestu, su također reverzibilni.

Zemljište

Uticaji povezani s fazom izgradnje su ireverzibilni, a uključuju

- ✓ Erozija tankog tla: Karstno tlo je često plitko. Građevinski radovi i uklanjanje vegetacije mogu lako dovesti do erozije, posebno na padinama, pri čemu se tlo odnosi i direktno zatrpava pukotine i ponore.

	✓ Kompresija tla i oštećenje vegetacije: Teška mehanizacija može oštetiti tanki sloj tla i narušiti delikatnu ravnotežu vegetacije karakteristične za krš. ✓ Nestabilnost terena: Radovi miniranja ili intenzivni iskopi mogu narušiti stabilnost podzemnih kaverni i kanala. ***Klimatski faktori*** Povećana emisija stakleničkih plinova, usljed rada transportne i građevinske mehanizacije tokom izgradnje, odnosno nastala prometom, tokom eksploatacije, imaju neznatan uticaj na klimatske promjene, koje su, po svojoj prirodi, reverzibilne. ***Pejzaž*** U fazi izgradnje, uticaji uključuju promjene postojećeg pejzaža i vizualne uticaje zbog građevinskih radova. U ovoj fazi je moguće postići djelimičnu reverzibilnost uticaja, dok to nije moguće postići u fazi eksploatacije, gdje promjene postojećih pejzažnih i vizualnih uticaja nastaju usljed trajnog prisustva strukture novoprojektovane ceste. ***Buka*** Značajni uticaji vezani za fazu izgradnje uključuju uticaj, na radnike i stanovnike, specifične buke, usljed građevinskih radova. Uticaji povezani s fazom eksploatacije uključuju uticaj na stanovnike zbog povećanog nivoa specifične buke, uzrokovane saobraćajem cestovnih vozila. ***Upravljanje otpadom*** Značajni uticaji vezani za fazu izgradnje uključuju onečišćenje okoliša usljed nepropisnog upravljanja otpadom. Svi uticaji koji nastaju u fazi izgradnje su privremenog karaktera i najvećim dijelom reverzibilni. Uticaji u fazi korištenja su incidentnog karaktera i ukoliko se ne primjene mjere ublažavanja mogu biti ireverzibilni.
C1.8. Da li postoji mogućnost djelotvornog smanjivanja uticaja? Ukoliko DA, navesti planirane aktivnosti	**DA** U nastavku su date aktivnosti za djelotvorno smanjenje negativnog uticaja na okoliš, u fazama izgradnje i eksploatacije predmetne saobraćajnice, a obaveza Naručioca je da prevenira negativne uticaje na okoliš, koji se mogu izbjeći, odnosno da ublažava i kompenzira negativne uticaje, koje je nemoguće izbjeći. U tu svrhu, između ostalog, neophodno je izraditi Plan upravljanja okolišem i društvom i Plan monitoringa.

djelotvornog smanjivanja uticaja.	Izvođač radova je dužan sve mjere koje se odnose na fazu izgradnje, u skladu sa Uredbom o uređenju gradilišta, obaveznoj dokumentaciji na gradilištu i sudionicima u građenju, uvrstiti u Plan organizacije gradilišta, te o provođenju mjera voditi zapise u građevinskom dnevniku. Izvođač radova je, također dužan postupati po elaboratu i projektu sigurnosti, te provoditi monitoring, u skladu sa propisima, koji tretiraju zaštitu okoliša, po rasporedu i lokacijama datim u Planu monitoringa. Uz to, izvođač radova je dužan da, detaljnim planom upravljanja otpadom, propiše procedure za propisno prikupljanje, sortiranje, te privremeno i trajno zbrinjavanje otpada različitih kategorija, koje se generišu u fazi izgradnje. Posebnu pažnju posvetiti odabiru lokacija privremenih odlagališta građevinskog otpada, kategorisanog kao opasni. Konačno, incidentne situacije, poput izlijevanja goriva ili maziva, i mjere za rješavanje istih Izvođač je dužan predvidjeti i uvrstiti u Operativni plan interventnih mjera. ***FAZA IZGRADNJE*** Smještaj mehanizacije i radnika izvršiti na lokalitetima gdje će se prouzročiti najmanja šteta za biljni pokrov i zauzeti minimalna površina. Zabraniti odlaganje viška materijala iz iskopa u šumama, vrtačama i na drugim osjetljivim staništima. Minimizirati kretanje građevinske mehanizacije izvan područja predviđenog za građevinske aktivnosti, kako bi se spriječilo nepotrebno uništavanje flore i faune. Obavezno sječi vegetaciju duž ceste u izgradnji, sa ciljem smanjenja prisustva divljih životinja, povećanja preglednosti terena i poboljšanja vidljivosti za vozače, a sječu vegetacije provoditi izvan sezone gniježdenja ptica. Projektovanjem i postavljanjem saobraćajnih znakova (ograničenja brzine i obavještavanja o prisustvu životinja), te ograda i sredstava za odbijanje životinja (ogledala, reflektujuće naprave i dr.), minimizirati učestalosti i posljedice sudara sa životinjama. U saradnji sa lokalnim lovačkim društvima izvršiti prilagođavanje staništa, te, ukoliko bude potrebno, izgraditi prelaze i podzemne prolaze za divlje životinje.

	U slučaju identifikacije zaštićenih i strogo zaštićenih vrsta, njihova staništa treba zaštititi od mogućnosti uticaja, te gdje god je moguće, privremeno ih ograditi u cilju njihove zaštite tokom izgradnje. Provoditi mjere navedene u ishodovanoj vodnoj saglasnosti, a drenažne i otpadne vode iz radionice, radničkog kampa i betonare propisno prikupljati i tretirati, prije ispuštanja u recipijent. Redovno održavati objekte za prikupljanje otpadnih voda, uključujući prenosne sanitarne čvorove. Za skladištenje opasnih materijala uključujući, goriva i maziva, obezbijediti nepropusnu podlogu. Prskanjem neasfaltiranih površina, uključujući skladišta materijala i odlagališta otpada, spriječiti prekomjerno zaprašivanje zraka. Transport rasutog materijala i inertnog otpada vršiti ceradom prekrivenim kamionima. Planirati građevinske radove tako da se minimizira iskop i uklanjanje površinskog sloja, a humusni sloj, zaštititi od onečišćenja i naknadno koristiti za pokrivanje degradiranih površina. Prije ponovne upotrebe, iskopano tlo privremeno deponovati na način kojim se onemogućava njegovo ispiranje i/ili erozija. Izvršiti pošumljavanje zemljišta unutar užeg područja uticaja projekta, kao kompenzaciju za sječu šume, izvršene za potrebu izgradnje ceste. Zabraniti pranje građevinske mehanizacije u zoni radova, a za tu radnju osigurati adekvatne betonske površine i taložnike. Sve manipulacije sa naftom, mazivima i drugim hemijskim sredstvima obavljati uz maksimalne mjere zaštite, kako ne bi došlo do izlijevanja. U svrhu omogućavanja noćnog i nedjeljnog odmora stanovništva, ograničiti obavljanje aktivnosti, koje mogu značajno podići nivo buke u blizini naselja (na pr. na period od 07:00 do 19:00, radnim danima). Održavati građevinsku mehanizaciju u ispravnom stanju, uz isključivanje iste kada nije u funkciji izvođenja građevinskih radova.

	Provoditi redovno mjerenje i kontrolu nivoa buke, kako bi se, u slučaju potrebe mogla izvršiti zvučna izolacija pogonskih motora građevinskih mašina, koji stvaraju prekomjernu buku. Izraditi Projekat privremene regulacije saobraćaja za vrijeme izgradnje, kojim će se utvrditi veze na postojeće saobraćajnice. Gradilište propisno osvijetliti i označiti adekvatnom saobraćajnom i svjetlosnom signalizacijom, te tablama obavještenja i zabrane pristupa. Voditi evidenciju o otpadu, po kategorijama, a spremnike locirati tako da su zaklonjeni od vjetra i zaštićeni od padavina. Redovno, u skladu sa aktuelnim propisima, provoditi monitoring emisija u zrak, nivoa buke, te monitoring kvalitete zemljišta, otpadnih, površinskih i podzemnih voda. Striktno provoditi propisane radnje, u svrhu zaštite drugih infrastrukturnih sistema. Ukoliko se tokom izgradnje prepoznaju potencijalna arheološka nalazišta potrebno je odmah obustaviti radove i obavijestiti nadležne institucije. Nakon završetka građevinskih radova sanirati degradirane površine, polaganjem prethodno skinutog humusnog sloja i sadnjom autohtonih vrsta, uz obaveznu provedbu projekta pejzažnog uređenja. Lokacije na kojima je odlagan višak materijala kultivisati i oblikovati tako da se što bolje uklope u prirodni krajolik. Nakon završetka građevinskih radova, dovesti u prvobitno stanje sve ceste koje je koristila građevinska mehanizacija. ***FAZA EKSPLOATACIJE*** Redovno održavati sve zelene površine unutar cestovnog pojasa, kao i sve površine iz projekta pejzažnog uređenja. Koristiti optimalne količine ekološki prihvatljivih sredstava za zimsko održavanje saobraćajnice. Redovan nadzor, čišćenje i održavanje infrastrukture kojom se štite divlje vrste i njihova staništa (sigurnosno-zaštitne ograde, prolazi, prelazi i sl.).

	Ukoliko se, tokom redovnog održavanja ceste, primijeti veliki broj stradalih životinja, planirati i provesti dodatne mjere zaštite i/ili odbijanja. Redovno održavati i čistiti odvodne sisteme, te u skladu sa aktuelnim propisima, vršiti monitoring vode koja se ispušta u recipijent. Redovno provoditi mjerenja nivoa buke, u skladu sa aktuelnim propisima i na osnovu rezultata, po potrebi planirati i izvesti aktivne i/ili pasivne mjere zaštite od buke. Ovlaštena pravna lica ugovorno obavezati na prikupljanje, sortiranje i odvoz otpada koji nastaje uslijed korištenja i održavanja saobraćajnice. Izraditi Operativni plan interventnih mjera za različite incidentne situacije, uključujući izlijevanje opasnih i/ili zagađujućih tvari.

D. Dodatne informacije

Obilježite odgovore na slijedeća pitanja:

D1.1. Projekat će značajno koristiti prirodni resurs ili će koristiti prirodni resurs na način da spriječi upotrebu ili potencijalnu upotrebu tog resursa u druge svrhe	**DA**	NE
D1.2. Potencijalni trajni uticaji na okoliš će najvjerovatnije biti minorni, od manje važnosti i jednostavno ublaženi	**DA**	NE
D1.3. Tip projekta, njegov uticaj na okoliš i mjere upravljanja tim uticajima su dobro poznati	**DA**	NE
D1.4. Postoji pouzdan način kojim se može osigurati da mjere za upravljanje uticajima mogu biti, i biti će, adekvatno planirane i implementrane	**DA**	NE
D1.5. Projekat će izmjestiti značajan broj ljudi, porodica i životnih zajednica	DA	**NE**
D1.6. Projekat je lociran i uticati će na ekološki osjetljiva područja	DA	**NE**
D1.7. Projekat će dovesti do izmjena:		
- u vlasništu i namjeni zemljišta, i/ili	**DA**	NE

- upotrebi vode kroz irigaciju, unapređenje isušivanja ili izmjeni toka vode izgradnjom brana, i do izmjena u ribarskim praksama	DA	**NE**
D1.8. Projekat će dovesti do:		
- nepovoljnih socio-ekonomskih uticaja;	DA	**NE**
- uništenja zemljišta;	**DA**	NE
- zagađenja vode;	DA	**NE**
- zagađenja zraka;	DA	**NE**
- ugrožavanje biljnog i životinjskog svijeta i njihovih staništa;	**DA**	NE
- nastanka nusprodukata, ostataka materijala i otpada koji zahtijevaju rukovanje i odlaganje na način koji nije regulisan zakonom.	DA	**NE**
D1.9. Projekat će imati uticaj na javnost zbog potencijalnih negativnih uticaja na okoliš	DA	**NE**
D1.10. Nakon izgradnje, projekat će zahtijevati dodatne razvojne aktivnosti koje mogu imati negativan uticaj na okoliš	DA	**NE**

E. UKLJUČIVANJE PITANJA KLIMATSKIH PROMJENA U PRETHODNU PROCJENU UTICAJA NA OKOLIŠ

Pitanja i uticaji važni za prethodnu procjenu uticaja na okoliš će zavisiti od posebnih okolnosti i konteksta svakog pojedinog projekta. Ovo poglavlje se zasniva na četiri glavna zahtjeva:

- rano identificiranje ključnih pitanja, koristeći pomoć mjerodavnih tijela i zainteresiranih subjekata;
- određivanje hoće li projekt značajno promijeniti emisije GHG i definiranje obima za potrebe prethodne procjene GHG (pitanje ublažavanja klimatskih promjena);
- svjesnost o korištenim scenarijima klimatskih promjena korištenim u postupku prethodne procjene uticaja na okoliš i identificiranje ključnih problema prilagođavanja klimatskim promjenama i kako oni međusobno djeluju sa drugim pitanjima koja se procjenjuju u postupku prethodne procjene uticaja na okoliš;
- identificiranje ključnih pitanja bioraznolikosti i kako oni međusobno djeluju sa drugim pitanjima koja se procjenjuju u prethodnoj procjeni uticaja na okoliš.

Izravne GHG emisije	Hoće li predloženi projekt ispuštati ugljen dioksid (CO_2), didušikov oksid (N_2O) ili metan (CH_4) ili bilo koji drugi staklenički plin koji je dio UNFCCC-a[1]?	**DA**, izgradnjom dionice ceste će doći do neznatnog povećanja emisije ugljen dioksida nastalih kao „nus produkt“ rada motornih vozila koji će saobraćati na novoprojektovanoj cesti.
	Sadrži li predloženi projekt korištenje zemljišta, promjene korištenja zemljišta i šumarske aktivnosti (npr. krčenje šuma) koje mogu dovesti do povećane emisije?	**DA**, predloženi projekat će uključiti aktivnosti korištenja zemljišta, uz privremenu promjenu korištenja pojedinih parcela (npr. privremeno odlagalište građevinskog i drugog otpada, privremeno korištenje zemljišta za parkiranje građevinskih mašina i sl.)
Neizravne GHG emisije zbog povećane potražnje za energijom	Hoće li predloženi projekt značajno uticati na potražnju za energijom?	**NE**
	Je li moguće koristiti obnovljive izvore energije?	**NE**
Neizravni GHG uzrokovani pratećim djelatnostima ili infrastrukturama koje su izravno povezane s provedbom predloženog projekta	Hoće li predloženi projekt značajno povećati ili smanjiti osobna putovanja?	Očekuje se da će predmetni projekat povećati osobna putovanja, u fazi eksploatacije ceste.
	Hoće li predloženi projekt značajno povećati ili smanjiti teretni promet?	Očekuje se da će na projektnom području doći do značajnog povećanja teretnog prometa, posebno u fazi izgradnje.
Toplotni valovi	Hoće li predloženi projekt ograničiti cirkulaciju zraka ili smanjiti otvorene prostore?	**NE**

[1] UNFCC - Okvirna konvencija Ujedinjenih nacija o promjeni klime - UN Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) („Službeni glasnik Bosne i Hercegovine“ - MU broj 19/00), Tekst konvencije je dostupan na: http://unfccc.int/key_documents/the_convention/items/2853.php
http://www.unep.ba/tl_files/unep_ba/NCSA/Odluka%20o%20ratifikaciji%20Okvirne%20konvencije%20UNFCCC.pdf

	Hoće li emitirati isparljive organske spojeve (HOS) i dušikove okside (NOx) te doprinijeti formiranju ozona u troposferi tijekom sunčanih i toplih dana?	**DA**, dušikovi oksidi su „nus produkt“ rada motora sa unutrašnjim sagorijevanjem, koji pokreću cestovna motorna vozila.
	Hoće li biti pod uticajem toplotnih valova?	**NE**
	Hoće li se povećati energija i potreba za vodom za hlađenje?	**NE**
	Hoće li upiti ili stvarati toplotu?	**NE**
	Mogu li materijali korišteni tijekom izgradnje izdržati visoke temperature (ili će, na primjer, doći do zamora materijala ili degradacije površine)?	**DA**, svojstva materijala i tehnička svojstva asfalta moraju biti takva da tokom korištenja projekta i uz propisno izvođenje radova i održavanja podnose sve uticaje i uslove okoliša. Uz pravilno održavanje i pravovremenu sanaciju moguće je spriječiti zamor materijala i degradaciju betonskih i asfaltnih površina.
Suše zbog dugoročnih promjena padalina (također uzeti u obzir moguće sinergijske efekte s aktivnostima upravljanja poplavama koje povećavaju zapreminu vode koja se zadržava u slivu)	Hoće li negativno uticati na vodotoke?	**NE**
	Je li predloženi projekt osjetljiv na niske tokove rijeka ili više temperature vode?	**NE**
	Hoće li pogoršati zagađenje vode – osobito tijekom razdoblja suša sa smanjenim stopama razrjeđenja, povišenim temperaturama i zamućenosti?	**NE**
	Hoće li predloženi projekt povećati potražnju za vodom?	**DA**, i to kratkotrajno, u fazi izgradnje.
	Hoće li to promijeniti ranjivost krajolika ili šuma od divljih požara?	**NE**
	Mogu li materijali koji se koriste tokom izgradnje izdržati visoke temperature? Ekstremne kiše, riječne poplave i bujice	**DA**

	Hoće li predloženi projekt biti u opasnosti jer se nalazi u zoni riječnih poplava?	**NE**
	Hoće li to promijeniti kapacitet postojećih poplavnih ravnica za prirodno upravljanje poplavama?	**NE**
	Hoće li se promijeniti kapacitet zadržavanja vode u slivu?	**NE**
	Jesu li nasipi dovoljno stabilni da izdrže poplave?	-
Oluje i vjetrovi	Hoće li predloženi projekt biti u opasnosti zbog oluja i jakih vjetrova?	**NE**
	Mogu li projekt i njegova djelovanja biti pogođeni padom predmeta (npr. drveća) koja su neposredno u blizini njegovog položaja?	**NE**
	Je li povezanost projekta sa energijom, vodom, prijevozom i komunikacijskim mrežama osigurana za vrijeme velikih oluja?	-
Klizišta zemlje	Je li projekt smješten u području koje bi moglo biti pod uticajem velikih padavina ili klizišta? Porast nivoa mora?	**NE**
	Nalazi li se predloženi projekt u područjima koja mogu biti pod uticajem porasta nivoa mora?	**NE**
	Mogu li morski udari uzrokovani olujama uticati na projekt?	**NE**
	Je li predloženi projekt smješten u području pod rizikom erozije obale? Hoće li smanjiti ili povećati rizik od erozije obale?	**NE**
	Nalazi li se u područjima koja mogu biti pogođena prodiranjem slane vode?	**NE**
	Mogu li prodori morske vode dovesti do curenja zagađujućih supstanci (npr. Iz otpada)?	**NE**
Hladnoće i snjegovi	Može li predloženi projekt biti pogođen kratkim razdobljima neuobičajeno hladnog vremena, mećava ili mraza?	**DA**
	Mogu li materijali koji se koriste tijekom izgradnje izdržati niske temperature?	**DA**

	Može li led uticati na funkcioniranje/djelovanje projekta? Je li povezanost projekta sa energijom, vodom, prijevozom i komunikacijskim mrežama osigurana tokom hladnih razdoblja?	**DA**
	Može li veliki snijeg stvoriti opterećenja koja utiču na stabilnost građevine?	**NE**
Štete smrzavanja i odmrzavanja	Je li predloženi projekt u opasnosti od oštećenja smrzavanja i odmrzavanja (npr. ključni infrastrukturni projekti)?	**NE**
	Može li projekt biti pogođen topljenjem trajnog leda?	**NE**

Prilozi:

1. Nacrt projekata

- ✓ **Idejni projekat za izgradnju ceste Bihać – Bosanska Krupa, dionica Tabla – Grmuša, l=2,5km (Radis d.o.o, GIBL d.o.o, mart 2025. god.)**
- ✓ **Glavni projekat za izgradnju ceste M14, dionica Grmuša - Mali Radić, l=8095.26 m (Geoput d.o.o., avgust 2023. god.)**
- ✓ **Glavni projekat trase, raskrsnica, autobuskih stajališta, servisnih puteva, pozajmišta i deponija i pejsažnog uređenja, faza 2, dionica Veliki Radić – Vranjska (TZI-inžinjering d.o.o., decembar 2024. god.).**

2. Izvod iz prostornog plana USK za period od 20 godina

BOSNA I HERCEGOVINA
FEDERACIJA BOSNE I HERCEGOVINE
UNSKO – SANSKI KANTON
MINISTARSTVO ZA GRAĐENJE, PROSTORNO UREĐENJE I ZAŠTITU OKOLIŠA

BOSNIA AND HERZEGOVINA
FEDERATION OF BOSNIA AND HERZEGOVINA
THE UNA – SANA CANTON
MINISTRY OF CONSTRUCTION, SPATIAL PLANNING AND ENVIRONMENTAL PROTECTION

Broj: 11-19-4844-2/25
Bihać, _____. godine
11/2 09 -05- 2025

JP Ceste Federacije BiH d.o.o. Sarajevo
ul. Terezija 54, 71000 Sarajevo

PREDUZEĆE CESTE FEDERACIJE BOSNE I HERCEGOVINE SARAJEVO
PRIMLJENO 16. 05. 2025
Org. jedinica | Klas. znak | Broj: | Prilog:
01-02.1-409-14 | /24

PREDMET: Izvod iz Prostornog plana Unsko-sanskog kantona za period od 20 godina („Službeni glasnik Unsko-sanskog kantona“, broj 1/24), dostavlja se-
Veza: vaš akt broj: 01-02.1-409-13/24-GK od 28.03.2025. godine

Vašim zahtjevom zaprimljenim 01.04.2025. godine tražili ste od ovog Ministarstva izvod iz prostorno planske dokumentacije i mišljenje o usklađenosti planirane magistralne ceste M14 na potezu Grmuša – Mali Radić i Mali (Veliki) Radić – Vranjska sa važećom planskom dokumentacijom na ovom području, te ste naveli da ste u prilogu vašeg akta broj: 01-02.1-409-2/24-FT od 19.01.2024. godine dostavili CD na kojem su elektronske verzije projekta za obje dionice.

Napominjemo da je “Prostorni plan Unsko-sanskog kantona za period od 20 godina” javni dokument i kao takav dostupan je svim zainteresiranim, te je uvid u isti omogućen na web stranici Vlade Unsko-sanskog kantona, odnosno www.vladausk.ba. Navedeni plan utvrđuje osnovna načela planskog uređenja prostora, ciljeve prostornog razvoja, zaštitu, korištenje i namjenu prostora i druge elemente od važnosti za Kanton, te sastavne dijelove plana čine: Tekstualni dio (Opći i posebni ciljevi prostornog razvoja, Projekcija prostornog razvoja, Projekcija razvoja prostornih sistema, te Odluka o provođenju Prostornog plana Unsko-sanskog kantona), Grafičkog dio (27 grafičkih priloga) i GIS baza podataka.

Shodno navedenom potrebno je uzeti u obzir i druge propise, podatke i priloge da bi se odredili svi elementi od važnosti za Kanton koji mogu uticati na način korištenja zemljišta na predmetnoj lokaciji. Kako su odredbama člana 11. Odluke o provođenju “Prostornog plana Unsko-sanskog kantona za period od 20 godina” određene obaveze detaljnijeg planiranja uređenja prostora, odnosno izrade planskih dokumenata, za dodatne uvjete koji mogu uticati na način korištenja zemljišta na predmetnoj lokaciji potrebno je da se obratite općinskom organu uprave nadležnom za poslove prostornog uređenja za predmetno područje.

U tekstualnom dijelu plana, odnosno u dijelu koji se odnosi na Projekciju prostornog razvoja, se navodi da je modernizacija magistralnih cesta na području Unsko-sanskog kantona u skladu sa programskom analizom mreže magistralnih cesta J.P. Ceste Federacije BiH d.o.o. Sarajevo, za projekte čije kompletiranje se očekuje u planskom periodu. Jedan od tih

projekata je i izgradnja magistralne ceste M14 Bihać-Bosanska Krupa, odnosno nova magistralna cesta koja ima funkciju regionalnog povezivanja sa RS-om (autocesta B. Novi-Prijedor-Banja Luka) i R. Hrvatskom (Zagreb-Sisak-Dvor na Uni).

Odredbama člana 16. Odluke o provođenju "Prostornog plana Unsko-sanskog kantona za period od 20 godina" određeno je sljedeće:

(1)Građenje na području Unsko-sanskog kantona je dozvoljeno samo na označenom građevinskom zemljištu.

(2)Izuzetno, van granica utvrđenog građevinskog zemljišta može se, odobriti građenje koje, s obzirom na svoje sposobnosti, zauzima područja izvan urbanih područja, odnosno, građevinskog zemljišta, a naročito:

a) Magistralne i regionalne i lokalne infrastrukture (prometna, energetska, vodoprivredna, telekomunikacijska i dr.),

b) Zdravstvene, rekreacijske i sportske građevine,

c) Stambene i privredne građevine poljoprivrednog proizvođača za potrebe poljoprivredne proizvodnje ili seoskog turizma, uključujući melioracione sisteme i sisteme navodnjavanja,

d) Istraživanje, iskorištavanje i uređivanje prostora prirodnih dobara (mineralne sirovine, šume, vode, poljoprivredno zemljište i dr.),

e) Komunalne i druge slične građevine (deponije komunalnog otpada, groblja, spomen obilježja i sl.).

Također, odredbama člana 26. iste Odluke određeno je sljedeće:

(1)U cilju obezbjeđenja uslova za normalno funkcioniranje naselja i njihovih dijelova Prostornim planom definiraju se osnovni funkcionalni, prostorni i ekološki uslovi za korištenje prostora na zaštitnim pojasevima infrastrukturnih sistema.

(2)Trase infrastrukturnih sistema i lokacije njihovih građevina prikazani su na grafičkim prilozima:

a) Vode, vodne površine i vodna infrastruktura,

b) Energetska infrastruktura,

c) Mineralne sirovine,

d) Saobraćajna infrastruktura,

e) Privredna, društvena i komunalna infrastruktura,

f) Ugrožena područja,

g) Posebno zaštićeni prostori,

h) Projekcija razvoja prostornih sistema - Osnova prostornog razvoja privredne javne infrastrukture,

i usmjeravajućeg su značenja, a dozvoljena su odgovarajuća prostorna prilagođavanja koja ne odstupaju od koncepcije rješenja.

(3)Detaljni uslovi za gradnju i obnovu pojedinih infrastrukturnih sistema odredit će se prostornim planovima gradova i općina.

(4)Prostor u kojem se planira izgradnja infrastrukturnih sistema treba sagledavati kao prostorno-ekološku, funkcionalnu, privrednu, kulturnu i prirodnu cjelinu. U tom smislu

potrebno je osigurati uravnoteženost i skladnost između svih korisnika prostora, s težištem na zaštiti prirode i okoliša.

(5) Kod planiranja trasa saobraćajnih i drugih infrastrukturnih sistema treba nastojati da se iste planiraju u zajedničkim koridorima, vodeći računa o racionalnom korištenju prostora.

(6) Svi zahvati koji će se planirati i izvoditi u prostoru trebaju biti u skladu s najvišim ekološkim kriterijima zaštite prirode i okoliša, kao i kvalitete življenja i djelovanja u cjelini.

Dakle, na osnovu gore navedenog, te uvida u grafički izvod Prostornog plana Kantona za predmetnu lokaciju - pregledna karta od 17.04.2025. godine, utvrđeno je da je dio položaja planirane trase iz dostavljene situacije predmetne dionice (od stacionaže 0+000,00 označena kao P1 do stacionaže 6+409,91 označene kao P348), usklađen sa planiranom saobraćajnicom (magistralna cesta) uz manja odstupanja. Dio položaja planirane trase iz dostavljene situacije predmetne dionice (od stacionaže 14+507.50 označene kao 1 do stacionaže 22+607.19 označene kao 462) nije usklađen sa planiranom saobraćajnicom (magistralna cesta), odnosno postoje značajna odstupanja od iste. Navedena odstupanja su izražena na dijelu planirane trase iz dostavljene situacije predmetne dionice od stacionaže 14+967.50 označene kao 29 do stacionaže 22+607.19 označene kao 462. Iz navedenog grafičkog priloga utvrđeno je da cijela predmetna trasa većim dijelom zahvata poljoprivredno i šumsko zemljište, te manjim dijelom zahvata građevinska zemljišta. Također, predmetna trasa u više navrata presjeca lokalni put, trase postojećih i planiranih dalekovoda, te u pojedinim dijelovima minirane površine. Dostavljena trasa zahvata, prema Prostornom planu Kantona, dijelove područja od značaja za Unsko-sanski kanton Una nizvodno od Bihaća - kategorija zaštite V, kao i dijelove zaštićenog prostora od značaja za Federaciju BiH Planina Grmeč - kategorija zaštite Ia-II.

S poštovanjem,

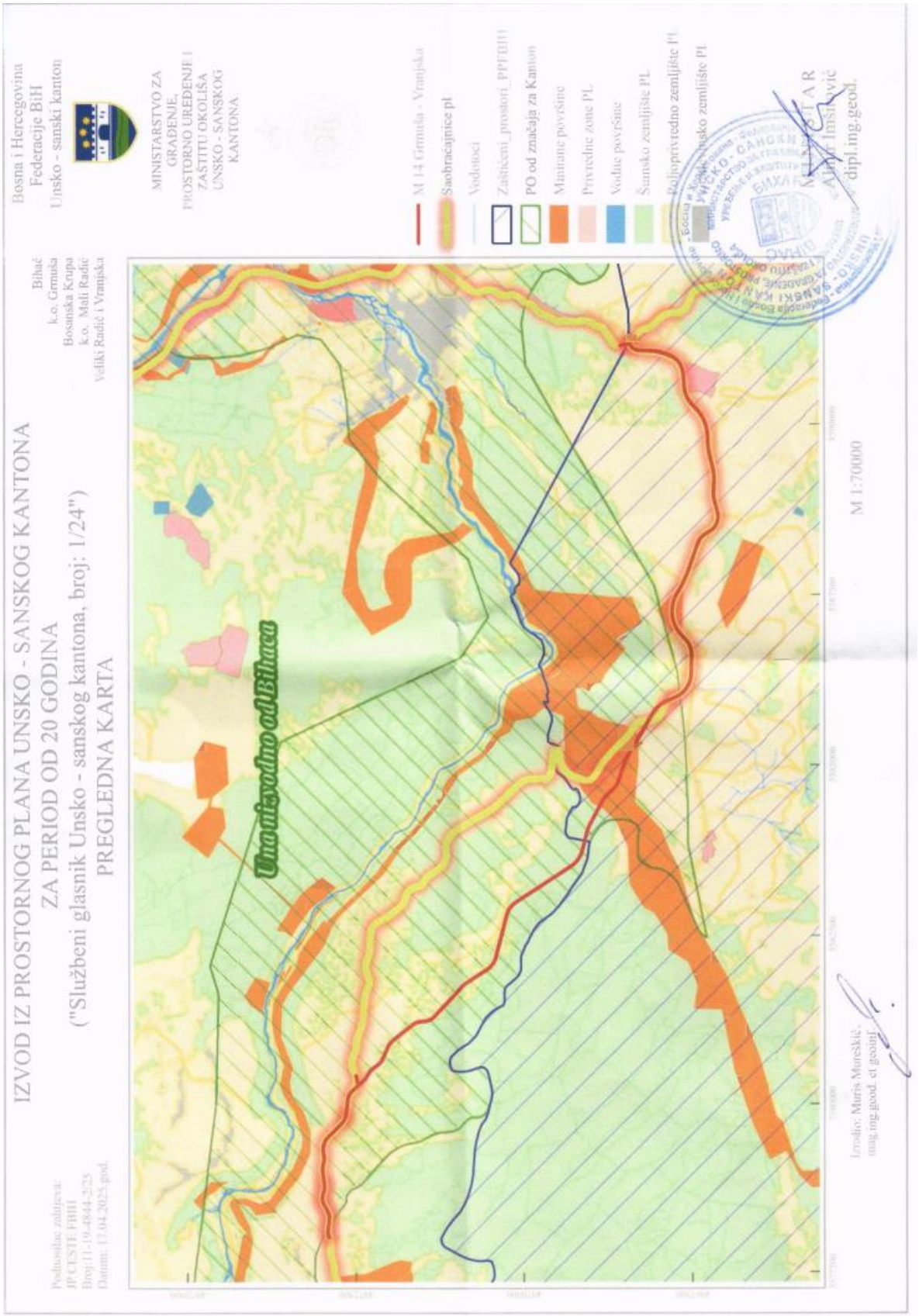
Prilog: Grafički izvod - pregledna karta, M 1:70000, od 17.04.2025. godine

Akt obradio: Dinko Okanović MA dipl.ing.arh.

MINISTAR

Almir Imširović, dipl.ing.geod.

Dostaviti:
- Naslovu,
- a/a


Bosna i Hercegovina
Federacija BiH
Unsko - sanski kanton
MINISTARSTVO ZA GRAĐENJE, PROSTORNO UREĐENJE I ZAŠTITU OKOLIŠA UNSKO - SANSKOG KANTONA
IZVOD IZ PROSTORNOG PLANA UNSKO - SANSKOG KANTONA
ZA PERIOD OD 20 GODINA
("Službeni glasnik Unsko - sanskog kantona, broj: 1/24")
PREGLEDNA KARTA
Bihać
k.o. Grmuša
Bosanska Krupa
k.o. Mali Radić
Veliki Radić i Vranjska
M 14 Grmuša - Vranjska
Saobraćajnice pl
Vodotoci
Zaštićeni prostori PPFBiH
PO od značaja za Kanton
Mješane površine
Privredne zone PL
Vodne površine
Šumsko zemljište PL
Poljoprivredno zemljište PL
Una uzvodno od Bihaća
M 1:70000
dipl.ing.geod.

3. Dokaz o vlasništvu nad zemljištem i/ili objektom

U skladu sa izmjenama Uredbe o projektima za koje je potrebna procjena uticaja na okoliš (Službene Novine FBiH br.: 104/22) umjesto dokaza o vlasništvu nad zemljištem i/ili objektom dostavlja se sljedeća Odluka o utvrđivanju javnog interesa:

BOSNA I HERCEGOVINA
FEDERACIJA BOSNE I HERCEGOVINE
UNSKO-SANSKI KANTON
VLADA UNSKO-SANSKOG KANTONA

BOSNIA AND HERZEGOVINA
FEDERATION OF BOSNIA AND HERZEGOVINA
THE UNA - SANA CANTON
UNA-SANA CANTON GOVERNMENT

8.9.25
3624/25

Na osnovu člana 16. Zakona o Vladi Unsko-sanskog kantona („Službeni glasnik Unsko-sanskog kantona“, broj 5/08) i Projekcije prostornog razvoja Unsko-sanskog kantona iz Prostornog plana Unsko-sanskog kantona za period od 20 godina („Službeni glasnik Unsko-sanskog kantona“, broj 1/24), na prijedlog Ministarstva za građenje, prostorno uređenje i zaštitu okoliša, Vlada Unsko-sanskog kantona na 68. sjednici, održanoj dana 5.9.2025. godine, d o n o s i

O D L U K U

I

Ovom Odlukom Vlada Unsko-sanskog kantona izgradnju ceste Bihać-Bosanska Krupa (Čavkići-Spahići-Tabla-Grmuša-Mali Radić-Veliki Radić-Vranjska) proglašava projektima od značaja za Unsko-sanski kanton.

II

Ova Odluka ne predstavlja odluku o utvrđivanju javnog interesa u smislu odredaba Zakona o eksproprijaciji („Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine“, broj: 70/07, 36/10, 25/12, 8/15 - odluka US i 34/16).

III

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja i objavit će se u „Službenom glasniku Unsko-sanskog kantona“.

Broj: 03-02-51-869/2025
Bihać; 5.9.2025. godine

Po ovlaštenju premijera Kantona
ministar Ministarstva pravosuđa i uprave
Dragan Polimanac, dipl. pravnik

4. Netehnički rezime informacija iz tačaka A., B. i C. ovog priloga.

U Prostornom planu Unsko-Sanskog kantona za period od 20 godina („Službeni glasnik Unsko-Sanskog kantona“ br. 1/24), koji je osnovni obavezujući dokument za reguliranje odnosa prostornog uređenja za cijelu teritoriju Kantona, decidno se navodi planiranje, projektovanje i izgradnja nove ceste Bihać - Bosanska Krupa, preko Grmuškog platoa, koja ima „funkciju regionalnog povezivanja sa RS-om (autocesta B. Novi-Prijedor-Banja Luka) i R. Hrvatskom (Zagreb-Sisak-Dvor na Uni)“.

Koridor planirane magistralne cesta Bihać - Bosanska Krupa nalazi se i u GIS bazi podataka Ministarstva za građenje, prostorno uređenje i zaštitu okoliša Unsko - sanskog kantona, koja je dostupna na mgpuzo.maps.arcgis.com. Odredbama člana 26. Odluke o provođenju “Prostornog plana Unsko-sanskog kantona za period od 20 godina“ („Službeni glasnik Unsko-Sanskog kantona“ br. 1/24) je određeno da su trase infrastrukturnih sistema, uključujući saobraćajnu infrastrukturu, „usmjeravajućeg“ značenja, te da su dozvoljena „odgovarajuća prostorna prilagođavanja koja ne odstupaju od koncepcije rješenja“.

Vlada Unsko-sanski kanton USK je donijela Odluku, kojom se izgradnja ceste Bihać - Bosanska Krupa (Čavkići - Spahići - Tabla – Grmuša - Mali Radić - Veliki Radić - Vranjska) proglašava projektima od značaja za Unsko-sanski kanton (Odluka Broj: 03-02-51-869/2025, od 05.09.2025.). Na sljedećoj ilustraciji su uporedo prikazane postojeća magistralna cesta M 14 Bihać - Bosanska Krupa i tri novoprojektovane poddionice nove ceste Bihać - Bosanska Krupa (označene plavom, crvenom i zelenom bojom), ukupne dužine cca 17 km, koje su predmetom zahtjeva za prethodnu procjenu uticaja na okoliš.



Poddionica ***Jablanska - Mali Lug - veza na M14*** (označena cijan bojom) je u izgradnji i nije predmetom prethodne procjene uticaja na okoliš, kao ni poddionica Čavkići - Spahići - „Tabla“ (između poddionica označenih cijan i plavom bojom).

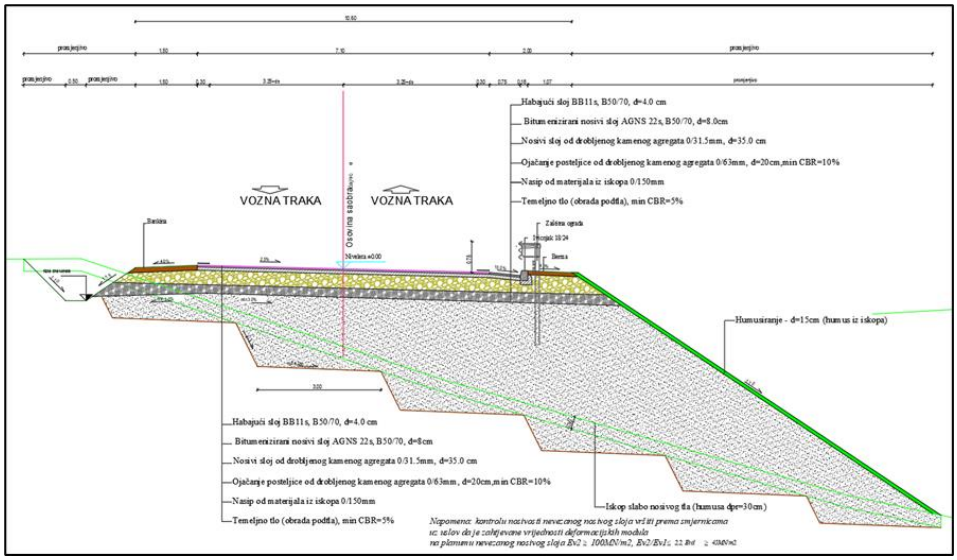
Prva poddionica Tabla – Grmuša, (L=2,5 km), koja je na prethodnoj slici označena plavom bojom, uklapa se na izvedeno stanje dionice Čavkići – Spahići – „Tabla“. Ova poddionica počinje trokrakom raskrsnicom, sa odvojkom za naseljeno mjesto Brkići, a projektovane su još dvije trokrake raskrsnice. Kraj prve

poddionice uklapa se vertikalno na projektovanu niveletu naredne: Grmuša – Mali Radić **(L=8,1 km),** označenu crvenom bojom. Prve dvije poddionice projektovane su po brdovitom terenu, sa izraženim dolinama – vrtačama. **Početak treće poddionice Veliki Radić – Vranjska (L=6,3 km), označene zelenom bojom**, je kružna raskrsnica vanjskog prečnika R=25 m, koja se Priključkom 1 uklapa na postojeću magistralnu cestu M14.2 (Bosanska Krupa Gudavac – Krnjeuša). Druga kružna raskrsnica će povezivati postojeću regionalnu cestu i lokalnu saobraćajnicu, koja vodi do turističkog naselja „Zlatna nit“. Planirane su i dvije trokrake raskrsnice sa trakama za lijevo i desno skretanje.

Sve poddionice, u ukupnoj dužini cca. 17 km, su projektovane za računsku brzinu 80 km/h, izuzetno 70 km/h, sa dvije saobraćajne trake širine 3,25 m i širinom bankina 1,5 m. Minimalni primijenjeni radijus horizontalne krivine iznosi 180 m, a maksimalni 2300 m. **Maksimalni uzdužni nagib iznosi 5,50%. U blizini trase nema identifikovanih riječnih tokova, a na trasi nisu projektovani veliki inženjerski objekti – mostovi, vijadukti, niti tuneli**.

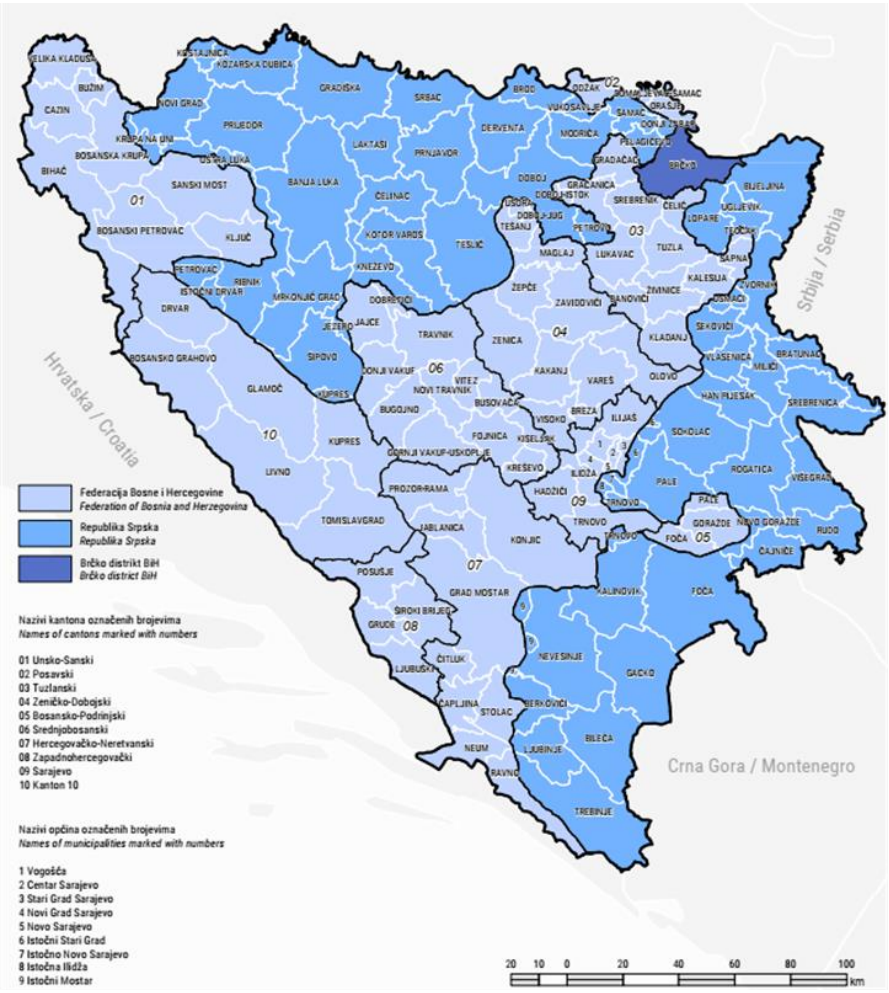
Predviđen je zatvoreni sistem odvodnje, površinska odvodnja regulisana je primjenom betonskih ivičnjaka, rigola i tačkastih slivnika koji u kombinaciji sa poprečnim i podužnim nagibom atmosfersku vodu brzo i efikasno sprovode do slivnika i dalje u kolektor. Krajnji recipijent svih oborinski voda za tretirano područje su postojeće vrtače.

Pored zatvorenog sistema odvodnje, predviđeno je da se za zaštitu trupa puta izvedu kanali podužne odvodnje, koji se takođe ispuštaju u vrtače. Prelazak oborinske vode sa jedne na drugu stranu ceste predviđen je cjevastim betonskim propustima. S obzirom da se radi o terenu koji je izgrađen od dosta poroznih i raspucalih stijena – krš, nije predviđena dodatna mjera za drenažu posteljice te je predviđeno da se voda iz donjih slojeva kolovozne konstrukcije infiltrira u teren.



Trasa novoprojektovane ceste Bihać – Bosanska Krupa prolazi teritorijom gradova, koje povezuje, s tim da je, najvećim dijelom, ista projektovana na području grada Bosanska Krupa. Oba grada administrativno pripadaju Unsko-sanskom kantonu (USK) i bosanskohercegovačkom entitetu Federacija Bosne i Hercegovine (FBiH). U sastavu USK se nalaze još jedan grad (Cazin) i pet općina (vidi sljedeću sliku). USK zauzima površinu od 4.239,25 km^2, što je 15,8% od ukupne površine FBiH ili 8,05%

od ukupne površine Bosne i Hercegovine. Ukupan broj stanovnika u USK, sredinom 2024. Godine, procijenjen je na 259,586, od čega 128.781 muškaraca i 130,805 žena. Grad Bihać zauzima površinu od cca. 900 km^2, a Bosanska Krupa cca. 561 km^2 Broj stanovnika Bihaća, sredinom 2024. godine, je procijenjen na 54,301, a Bosanske Krupe na 23,651.



Područje USK karakterizira umjereno kontinentalna klima sa oštrim i snježnim zimama i toplim ljetima. Pojedini dijelovi su pod uticajem umjerene planinske klime i pritjecanja zračnih masa iz susjednih, ali i daljih oblasti. Za ovo područje karakteristični su sjeveroistočni i jugozapadni vjetrovi koji donose kontinentalne i mediteranske uticaje. Osobitost USK čini šumsko bogatstvo kraških, submediteranskih i kontinentalnih šumskih područja koje predstavljaju prirodnu, pejzažnu, ekološku, gospodarsku i turističku vrijednost ovog područja. Ukupne šumske površine iznose 220.439,56 ha od čega na državne šume otpada 180.523 ha.

Za analizu stanja kvaliteta površinskih i podzemnih voda USK veliki problem predstavlja činjenica da se ne vrši kontinuiran monitoring kvaliteta površinskih ni podzemnih tokova, osim kada se radi o izvorištima za potrebe vodosnabdijevanja stanovništva. Nepostojanje odgovarajuće infrastrukture, oštećenje i dotrajalost postojeće infrastrukture, u sektoru vodosnabdijevanja te odvodnje i prečišćavanja otpadnih voda, kao i nedovoljno održavanje infrastrukture, doveli su do zagađenja vodnih

resursa, a time i do pogoršanja kvaliteta vode za piće. Iako opće stanje odvodnje i prečišćavanja otpadnih voda iz sistema javne odvodnje u USK nije na zadovoljavajućem nivou, napredak je ostvaren u povećanju broja priključaka na sistem javne kanalizacije, kao i u radu na uspostavljanju sistema za prečišćavanje otpadnih voda. Prosječni stepen pokrivenosti odvoza otpada na području USK je procijenjen na 82,6%.

S aspekta zaštite zemljišta, obzirom na reljef područja, količinu i intenzitet padavina te opće karakteristike krša, sva tla ovog područja izložena su riziku od erozije vodom i vjetrom. Ne vrši se sistematsko praćenje tla, nema informacionog sistema za tlo/zemljište, niti akcijskog programa za borbu protiv dezertifikacije/degradacije zemljišta. U pogledu zaštite zemljišta potrebno je napomenuti potrebu dekontaminacije površine USK koja je kontaminirana sa minsko-eksplozivnim sredstvima.

Grad Bihać se nalazi u sjeverozapadnom dijelu BiH, administrativno pripada entitetu Federacija BiH i sjedište je Unsko-sanskog kantona. Reljef Grada Bihaća je raznolik. Čine ga najvećim dijelom polja, brežuljci i srednjeplaninsko zemljište. Prosječna nadmorska visina je 224 metra, veći dio teritorije grada lociran je na terenima do 600 m.n.v., dok je njen manji dio lociran u planinskom i brdsko-planinskom pojasu s nadmorskim visinama i preko 900 metara. Trasa novoprojektovane ceste Bihać – Bosanska Krupa prolazi nenaseljenim područjem Grmuša, koje administrativno pripada gradu Bihaću.

U morfološkom pogledu prostor grada Bosanska Krupa predstavlja visiju koja je tektonski rascljanjena. Najniža tačka je u koritu rijeke Une na oko 130 m n.m., a najviša na Grmeču, Trovrh 1209 m n.m. U zavisnosti od litološke građe jasno su izdvojena dva područja: u sjeverozapadnom i istočnom dijelu koje izgrađuju najvećim dijelom klastiti preovladava fluvijalna morfoskulptura, a u zapadnom i južnom je dominantno kraška. U strukturi poljoprivrednog zemljišta najveće površine su pod obradivim zemljištem unutar kojeg preovladavaju oranice i vrtovi, a dominiraju zemljišta 5, 4 i 3. bonitetne klase. Od ukupne površine poljoprivrednog zemljišta, 62% površine je 3, 4 i 5. klase, dakle preovladava zemljište prosječnog kvaliteta.

Vodosnabdijevanjem je pokriveno 84% stanovništva i oko 75% subjekata privrede na prostoru grada Bosanska Krupa. Odvodnja otpadnih voda je jedan od najvećih infrastrukturnih problema grada Bosanska Krupa. Procent stanovništva koji je priključen na gradsku kanalizaciju iznosi oko 30%, septičke jame posjeduje oko 45% stanovništva a oko 25% je priključeno direktno u vodotok. Većina septičkih jama nije urađena na tehnički zadovoljavajući način.

Egzaktnih pokazatelja o zagađenju zraka na području grada nema. Trasa novoprojektovane ceste Bihać - Bosanska Krupa prolazi rijetko naseljenim područjem mjesnih zajednica Radić i Vranjska, koje administrativno pripadaju gradu Bosanska Krupa. Prema konačnim rezultatima popisa stanovništva iz 2013. godine, na području naseljenog mjesta Veliki Radić je živjelo 133 stanovnika, na području Malog Radića 111, a na području Vranjske 122 stanovnika.

Kumulativni uticaji na okoliš proizilaze iz mnogih različitih, često pojedinačno beznačajnih, učinaka. Obično se ne mjere niti uzimaju u obzir prije nego nastane šteta. Ne očekuje se značajan kumulativni uticaj na okoliš ni u jednoj fazi projekta.

Pored kamenog materijala iz iskopa i pozajmišta, prilikom izgradnje novoprojektovane ceste koristiće se osnovne sirovine navedene u nastavku: beton (cement) i betonski elementi, asfalt i bitumenske

smjese (asfaltna baza), čelik u obliku armature, ograda, mreža za zaštitu i sl., drvo za oplatu, izolacija (razne vrste stiropora, biverplast, bitulit i sl.), paste, boje za horizontalnu signalizaciju, i sl., oprema za rasvjetu (stubovi, kablovi, svjetiljke,itd.) i dr.

Kao pomoćne sirovine koristit će se razna ulja i maziva za održavanje mašina i uređaja, dok će se kao energent koristiti električna energija za pogone električnih mašina i uređaja i, uglavnom, dizel gorivo za pogon transportne i građevinske mehanizacije.

Resurs čini i voda za piće, kao i sanitarna voda za održavanje higijene radnika na gradilištu, a voda će se koristiti i kao sirovina za proizvodnju betona, te za pranje građevinske mehanizacije i drugih sredstava za rad.

U fazi eksploatacije koristiće se sredstva za održavanje ceste: beton, asfalt i bitumenske smjese, boje za horizontalnu signalizaciju, plastične cijevi za odvodnju oborinskih voda i sl., so i pijesak za zimsko održavanje i dr.

Namjena zemljišta će biti trajno i nepovratno promijenjenjena, tokom izgradnje. Okvirna površina zemljišta čija namjena će se promjeniti iznosi 2000 m^2.

Otpad iz različitih vrsta kategorija će sa generisati tokom izgradnje ceste, a najviše iz kategorije građevinski otpad (kao rezultat zemljanih radova i iskopavanja, izgradnje kolovozne konstrukcije, itd. U fazi eksploatacije, pojavit će se manje količine otpada, uglavnom iz kategorije komunalnog otpada.

U fazi izgradnje dominantni su negativni uticaji povezani sa radom građevinske mehanizacije (emisije zagađujućih materija, buke i vibracija) Takođe, tokom izgradnje identifikovan je rizik od izlijevanja/istjecanja materijala koji mogu uticati na kvalitet vode i tla. U fazi rada, negativni uticaji potiču od cestovnog prometa (emisije izduvnih gasova i buke, te rizici nastali kao posljedica saobraćajnih nesreća).

Na pojedinim odsjecima novoprojektovana cesta prolazi trasom postojećih lokalnih cesta, a svojim većim dijelom kroz zemljište koje se uglavnom koristi za poljoprivredu, sa značajnim površinama sa prirodnom vegetacijom, te prirodnim livadama, pašnjacima i šumama.

Projekat ne nosi rizik od velikih nesreća i/ili katastrofa, niti rizike za ljudsko zdravlje zbog zagađenja vode ili zraka.

Mada će svjetlosno zagađenje biti neznatnog intenziteta, posljedice mogu biti značajne, ukoliko divlja životinja prepadnuta uticajem svjetlosti farova izazove saobraćajnu nezgodu.

Na pojedinim odsjecima novoprojektovana cesta prolazi trasom postojećih lokalnih cesta, a svojim većim dijelom kroz zemljište koje se uglavnom koristi za poljoprivredu, sa značajnim površinama sa prirodnom vegetacijom, te prirodnim livadama, pašnjacima i šumama.

Grmuško-srbljanski plato je dio šireg kraškog područja, što snažno određuje prirodu i raspoloživost njegovih resursa. Relativna raspoloživost, kvalitet i regenerativni kapacitet prirodnih resursa područja i njegovog podzemnog područja su na zadovoljavajućem nivou, u smislu očuvanosti.

Grmuško-srbljanski plato karakteriše izuzetno ranjiv krški ekosistem, određen geologijom vapnenaca i dolomita, koji predstavljaju potencijalne mineralne resurse. Mineralne sirovine su neobnovljivi resursi,

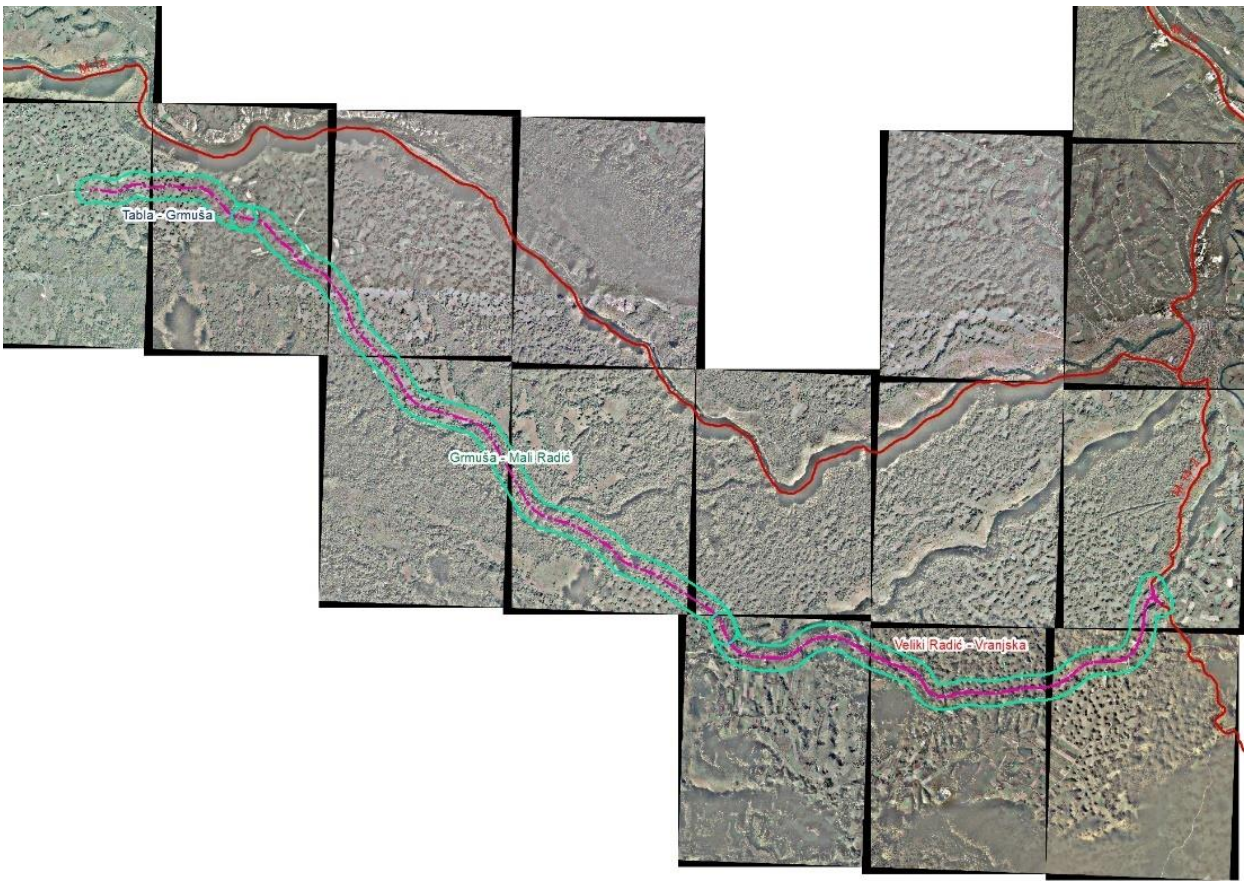
tako da regenerativni kapacitet ne postoji. Hidrogeološki, sistem je karstni akvifer s brzim protokom vode kroz pukotine, što rezultira niskim kapacitetom samopročišćavanja. Svojim manjim dijelom novoprojektovana cesta je trasirana kroz teren sačinjen od vodonepropusnih stijena.

Kvalitet zraka je dobar, a mikroreljefne karakteristike pokrivenost prostora šumom pozitivno utiče na regenerativni kapacitet. Tlo je često plitko i osjetljivo na eroziju. Prevladavaju šume hrasta medunca i bijelog graba, s bogatim livadama, a prisutne su i endemske i ljekovite vrste (poput tilovine). Regenerativni kapacitet zraka, tla i flore je umjeren do visok.

Apsorpcioni kapacitet prirodne sredine je dobar i trenutno nije značajno opterećen, prije svega zahvaljujući geografskom položaju posmatranog prostora, te činjenici da na predmetnom području nema industrijskih postrojenja.

Novoprojektovana cesta ne prolazi kroz gusto naseljena područja, kroz područja zaštićene prirodne vrijednosti, kroz pejzaže i područja od historijskog, kulturnog ili arheološkog značaja, niti kroz područja rijetkih i ugroženih biljnih i životinjskih vrsta.

Površina područja na kojem bi se mogao osjetiti direktan uticaj na okoliš, kako u fazi izgradnje, tako i u fazi eksploatacije se procjenjuje na 5 km^2, a kako je prikazano na sljedećoj slici. Konkretnije, pojas na kojem bi se mogao osjetiti direktan uticaj na okoliš je označen neonski plavom bojom. Područje na kojem bi se mogao osjetiti indirektan utjecaj je, na osnovu trenutno raspoloživih podataka, teško procijeniti.



Procjenjuje se da bi novoprojektovana cesta mogla imati uticaj tek na nekoliko stotina stanovnika, koji žive u naseljenim mjestima Mali Radić, Veliki Radić i Vranjska

Šumska vegetacija je raznolika, a preovladavujuće šume hrasta medunca i graba stvaraju pogodne uslove za rast mikoriznih gljiva. Faza izgradnje novoprojektovane ceste podrazumijeva uklanjanje različitih vrsta vegetacije. Uticaj se smatra umjerenim, ali značajnim zbog trajnih promjena strukture biljnih zajednica i smanjenja gustoće istih. Rad transportne i građevinske mehanizacije, tokom izgradnje će uzrokovati zaprašivanje biljaka. Većina prisutnih vrsta identificiranih duž trase buduće ceste smatra se otpornom na intenzivan antropogeni pritisak. Općenito, očekuje se umjerena jačina i srednja osjetljivost receptora. Očekuje se i minimalni indirektni uticaji na floru tokom faze eksploatacije, usljed emisija zagađujućih materija nastalih kao nus-produkt motora vozila koja će saobraćati na novoprojektovanoj cesti.

Faunu ovog područja predstavlja tipična mješavina divljih životinja karakterističnih za dinarske planine i krške predjele Bosne i Hercegovine, a prisutna je krupna divljač , veliki i mali predatori**, sitni sisavci, različite ptice, gmazovi, vodozemci i insekti. Gubitak i fragmentacija staništa, u fazi građenja, se ocjenjuje kao uticaji vrlo visokog intenziteta. Zauzimanje površine predviđene za izgradnju može dovesti do presjecanja tradicionalnih puteva životinja i, obzirom da može uzrokovati saobraćajnu nezgodu, smatra se uticajem visokog intenziteta, u fazi eksploatacije. Nepropisno zbrinuti otpad (ostatak plastičnih folija, ambalaža itd.), kako u fazi građenja, tako i u fazi eksploatacije, predstavlja potencijalnu opasnost za životinje, a ovaj uticaj ima nešto blaži intenzitet.**

Grmuško-srbljanski plato je izgrađen pretežno od trijaskih, jurskih i krednih naslaga, uključujući krečnjačke stijene, koje su izrazito podložne karstifikaciji (rastvaranju), što dovodi do formiranja pećina, jama i ponora. Ova kombinacija geoloških formacija stvara kompleksan hidrogeološki sistem koji je, s jedne strane, važan izvor vode, a s druge, izuzetno osjetljiv na bilo kakve antropogene uticaje, u koje spada i izgradnja novoprojektovane ceste.

Emisije građevinske prašine i emisije izduvnih gasova iz transportne i građevinske mehanizacije, u fazi izgradnje, predstavljaju uticaje jačeg intenziteta, u odnosu na emisije izduvnih plinova iz vozila koje će koristiti cestu u fazi eksploatacije. Značajan intenzitet uticaja imaju zbijanje i erozija tla, koji nastaju radom teške građevinske mehanizacije, u fazi izgradnje.

Degradacija tla usljed incidentnih situacija, neogdovarajućeg odlaganja otpada ili neadekvatne upotrebe hemijskih sredstava (na pr. Hloridne soli) se ocjenjuje kao uticaj potencijalno visokog intenziteta.

Nizak je intenzitet uticaja emisije stakleničkih plinova, kako u fazi izgradnje, tako i u fazi eksploatacije. Umjeren intenzitet uticaja je predstavljen promjenama postojećeg pejzaža i vizuelnih uticaja zbog građevinskih radova.

Uticaj na građevinske radnike usljed povećanog nivoa buke tokom faze izgradnje može imati relativno visok intenzitet, ukoliko se ne primjenjuju odgovarajuće mjere ublažavanja. Sa druge strane, uticaj povećanog nivoa buke usljed saobraćaja motornih vozila na novoprojektovanoj cesti je niskog intenziteta, obzirom da trasa prolazi nenaseljenim područjima.

Zagađivanje okoliša usljed nepropisnog upravljanja otpadom u fazama izgradnje i eksploatacije je, obzirom na senzibilitet kraškog područja Grmuško-Srbljanskog platoa, prepoznat kao uticaj visokog intenziteta.

Trajni uticaji projekta, koje nije moguće izbjeći, su sljedeći: Gubitak i fragmentacija staništa; Gubitak vegetacijskog pokrova i flore; Promjene u pejzažu i vizuelnim efektima, zbog prisustva trajne strukture ceste. Vjerovatnoća svih ostalih uticaja se, adekvatnim planiranjem mjera za ublažavanje negativnih efekata koje nije moguće izbjeći, svodi na minimum.

Gubitak vegetacije, u fazi izgradnje je jednokratan i irevirzibilan, izuzev na lokacijama predviđenim za deponovanje građevinskog materijala. Zaprašivanje vegetacije tokom izgradnje je očekivani uticaj koji je reverzibilan.

Uticaji tokom faze izgradnje uključuju: uznemiravanje faune zbog gubitka staništa, povećanog intenziteta buke, vibracija i svjetlosnog zagađenja u zoni građevinskih aktivnosti, potencijalni poremećaj gnijezda/skloništa vrsta koje imaju sezonski promjenjivu ranjivost, ometanje kretanja i miješanja jedinki, presijecanje ekoloških koridora, odvajanje divljih vrsta od pojilišta i izvora hrane te potencijalni smrtni slučaj ili ozljedu vrsta faune usljed usljed rada transportne i građevinske mehanizacije.

Uticaji u fazi eksploatacije uključuju: potencijalni rubni učinak na vrste faune, potencijalne sudare sa vrstama faune i negativan uticaji povećanog nivoa svjetlosti i buke na osjetljive vrste faune.

Zbog propusnosti krškog terena, najveći i najozbiljniji rizik je povezan sa kontaminacijom podzemnih voda, a kako je navedeno u nastavku.

Izlijevanje goriva, maziva i hemikalija na gradilištu (na pr. curenje iz mehanizacije ili ambalaže) može uzrokovati brzo prodiranje kroz tanko tlo i pukotine direktno u akvifer, ugrožavajući izvore pitke vode.

Netretirane otpadne vode iz radničkih kampova ili otpadnih voda s gradilišta u ponore ili pukotine bez pročišćavanja mogu kontaminirati podzemni sistem.

Saobraćajne nesreće koje uključuju vozila koja prevoze opasne materije (goriva, hemikalije) predstavljaju potencijalno katastrofalan rizik, jer se prosuta tekućina brzo infiltrira u kraški sistem.

Površinske vode s kolovoza, koje sadrže ulja, gume i druge nečistoće, direktno se infiltriraju i zagađuju podzemne vode.

Korištenje soli i hemikalija za odleđivanje ceste može dovesti do povećanja sadržaja soli podzemnih voda.

Uticaji povezani s fazom izgradnje uključuju smanjenje kvalitete zraka zbog emisije građevinske prašine, emisije ispušnih plinova građevinskoj opremi i vozilima. Ovi uticaji su reverzibilni.

Uticaji povezani s fazom eksploatacije, koji uključuju emisiju ispušnih plinova iz vozila koja koriste cestu, su takođe reverzibilni.

Uticaji na tlo, povezani s fazom izgradnje su ireverzibilni, a uključuju

Erozija tankog tla: Karstno tlo je često plitko. Građevinski radovi i uklanjanje vegetacije mogu lako dovesti do erozije, posebno na padinama, pri čemu se tlo odnosi i direktno zatrpava pukotine i ponore.

Kompresija tla i oštećenje vegetacije: Teška mehanizacija može oštetiti tanki sloj tla i narušiti delikatnu ravnotežu vegetacije karakteristične za krš.

Nestabilnost terena: Radovi miniranja ili intenzivni iskopi mogu narušiti stabilnost podzemnih kaverni i kanala.

Povećana emisija stakleničkih plinova, usljed rada transportne i građevinske mehanizacije tokom izgradnje, odnosno nastala prometom, tokom eksploatacije, imaju neznatan uticaj na klimatske promjene, koje su, po svojoj prirodi, reverzibilne.

U fazi izgradnje, uticaji uključuju promjene postojećeg pejzaža i vizualne uticaje zbog građevinskih radova. U ovoj fazi je moguće postići djelimičnu reverzibilnost uticaja, dok to nije moguće postići u fazi eksploatacije, gdje promjene postojećih pejzažnih i vizualnih uticaja nastaju usljed trajnog prisustva strukture novoprojektovane ceste.

Značajni uticaji vezani za fazu izgradnje uključuju uticaj, na radnike i stanovnike, specifične buke, usljed građevinskih radova. Uticaji povezani s fazom eksploatacije uključuju uticaj na stanovnike zbog povećanog nivoa specifične buke, uzrokovane saobraćajem cestovnih vozila.

Značajni uticaji vezani za fazu izgradnje uključuju onečišćenje okoliša usljed nepropisnog upravljanja otpadom. Svi uticaji koji nastaju u fazi izgradnje su privremenog karaktera i najvećim dijelom reverzibilni. Uticaji u fazi korištenja su incidentnog karaktera i ukoliko se ne primjene mjere ublažavanja mogu biti ireverzibilni.

U nastavku su date aktivnosti za djelotvorno smanjenje negativnog uticaja na okoliš, u fazama izgradnje i eksploatacije predmetne saobraćajnice, a obaveza Naručioca je da prevenira negativne uticaje na okoliš, koji se mogu izbjeći, odnosno da ublažava i kompenzira negativne uticaje, koje je nemoguće izbjeći. U tu svrhu, između ostalog, neophodno je izraditi Plan upravljanja okolišem i društvom i Plan monitoringa.

Izvođač radova je dužan sve mjere koje se odnose na fazu izgradnje, u skladu sa Uredbom o uređenju gradilišta, obaveznoj dokumentaciji na gradilištu i sudionicima u građenju, uvrstiti u Plan organizacije gradilišta, te o provođenju mjera voditi zapise u građevinskom dnevniku. Izvođač radova je, takođe dužan postupati po elaboratu i projektu sigurnosti, te provoditi monitoring, u skladu sa propisima, koji tretiraju zaštitu okoliša, po rasporedu i lokacijama datim u Planu monitoringa.

Uz to, izvođač radova je dužan da, detaljnim Planom upravljanja otpadom, propiše procedure za propisno prikupljanje, sortiranje, te privremeno i trajno zbrinjavanje otpada različitih kategorija, koje se generišu u fazi izgradnje. Posebnu pažnju posvetiti odabiru lokacija privremenih odlagališta građevinskog otpada, kategorisanog kao opasni. Konačno, incidentne situacije, poput izlijevanja goriva ili maziva, i mjere za rješavanje istih Izvođač je dužan predvidjeti i uvrstiti u Operativni plan interventnih mjera.

FAZA IZGRADNJE

Smještaj mehanizacije i radnika izvršiti na lokalitetima gdje će se prouzročiti najmanja šteta za biljni pokrov i zauzeti minimalna površina.

Zabraniti odlaganje viška materijala iz iskopa u šumama, vrtačama i na drugim osjetljivim staništima.

Minimizirati kretanje građevinske mehanizacije izvan područja predviđenog za građevinske aktivnosti, kako bi se spriječilo nepotrebno uništavanje flore i faune.

Obavezno sječi vegetaciju duž ceste u izgradnji, sa ciljem smanjenja prisustva divljih životinja, povećanja preglednosti terena i poboljšanja vidljivosti za vozače, a sječu vegetacije provoditi izvan sezone gniježdenja ptica.

Projektovanjem i postavljanjem saobraćajnih znakova (ograničenja brzine i obavještavanja o prisustvu životinja), te ograda i sredstava za odbijanje životinja (ogledala, reflektujuće naprave i dr.), minimizirati učestalosti i posljedice sudara sa životinjama.

U saradnji sa lokalnim lovačkim društvima izvršiti prilagođavanje staništa, te, ukoliko bude potrebno, izgraditi prelaze i podzemne prolaze za divlje životinje.

U slučaju identifikacije zaštićenih i strogo zaštićenih vrsta, njihova staništa treba zaštititi od mogućnosti uticaja, te gdje god je moguće, privremeno ih ograditi u cilju njihove zaštite tokom izgradnje.

Provoditi mjere navedene u ishodovanoj vodnoj saglasnosti, a drenažne i otpadne vode iz radionice, radničkog kampa i betonare propisno prikupljati i tretirati, prije ispuštanja u recipijent.

Redovno održavati objekte za prikupljanje otpadnih voda, uključujući prenosne sanitarne čvorove.

Za skladištenje opasnih materijala uključujući, goriva i maziva, obezbijediti nepropusnu podlogu.

Prskanjem neasfaltiranih površina, uključujući skladišta materijala i odlagališta otpada, spriječiti prekomjerno zaprašivanje zraka.

Transport rasutog materijala i inertnog otpada vršiti ceradom prekrivenim kamionima.

Planirati građevinske radove tako da se minimizira iskop i uklanjanje površinskog sloja, a humusni sloj, zaštititi od onečišćenja i naknadno koristiti za pokrivanje degradiranih površina.

Prije ponovne upotrebe, iskopano tlo privremeno deponovati na način kojim se onemogućava njegovo ispiranje i/ili erozija.

Izvršiti pošumljavanje zemljišta unutar užeg područja uticaja projekta, kao kompenzaciju za sječu šume, izvršene za potrebu izgradnje ceste.

Zabraniti pranje građevinske mehanizacije u zoni radova, a za tu radnju osigurati adekvatne betonske površine i taložnike.

Sve manipulacije sa naftom, mazivima i drugim hemijskim sredstvima obavljati uz maksimalne mjere zaštite, kako ne bi došlo do izlijevanja.

U svrhu omogućavanja noćnog i nedjeljnog odmora stanovništva, ograničiti obavljanje aktivnosti, koje mogu značajno podići nivo buke u blizini naselja (na pr. na period od 07:00 do 19:00, radnim danima).

Održavati građevinsku mehanizaciju u ispravnom stanju, uz isključivanje iste kada nije u funkciji izvođenja građevinskih radova.

Provoditi redovno mjerenje i kontrolu nivoa buke, kako bi se, u slučaju potrebe mogla izvršiti zvučna izolacija pogonskih motora građevinskih mašina, koji stvaraju prekomjernu buku.

Izraditi Projekat privremene regulacije saobraćaja za vrijeme izgradnje, kojim će se utvrditi veze na postojeće saobraćajnice.

Gradilište propisno osvijetliti i označiti adekvatnom saobraćajnom i svjetlosnom signalizacijom, te tablama obavještenja i zabrane pristupa.

Voditi evidenciju o otpadu, po kategorijama, a spremnike locirati tako da su zaklonjeni od vjetra i zaštićeni od padavina.

Redovno, u skladu sa aktuelnim propisima, provoditi monitoring emisija u zrak, nivoa buke, te monitoring kvalitete zemljišta, otpadnih, površinskih i podzemnih voda.

Striktno provoditi propisane radnje, u svrhu zaštite drugih infrastrukturnih sistema.

Ukoliko se tokom izgradnje prepoznaju potencijalna arheološka nalazišta potrebno je odmah obustaviti radove i obavijestiti nadležne institucije.

Nakon završetka građevinskih radova sanirati degradirane površine, polaganjem prethodno skinutog humusnog sloja i sadnjom autohtonih vrsta, uz obaveznu provedbu projekta pejzažnog uređenja.

Lokacije na kojima je odlagan višak materijala kultivisati i oblikovati tako da se što bolje uklope u prirodni krajolik.

Nakon završetka građevinskih radova, dovesti u prvobitno stanje sve ceste koje je koristila građevinska mehanizacija.

<u>FAZA EKSPLOATACIJE</u>

Redovno održavati sve zelene površine unutar cestovnog pojasa, kao i sve površine iz projekta pejzažnog uređenja.

Koristiti optimalne količine ekološki prihvatljivih sredstava za zimsko održavanje saobraćajnice.

Redovan nadzor, čišćenje i održavanje infrastrukture kojom se štite divlje vrste i njihova staništa (sigurnosno-zaštitne ograde, prolazi, prelazi i sl.).

Ukoliko se, tokom redovnog održavanja ceste, primijeti veliki broj stradalih životinja, planirati i provesti dodatne mjere zaštite i/ili odbijanja.

Redovno održavati i čistiti odvodne sisteme, te u skladu sa aktuelnim propisima, vršiti monitoring vode koja se ispušta u recipijent.

Redovno provoditi mjerenja nivoa buke, u skladu sa aktuelnim propisima i na osnovu rezultata, po potrebi planirati i izvesti aktivne i/ili pasivne mjere zaštite od buke.

Ovlaštena pravna lica ugovorno obavezati na prikupljanje, sortiranje i odvoz otpada koji nastaje uslijed korištenja i održavanja saobraćajnice.

Izraditi Operativni plan interventnih mjera za različite incidentne situacije, uključujući izlijevanje opasnih i/ili zagađujućih tvari.

5. Informacije o mogućim teškoćama na koje je naišao podnosioc zahtjeva pri prikupljanju podataka.

Najveća teškoća je vezana za raspoloživost podataka o trenutnom stanju okoliša, koji su oskudni. Konkretno, ne vrše se redovna mjerenja indikatora kvalitete zraka, tla i voda, karte buke nisu uključene u prostorno-planske dokumente itd.

6. Referetni popis u kojem se navode izvori korišteni za opise i procjene uključene u zahtjev za prethodnu procjenu uticaja na okoliš.

- ✓ ***Idejni projekat za izgradnju ceste Bihać – Bosanska Krupa, dionica Tabla – Grmuša, l=2,5km (Radis d.o.o, GIBL d.o.o, mart 2025. god.)***
- ✓ ***Glavni projekat za izgradnju ceste M14, dionica Grmuša - Mali Radić, l=8095.26 m (Geoput d.o.o., avgust 2023. god.)***
- ✓ ***Glavni projekat trase, raskrsnica, autobuskih stajališta, servisnih puteva, pozajmišta i deponija i pejsažnog uređenja, faza 2, dionica Veliki Radić – Vranjska (TZI-inžinjering d.o.o., decembar 2024. god.).***
- ✓ ***Strategija razvoja Unsko – sanskog kantona za period 2021. - 2027. godina***
- ✓ ***Unsko-sanski kanton u brojkama 2025 Izdanje***
- ✓ ***Prostorni plan Unsko-sanskog kantona za period od 20 godina***
- ✓ ***Urbanistički plan grada Bihaća za period od 20 godina***
- ✓ ***Prostorni plan Općine Bosanska Krupa 2007.-2027.***
- ✓ ***Plan upravljanja otpadom Grada Bihaća za period 2022.-2026.***
- ✓ ***Informacioni sistem zaštite prirode Federacije BiH***

7. Izjava o istinitosti, tačnosti i potpunosti podataka sadržanih u zahtjevu (Prilog V.)