

Broj: UPI 05/2-02-19-5-94/20 SN  
Sarajevo, 09. 03. 2022. godine

Federalno ministarstvo okoliša i turizma rješavajući po zahtjevu investitora JP Autoceste Federacije BiH Sarajevo, za ocjenu Studije o procjeni uticaja na okoliš za projekat izgradnje brze ceste Polog – Granica Republike Hrvatske i izdavanje okolinske dozvole, na osnovu. čl. 71. Zakona o zaštiti okoliša ("Službene novine Federacije BiH", broj 33/03 i 38/09) i čl. 200. Zakona o upravnom postupku ("Službene novine Federacije BiH", broj: 02/98 i 48/99), *d o n o s i*:

## R J E Š E N J E

**1. Izdaje se okolinska dozvola investitoru JP Autoceste F BiH d.o.o Mostar, za brzu cestu Mostar- -Široki Brijeg - granica sa Republikom Hrvatskom - dionica Polog - granica Republike Hrvatske u dužini 40,5 km.**

### **2. Pravni osnov za postupanje**

Kako je zahtjev za prethodnu procjenu uticaja na okoliš za brzu cestu Polog – granica RH predate 29.7.2020. godine, a nakon izdavanja Zaključka o izradi Studije ista dostavljena tek 13.09.2021. godine, iako je stupio na snagu novi Zakon o zaštiti okoliša ("Službene novine Federacije BiH br.15/21), pravni temelj za postupanje sadržan je u čl. 3. i 4. Pravilnika o pogonima i postrojenjima za koje je obavezna procjena utjecaja na okoliš i pogonima i postrojenjima koji mogu biti izgrađeni i pušteni u rad samo ako imaju okolišnu dozvolu („Službene novine FBiH“, br. 19/04), projekti podložni procjeni utjecaja na okoliš su, između ostalih i: - Izgradnja autoputova, - Izgradnja novog puta ili trasa i/ili proširenje postojećeg puta sa dvije ili manje traka kako bi se dobile četiri ili više traka, gdje bi takav novi put ili ponovo označeni i/ili prošireni dio puta bio dug 10 km ili duže stalne dužine, a to znači da planirani projekt izgradnje brze ceste spada u skupinu projekata za koje je obavezna izrada Studije o procjeni utjecaja na okoliš i za koje proceduru provodi i okolišnu dozvolu izdaje Federalno ministarstvo okoliša i turizma.

**3. Okolišna dozvola se izdaje JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar za dionicu Polog-granica Republike Hrvatske, brze ceste Mostar – Široki Brijeg – granica Republike Hrvatske koja prolazi prostorom Zapadno-hercegovačke županije.**

### **3.1. Mjere prevencije i ublažavanja negativnih utjecaja prije početka građenja**

Mjere ublažavanja negativnih utjecaja na okoliš potrebno je provoditi kontinuirano u svim fazama projekta; od planiranja i pripreme projekta do izgradnje i korištenja. U sljedećoj fazi projektiranja, kroz izradu glavnog projekta, te u fazi pripreme prije gradnje je potrebno:

- Provjeriti da li su predviđeni objekti (prolazi, mostovi, vijadukti, podvožnjaci, nadvožnjaci i sl.) dovoljni za saniranje narušenih komunikacija i da li su potrebni dodatni objekti;
- Pripremiti projektну dokumentaciju koja će biti osnova za provođenje postupka eksproprijacije sukladno važećoj zakonskoj regulativi, te izvršiti pravovremene isplate naknada sukladno nacionalnom zakonu;
- Izvođač će u sklopu Plana organizacije gradilišta (POG) cjelovito isplanirati gradilište, gradilišne ceste, mjesta za odlaganje građevinskog i ostalog otpadnog materijala, mjesta za parkiranje, pretakališta za gorivo i sl.;
- Izvođač će osigurati rješenja kojim će se tijekom gradnje dionice brze ceste i pratećih objekata lokalnom stanovništvu osigurati prilaz parcelama i ostalim područjima koji se nalaze neposredno uz gradnju;
- Prilikom projektiranja mostova maksimalno voditi računa o oblikovanju mosta, s ciljem što boljeg uklapanja u pejzaž. Kod projektiranja mostne konstrukcije, izbjegavati u što većoj

mjeri rješenja koja zahtijevaju visoke i masivne elemente, kako na samom mostu, tako i na obalama, te izbjeci zadiranje u samo korito;

- Na dijelovima gdje dionica cesta prolazi u blizini stambenih objekata i naseljenih mjesta predvidjeti fizičke barijere koji će stanovništvo štiti od buke. Modeliranje buke i prijedlog barijera predvidjeti kroz Glavni projekt;
- Izraditi odgovarajuće operativne planove hitnih intervencija u mogućim akcidentnim situacijama i izvršiti nabavku potrebne opreme;
- U suradnji s nadležnim općinskim službama definirati načine rješenja konfliktnih točaka s planiranom infrastrukturom.

### **3.2. Mjere prevencije, smanjivanja ili ublažavanja negativnih utjecaja**

#### **3.2.1. Miniranje**

##### **Tijekom izgradnje**

Izvođač radova će:

- izraditi Projekat miniranja za minerske radove koji će se izvoditi prilikom probijanja trase na strmim padinama iznad zaseoka Kosiri i Primorci na stacionaži od 6+150 do 7+800 km, zatim na zaseok Krištelica između stacionaže 25+460 do 25+800 km te na zaseok Šimunovići od stacionaže 28+620 do 29+360 km.
- Prije početka izvođenja minerskih radova na navedenim dionicama potrebno je snimiti nulto stanje objekata u zaseocima Krištelica i Šimunovići.
- Nakon svakog miniranja potrebno je vizualno pregledati sve štice objekte radi utvrđivanja mogućeg oštećenja te potrebne korekcije proračuna dozvoljenih količina eksplozivnog punjenja po stupnju paljenja.
- Primijeniti metode miniranja sa smanjenim seizmičkim djelovanjem na prostoru kojim trasa brze ceste prolazi kroz III. Zonu sanitarne zaštite izvorišta Vrioštica i IV. zonu sanitarne zaštite izvorišta Vrioštica I Studenci (Studenčica) te predvidjeti mjere zaštite od miniranja takve da se ne poremeti hidraulični režim tečenja voda na potezima gdje trasa prolazi područjima vodocrpilišta ili u blizini vodnih objekata.

#### **3.2.2. Mjere prevencije i ublažavanja negativnih utjecaja na stanovništvo i naseljenost**

##### **Tijekom izgradnje**

-Izvršiti pravovremene isplate naknada sukladno nacionalnom zakonu za sve posjede koji su pod utjecajem projekta prema elaboratu eksproprijacije.

-Izvođač radova će :

- Iznaci rješenje kojim će se tijekom gradnje prometnice stanovništvu osigurati prilaz kućama i ostalim područjima koji su u upotrebi, a koji se nalaze neposredno uz gradnju. Nakon završetka radova osigurat će se prilaz kućama i ostaloj imovini u skladu sa prvobitnim stanjem.
- Potrebno je u zonama izgradnje označiti prometnicu adekvatnim prometnim znakovima, tablama i/ili signalizacijom.
- Poduzeti sve mjere da se zaštititi stanovništvo, od opasnosti od nesreća.
- Osigurati osoblje koje će stalno brinuti o mjerama sigurnosti i onemogućiti neovlašteni pristup gradilištu.
- Poduzeti mjere sprječavanja rasipanja materijala na pristupnim putevima (iz vozila koja prevoze materijal potreban za izgradnju), a ako do toga dođe potrebno ga je ukloniti.
- Ograničiti kretanje teške mehanizacije prilikom izgradnje ceste, kako bi površina poljoprivrednog tla devastirana radovima bila što manja.
- U što većoj mjeri koristiti postojeću mrežu putova, koju nakon završetka građevinskih radova treba sanirati.
- Javno objavljivati svakodnevne smetnje u prometu, te pružati informacije javnosti o opsegu i rasporedu građevinskih aktivnosti, očekivanih poremećaja i ograničenja pristupa.

---

##### **Tijekom korištenja**

- Implementacija mjera zaštite voda, tla, buke, zraka
- Posebne mjere prevencije, smanjivanja i ublažavanja negativnih utjecaja u cilju sprječavanja negativnih utjecaja uslijed pojave akcidenta.

### 3.3. Klimatski faktori

Obzirom da su utjecaji na klimatske faktore definirani kao neznatni, ne predviđaju se posebne mjere sprječavanja negativnih utjecaja.

### 3.4. Zrak

#### Tijekom izgradnje izvođač radova će:

- Gradilište, mjesta pozajmišta materijala, privremene prometnice i manipulativne površine kvasiti tijekom toplih, suhih i vjetrovitih vremenskih uvjeta kako bi se spriječilo podizanje prašine;
- Transport šljunka, asfalta, kamenog i zemljanog materijala i sličnih materijala vršiti ceradom prekrivenim kamionima;
- Prilikom miniranja za iskope u stijenskom masivu odabrati tip eksploziva koji ima najmanje štetne utjecaje na zrak.
- Koristiti tehnički ispravnu mehanizaciju, te vršiti redovito odražavanje gradilišnih strojeva, uz isključivanje istih kada se ne koriste;
- Redovnim (planskim periodičnim) i vanrednim tehničkim pregledima strojeva i vozila osigurati maksimalnu ispravnost i funkcionalnost sustava sagorijevanja pogonskog goriva, koristiti (i redovito kontrolirati) gorivo sa garantiranim standardom kvaliteta.

#### Tijekom korištenja

- Održavanje zelenih zaštitnih pojaseva i fizičkih barijera uz prometnicu.

### 3.5. Vode

Investitor/izvođač radova dužan je poštivati sve relevantne zakonske propise koji se odnose na zaštitu voda u Federaciji BiH, kroz faze projektovanja, izgradnje i korištenja brze ceste te provesti sve mjere propisane vodnim aktima.

U cilju umanjenja utjecaja predmetnog objekta na vode potrebno je projektirati sustav odvodnje za oborinske vode na cijeloj dužini prometnice sa odgovarajućim pročišćavanjem do razine predviđene Uredbom o uvjetima ispuštanja otpadnih voda u prirodne recipijente i sustave javne kanalizacije („Službene novine Federacije BiH”, br. 26/20,96/20).

Kako bi se ispunili uvjeti zaštite voda i zaštite od voda postupati u skladu sa Rješenjem o prethodnoj vodnoj saglasnosti koju je izdala Agencija za vodno područje Jadranskog mora Mostar, broj: UP/40-1721-2-33/21 od 11.02.2022. godine.

Tokom izgradnje izvođač radova će voditi računa o sljedećem:

- U cilju zaštite voda i zaštite od voda postupati u skladu sa Rješenjem o prethodnoj vodnoj saglasnosti koju je izdala Agencija za vodno područje Jadranskog mora Mostar, broj: UP/40-1721-2-33/21 od 11.02.2022. godine.
- Sanitarne otpadne vode riješiti u skladu sa odlukom o odvodnji otpadnih voda za odnosno područje
- Oborinske onečišćene vode prikupiti i pročititi do razine predviđene Uredbom o uvjetima ispuštanja otpadnih voda u prirodne recipijente i sustave javne kanalizacije (“Službene novine Federacije BiH”, br. 26/20 i 96/20).
- Zabranjeno je smještanje radionica, baza za mehanizaciju, skladišta goriva i maziva, te asfaltnih baza u III. zoni sanitarne zaštite od zagađenja voda;
- Prilikom formiranja gradilišta neophodno je izgraditi i sistem za sakupljanje i obradu otpadnih sanitarnih voda da ne bi došlo do nekontrolirane odvodnje sanitarnih voda i onečišćenih oborinskih voda.
- Za gradilišne objekte (baze, servisi, asfaltna baza i dr.) potrebno je ishoditi zasebne vodne akte u skladu sa Zakonom o vodama (“Službene novine Federacije BiH”, br. 70/06)
- Zabraniti popravak mehanizacije, te izmjenu ulja u zonama slivnih područja utvrđenih zona a sanitarne zaštite.
- Osigurati prostore sa nepropusnom podlogom za smještaj i servisiranje mehanizacije, izvan zona definiranih kao zone slivnih područja i utvrđenih zona sanitarne zaštite.
- Pripremiti plan monitoringa za praćenje kvaliteta otpadnih voda tokom izgradnje

- U blizini vodotoka koristiti samo čisti materijal za nasip, kao što je šljunak, bez primjesa zemlje ili drugih nečistoća.
- U slučaju akcidenata, potrebna je hitna intervencija u skladu sa operativnim planovima interventnih mjera u različitim akcidentnim situacijama.
- Kod regulacije korita rijeka Mokašnice i Crnašnice u najvećoj mjeri koristiti prirodni materijal, odnosno korito obložiti kamenom. Zabranjeno je reguliranje korita betonskim monolitnim materijalom.
- Kod izmještanja korita rijeke Crnašnice predvidjeti veću udaljenost novog korita od buduće prometnice da se zaštiti od zagađenja i vibracija;
- Kod izmještanja korita rijeke Crnašnice iskop novog korita izvršiti prije nego se zadire u postojeće korito rijeke;
- Kod izmještanja korita rijeke Crnašnice provjeriti da li novo korito zadržava tok ili ona ponire u tlo;
- Predvidjeti osiguranje korita i obala u zoni mostova, uzvodno i nizvodno od mostova, na način koji će osigurati zaštitu istih od erozivnih procesa prouzrokovanih vučnim silama vodotoka.
- Deponiranje iskopskog materijala se ne smije vršiti u koritu i uz obale vodotoka i zonama slivnih područja i utvrđenih zona s anitarne zaštite.
- Na mjestima gdje je predviđena regulacija vodotoka ista se izvode sa nagibom pokosa od 1: 1,5.
- Predvidjeti zaštitu dna i pokosa korita (gabioni, kamena obloga i sl.), a na osnovu maksimalnih poticaja povratnog perioda u ovisnosti od veličine slivnog područja vodotoka.
- U najvećoj mogućoj mjeri sačuvati biljni pokrivač, odnosno ostaviti pufer zone formirane od biljnog pokrivača između puta i vodnih tijela.

#### **Tokom korištenja**

- U cilju zaštite voda i zaštite od voda postupati u skladu sa Rješenjem o prethodnoj vodnoj saglasnosti koju je izdala Agencija za vodno područje Jadranskog mora Mostar, broj: UP/40-1721-2-33/21 od 11.02.2022. godine.
- Sanitarne otpadne vode riješiti u skladu sa odlukom o odvodnji otpadnih voda za odnosno područje
- Oborinske onečišćene vode prikupiti zatvorenim sistemom odvodnje, pročistiti do razine predviđene Uredbom o uvjetima ispuštanja otpadnih voda u prirodni recipijent I sisteme javne kanalizacije ("Službene novine Federacije BiH" br. 26/20,96/20) i ispustiti van III. zone zaštite izvorišta.
- Predvidjeti odgovarajuća ograničenja (brzine, zabrane zaustavljanja...) te postavljanje ploča s upozorenjem na prolaz kroz zonu zaštite izvorišta.
- Predvidjeti mjere sigurnosti na prometnici, pratećim objektima i svim dijelovima, kako bi se u slučaju incidentnih izljevanja opasnih tvari spriječilo njihovo širenje na okolni prostor (sabirni spremnici dovoljnog kapaciteta i slično)
- Provoditi redovito održavanje i čišćenje sustava za odvodnju otpadnih voda i mastolova.
- Implementirati sve uvjete iz vodnih akata koji se odnose na fazu korištenja

### **3.6. Otpad**

#### **Tijekom izgradnje**

- Implementirati, prilagoditi i provoditi Plan upravljanja otpadom i građevinskim otpadom koji i će Izvođač napraviti prije početka izvođenja radova, a na osnovu Plana upravljanja otpadom i građevinskim otpadom koji je izrađen u sklopu projektne dokumentacije;
- Sav otpad razvrstati na mjestu nastanka, odvojeno skupljati po vrstama, osigurati uvjete s kladištenja i predati ovlaštenom sakupljaču;
- Lokaciju za odlaganje viška iskopskog materijala za prvu poddionicu Polog – Polugrno smjestiti izvan područja Mostarskog blata, ujedno u područje bez vizualne izloženosti i sa što manje kontakta s podzemnim i površinskim vodotocima, uključujući i povremene vodotoke.
- Obje lokacije za odlaganje viška iskopskog materijala po konačnom završetku radova rekultivirati.

- U slučaju da se potrebni materijal za izgradnju ceste bude nabavljao na tržištu, Izvođač može sklopiti ugovor samo s dobavljačima/davateljima koje imaju sve potrebne važeće dozvole i odobrenja.

### 3.6.1. Planirana odlagališta otpada:

#### - Poddionica Polog-Polugrno

Studijom o procjeni uticaja na okoliš je predložena lokacija odlagališta viška iskopnog materijala, koja će se preferirati u daljoj fazi projekta. Mjere za smanjenje negativnih utjecaja:

- plodni humusni sloj deponirati i redistribuirati na prostor gdje se ocijeni da se može najbolje iskoristiti.
- Izvođač radova treba posao organizirati na način kojim se najmanje oštećuje okolno plodno tlo ukoliko ga na lokaciji bude, a nakon završetka radova potrebno je prostor dovesti u prvobitno stanje.
- Na odlagalištu je potrebno pratiti stupanj erozivnih procesa i uobičajene građevinske parametre. Obzirom da je riječ o prirodnom materijalu, nema potrebe za sofisticiranim praćenjem kemijskih pokazatelja.
- Obzirom da se radi o prirodnom materijalu koji će biti deponiran na odabranoj lokaciji, predlaže se investitoru da usmjeri rad izvođača na organizaciju radova kojim se odlagalište pretvori u rekultivirani prostor, oblikovanjem terena, nakon čega slijedi biološka faza gdje bi se odlično mogao iskoristiti deponirani humusni sloj.

#### - Poddionica Polugrno-granica RH

Studijom o procjeni uticaja na okoliš je predložena lokacija odlagališta viška iskopnog materijala, koja će se preferirati u daljoj fazi projekta. Mjere za smanjenje negativnih utjecaja:

- Na odabranoj površini potrebno je provesti paralelno sa odlaganjem i mjere rekultiviranja prostora, kroz tehničku, biološku i poljoprivredno-šumarsku fazu.
- Na odlagalištu je potrebno pratiti prisustvo polutanata (isto kao i za ostala zemljišta na planiranoj dionici.), erozivne procese u cilju pravovremenog interveniranja na saniranom prostoru, kad i ako to bude potrebno.

#### Tijekom korištenja

- Investitor će obvezu postupanja s otpadom koji nastaje uslijed korištenja i održavanja prometnice ugovorom prenijeti na firmu angažiranu na poslovima održavanja prometnice;
- Provoditi sve mjere upravljanja otpadom predviđenih Planom upravljanja otpadom;
- Ažurirati plan upravljanja otpadom svakih 5 godina, sukladno zakonskoj regulativi.

### 3.7. Tlo, poljoprivredno i šumsko zemljište

#### Tijekom izgradnje

- Tijekom gradnje izvođač radova, dobrom logistikom postići manji broj prohoda građevinske mehanizacije, korištenjem najbližih izvora materijala, čime se smanjuje nivo kontaminacije ispušnim plinovima, uljem koje curi ili se odlaže na mjestu gradnje, itd.
- U toku izvođenja radova, izvođač će primijeniti sva znanja o građevinskim intervencijama kojima se smanjuje ili anulira utjecaj vode preko poljoprivrednih površina, destruktivni utjecaj vjetra, smanjuje nagib, itd. Tamo gdje se prirodno formirane brane prosijecaju ili unište gradnjom, svakako će doći do pojačane erozije, tako da se može razmišljati o kaskadama ili nekim drugim pratećim intervencijama u prostoru, koje su u sferi građevinske struke.
- Izvođač će posebno deponirati plodno zemljište, humusni sloj zemljišta, kao i manje plodan podoranični sloj tamo gdje on postoji za potrebe saniranja prostora gdje sitnijeg zemljišnog materijala nedostaje.
- Zabraniti pranje mašina i vozila u zoni gradnje
- Sve površine oštećene građevinskim radovima nakon završetka radova dovesti u prvobitno stanje

#### Tijekom korištenja

- Mjere zaštite tokom korištenja svode se na redovno održavanje sistema odvodnje, vjetrozaštitnih pojaseva i zaštitne ograde.

### 3.8. Zaštićeni dijelovi prirode

#### Tijekom izgradnje

Obzirom da na području obuhvaćenom projektom nema formalno zaštićenih dijelova prirode, nema ni posebnih ograničenja, odnosno mjera koje bi se morale poštivati tijekom izgradnje prometnice. Za predloženo zaštićeno dobro – dijelove Mostarskog blata, potrebno je poduzimati mjere koje će najmanje negativno utjecati na stanje ovih prirodnih cjelina koji su u predmet buduće zaštite. Radovi ne smiju ugroziti niti narušiti osnovne prirodne komponente ovih budućih zaštićenih područja (vode, tlo, zrak, krajobraz, te biljni i životinjski svijet). Navedeno podrazumijeva da se samo trasa brze ceste i pratećih objekata može koristiti za aktivnosti izgradnje i organizacije gradilišta na području Mostarskog blata. U slučaju potrebe za dodatnim područjima (pristupni putevi za vrijeme gradnje) moraju se izbjeći prirodna područja poput livada i travnjaka, odnosno mogu se koristiti isključivo postojeći putevi ili degradirana prirodna staništa i moraju se implementirati sve mjere sprječavanja onečišćenja na gradilištu, što će biti utvrđeno Planom organizacije gradilišta.

#### Tijekom korištenja

Primjenjivati ranije opisane mjere ublažavanja negativnih utjecaja na vode, tlo, zrak, krajobraz te biljni i životinjski svijet, uz dodatni monitoring stanja bioloških komponenti radi buduće valorizacije i zaštite prostora i njihovog stavljanja u neku od kategorija zaštite (IBA područje - područje značajno za ptice močvarice).

### 3.9. Kulturno-povijesna baština

#### Tijekom izgradnje

- U slučaju da se tijekom izgradnje naiđe na arheološka nalazišta potrebno je odmah obustaviti radove i obavijestiti nadležne institucije, odnosno nadležne službe za zaštitu kulturno – povijesnog naslijeđa ovisno o općini u kojoj se nalazi lokalitet.
- Izvođač će izvršiti obuku radnika o načinu prepoznavanja mogućih nalaza i o načinu postupanja u slučajnu pronalaska arheoloških ostataka.
- Organizacijom gradilišta (pristupni putevi, pozajmište i skladištenje materijala, skladištenje strojeva, odlagališta materijala) potrebno je voditi računa da se izbjegnju lokaliteti kulturno – povijesnog naslijeđa.
- Provođenje mjera koje se odnose na zaštitu od buke i vibracija i zaštitu okoliša.

#### Tijekom korištenja

- Provođenje mjera koje se odnose na zaštitu od buke i vibracija i zaštitu okoliša.

### 3.10. Krajobraz

Mjere za ublažavanje negativnih utjecaja na krajolik određuju se najvećim dijelom u razdoblju polaganja trase i preispitivanja varijanti te se u ovoj fazi svode samo na estetsko ublažavanje negativnih utjecaja:

- U okviru Glavnog projekta uključiti arhitekta za suradnju na oblikovanju vijadukata iznad Gruda. Uraditi estetsku analizu siluete i vizure grada te posvetiti posebnu pažnju estetskoj i vizualnoj komponenti kako bi se elementi trase što bolje uklopili s drugim izgrađenim strukturama i prirodnim terenom. Za očekivati je da će broj, gabarit i niveleta ovih objekata dati novi prostorni identitet gradu i kompletno promijeniti njegovu dosadašnju razglednicu.
- U okviru Glavnog projekta uključiti krajobraznog arhitekta u projektni tim koji će kontrolirati ozelenjivanje svih površina poremećenih izgradnjom i postavljanje tampon zone prema objektima i poljoprivrednim područjima. Nadalje, treba kontrolirati izbor vrste i količine bilja, podloga za sadnju, dinamiku, kao i troškove sadnje i godišnjeg održavanja.
- U vrijeme eksploatacije potrebno je napraviti reviziju uspješnosti procesa ozelenjavanja i samoozelenjavanja te na mjestima izvršiti planiranu sadnju, ukoliko bude potrebno.

### 3.11. Flora i fauna

#### Tijekom izgradnje

Izvođač će poduzeti sljedeće mjere:

- Izvođenje radova na premošćivanju korita rijeke Lištice na dionici od km 1+300.00 do km 1+ 600.00 i Mostarskog blata od km 1+600.00 do km 1+850.00 svesti na minimum tijekom proljetne migracije i mrijesta riba (ožujak - travanj), vodeći računa o razini vode i plavljenju područja Mostarskog blata.
- Tijekom izvođenja radova na riječnom koritu Lištice voditi računa da ne dođe do zamučjenja ili promjene toka Lištice. Zamučenu vodu odvesti u posebne bazene za bistenje i taloženje mulja.
- Sječu vegetacije (drvenastih vrsta) svesti na najmanju moguću mjeru na dionici od km 6+250.00 do km 35 + 050.00;
- Na dijelu gdje trasa prolazi neposredno uz plantaže smilja, dionica od km 5+000.00 do km 6+250.00 potrebno je vršiti zasađivanje drvenastim vrstama koje će sprječavati daljnje širenje emisije čestica iz ispušnih plinova automobila na plantaže smilja.
- Prilikom organizacije i smještanja gradilišta nastojati u najvećoj mogućoj mjeri sačuvati biljni pokrivač i smanjiti devastaciju okoliša.
- Neophodno je predvidjeti i parking površine za mehanizaciju, te zabraniti servisiranje vozila na ovom području (kao što je ranije navedeno).
- Voditi računa o skladištenju otpada, a naročito onog iz kategorije opasnog otpada (goriva, maziva) s ciljem minimiziranja oštećenja površina. S tim u vezi, odlaganje otpada vršiti kontrolirano na legalnim odlagalištima.
- Višak građevinskog materijala ne smije se zaravnati u teren jer se time uništavaju velike površine pod autohtonom vegetacijom.
- Lokaciju za odlaganja viška materijala smjestiti izvan područja Mostarskog blata, ujedno u područje
- bez vizualne izloženosti i sa što manje kontakta s podzemnim i površinskim vodotocima, uključujući i povremene vodotoke.
- U cilju očuvanja travnatih staništa na Mostarskom blatu potrebno je izbjegavati kretanje teške mehanizacije van trase brze ceste (transport materijala vršiti isključivo postojećim prometnicama) i zabraniti formiranje novih pristupnih puteva kroz staništa koja se u postupku snimanja postojećeg stanja prije izgradnje ocijene kao važna staništa za ptice i druge životinje.
- Na dionicama gdje su predviđeni bukobrani, osigurati vidljivost istih za ptice oslikavanjem ili izvedbom od neprozirnog materijala. U slučaju da su bukobrani transparentni, tada na njima trebaju biti zaštitne oznake koje će odvratiti ptice od preleta ili udara u bukobran. Najčešće su to naljepnice u obliku silueta ptica grabljivica u letu.
- Ukoliko se izvan perioda mrijesta autohtonih riba na lokaciji predviđenih radova u bilo koje m vodotoku ili stajaćici uoči populacija bilo koje vrste riba koja tijekom radova nema mogućnost kretanja u kontinuiranom vodotoku (mogućnost izbjegavanja radova), nužno je u suradnji s ribolovnim udrugama
- osigurati izlov i povremeno ili trajno izmještanje jedinki riba u ekološki prihvatljive obližnje vode.
- U suradnji sa stručnjakom za vodozemce propuste kroz brzu cestu planirati tako da ujedno služe i kao prolazi za male životinje.
- Projektirati sve mostove i cestovne propuste preko stalnih i većih povremenih vodotoka na način da se ispod njih nalazi dio kopna koji može poslužiti za prolaz životinja (Lištica i Mokašnica)
- Zaštititi površine osjetljive na eroziju sredstvima stabilizacije i biljkama koje sprječavaju eroziju.
- Kosine nasipa na području Mostarskog blata i Grudskog polja stabilizirati travnatim biljkama koje će se uklopiti u okoliš.
- Tijekom izgradnje Pratiti stanje endemskih vrsta ribe (pikanac, vijun, oštrulj, imotska gaovica) na području Lištice i Grudskog vrila
-

- U suradnji sa lovačkim društvima premjestiti eventualno postojeće lovno-gospodarske i lovno-tehničke objekte (hranilišta, pojilišta, čeke) na druge lokacije ili nadomjestiti novim.
- Po završetku radova neophodna je revitalizacija devastiranih površina sa autohtonim biljnim vrstama, čime se trebaju oplemeniti površine ogoljele u toku izgradnje, ali da se pri tome ne naruši autentičnost. Najveći obim ovih radova se očekuje oko nasipa, vijadukta i raskrsnica.

#### **Tijekom korištenja**

- Tijekom korištenja prometnice prohodnost migracijskih puteva će se održavati putem izgrađenih propusta, nadvožnjaka i podvožnjaka;
- Provoditi redovno održavanje ograde duž trase brze ceste. Sva uočena oštećenja na ogradi moraju se odmah sanirati.
- Služba za održavanje brze ceste će voditi evidenciju slučajeva ozljede životinja - udara od saobraćajnih nesreća.

### **3.12. Lovstvo i divljač**

Prije početka izvođenja radova potrebno je u suradnji s nadležnim lovačkim društvima odraditi referentno istraživanje, snimanje i praćenje kretanja divljači na lokacijama za koje postoje indikacije postojanja ili kretanja divljači. Referentno snimanje stanja i kretanja divljači potrebno je napraviti prije početka izvođenja radova kako bi se na vrijeme mogle poduzeti mjere u vidu izgradnje dodatnih prijelaza za životinje ili znakova divljač na cesti.

#### **Tijekom izgradnje**

- Tijekom pripremnih radova uspostaviti suradnju s lovačkim društvima čija se lovišta nalaze u predmetnom zahvatu;
- Osigurati monitoring dlakave i pernate divljači duž cijele trase te sukladno rezultatima poduzimati adekvatne mjere.
- U saradnji sa lovačkim društvima potrebno je razmotriti ustaljene staze koje divljač koristi, kako bi se na vrijeme poduzele mjere zaštite.
- U cilju zaštite životinja i divljači kroz glavni projekt predvidjeti i izgraditi prolaze za životinje, podvožnjake i propuste, kako bi se kompenzirali presječeni migracijski putevi.
- U suradnji sa lovačkim društvima premjestiti eventualno postojeće lovno-gospodarske i lovno-tehničke objekte (hranilišta, pojilišta, čeke) na druge lokacije ili nadomjestiti novima, na sigurnoj udaljenosti od trase.

#### **Tijekom korištenja**

- Održavanje postavljene ograde kako bi se spriječio upad životinja i eventualna stradanja divljači.
- Služba za održavanje brze ceste će voditi evidenciju slučajeva ozljede životinja - udara od saobraćajnih nesreća

### **3.12. Urbani prostor**

#### **Tijekom izgradnje**

- Kroz racionalnu i kvalitetnu organizaciju gradilišta osigurati da se urbani prostor koristi sa što manje opstrukcija.
- Dosljedno provesti sve predviđene mjere za smanjenje buke i zagađenja zbog očuvanja kvalitete života u neposrednoj blizini brze ceste.

#### **3.12.1. Infrastruktura**

#### **Tijekom izgradnje**

- U fazi pripreme i izgradnje ceste provesti mjere zaštite infrastrukturnih građevina na mjestima gdje se trasa ceste križa, vodi paralelno ili se samo mjestimično približava, u skladu s posebnim propisima i uvjetima;
- Izraditi Projekte privremene regulacije prometa za vrijeme izgradnje planiranog zahvata kojima će se regulirati točke prilaza na postojeći prometni sustav;



- Na mjestima presijecanja građevinskog područja planirati denivelirani prijelaz postojećih prometnica;  
Na mjestima presijecanja poljskih i šumskih putova predvidjeti mrežu zamjenskih putova kojim će se osigurati pristup do svih parcela koje su imale pristup prije izgradnje planiranog zahvata, a čije će se lokacije definirati u fazi izrade projekata. Svi prijelazi poljskih i šumskih putova preko trase planiranog zahvata moraju biti denivelirani;
- Dovedi u prvobitno stanje sve postojeće ceste i putove koji su oštećeni zbog korištenja mehanizacije i vozila na izgradnji planirane prometnice;
- U sljedećoj fazi projektiranja utvrditi točan položaj objekata za vodoopskrbu (cjevovodi, tuneli, rezervoari i sl.) koji dolaze u koliziju sa trasom brze ceste, te u sklopu tehničke dokumentacije riješiti konflikte sa ovom infrastrukturom;
- U fazi izrade glavnog projekta analizirati načine vodoopskrbe stanovništva u periodima kada se budu izvodili građevinski radovi na premoštavanju ove infrastrukture, uz obaveznu suradnju sa komunalnim poduzećima koji upravljaju ovom infrastrukturom;
- Mjere zaštite postojeće elektroenergetske mreže sadržane su u posebnim propisima za izgradnju elektroenergetskih mreža, a u njima su sadržane i mjere zaštite kablovskih vodova na mjestima križanja sa autocestom i priključcima na nju.
- U fazi izvođenja primijeniti sve propisane/uvjetovane građevinske radnje s ciljem zaštite infrastrukturnih vodova.

### Tijekom korištenja

Mjere zaštite infrastrukturnih objekata tijekom korištenja brze ceste svode se na redovnu kontrolu tehničke ispravnosti i redovno održavanje kako eventualna neispravnost ne bi imala negativne posljedice na okoliš, zdravlje ljudi i imovinu.

### 3.13. Buka

#### Tijekom izgradnje

Kako bi se ograničio mogući utjecaj zvučnog zagađenja na zdravlje ljudi tijekom izvođenja radova predlažu se sljedeće mjere ublažavanja/zaštite okoline:

- U sklopu plana uređenja gradilišta predvidjeti i primijeniti mjere za sprječavanje širenja buke s gradilišta iznad dozvoljene razine. Iznimno, u određenim slučajevima, kada nije moguće primijeniti mjere za sprječavanje širenja buke s gradilišta iznad graničnih vrijednosti, predvidjeti mjere kojima se štiti prostor i ljudi, te odrediti vrijeme izvođenja radova sukladno zakonu.
- Aktivnosti gradnje planirati tako da se izbjegavaju paralelne aktivnosti više uređaja u blizini prijemnika;
- Tijekom izvođenja radova vršiti povremeno mjerenje i kontroliranje razine buke, prema pritužbama lokalnog stanovništva
- Tijekom izvođenja radova održavati mehanizaciju (građevinske strojeve i vozila) u ispravnom stanju i iste koristiti samo po potrebi. Oprema koja se ne koristi u tom trenutku treba biti ugašena;
- Korištenje inženjerskih tehnika kontrole buke gdje je praktično (korištenje prigušnih lonaca, prigušivača i sl.);
- U blizini naselja ograničiti aktivnosti koje potencijalno proizvode veliku buku (npr. miniranje) samo u tijeku radnih sati u toku dana (od 7.00 do 19.00, od ponedjeljka do petka, i od 7.00 do 13.00 subotama) i izbjegavanje nedjelja. Izuzetci se mogu primijeniti npr. za pojedine objekte kao što su tuneli;
- U slučaju prekoračenja dopuštenih vrijednosti, osigurati radnicima zaštitnu opremu pri radu i primijeniti propise zaštite na radu.

#### Tijekom korištenja

Ukoliko se kontrolnim mjerenjem buke (prema pritužbama stanovništva) utvrdi da poduzete mjere nisu adekvatne (u slučaju izgrađenih barijera), a u slučaju prekoračenja nivoa buke, predvidjeti dodatne mjere zaštite od buke, u vidu dodatnih barijera za zaštitu od buke, prometnog zastora, koji upija buku, i sl.

### 3.14. Zaštita od mina

#### Tijekom izgradnje

Iako prema dostupnim podacima u blizini trase brze ceste nema minskih sumnjivih površina, izvođenje zemljanih radova i miniranje provoditi sa dodatnom pažnjom i sigurnosnim mjerama za slučaj nesreće. U slučaju bilo kakve sumnje o postojanju minskih naprava radovi se moraju zaustaviti, te kontaktirati MAC BiH za savjetovanje i daljnje upute.

### 3.15. Mjere u vezi rada u vanrednim uvjetima

Vanredni uvjeti podrazumijevaju ljudskim ili prirodnim aktivnostima stvorene okolnosti koje mogu oštetiti prometnicu. U slučaju prirodnih katastrofa, najznačajnije su poplave i potresi. Kao preventivna mjera zaštite od poplava, niveleta brze ceste je projektirana iznad kote stogodišnje vode u Mostarskom blatu i IM-BE polju, te je su planirani propusti koji će poslužiti za evakuaciju voda.

Svi objekti trase i trup trase su projektirani tako da osiguraju sigurnost u slučaju potresa. Za slučajeve pojave vanrednih uvjeta uzrokovanih prirodnim ili ljudskim aktivnostima potrebno je izraditi odgovarajuće planove koji će dati smjernice za djelovanje u takvim situacijama. Plan organizacije gradilišta treba predvidjeti sustav reagiranja u slučaju akcidenata i nesreća, te osigurati potrebna sredstva: pružanje prve pomoći, efikasna prijevozna sredstva i odgovarajuće putevi /načini hitnog prijevoza ekipa za intervencije ili unesrećenih. Primarna aktivnost na preventivnom djelovanju i sprječavanju nesreća je adekvatna obuka svih radnika i svog osoblja uključenog u proces izgradnje i eksploatacije brze ceste. Mjere u slučaju vanrednih uvjeta uključuju:

- U slučaju rasipanja opasnog tereta ili opasnih materija po cesti, promet je potrebno zaustaviti. Potrebno je uputiti zahtjev specijaliziranoj službi koja treba da obavi uklanjanje opasnog tereta, a prema Operativnom planu mjera za akcidentne situacije. U slučaju težih prometnih nesreća važno je adekvatnim prometnim znakovima upozoriti na mjesto nesreće, te obavijestiti hitnu pomoć, policiju i vatrogasnu službu o mjestu nesreće.
- Opremanje prometnice odgovarajućom horizontalnom i vertikalnom signalizacijom koja obuhvata sve vidove potrebnih zabrana i obavještenja u zonama mogućeg zagađenja voda (zone visokog rizika od zagađivanja). Prometnom signalizacijom utjecati na sudionike u prometu koji prevoze opasne materije tako da se smanji brzina vožnje, zabrani pretjecanje kamiona, poveća nivo pažnje, zabrani zaustavljanje vozila na putu.
- Organizirati prijevoz opasnih tereta uz pratnju.
- Pažljivo rukovati lako zapaljivim materijama i otvorenim plamenom, kako bi se spriječili šumski požari. Poštovati sve propise i postupke o zaštiti šuma od požara. Nakon izgradnje, postaviti znakove, koji upozoravaju na ograničenje korištenja vatre ili otvorenog plamena, odnosno opasnost od požara.

## 4. Granične vrijednosti emisija za zagađujuće materije

### 4.1. Granične vrijednosti štetnih materija u otpadnim vodama

Granične vrijednosti za tehnološke otpadne vode definirane su Uredbom o uvjetima ispuštanja otpadnih voda u okoliš i sustave javne kanalizacije („Službene novine FBiH“, broj: 26/20 i 96/20).

Tabela 1. Granične vrijednosti štetnih materija u tehnološkim otpadnim vodama

Parametar	Jedinica mjere	Granične vrijednosti emisije tehnoloških otpadnih voda koje se ispuštaju u		
		površinska vodna tijela	javni kanalizacioni sistem	
1	2	3	4	
<b>A Opći parametri</b>				
1	Maksimalna temperatura	°C	30	40
2	pH		6,5 - 9,0	6,5 - 9,5
3	Taložive materije	ml/l	0,5	10,0
4	Ukupne suspendirane materije	mg/l	35,0	400,0
<b>B Anorganski parametri</b>				
1	Aluminij, Al	mg/l	3,0	3,0

2	Antimon, Sb	mg/l	0,3	0,3
3	Arsen, As	mg/l	0,1	0,1
4	Bakar, Cu	mg/l	0,5	0,5
5	Barij, Ba	mg/l	5,0	5,0
6	Bor, B	mg/l	1,0	10,0
7	Cijanidi slobodni	mg/l	0,1	0,1
8	Cijanidi ukupni	mg/l	0,5	10,0
9	Cink, Zn	mg/l	2,0	2,0
10	Fluoridi	mg/l	10,0	20,0
11	Hlor slobodni	mg/l	0,2	0,5
12	Hlor ukupni	mg/l	0,5	1,0
13	Hloridi	mg/l	250,0	250,0
14	Hrom šestovalentni, Cr <sup>6+</sup>	mg/l	0,1	0,1
15	Hrom ukupni, Cr	mg/l	0,5	0,5
16	Kadmij, Cd	mg/l	0,1	0,1
17	Kalaj, Sn	mg/l	2,0	2,0
18	Kobalt, Co	mg/l	1,0	1,0
19	Mangan, Mn	mg/l	1,0	1,0
20	Molibden, Mo	mg/l	1,0	1,0
21	Nikal, Ni	mg/l	0,5	0,5
22	Olovo, Pb	mg/l	0,5	0,5
23	Selen, Se	mg/l	0,1	0,1
24	Srebro, Ag	mg/l	0,1	0,1
25	Sulfati, SO <sub>4</sub>	mg/l	200,0	300,0
26	Sulfidi, S	mg/l	0,1	1,0
27	Sulfiti, SO <sub>3</sub>	mg/l	1,0	10,0
28	Talij	mg/l	0,5	0,5
29	Vanadij	mg/l	0,5	0,5
30	Volfram	mg/l	5,0	5,0
31	Željezo, Fe	mg/l	2,0	2,0
32	Živa, Hg	mg/l	0,01	0,01
<b>C Nutrijenti</b>				
1	Amonijačni azot, NH <sub>4</sub> -N	mg/l	10,0	40,0
2	Nitratni azot, NO <sub>3</sub> -N	mg/l	10,0	50,0
3	Ukupni azot	mg/l	15,0	100,0
4	Ukupni fosfor, P	mg/l	2,0 (a)	5,0
<b>D Organski parametri</b>				
1	Adsorbilni organski halogeni (AOX)	mg/l	0,5	0,5
2	BPK <sub>5</sub>	mgO <sub>2</sub> /l	25	250
3	Heksahlorbenzen (HCB)	mg/l	0,03	0,03
4	KPK-Cr	mgO <sub>2</sub> /l	125	700
5	Lakohlapljivi aromatski ugljikovodici (BTX)	mg/l	0,1	1,0
6	Lakohlapljivi klorirani ugljikovodici (LKCH)	mg/l	0,1	1,0
7	Mineralna ulja	mg/l	10,0	20,0
8	Teškohlapljive lipofilne tvari (ukupna ulja i masti)	mg/l	20	100
9	Ukupne površinske aktivne tvari (deterdženti i dr.)	mg/l	1,0	10,0
10	Ukupni aromatski ugljikovodici (PAH)	mg/l	0,01	0,01
11	Ukupni fenoli (C <sub>6</sub> H <sub>5</sub> OH)	mg/l	0,1	10,0
12	Ukupni hlorirani bifenili (PCBs)	mg/l	0,01	0,01
13	Ukupni organofosfori i karbamatni pesticidi	mg/l	0,05	0,05
14	Ukupni organohlorni pesticidi	mg/l	0,025	0,025
15	Ukupni organski ugljik (TOC)	mg/l	30,0	50,0
<b>E Radioaktivnost</b>				
1	Ukupna beta radioaktivnost	mBq/l	500	500,0
<b>F Toksičnost</b>				
1	Toksiološki bioogled Daphnia magna Straus, 48hEC50	% otpadne vode u razblaženju	> 50%	

Prema Prethodnoj vodnoj saglasnosti granične vrijednosti (maksimalno dopuštene) ključnih parametara pročišćenih oborinskih onečišćenih voda pri ispuštanju u površinske vode definirane Uredbom o uvjetima ispuštanja otpadnih voda u prirodne recipijente i sustave javne kanalizacije ("Službene novine Federacije BiH", br. 26/20,96/20) prema članu 14. Uredbe:

- ukupne suspendirane tvari 35 mg/l

Ul. Hamdije Čemerlića br.2, 71 000 Sarajevo, telefon 00 387 33 726 700, telefax 00 387 33 726 747,  
e-mail: fmoits@bih.net.ba, www.fmoit.gov.ba

#### 4.2. Granične vrijednosti buke

Dozvoljeni nivoi buke na otvorenom prostoru/vanjske buke – kod prvih stambenih zgrada/kuća, sukladno Zakonu o zaštiti od buke ("Službene novine Federacije BiH", broj 110/12).

Tabela 2. Dozvoljeni nivoi buke

Područje (zona)	NAMJENA PODRUČJA	Najviši dozvoljeni nivoi (dBA)		
		Ekvivalentni nivoi Leq		Vršni nivo
		dan	noć	L1
I	Bolničko-lječilišno	45	40	60
II	Turističko, rekreacijsko, oporavilišno	50	40	65
III	Čisto stambeno, odgojno-obrazovne i zdravstvene institucije, javne zelene i rekreacione površine	55	45	70
IV	Trgovačko, poslovno, stambeno i stambeno uz saobraćajne koridore, skladišta bez teškog transporta	60	50	75
V	Poslovno, upravno, trgovačko obrtničko, servisno (komunalni servis)	65	60	80
VI	Industrijsko, skladišno, servisno i saobraćajno područje bez stanovanja	70	70	85

Leq – ekvivalentni nivo - nivo buke pri srednjoj energetske vrijednosti buke promjenljivog nivoa i ekvivalentna je kontinuiranoj buci mjerenoj u periodu od najmanje 15 minuta.

#### 5. Mjere planirane za monitoring

Monitoring plan treba osigurati praćenje i mjerenje ključnih karakteristika aktivnosti pogona i postrojenja koje mogu uticati na okolinu.

Ciljevi uspostave monitoring plana su praćenje uticaja na okolinu, odnosno:

- praćenje promjene stanja okoline i uticaja na živi svijet kako bi se ukazalo na smanjenja zagađenja,
- da se lociraju i prate uzroci kako bi se mogle poduzimati korektivne i preventivne mjere,
- da se može izvršiti vrednovanje usaglašenosti sa relevantnim zakonskim propisima.

Osnova za monitoring plan je data u skladu sa Zakonom o zaštiti zraka, Zakonom o zaštiti okoliša, Zakonom o otpadu („Službene novine Federacije BiH“, broj 33/03), Zakona o vodama („Službene novine Federacije BiH“, broj 70/06), dopunama i izmjenama navedenih zakona, kao i provedbenim propisima iz oblasti okoliša.

##### 5.1. Monitoring kvalitete voda

Potrebno je pripremiti Plan monitoringa za praćenje kvaliteta površinskih i podzemnih voda tijekom izgradnje

Monitoring nakon puštanja u promet brze ceste, vršiti u skladu sa vodnim aktom.

##### 5.3. Monitoring flore i faune

U toku izvođenja radova i neposredno prije početka izvođenja radova izvođač radova će imati angažovanog biologa/e kako bi se izvršio:

- pregled i snimanje eventualnih rijetkih i ugroženih biljnih i životinjskih zajednica (kao što je populacija ptica, prikanaca, vijuna, oštrulja, rakova i žaba u Mostarskom Blatu), te osigurati mjere predostrožnosti u skladu sa stručnim vodstvom, kako bi se takve zajednice sačuvala ukoliko budu registrirane.
- prije početka gradnje potrebno je odraditi referentno istraživanje ptica koje se nalaze na listi Natura 2000 za BiH, a prisutne su na području Mostarskog blata (prema Studiji o procjeni uticaja na okoliš), te dati preporuke za monitoring

- Prije početka izgradnje provesti detaljna istraživanja dijagnostičkih vrsta na projektnom području u Mostarskom polju za vrste procijenjene kao prioritetna staništa za zaštitu prema Natura 2000 (3140, 3260, 3270, 5210, 6220, 62A0, 91E0)26.
- Osigurati monitoring dlakave i pernate divljači tokom izgradnje duž cijele trase te sukladno rezultatima poduzimati adekvatne mjere.

#### 5.4. Monitoring nivoa buke

Za skupine kuća u naseljima duž trase ceste potrebno je izvršiti jednokratna kontrolna mjerenja buke nakon izgradnja i puštanja u saobraćaj kompletne predmetne dionice puta. Daljnja mjerenja provoditi svakih **5 godina**. Za mjerenja je potrebno izabrati karakteristični objekt i mjerenje izvršiti na strani objekta koja je najviše izložena buci s nove saobraćajnice, i to u vrijeme najvećeg očekivanog saobraćaja. U slučaju da mjerenja pokažu kako su nivoi buke iznad dopuštenih dnevnih i noćnih nivoa, koje iznose 60 dB (A) u toku dana, odnosno 50 dB (A) u toku noći, potrebno je naknadno odrediti mjere zaštite od buke, kako bi se buka svela na prihvatljiv nivo. Učinak mjera zaštite od buke treba provjeriti ponovljenim mjerenjima nakon njihove implementacije.

#### 6. Izvještavanje

Investitor je dužan u fazi korištenja, izvještavati Federalno ministarstvo okoliša i turizma o godišnjim emisijama zagađivanja na način kako je to propisano odredbama Poglavlja IV Pravilnika o registrima postrojenja i zagađivanjima („Službene novine Federacije BiH“, broj 82/07) tako što će podatke unositi u elektronske obrasce postavljene na <http://www.prtr.fmoit.gov.ba>. Izvještaji moraju biti poslani najkasnije do 30.06. tekuće godine za prethodnu godinu izvještavanja.

Investitor je dužan bez odlaganja prijaviti svaku vanrednu situaciju koja značajno utiče na okoliš. Investitor je dužan redovno izvještavati ovo ministarstvo o rezultatima monitoringa.

#### 7. Period važenja dozvole

Ova okolinska dozvola važi **pet godina** počevši od dana uručenja rješenja stranci.

8. U skladu sa čl. 79. stav (6) Zakona o zaštiti okoliša („Službene novine Federacije BiH br. 15/21), ukoliko JP Autoceste FBiH ne pribavi odobrenje za građenje do isteka roka važenja ovog Rješenje, dužno je ponovo dostaviti novu Studiju uticaja na okoliš na ocjenu Federalnom ministarstvu okoliša i turizma.

### O b r a z l o ž e n j e

Investitor JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar je dana 29. 7. 2020. godine podnijelo zahtjev za prethodnu procjenu uticaja na okoliš Federalnom ministarstvu okoliša i turizma za projekat izgradnje brze ceste Mostar – Široki Brijeg – Granica Republike Hrvatske.

S obzirom da namjeravana izgradnja, temeljem čl. 3. i 4. Pravilnika o pogonima i postrojenjima za koje je obavezna procjena uticaja na okoliš i pogonima i postrojenjima koji mogu biti izgrađeni i pušteni u rad samo ako imaju okolinsku dozvolu („Službene novine Federacije BiH“, broj: 19/04), spada u grupu projekata za koje se obavezno vrši procjena uticaja na okoliš prije izdavanja okolinske dozvole od strane Federalnog ministarstva, na temelju člana 20. poglavlja IV istog Pravilnika, tako da je ovo Ministarstvo donijelo Zaključak o izradi Studije uticaja na okoliš od 20.10.2021. godine. Investitor je dostavio Studiju o procjeni uticaja na okoliš dana 13.9.2021. godine uz svoj dopis br. 05-9838-1/21 koja je rađena u martu 2021. godine.

Izrađivač studije je konsultantska kuća ECOPLAN d.o.o. Mostar u saradnji sa drugim konsultantskim kućama (IGH d.o.o. Mostar, Integra konzalting u građevinarstvu i Geocon, geološki geotehnička ispitivanja).

Studija uticaja na okoliš je bila dostupna na web stranici Federalnog ministarstva okoliša i turizma [www.fmoit.gov.ba](http://www.fmoit.gov.ba) od 30.7.2020. godine, na podlinku okolišne dozvole, javne rasprave: <https://www.fmoit.gov.ba/bs/okolisne-dozvole/javne-rasprave-i-javni-uvidi/javni-uvjd-jp-autoceste->

Temeljem čl. 3. i 4. Pravilnika o pogonima i postrojenjima za koje je obavezna procjena uticaja na okoliš i pogonima i postrojenjima koji mogu biti izgrađeni i pušteni u rad samo ako imaju okolišnu dozvolu ("Službene novine Federacije BiH", broj: 19/04), projekati podložani procjeni uticaja na okoliš su:

- Izgradnja novog puta ili trasa i/ili proširenje postojećeg puta sa dvije ili manje traka kako bi se dobile četiri ili više traka, gdje bi takav novi put ili ponovo označeni i/ili prošireni dio puta bio dug 10 km ili duže stalne dužine,

tj. za namjeravani zahvat u prostoru neophodno je izraditi Studiju o procjeni uticaja na okoliš jer spada u grupu projekata za koje je ista obavezna.

U postupku ocjene Studije o procjeni uticaju na okoliš, a u skladu sa čl. 59. Zakona o zaštiti okoliša ("Službene novine Federacije BiH", br. 33/03) i čl. 23. Zakona o izmjenama i dopunama zakona o zaštiti okoliša („Službene novine Federacije BiH“, broj: 38/09) imenovana je Stručna komisija za ocjenu Studije o procjeni uticaju na okoliš Rješenjem ministra br. 14. 10. 2021. godine. Stručna komisija je sastavljena od stručnjaka - specijalista za ocjenu Studije sa aspekta zaštite okoliša u sljedećim relevantnim oblastima: voda, zrak, zemljište/tlo, hidrogeologija, otpad, buka, biodiverzitet, fauna, šume, kulturno-historijsko i prirodno nasljeđe.

U postupku ocjene Studije o procjeni uticaja na okoliš, Federalno ministarstvo okoliša i turizma organiziralo je javnu raspravu u skladu sa odredbama čl. 61. i 62. Zakona o zaštiti okoliša ("Službene novine Federacije BiH", broj 33/03) i čl. 8 Zakona o izmjenama i dopunama zakona o zaštiti okoliša ("Službene novine Federacije BiH", broj 38/09).

Javne rasprave su održane po ustom pitanju u:

- Širokom Brijegu dana 19.10.2021. godine i u Grudama 20.10.2021.godine.

Dnevni red javnih rasprava je bio isti i glasi:

1. Prezentacija zakonskog osnova u postupku izdavanja okolišne dozvole (predstavnik Federalnog ministarstva okoliša i turizma).
2. Prezentacija Studije utjecaja na okoliš (predstavnik konsultanata – ECOPLAN d.o.o. Mostar).
3. Pitanja, diskusija, odgovori i objašnjenja.

Dokumentacija za izdavanje okolišne dozvole dostupna je bila u prostorijama Federalnog ministarstva okoliša i turizma - Sektor za okolišne dozvole, ul. Hamdije Čemerlića br. 2 Sarajevo, soba 312/1 i na web stranici ministarstva [www.fmoit.gov.ba/Okolišne dozvole/Javne rasprave](http://www.fmoit.gov.ba/Okolišne%20dozvole/Javne%20rasprave) i Javni uvidi od 29.9.2021. godine, link <https://www.fmoit.gov.ba/bs/okolisne-dozvole/javne-rasprave-i-javni-uvidi/javna-rasprava-projekat-izgradnje-brze-ceste-mostar-siroki-brijeg-granica-republike-hrvatske-koji-ce-realizirati-jp-autoceste-federacije-bih-d-o-o> .

Primjedbe, informacije, analize ili mišljenja koje mogu biti važne za rješavanje u predmetnom postupku ocjene Studije uticaja na okoliš, mogle su se dostaviti u pisanoj formi u roku od 15 dana nakon održane javne rasprave planirane u Grudama 20.10. 2021. godine (tj. nakon druge javne rasprave) na adresu Federalnog ministarstva okoliša i turizma tj. do 5.11.2021. godine.

Studija o procjeni uticaja na okoliš dostavljena je na ocjenu nadležnim organima iz oblasti zaštite okoliša i zainteresovanim subjektima u skladu sa čl. 58. Zakona o zaštiti okoliša i čl. 22. Zakona o izmjenama i dopunama zakona o zaštiti okoliša, tj. o održavanju javne rasprave blagovremeno su obavješteni pismenim putem dopisom 29.9.2021. godine sljedećim zainteresirani subjekti:

1. Grad Mostar, Odjel za urbanizam i graditeljstvo,
2. Grad Široki Brijeg,
3. Općina Grude,
4. Ministarstvo trgovine, turizma i zaštite okoliša HNK/Ž.
5. Ministarstvo prostornog uređenja, resursa i zaštite okoliša ZHŽ,
6. Federalno ministarstvo zdravstva
7. Federalno ministarstvo prostornog uređenja
8. Federalno ministarstvo prometa i komunikacija
9. Ministarstvo građenja i prostornog uređenja HNK,
10. Ministarstvo saobraćaja i veza HNK,

a istim dopisom su Grad Mostar, Grad Široki Brijeg i Općinu Grude su zamoljeni da o navedenim aktivnostima održavanja javne rasprave obavijesti mjesne zajednice radi informiranja i uključivanja javnosti, a koje gravitiraju predmetnom području trase brze ceste i NVO koje se bave pitanjem zaštite okoliša.

Javna rasprava je uspješno održana. U Širokom Brijegu je bilo prisutno 47 sudionika i u Grudama 41 sudionik. Sa javne rasprave je sačinjen zapisnik i sastavni je dio spisa kao i spisak sa potpisima prisutnih. Za vrijeme javnog uvida pristigli su komentari u pisanoj formi od sljedećih zainteresiranih subjekata:

- Mjesna zajednica Rasno, Široki Brijeg dopisom br. 16/21 od 04. studenog 2021. godine;
- Mjesna zajednica Turčinovići, Široki Brijeg dopisom od 03.11.2021. godine; -Stručna služba za lokalni i ekonomski razvoj Grada Širokog Brijega, dopisom br. 03-188/21-3 od 3.11.2021. godine;
- Udruga Dinarica, dopisom br. 86/2021 od 5.11.2021. godine, Ministarstvo obrazovanja, znanosti, kulture i športa Županije Zapadnohercegovačke br. 07-10-40-03/21 od 28.10.2021. godine;
- Federalno ministarstvo prostornog uređenja dopisom br. 02-19-1-1304/21-2 od 01.11.2021. godine.
- Zavod za zaštitu spomenika se izjasnio svojim dopisom 07-36-4-6718-1/21

Dana 29.11.2021. godine ovo Ministarstvo je od investitora JP Autoceste FBiH zatražilo nadopunu studiju u skladu sa dostavljenim primjedbama, izvještajima članova stručne komisije. Izrađivač studije ECO PLAN d.o.o. Mostar je u vezi sa primjedbama javnosti analizirao iste i dao odgovore koji su sadržani u sljedećoj tabeli:

R.br.	PRIMJEDBA	ODGOVOR
<b>MJESNA ZAJEDNICA RASNO, Grad Široki Brijeg</b>		
1.	Prema navodima lokalnih lovaca, područja na potezu Polugrno – Grude su područja migracija divljih životinja s Čvrsnice prema jugu. Obzirom na intenzitet samih migracija potrebno je prilagoditi i broj lovačkih prolaza/mostova;	<p>Primjedba se prihvaća.</p> <p>Prilikom izrade studije Izrađivač nije raspolagao s podacima o migratornim putevima niti broju divljači na ovom području. Na javnoj raspravi u Širokom Brijegu je zatraženo od prisutnih predstavnika lovačkog društva „Mosor“ Široki Brijeg da dostave podatke kako bi se mogli analizirati i sukladno tome dati rješenje. Naknadno, Izrađivač je pismenim putem (Dopisi br. I-655-1-504/21, I-655-2-504/21 i I-655-3-504/21) zatražio podatke Mjesne zajednice Rasno, lovačkih društava Mosor iz Širokog Brijega i Malić iz Gruda. U roku predviđenom za dopunu Studije zaprimljen je dopis MZ Rasno koji uključuje kartu sa smjerovima migracija divljači na teritoriju MZ Rasno (u prilogu Studije), te podaci iz Godišnjeg plana gospodarenja lovištem "Borak" za 2021./2022., s podacima o migracijskim putovima divljači na području lovišta na koje može utjecati buduća brza cesta koje je mailom dostavilo lovačko društvo Mosor (u prilogu Studije). Osim toga, a vezano za zahtjev iz dopisa MZ Turčinovići za dodatna dva podvožnjaka i dodatnom izmještenom cestom kroz cijelo područje MZ Turčinovići, Projektant je u dogovoru sa Gradom Široki Brijeg, odnosno MZ Turčinovići predvidio dodatnu servisnu cestu uz pokos nasipa/usjeka od PUO Gradina do podvožnjaka Lovачki put s obje strane. Duljina dodatne servisne ceste će iznositi cca 2x2000 metara. Širina servisne ceste iznositi će 2x2.50 metara=5.00 metara sa makadamskim (tampon) zastorom. Na stacionaži ST KM10+413.00 <u>bit će projektiran dodatni objekt ispod trupa brze ceste. Ovaj objekt će se zvati prolaz za životinje</u> Turčinovići, a služiti će i za prolazak mještana i vozila. Svjetle dimenzije prolaza za životinje Turčinovići su BxH= 10.00m x 4.00m, a zastor kroz objekt – tampon.</p> <p>Položaj predviđenog prolaza se nalazi na</p>

R.br.	PRIMJEDBA	ODGOVOR
		migracijskoj ruti koja je dostavljena od strane lovačkog društva. Također, Studijom je propisano provođenje monitoringa prije izgradnje kako bi se utvrdila vrsta i broj divljači, te potvrdile migracijske rute. Ovisno o rezultatima monitoringa prije početka izvođenja radova razmotrit će se da li su propisane mjere dovoljne i da li treba poduzeti dodatne mjere u vidu izgradnje drugih prijelaza za životinje ili postavljanja znakova divljač na cesti.
2.	Na pojedinim mjestima u priloženim „kartama utjecaja“ neka od zemljišta označena kao „samonikla šuma“, više to nisu. Sada su poljoprivredna zemljišta.	Primjedba se ne prihvaća. Izrađivač je raspolagao podacima iz usvojene prostorno planske dokumentacije (Prostorni plan Grada Široki Brijeg za period 2012. – 2032., „Službeni glasnik Grada Širokog Brijega“, br. 7/18) te je istu koristio za grafičke prikaze karata utjecaja. Dakle, prilikom izrade karte utjecaja korištena je usvojena terminologija karte namjene zemljišta važeće i usvojene prostorno-planske dokumentacije.
3.	Obzirom na način na koji se lokalne ceste u mjesnim zajednicama grade i rekonstruiraju mislimo da je trasu brze ceste važno iskomunicirati sa mjesnim zajednicama. Gradnja i rekonstrukcija jako često ovisi o samoinicijativnom angažmanu mjesnih zajednica koji može biti iscrpan proces planiranja, prikupljanja sredstava (nerijetko i velikim donacijama samih mještana) i praćenja radova. Ovo bi moglo pomoći pojedinim mjesnim zajednicama u njihovu daljnjem planiranju samih radova;	Primjedba se ne prihvaća. Lokalne prometnice koje su u koliziji s predmetnom trasom su opisane u poglavlju 5.15. Utjecaj na infrastrukturu, te su dane mjere u sklopu poglavlja 6.3.13. Infrastruktura. Sve navedene kolizije i izmještanja lokalnih prometnica bit će detaljno obrađene u glavnom projektu. Nadzor nad izvođenjem građevinskih radova će biti provođen od strane imenovanog pravnog lica za poslove nadzora na gradilištu.
4.	Postoji li detaljnija studija utjecaja na pojedine dijelove obuhvata, njihova upotreba i razlika, (ne)očekivana gradnja i razvoj obzirom na dosadašnja iskustva...? Ovo pitanje proizlazi iz činjenice da se čak dva čvorišta nalazi na dva suprotna ruba MZ Rasno i iz činjenice da brza cesta dijeli MZ Rasno na dva dijela što naravno nije slučaj sa svakim ostalim mjestom;	Primjedba se ne prihvaća. Studija utjecaja na okoliš urađena je za cijelu dionicu brze ceste Polog – granica RH, te je u sklopu iste opisan projekt glavne trase sa svim njenim pratećim objektima. Trasa je definirana prostorno planskom dokumentacijom: - <b>Prostorni plan Županije Zapadnohercegovačke za period od 2012 do 2032, Široki Brijeg, usvojen u 2013. godini,</b> - <b>Prostorni plan Grada Širokog Brijega za period od 2012. do 2032. godine, usvojen u studenom 2018. godine,</b> - <b>Prostorni plan Općine Grude za period od 2019. do 2032. godine, usvojen u siječnju 2019. godine.</b> Predmetna dionica brze ceste je predviđena u svim navedenim planovima, a isti su bili na javnom uvidu sukladno zakonskoj regulativi.
5.	Obzirom na specifičan oblik parcela (jako duge i jako uske parcele), što je vidljivo u katastru, i obzirom da brza cesta dijeli MZ Rasno na dva dijela, samim time siječe neke od takvih parcela na dva dijela. Na taj način neke od tih parcela bi mogle ostati bez pristupa. Na koji način se rješava taj problem?	Primjedba se prihvaća. Problem presijecanja parcela, odnosno prilaza takvim parcelama rješava se servisnim prometnicama koje se rade u sklopu projekta. Kroz Studiju utjecaja na okoliš definirana je, kroz poglavlje 6.1.1. <i>mjere prevencije i ublažavanja negativnih utjecaja prije početka građenja</i> mjera „Provjeriti da li su predviđeni objekti (prolazi, mostovi, vijadukti, podvožnjaci, nadvožnjaci i sl.) dovoljni za saniranje narušenih komunikacija i da li su potrebni dodatni objekti“ kao i mjera „pronalaženje rješenja kojim će se tijekom gradnje dionice brze ceste i pratećih objekata lokalnom stanovništvu osigurati prilaz parcelama i ostalim područjima koji se nalaze neposredno uz gradnju“. Obzirom da se navedene mjere provode prije početka izvođenja radova, odnosno tijekom izrade sljedeće faze projektne dokumentacije, ovim mjerama se propisuje obveza Investitoru i Projektantu da detaljno



R.br.	PRIMJEDBA	ODGOVOR
		<p>analiziraju sve moguće konflikte u prostoru, te da za sva prepoznata mjesta konflikta daju tehnička rješenja.</p> <p>Zaključno, kroz izradu glavnog projekta detaljno će se riješiti pitanje kolizije prometnice s navedenim parcelama te shodno tomu dati odgovarajuća tehnička rješenja.</p>
6.	<p>Koje su tehničke karakteristike natputnjaka/podvoznjaka preko brze ceste (širine traka i pločnika, jedne ili dvije kolne trake...) što točno znači „natputnjak“ obzirom da je označen na kartama?</p>	<p>Tehničke karakteristike projekta i svih njegovih dijelova dane su u poglavlju 3.2. studije, točnije u poglavlju 3.3.6. <i>Nadvožnjaci, podvožnjaci i propusti</i> je dan popis svih predviđenih objekata na obje poddionice brze ceste. Natputnjak odnosno nadvožnjak predstavlja novi objekt (most) na križanju dviju prometnica (u ovom slučaju postojeće prometnice i brze ceste) kojim se postojeća prometnica, uzdignuta iznad tla prevodi preko brze ceste, koja leži na razini tla, čime se omogućuje nesmetan promet objema prometnicama. Kod podvožnjaka se jedna prometnica vodi ispod razine tla.</p>
<b>MJESNA ZAJEDNICA TURČINOVIĆI, Grad Široki Brijeg</b>		
1.	<p>Obzirom da predmetna brza cesta prolazi dijelom MZ Turčinovići u dužini od cca 4 km i presijeca privatne parcele na dva dijela, a samim tim onemogućava pristup dijelovima parcela koje se nalaze na južnom strani trase, MZ Turčinovići predlaže i zahtijeva da se cijelom južnom stranom brze ceste, da dijelu koji prolazi našom mjesnom zajednicom, izgradi pomoćna prometnica koja bi omogućila da svaki privatni vlasnik može ostvariti pristup svojim vlasničkim parcelama koje je do sada ostvarivao putovima koji se ovom brzom cestom presijecaju. Taj put bi ujedno služio i kao protupožarni put. Također tražimo da se na postojećim lokalnim putovima izgrade dva podvožnjaka kako vlasnici parcela ne bi izgubili prava koja već imaju. Podvožnjaci bi, osim poboljšanja komunikacije između lokalnih putova, bili od velike važnosti za prolaz divljači jer je predmetna trasa prolazi kroz srce lovišta. Na grafičkom prikazu koji vam dostavljamo prilogu ovog očitovanja, naglasili smo na kojim lokacijama bi trebali biti navedeni podvožnjaci i trasa navedene pomoćne prometnice.</p> <p><b>-Podvožnjak 1 – navedeni podvožnjak nalazi se na postojećem putu koji se nalazi uz 400 kV dalekovod, a isti se koristi za održavanje postojećeg dalekovoda, te za pristup vlasničkim parcelama;</b></p> <p><b>-Podvožnjak 2 – navedeni podvožnjak nalazi se na putu koji vodi do postojećih vikend objekata koji su izgrađeni na južnoj strani predmetne brze ceste, a sama brza cesta bi blokirala pristup tim objektima.</b></p>	<p>Primjedba se prihvaća.</p> <p>Nakon dostavljenih primjedbi, Projektant je u dogovoru sa Gradom Široki Brijeg, odnosno MZ Turčinovići predvidio dodatnu servisnu cestu uz pokos nasipa/usjeka od PUO Gradina do podvožnjaka Lovački put s obje strane. Duljina dodatne servisne ceste će iznositi cca 2x2000 metara. Širina servisne ceste iznositi će 2x2.50 metara=5.00 metara sa makadamskim (tampon) zastorom.</p> <p>Na stacionaži ST KM10+413.00 bit će projektiran dodatni objekt ispod trupa brze ceste. Ovaj objekt će se zvati prolaz za životinje Turčinovići, a služiti će i za prolazak mještana i vozila. Svijetle dimenzije prolaza za životinje Turčinovići su BxH= 10.00m x 4.00m, a zastor kroz objekt – tampon.</p>
<b>GRAD ŠIROKI BRIJEG, Stručna služba za lokalni i ekonomski razvoj</b>		
2.	<p>Dana 19.10.2021. godine u Širokom Brijegu je održana javna rasprava o ocjeni Studije utjecaja na okoliš za projekt Izgradnja brze ceste Mostar – Široki Brijeg – Granica RH. Analizom teksta predložene Studije i izlaganja na samoj prezentaciji uočeno je da <u>nije obuhvaćena</u> činjenica postojanja kamenoloma na budućoj trasi brze ceste na lokalitetu Polugrna gdje je Idejnim projektom predviđena izgradnja čvorišta odnosno prometne petlje. Postojeći kamenolom se nalazi na privatnim parcelama: k.č. 2495, k.č. 2496 i k.č. 2497 k.o. Mokro i u vlasništvu je poduzeća KOP-VRILA d.o.o. Široki Brijeg u sklopu kojeg se više od deset godina vrši eksploatacija tehničko-građevnog kamena, s tim da je navedena djelatnost jedini izvor prihoda obitelji vlasnika kamenoloma.</p> <p>Iako je vlasnik tog kamenoloma bio prisutan na javnoj raspravi, smatramo da je potrebno i na ovaj način upoznati Investitora i Izrađivače projektne dokumentacije sa činjenicom da se taj kamenolom nalazi baš na lokaciji planiranog prometnog čvorišta, a sama trasa brze ceste ga presijeca u cijelosti. Također nam je poznato da je poduzeće KOP-VRILA d.o.o. pokrenulo postupak traženja koncesije za novi eksploatacijsko polje POLUGRNO koje se nalazi na k.č. 585 u k.o. Rasno na poziciji prikazanoj na skici u prilogu ovog dopisa. Ova pozicija je cca 300-400 metara prema jugu od planirane trase brze ceste, ali je u neposrednoj blizini ili tangira dio</p>	<p>Primjedba se ne prihvaća.</p> <p>Izrađivač Studije je koristio usvojenu prostorno plansku dokumentaciju (Prostorni plan Grada Širokog Brijega), te je spomenuti kamenolom evidentiran na Prilogu br. 5. Karta utjecaja, List br. 4. Novo eksploatacijsko polje nije evidentirano iz razloga što nije u obuhvatu istraživanja studije, odnosno udaljeno je od osovine ceste više od 250 m. Vezano za položaj čvorišta u nastavku se daje pojašnjenje projektanta: "Čvorište Polugrno se nalazi na terenu vrlo zahtjeve konfiguracije sa naglašeno strmim padinom. Projektant je prilikom lociranja predmetnog čvorišta analizirao više potencijalnih lokacija Čvorišta na udaljenosti +/- 1000 metara u odnosu na lokaciju projektiranu u Idejnom rješenju. Čvorište van razine, za razdvajene kolnike, tlocrtno zahtjeva veliku površinu za smještaj, tako da su se na predmetnom području nastojali optimizirati zemljani radovi. Iz ovih razloga čvorište Polugrno je smješteno na platou postojećeg kamenoloma, gdje se postigao</p>

R.br.	PRIMJEDBA	ODGOVOR
	<p>buduće silazno-ulazne prometnice u sklopu spomenutog čvorišta. Zbog svega navedenog sugeriramo da Investitor projekta i Izrađivač projektne dokumentacije dodatno analiziraju i uzmu u obzir sve naprijed navedeno kako bi se pronašlo optimalno rješenje opisane situacije.</p>	<p>optimalan odnos usjeka i nasipa, bez dodatnih potpornih konstrukcija. Također, postojeća regionalna cesta R425 je tehnički optimalno priključena na čvorište Polugrno na predmetnoj lokaciji. Bilo kakvo tlocrtno izmještanje čvorišta Polugrno, sjeverno ili južno od postojeće lokacije, zahtijevalo bi značajne iskope i potporne konstrukcije (AB potporni zidovi, i/ili zidovi od armiranog tla), kao i značajniju duljinu glavnog privoza Čvorišta prema regionalnoj cesti R425, i to sa nepovoljnijom niveletom, odnosno sa značajno većim uzdužnim nagibom. Čvorište Polugrno sa svim privozima je završeno na razini Glavnog projekta, i niveletski uklopljeno u glavnu trasu BC, tako da u ovoj fazi Projekta nije izvjesno tlocrtno pomjeranje čvorišta Polugrno. Vezano za potencijalno novo eksploatacijsko polje POLUGRNO, na lokaciji označenoj kao k.č 585 u k.o. Rasno, unošenjem koordinata vrha poligona, dostavljenih u Vašem dopisu broj: 03-188/21-3, u georeferencirani koordinatni sustav, utvrdili smo da je samo „nepravilni vrh poligona“ omeđen točkama 3 – 4 – 5 - 6 – 7 u koliziji sa naplatnim objektom čvorišta Polugrno. Ukoliko bi se „ukinuo“ dio poligona omeđen točkama 2 – 3 – 4 – 5 – 6 (naznačen crvenom šrafurom na skici u prilogu), najbliža točka poligona 7 od završetka radova na privozu čvorišta Polugrno bi iznosila cca 30 metara. Ukinuta površina potencijalnog eksploatacijskog polja POLUGRNO bi iznosila 1512 m<sup>2</sup> (površina naznačena crvenom šrafurom), dok bi ostatak potencijalnog eksploatacijskog polja iznosio 22 558 m<sup>2</sup> (poligon omeđen točkama 1 – 2 – 6 – 7 – 8.“</p>
<b>Udruga DINARICA</b>		
1.	<p><i>Stranica studije: 63,64</i>  <i>Poglavlje/Tekst Studije: 3.5.1. Lokalni putevi</i>            Na poddionici 1: Polog – Polugrno planirano je izmještanje i izgradnja servisnih cesta  <i>Komentar WWF Adria: Servisne ceste također trebaju biti opisane u poglavlju 5. Mogući utjecaji na okoliš kako bi se dobio cjeloviti uvid realizacije ovog projekta na sastavnice okoliša</i></p>	<p>Primjedba se djelomično prihvaća. Utjecaj izmještanja postojećih puteva opisan je kroz poglavlje 5.15. Utjecaj na infrastrukturu, dok su utjecaji izgradnje novih puteva opisani kroz više poglavlja u Studiji, kao dio opisa utjecaja izgradnje zahvata. Nove, servisne ceste su sastavni dijelovi objekta brze ceste koje su predviđene u njegovoj naprednoj blizini te se prilikom analize utjecaja promatrano cjelovit objekt sa svim njegovim dijelovima. Ipak, radi boljeg razumijevanja, studija je dopunjena s dodatnim opisima utjecaja kroz više poglavlja. Servisne prometnice su inače planirane kao mjera ublažavanja negativnih utjecaja presijecanja postojećih komunikacija i pristupa do parcela koje su imale pristup prije izgradnje planiranog zahvata. Ukoliko se u komentaru pod „servisne ceste“ misli na ceste koje će se koristiti za vrijeme gradnje brze ceste, one nisu predmetom ove procjene utjecaja na okoliš budući da se u ovom trenutku (idejni projekt) ne zna gdje će one biti, s obzirom da je njihovo planiranje i izgradnja obveza Izvođača radova, koji je prije izvođenja radova dužan napraviti Plan organizacije gradilišta i Elaborat zaštite okoliša. Kroz ovu studiju su dane opće mjere kojih se Izvođač radova mora pridržavati prilikom projektiranja i izgradnje ovih prometnica.</p>
2.	<p><i>Stranica studije: 65, 66</i>  <i>Poglavlje/Tekst Studije: Odlagališta otpada</i>            Poddionica Polog-Polugrno prema podacima Knjige B 1300 – Građevinski projekt odlagališta i pozajmišta sa pristupnim</p>	<p>Primjedba se prihvaća. Na osnovu podataka dostavljenih od Udruga Dinarica (dopis br. 108/2021 od 10.12.2021. godine) koji uključuju lokacije istraživanja i</p>

R.br.	PRIMJEDBA	ODGOVOR
	<p>prometnicama, s predstavnicima općine Široki Brijeg, kroz koju prolazi trasa predmetne poddionice brze ceste najvećim dijelom, dogovoreno je da se parcela k.č. 924 u katastarskoj općini Biograci (Široki Brijeg) predvidi odlagalište materijala</p> <p><i>Komentar WWF Adria:</i> Ova parcela je identificirana u sklopu projekta o očuvanju vrste Phoxinellus pseudalepidotus (stenoendemska vrsta ribe koja se nalazi jedino na području Mostarskog blata) koji provodi WWF Adria i Udruga Dinarica a financira Critical Ecosystem Partnership kao idealno mjesto za rezervat, zbog povezanosti vodnih kanala te imovinsko pravnih odnosa.</p> <p>Predlažemo da se nađe drugo rješenje za odlaganje građevinskog otpada (npr. Unajmljivanje privatnih parcela) kako bi se osigurala zaštita ove vrste koja se jedino može naći na području Mostarskog blata.</p>	<p>prisutnost prikanaca na području Mostarskog blata, točnije lokaliteta predviđenog za odlagalište viška materijala, Konzultant je dopunio studiju spomenutim podacima te predložio mjeru kojom se poništava predmetna lokacija za odlaganje materijala. Također, primjedba je proslijeđena projektantu koji se obratio nadležnoj općini s ciljem iznalaženja nove lokacije za odlagalište inertnog otpada.</p> <p>U procesu iznalaženja nove lokacije za odlagalište inertnog otpada, Projektant je predložio novu lokaciju koja se nalazi sa gornje, južne strane trupa brze ceste, gdje bi novo odlagalište bilo prosječne duljine 1100 metara i širine 150 metara. Odlagalište se nalazi na terenu blagog nagiba prema trupu BC, tako da se dosta pogodno može uklopiti/nivelirati u postojeći teren. Također, nalazi se otprilike na polovici trase poddionice 1, gdje se upravo vrši i većina iskopa za usjek i zasjek, sa značajno manjom transportnom udaljenosti u odnosu na odlagalište u Mostarskom blatu iz ldejnog projekta. Ukupna površina odlagališta iznosi cca 165 000 m<sup>2</sup>, gdje se sa prosječnom visinom od 6 metara može odložiti cca 1 000 000 m<sup>3</sup> materijala. Završetak pokosa nasipa odlagališta je cca 20 tak metara od završetka pokosa usjeka nasipa brze ceste.</p> <p>Novo odlagalište mora zadovoljavati sve mjere propisane ovom Studijom, a detaljna procjena utjecaja na okoliš oba planirana odlagališta svakako je predviđena zakonskom regulativom. Oba odlagališta će detaljno biti obrađena kroz Glavni projekt.</p>
3.	<p><i>Stranica studije: 176, 179, 180</i> <i>Poglavlje/Tekst Studije: 5.7. Utjecaj na vodu</i> 5.7.1. Utjecaj na vode podzemne vode 5.7.2. Utjecaj na površinske vode</p> <p><i>Komentar WWF Adria:</i> Nedovoljno su obrađeni utjecaji na hidrologiju Mostarskog blata, posebno stanje podzemnih voda koje će zasigurno biti pod utjecajem zbog izgradnje mosta preko Lištice, te izmještanjem korita Crnašnice i Mokašnice. Mokašnica je jedno od zadnjih preostalih staništa vrste Phoxinellus pseudalepidotus te se treba posebno uzeti u obzir. Potrebno je poduzeti dodatna istraživanja podzemnih voda kako se ne bi narušio ekosustav Mostarskog blata, koje sukladno direktivi o očuvanju prirodnih staništa i divlje faune i flore predstavlja prioritarno stanište za EU (tip povremena krška jezera).</p> <p>Također, bitno je naglasiti da vrsta Phoxinellus pseudalepidotus u hladno doba godine obitava u podzemnim vodama. Moguće je da će izgradnja ove ceste sasvim narušiti njegovo podzemno stanište te dovesti ovu vrstu (koja je svojevrsan kulturno povijesni simbol kraja Mostarskog blata) u zaborav.</p> <p>Studija navodi da su mogući utjecaji na podzemne vode, međutim nije ocijenjen intenzitet utjecaj za sve izvore tijekom korištenja ceste – npr. za izvor u dolini Jasenice navedeno je da je utjecaj negativan te da bi bilo dobro „poduzeti mjere kojim bi se spriječilo direktno odlaganje otpadnih voda u podzemlje“– ono što je potrebno napraviti kroz postupak procjene utjecaja na okoliš je dati jasan opis utjecaja, odnosno definirati njegov intenzitet te ukoliko se utvrdi da je negativan utjecaj značajan nužno je propisati mjere ublažavanja. Studija ne može donijeti zaključak da „bi bilo dobro provesti mjere“ – to mora biti jasno traženo.</p>	<p>Primjedba se djelomično prihvaća.</p> <p>Podaci o hidrologiji Mostarskog blata su preuzeti iz <i>Knjige C, Hidrogeološki istražni radovi, Brza cesta Mostar- Široki brijeg - granica RH, Idejni i glavni projekt brze ceste Mostar-Široki brijeg-RH</i>. U istoj su prezentirani svi relevantni i dostupni podaci. Utjecaji na površinske vode su dodatno definirani kroz poglavlje 5.7.1. <i>Utjecaji na površinske vode</i>.</p> <p>Podzemne vode Mostarskog blata su izuzetno dobro istražene kroz nekoliko studija i Projekt „Mostarsko blato“. Ipak, za dodatna pojašnjenja hidrogeologija Mostarskog blata je u Studiji dopunjena kroz poglavlje 4.5. <i>Hidrogeološke karakteristike, 4.5.1. Hidrogeološke jedinice, 4.5.2. Tečenje podzemnih voda i slivovi, te 5.7.1. Utjecaj na podzemne vode za izvore Jasenice i Tihaljine</i>.</p> <p>Zaista nije jasno da se u poroznosti šljunka i pijeska čiji međuzrni prostori iznose manje od desetih dijelova milimetra može smjestiti ova vrsta ribe. U tehnici izvedbe nasipa ne remete se naslage šljunka i pijeska koji predstavlja vodonosnik s intergranularnom poroznošću. Samoprečišćavanje ovih naslaga šljunka i pijeska je izuzetno veliko, to je prirodan filter koji fizička onečišćenja (mutnoća i sl) potpuno prečisti nakon par metara, a kemijska i slična najviše do 100 m. U tehnici izvedbe nasipa, prirodno stanje naslage šljunka i pijeska se ne remete.</p>
	<p>Za izvor u dolini Tihaljine navodi se da utjecaj neće biti značajan ukoliko se provedu mjere. Nužno je jasno napisati da se mjere moraju provesti, te u poglavlju u kojem su i opisane mjere ublažavanja negativnih utjecaja potrebno je jasno naznačiti u kojim područjima je nužna provedba mjera zaštite od onečišćenja.</p>	<p>Poglavlje koje se odnosi na izvore Jasenice je u Studiji dopunjeno i bolje pojašnjeno.</p> <p>Za izvor Jasenice navedeno je da se tijekom gradnje na dionici 3+600 – 3+750 km mogu</p>

R.br.	PRIMJEDBA	ODGOVOR
	<p>U Studiji nije na adekvatan način procijenjen utjecaj na površinske vode – ne navodi se intenzitet utjecaja niti za vrijeme izgradnje niti korištenja. Studiju je nužno dopuniti adekvatnim procjenom utjecaja na površinske vode, kako bi se mogao donijeti zaključak o potrebnim mjerama ublažavanja potencijalno značajnih negativnih utjecaja.</p>	<p>očekivati povremeni negativni utjecaji na kvalitetno stanje podzemnih voda u dolini Jasenice, također je navedeno da kvartarne naslage imaju dobra samoprečišćavajuća svojstva i da se utjecaj na podzemne vode unutar ovih naslaga ne očekuju poteškoće. Moguće utjecaji se mogu očekivati u razdobljima velikih voda Lištice, kada može doći do njihovog zamućenja. Ta zamućenja preko ponora na krajnjem jugoistočnom dijelu Mostarsko blata mogu doći do izvora Jasenice. Jasno je naznačeno da su navedena zamućenja povremenog karaktera, te umjerena do intenzivna u razdoblju velikih voda. Za izvor u dolini Tihaljine je dodano detaljnije pojašnjenje vezano za primjenu umjerenih mjera zaštite. Navedene primjedbe uglavnom ne stoje, jer sve navedeno u primjedbama je sadržano u tekstu. U Studiji je jasno navedeno koja su izvorišta ili skupina izvora detaljno istražena i za koje su prema važećem Zakonu o vodama i Pravilniku o utvrđivanju zona zaštite utvrđene pripadajuće zone zaštite. Također su točno navedene stacionaže na koje se odnose na granice slivova i pripadajuće zone zaštite. Jasno je navedeno i koje mjere se moraju provesti za navedene sanitarne zone zaštite u na kojim stacionažama. Vezano za izvore u dolini Tihaljine navedeno je da za iste nisu utvrđene zone zaštite. Prema podacima obavljenih trasiranja podzemne vode, navedeni dijelovi trase koji pripadaju slivu ovih izvora bi se nalazili u IV. Zoni zaštite, za koje je predviđeno i navedeno da se provode mjere za sprječavanje direktnog odlaganja otpadnih voda u podzemlje tijekom gradnje, a same mjere (tehničke) će se propisati u Glavnom projektu. Navedeno je da su granice okršenog slivnog područja ovih izvora unutar stacionaža 26+700 – 30+060 km. Na stacionaži od 30+060 – 33+000 km trasa prelazi preko kvartarnih naslaga u Bekijskom polju, a za koje je navedeno da je to zona umjerene prirodne osjetljivosti (zbog izraženih autopurifikacijskih svojstava naslaga šljunka i pijeska), ali da se trebaju poduzeti mjere sprječavanja direktnog odlaganja otpadnih voda. Tijekom korištenja se pozivanjem na Članak 53, stavak 4. Zakona o vodama FBiH, navodi da se mora izgraditi dovoljan broj mastolova i osigurati dodatno prečišćavanje otpadnih voda s površine kolovoza, kako u uvjetima normalnog prometa, tako i u slučaju akcidentnih događaja. Smatramo da su se na razini Studije jasno naznačili problemi, pozicije i što se treba poduzeti. Tehnički detalji se razrađuju u okviru glavnog projekta.</p>
4.	<p><i>Stranica studije: 192, 193</i>  <i>Poglavlje/Tekst Studije: 5.7.</i> Utjecaj na zaštićene dijelove prirode Mostarsko blato je predviđeno za zaštitu ali zvanična procedura još nije pokrenuta, te s tog aspekta mogu se definirati mogući negativni utjecaji tijekom izgradnje.  Utjecaj na ptice bit će direktan, dugotrajan i negativan što se treba potvrditi stalnim monitoringom tijekom izgradnje.  <i>Komentar WWF Adria:</i> Iako FBiH još nema službeno proglašena područja ekološke mreže (Natura 2000), kao pred-proces napravljena je lista predloženih područja ekološke mreže na kojoj se nalazi i Mostarsko blato, Činjenica da ovo područje nije pod zaštitom nije isprika da se ne procjeni utjecaj na one karakteristike područja zbog kojih je ono predloženo da bude dio mreže Natura 2000. U slučaju da se dogode značajno negativne promjene u stanišnim</p>	<p>Primjedba se djelomično prihvaća.  U tekstu je opisano trenutno stanje vezano za zaštitu Mostarskog blata, gdje je Izrađivač uputio na sve dostupne podatke o ovom lokalitetu. Dodatno su elaborirani utjecaji i propisane dodatne mjere ublažavanja.  Iznalaženje novih varijantnih rješenja u ovoj fazi projektne dokumentacije nije moguće. Naime, trasa brze ceste je definirana Okvirnom strategijom prometa i Transportnom strategijom Bosne i Hercegovine, koje su usvojene 2016. godine. Također, trasa je definirana prostorno planskom dokumentacijom, i to: Prostornim planom Hercegovačko neretvanske županije (koji</p>

R.br.	PRIMJEDBA	ODGOVOR
	<p>uvjetima (vrlo moguće) i Mostarsko blato izgubi karakteristike zbog kojih je na spomenutoj listi, to bi bilo u suprotnosti s odredbama Direktive o pticama i ono što bi FMOIT trebalo imati na umu je da za svoja predložena područja mora osigurati zaštitu do njihovog formalnog proglašenja. Takve situacije možemo vidjeti u drugim zemljama koje su sada članice EU, a koje su procjenjivale utjecaj na područja koja su predlagala kao dio ekološke mreže i prije nego su bile članice EU.</p> <p>Dodatno, nije prihvatljivo da Studija procjeni mogućnost negativnog i dugoročnog utjecaja (na ptice), a potom ne definira intenzitet utjecaja niti propiše mjere ublažavanja. Monitoring koji je predložen za vrijeme izgradnje ni u kojem slučaju ne može služiti kao mjera ublažavanja utjecaja.</p> <p>Zaključno, Studija treba jasno definirati intenzitet utjecaja na ptice prije ishoda daljnjih dozvola definirati mjere ublažavanja – ukoliko to nije moguće nužan je odabir drugi varijantnih rješenja s obzirom da se radi o značajnom području za ptice koje je na listi predloženih Natura 2000 područja, te također, kako je navedeno i u samoj Studiji, Mostarsko blato kandidat za IBA područje.</p>	<p>je usvojen 2021. godine), Prostornim planom Županije Zapadnohercegovačke (usvojen 2013. godine), Prostornim planom Grada Širokog Brijega (usvojen 2018. godine) i Prostornim planom općine Grude (usvojen 2019. godine). Svi ovi planovi su prošli zakonsku proceduru javnih konzultacija.</p> <p>Osim toga, za cijelu dionicu brze ceste Mostar – Široki Brijeg – Granica RH 2019. godine je izrađena Prethodna procjena utjecaja na okoliš te je ista bila na javnom uvidu kod Federalnog ministarstva okoliša i turizma, kao i na web stranici ministarstva gdje je bila dostupna od 30.7.2020. godine. U postupku javnog uvida nije bilo primjedbi.</p>
5.	<p><i>Stranica studije: 195</i>  <i>Poglavlje/Tekst Studije: 5.7. Utjecaj na floru i faunu</i>  <i>Komentar WWF Adria:</i> Na predmetnom području nalaze se stanišni tipovi od interesa za EU sukladno Direktivi o očuvanju prirodnih staništa i divlje faune i flore (uključujući prioriteta staništa) na koja će zahvat imati značajno negativne utjecaje. Također, utjecaji ove ceste odrazit će se značajno negativno na vrstu <i>Phoxinellus pseudalepidotus</i> – što znači da ukoliko se ne propiše mjere kojima se ti utjecaji mogu svesti na prihvatljivu razinu, odnosno mjere kojima se može spriječiti gubitak značajnih staništa te smanjenja brojnosti populacije prikanaca (<i>Phoxinellus pseudalepidotus</i>) ovaj zahvat ne može biti prihvaćen te je potrebno odabrati drugo varijantno rješenje. <i>Phoxinellus pseudalepidotus</i> će u sljedećoj revidiranoj verziji IUCN crvene liste biti zasigurno kritična ugrožena vrsta (CE) zbog uništavanja staništa, tj. isušivanja Mostarskog blata od strane Elektroprivrede HZHB. Jugoistočni dio Mostarskog blata s akumulacijama je već sasvim narušen te prikanac trenutno obitava većinom u gornjem sjeverozapadnom dijelu koji će presijecati navedena cesta.</p> <p>U Studiji je pogrešno procijenjen utjecaj za vrijeme korištenja zahvata – nije naveden utjecaj fragmentacije staništa koji dovodi do stradavanja vrsta, ali i do smanjenja kvalitete okolnih staništa te može biti značajan za određene vrste. Utjecaji fragmentacije moraju biti ublaženi – ovisno o sastavu vrsta na tom području planiraju se različiti propusti za faunu. U poglavlju koje opisuje mjere ublažavanja navedeno je sljedeće: „Tijekom korištenja prometnice prohodnost migracijskih puteva će se održavati putem izgrađenih propusta, nadvožnjaka i podvožnjaka“. Ovo nije dobra mjera jer nije jasno tko će definirati područja na kojima će se graditi ovi elementi. To je potrebno definirati za vrijeme procjene utjecaja.</p> <p>Zaključno, Studija se treba dopuniti u dijelu koji opisuje utjecaj na faunu tijekom korištenja zahvata te jasno definirati dijelove ceste na kojima je potrebno provesti mjere ublažavanja. Također, nije definiran intenzitet utjecaja buke na okolnu faunu tijekom korištenja zahvata.</p>	<p>Primjedba se prihvaća.</p> <p>Studija je dopunjena dodatnim mjerama, sukladno raspoloživim podacima.</p> <p>Uvaženi su dostavljeni podaci o istraživanjima prikanca na Mostarskom blatu objavljeni u izvještaju <i>Očuvanje steno-endemske vrste prikanac (Phoxinellus pseudalepidotus) u Mostarskom blatu, Bosna i Hercegovina (2020. i 2021. g.)</i> te su predložene mjere ublažavanja prije izgradnje, za vrijeme izgradnje i korištenja predmetne ceste.</p>
6.	<p><i>Stranica studije: 207</i>  <i>Poglavlje/Tekst Studije: 5.19. Međuodnos gore navedenih faktora</i>  Analizirajući sve navedene faktore mogućeg utjecaja ... i uspoređujući ih međusobno, može se zaključiti da njihov međusobno odnos neće proizvesti značajne negativne utjecaje na okoliš, ukoliko se budu poštivale sve propisane mjere. <i>Komentar WWF Adria:</i> Ovaj zaključak nije u skladu s opisom utjecaja, posebno kada govorimo o utjecajima na prirodu, gdje su navedeni trajni utjecaji gubitka staništa te smanjenje brojnosti populacija određenih vrsta faune. Nije jasno kojom metodologijom analize utjecaja se došlo do zaključka da opisani negativni utjecaji neće biti značajni? Ovaj zaključak posebno se ne može izvesti kada uzmemo u obzir da za većinu utjecaja uopće nisu propisane mjere ublažavanja, nego je navedeno da se provodi monitoring.</p>	<p>Primjedba se djelomično prihvaća.</p> <p>Obzirom da su prethodni komentari usvojeni, te je Studija dopunjena dodatnim mjerama za floru i faunu, odnosno prirodu, obrazloženo je da će negativni utjecaji biti dodatno ublaženi. Samim time su i interakcijski utjecaji na sastavnice okoliša umanjeni.</p> <p>Studija je rađena na osnovu dostupnih podataka, te je na osnovu istih definiran zaključak, koji je dopunjen sukladno rezultatima procjene kumulativnih utjecaja.</p>

R.br.	PRIMJEDBA	ODGOVOR
7.	Isti komentar odnosi se i na poglavlje 10. zaključak (str. 246). <i>Stranica studije: 224</i> <i>Poglavlje/Tekst Studije: 6.3. Tehničke mjere prevencije, smanjivanja ili ublažavanja negativnih utjecaja 6.3.10. Flora i fauna Tijekom izgradnje Prati stanje endemskih vrsta ribe (prikanač, vijun, oštrulj, imotska gaovica) na području Lištica i Grudskog vrila</i> <i>Komentar WWF Adria: Praćenje stanja vrste ne može biti mjera ublažavanja negativnih utjecaja. Kako je već navedeno, očekuju se značajno negativni utjecaji na ovu vrstu, stoga se predlaže da se građevinskim radovima osigura stanište (osigurati vodene površine) na određenim dijelovima tijekom cijele izvedbe radova te da se uz pomoć biologa i ribara ova vrsta izlovi na mjestima gdje obitava i unese u nova područja u Mostarskom blatu koja neće biti pod utjecajem radova.</i>	Primjedba se prihvaća Studija je dopunjena dostavljenim podacima o istraživanjima prikanača na Mostarskom blatu, a koji su objavljeni u izvještaju <i>Očuvanje steno-endemske vrste prikanač (Phoxinellus pseudalepidotus) u Mostarskom blatu, Bosna i Hercegovina (2020. i 2021. g.)</i> . Sukladno tomu predložene su mjere ublažavanja prije izgradnje, za vrijeme izgradnje i korištenja predmetne ceste.
8.	<i>Stranica studije: 225</i> <i>Poglavlje/Tekst Studije: 6.3. Tehničke mjere prevencije, smanjivanja ili ublažavanja negativnih utjecaja 6.3.10. Flora i fauna. Voditi evidenciju o stanju, prisutnosti i zadržavanju populacije ptica (vrste sa liste NATURA 2000) na Mostarskom blatu kako bi se na vrijeme poduzele dodatne mjere zaštite i ublažavanja. Komentar WWF Adria: Kako je već navedeno u komentarima iznad, monitoring, odnosno evidencija o stanju, prisutnosti i zadržavanju ptica nikako ne može biti mjera ublažavanja utjecaja. Monitoring služi kako bi se uvidjelo da li propisane mjere ublažavanja imaju učinka.</i>	Primjedba se prihvaća. Studija je dopunjena dodatnim mjerama i obrazloženjima.
9.	<i>Dodatni komentari: U Studiji nedostaje procjena kumulativnih utjecaja na sastavnice okoliša. U postupcima procjene utjecaja na okoliš nužno je analizirati utjecaje zahvata sa ostalim elementima u okolišu, odnosno sa:</i> <i>- Postojećim zahvatima u okolici koji imaju utjecajna isto područje,</i> <i>- Planiranim zahvatima koji su u fazi odobravanja i mogu imati utjecaj na isto područje. Napominjemo, kao što je točno navedeno i u Studiji utjecaja na okoliš, da ja zagađivač u okolišu po FBiH Zakonu o zaštiti okoliša, ali i zakonima na ostalim nivoima vlasti, te EU Direktivama te međunarodnim konvencijama ratificiranim od strane BiH, dužan nadoknaditi štetu nanесenu tijekom izgradnje ili je prevenirati. Stoga se nadamo da ćete uzeti naše komentare i prijedloge u obzir. U prilogu vam dostavljamo Plan mjera za očuvanje vrste Phoxinellus pseudalepidotus koji je objavljen u junu 2021. godine.</i>	Primjedba se prihvaća. Studija je dopunjena analizom kumulativnih utjecaja.
<b>ŽUPANIJA ZAPADNOHERCEGOVAČKA, Ministarstvo obrazovanja, znanosti, kulture i športa</b>		
1.	Predstavnicima Zavoda za zaštitu kulturno-povijesne i prirodne baštine Županije Zapadnohercegovačke sudjelovali su na javnim raspravama o ocjeni Studije utjecaja na okoliš za projekt izgradnje brze ceste Mostar – Široki Brijeg – granica RH održanim u Širokom Brijegu. Nakon pregleda idejnog i glavnog projekta brze ceste Mostar – Široki Brijeg – granica RH, Ministarstvo obrazovanja, znanosti, kulture i športa Županije Zapadnohercegovačke dostavlja komentare na podnaslove 4.11. Zaštićeni dijelovi prirode, kao i 4.12. Kulturno-povijesna baština. U dijelu 4.11. studije o procjeni utjecaja studije na okoliš brze ceste Mostar – Široki Brijeg – granica RH navedeno je kako će Zavod za zaštitu kulturno-povijesne i prirodne baštine ŽRH kao stručna institucija uraditi valorizaciju prema IUCN kategorizaciju zaštićenih dijelova prirode. U dokumentu „Strategija razvoja Županije Zapadnohercegovačke“ za razdoblje 2021. – 2027. godine, mjera 3.3.2. Ulaganje u zaštitu i održavanje zemljišta, voda, šuma i zraka odnosi se na ključna područja djelovanja u okviru ove razvojne mjere odnose se između ostalog na zaštitu i obnovu biološke raznolikosti i tla te promicanje eko-uzluga, uključujući NATURA 2000, i „zelenu“ infrastrukturu, a kao institucija odgovorna za koordinaciju provedbe mjere navedeno je Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i zaštite okoliša Županije Zapadnohercegovačke. Druga važna mjera za ovaj dio je 3.3.3. Razvoj sustava gospodarenja zaštićenim područjima Dio 4.12. navedene Studije, koji se odnosi na kulturno-povijesnu baštinu, u skladu sa Zakonom o zaštiti i korištenju kulturno-povijesne i prirodne baštine („Narodne novine Županije Zapadnohercegovačke“, broj 6/99, u daljnjem tekstu Zakon), nadležno tijelo je Zavod za zaštitu kulturno-povijesne baštine i prirodne (u daljnjem tekstu: Zavod), pri Ministarstvu obrazovanja, znanosti, kulture i športa Županije Zapadnohercegovačke. Zavod mora biti uključen u proces izrade idejnog i glavnog projekta, kako bi se pravovremeno moglo očitovati po pitanju zaštite baštine s točno označenim parcelama kroz koje prolazi trasa autoceste. Također, sukladno članku 49. Zakona radovi na nepokretnim zaštićenim dobrima i pokretnim dobrima kulturno-povijesne i prirodne baštine, mogu se izvoditi samo uz pribavljenu suglasnost Zavoda; članku 50. Zakona ako se izvođač radova ne pridržava utvrđenih mjera za zaštitu Zavod je dužan pokrenuti postupak kod nadležnog inspeksijskog organa za obustavljanje daljnjih radova dok se ne osiguraju uvjeti za njihovo pravilno izvođenje. Ako se u tijeku izvedbe radova pojavi nepredviđena opasnost za zaštićeno dobro, Zavod može izmijeniti, odnosno dopuniti mjere za zaštitu, o čemu odmah obavještava izvođača radova i tijelo uprave nadležno za polove građenja; članku 51. kada izvođač građevinskih ili drugih radova naiđe na nekretnine, pokretne stvari ili njihove ostatke dužan je obavijestiti Zavod; članku 52. Zakona investitor je dužan prigodom izvođenja građevinskih i drugih radova osigurati sva potrebna sredstva za zaštitu dobara kulturno-povijesne i prirodne baštine koja bi tim radovima	

R.br.	PRIMJEDBA	ODGOVOR
	<p>mogla biti ugrožena.</p> <p>Za obavljanje konzervatorskih i restauratorskih radova potreban je prethodni stručni elaborat na koji daje suglasnost Zavod, sukladno članku 53. Zakona. Arheološka i druga istraživanja dobara kulturno-povijesne i prirodne baštine mogu obavljati, u skladu s programom svojih istraživanja.</p> <p>Također, zbog mogućnosti pronalaska novih nalazišta tijekom izvođenja radova, Zavod zadržava pravo nadzora, kako bi se pravovremeno i adekvatno reagiralo i zaštitilo kulturno-povijesnu i prirodnu baštinu.</p>	
	<p>ODGOVOR: Prilikom izrade Studije korišteni su važeći prostorni planovi, konkretno Prostorni plan Županije Zapadnohercegovačke, Prostorni plan Grada Širokog Brijega i Prostorni plan općine Grude.</p> <p>U poglavlju 4.11. Zaštićeni dijelovi prirode navedena rečenica je preuzeta iz Odluke o provođenju prostornog plana Županije Zapadnohercegovačke.</p> <p>U poglavlju 4.12. Kulturno-povijesna baština naveden je spomenuti Zakon.</p>	
<b>Federalno ministarstvo prostornog uređenja</b>		
1.	<p>Uvidom u tekst javnog poziva, dostupne relevantne dokumentacije na <a href="http://www.fmoit.gov.ba/okolišne-dozvole/Javne-rasprave-i-Javni-uvidi">www.fmoit.gov.ba/okolišne dozvole/Javne rasprave i Javni uvidi</a>, za Javnu raspravu – projekat izgradnje brze ceste Mostar – Široki Brijeg – granica Republike Hrvatske, informišemo vas kako slijedi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- U skladu sa članom 115. stav 1. Zakona o prostornom planiranju i korištenju zemljišta na nivou Federacije BiH Prostorni plan Bosne i Hercegovine za period od 1981. do 2000. godine je na snazi do donošenja Prostornog plana Federacije BiH. Istim nije planirana izgradnja predmetne ceste.</li> <li>- Prijedlogom Prostornog plana Federacije BiH (nalazi se u parlamentarnoj proceduri donošenja) planirana je i obrađena predmetna cesta.</li> <li>- Prostornim planom područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine „Autocesta na koridoru Vc“, planirano je da se na petlji Mostar sjever osigura priključak brze ceste do spoja sa M6.1., ova dionica je ujedno početak brze ceste Mostar – Široki Brijeg – Grude – granica RH.</li> </ul> <p>Prethodna procjena utjecaja na okoliš projekta izgradnje brze ceste Mostar – Široki Brijeg – granica Republike Hrvatske, Studija uticaja na okoliš treba da bude usklađena sa važećim planskim dokumentima, ista prethodi izdavanju okolinske dozvole, što je jedan od uslova izdavanja urbanističke saglasnosti za izgradnju infrastrukturnog objekta od značaja za Federaciju BiH.</p>	<p>Primjedba se djelomično prihvaća.</p> <p>U Studiji su analizirani prostorno planski dokumenti na predmetnom području, kao što je vidljivo u poglavlju 2.3. Prostorno-planska dokumentacija.</p> <p>Dodatno, Studija je dopunjena prvom točkom dopisa, kao i činjenicom da je Prostorni plan Hercegovačko-neretvanske županije usvojen 26.2.2021. godine i to:</p> <p>Prijedlog prostornog plana Federacije Bosne i Hercegovine za period 2008.-2028.</p> <p>Prostorni plan područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH „Autocesta na koridoru Vc“ Zapadnohercegovačke županije za period 2012.-2032.</p> <p>Prostorni plan Grada Široki Brijeg za period 2012. – 2032.</p> <p>Prostorni plan općine Grude za period 2012. – 2032.</p> <p>Prostorni plan općine Mostar</p>

Dopunjena Studija uticaja na okoliš je dostavljena od strane JP Autoceste FBiH dana 29.12.2021. godine uz dopis broj 05-9838-3/21, koja je dostavljena članovima stručne komisije na ponovni pregled i konačnu ocjenu. Stručna komisija se usaglasila da su mjere zaštite okoliša koje su navedene u dopunjenoj Studiji uticaja na okoliš dovoljne da se spriječe ili ublaže tj. svedu na najmanju moguću mjeru negativni uticaji na okoliš i da uz njihovo poštivanje i provođenje kako u fazi izgradnje tako i u fazi korištenja brze ceste, i na taj način Studija je ocijenjena kao prihvatljiva. Sve primjedbe javnosti koje su stigle su komentarisane, opravdane su uvažene, a za one koje nisu dato je obrazloženje i sastavni su dio ovog rješenja.

Investitor je pribavio Rješenje o prethodnoj vodnoj saglasnosti koje je izdala Agencija za vodno područje Jadranskog mora Mostar, broj: UP/40-1721-2-33/21 od 11.02.2022. godine u kojoj su propisani uvjeti zaštite voda pri izgradnji i korištenju predmetne dionice brze ceste.

Izrađivač studije konsultantska kuća ECOPLAN d.o.o. Mostar u saradnji sa drugim konsultantskim kućama (IGH d.o.o. Mostar, Integra konzalting u građevinarstvu i Geocon, geološki geotehnička ispitivanja) je utvrdila da projekat izgradnje predmetne brze ceste neće imati značajan prekogranični uticaj na Republiku Hrvatsku u kontekstu Espoo konvencije, tako da ovi uticajui nisu posebno razmatrani u okviru Studije.

Nakon ovako provedenog postupka, ovo Ministarstvo je postavilo nacrt okolišne dozvole na službenu web stranicu [www.fmoit.gov.ba](http://www.fmoit.gov.ba), link: <https://www.fmoit.gov.ba/bs/okolisne-dozvole/javne-rasprave-i-javni-uvidi/javni-uvicid-u-nacrt-okolisne-dozvole-za-projekat-izgradnje-brze-ceste-polog-granica-rh-jp-autoceste-fbih> od 27. 01.2022. godine. Mišljenja zainteresirane javnosti na dopunjenu studiju nije bilo, osim što je svoje primjedbe dostavio podnosilac zahtjeva JP Autoceste FBiH koje su uvažene uglavnom su se odnosile na to da se ne dupliraju mjere zaštite okoliša i sl..

Zaključkom o visini naknade za rad članova Stručne komisije za ocjenu Studije o procjeni utjecaja na okoliš za projekt izgradnje brze ceste Mostar – Široki Brijeg – Granica Republika Hrvatska od 17.01.2022. godine JP Autoceste su bile u obavezi uplatiti iznos od 3507, 25 KM na temelju odredbe članka 70. stavak 2. Zakona o organizaciji organa uprave u Federaciji Bosne i Hercegovine („Službene novine Federacije BiH“, br. 35/05), člana 12. Pravilnik o utvrđivanju uslova i kriterija za stavljanje na listu stručnjaka koji mogu biti imenovani u stručne komisije za ocjenu studija uticaja na okoliš („Službene novine Federacije BiH“, broj: 63/21) i tačke 6. rješenja Federalnog ministra okoliša i turizma broj: UPI 05/2-02-19-5-94/20 od 14. 10. 2021. godine, a dokaz o uplati je dostavljen 26.01.2022. godine.

Postupajući u naprijed navedenom upravnom postupku, a polazeći od odredbi o osnovnim obavezama investitora propisanim u čl. 67. Zakona o zaštiti okoliša, te uzimajući u obzir sadržaj Studije o procjeni uticaja na okoliš, prijedloga zainteresiranih strana, Federalno ministarstvo je ocijenilo da će se propisanim mjerama i uvjetima postići odgovarajući, zakonom propisani stupanj zaštite okoliša, sukladno čl. 17. Zakona o izmjenama i dopunama zakona o zaštiti okoliša („Službene novine Federacije BiH“ broj: 38/09) i čl. 71. Zakona o zaštiti okoliša („Službene novine Federacije BiH“ broj: 33/03). Studija o procjeni uticaju je dala procjenu predloženog projekta na okoliš, utvrdila mjere ublažavanja negativnih efekata na okoliš i mjere monitoringa, te je ovo Federalno ministarstvo cijeno da je predmetni projekat okolišno prihvatljiv. Na osnovu izloženog, ocijenjeno je da su se stekli uvjeti u smislu čl. 71. Zakona o zaštiti okoliša, te da su zadovoljeni zakonom utvrđeni preduvjeti za dobijanje okolinske dozvole, te je odlučeno kao u dispozitivu ovog rješenja.

U skladu s Zakonom o federalnim upravnim taksama i tarifi federalnih upravnih taksi („Službene novine Federacije BiH“, broj: 43/13) podnosilac zahtjeva je uplatio 250,00 KM na budžetski račun kod UNION banke d.d. Sarajevo.

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

**MINISTRICA**

**dr. Edita Đapo**

**Dostaviti:**

- JP Autoceste Federacije BiH d.o.o. Mostar, Adema Buća 20, 88000 Mostar
- Grad Mostar, Odjel za urbanizam i graditeljstvo, Gradsko područje Mostar-Sjever, Hrvatskih branitelja br. 2, 88 000 MOSTAR
- Grad Široki Brijeg, Fra Didaka Buntića 11, 88220 Široki Brijeg
- Općina Grude, Služba za prostorno uređenje, imovinsko-pravne poslove, geodetske poslove i katastar, 88 340 GRUDE
- Ministarstvo trgovine, turizma i zaštite okoliša, Braće Fejića bb, 88 000 MOSTAR
- Ministarstvo prostornog uređenja, resursa i zaštite okoliša, Fra Grge Martića 29, 88 240 Posušje
- Federalno ministarstvo prostornog uređenja, Hamdije Čemerlića 2, 71 000 Sarajevo
- MZ Rasno, Široki Brijeg, 88220 Široki Brijeg
- Mjesna zajednica Turčinovići, Grad Široki Brijeg, 88220 Široki Brijeg
- Udruga Dinarica, Kralja Petra Krešimira IV, SPC Rondo Lam 2. 88000 MOSTAR
- Federalna uprava za inspeksijske poslove, Fehima ef. Čurčića br. 6, 71 000 Sarajevo
- Sektor za okolinske dozvole
- Arhiva