

Broj: UPI 05/2-02-19-5-206/19 SN

Sarajevo,16. 02. 2021. godine

Federalno ministarstvo okoliša i turizma, rješavajući po zahtjevu investitora Javno preduzeće Autoceste Federacije BiH (JP Autoceste FBiH), na temelju čl. 68. i 71. Zakona o zaštiti okoliša (¨Službene novine Federacije BiH¨, br. 33/03), čl. 17. i 18. (54a) Zakona o izmjenama i dopunama zakona o zaštiti okoliša (“Službene novine Federacije BiH¨, broj 38/09) i čl. 200. Zakona o upravnom postupku (¨Službene novine Federacije BiH¨, br. 2/98 i 48/99), d o n o s i:

## R J E Š E NJ E

**1.** **Izdaje se okolinska dozvola** Javnom preduzeću Autoceste Federacije Bosne i Hercegovine (JP Autoceste FBiH), za projekat za izgradnje dionice autoceste Mostar Jug – Tunel Kvanj na koridoru Vc (LOT 4) u ukupnoj dužini 9,2 km, a na temelju Prostornog planu područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine „Autocesta na Koridoru Vc“ za period od 20 godina koji je objavljen u „Službenim novine Federacije BiH“, broj: 100/17.

**2. Opis dionice za koju se odnosi okolinska dozvola**

U skladu s idejnim projektom, poddionica Mostar jug-tunel Kvanj u dužini 9,2 km predstavlja sjeverni dio dionice Mostar jug - Buna. Poddionca počinje petljom Mostar jug i završava ulazom u tunel Kvanj. Petlja se nalazi u blizini aerodroma Mostar i čini sjecište autoceste sa postojećim magistralnim putem M6.1 povezujući autocestu sa južnim dijelom Mostara. Nakon petlje trasa se nalazi u neposrednoj blizini aerodroma Mostar gdje je predviđen tunel (tunel Mostar jug L=232 m) ispod aerodroma kako bi se omogućila konstrukcija još jedne dodatne piste. Po izlasku iz ovog tunela, trasa slijedi postojeću željezničku prugu Mostar-Čapljina, veoma uskim koridorom na jug. Trasa onda ide paralelno sa aerodromom Mostar u pravcu naselja Ortiješ i Kosor, a onda trasa slijedi pomoćnu pistu aerodroma na udaljenosti 35-45 m, prelazeći poljoporivredna polja u Ortiješu. Poddionica dalje prelazi Bunu, mostom Buna (L=326 m), prolazi poljoprivrednim područjem Malo Polje, prelazi Bunicu mostom (L=211 m) i nastavlja vijaduktom (vijadukt Brijeg L=258 m) koji vodi do brda Hodbina te dalje do ulaza u tunel Kvanj4. Poddionica se završava na stacionaži 9+125+000 km. Dio dionice od Bune do ulaza u tunel Kvanj ima nagib od 5% i predviđena je traka za sporu vožnju (L=2.465 m). Planirano je projektovanje dodatnih pristupnih puteva koji su potrebni radi poboljšanja mreže lokalnih puteva i osiguranja pristupa zemljišnim parcelama koje presijeca autocesta.

**3. Opis aktivnosti**

Najznačajniji radovi planirani da se izvedu tokom izgradnje podzemnih dijelova poddionice Mostar jug-tunel Kvanj su:

* pripremni radovi – čišćenje terena (uklanjanje grmova, obaranje i uklanjanje drveća, rušenje i uklanjanje montažnih i drugih građevina),
* zemljani radovi i temelji – iskopavanje (površinski slojevi humusa uz utovar, iskopavanje zemljanog materijala za temelje, jaraka za kanale, odvodnih kanala, šahtova i drenaže), nasipi,
* postavljanje agregata ispod osnove,
* zaštitni slojevi sa bitumenskom maskom,
* asfaltiranje,
* postavljanje betonskih ograda,
* izrada uzdužne i poprečne drenaže.

**3. Mjere ublažavanja i izbjegavanja negativnih utjecaja na okoliš**

## Staništa, flora i fauna

| *Faza* | *Utjecaji* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* |
| --- | --- | --- |
| Predizgradnja | Neželjeni utjecaji zbog neadekvatnog planiranja radova i zahtjeva Glavnog projekta  Nedostatak podataka o nultom stanju dijagnostičke vrste *Scorzonera villosa* na suhim travnjacima i hazmofitskoj vegetaciji | * Sprovesti detaljna istraživanja dijagnostičke vrste *Scorzonera villosa* na suhim travnjacima na projektnom području i vapnenačkim stjenovitim padinama sa hazmofitskom vegetacijom na brdu Hodbina * U Glavni projekt uključiti zahtjev za revitalizacijom staništa nakon završetka izgradnje sadnjom autohtonih biljnih vrsta karakterističnih za to područje (npr. hrastova stabla na padinama) i spriječiti rast i širenje invazivnih vrsta.   Pripremiti priručnik za građevinske radnike i ostalo osoblje o važnim vrstama i staništima i o njihovoj identifikaciji, kao i smjernice za njihovo očuvanje i postupke, ako se nađu tokom rada. |
| Izgradnja | Gubitak staništa zbog pripreme gradilišta i tokom izvođenja građevinskih radova, fragmentacije staništa | * Za vrijeme uklanjanja vegetacije i zemljanih radova potrebno je adekvatno upravljati materijalima, kako bi se spriječila degradacija prirodne vegetacije i invazija alohtonih vrsta u prirodna staništa.   Samo trasa autoputa se može koristiti za aktivnosti izgradnje i organizacije gradilišta. U slučaju da se javi potreba za dodatnim područjima npr. pristupni putevi do trase autoputa, prirodna područja poput šuma, livada i travnjaka se moraju izbjeći, te se mogu koristiti isključivo već modificirana područja (npr. postojeći putevi ili degradirana prirodna staništa). |
| Potencijalno dodatno degradiranje staništa | * Samo trasa autoputa se može koristiti za aktivnosti izgradnje i organizacije gradilišta. U slučaju da se javi potreba za dodatnim područjima npr. pristupni putevi do trase autoputa, prirodna područja poput šuma, livada i travnjaka se moraju izbjeći, te se mogu koristiti isključivo već modificirana područja (npr.postojeći putevi ili degradirana prirodna staništa). * Implementirati mjere sprječavanja onečišćenja na gradilištu, npr. tankvane za sprječavanje prosipanja iz spremnika za ulje. |
| Rad | Hemijsko onečišćenje okolnih staništa uzrokovano prometom autocesta može rezultirati povećanjem koncentracije teških metala u staništima i lancima ishrane | * Izbjegavati upotrebu herbicida i opasnih tvari i materijala kako bi se zaštitio okoliš od njihovih potencijalno štetnih utjecaja.   Sprovoditi redovno održavanje i čišćenje odvodnih konstrukcija i separatora ulja |
| **Vegetacija i flora** | | |
| Predizgradnja | Neželjeni utjecaji zbog neadekvatnog planiranja radova i zahtjeva Glavnog projekta  Nedostatak ažuriranih podataka o endemičnoj flori | * Pripremiti plan upravljanja invazivnim vrstama s mjerama kontrole širenja invazivnih vrsta (usredotočiti se na sljedeće invazivne vrste: *Ailanthus altissima* (obični pajesen), *Robinia pseudoacacia* (bagrem), *Ambrosia artemisiifolia* (ambrozija), *Conyza Canadensis* (kanadska hudoljetnica), *Erigeron annuus* (jednogodišnja krasolika) i *Sorghum halepense* (piramidalni sirak).   Sprovesti dodatno terensko istraživanje, poželjno tokom proljeća s ciljem istraživanja balkanskih subendemskih vrsta kako je dato u ažuriranom SUOD dokumentu i Planu upravljanja biodiverzitetom (juli 2020.). Istraživanje je potrebno obaviti od ranog proljeća do sredine ljeta, kako bi se zabilježila prisutnost ranocvjetnih geofita. |
| Izgradnja | Uklanjanje vegetacije i biljnih vrsta u fazi pripreme gradilišta i tokom izvođenja građevinskih radova.  Uništavanje vegetacije i krčenje šuma dovest će do bržeg otjecanja vode i erozije tla. | * Jasno označiti područja za uklanjanje vegetacije, biorazgradivom bojom, postaviti privremene ograde kako bi se spriječio nepotrebni gubitak vegetacije na projektnom području. * Rekultivirati odlagalište građevinskog otpada Rotimlja koristeći autohtone biljne vrste u cilju očuvanja domaćeg genofonda. * Višak građevinskog otpada potrebno je ponovno upotrijebiti za nivelaciju trase ceste, a preostali materijal odložiti na odlagalište Rotimlja u općini Stolac, kako bi se spriječila degradacija prirodne vegetacije i da se privremena odlagališta ne stvaraju na drugom mjestu, jer djeluju kao žarišta za širenje invazivnih vrsta. * Provođenje pošumljavanja kao dio protuerozijske zaštite koja djeluje preventivno na očuvanje stabilnosti padina i smanjenje erozije. * Potrebno je izvršiti ozelenjavanje površinskih iskopa što je prije moguće, što je ujedno poželjno i kako bi se spriječila erozija tla. * Ugraditi odgovarajuću infrastrukturu za drenažu kako bi se spriječili erozija. * Spriječiti mogućnost pojave požara radi očuvanja vegetacije. Mehanizmi za sprječavanje požara bit će detaljno opisani u Planu organizacije gradilišta (Elaborat zaštite na radu, Plan upravljanja požarima i eksplozijama i Plan pripravnosti i odgovora u vanrednim situacijama). * Implementirati mjere kontrole zagađenja na gradilištu, npr. tankvane za sprječavanje curenja iz spremnika za ulje.   Kontinuirano provoditi mjere ublažavanja kako je navedeno u Planu upravljanja invazivnim vrstama. |
| Zaprašivanje okolnih biljnih vrsta zbog izvođenja građevinskih radova | * Spriječiti nepotrebno kretanje vozila izvan područja predviđenog za provođenje građevinskih aktivnosti radi očuvanja okolne vegetacije od zaprašivanja. Ova mjera treba biti utvrđena Planom organizacije gradilišta. * Prskanje i vlaženje privremene saobraćajne trake kako bi se spriječilo stvaranje prašine i taloženje prašine na okolnoj vegetaciji. Ova mjera treba biti utvrđena Planom organizacije gradilišta. |
| Rad | Hemijsko zagađenje tla može imati negativan utjecaj na vegetaciju i biljne vrste | * Izbjegavati upotrebu herbicida i opasnih tvari i materijala kako bi se zaštitio okoliš od njihovih potencijalno štetnih utjecaja.   Redovno održavanje i čišćenje odvodnih konstrukcija i separatora ulja. |
| **Fauna** | | |
| Predizgradnja | Neželjeni utjecaji zbog neadekvatnog planiranja radova i zahtjeva Glavnog projekta  Nedostatak ažuriranih podataka o migratornim pticama, šišmišima i beskičmenjacima | * Provesti istraživanja rasprostranjenosti vrsta faune u toku predizgradnje, na sljedeći način:   + jednogodišnji monitoring pomoću snimanja i identifikacije eholokacije, istraživanja pomoću monofilamentnih mreža, istraživanje speleoloških objekata, pregled skloništa i mjesta zimske hibernacije   + monitoring vrsta *Vipera amodytes, Platyceps najadum, Dalmatolacerta oxycephala* and *Algyroides nigropunctatu*s na području planirane trase autoceste čije se prisustvo pretpostavlja na ovom području   + monitoring vrsta ptica u periodu od marta do aprila kako bi se obuhvatile rane proljetne migracije za vrste koje pripadaju Falconiformes, Charadriformes i Anseriformes, kao i osjetljivih vrsta kratkoprste ševe (*Calandrella brachydactyla*) i velike ševe (*Melanocorypha calandra*),   + prije faze izgradnje, najmanje jednom (po mogućnosti u periodu od maja do jula) provesti dodatni monitoring beskičmenjaka s ciljem utvrđivanja populacija identificiranih vrsta od važnosti za očuvanje ili njihova staništa (sa fokusom na južnu dionicu projektnog područja, Bune i Bunice te šuma između rijeka i južno od Bune i Kvanja) * Uključiti u Plan upravljanja biodiverzitetom i poduzeti dodatne mjere ublažavanja ukoliko je potrebno, u skladu sa rezultatima provedenih istraživanja. * Ukoliko dodatna istraživanja šišmiša utvrde važna skloništa za šišmiše, Plan upravljanja biodiverzitetom mora biti ažuriran u skladu sa dodatnim potrebnim mjerama ublažavanja, kako bi se izbjeglo narušavanje ovih lokacija. Promjene moraju biti uključene i u Glavni projekat u cilju sprečavanja narušavanja skloništa šišmiša, mjesta zimske hibernacije ili migracijskih koridora. * Planirati najmanje dva otvorena puta za faunu (na području Malog Polja i Hodbine) kao dio izmjena koje će se implementirati u Glavnom projektu * Pripremiti strategiju zaštite podzemnih staništa koja bi se trebala primijeniti ukoliko se ista pronađu tokom iskopavanja na brdima Kajgin Kičin i Hadžajlića Kičin. * Kako bi se smanjio negativan utjecaj na populaciju autohtonih vrsta ptica, potrebno je planirati fazu izgradnje autoceste u periodu kada se ptice ne razmnožavaju, tj. od početka aprila do kraja juna * Poduzimanje izmjena idejnog projekta (npr. uvođenje sljedećih promjena Glavnog projekta: nema građevinskih aktivnosti na koritu Bune i Bunice, nisu dozvoljene izmjene toka Bune i Bunice i njihovih obala) s ciljem sprječavanja uznemiravanja akvatičnih vrsta. * U Glavni projekat potrebno je uključiti zaštitne panele za vrste ptica žutu pčelaricu (*Merops apiaster*) i kratkoprstu ševu (*Calandrella brachydactyla*) sa ukupnom dužinom od 1.600 m sa obje strane ceste, s ciljem sprječavanja bočnih udara ptica sa vozilima od stacionaže 3+400+ 000 km do 5+000+000 km u skladu sa uputama navedenim u Planu upravljanja biodiverzitetom. * Planirati mjere ublažavanja za vidru (*Lutra lutra*) i druge sisare i izmijeniti projekte mostova uz zabranu regulacije vodotoka. * Područja na kojima će se postavljati prelazi mostova bi trebalo dodatno provjeriti prije početka radova zbog mogućeg prisustva vidri. Ukoliko se zabilježi prisustvo vidre, potrebno je potražiti dodatni savjet odgovarajućeg kvalificiranog ekologa koji će savjetovati za poduzimanje daljih potrebnih aktivnosti. Mikro pomijeranja trase autoputa se moraju izvršavati kako bi se izbjegli štetni utjecaji.   Mostovi i planirane građevinske aktivnosti trebaju biti osmišljeni na način da se izbjegne uništavanje korita, teška mehanizacija u koritu rijeke ili promjena vodostaja. |
| Izgradnja | Uznemiravanje vrsta faune zbog povećane razine buke, vibracija i svjetlosti u zoni građevinskih aktivnosti | * Samo trasa autoputa se može koristiti za aktivnosti izgradnje i organizacije gradilišta. U slučaju da se javi potreba za dodatnim područjima npr. pristupni putevi do trase autoputa, prirodna područja poput šuma, livada i travnjaka, e moraju izbjeći, te se mogu koristiti isključivo već modificirana područja (npr. postojeći putevi ili degradirana prirodna staništa). * Kretanje teške mehanizacije i transport građevinskih materijala mora se vršiti preko postojećih pristupnih puteva. * Područja na kojima će se postavljeni mostovi potrebno je dodatno provjeriti prije početka radova zbog mogućeg prisustva vidre. Ukoliko se zabilježi prisustvo vidre, potrebno je potražiti dodatni savjet odgovarajućeg kvalificiranog ekologa koji će savjetovati za poduzimanje daljih potrebnih aktivnosti. * Na mjestima izgradnje mostova osigurati sigurne prolaze za životinje, a posebno treba sačuvati suhe prolaze ispod mostova (koji su iznad vode u najvišim vodostajima kako bi se omogućilo sigurno kretanje kopnenih vrsta). * Sav višak materijala koji se neće koristiti tokom građevinskih radova mora se skladištiti na ranije planiranim lokacijama opisanim u okviru Plana organizacije gradilišta te se građevinski otpad mora sistematično transportirati na deponiju Rotimlja kako bi se spriječilo stradavanje vrsta faune uslijed neadekvatnog upravljanja građevinskim otpadom. * Potrebno je postaviti sigurnosnu ogradu oko gradilišta, a samo mjesto gradilišta dobro organizirano (npr. anorganski otpad (može uzrokovati povrede faune) i organski otpad (zbog potencijalno pristupačnog izvora hrane predstavlja prijetnju za razvoj bolesti vrsta faune) potrebno je adekvatno upravljati u skladu sa Planom upravljanja otpadom i Idejnim planom upravljanja gađevinskim otpadom   Pri gradnji barem dva otvorena prolaza za faunu (na područjima Malog Polja i Hodbine) potrebno je očuvati okolnu floru kako bi se životinje prirodno vodile prema prolazu. |
| Potencijalno uznemiravanje gnijezda/skloništa vrsta koja imaju sezonsku varijabilnu ranjivost zbog reprodukcije, vremena hranjenja ili sezonskih migracija, kao što su vrste: kratkoprsta ševa (Calandrella brachydactyla) i bregunica (Riparia riparia) ili osjetljive vrste šišmiša u projektnom području | * Uklanjanje vegetacije izvršiti izvan sezone gniježđenja ptica (u periodu od početka aprila do kraja juna). * Zaštitni paneli za ptice moraju biti neprozirni i oko 3-4m visoki kako bi bili viši od visine kamiona. S obzirom na to da postavljanje ovih panela može uzrokovati značajni utjecaj na pejzaž za lokalno stanovništvo i blokirati pogled za npr. kuće na takvim specifičnim mjestima, u blizini kuća, mogu se koristiti prozirni paneli za ptice, ali na tim prozirnim površinama trebaju se aplicirati razne linije i grafička obilježja. U slučaju da Glavni projekat za buku pokaže da se zvučne barijere moraju postaviti na istom dijelu trase kao i paneli za ptice, zvučne barijere mogu se projektovati u vidu kombinacije zvučnih barijera i prozirnih zaštitnih panela od pleksiglasa za ptice na kojima su razna grfička obilježja i linije kako bi se spriječio sudar ornitofaune sa ovim konstrukcijama. Ovi paneli će indirektno služiti kao zvučne barijere za kratkoprstu ševu (*Calandrella brachydactyla*) i veliku ševu (*Melanocorypha calandra*), ukoliko bude pronađena tokom dodatnih ispitivanja. * Uz navedene mjere, specifične mjere ublažavanja će morati biti provedene za kratkoprstu ševu (*Calandrella brachydactyla*) i veliku ševu (*Melanocorypha calandra*), tokom faze izgradnje npr. kako bi se **očuvala postojeća travnata** staništa Kako bi se vrste očuvale, potrebno je izbjegavati kretanje teške mehanizacije van trase autoputa (npr. transport materijala koji će se koristiti za izgradnju autoputa se može odvijati isključivo putem postojećih pristupnih puteva, te je zabranjeno formiranje novih pristupnih puteva kroz staništa navedenih vrsta i organiziralo gradilište koristeći samo dio trase autoputa bez narušavanja okolnih travnjaka). Za aktivnosti izgradnje se može koristiti isključivo trasa autoputa. Travnata staništa koja su procijenjena kao pogodna staništa za vrste se moraju obavezno izbjeći * Mikro pomijeranja trase autoputa moraju se vršiti tako da se izbjegnu sva potencijalna skloništa pronađena tokom ispitivanja u predizgradnji.   Ako bi se neko sklonište za šišmiše kojim slučajem narušilo nemarom izvođača radova ili kao rezultat nezgode, restauracija staništa se mora izvršiti po završetku faze izgradnje. Alternativna skloništa u blizini moraju biti izgrađena u slučaju da se bilo koja unište tokom izvođenja radova. |
| Potencijalna stradavanja ili ozljede vrsta faune zbog uklanjanja vegetacije i kretanja teške mehanizacije | * Ograđivanje gradilišta 2 m visokom ogradom potrebno je izvesti u okviru Plana organizacije gradilišta duž cijele trase koja je u izgradnji. Ova ograda bi također trebala spriječiti ulazak različitih vrsta faune na građevinska područja. * Ograda (koja će se koristiti kao zaštita tokom faze rada) duž trase mora se pravilno izgraditi (2 m visoka žičana ograda koja je u donjim dijelovima (najmanje 50 cm od tla) prečnika 2cm ili manje), kako se vrste ne bi sudarile. Upotreba guste mreže u donjim dijelovima ograde će spriječiti prolaz faune na trasu autoputa. * Ukoliko se tokom građevinskih radova pronađu pogodna staništa za vodozemce, ova staništa će biti zaštićena (npr. staništa pored rijeka) * Ukoliko odgovarajući kvalificirani ekolog kojeg je zaposlio izvođač radova identificira pogodna područja za vodozemce, naročito vrste *Hyla arborea* i *Rana dalmatina*, onda se ova područja moraju izbjegavati tokom izgradnje. * Ne smije doći do gubitka jedinki vrsta *Hyla arborea* (obična gatalinka) i *Rana dalmatina* (šumska smeđa žaba). Ukoliko se iste pronađu, moraju biti izmještene na odgovarajuća netaknuta staništa u blizini. Izmiještanje jedinki mora nadzirati odgovarajući kvalificirani ekolog kojeg je zaposlio izvođač radova. * Potrebno je vršiti svakodnevne provjere prisustva i uklanjanje jedinki vrste *Testudo hermanni* u sklopu građevinskog dijela u izgradnji, a ukoliko se pronađu vrste, sigurno ih ukloniti iz područja.   Tokom izgradnje, gradilištem će se upravljati tako da ne pružaju pogodno stanište za gmizavce (sklonište i hibernaciju). Mjere bi uključivale negomilanje smeća i poduzimanje radova na premještanju ruševina, gdje se očekuje prisustvo gmazova, kada su temperature iznad 7 ° C. tj. kada gmizavci nisu u stanju hibernacije/torpora. |
| Rad | * Potencijalni sudar vrsta faune zbog velike brzine kretanja vozila (vrste ptica, npr. bregunice i pčelarice, vrste šišmiša, drugi sitni sisari, vodozemci i gmizavci) | * Provesti redovno održavanje zaštitnih panela za ptice. * Provesti redovno održavanje ograde duž planirane autoceste. * Održavanje postavljene ograde duž svake strane autoceste kako bi se spriječio upad životinja te eventualna stradanja životinja. Sva uočena oštećenja na ogradi moraju se odmah sanirati. * Služba za održavanje autocesta dužna je evidentirati slučajeve ozljeda sisara kako bi se blagovremeno reagiralo dodatnim mjerama zaštite, tokom prve tri godine.   U slučaju da je broj pregaženih jedinki velik i da su takvi slučajevi česti, potrebno je poduzeti dodatne mjere (npr. postavljanje zamki za jedinke s ciljem premještanja jedinki na drugo prikladno stanište na siguran I prihvatljiv način/ili postavljanje ograde najmanje 50 cm od tla. Osigurati da je mreža ograde sa promjerom od 2 cm ili manjim. Gusta mreže u donjem dijelu ograde će spriječiti prolazak mladih jedinki kornjača i drugih gmizavaca, vodozemaca i manjih sisara do rute autoputa. |
| * Negativni utjecaji povećane razine svjetla i buke na osjetljive vrste faune poput šišmiša | Izbjegavati izgradnju umjetnih uličnih svjetiljki i nepotrebne svjetleće saobraćajne znakove, benzinske pumpe, odmarališta, plakate itd. posebno pored Bune, Bunice i Hodbine. |
| **Akvatična ekologija** | | |
| Predizgradnja | Neželjeni utjecaji zbog neadekvatnog planiranja radova i zahtjeva Glavnog projekta | * Uvesti sljedeće izmjene Glavnog projekta (u odnosu na Idejni projekat):   + ne vršiti nikakve građevinske aktivnosti u koritu Bune i Bunice. Tri mosta, Buna i Bunica, kao i pristupni most preko Bune za lokalno stanovništvo Malog Polja, moraju biti izgrađena bez ometanja korita.   + potporni stubovi mosta moraju biti dizajnirani i postavljeni izvan oba vodotoka Ovo također važi i za izgradnju dodatnog mosta za lokalno stanovništvo u Malom Polju.   + nije dopušteno reguliranje vodotoka Bune i Bunice i njezine obale   + ugraditi dva dodatna separatora ulja kod Mostova Bune i Bunice * Glavni projekat treba se razvijati na način da se zadrži prirodni protok Bune i Bunice * Separatori ulja koji se trebaju planirati Glavnim projektom instaliraju se i odabiraju skladu sa EN 858-1 i EN 858-2 standardima, tako da bjelonogi rak - *Austropotamobius pallipes* i osjetljive vrste riba neće biti ugrožene hemijskim zagađenjem.   Zadržati priobalnu vegetaciju uz vodotoke. |
| Izgradnja | Gubitak vodenih staništa uslijed uklanjanja vegetacije riječnih obala u fazi pripreme gradilišta i tokom izvođenja građevinskih radova  Modifikacija vodenog okoliša uslijed izvođenja građevinskih radova  Degradacija korita rijeke  Negativni utjecaji na kritično ugrožene i intolerantne vrste ihtiofaune, ugrožene vodene beskičmenjake i njihova staništa zbog degradacije vodenih staništa | * Potrebno je osigurati **održivu dugoročnu zaštitu vodenih ekosistema**. Provesti predložene mjere u sklopu Glavnog projekta:   + nema građevinskih aktivnosti u koritu Bune i Bunice. Tri mosta, Buna i Bunica, kao i pristupni most preko Bune za lokalno stanovništvo Malog Polja moraju biti izgrađena bez ikakvih narušavanja korita vodotoka.   + potporni stubovi mostova moraju biti projektovani i postavljeni izvan oba vodotoka. Ovo također važi i za izgradnju dodatnog mosta za lokalno stanovništvo u Malom Polju.   + nije dopušteno reguliranje tokova rijeka Bune i Bunice i njezinih obala   + ugraditi dva dodatna separatora ulja kod Mostova Bune i Bunice * Radove duž rijeka Bune i Bunice provoditi na određenoj udaljenosti od obale kako bi se spriječilo zagađenje vode suspendovanom materijom. * Uklanjanje stabala uz riječne obale mora se izbjegavati kako bi se očuvao hidrološki režim, raznolikost staništa, temperatura vode i sprečavanje erozije obala. Mikro pomijeranja trase autoputa moraju se obaviti s ciljem izbjegavanja utjecaja na obalnu vegetaciju. * Izbjegavati uništavanje staništa vrsta od nacionalnog ili međunarodnog značaja za očuvanje, npr. vlažne livade i travnjaci uz vodotoke Buna i Bunica kao važna staništa *Z. cerisy*, *Z. polyxaena* i *L. dispar,tebeltabel*. * Izbjeći nepotrebnu sječu stabala i uklanjanje mrtvih stabala, naročito hrasta, sa staništa važnih za saproksilne vrste, uključujući saproksilne tvrdokrilce: *Lucanus cervus* ili *Cerambyx cerdo*, koji se pojavljuju na širem području. * Mjere kontrole prevencije zagađenja također će se provoditi onako kako su detaljno opisane u okviru Plana organizacije gradilišta i uključivat će:   + Spriječiti curenje hemikalija kako bi se izbjeglo onečišćenje vode i štetni utjecaji na vodene vrste.   + Provesti mjere kontrole zagađenja na gradilištu, npr. postavljanje zaštitnih rezervnih skupljača ulja kako bi se spriječilo istjecanje iz rezervoara za ulje kako bi se spriječilo zagađenje vode u obližnjim potocima, rijeci Buni i rijeci Bunici i spriječilo štetno djelovanje na vrste riba   + Kontrola erozije tla može se postići i postupnim fazama konstrukcije kako bi se smanjile aktivnosti koje uzrokuju uznemirenost i najveći utjecaj, npr. tokom vlažnijih razdoblja u godini   + Prema potrebi, treba upotrijebiti i mjere kontrole kao što su trakaste ograde, stabilizacijske deke i berme kako bi se spriječila privremena kontrola erozije i sedimenata na lokalnoj osnovi.   + Odlaganje materijala potrebno je zabraniti u koritu rijeke i na obali rijeke   + Potrebno je ugraditi odvodnu infrastrukturu kako bi se spriječila erozija   + Krajevi mostova trebaju biti osigurani nasipima i protuerozijskim mjerama tokom faze izgradnje   Zabraniti izravno ispuštanje svih zagađivača u rijeke |
| Rad | Potencijalno zagađenje rijeka u akcidentnim situacijama u prometu autocesta i istjecanju zbog npr. kvara separatora ulja | Odgovarajuće održavanje odvodnih konstrukcija i separatora ulja (EN 858-1 i 858-2) kako bi se osigurala njihova efikasnost u sprečavanju zagađenja.  Izbjegavati upotrebu hemikalija što je više moguće i u blizini rijeka. |
| Potencijalni negativni utjecaji na osjetljive vodene vrste i degradaciju njihovih staništa u slučaju akcidentnih situacija | Odgovarajuće redovno čišćenje i održavanje odvodnih konstrukcija i separatora ulja uključivanjem ovlaštene treće strane da osigura njihovu efikasnost u pogledu sprečavanja zagađenja. |

## Vode

| *Faza* | *Utjecaji* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* |
| --- | --- | --- |
| Predizgradnja | Nedostatak ažuriranih podataka o nultom stanju kvaliteta vode na projektnom području. | Ponoviti analizu osnovnog stanja voda i uključiti dodatne parametre prije početka radova.  Provesti analizu kvaliteta vode Bune i Bunice kako bi se dobili osnovni podaci stanja, uključujući:   * Izvršiti analizu hemijske potrošnje kisika (HPK) primjenom metode sa KMnO4. * Uključiti analizu nitrata zajedno sa analizom amonijaka i ukupnog azota. * Uključiti analizu rastvorenog kisika kako bi se procijenio rizik od eutrofikacije. * Koristiti Uredbu o opasnim i štetnim materijama u vodama (Službene novine FBiH, br. 43/07) za poređenje dobivenih koncentracija željeza, olova, mangana i masti i ulja sa graničnim vrijednostima.   Ako je moguće, analizu kvaliteta vode provesti u najmanje dva hidrološka ciklusa (niske i visoke vode). |
| Rješenje za mostove -aktivnosti u koritu rijeke. | Izbjegavati / minimizirati izgradnju mostova u samom koritu dvaju rijeka promjenom predloženog rješenja mostova u Glavnom projektu. |
| Broj separatora ulja i masti za odvodnju nije dovoljan da bi se osigurala zaštita kvaliteta vode u vodotocima Buna i Bunica. | Zadržati isto rješenje za odvodnju koji je dat u Idejnom projektu, ali treba povećati broj separatora ulja i masti na dva planirana mosta. |
| Izgradnja | Smanjenje kvaliteta vode u riječnim sistemima zbog:   * privremenog lokalnog skretanja staza za odvodnju oko građevinskih kampova i gradilišta, * održavanja građevinskih vozila na gradilištu, * ispuštanja sedimenata tokom izgradnje mosta u koritu rijeke i na obalama, * odlaganja građevinskog otpada, komunalnog otpada i drugih kategorija posebnog otpada u rijeke, * lokaliziranog ispuštanja iz građevinskih objekata, uključujući i kamp gdje su smješteni radnici. | * Izraditi Plan organizacije gradilišta. * Izgradnja sanitarnih i odvodnih objekata u kampu. * Izgradnja sanitarnih i odvodnih objekata uz autocestu u skladu sa Glavnim projektom. * Izraditi i implementirati Građevinski planupravljanja utjecajem na okoliš i društvo koji treba da uključuje barem sljedeće mjere povezane sa vodom: * Nabaviti setove za izlijevanje vode na radnim mjestima oko rijeka. * Osigurati da se nema generatora te da se gorivo za vozila ne nalaze u krugu od 50 m od bilo kojeg vodotoka. * Omogućiti ograde za mulj, sedimentne barijere ili druge uređaje kako bi se spriječila migracija mulja tokom izgradnje unutar potoka. * Osigurajte da se u rijeku ne baca otpadni materijal, uključujući ojačane betonske ostatke. * Paziti da se u rijeku ne baca betonski otpad iz betonskih miješalica. * Osigurati područja na kojima betonske miješalice mogu isprati ostatak betona bez zagađenja okoliša. * Osigurati da se unutar 10 m od rijeke ne nalaze opasne tekućine. * Osigurati prenosne toalete na lokacijama gradilišta mostova. * Izraditi Plan premoštavanja vodotoka kao sastavni dio Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo, u kojem se: * Navode ključne politike, zakonodavstvo i standarde u vezi upravljanja otpadom. * Definira uloge i odgovornosti. * Naglašava akcije i mjere potrebne za učinkovito upravljanje premoštavanjem vodotoka. * Obuhvata slučajne i namjerne utjecaje izazvane premoštvanjem vodotoka. * Naglašava posebne mjere kontrole koje će primijeniti JP Autoceste i Izvođač radova (sa podizvođačima). * Uključuje zahtjeve iz SUOD, međunarodne standarde, zakonodavstvo FBiH, zahtjeve zajmodavca i građevinske dozvole specifične za Projekat. * Razmatra opći pristup JP Autoceste u postupcima i metodologijama upravljanja premoštavanjem vodotoka. * Izraditi Plan upravljanja betonarom kao sastavni dio Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo.Obvezna mjera koju treba uključiti je postavljanje spremnika za taloženje u betonu i obrada otpadnih voda prije ispuštanja. * Izraditi i implementirati Detaljni plan upravljanja građevinskim otpadom i uvesti postupke upravljanja otpadom kako bi se izbjeglo neprimjereno taloženje građevinskog otpada na i oko gradilišta. * Ugradnja spremnika za taloženje na i tretiranje otpadne vode prije ispuštanja.   Implementirati Plan upravljanja otpadom. |
| Izgradnja/Rad | Smanjenje kvaliteta vode u riječnim sistemima zbog:  direktnog oslobađanja prikupljenog površinskog otjecanja,  direktno ispuštanje sanitarnih voda iz naplatnih stanica,  slučajno prosipanje opasnih materijala uslijed saobraćajnih nesreća. | * Pravilno i redovno održavanje sanitarnih i odvodnih prostora. Redovno čišćenje separatora i upravljanje nastalim muljem u saradnji sa licenciranim operaterom.   Izraditi Operativnog plana okolišnog i društvenog upravljanja i uključiti Plan pripravnosti i reagovanja u vanrednim situacijama. Plan treba sadržavati procedure kako bi se spriječilo onečišćenje voda slučajnim izlijevanjem. |

## Kvalitet zraka

| *Faza* | *Utjecaji* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* |
| --- | --- | --- |
| Izgradnja | Smanjenje kvaliteta zraka uzrokovano:   * emisijama građevinske prašine, * emisijama prašine iz betonare, * emisijama ispušnih plinova u procesima sagorijevanja u generatorima i drugoj građevinskoj opremi ili vozilima. | * Izraditi Plan upravljanja kvalitetom zraka u sklopu Građevinskog plana: * izračunavanje vjerovatnih emisija iz postorijenja za proizvodnju betona i asfalta te drugih postrojenja koja emituju plinove, * detalji o mjerama ublažavanja, * određeno mjesto i raspored gdje će se provoditi mjere smanjenja utjecaja na osjetljive receptore zbog postojećih građevinskih radova, * izvor i transport građevinskih materijala, * i druge aktivnosti povezane sa projektom. * Izraditi Plan upravljanja saobraćajem i Plan upravljanja materijalima u sklopu Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo, a koji uključuju sljedeće mjere: * ishođenje okolinske dozvole za asfaltni pogon (ako se planira pokretati vlastiti objekat), * osigurati ispravno stanje mašina i vozila za održavanje kako bi se smanjile emisije ispušnih gasova. Vozila i oprema koja emituje dim ne smiju se dopustiti te se moraju popraviti ili ukloniti, * poduzeti trenutne popravke svih neispravnih građevinskih vozila i opreme, * koristiti građevinsku opremu i vozila koja zadovoljavaju nacionalne standarde o emisijama, * gdje god je to moguće, koristiti opremu na električni pogon, umjesto opreme na plin ili dizel, * dati prednost mašinama koje štede gorivo, * osigurati da su sve dizelske i benzinske mašine, koje se koriste, opremljene katalizatorima. * postaviti sve stacionarne izvore emisija (npr. kompresore itd.) dovoljno daleko od osjetljivih receptora, * omogućiti opremu za pranje kamiona na portalima tunela i gradilištima mostova kako bi se spriječilo raznošenje blata i prašine iz kamiona. Nadzemna opcija se smatra prioritetom. * postrojenje za drobljenje stijena treba biti opremljeno vodenim prskalicama koje rade kontinuirano dok postrojenje radi, * ako prskalice prestanu s radom, postrojenje će također prestati s radom dok prskalice ne rade, * otjecanje vode iz sistema prskalica ne smije se direktno ispuštati u površinske vodotoke, a da prethodno ne prođe prečišćavanje mulja ili odgovarajućim uređajem da bi se spriječila siltacija površinskih voda. * Emisije iz cestovnih i terenskih vozila trebaju biti u skladu sa nacionalnim ili regionalnim programima. U nedostatku ovih, treba uzeti u obzir sljedeće: * bez obzira na veličinu ili vrstu vozila, vlasnici i operatori trebaju provoditi preporučene programe proizvođača vozila, * izvođači radova trebaju redovno educirati o zdravlju i sigurnosti na radu, * stručnjake o prednostima praksi u vožnji koje su smanjile i rizik od nesreća i potrošnju goriva, uključujući izmjereno ubrzanje i vožnju unutar sigurnog ograničenja brzine, * provođenje redovnog programa za održavanje i popravak vozila, * transportne trake (npr. kod postrojenja za doziranje i drobljenje stijena) moraju biti opremljene vjetrobranima, a mjesta za prenos na transportnim trakama i mjesta za pražnjenje spremnika moraju biti zatvoreni kako bi se smanjila emisija prašine, * svi kamioni koji se koriste za prevoz materijala biti će prekriveni platnenim ceradama, * kontrolu prašine zalijevanjem provoditi najmanje tri puta dnevno: ujutro, u podne i popodne za vrijeme suhog vremena sa temperaturom većom od 25°C ili pri vjetrovitom vremenu, * izbjegavati prekomjerno zalijevanje da se ne bi stvorilo blato, * zemljane radove treba obustaviti kada brzina vjetra prelazi 20 km/h na područjima unutar 500 m od bilo kojeg naselja, * sadnau vegetacije uz ceste kako bi se ograničio negativan utjecaj na kvalitet zraka. |

## Zemljište

| *Faza* | *Utjecaji* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* |
| --- | --- | --- |
| Pred-izgradnja | Nedostatak ažuriranih podataka o nultom stanju kvaliteta zemljišta na projektnom području. | Izvesti analizu osnovne kvalitete tla prije početka gradnje. Ekspert za tlo trebao bi donijeti odluku o broju uzoraka i lokaciji uzorkovanja na temelju tipova tla utvrđenih na projektnom području. |
| Izgradnja | Smanjenje kvaliteta zemljišta uzrokovano:   * oštećenjem gornjeg sloja zemljišta, * sječom šume, * odvodnjavanjem zemljišta, * direktnim ispuštanjem otpadnih voda od održavanja građevinskih vozila na gradilištu i sanitarnih voda iz gradilišta, * neadekvatnim odlaganjem otpada. | * Izraditi Plan upravljanja gornjim slojem zemljišta u sklopu Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo. Plan upravljanja saobraćajem opisuje postupke i pravila uklanjanja gornjeg sloja zemljišta, dubinu i količinu uklanjanja gornjeg sloja zemljišta, nadzor uklanjanja gornjeg sloja zemljišta, zahtjeve za prevoz i skladištenje, lokaciju skladišta, dizajn skladišta, upravljanje zalihama, opasnost od erozije i kontrolu erozije, odvodnju ili preusmjeravanje otjecanja, mjere zaštite gomile zemljišta, održavanje postupka nanošenja zaliha i podloge. * Izraditi Plan rekultivacije/obnove zemljišta u sklopu Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo. Ovaj plan će se provoditi u kombinaciji sa Planom upravljanja gornjim slojem zemljišta i Planom upravljanja otpadom. Ovaj plan će uključivati obnovu jama za iskop i njihovog okruženja, ako ih ima, te će uključivati rekultivaciju deponije Rotimlja. * Izraditi Plan upravljanja izlijevanjem u sklopu Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo. Plan će sadržavati detalje o postupcima, odgovornostima, resursima, dokumentaciji i zahtjevima za izvještavanje, odredbama o obuci relevantnog osoblja itd., kako bi se izbjeglo prosipanje opasnih tvari i učinkovito reagovalo na takve incidente.   Implementirati iste mjere kao u dijelu *Voda* i *Otpad*. |
| Rad | Smanjenje kvaliteta zemljišta duž trase kao rezultat:   * otjecanja voda sa površine ceste, * slučajnog izlijevanja goriva i ulja. | * Uključiti i implementirati sljedeće mjere u sklopu Plana okolišnog i društvenog upravljanja u toku korištenja: * održavanje i čišćenje sistema odvodnje radi sprječavanja utjecaja na eroziju zemljišta ili poplave, * praćenje nagiba, posebno nakon jakih kiša i otapanja snijega radi utvrđivanja mogućih tragova erozije, * implementacija mjera ublažavanja koje su definirane za radove tokom popravljanja i održavanja cesta, * analiza zemljišta radi utvrđivanja utjecaja uzrokovanog korištenjem soli (nakon topljenja snijega - u proljeće) sa dodatnim organskim izmjenama i/ili izmjenama radi promjene pH ili hranjivih tvari.   Implementirati iste mjere kao u dijelu *Voda*. |

## Klimatski faktori

| *Faza* | *Utjecaji* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* |
| --- | --- | --- |
| Izgradnja | Mala otpornost na klimatske varijabilnosti i klimatske promjene. | Ugraditi u Glavni projekat projektna rješenja i specifikacije materijala u skladu sa o prognoziranim projekcijama klimatskih promjena tokom životnog vijeka projekta.  Dodatne mjere ublažavanja rizika od klimatske neotpornosti bit će određene Ugovorom, a prema potrebi Izvođač će morati pripremiti Plan upravljanja klimatski otpornom gradnjom. |
| Rad | Emisije stakleničkih plinova iz saobraćaja. | Gdje je to moguće, uraditi pošumljavanje zemljišta unutar područja utjecaja projekta.  Potaći vozače motivacionim porukama na ekranima da održavaju stalnu brzinu od 110 km/h s ciljem smanjenja emisija stakleničkih plinova. |

## 

## Postojeća materijalna dobra, uključujući kulturno-historijsku i arheološku baštinu

| *Faza* | *Utjecaji* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* |
| --- | --- | --- |
| Predzgradnja | Oštećenja vidljive i zakopane kulturne, arheološke i arhitektonske baštine tokom izvođenja građevinskih radova i kretanja mašina i vozila oko gradilišta | * Poduzeti preventivna arheološka istraživanja kako to zahtijeva Federalni zavod za zaštitu spomenika i obavijestiti Institut o rezultatima istraživanja.   Izraditi Proceduru za upravljanje slučajnim arheološkim nalazima prije pripreme gradilišta i svih građevinskih radova. Procedura mora kao minimum sadržavati ime odgovorne kontakt osobe, praćenje postupka radova, zaustavljanje postupka radova, odgovarajuće postupanje sa slučajnim arheološkim nalazima, postupak prijavljivanja vlastima, postupak privremenog skladištenja i zaštite nalaza, postupak za predavanje slučajnih nalaza odgovornim institucijama, itd. Podijeliti Proceduru s Izvođačem radova da bi se implementirala tokom građevinskih radova. Osigurati obuku odgovarajućeg osoblja i Izvođača radova za potrebe pronalaska dobara. |

## Buka

| *Faza* | *Utjecaji* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* |
| --- | --- | --- |
| Predizgradnja | Utjecaj na stanovnike zbog povećanog nivoa buke od saobraćaja | * Modeliranje buke i prijedlog barijera za izolaciju od buke koji će biti predložen u Glavnom projektu. |
| Izgradnja | Utjecaj na radnike i stanovnike zbog povećanog nivoa buke tokom građevinskih radova | * U Građevinski plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo uključiti sljedeće mjere da se izbjegne prekoračenje dopuštenih vrijednosti u skladu sa Zakonom o zaštiti od buke: * ograničenje radova - period dana: 06:00 do 22:00, period noći: 22:00 do 06:00, * na neasfaltiranim cestama najveću brzinu vozila treba ograničiti na 20 km/h da se minimizira lupanje od prevoza materijala, * rute po kojima se vrši vuča trebaju izbjegavati prolazak pored naseljenih objekata na udaljenosti većoj od 2 metra, * opremu i mašine treba isključiti kad se ne koriste * u slučaju pritužbi građana zbog povećanja buke (npr. od prevoza materijala), upotreba opreme koja stvara buku iznad 70 dB trebala bi biti ograničena. Sve pritužbe građana na buku će biti istražene. * sva oprema i vozila se trebaju održavati u ispravnom stanju - potrebno je provoditi redovan program održavanja i popravaka opreme,   mašine i vozila koja će se koristiti u građevinskim aktivnostima moraju imati dozvole za upotrebu. |
| Rad | Utjecaj na stanovnike zbog buke od saobraćaja | * Postavljanje zaštitnih barijera na temelju rezultata modeliranja buke urađenog u fazi predizgradnje. |

## 

## Upravljanje otpadom

| *Faza* | *Utjecaji* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* |
| --- | --- | --- |
| Izgradnja | Kontaminacija okoliša zbog curenja i prosipanja otpada uzrokovano lošim postupcima obrade, odlaganja i skladištenja. | Izrada i implementacija Detaljnog plana upravljanja građevinskim otpadom temeljen na već urađenom Idejnom planu upravljanja građevinskim otpadom (prilog ovoj Studiji). Oba plana se temelje na najboljim raspoloživim praksama za postupanje sa otpadom i mogućnostima njegove konačne obrade (tj. ponovna upotreba, recikliranje, oporavak ili odlaganje) za svaku vrstu otpada te sadrže popis mjera ublažavanja koje se trebaju primijeniti.  Implementacija Detaljnog plana upravljanja građevinskim otpadom i već urađenog Plana upravljanja otpadom (prilog ovoj Studiji). Navedene Planove trebalo bi provoditi zajedno sa Planom upravljanja gornjim slojem zemljišta, Planom rekultivacije/obnove zemljišta i Planom upravljanja izlijevanjem. |
| Izgradnja | Šteta za okoliš uzrokovana korištenjem ilegalnih izvora materijala. | 1. Zabranjeno je otvaranje pozajmišta u zaštićenim područjima. Za pozajmišta je potrebno uraditi odgovarajuću procjenu uticaja na okoliš i sve ishoditi sva potrebna odobrenja i dozvola.   Ako Izvođač odluči kupiti materijal na tržištu, podugovoriće samo licencirane firme koje prodaju materijale i koje imaju važeće okolišne, vodne i radne dozvole. |

## 

## Utjecaji na zajednicu

| *Faza* | *Utjecaji* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* |
| --- | --- | --- |
| **Zdravlje i sigurnost zajednice i sigurnost na putevima** | | |
| Izgradnja | Zdravlje i sigurnost zajednice  Sigurnost na putevima | * Izraditi i implementirati Plan pripravnosti i reagiranja u vanrednim situacijama (kao dio Plana organizacije gradilišta) da bi se prepoznale i riješile sve veće opasnosti za radnike i lokalnu zajednicu tokom izgradnje autoputa. * Spriječiti neovlašteni pristup na gradilišta i kontakt sa opasnim mjestima, opremom i opasnim materijalima, uspostavljanjem ograđene sigurnosne zone oko objekata tokom izgradnje Projektne infrastrukture. * Izraditi i implementirati Plan upravljanja saobraćajem za fazu izgradnje (kao dio Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo) sa saobraćajnim mjerama. * Davati javnosti informacije (najmanje jednom sedmično) o obimu i rasporedu građevinskih aktivnosti i očekivanim poremećajima i ograničenjima pristupa. Izvještavati JP Autoceste o ovim aktivnostima u mjesečnom izvještaju o napretku. * Postaviti tablu sa svim relevantnim podacima o izgradnji (imena Investitora, Izvođača i Projektanta; naziv i vrsta građevinskih radova; vrijeme početka i završetka građevinskih radova * Provesti aktivnosti podizanja svijesti u vidu brošura za lokalnu zajednicu o lokalnim zakonima koji seksualno uznemiravanje i rodno uvjetovano nasilje i uznemiravanje čine kaznenim djelom za koje se treba procesuirati te potaknuti lokalnu zajednicu na saradnju i izvještavanje državnih agencija za provođenje zakona u slučaju nasilja i uznemiravanja zasnovanog na spolnoj osnovi. |
| Implementacija Plana uključivanja zainteresiranih strana za dionicu Mostar jug-tunel Kvanj, posebno odredbe o pružanju pravovremenih informacija lokalnim zajednicama o obimu i trajanju građevinskih radova prije početka istih. |
| Rad | Zdravlje i sigurnost zajednice | * Izraditi i implementirati Plan pripravnosti i reagiranja u vanrednim situacijama (kao dio Plana organizacije gradilišta) da bi se prepoznale i riješile sve veće opasnosti za radnike i lokalnu zjednicu tokom korištenja autoputa. * Izraditi i implementirati Plan upravljanja saobraćajem za fazu rada (kao dio Plana okolišnog i društvenog upravljanja u toku korištenja) kako bi se prepoznale i riješile sve velike opasnosti za radnike i lokalnu zajednicu tokom korištenja autoceste. Plan bi također trebao sadržavati detalje o mjerama sigurnosti i angažovanju zainteresiranih strana primjenjene na sigurnost na cestama. * Davati javnosti informacije (najmanje jednom sedmično) o obimu i rasporedu aktivnosti na održavanju autoceste i očekivanim poremećajima i ograničenjima pristupa. Izvještavati JP Autoceste o ovim aktivnostima u mjesečnom izvještaju o napretku.   Postaviti signalizaciju u slučaju aktivnosti održavanja. |
| Implementacija Plana uključivanja zainteresiranih strana za dionicu Mostar jug-tunel Kvanj, posebno odredbe o pružanju pravovremenih informacija lokalnim zajednicama o obimu i trajanju građevinskih radova prije početka istih. |
| **Stvaranje radnih mjesta/Gubitak radnih mjesta** | | |
| Izgradnja | Stvaranje radnih mjesta | * Objaviti smjernice za zapošljavanje kako bi se promovisala transparentnost postupka zapošljavanja. * Jednake mogućnosti i nediskriminacija bit će zagarantovane u postupku zapošljavanja. * Neće postojati razlikovanje, isključivanje ili preferencija prilikom zapošljavanja na osnovu „rase, boje, spola, religije, političkog mišljenja, bračnog statusa, nacionalnog opredjeljenja ili socijalnog porijekla, invaliditeta, starosti, seksualne orijentacije i/ili HIV statusa ”. * Kriteriji za odabir uključivat će zahtjeve za minimalnu dob i potrebne vještine. * Sva slobodna radna mjesta bit će jasno navedena sa vještinama i iskustvom potrebnim za popunu istog, kao i sa trajanjem ugovora o radu.   Jasne informacije o procesu zapošljavanja i kriterijima odabira bit će javno i lako dostupne zbog transparentnosti postupka i da su radnici u potpunosti svjesni kratkoročnog karaktera ugovora koji traje za vrijeme faze izgradnje. |
| Rad | Gubitak radnih mjesta privremenih zaposlenika | * Unaprijed informirati privremeno zaposlene radnike iz naselja u blizini poddionice autoceste o mogućnostima zaposlenja kroz lokalne institucije, trgovačke komore i lokalne organizacije u regiji (poput Regionalne razvojne agencije Hercegovine - REDAH).   Pokušati zaposliti lokalno stanovništvo sa prebivalištem u područjima zahvaćenim Projektom, također i u drugim fazama ili drugim građevinskim aktivnostima. |
| **Prekidi u vodosnabdijevanju i odvodnji otpadnih voda, snabdijevanju električnom energijom i telekomunikacijama** | | |
| Izgradnja | Prekidi u vodosnabdijevanju i kanalizaciji, elektri-čnoj energiji i telekomunikacija-ma | * Implementirati mjere ublažavanja za identificirane tačke kolizije sadržane u odobrenjima nadležnih tijela i javnih komunalnih poduzeća odgovornih za saobraćaj, komunikacije i infrastrukturu. * Razviti matricu za identifikaciju mjesta kolizije komunalne infrastrukture kako bi se osigurao instrument za rješavanje problema konflikta, organizovale relevantne informacije o konfliktima te ponudile alternative i omogućilo praćenje napretka u rješavanju konflikta * Osigurati hitnu i brzu reakciju u slučaju prekida. Mjere koje treba provesti za identificirane kolizije sa dalekovodima su kako slijedi: * Mjera za koliziju sa dalekovodom 10 (20)kV SFOR (Zračna Luka) na stacionaži 0+420,00: postojeći SN kabl treba položiti ispod autoceste u zaštitne betonske cijevi promjera 200 mm, na dubini od 1,2 m; * Mjera za koliziju sa dalekovodom 10 (20)kV SFOR (Zračna Luka) na stacionaži 0+700,00 do 1+020,00: potrebno je izmjestiti postojeću trasu SN kabla i isti položiti u kanal na dubini od 0,8 m. Također je potrebno premjestiti trafostanicu 10 (20) / 0,4 kV-160 kVA STS Zračna Luka na čelično-rešetkastom stupu sa svom opremom na novu lokaciju; * Mjera za koliziju sa dalekovodom 10 (20)kV SFOR (Zračna Luka) na stacionaži 1+600,00: potrebno je zamijeniti postojeći betonski stup sa zateznim armiranobetonskim stupom 10/1600 daN te SN kabl treba položiti ispod autoceste u zaštitnim betonskim cijevima promjera 200 mm, na dubini od 1,2 m; * Mjera za koliziju sa 10 (20)kV Hodbina kod na stacionaži 5+380,00: postojeći SN kabl treba položiti ispod autoceste u zaštitnim betonskim cijevima promjera 200 mm, na dubini od 1,2 m; * Mjera za koliziju sa dalekovodom 10 (20)kV Hodbina na stacionaži 8+240,00: potrebno je postaviti dva čelično-reštkasta zatezna stupa na kojima će se izvršiti prelaz zračne mreže u kabelski vod. Ugraditi nove stupove umjesto postojećih. Između novo ugrađenih stupova, na mjestu križanja sa budućom autocestom, položite nove kabelske vodove. Kabliranje SN 10 (20) kV mreže treba izvesti SN kablovima tipa XHE 49-A 3x (1x150 / 25) mm2, koji trebaju biti položeni ispod autoceste u zaštitnim betonskim cijevima promjera 200 mm, na dubini 1,2 m. Priključke s novih stupnih mjesta na postojeće zračne vodove trebalo bi izvesti s postojećim vodičima s istim maksimalnim radnim naprezanjem kojim su vodiči bili montirani prije rekonstrukcije; * Izraditi detaljnu projektnu dokumentaciju koja će se dostaviti Distribuciji električne energije na reviziju; * Prilikom izvođenja radova na navedenim kolizijama JP Autoceste je dužan pismenim putem obavijestiti Distribuciju električne energije, kao i imenovati nadzornog organa koji će koordinirati sa Distribucijom električne energije; * Za sve navedeno JP Autoceste je dužan ishodovati potrebne suglasnosti i odobrenja; * JP Autoceste je dužan riješiti sve imovinsko-pravne odnose kod izmještenja i izgradnje navedenih elektroenergetskih objekata: * Svi troškovi vezani za izmještanje i zaštitu elektroenergetske mreže na navedenim kolizijama su obaveza Investitora. Svi troškovi vezani za tehnički prijem i puštanje u pogon izmještenih i izgrađenih elektroenergetskih objekata snosi JP Autoceste. Sve troškove nastale uslijed šteta na objektima, kao i druge štete koje mogu nastati eventualnim oštećenjima na distributivnoj elektroenergetskoj mreži snosi JP Autoceste.   Ukoliko JP Autoceste prilikom izvođenja radova uoči elektroenergetske vodove koji nisu predmetom izdane suglasnosti dužan je obustaviti radove i o istom obavijestiti Distribuciju električne energije. |

## 

## Ograničenja za korištenje zemljišta i štete na privatnom vlasništvu

| *Faza* | *Utjecaji* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* |
| --- | --- | --- |
| **Ograničenja za korištenje zemljišta i štete na privatnom vlasništvu** | | |
| Izgradnja | Ograničenja za korištenje zemljišta  Šteta na privatnom posjedu | * Implementacija Plana za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja for za poddionicu Mostar jug-Tunnel Kvanj koji uključuje naknadu za privremeno korištenje zemljišta i gubitke vlastitog zemljišta (kako domaćinstava, tako i firmi).   Implementacija Plana uključivanja zainteresiranih strana za dionicu Mostar jug-tunel Kvanj, posebno odredbe o pružanju pravovremenih informacija lokalnim zajednicama o obimu i trajanju građevinskih radova prije početka istih. |
| * Provesti konsultacije sa predstavnicima lokalnih zajednica i stanovništva kako bi se dogovorilo mjesto za privremeno odlaganje materijala od iskopa i parkinzi za teške mašine. * Implemenirati Detaljni plan upravljanja građevinskim otpadom i uvesti postupke upravljanja otpadom kako bi se izbjeglo neprimjereno odlaganje građevinskog otpada na gradilište i oko njega.   Ponovo koristiti iskopani materijal, ukoliko je to moguće. |

## 

## Ograničenja pristupa

| *Faza* | *Utjecaji* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* |
| --- | --- | --- |
| **Ograničenja pristupa** | | |
| Izgradnja | Ograničenja pristupa na lokalnim putevima | Implementacija Plana uključivanja zainteresiranih strana za dionicu Mostar jug-tunel Kvanj, posebno odredbe o pružanju pravovremenih informacija lokalnim zajednicama o obimu i trajanju građevinskih radova prije početka istih. |
| Izraditi i implementirati Plan upravljanja saobraćajem za fazu izgradnje (kao dio Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo) sa saobraćajnim mjerama. Plan upravljanja saobraćajem morat će razmotriti fazu radova kako bi se zadržao lokalni pristup, uključujući javni prevoz. |
| Izgraditi nove lokalne pristupne ceste kako bi se lokalnom stanovništvu omogućio pristup njihovim zemljišnim parcelama u slučaju da lokalni putevi budu prekinuti dijelom autoceste. |

## 

## Oštećenja na cesti i utjecaji na lokalni saobraćaj

| *Faza* | *Utjecaji* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* |
| --- | --- | --- |
| **Oštećenja na cesti i utjecaji na lokalni saobraćaj** | | |
| Izgradnja | Oštećenje lokalnih puteva  Gužve u saobraćaju | Implementacija Plana uključivanja zainteresiranih strana za dionicu Mostar jug-tunel Kvanj, posebno odredbe o pružanju pravovremenih informacija lokalnim zajednicama o obimu i trajanju građevinskih radova prije početka istih. |
| Izraditi i implementirati Plan upravljanja saobraćajem za fazu izgradnje (kao dio Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo) sa saobraćajnim mjerama. |
| Sve lokalne ceste koje se koriste u svrhu kretanja građevinskih mašina i vozila treba u potpunosti vratiti u stanje kakve su bile prije projekta, ili bolje, ukoliko je saobraćaj tokom faze izgradnje prouzrokovao oštećenja. |
| Rad | Gužve u saobraćaju | Izraditi i implementirati Plan upravljanja saobraćajem za fazu rada (kao dio Plana okolišnog i društvenog upravljanja u toku korištenja) radi prepoznavanja i rješavanja svih glavnih opasnosti za radnike i lokalnu zajednicu tokom rada na autocesti. Plan bi također trebao sadržavati detalje o mjerama sigurnosti i angažovanju zainteresiranih strana primjenjene na sigurnost na cestama. |

## 

## Opasnost od NUS

| *Faza* | *Utjecaji* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* |
| --- | --- | --- |
| **Opasnost od mina** | | |
| Predizgradnja | Opasnost od NUS. | * Finalizirati deminiranje na parcelama duž trase autoceste na stacionaži od 8+950,00 do 9+125,00.   Deminirati parcele na brdu Kajgin Kičin.  Organizacija izvođenja građevinskih radova nakon što JP Autoceste dobije odobrenje i potvrdu da teren nema sumnjiva područja opasnosti od mina. |
| Izgradnja | Opasnost od NUS. | * Posebno obratiti pažnju na radove pomijeranja zemljišta i radove sa eksplozivnim sredstvima.   U slučaju bilo kakvih nedoumica, radovi se trebaju zaustaviti i BHMAC treba biti obaviješten u cilju davanja pomoći i daljih uputa za rad. |

## 

## Kumulativni utjecaji

| *Faza* | *Utjecaji na koje se treba usmjeriti pažnja* | *Upravljanje/Ublažavanje* |
| --- | --- | --- |
| **Kumulativni utjecaji** | | |
| Izgradnja | Kumulativno povećanje nivoa buke: Uzimajući u obzir buku koju stvara Aerodrom Mostar, te postojeću buku uzrokovanu kretanjem vozila na magistralnim cestama M17 i M6.1 prema Nevesinju, te povremene buke od željeznice, može se očekivati da će se nivo buke u okruženju povećati u poređenju sa trenutnim stanjem. | Implementirati iste mjere kao u dijelu *Buka.* |
| Utjecaj na kvalitet vode Bune i Bunice i ostalih izvorišta podzemnih voda na projektnom području: kumulativni utjecaj na kvalitet voda iz izgradnje autocesta posmatrani su zajedno sa ispuštanjem komunalnih otpadnih voda iz okolnih naselja i pojedinih kuća te površinskim vodama koje otječu sa M17 i M6.1. | Implementirati iste mjere kao u dijelu *Voda*. |
| Rad | Emisije stakleničkih plinova. | Implementirati iste mjere kao u dijelu *Klimatski faktori*. |
| Povećan nivo buke. | Implementirati iste mjere kao u dijelu *Buka.* |

## 

## Rezidualni utjecaji

Rezidualni utjecaji su oni utjecaje na okoliš i društvo za koje se predviđa da će ostati nakon primjene mjera ublažavanja u fazi izgradnje ili fazi rada.

**Procjena utjecaja nakon mjera ublažavanja**

| *Faza* | *Identificirani utjecaji* | *Prije ublažavanja* | *Procjena utjecaja nakon ublažavanja* |
| --- | --- | --- | --- |
| **Staništa** | | | |
| Predizgradnja | Negativni utjecaji zbog neadekvatnog planiranja radova i zahtjeva Glavnog projekta | Umjeren/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako:   * Glavni projekat bude pripremljen tako da uključuje revitalizaciju staništa nakon završetka izgradnje zasadima autohtonih biljnih vrsta karakterističnih za ovo područje (npr. stabla hrasta na padinama) i sprječavanje rasta i širenja invazivnih vrsta.   se budu implementirale mjere ublažavanja predviđene u Planu upravljanja biodiverzitetom. |
| Nedostatak podataka o nultom stanju za dijagnostičke vrste *Scorzonera villosa* na suhim livadama i hazmofitske vegetacije | Umjeren/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako se budu implementirale predviđene mjere ublažavanja. |
| Izgradnja | Gubitak staništa zbog pripreme gradilišta i tokom izvođenja građevinskih radova, fragmentacije staništa | Umjeren/  Značajan | Implementacijom predloženih mjera nije moguće u potpunosti ublažiti ovaj utjecaj. On se smatra trajnim učinkom projekta. |
| Potencijalno dodatno narušavanje staništa | Umjeren/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako se budu implementirale predviđene mjere ublažavanja. |
| **Vegetacija i flora** | | | |
| Predizgradnja | Negativni utjecaji zbog neadekvatnog planiranja radova i zahtjeva Glavnog projekta | Umjeren/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako:   * je Glavni projekat urađen tako da uključuje Plan upravljanja invazivnim vrstama radi sprječavanja rasta i širenja invazivnih vrsta,   se budu implementirale mjere ublažavanja predviđene u Planu upravljanja biodiverzitetom. |
| Nedostatak novih podataka o nultom stanju za endemičnu floru | Umjeren/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako se budu primijenili zahtjevi za monitoring i mjere ublažavanja. |
| Izgradnja | Uklanjanje vegetacije i uklanjanje biljnih vrsta u fazi pripreme gradilišta i tokom izvođenja građevinskih radova | Umjeren/  Značajan | Implementacijom predloženih mjera nije moguće u potpunosti ublažiti ovaj utjecaj. On se smatra trajnim utjecajem projekta.  Međutim, sadnja i obnavljanje stabala predlažu se kao kompenzacija. |
| Uništavanje vegetacije i krčenje šuma dovest će do bržeg otjecanja vode i erozije zemljišta | Umjeren/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako se budu implementirale mjere ublažavanja. |
| **Fauna** | | | |
| Predizgradnja | Negativni utjecaji zbog neadekvatnog planiranja radova i zahtjeva Glavnog projekta | Visok/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako:   * Glavni projekat bude pripremljen tako tako da uključuje zaštitne ploče za ptice, * Glavni projekat bude pripremljen tako da se izbjegnu moguća skloništa za šišmiše, mjesta hibernacije, rute migracija šišmiša,   se budu implementirale mjere ublažavanja. |
| Nedostatak novih podataka o migratornim vrstama ptica, šišmišima, beskičmenjacima | Visok/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako se budu primijenili zahtjevi za monitoring i mjere ublažavanja. |
| Izgradnja | Uznemiravanje vrsta faune zbog povećanog nivoa buke, vibracija i svjetlosti u zoni građevinskih aktivnosti | Visok/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako se budu implementirale mjere ublažavanja. |
| Potencijalno uznemiravanje gnijezda/skloništa vrsta koje imaju sezonski varijabilnu ranjivost zbog uzgoja, vremena hranjenja ili sezonskih migracija, kao što su kratkoprsta ševa (*Calandrella brachydactyla*) lasta bregunica (*Riparia riparia*) ili osjetljive vrste šišmiša na projektnom području | Visok/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako se budu implementirale mjere ublažavanja. |
| Potencijalni smrtni slučajevi ili ozljede životinjskih vrsta uslijed uklanjanja vegetacije i kretanja teške mašinerije | Umjeren/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako se budu implementirale mjere ublažavanja. |
| Rad | Potencijalni sudari životinjskih vrsta zbog velike brzine kretanja vozila (vrste ptica, npr. kratkoprsta ševa i pčelarica, vrste šišmiša, drugi sitni sisari, vodozemci i gmizavci) | Umjeren/  Značajan | Ako se Glavnom projektu postave zaštitni paneli za ptice kako je preporučeno u ovoj studiji, utjecaj će biti u potpunosti ublažen.  Što se tiče ograde autoceste, ona se smatra tehničkim standardom na dionicama Koridora Vc. |
| **Akvatična ekologija** | | | |
| Predizgradnja | Negativni utjecaji zbog neadekvatnog planiranja radova i zahtjeva Glavnog projekta | Visok/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako:   * se Glavni projekat izmijeni kako bi se izbjegla izgradnja u koritu rijeke, regulacija toka i bilo kakve smetnje u rijekama, |
| Izgradnja | Gubitak akvatičnih staništa uslijed uklanjanja vegetacije riječnih obala u fazi pripreme gradilišta i tokom izvođenja građevinskih radova | Visok/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako:  se Glavni projekat izmijeni kako bi se izbjegla izgradnja u koritu rijeke, regulacija toka i bilo kakve smetnje u rijekama, |
| Izmjena akvatičnih staništa zbog građevinskih radova.  Degradacija riječnog korita | Visok/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako:   * se Glavni projekat izmijeni kako bi se izbjegla izgradnja u koritu rijeke, regulacija toka i bilo kakve smetnje u rijekama, |
| Negativni utjecaji na kritično ugrožene i netolerantne vrste ihtiofaune, ugrožene vodene beskičmenjake i njihovo stanište zbog degradacije vodenih staništa | Visok/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako:   * se Glavni projekat izmijeni kako bi se izbjegla izgradnja u koritu rijeke, regulacija toka i bilo kakve smetnje u rijekama,   se budu implementirale predviđene mjere ublažavanja. |
| Rad | Potencijalno zagađenje rijeka u akcidentnim situacijama u saobraćaju i istjecanju zbog npr. kvara separatora ulja | Umjeren/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako se budu implementirale predviđene mjere ublažavanja. |
| Potencijalni negativni utjecaji na osjetljive vodene vrste i propadanje njihovih staništa u akcidentnim situacijama u saobraćaju i istjecanju zbog npr. kvara separatora ulja | Umjeren/  Značajan | Ovaj utjecaj će se u potpunosti ublažiti ako se budu implementirale predviđene mjere ublažavanja. |
| **Vode** | | | |
| Predizgradnja | Nedostatak novih podataka o nultom stanju kvaliteta vode na projektnom području | Umjeren/  Značajan | Uz provođenje odgovarajućeg monitoringa nultog stanja u skladu sa preporukama iz ove Studije, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| Rješenje za mostove koji zahtijevaju građevinske aktivnosti u koritu rijeke | Umjeren/  Značajan | Ako se Glavni projekat promijeni kako bi se izbjegla izgradnja u koritu rijeke, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| Broj separatora ulja i masti za odvodnju autocesta nije dovoljan da bi se osigurala zaštita kvalitete vode u Buni i Bunici | Umjeren/  Značajan | Sa povećanjem broja separatora na lokacijama dvaju dva mosta, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| Izgradnja | Smanjenje kvalitete vode u riječnim sistemima zbog:   * privremenog ispuštanja drenažnih voda oko građevinskih kampova i gradilišta, * održavanja građevinskih vozila na gradilištu, * ispuštanje sedimenata tokom izgradnje mosta u koritu rijeke i na obalama, * odlaganje građevinskog otpada, komunalnog otpada i drugih kategorija posebnog otpada u rijeke, * lokalizirano ispuštanje iz građevinskih objekata, uključujući betonaru i radnički kamp. | Umjeren/  Značajan | Razvojem Plana organizacije gradilišta, Plan premoštavanja vodotoka, Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo, PUGO, DPUGO i implementacijom svih predloženih mjera koje uključuju i korištenje dobrih praksi, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| Izgradnja/Rad | Smanjenje kvalitete vode u riječnim sistemima zbog:   * direktno oslobađanje površinskih otjecanja, * izravno ispuštanje sanitarne vode s naplatnih stanica, * akcidentno prosipanje opasnog materijala uslijed saobraćajnih nesreća. | Umjeren/  Značajan | Izradom Operativnog plana okolišnog i društvenog upravljanja u fazi korištenja koji uključuje Plan pripravnosti i odgovora u vanrednim situacijama i implementacijom svih uključenih mjera, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| **Kvalitet zraka** | | | |
| Predizgradnja | Nedostatak novih podataka o nultom stanju kvaliteta zraka na projektnom području | Umjeren/  Značajan | Uz provođenje odgovarajućeg monitoringa nultog stanja, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| Izgradnja | Smanjenje kvalitete zraka zbog:   * emisija građevinske prašine, * emisija iz betonare, * emisija ispušnih plinova iz procesa izgaranja u generatorima i drugoj građevinskoj opremi i vozilima. | Umjeren/  Značajan | Izradom Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo koji uključuje Plan upravljanja kvalitetom zraka, Plan upravljanja gornjim slojem zemljišta, Plan upravljanja materijalima i implementacijom svih uključenih mjera, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| **Zemljište** | | | |
| Predizgradnja | Nedostatak novih podataka o nultom stanju kvaliteta zemljišta na projektnom području | Umjeren/  Značajan | Uz provođenje odgovarajućeg monitoringa nultog stanja, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| Izgradnja | Smanjenje kvaliteta zemljišta zbog:   * oštećenja gornjeg sloja, * krčenja šuma, * obezvodnjavanja zemljišta, * direktnog ispuštanja otpadnih voda iz održavanja građevinskih vozila na gradilištu i sanitarnih voda iz kampa, * neprimjereno odlaganje otpada. | Umjeren/  Značajan | Izradom Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo koji uključuje Plan upravljanja gornjim slojem zemljišta, Plan rekultivacije/obnove zemljišta i Plan upravljanja izlijevanjem, te implementaciju svih uključenih mjera, uključujući one predviđene za upravljanje vodama i otpadom, ovaj će utjecaj biti u potpunosti ublažen. |
| Rad | Smanjenje kvaliteta zemljišta zbog:   * direktnog izlijevanje površinskog otjecanja, * slučajnog izlijevanje goriva i ulja. | Umjeren/  Značajan | Izradom i implementacijom Plana okolišnog i društvenog upravljanja u toku korištenja koji uključuje predložene mjere iz opisa mjera za ublažavanje negativnih efekata i implementaciju svih mjera koje se predlažu za upravljanje otpadom, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| **Klimatski faktori** | | | |
| Izgradnja/Rad | Mala otpornost na klimatske varijabilnosti i klimatske promjene | Umjeren/  Značajan | Ugradnjom adekvatnih projektnih rješenja u Glavni projekat i izgradnjom otpornih građevinskih struktura ovaj će utjecaj biti u potpunosti ublažen. |
| Rad | Emisije stakleničkih plinova iz saobraćaja | Umjeren/  Značajan | Implementacijom predloženih mjera nije moguće u potpunosti ublažiti ovaj utjecaj. Ovaj se utjecaj smatra doživotnim utjecajem projekta, ali njegov će se značaj smanjivati stalnim usavršavanjem automobilskih tehnologija. |
| **Postojeća materijalna dobra, uključujući kulturno-historijsko i arheološko naslijeđe** | | | |
| Izgradnja | Oštećenja vidljivog i zakopanog kulturnog, arheološkog i arhitektonskog naslijeđa tokom izvođenja građevinskih radova i kretanja mašina/vozila oko gradilišta | Visok/  Značajan | Preventivnim arheološkim istraživanjima i odgovarajućom Procedurom za upravljanje slučajnim arheološkim nalazima ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| **Buka** | | | |
| Izgradnja | Utjecaj na radnike i stanovnike zbog povećanog nivoa buke tokom građevinskih radova | Umjeren/  Značajan | Primjenom Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo koji uključuje predložene mjere smanjenja buke iz ovog opisa mjera za ublažavanje negativnih efekata, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| Rad | Utjecaj na stanovnike zbog povećanog nivoa buke od saobraćaja na autocesti. | Umjeren/ Značajan | Uz primjereno modeliranje širenja buke i postavljanje barijera buke na temelju rezultata modeliranja, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| **Otpad i materijali** | | | |
| Izgradnja | Zagađivanje okoliša uslijed curenja i prosipanja otpada povezano s lošim postupcima rukovanja i skladištenja/odlaganja jalovine i otpada. | Visok/  Značajan | Potpunom implementacijom Detaljnog PUGO i PUO, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| Izgradnja | Šteta za okoliš uzrokovana ilegalnom nabavkom materijala. | Visok/  Značajan | Uz provedbu odgovarajuće procjene uticaja na okoliša i dobivanje dozvola za pozajmišta, odnosno uz podugovaranje licenciranih dobavljača materijala, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| **Utjecaji na zajednicu** | | | |
| Izgradnja | Priliv radnika | Umjeren/ Značajan | S implementacijom predloženih mjera za smanjenje mogućnosti utjecaja priliva radnika, poput aktivnosti podizanja svijesti o zaraznim bolestima i spolno utemeljenom nasilju o uznemiravanju, te primjenom odredbi o smještaju (kampovima) radnika u skladu sa PR odredbama i smjernicama EBRD/IFC „Smještaj radnika: procesi i standardi” 2009, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| Zdravlje i sigurnost u zajednici i sigurnost na putevima | Umjeren/ Značajan | S implementacijom predloženih mjera za smanjenje mogućnosti utjecaja na zdravlje i sigurnost u zajednici i sigurnost na putevima, među kojima su izrada i implementacija Plana pripravnosti i odgovora u vanrednim situacijama i Plana upravljanja saobraćajem, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| Rad | Gubitak zaposlenja privremeno angažovanih radnika | Umjeren/ Značajan | Kao rezultat privremenog zaposlenja tokom faze izgradnje dolazi do gubitka zaposlenja nakon završetka građevinskih radova. Ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti ako se mjere ublažavanja u potpunosti budu provodile. |
| **Otkup zemljišta i raseljavanje** | | | |
| Predizgradnja | * Otkup zemljišta * Raseljavanje | Visok/  Značajan | Oduzimanje zemljišta i gubitak zemljišta i kuća predstavljaju rezidualni utjecaj zbog eksproprijacije zemljišta koje će se izvoditi u fazi predizgradnje. Ovaj utjecaj nije značajan uzimajući u obzir sve predviđene mjere i prava na naknade sadržane u Planu za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja. Nadoknade su u skladu sa lokalnim zakonodavstvom i sa EBRD-ovim provedbenim zahtjevom PR 5. |
| **Ekonomsko preseljenje** | | | |
| Predizgradnja | * Gubitak mjesta poslovanja * Gubitak prihoda * Gubitak sredstava za život vlasnika zemljišta | Visok/  Značajan | Gubitak mjesta poslovanja i gubitak sredstava za život predstavljaju rezidualne posljedice zbog ekonomskog preseljenja. Taj utjecaj nije značajan uzimajući u obzir sve predviđene mjere i naknade sadržane u Planu za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja. Naknade su u skladu sa lokalnim zakonodavstvom i sa EBRD PR 5. Prema naknadama predviđenim u Planu za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja životni standard će se poboljšati ili barem obnoviti. Plan za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja predviđa da će JP Autoceste surađivati sa Regionalnom razvojnom agencijom Hercegovine (REDAH) koja pruža pomoć lokalnim i regionalnim partnerima u pisanju, pripremi i implementaciji projekata koji se odnose na poduzetništvo, ruralni razvoj i poljoprivredu. |
| Izgradnja | Privremeni gubici poslovnih prihoda tokom građevinskih radova | Umjeren/ Značajan | Plan za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja sadrži mjere ublažavanja koje su predložene za utjecaje privremenih gubitaka prihoda tokom građevinskih radova. Ako se provedu mjere date u Planu za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja, ovaj će se utjecaj u potpunosti ublažiti. |
| **Zdravstveni i sigurnosni rizici za radnike** | | | |
| Izgradnja | * Direktni utjecaji (pad sa visine, saobraćajna nesreća, strujni udar, ozljede na građevinskim mašinama, iskopavanja i rad u zatvorenim prostorima, itd.), * Indirektni utjecaji (emisije, onečišćenja zemljišta i vode itd.). | Umjeren/ Značajan | Predloženo je nekoliko mjera ublažavanja mogućeg utjecaja na zdravlje i sigurnost radnika tokom faze izgradnje. Među mjerama su i one orijentirane na ublažavanje utjecaja na kvalitet zraka, buku i vodu. Ako se provode sve mjere ublažavanja, preostali utjecaji u potpunosti će se ublažiti. |
| **Opasnost od NUS** | | | |
| Predizgradnja | Opasnost od NUS | Umjeren/ Značajan | Predložene su odgovarajuće mjere za ublažavanje mogućeg utjecaja povezanog s opasnošću od NUS tokom faze predizgradnje. Građevinsi radovi će se morat organizirati nakon što JP Autoceste dobije odobrenje ili potvrdu da polje nema sumnjiva područja i rizike od NUS. Nakon dovršetka aktivnosti deminiranja i odobrenja da na polju nema sumnjivih područja i opasnosti od NUS, preostali utjecaji faze predizgradnje bit će u potpunosti ublaženi. |
| Izgradnja | Opasnost od NUS | Umjeren/ Značajan | Što se tiče faze predizgradnje, predlažu se mjere ublažavanja bilo kojeg mogućeg utjecaja povezanog s opasnošću od NUS-a i tokom faze izgradnje. Nakon implementacije mjera (poput zaustavljanja radova u slučaju bilo kakvih nedoumica u vezi s NUS i obavještavanja BHMAC-a), preostali utjecaji faze izgradnje Projekta u potpunosti će se ublažiti. |

## 4. Alternativne trase

Prve analize prolaska trase autoceste na projektnom području urađene su 2006. godine u okviru projektno-planske dokumentacije za LOT 4 autoceste na Koridoru Vc za period od 2005. do 2006. godine. Cilj izrade ove dokumentacije je bio odrediti optimalnu trasu Autoceste na Koridoru Vc kroz BiH, odnosno, ekonomsku opravdanost izgradnje pojedinih dionica na Koridoru Vc.

U prvim analizama razmatrano je ukupno 12 potencijalnih varijanti (Koridora 5c i 4) buduće autoceste, za koje je izvršena multikriterijalna analiza i na osnovu koje je odabrana jedna potencijalna varijanta koja prolazi kroz Mostarsko polje i za koju je izrađeno Idejno rješenje[[1]](#footnote-1) i Studija utjecaja na okoliš. Ova varijanta autoceste je podrazumijevala izgradnju dva kraća tunela (Gorica i Kičin) i jedan dugački tunel (Kvanj 2,7 km), most preko Bune (300 m), duži vijadukt u području Posrta (485 m) i vijadukt Kebe (120 m). Ukupna dužina trase na LOT 4 iznosila je 67,329 km. Idejnim rješenjem trasa LOT 4 predstavljena je poddionicama (od 1 do 5) od kojih je značajno izdvojiti trasu **poddionice 3 (Mostar jug-Počitelj)**. Poddionica 3 (Mostar jug-Počitelj), počinje nastavno na kraj poddionice 2 LOT-a 4 (Mostar sjever-Mostar jug), sa stacionažom 26+250,00, a završava nakon čvorišta Počitelj sjever u km 45+900,00. Ukupna dužina poddionice 3 iznosi 19.650 m, pruža se od predjela Posrta, prelazi dolinu Bune i Bunice (pri izlazu iz kanjona), uspinje se prema Gorici, Kvanju i Humu, te izlazi na zaravan oko D. Stanojevića. Nastavlja tom zaravni prema Bivoljem Brdu gdje završava čvorištem Počitelj.

Postupajući po Zahtjevu, a na osnovu dostavljene Studije utjecaja na okoliš, Federalno ministarstvo okoliša i turizma izdalo je Rješenje o odobravanju Studije za dionicu LOT 4: Mostar sjever-Južna granica, broj: UPI/03/02-23-4-53/05 dana 19.09.2007. godine. Nakon odobravanja Investitor je pokrenuo procedure izrade ostale projektne dokumentacije.

**Tokom 2010.** **godine** dionica oznake “LOT 4“ (Mostar sjever-Južna granica, L=67,329 km) podijeljena je na tri LOT-a i to: LOT 5 (Mostar sjever-Mostar jug, L=16 km), LOT 6 (Mostar jug-Počitelj, L=20km) i LOT 7 (Počitelj-Južna granica, L=31,33km). U toj godini izrađeni su i projekti za LOT 5 i 6 (Suhi Do-Mostar jug-Buna-Stanojevići) u cilju ispunjavanja uvjeta za izvršenje eksproprijacije zemljišta. U konkretnom slučaju u projektnoj dokumentaciji za dionicu Suhi Do-Mostar jug-Buna-Stanojevići (LOT 5 i LOT 6) izrađenoj 2010. godine, odstupanje od prvog projekta za LOT 4 ogleda se u pogledu dužine u procentualnom iznosu od 6,41% što čini trasu manjom za dužinu od 4.320 km u odnosu na 67.329 km.

**Tokom 2011. godine** urađena je dodatna analiza u sklopu koje je postojalo više varijanti, a sve u cilju izbjegavanja prolaska autoceste kroz Mostarsko polje. U sklopu ovih analiza istražene su i mogućnosti izmještanja petlje Mostar jug na novu lokaciju. Nakon analize više varijanti, kao optimalna, pokazala se varijanta prolaska autoceste u zaleđu Blagaja. Predložena varijanta prolaska autoceste u zaleđu Blagaja je pomaknuta prema jugu, odnosno, brdu za cca 3,5 km (najveća udaljenost), u odnosu na varijantu koja prolazi kroz Mostarskom polje. Udaljenost predložene trase autoceste od izvorišta Bune je 700 m, a od Bunice 500 m. Nova petlja se nalazi na nadmorskoj visini od cca 170 m. Trasa varijante autoceste u zaleđu Blagaja je duža od varijante koja prolazi kroz Mostarsko polje cca 3,0 km, ali je izbjegnut prolaz trase autoceste kroz najplodnije zemljište Mostarskog polja. U sastavu ove varijante projektovana je i petlja Mostar jug na novoj lokaciji. Petlja je povezana prilaznom saobraćajnicom sa putem M6.1 Mostar-Nevesinje. Nova petlja Mostar jug, mjereno od tačke gdje „Sjeverni bulevar“ izlazi na M17, je udaljenija od petlje date u varijanti prolaska autoceste kroz Mostarsko polje za 450 m

**Tokom 2015.** **godine** JP Autoceste Federacije BiH odustaju od trase na završnom dijelu LOT 5 i početnom dijelu LOT 6 (po prilici od Oštrog rata preko čvora Mostar jug od cca km 13+250 na LOT 6 i pokreće proceduru iznalaženja nove moguće trase na prostornom odsječku Oštri rat-Mostar jug-Buna-Stanojevići. Predlaže trasu koja prolazi vrlo velikim prostorno-reljefnim ograničenjima, sa negativnim tehničkim elementima i velikim brojem objekata (veliki investicijski troškovi, veliki troškovi održavanja, upravljanja i korištenja). Idejni projekt je definirao izmijenjenu trasu na dijelu od predjela Suhi Do preko novo predložene lokacije čvora Mostar jug (veza na M17 u predjelu Aerodroma Mostar), pa preko Bune do predjela Stanojevići gdje se uključuje u trasu LOT-a 6 po glavnom projektu. Na dijelu od Oštrog rata do čvora Mostar jug (sjeverni dio koridora) stacionaža je vođena nastavno na stacionaže trase u LOT 5, od 4+389,63 do km 16+500,00, dužine 12.110,37 m. Na dijelu od Stanojevića (LOT 6) do čvora Mostar jug, stacionaža je vođena od juga prema čvoru, od 13+256,70 do 27+773,51, dužine 14.516,81 m. Ukupna dužina trase oko Mostara 26.627,18 m.

**Tokom 2016. godine**, a imajući u vidu da je trasa autoceste koridora Vc na dijelu dionice LOT-a 4 u periodu od momenta finalizacije Idejnog rješenja (Idejno rješenje trase na LOT 4, IGH Zagreb, maj 2005.) i Studijeutjecaja na okoliš autoputa na koridoru Vc Mostar sjever - južna granica LOT 4 (0+000,00 - 67+329,00), Institut građevinarstva Hrvatske Zagreb I institut građevinarstva Hrvatske Mostar, Zagreb, mart 2007. pa do 2016. godine pretrpjela razne izmjene kroz izradu ostale projektne dokumentacije (Idejni i Glavni projekti), te da su se pojavile druge varijante na dijelu trase autoceste Mostar sjever-Buna, Investitor je pokrenuo proceduru izrade multikriterijalnih analiza (ukupno dvije analize) za dionicu autoceste na Koridoru Vc: Mostar sjever-Buna.

Prva multikriterijalna analiza (IPSA Institut d.o.o. Sarajevo, 2016. godine) za dionicu autoceste na Koridoru Vc: Mostar sjever-Buna razmatrala je ukupno tri varijante odabira najoptimalnije trase autoceste.

1. **Prva analiza** obrađivala je trasu definisanu projektnom i okolinskom dokumentacijom za LOT 4 autoceste na Koridoru Vc iz 2006. godine.
2. **Druga analiza** obrađivala je varijantu prolaska autoceste u zaleđu Blagaja iz 2011. godine.
3. **Treća analiza** obrađivala je trasu koja je predložena projektnom dokumentacijom iz 2015. godine.

Primjenom multikriterijske analize analizirani su svi relevantni pokazatelji za donošenje odluke izbora najpovoljnije varijante. Sve varijante zadovoljavaju eliminatorne kriterije, a sa aspekta tehničko-eksploatacionih troškova povoljnija je varijanta autoceste u blizini aerodroma Ortiješ, dok sa aspekta prostorno-ekonomskog i prostorno-ekološkog kriterija povoljnija je varijanta autoceste u zaleđu Blagaja. Prva varijanta je odbačena najviše iz razloga što je u proteklom periodu izazvala najviše primjedbi od strane lokalnog stanovništva, nevladinih organizacija i Ministarstva prostornog uređenja FBiH. Najznačajnije primjedbe se ogledaju se u tome da odabrana trasa nije u skladu sa važećim Prostornim planom BiH, te da nije adekvatno riješen utjecaj na očuvanje kulturne baštine i prirodnih resursa regiona. Rezultati ove multikriterijske analize[[2]](#footnote-2) su pokazali da je varijantno rješenje prolaska trase autoceste u blizini aerodroma Mostar najprihvatljivije rješenje za građane i državu BiH.

**Tokom 2017. godine**, urađena je druga multikriterijalna analiza (IPSA Institut d.o.o. Sarajevo, 2017.)za dionicu autoceste na Koridoru Vc: Mostar jug-Buna koja je razmatrala ukupno dvije varijante odabira najoptimalnije trase autoceste:

1. Prva varijanta podrazumijevala je analizu trase autoceste u blizini aerodroma Mostar (varijanta koja je odabrana prvom multikriterijalnom analizom) uz određene izmjene. Prema korigovanom rješenju, trasa autoceste u blizini aerodroma Mostar prelazi magistralnu cestu M6.1. i ulazi u zaštićenu zonu zračne luke Mostar. U nastavku trasa autoceste tunelom prolazi u blizini sjevernog praga piste aerodroma (u obzir uzeto buduće proširenje piste), provlači se između željezničke pruge Mostar-Čapljina i ruba aerodroma (udaljenost pruge i ulaza u zračnu luku je cca 32 m), te nastavlja prostorom Ortiješa i prati koridor piste na bočnoj udaljenosti cca 35-45 m i spušta se prema Buni. U nastavku, trasa prelazi vodotoke Buna i Bunica mostovima te nastavlja uspinjanje prema Rotimlji savladavajući vrhove Huma i Kvanja tunelom. Rotimski potok prelazi mostom, izbija na zaravan Gubavice i u predjelu Stanojevića uključuje se u trasu dionice Buna-Počitelj. Na toj poziciji se i visinski uklapa u trasu dionice Buna-Počitelj.
2. Druga predložena varijanta analizirala je položaj trase koja je na dijelu Kadijevića prelazila rijeku Neretvu i pružala se lijevom obalom Neretve uz postojeću prugu dosta povoljnim terenom. Zatim se na dijelu Okuča i Hadžiosmanovića mahale lijevom krivinom i mostom preko Neretve vraća na desnu obalu obale. Od ovog dijela zbog reljefa terena predviđena su tri tunela. Na dijelu Vrseljka trasa dostiže svoju najvišu tačku i nakon toga je u padu do spoja na dionicu Buna-Počitelj.

Primjenom druge multikriterijske analize zaključeno je da varijante zadovoljavaju eliminatorne kriterije, a sa aspekta tehničko-eksploatacionih troškova i prostorno-ekološkog kriterija povoljnija je varijanta autoceste u blizini Aerodroma Mostar (prva varijanta), dok sa aspekta prostorno-ekonomskog kriterija povoljnija je varijanta autoceste s desne obale Neretve. Na osnovu rezultata druge multikriterijske analize preporučeno je Investitoru da nastavi aktivnosti na realizaciji projekta dionice autoceste na Koridoru Vc sa varijantnim rješenjem autoceste u blizini aerodroma Mostar.

Na temelju članka 19. st. 1. i 7. Zakona o prostornom planiranju i korištenju zemljišta na razini Federacije Bosne i Hercegovine (Službene novine FBiH, br. 2/06, 72/07, 32/08, 4/10, 13/10 i 45/10), Parlament Federacije Bosne i Hercegovine je, na sjednici Zastupničkog doma od 25.1.2017. godine, i na sjednici Doma naroda od 9.2.2017. godine, donio Odluku o donošenju prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine „Autocesta na Koridoru Vc“ za razdoblje od 20 godina.

Obuhvat plana utvrđen je Odlukom o utvrđivanju područja „Autocesta na koridoru Vc“ područjem posebnih obilježja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine“ i dokumentom naziva: Obrazloženje Odluke o utvrđivanju područja Autocesta na Koridoru Vc područjem posebnih obilježja od značaja za FBiH. Ovim dokumentima utvrđen je okvirni prostorni obuhvat plana sa opisom trase Autoceste preko koordinatnih tačaka osovine i obuhvatom, prosječne širine od 500 m na svim dionicama.

Odlukom o provođenju prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine „Autocesta na Koridoru Vc“ definisana je konačna trasa Koridora Vc, pa tako i razmatrane poddionice petlja Mostar jug-Tunel Kvanj.

Prostornim planom obuhvat trase Koridora Vc definisan je kroz 11 dionica. Trasa poddionice petlja Mostar jug-tunel Kvanj je opisana za dionice 9 i 10 u okviru Prostornog plana, kojima je definisano:

* Dionica 9 počinje na stacionaži 263+812 km u naselju Kuti. Trasa nastavlja prema jugu najvećim dijelom mostovima i tunelima iznad naselja Potoci i Vrapčići, te se spušta prema gradu Mostaru, čije urbano područje tangira sa zapadne strane, te završava sjeverno od Međunarodnog aerodroma Mostar ispred petlje Mostar jug.
* Dionica 10 počinje na stacionaži 277+946 km odakle nastavlja otvorenom trasom bez tunela i mostova prema jugu, prelazi preko Bune i Bunice, nastavlja u pravcu jugozapada, te dolazi u područje Počitelja.

U periodu od 2017. godine do 2020. godine trasa poddionice petlja Mostar jug-tunel Kvanj u odnosu na definisanu trasu Prostornim planom pretrpjela je određene izmjene koje su u dozvoljenim granicama propisanim Prostornim planom.

JP Autoceste je izvršio dvije korekcije trase dionice Mostar jug-tunel Kvanj, koja je prvobitno predložena u Idejnom rješenju izmjene rute za dionicu autoputa Stanojevići-Buna-Mostar jug-Oštri rat (IPSA Institut Sarajevo i IGH Mostar, oktobar 2016.). Promjene su opisane u Idejnom projektu i Studiji za dobivanje urbanističke saglasnosti za dionicu Mostar jug-Buna (IPSA Institut Sarajevo, april 2018.) i u skladu su sa Prostornim planom autoceste na Koridoru Vc u FBiH, kojeg je usvojio Parlament FBiH 2017. godine. Dvije izmjene se odnose na kupovinu zgrada u blizini Aerodroma Mostar i u selu Malo Polje.

|  |  |
| --- | --- |
| *Alternativa* | *Opis* |
| Izmjene trase u blizini Aerodroma Mostar | Tokom 2016. godine predviđene su dvije alternative za dio dionice koji prolazi u blizini Aerodroma Mostar., prema ove dvije alternative, planirano je da dionica uđe u zonu Ministarstva odbrane BiH i da prelazi postojeće hangare. To je izmijenjeno u Idejnom projektu iz 2018. godine, tako da dionica prati perimetar zemljišta u vlasništvu Ministarstva odbrane i zaobilazi spomenute hangare. |
| Izmjene trase u naselju Malo Polje | Prema Idejnom projektu iz 2016. godine, planirano je da trasa prolazi preko novoizgrađenih kuća nakon prelaska preko Bune. Ovu mogućnost nisu prihvatili pogođeni vlasnici kuća koji su bili protiv eksproprijacije tih kuća. Stoga je to izmijenjeno, a Idejni projekat iz 2018. godine predviđa da dionica rute prolazi preko dvije starije kuće čiji su se vlasnici složili sa eksproprijacijom. |

**Vlada FBiH je potvrdila 12.5.2020. godine da ne postoje pravne prepreke za izgradnju ceste („Službene novine Federacije BiH“, br. 100/17 od 25.12.2017 sa odlukom Parlamenta o trasi dionice; („Službene novine Federacije BiH“, br. 101/18) od 19.12.2018 sa Odlukom o javnom interesu za Federaciju BiH („Službene novine Federacije BiH“, br. 29/18) sa odlukom Ustavnog suda Federacije BiH o zahtjevu potpredsjednika Federacije BiH u vezi sa postupkom usvajanja trase.**

1. **Plan monitoringa fizičke i biološke okoline**

Plan monitoringa se odnosi na faze predizgradnje, izgradnje i rada. Tamo gdje je primjenjivo, sva labortorijska mjerenja u okolišu, odnosno mjerenja u sistemu samomonitoringa, se moraju vršiti u skladu sa važećim zakonskim i podzakonskim zahtjevima i Planom monitoringa, a ispitne laboratorije za obavljanje mjerenja bi trebale biti ovlaštene i akreditovane prema standardu ISO 17025.

## Staništa, flora i fauna

| *Faza* | *Koji parametar* | *Kako* | *Kada* | *Gdje* | *Ko* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Staništa, flora i fauna** | | | | | |
| Predizgradnja | Nulto stanje biodiverziteta, sa posebnim akcentom na:   * Nulto stanje dijagnostičke vrste *Scorzonera villosa* na suhim travnjacima i hazmofitskoj vegetaciji * Monitoring endemske flore * Monitoring riba, ptica, šišmiša i beskičmenjaka | Mapiranje staništa i vrsta radi uključivanja svih nalaza iz dodatnog monitoirnga vegetacije u fazu planiranja projekta | Istraživanja treba završiti prije početka građevinskih aktivnosti | Unutar ekološki odgovarajućeg područja analize koje može ići i do 1 km udaljenosti od svake strane ceste, u ovisnosti od utvrđenih vrsta i potencijalnih skrovišta (pećine i sl.) | JP Autoceste ili JP Autoceste prenosi odgovornost na izvođača prema ugovoru |
| Izgradnja | Monitoring stanja biodiverziteta i to posebno:   * Monitoring očišćenih vegetacijskih područja * Monitoring vegetacije na netaknutim šumskim područjima Hodbine. * Monitoring stanja invazivnih vrsta * Monitoring zaprašivanja biljnih vrsta * Monitoring staništa * Monitoring gnijezda/skloništa vrsta koja imaju sezonsku varijabilnu ranjivost zbog reprodukcije, vremena hranjenja ili sezonskih migracija, kao što su vrste: kratkoprsta ševa (Calandrella brachydactyla) i bregunica (Riparia riparia) ili osjetljive vrste šišmiša u projektnom području * Monitoring stradavanja ili ozljede vrsta faune zbog uklanjanja vegetacije i kretanja teške mehanizacije | Vizalni monitoring treba redovito provoditi tokom faze izgradnje.  Potrebno je voditi evidenciju o vizuelnim pregledima i podnositi ih u formi mjesečnih izvještaja koje priprema nadzorni inženjer. | Sedmično u toku izgradnje. | Na gradilištu i u području uticaja projekta, tampon zoni od 500 m sa svake strane trase | Monitoring provodi biolog/ ekolog koji je angažiran od strane izvođača radova |
| Rad | * Monitoring stanja invazivnih vrsta * Monitoring stradavanja zbog potencijalnog sudara vrsta faune zbog velike brzine kretanja vozila (vrste ptica, npr. bregunice i pčelarice, vrste šišmiša, drugi sitni sisari, vodozemci i gmizavci) * Praćenja pridržavanja mjera protiv onečišćenja drenažnim otpadnim vodama ili otpadom u fazi rada a zbog uticaja na akvatičnu floru i faunu. | Vizualno praćenje stanja  Potrebno je sedmično nadgledanje staništa od strane ekologa tokom izgradnje.  Potrebno je voditi evidenciju o vizuelnim pregledima i podnositi ih u formi mjesečnih izvještaja | Monitoring invazivnih vrsta treba provoditi sezonski tokom faze rada.  Monitoring stradavanja svakodnevno prilikom održavanja.  Praćenja pridržavanja mjera treba provoditi mjesečno. | U pordručju koje zauzima autocesta i u pojasu autoceste. | JP Autoceste, Služba za održavanje ili prenosi ovlasti na odabranog Izvođača za održavanje |

## Vode

| *Faza* | *Koji parametar* | *Kako* | *Kada* | *Gdje* | *Ko* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vode** | | | | | |
| Predizgradnja | Provesti analizu kvaliteta vode Bune i Bunice za standardne fizičko hemijske parametre (rovodljivost, pH, rastvoreni kisik, BPK5, Utrošak KMnO4, amonijak, nitrati, ukupni N, ukupni P, željezo, mangan, olovo, ulja i masti) sa posebnom pažnjom da se analiza hemijske potrošnje kisika (HPK) uradi primjenom metode sa KMnO4.  Ako je moguće, analizu kvaliteta vode provesti u najmanje dva hidrološka ciklusa (niske i visoke vode). | Analize će se vršiti koristeći standardne laboratorijske metode na pobrojane parametre.  Usporedbu dobivenih vrijednosti vršiti sa   * Odlukom o karakterizaciji površinskih i podzemnih voda, referentnim uslovima i parametrima za ocjenu stanja voda i monitoringu voda („Službene novine FBiH”, broj1/14); te * Uredbom o opasnim i štetnim materijama u vodama (Službene novine FBiH, br. 43/07) za poređenje dobivenih koncentracija željeza, olova, mangana i masti i ulja sa graničnim vrijednostima. | Prije početka izvođenja radova. | Uzvodno i nizvodno od mjesta izvođenja mostova na vodotocima Buna i Bunica | JP Autoceste ili JP Autoceste prenosi odgovornost na izvođača prema ugovoru koji treba da angažuje ovlaštenu i akreditovanu laboratoriju za mjerenje kvaliteta površinskih vodotoka |
| Izgradnja | Analiza kvaliteta vode Bune i Bunice za standardne fizičko- hemijske parametre: provodljivost, pH, rastvoreni kisik, BPK5, Utrošak KMnO4, amonijak, nitrati, ukupni N, ukupni P, željezo, mangan, olovo, ulja i masti | Analize će se vršiti koristeći standardne laboratorijske metode, a usporedba dobivenih vrijednosti sa parametrima nultog stanja iz faze predizgradnje. | U slučaju primjetnog zagađenja vodotoka | Uzvodno i nizvodno od mjesta izvođenja mostova na vodotocima Buna i Bunica | JP Autoceste ili JP Autoceste prenosi odgovornost na izvođača prema ugovoru koji treba da angažuje ovlaštenu i akreditovanu laboratoriju za mjerenje kvaliteta površinskih vodotoka |
| Rad | Monitoring ispuštanja otpadnih voda: za oborinske vode iz separatora analiziraju se samo suspendovanje materije i mineralna ulja.(Član 14. Uredbe o uslovima ispuštanja otpadnih voda u okoliš i sistem javne kanalizacije, Službene novine FBiH br. 26/20 i 96/20) | Analize će se vršiti koristeći standardne laboratorijske metode, a usporedba dobivenih vrijednosti sa Uredbom o uslovima ispuštanja otpadnih voda u okoliš i sistem javne kanalizacije (Službene novine FBiH br. 26/20 i 96/20) | Jednom godišnje ili prema uslovima iz vodne dozvole. | Na izlazima iz separatora masti i ulja postavljenih duž dionice, a posebno na mostovima. | JP Autoceste, Služba za održavanje ili prenosi ovlasti na odabranog Izvođača za održavanje koji treba da angažuje ovlaštenu i akreditovanu laboratoriju za mjerenje kvaliteta optadnih voda. |

## Kvalitet zraka

| *Faza* | *Koji parametar* | *Kako* | *Kada* | *Gdje* | *Ko* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kvalitet zraka** | | | | | |
| Predizgradnja | Izvšiti analizu nultog stanja kvaliteta zraka na projektnom području, po mogućnosti tokom sva četiri godišnja doba za set standardnih parametara: CO, SO2, O3, NO, NO2, NOX, PM 2.5, PM10. | Analize će se vršiti koristeći standardne laboratorijske metode na pobrojane parametre. | Prije početka izvođenja radova. | Mjesta uzorkovanja će odrediti akreditirana laboratorija, ali najmanje jedno mjerno mjesto u tri zone: industrijskoj zoni (aerodrom i drugi komercijalni objekti), zoni stanovanja (Kosor i Malo polje) i zoni prirode (šuma). | JP Autoceste ili JP Autoceste prenosi odgovornost na izvođača prema ugovoru koji treba da angažuje ovlaštenu i akreditovanu laboratoriju za mjerenje kvaliteta zraka. |
| Izgradnja | Monitoring prašine | Vizualno praćenje zaprašivanja uz dodatno uvažavanje žalbi građana. Rezultati se koriste kako bi se pojačale mjere za suzbijanje prašine koje će biti propisane Planom upravljanja kvalitetom zraka u sklopu Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo | Dnevno | Na cijelom gradilišnom prostoru | Monitoring provodi inženjer za zaštitu okoliša koji je angažiran od strane izvođača radova a kontroliše nadzorni inženjer za okoliš. |

## 

## Zemljište

| *Faza* | *Koji parametar* | *Kako* | *Kada* | *Gdje* | *Ko* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Zemljište** | | | | | |
| Predizgradnja | Utvrđivanje nultog stanja kvaliteta zemljišta izvođenjem standardna fizičko-hemijska analiza kvalitete tla u skladu Pravilnikom o utvrđivanju dozvoljenih količina štetnih i opasnih tvari u zemljištu i metode njihovog ispitivanja (Službene novine FBiH, broj 72/09): vlažnost, pH, organska tvar, pepeo, nitrogen, P2O5, K2O, kalcij, magnezij, željezo, olovo, bakar, cink, kobalt, kadmij, živa. | Koristiće se priznate laboratorijske metode. Usporedba dobivenih rezultata za područje gdje je identificirano poljoprivredno zemljište će se vršiti u skladu sa Pravilnikom o utvrđivanju dozvoljenih količina štetnih i opasnih tvari u zemljištu i metode njihovog ispitivanja (Službene novine FBiH, broj 72/09). | Izvesti analizu osnovne kvalitete tla prije početka gradnje. | Ekspert za tlo iz ovlaštene laboratorije bi trebao donijeti odluku o broju uzoraka i lokaciji uzorkovanja na temelju tipova tla utvrđenih na projektnom području. | JP Autoceste ili JP Autoceste prenosi odgovornost na izvođača prema ugovoru koji treba da angažuje ovlaštenu i akreditovanu laboratoriju za određivanje kvaliteta tla na području izvođenja projekta. |
| Rad | Standardna fizičko-hemijska analiza kvalitete tla u skladu Pravilnikom o utvrđivanju dozvoljenih količina štetnih i opasnih tvari u zemljištu i metode njihovog ispitivanja (Službene novine FBiH, broj 72/09): vlažnost, pH, organska tvar, pepeo, nitrogen ,P2O5, K2O, kalcij, magnezij, željezo, olovo, bakar, cink, kobalt, kadmij, živa | Koristiće se priznate laboratorijske metode. Usporedba dobivenih rezultata za područje gdje je identificirano poljoprivredno zemljište će se vršiti u skladu sa podacima dobivenim mjerenjem nultog stanja u fazi pred-izgradnje i Pravilnikom o utvrđivanju dozvoljenih količina štetnih i opasnih tvari u zemljištu i metode njihovog ispitivanja (Službene novine FBiH, broj 72/09). | Izvesti analizu osnovne kvalitete tla najmanje jednom godišnje u fazi rada. Ukoliko se utvrdi da nema nekih promjena u prvih 5 godina, može se obustaviti izvođenje analiza. | Ekspert za tlo iz ovlaštene laboratorije bi trebao donijeti odluku o broju uzoraka i lokaciji uzorkovanja na temelju tipova tla utvrđenih na projektnom području. | JP Autoceste, Služba za održavanje ili prenosi ovlasti na odabranog Izvođača za održavanje koji treba da angažuje ovlaštenu i akreditovanu pedološku laboratoriju |

## Buka

| *Faza* | *Koji parametar* | *Kako* | *Kada* | *Gdje* | *Ko* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Buka** | | | | | |
| Predizgradnja | Nivo buke u dB(A) i Leq dB(a). | Mjerenje i vrednovanje buke će se porovoditi u skladu sa standardom BAS ISO 17025:2005, a izmjerene vrijednosti usporediti sa vrijednostima iz Tablice 1 i Tablice 2 Zakona o zaštiti buke (Službene novine FBIH, br. 110/12). | U sklopu izrade Glavnog projekta kako bi se izvršilo adekvatno modeliranje buke i preporučilo postavljanje bukobrana na adekvatne kacije. | U sve tri zone: industrijskoj zoni (aerodrom i drugi komercijalni objekti), zoni stanovanja (Kosor i Malo polje, kraj trasi najbližih stambenih objekata) i zoni prirode (šuma). | JP Autoceste ili JP Autoceste prenosi odgovornost na projektanta koji treba da angažuje ovlaštenu i akreditovanu laboratoriju za mjerenje nivoa buke |
| Izgradnja | Nivo buke u dB(A) i Leq dB(a). | Mjerenje i vrednovanje buke će se porovoditi u skladu sa standardom BAS ISO 17025:2005, a izmjerene vrijednosti usporediti sa vrijednostima dobivenim mjerenjem nultog stanja i vrijednostima iz Tablice 1 i Tablice 2 Zakona o zaštiti buke (Službene novine FBIH, br. 110/12). | U slučaju pritužbi građana | Na lokacijama pritužbi građana. | JP Autoceste ili JP Autoceste prenosi odgovornost na izvođača prema ugovoru koji treba da angažuje ovlaštenu i akreditovanu laboratoriju za mjerenje nivoa buke |
| Rad | Nivo buke u dB(A) i Leq dB(a). | Mjerenje i vrednovanje buke će se porovoditi u skladu sa standardom BAS ISO 17025:2005, a izmjerene vrijednosti usporediti sa vrijednostima dobivenim mjerenjem nultog stanja i vrijednostima iz Tablice 1 i Tablice 2 Zakona o zaštiti buke (Službene novine FBIH, br. 110/12). | Jednom godišnje tokom prve tri godine rada autoceste. Nakon toga, ako monitoring pokazuje da su izmjerene vrijednosti ispod graničnih vrijednosti propisanih Zakonom o zaštiti od buke, dalje se nadzor može provoditi jednom u tri godine. | U sve tri zone: industrijskoj zoni (aerodrom i drugi komercijalni objekti), zoni stanovanja (Kosor i Malo polje, kraj trasi najbližih stambenih objekata) i zoni prirode (šuma). | JP Autoceste, Služba za održavanje ili prenosi ovlasti na odabranog Izvođača za održavanje koji treba da angažuje ovlaštenu i akreditovanu laboratoriju za mjerenje nivoa buke. |

**Inertni materijal iz iskopa**

**Investitor je dužan za odalaganje inertnog otpada nastalog iskopom pribaviti posebne dozvole /odobrenja za odlaganje materijala od iskopa na predmetnim lokacijama od nadležnih organa.**

„Deponije“ za zbrinjavanje viška zemljanog materijala nastalog pri gradnji ceste, u konkretnom slučaju, ne mogu se tretirati kao deponije u smislu odredbi Zakona o upravljanju otpadom („Službene novine Federacije BiH“, br. 33/03, 72/09 i 92/17).

Vezano za obavezu pribavljanja dozvole za upravljanje otpadom, u skladu sa propisom Pravilnik o građevinskom otpadu (''Službene novine Federacije BiH'', broj: [93/19](https://www.fmoit.gov.ba/upload/file/Pravilnik%20gra%C4%91evinski%20otpad.pdf)), čl. 6. (Podgrupe i vrste otpada) kategorije otpada u predmetnom slučaju su:

17 05 - zemlja (uključujući iskopanu zemlju s onečišćenim/ kontaminiranih lokacija), kamenje i iskop od rada bagera

- 17 05 03\* - zemlja i kamenje koji sadrže opasne tvari

- 17 05 04 - zemlja i kamenje koji nisu navedeni pod 17 05 03

- 17 05 05\* - iskopana zemlja od rada bagera koja sadrži opasne tvari

- 17 05 06 - iskopana zemlja koja nije navedena pod 17 05 05

- 17 05 07\* - šljunak koji sadrži opasne tvari

- 17 05 08 - šljunak koji nije naveden pod 17 05 07 .

Članom 13. Uredbe (Priprema za ponovnu upotrebu i tretman građevinskog otpada) propisano je da “Investitor i/ili izvođač radova može obraditi građevinski otpad koji nastaje na gradilištu samo ako ima okolinsku dozvolu i/ili dozvolu za upravljanje otpadom”.

**6. Granične vrijednosti emisija za zagađujuće materije**

**6.1. Granične vrijednosti štetnih materija u otpadnim vodama**

## Granične vrijednosti štetnih materija u tehnološkim otpadnim vodama koje se ispuštaju u sistem javne kanalizacije ili drugi prijemnik - površinske vode, prema Uredbi o ispuštanju otpadnih voda u prirodne recipijente i sisteme javne kanalizacije („Službene novine Federacije BiH“, broj: 26/20 i 96/20).

**6.2. Granične vrijednosti kvaliteta zraka u ambijentu** trebaju biti u skladu sa Pravilniku o načinu vršenja monitoringa kvaliteta zraka i definiranju vrsta zagađujućih materija, graničnih vrijednosti i drugih standarda kvaliteta zraka („Službene novine Federacije BiH“, br: 1/12, 50/19 i 3/21).

**6.3. 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 7. 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 prometne koridore, skladišta bez teškog transporta | 60 | 50 | 75 |
| V | Poslovno, upravno, trgovačko obrtničko, servisno (komunalni servis) | 65 | 60 | 80 |
| VI | Industrijsko, skladišno, servisno i prometno područje bez stanovanja | 70 | 70 | 85 |

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

**8. Izvještavanje**

JP Autoceste Federacije BiH su dužne izvještavati:

* Federalno ministarstvo okoliša i turizma o prikupljenim podacima kako je propisano odredbama Poglavlja IV Pravilnika o registrima postrojenja i zagađivanjima („Službene novine Federacije BiH“, broj: 82/07). Izvještaji trebaju biti poslani najkasnije do 30.06. tekuće godine za prethodnu godinu izvještavanja i
* Fond za zaštitu okoliša kako je propisano odredbama Uredbe o informacionom sistemu upravljanja otpadom (''Službene novine Federacije BiH'', broj: [97/18](https://www.fmoit.gov.ba/upload/file/Uredba%20informacini%20sistem.pdf)) koji vodi Fond za zastitu okoliša Federacije BiH. Unosi podataka u informacioni sitem-bazu podataka se vrši putem linka za  pristup Informacionom sistemu upravljanja otpadom [www.otpadfbih.ba](http://www.otpadfbih.ba).

JP Autoceste Federacije BiH je dužno bez odlaganja prijaviti svaku vanrednu situaciju koja značajno utiče na okoliš i svaku akcidentnu sistuaciju prijaviti Federalnom ministarstvu okoliša i turizma, Federalnoj upravi za inspekcijske **poslove.**

JP Autoceste Federacije BiH je dužno bez odlaganja prijaviti svaku vanrednu situaciju koja značajno utiče na okoliš.

**9. Period važenja dozvole**

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

## O b r a z l o ž e nj e

Dana 08.02.2019. godine Javno preduzeće Autoceste Fedracije Bosne i Hercegovine d.o.o. Mostar (JP Autoceste FBiH) je dostavilo Federalnom ministarstvu okoliša i turizma zahtjev izdavanje okolišne dozvole za autocesta projekta za izgradnju dionice autoceste Mostar Jug – Tunel Kvanj na koridoru Vc.

S obzirom da predmetna 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 okolišnu dozvolu („Službene novine Federacije BiH“, broj: 19/04) spada u grupu projekata za koje se obavezno vrši procjena uticaja na okoliš prije izdavanja okolišne dozvole od strane Federalnog ministarstva, na temelju člana 20 poglavlja IV istog Pravilnika investitor je,na temelju zaključka o izradi studije istu dostavio na ocjenu i dalje postupanje 21.07. 2020. godine, a koju je izradila konsultantska kuća “Enova ” Sarajevo. U nastavku postupka ocjene Studije o uticaju na okoliš, a sukladno čl. 59. Zakona o zaštiti okoliša („Službene novine Federacije BiH“, broj: 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 utjecaju na okoliš od 24. 07. 2020. 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 uticaja na okoliš, Federalno ministarstvo okoliša i turizma organiziralo je javnu rasprave 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) dana 14.9.2020. u Gradskoj vijećnici Mostar, sa početkom u 11.00 sati. Dokumentacija je bila dostupna javnosti na uvid u prostorijama Federalnog ministarstva okoliša i turizma, ul. Hamdije čemerlića 2, Sarajevo i na web stranici Ministarstva [www.fmoit.gov.ba](http://www.fmoit.gov.ba). Javni poziv o održavanju javne rasprava objavljen je u Dnevnom listu i Dnevnom avazu istog dana, 28.8.2020. godine.

Parlament Federacije BiH je na svojoj sjednici održanoj dana 25.12.2017. godine donio Odluku o donošenju prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine „Autocesta na Koridoru Vc“ za period od 20 godina koji je objavljen u „Službenim novine Federacije BiH“, broj: 100/17.

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 službenim putem sljedeći zainteresirani subjekti:

1. **Grad Mostar, Odjel za urbanizam i graditeljstvo/Odjel za urbanizam i građenje,**
2. **Federalno ministarstvo prostornog uređenja,**
3. **Federalno ministarstvo poljoprivrede, vodoprivrede i šumarstva,**
4. **Federalno ministarstvo prometa i komunikacije,**
5. **Ministarstvo trgovine, turizma i zaštite okoliša HNK,**
6. [**Ministarstvo građenja i prostornog uređenja**](http://www.vlada-hnz-k.ba/bs/clanovi-vlade/ministarstvo-gra%C4%91enja-i-prostornog-ure%C4%91enja) **HNK,**
7. [**Ministarstvo saobraćaja i veza**](http://www.vlada-hnz-k.ba/bs/clanovi-vlade/ministarstvo-saobra%C4%87aja-i-veza) **HNK**
8. **Milenko Krčum, advokat, Mostar.**

Javne rasprave su uspješno održane uz prisustvo 52 učesnika. Sa javne rasprave je sačinjen zapisnik i sastavni je dio spisa kao i spisak prisutnih sa potpisima.

Poslije javne rasprave pristigli su komentari u pisanoj formi od sljedećih zainteresiranih subjekata:

* Koordinacionog tijela inicijative za zaštitu interesa građana južne zone grada Mostara
* Učešće – primjedbe na javnu raspravu (za ocjenu studije o procjeni utjecaja na okoliš za u postupku ocjene studije o procjeni utjecaja na okoliš za dionicu puta na koridoru vc Mostar Jug-Tunel Kvanj – Damir Džonlez
* Milenko Krčum, advokat iz Mostara,
* Udruženje građana „jer nas se tiče“

U vezi primjedbi sa javne rasprave na temelju učešća javnosti I zainteresirane javnosti i prispjelih pisanih komentara, sačinjena je matrica pitanja I odgovora kako slijedi iz novembra 2020. godine:

# **Komentari zainteresirane javnosti i odgovori Izrađivača iz novembra 2020. godine**

| R.br. | PRIMJEDBA | ODGOVOR ENOVA |
| --- | --- | --- |
| **KOORDINACIONO TIJELO INICIJATIVE ZA ZAŠTITU INTERESA GRAĐANA JUŽNE ZONE GRADA MOSTARA** | | |
|  | Takozvana javna rasprava održana 14.9.2020. godine (ponedjeljak) u Gradskoj vijećnici Mostar, sa početkom u 11.00 sati namještena je i izvedena prema varljivom scenariju koji je pripremio investitor (JP Autoceste Federacije Bosne i Hercegovine). Investitor je zauzeo sjedišta u Vijećnici, dok je zainteresirane sudionike ostavio izvan Vijećnice, pod izgovorom da je Gradska vijećnica već puna (broj prisutnih je bio ograničen na 50). Na popisu prisutnih neki su zaposlenici otkrili svoj radni status, dok su se drugi izjavili da su "stanovnici". Na pitanje koliko je zaposlenika Investitora bilo prisutno, predstavnik Federalnog ministarstva okoliša i turizma odgovorio je da to nije relevantno, a kada smo nastavili inzistirati, odgovorio je: "Šest". To nije bila istina. Kasnije smo pronašli još zaposlenika koji su svoj status otkrili na popisu prisutnih. Dodatno, neki od zaposlenika poput gospodina Kuke, koji je bio žestoki protivnik promijenjene trase autoceste prije nego što je bio zaposlen u JP Autoceste, pretvarali su se da sudjeluju kao lokalni stanovnici, ne otkrivajući svoj radni status (u listi prisutnih napisao je da je „stanovnik"). I dalje ostaje nejasno koji su sudionici ostavili polje "Organizacija" na popisu prisutnih praznim, što ostavlja sumnje da su i oni uposlenici JP Autoceste.S toga insistiramo da se prava javna raprava održi u mjestima (Mjesnim zajednicama) koji su bliži ljudima preko čijih parcela i kuća prelazi planirana nelegalno usvojena trasa koridora Vc.Ovu javnu raspravu smatramo fingiranom i kao takva ne može biti relevantna za nastavak rada i davanju ocjene o Studiji uticaja na okoliš. | Federalno ministarstvo okoliša i turizma vodi postupak ocjene Studije o procjeni utjecaja na okoliš za dionicu puta na koridoru Vc Mostar jug - Tunel Kvanj. U sklopu navedenog postupka organizovana je javna rasprava koja se spominje u navedenom komentaru. Javna rasprava je organizovana u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša i uputama kriznog štaba po pitanju organizovanja javnih skupova u situaciji pandemije uzrokovane korona virusom. U slučaju održavanja dodatnih javnih rasprava izrađivač Studije će održati prezentaciju Studije o procjeni utjecaja na okoliš. |
|  | Kopije ove studije trebale bi se nalaziti u MZ Gnojnice, MZ Blagaj i MZ Buna, kao i u sjedištu EBRD u Sarajevu, a Javna rasprava održana u mjestima najbližim pogođenom stanovništvu.Javnu raspravu o Studiju o procjeni uticaja na okoliš je trebalo organizirati u Mjesnim zajednicama preko čijih dijelova prolazi predmetna trasa tj. u mjestima najbližima ljudima preko čijih parcela i kuća prolazi predmetna trasa.Ljudi preko čijih kuća i parcela prolazi predmetna trasa su ostali ispred Vijećnice i nisu mogli prisustvovati Javnoj raspravi, jer je investitor napunio salu svojim uposlenicima. **Javna rasprava je zakonska obaveza i lokalne zajenice moraju imati pravo učešća u odlučivanju  u aktivnostima  koje se tiču njihovih zajednica. Zakonski je propisano da se javna rasprava mora održati u najbližoj  lokaciji  ovih zajednica (nije legalno u Mostaru -  bliže JP Autocestama nego stanovništvu).**S toga smatramo da je Javna rasprava održana na ovakav način nelegalna i nelegitimna i može se smatrati da javna rasprava nije niti održana.Tražimo da se organizuje Javna rasprava u mjestima najbližim pogođenom stanovništvu. | Federalno ministarstvo okoliša i turizma vodi postupak ocjene Studije o procjeni utjecaja na okoliš za dionicu puta na koridoru Vc Mostar jug - Tunel Kvanj. U sklopu navedenog postupka organizovana je javna rasprava koja se održala 14.9.2020. godine (ponedjeljak) u Gradskoj vijećnici Mostar. Javna rasprava je održana na najpogodnijoj lokaciji koja omogućava prisustvo većeg broja interesnih strana uz pridržavanje epidemioloških mjera. Kopije studije su predane i u navedene mjesne zajednice MZ Gnojnice, MZ Blagaj i MZ Buna. Svi vlasnici nekretnina, njih 5, preko čijih kuća prolazi trasa su sklopili sporazum o eksproprijaciji. Dokazi o sklopljenim sporazumima se mogu dobiti na uvid u JP Autoceste FBIH. Prema saznanjima investitora nitko od ljudi preko čijih kuća prolazi autocesta nije ostao ispred Gradske vijećnice. U slučaju održavanja dodatnih javnih rasprava izrađivač Studije će održati prezentaciju Studije o procjeni utjecaja na okoliš.  Pored ove javne rasprave, u periodu od 2007 godine do danas održano je još nekoliko javnih savjetovanja koja su sažeto prikazana u poglavlju 4.10.10 Percepcije o Projektu i konsultacije u Studiji uticaja na okoliš. |
|  | U timu koji je radio na izradi Studija nije učestvovao niti jedan ekspert iz oblasti zaštite kulturno-istorijskog naslijeđa. Podaci o količini spomenika na planiranoj trasi koje studija navodi su paušalne i nepotpune.  Potencijalni pronalazak arheoloških lokaliteta može znatno usporiti i poskupiti izgradnju autoputa, o čemu u ovom trenutku nemamo nikakvu informaciju, jer se taj aspekt potuno zanemario.  **U Studiji se priznaje da će se uništiti kamenolom Mukosa, a poznato je da na toj lokaciji postoje nalazišta iz Rimskog perioda, kao i Hađalića Kicin (500m u Malom Polju)  naselje iz rimskog doba sa prehistorijskom tvrđavom. Također se navodi da most preko Bune prelazi preko 3 stećka u Malom polju.**  **Na stranici 151 se ocjenjuje da je utjecaj na kulturno - istorijsko i arheološko nasljeđe visoko.  Da li ima tih rizika u Podveleškoj ruti?**  Tražimo da se pronađe ekspert iz oblasti zaštite kulturno-istorijskog naslijeđai napravi stručno mišljenje o predmetnoj trasi.  U suprotnom ćemo smatrati da investitor planski pristupa pripremi radova bez ovih informacija u želji da izvuče što više novca od stranih investitora, jednom kada se naiđe na arheološke lokalitete. | Kada je u pitanju Podveleška ruta, nije predmet procjene ove Studije o procjeni utjecaja na okoliš te se rizici na toj ruti u ovoj Studiji ne mogu istražiti. Predmet ove Studije nije dakle preispitivanje utjecaja od drugih alternativa, već procjena utjecaja na okoliš odabrane alternative koja je u skladu sa Prostornim planom područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH Autocesta na Koridoru Vc koji je objavljen u Službenim novinama FBiH 100/17 od 25.12.2017. godine.Ova Studija je identifikovala utjecaje i predložila je mjere ublažavanja utjecaja za kulturno-historijsko nasljeđe. Izrađivač Studije je naveo sve objekte kulturno-historijskog nasljeđa koji su identifikovani od relevantnih stručnih institucija, poput Federalnog zavoda za zaštitu spomenika, i tokom terenskih istraživanja. Stručno mišljenje o predmetnoj trasi je već izdato od strane Federalnog zavoda za zaštitu spomenika u junu 2020. godine (Zavod za zaštitu spomenika u FBiH, Stručno mišljenje vezano za dogovor o izgradnji autoceste Mostar jug - tunel Kvanj, broj 07-36 -4-2328-1/120 od 1.6.2020. godine). U navedenom dokumentu Zavod je objavio popis od 15 evidentiranih i zaštićenih dobara kulturno-historijske baštine smještenih u blizini ove dionice ceste, te je dao pozitivno stručno mišljenje za izgradnju ove poddionice uz propisane uslove pod kojima se može graditi i koji su predstavljeni u poglavlju o procjeni utjecaja u Studiji.U narednom periodu, u skladu sa važećim zakonodavstvo, kao dodatna mjera zaštite spomenika, JP Autoceste su obavezne da provode arheološka istraživanja.Provođenje arheoloških istraživanja se vrši na osnovu Zakona o zaštiti i korištenju kulturno-historijskog i prirodnog nasllijeđa („Službeni list  SR BiH “, br. 20/85, 12/87, 3/93 i 13/94) i Odluke Vlade F BiH o preventivnom arheološkom istraživanju i zaštiti arheoloških lokaliteta na trasi autocesta i brzih cesta. Na osnovu ovih akata, Zaključen je Okvirni sporazum između JP Autoceste FBiH i Federalnog ministarstva kulture i sporta o preventivnom arheološkom istraživanju i zaštiti arheoloških lokaliteta na trasi autocesta i brzih cesta na koji je Vlada F BiH dala saglasnost. Na osnovu Okvirnog sporazuma zaključuju se pojedinačni ugovori za provođenje prethodnih i zaštitnih arheoloških istraživanja za svaku pojedinačnu dionicu.Arheološka istraživanja se dijele u dvije faze: Prva faza su prethodna arheološka istraživanja. Druga faza su zaštitna arheološka istraživanja. Za svaku dionicu se rade obavezna prethodna arheološka istraživanja te izrađuje Elaborat o provedenim istraživanjima. Ako se prethodnim arheološkim istraživanjima utvrdi da nema nikakvih potencijalnih arheoloških nalazišta u obuhvatu istraživanja, tu se aktivnost završava, te na osnovu provedenih prethodnih arheoloških istraživanja Ministarstvo kulture i sporta - Zavod za zaštitu spomenika izdaje saglasnost na urađeni Elaborat. Ako se prilikom provođenja prethodnih arheoloških istraživanja pokaže da u predmetnom obuhvatu ima arheoloških nalazišta, onda se u drugoj fazi moraju provesti zaštitna arheološka istraživanja za pronađena arheološka nalazišta u smislu zaštite arheoloških nalazišta bez izmještanja ili eventualno sa izmještanjem. Za ova zaštitna arheološka istraživanja se provodi posebna procedura izbora ovlaštenog i referentnog izvođača radova za vršenje predmetnih radova. Nakon obavljenih zaštitnih istraživanja izrađuje se takođe elaborat/izvještaj o provedenim zaštitnih arheološkim istraživanjima. Sva istraživanja se provede uz praćenje i stručni nadzor Zavoda za zaštitu spomenika pri Federalnom ministarstvu kulture i sporta. |
|  | Tražimo da se detaljno objasne i javno učine dostupnim multikriterijske analize iz 2016. i 2017. koje je radio IPSA Institut d.o.o. - stranica 241. i 242.  Trasa koja je definirana 1981-1982 i ide preko Podveležja je selektirana u skladu sa svim zakonima relevantnim za način izbora trase autoputa. 2006. godine je predložena ruta preko Mostarskog polja, što je malo bliže Blagaju nego ruta koju trenutno forsira investitor.2011. godine predložena nova ruta zaleđinom Blagaja (kaže se da je 3 km duža od ove prethodne i oko 500- 700 m udaljena od izvora Bunice i Bune, što je još uvijek u dozvoljenim granicama). Odbačena je zbog mogućnosti građevinskih izvedbenih problema - ništa specifično nije pomenuto - skoro je došlo do finalnog prihvatanja ove rute.Treća analiza alternativnih trasa 2015. godine gdje stoji da JP  Autoceste odustaje (znači svojevoljno) od predložene trase zbog nepogodnih tehničkih elemenata i troškova poslovanja, da bi se kasnije u studiji napisalo da u stvari tuneli (Kvanj i onaj koji se planira praviti da se spoji Jug sa Sjeverom Mostara) dugoročno prave veće troškove, jer su troškovi održavanja tunela daleko veći.Tražimo detaljna objašnjenja i javnu dostupost mutikriterijskih analiza, kao i analizu održavanja tunela kroz period od 10 ili više godina. | Federalno ministarstvo prostornog uređenja je vodilo postupak usvajanja Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine "Autocesta na Koridoru vc". Na osnovu dodatno sprovednih multikriterijskih analiza (2016. i 2017.) urađena je usporedba prvobitne trase iz 2010. godine s dodatne dvije trase autoceste. Varijanta u blizini aerodroma Ortiješ je na osnovu ovih analiza odabrana kao najpovoljnija i Parlament je potvrdio novu trasu i objavio Prostorni plan u decembru 2017. godine. Ove multikriterijske analize se mogu pogledati u prostorijama JP Autocesta FBiH. |
|  | Ruta i dalje ide preko državne imovine, tj. perspektivne vojne imovine koja je u nadležnosti Predsjedništva BiH i kao takva ne može biti predmet eksproprijacije, niti niži nivoi vlasti mogu donostiti bilo kakve odluke vezano za raspolaganje perspektivnom vojnom imovinom.2018. godine ruta koja ide preko Aerodroma, koji je perspektivna vojna imovina, promjenjena da zaobilazi hangare – stranica 244.Ne spominje se državno vlasništvo zemlje, a poznato je da niži nivo vlasti (FBiH) ne može razvlastiti viši (BiH). Ruta ide 35-45 m od piste Aerodroma, a parcele oko piste također su državna imovina (BiH nivo), kao i ruta u Malom Polju jer se stanovništvo novoizgrađenih kuća pobunilo protiv eksproprijacije (prva varijanta je išla preko njihovih kuća). Da bi se to izbjeglo ruta je prilagođena da ide samo preko dvije kuće, ne definira se kolika je udaljenost od ostlih kuća u Malom Polju, ali se na jednom mjestu kaže manje od 20 metara, a u više navrata manje od 50 metara. | Za dio komentara koji se odnosi na parcele u državnom vlasništvu preko kojih trasa prolazi, napominjemo da je Ministarstvo odbrane BiH izdalo saglasnost JP Autoceste za provođenje prethodnog postupka za izgradnju autoceste na Koridoru Vc, dionica Buna-Počitelj, poddionica Mostar jug–Buna (Stanojevići). Datum saglasnosti je 20.11.2017. godine, broj: 11-03-28-4144-2/17.  Udaljenosti od kuća koje se spominju u Studiji je pregledana i usaglašena. Udaljenost od kuća u Malom Polju je manje od 20 m, dok je u Kosoru manja od 50 m. Tako da kad se spominje samo Kosor tu piše manje od 50 m, a kad se spominje samo Malo Polje ili cijela dionica onda piše manje od 20 m. |
|  | Tražimo da se detaljno objasni kako su kontaktirani ljudi, vlasnici kuća i zemljišta.Piše da se nisu mogli dobiti svi podaci jer niko ne živi u nekim kućama.U koje vrijeme i koliko puta su kontaktirani vlasnici kuća? Tražimo da se prezentiraju pisani dokazi o načinima, datumu i vremenu kontaktiranja ljudi koji su vlasnici kuća i parcela peko kojih je planirano da prođe predmetna dionica koridora Vc. | Anketiranje vlasnika parcela koje su pogođene eksproprijacijom rađeno je u dva perioda. Prvi period se odnosi na mjesece april-maj 2019. kada su predstavnici Autocesta anketirali 92 vlasnika parcela, dok je njih 18 odbilo anketiranje. Tada su vlasnici bili direktno kontaktirani od strane predstavnika JP Autoceste u sklopu procedure eksproprijacije. Drugi period se odnosi na mjesec novembar 2019. godine kada su predstavnici konzultantske firme Enova d.o.o. pokušali da stupe u kontakt sa ostalim vlasnicima parcela koji nisu bili anketirani. Budući da predstavnici Enove nisu imali kontakt podatke vlasnika parcela, vlasnici su bili kontaktirani tako što su se postavile obavijesti o anketiranju sa mapama parcela 7 dana prije anketiranja na javnim lokacijama (mjesne zajednice, autobuske stanice, stubovi). Navedene obavijesti su sadržavale podatke o projektu, o parcelama čiji se vlasnici trebaju anketirati, datumu anketiranja, kontakt osobi koja se može kontaktirati za bilo koje informacije, te datumu do kada je moguće da vlasnici parcela budu telefonski anketirani na njihov zahtjev u slučaju da su spriječeni da prisustvuju anketiranju na datumu anketiranja. Kao dokaz u prilogu ovih komentara dostavljene su i obavijest o anketiranju i slike postavljanja obavijesti sa mapama (vidi Prilog 1 i Prilog 2 u nastavku matrice). Navedeni dokazi se nalaze i u prilozima Plana za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja koji je publikovan na web stranicama JP Autocesta i EBRD-a.U studiji nigdje nije navedeno da niko ne živi u nekim kućama.Vlasnici kuća koje se nalaze na trasi autoputa su anketirani tokom prvog perioda od strane JP Autoceste. Tada je bilo poznato da će 4 kuće biti eksproprisane, 2 zato što se nalaze tačno na trasi i 2 na osnovu člana 11. Zakona o eksproprijaciji. Tek je nedavno odobrena eksproprijacija još jedne kuće u Malom Polju na osnovu člana 11. Zakona o eksproprijaciji. Od 4 vlasnika kuća, u periodu april-maj 2019, JP Autoceste su uspjele anketirati 3 vlasnika kuća. |
|  | **U Studiji se poziva na Vlade FBiH od 12.05.2020 kojim se potvrđuje da ne postoje pravne prepreke za izgradnju autoputa.- Strana 246. Napominjemo da ova trasa prelazi preko parcela u državnom vlasništvu.**  **Niži nivo vlasti (FBiH) ne može razvlastiti viši nivo (BiH). S toga smatramo da je ovdje došlo do prekoračenja ovlasti, što povlači za sobom krivičnu odogovornost potpisnika tog dokumenta.** | Izrađivač je naveo u Studiji dostupne dokumente od institucija a među njima i Pismo Premijera FBiH koje se spominje u komentaru.  Za dio komentara koji se odnosi na parcele u državnom vlasništvu preko kojih trasa prolazi, napominjemo da je Ministarstvo odbrane BiH izdalo saglasnost JP Autoceste za provođenje prethodnog postupka za izgradnju autoceste na Koridoru Vc, dionica Buna-Počitelj, poddionica Mostar jug–Buna (Stanojevići). Datum saglasnosti je 20.11.2017. godine, broj: 11-03-28-4144-2/17. |
|  | U Studiji se nisu uzele u obzir sve čestice zagađenog zraka, kao ni sva postojeća mjerenja (nedostaje PM 2.5)  Tražimo da se studija dopuni u ovom smislu, od strane relevnatnih i priznatih stručnjaka ili kompanija. | Kako je pojašnjeno u studiji, historijski podaci o kvalitetu zraka za predmetno područje ne postoje. Jednokratna mjerenja PM2.5 čestica je moguće zasebno organizirati, ali takvi podaci neće biti reprezentativni i validni za analizu. Čak da se takva mjerenja ugrade u studiju ne bi posebno uticalo na analizu uticaja jer bi isti uticaji bili identificirani, njihov značaj bi bio ocjenjen na isti način a mjere ublažavanja bi ostale iste. |
|  | Studija konstatuje da će ova trasa znatno narušiti pejzaž, ali sve na kraju bez zaključka. Tražimo da se napiše stručan zaključak od strane priznatog stručnjaka iz ove oblasti. | Predmetno poglavlje je pisala priznata stručnjakinja iz ove oblasti. Studija je dopunjena odgovarajućim zaključkom. |
|  | Tražimo uvid u upitnike koji su korišteni za prikupljanje podataka o osobama pogođenim Projektom -Strana 100, kao i dokaze o pojedinačni, razgovorima u toku April - Maj 2019.  U Studiji stoji: Od ukupno 231 osobe pogođene Projektom - 92 je bilo anketirano (piše da je to 1/2, što evidentno nije tačno). 18 ih nije htjelo biti anketirano. Anketirani posjeduju 136 parcela (ukupan broj parcela 572 )- ovo je mnogo manje nego što se prezentira javnosti.  Dakle, svjesno se obmanjuje javnost, da bi se napravio pritisak na vlasnike parcela i završila nelegalna eksproprijacia, prije dobijanja ijedne od potrebnih dozvola za gradnju trase.  Lično smo svjedočili nelegalnom upadu u privatno vlasništvo (parcele i dvorišta kuća) vlasnika parcela i „okolčavanje trase budućeg autoputa“ dok vlasnici nisu bili na parceli ili kod kuće.  Događalo se da ljudi uđu u kuću jer počne kiša. U tom periodu, dok je vlasnik kuće i parcele u kući, uposlenici JP Autoceste dođu „okolče“ i vlasnik pacele nađe kolce uz svoj kokošinjac ili plastenik, nekon prestanka kiše.  Dakle, svjesno se izbjegavao kontakt sa ljudima i dovanje potrebnih informacije, da bi se pravio pritisak na porvatničku populaciju i ljudi doveli pred svršen čin.  Stoga je lažna informacija da će samo 4 domaćinstva biti raseljna (dvije kuće u Malom polju), od čega je samo jedno anketirano.  Tražimo uvid u ankete, jer smatramo da je Studija rađena na osnovu lažno prezentiranih informacija i kao takva ne može služiti za dalji rad.  Planira se otkupiti dodatno 197 parcela ( 375+197= 572 ) ovim podacima se smanjuje procenat exproprijacije da bi se na stranici 253 kazalo da je otkup zemljišta trenutno na 14,91%. Dakle, svjesno se obmanjuje javnost, da bi se napravio pritisak na vlasnike parcela i završila nelegalna eksproprijacija, prije dobijanja ijedne od potrebnih dozvola za gradnju trase. Od 572 parcele 506 su privatne i 66 društvene (državna imovina), na 23 zemljišne parcele nalaze se 4 firme. Od privatnih parcela 132 su poljoprivredno zemljište.  **Tačno je navedeno da nije data okolišna dozvola za gradnju ove dionice, što povlači za sobom da je do sada urađena eksproprijacija nelegalna i kao takva povlači krivičnu odgovornost.** | Izrađivač Studije ne može omogućiti uvid u upitnike jer isti sadrže lične podatke, što znači to nije u skladu sa Zakonom o zaštiti ličnih podataka (Službeni glasnik BiH, br. 49/06, 76/11 i 89/11). Ispitanici su upoznati sa činjenicom da će se zbirni podaci koristiti za analize i da će isti biti prikazani, dok Izrađivač nije ovlašten od strane svih ispitanika da dijeli pojedinačne podatke iz anketa.  Kada je u pitanju broj anketiranih vlasnika, slažemo se da to nije 1/2 od ukupnog broja vlasnika. Rečenica je korigovana i napisano je da je skoro 1/2 vlasnika kontaktirana, a to su 92 osobe koje su anketirane u prvom krugu + 18 koje su kontaktirane ali su odbile anketiranje + 2 osobe anketirane u drugom krugu + 2 osobe koje su kontaktirane u drugom krugu ali su odbile anketiranje = 114.  Kada je u pitanju broj pacela koje anketirani posjeduju, to je izvučeno iz konteksta. U Studiji piše da 88 vlasnika parcela (a to su oni koji ne žive na parcelama koje su pogođene eksproprijacijom) posjeduje 136 parcela. Budući da je većina anketa rađena prije nove parcelacije parcela koje su kroz samu proceduru eksproprijacije isparcelisane na više parcela teško je odrediti koliko parcela je u vlasništvu anketiranih vlasnika prema novoj parcelaciji. U Studiji je i objašnjeno da su one dodatne 197 parcela već u vlasništvu osoba koje su pogođene eksproprijacijom i eksproprišu se zato što je to traženo na osnovu člana 11. Zakona o eksproprijaciji FBiH. Tih 197 parcela su prije parcelacije bile dio od jedne od onih početnih 375, te se kroz parcelaciju povećao broj parcela, a vlasnici su ostali isti.  Za vrijeme pisanja Studije, prema podacima dobivenima od JP Autoceste na parcelama koje se eksproprišu živilo je 4 domaćinstva u 4 kuće koje su bile predmet eksproprijacije, i to:   * 2 kuće (obe u Malom Polju) se nalaze u zoni eksproprijacije u skladu sa studijom eksproprijacije – *jedno od ovih domaćinstava je učestvovalo u istraživanju*, * 2 kuće (obe in Kosoru) gdje su domaćinstva tražila da eksproprijaciju u skladu sa članom 11 Zakona o eksproprijaciji – *oba domaćinstva su učestvovala u istraživanju*.   Prema zadnjim podacima, odnosno zadnjem izvještaju o eksproprijaciji koji je dobiven od strane JP Autoceste i koji datira na 30.09.2020., eksproprisana je još jedna kuća u Malom Polju na osnovu člana 11. Zakona o eksproprijaciji. Dakle ukupno su 2 kuće na samoj trasi i 3 po članu 11.  Zajedno sa gore navedenom informacijom Izrađivač Studije je dobio i recentnije podatke o napretku eksproprijacije, te je ažurirao procente u Studiji u skladu sa novim podacima.  Studija nije rađena na osnovu lažno prezentiranih podataka, već na osnovu podataka koji su dostupni u anketama koje se ne smiju staviti na javni uvid zbog zaštite ličnih podataka anketiranih osoba.  Eksproprijacija koja je do sada urađena nije ilegalna. Prema članu 5. Zakona o eksproprijaciji FBiH nekretnina se može eksproprisati nakon što je utvrđen javni interes za izgradnju objekta, odnosno izvođenje drugih radova na toj nekretnini. Vlada FBiH je u decembru 2018. proglasila izgradnju poddionice Mostar Jug-tunel Kvanj od javnog interesa (Odluka o utvrđivanju javnog interesa za izgradnju dionice Autoceste Mostar jug - Buna, Poddionica Mostar jug - tunel Kvanj na trasi Koridora Vc, koju je usvojila Vlada FBiH 21.12.2018. godine i koja je objavljena 19.12.2018. godine u Službenim novinama FBiH, br. 101/18). |
|  | **Tražimo da se detaljno obrazloži i potkrijepi stručnom analizom na koji način će biti osigurana eksploatacija kamena iz kamenoloma Mukoša, iz kojeg je vađen kamen za orginalnu gradnju Starog mosta ru Mostaru, kao i za njegovu rekonstrukciju.**  **Napominjemo da je Stari most i jezgra Starog grada u Mostaru na listi UNESCO-a i kao takva predstavlja svjetsku zaštićenu baštinu. Kako se planira osigurati pristup potrebnom kamenu, u slučaju oštećenja vremenskim neprilikama?**  **Dodatno, kompanija koja se bavi eksploatacijom kamena i koristi kamenolom Mukoša ima koncesiju na 10 zemljišnih parcela u državnom vlasništvu, te će trebati biti premještena.**  **Iz svega navedenog se zaključuje da će se onemogućiti buduća rekonstrukcija i održavanje Starog mosta, spomenika pod zaštitom UNESCO, Mukoša uništena, a novac će, u vidu obeštećenja, biti isplaćen privatnom licu napravi novu firmu.**  **Tražimo uvid u način obračuna za iznos obeštećenja kompaniji koja se bavi eksploatacijom kamena i koristi kamenolom Mukoša.**  **Također tražimo da se način obračuna i iznos odštete upišu u Studiju.** | Način dalje eksploatacije kamena iz kamenoloma Mukoša nije predmet ove Studije. Vlasnik kompanije koja ima koncesiju nad parcelama kamenoloma je suglasan sa eksproprijacijom, i za gubitke koje su vezane za eksproprijaciju ova kompanija će dobiti naknadu. Iznos naknade Izrađivač Studije ne može prikazati u Studiji iz razloga što nije upoznat sa tim podatkom. Iznosi naknada su povjerljivi podaci te iste Izrađivač Studije ne može javno iznositi u Studiji, a pravnim aktom kojim se propisuje sadržaj Studije o procjeni utjecaja na okoliš nije propisano da se navedena vrsta podataka prikazuje u Studiji. |
|  | U Studiji se navodi da je procenat neuposlenog stanovništva u Mostarskoj regiji 49%  i moći će biti uposlenu u toku radova.  Kao da su neuposleni su svi radnici / NKV. Ništa se ne govori o strukturi neuposlenog stanovništva i činjenice da je većina visokoškolovanih mladih ljudi. Dakle, JP Autoceste tretiraju stanovnike Mostara kao NKV radnike, podobne za eksploataciju i niske nadnice.  Tražimo detaljnu analizu neuposlenog stanovništa na području Grada Mostara, urađenu od strane relevantnog i priznatog stručnjaka ili tima stručnjaka. | U Studiji je analizirana struktura neuposlenog stanovništva , i prema službenim podacima predstavljeni su sljedeći rezultati analize: „Broj nezaposlenih osoba u Hercegovačko-neretvanskom kantonu u 2018. godini bio je 30.703, a od toga 14.926 u Gradu Mostaru. U kvalifikacijskoj strukturi nezaposlenih većina su srednjoškolci (34%), zatim kvalificirani radnici 30%, nekvalificirane osobe 18%, osobe sa VSS 11%, osobe sa VŠS 6%, zatim polukvalificirani radnici 1% kako je prikazano na slici u nastavku.“  JP Autoceste ne tretiraju stanovnike Mostara kao NKV radnike, podobne za eksploataciju i niske nadnice, već je u Studiji naglašena mogućnost (odnosno jedan od pozitivnih utjecaja) zapošljavanja osoba na gradilištu i da se obično za te pozicije traže NKV radnici. Ukoliko izvođač radova bude imao potrebu i za radnicima sa većim nivoom stručne spreme onda bi se mogla otvoriti mogućnost zapošljavanja i za te vrste radnika.  Dakle detaljna analiza nezaposlenog stanovništva je već urađena i na osnovu iste piše jasno da većina nezaposlenog stanovništva čine osobe sa srednjom stručnom spremom (34%) a zatim kvalificirani radnici (30%).  Podaci koji se spominju u komentaru su dakle izvučeni iz konteksta. |
|  | Samo za 2 domaćinstva se kaže da im je poljoprivreda osnovni izvor prihoda – što ne odgovara istini– Tražimo uvid u način, mjesto i vrijema prikupljanja podataka. | Ovaj dio teksta je izvučen iz konteksta. U dokumentu piše da su podaci koji su dobiveni kroz analizu upitnika analizirani su odvojeno za dvije kategorije vlasnika zemljišta. Pod jednu kategoriju spadaju vlasnici parcela koji žive na parceli koja je pogođena eksproprijacijom, a pod drugu kategoriju spadaju vlasnici parcela koji ne žive na parcelama koje su pogođene eksproprijacijom (dakle to su parcele u privatnom vlasništvu na kojima nema kuća). U Studije je naglašeno da od 4 vlasnika parcela koji žive na zemljišnim placevima pod utjecajem, 3 su ispitana. Dva domaćinstva navela su da je njihova vlastita poljoprivredna proizvodnja glavni izvor prihoda, dok je za 1 domaćinstvo plata glavni izvor prihoda. I to je podatak koji je dobiven kroz upitnik za ovu kategoriju vlasnika koji žive na parcelama koje se eksproprišu i koji su odgovorili na upitnik.  Dalje u istom poglavlju analizirani su i podaci za vlasnike parcela pogođenih eksproprijacijom ali koji ne žive na tim parcelama već ih koriste u druge svrhe. U tom drugom dijelu je opisano da od 192 vlasnika zemljišta koji ne žive na zemljišnim placevima pod utjecajem, 88 ih je ispitano. Od 88 ispitanika, 66 ispitanika prijavilo je primarni izvor prihoda:   * 29 ispitanika prijavilo je penzije kao primarni izvor prihoda , * 24 ispitanika prijavilo je plaće kao primarni izvor prihoda, * 9 ispitanika prijavilo je poljoprivredu kao primarni izvor prihoda, * 4 ispitanika prijavilo je svoja privatna poduzetništva kao primarni izvor prihoda.   Dakle podatak koji se spominje u komentaru je izvučen iz konteksta. Potrebno je pročitati cijelo poglavlje.  Za način, mjesto i vrijeme prikupljanja podataka molimo Vas da se referišete na odgovor koji je dat na komentar 6 iznad u kojem se traži uvid u način kontaktiranja vlasnika parcela. |
|  | **Kao ranjiva grupa se navodi žensko stanovništvo u blizini prolaska autoceste. Stranica 110.**  **Konkretno piše rodno uvjetovana manjina, a u stvari ima oko 51.6% žena od ukupnog broja stanovništva Mostara.**  **Nevjerovatno je da JP Autoceste predviđaju silovanja i nude mjere ublaživanja.** | U dokumentu se nigdje ne spominje „rodno uvjetovana manjina“ već su prikazani podaci u naseljima u kojima žene čine većinu ili manjinu stanovništva. Dodatno JP Autoceste ne predviđaju silovanja, već je Izrađivač Studije predvidio da se za svaki slučaj primjene mjere kako ne bi došlo do bilo kojeg rodno uvjetovanom nasilju koji bi mogao da bude rezultat priliva radnika. |
|  | **Populacija Srba se spominje paušalno, marginalno i ne kao manjina ili ranjiva grupa povratnika.**  Napominjemo da je zaštita povratnika i manjinskog naroda na određenoj teritoriji prioritet u radu svih nivoa vlasti i regulirana posebnim zakonima i međunarodnim konvencijama.  Uticaj Projekta na nacionalne skupine: 56.8 % Srbi, 20.4% Bošnjaci i 17.05%  Hrvati.  Stoga tražimo da se uradi detaljna analiza, od strane relevantnih i priznatih stručnjaka, pravnika i ekonomista, na povratničke i manjinske grupe stanovnika u regiji u kojoj se planira graditi predmetna trasa. | Analiza ranjivih kategorija je urađena u Studiji i oslanja se na zbirne rezultate koji su prikupljeni kroz ankete. Tokom anketiranja, na pitanje koje je tražilo od anketirane osobe da se izjasni da li on ili neko od članova domaćinstva pripada ranjivim kategorijama, niko se nije izjasnio kao pripadnik ranjive kategorije srpskih povratnika.  Međutim Izrađivač Studije je u samoj Studiji prepoznao da uz sve druge ranjive grupe postoji i ranjiva grupa srpskih povratnika i to je izričito napisano kako slijedi: „Drugu identificiranu ranjivu grupu predstavljaju srpski povratnici koji žive u spomenutim naseljima i koji su proteklih godina uložili napore u obnovu svojih kuća i prilivu sredstava za život. Prema rezultatima istraživanja provedenim tokom izrade Plana za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja, 56% anketiranih vlasnika zemljišta koji ne žive na zemljišnim parcelama zahvaćenim otkupom zemljišta izjasnili su se kao Srbi (većinom iz Ortiješa, Malog Polja, Blagaja i Hodbine). Međutim, nema podataka jesu li svi oni povratnici.“  Dodatno u Studiji je naglašeno da su detaljne mjere pomoći za sve ranjive kategorije vlasnika parcela koje se eksproprišu predviđene u Planu za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja za poddionicu Mostar jug-tunel Kvanj. Navedeni Plan JP Autoceste su obavezne primjenjivati tokom procedure eksproprijacije kako bi se uskladili sa zahtjevima EBRD-a.  Podatak koji se odnosi na procente nacionalnih skupina je izvučen iz konteksta. Podaci navedeni u komentaru su izvučeni iz poglavlja 4.10.2.2 Stanovništvo i demografija naselja u blizini trase autoceste, a odnose se na Populaciju i demografiju domaćinstava koja ne žive na Projektom pogođenim zemljišnim parcelama. Od 88 anketiranih vlasnika parcela pogođenih eksproprijacijom a koji ne žive na tim parcelama slijedi pregled zbirnih podataka o izjašnjavanju prema etničkoj pripadnosti: „Većina ispitanih izjavila su se kao Srbi (56,82%). 20,45% ispitanika izjasnilo se kao Bošnjaci, a 17,05% kao Hrvati. 2,27% ispitanika izjasnilo se kao ostali, a isti postotak ispitanika nije izvijestio o etničkoj pripadnosti. 1,14% ispitanika se izjasnilo kao neutralno.“ Ovo nisu zbirni za sve vlasnike parcela i ovo nije ukupni podatak na nacionalne skupine. Dakle ovdje nedostaju podaci za vlasnike parcela koje nisu anketirani. Dodatno, tri domaćinstva koja žive na parcelama koja se eksproprišu i koja su anketirana izjasnili su se na sljedeći način po pitanju etničke pripadnosti: „1 ispitanik izjasnio se kao Bošnjak, 1 kao Hrvat i 1 osoba izjasnila se kao nedeklarisana“.  Dakle analiza je urađena, i iako se niko od vlasnika parcela nije izjasnio da pripada ranjivoj kategoriji srpskih povratnika, ova ranjiva kategorija je analizirana u Studiji. |
|  | U Studiji se priznaje da će biti povećana koncentracija teških metala u tlu i vegetaciji, koji izazivaju karcinome i druga neurološka oboljenja. Strana 137  Konstatuje se da je Projekat smješten na krškom terenu i da nema nikakve mogućnosti zagađenja otpadnim vodama, što ne odogovara istini.  Iz ranijih istraživanja znamo da se pitka voda nalazi na 6-8 m dubine tla preko kojeg se planira provući predmetna trasa. Većina stanovnika te regije imaju svoje bunare, iz kojih crpe vodu za piće i navodnjavanje.  Prolaskom koridora Vc kroz to područje, većina ljudi bi mogla ostati bez vode (prekinut bi bio protok podzemnih voda), a voda u svakom slučaju ne bi više mogla biti korištena za piće niti navodnjavanje, radi visoke koncentracije teških metala.  Tražimo da se uradi i prezentira javnosti detaljna analiza podzemnih voda na predmetnoj trasi, kao i uticaj teških metala koji će biti emitirani u okoliš polaskom trase koridora Vc. | U poglavlju 5. Opis mogućih utjecaja na okoliš, daje se navedena informacija o tome da je utjecaj povećane koncentracije teških metala u tlu i vegetaciji mogući rizik. Međutim, u dijelu poglavlja 6. Opis mjera ublažavanja opisane su mjere sprečavanja zagađenja tla i voda, odnosno predložen je zatvoreni sistem odvodnje zauljenih voda i tretman ovih voda u separatorima. U istom poglavlju opisane su i mjere monitoringa koje imaju za cilj praćenje učinkovitosti rada opreme za sprečavanje negativnih utjecaja na vode i tlo.  Molimo da se referirate na poglavlju 6.18. i primijetite da navedeni aspekt kontaminacije voda i tla nije prepoznat kao *rezidualni utjecaj* (onaj koji zaostane nakon što se primijene sve mjere ublažavanja)  U vezi s konkretnom trasom dionice autoputa na Koridoru Vc, za potrebe Idejnog projekta rađeno je geotehničko ispitivanje – Misija G1 (GEOTEHNIČKI ISTRAŽNI RADOVI – FAZA IDEJNOG PROJEKA / Knjiha C 1060; IPSA INSTITUT d.o.o.Sarajevo, Mart 2018) sukladno legislativi iz oblasti građenja. Rezultati geotehničkog ispitivanje – Misija G1 su analizirani prilikom izrade predmetne Studije o procjeni utjecaja na okoliš.  Za potrebe uvida u precizne podatke o geotehničkom ispitivanju područja trase dionice Koridora Vc, možete se obratiti investitoru. |
|  | Pored direktnog uticaja na ljude, prolazak ove rute će direktno ugroziti i uništiti floru i faunu:  Konstatuje se visoki stepen uništenja flore i faune, životnih lanaca (stranica 128), akvatične ekologije.  Stranica 130 - trajna  promjena i direktni gubitak vodenih staništa i degradacija riječne vegetacije.  Izgradnja dva mosta bit će receptori najvećeg potencijalnog zagađenja.  Dva mosta svaki širine 12.42 metra sa četiri stuba ( S2,S3, S4 i S5 ), čiji temelji leže na pilotima koji će biti podignuti u riječnom koritu, dok upornjaci leže na obalama rijeke Bune.  Stranica 81 konstatuje da regija nije podložna poplavama (što nije tačno), a u isto vrijeme poslije se konstatuje da će se morati raditi dodatne mjere protiv poplava u uzvodnom području, što vodi dodatnom oduzimanju zemlje ljudima u ovom djelu.  Podvožnjak Kosor, konstrukcija raspona 11.8 metara, gdje se mora dodatno uraditi potporna konstrukcija, ne navodi se kolika je širina/dužina toga djela i to će dodatno dovesti do uništavanja zemljišta u tom dijelu.  Priznaje se da se nije mogla uraditi ocjena mnogih važnih  pitanja - stranica 65 (analiza ugroženosti riba se nije mogla sprovesti zbog ograničnog vremena, ne spominju se nigdje postojeća ribogojilišta)  Velika pećina (udaljena 700- 800 metara) - ugroženost šišmiša (sisavaca) nije se istraživala i ovo se mora dodatno istražiti prije početka radova.  Dodatno je napisano da se terensko istraživanje flore i faune (stranica 48) se nije dodatno moglo uraditi  radi vremenskih ograničenja.  **Stranica 37 - Nikakva prethodna istraživanja prirodnih staništa nisu provedena.**  Tražimo da se uradi i stavi na javnu raspravu 3D prezentacija pomenutih mostova i podvožnjaka,**da se tačno vidi kako autoput prelazi Bunu i koje uticaje će imati na riječne tokove i poplave, kao i koliko zemljišta će zaista trebati za podvožnjak Kosor.**  Tražimo da se uradi detaljno terensko istraživanje uticaja ove rute na floru i faunu od strane priznatih stručnjaka. | Metodologija procjene utjecaja je obrazložena u Poglavlju 5.1 Studije. Svi navedeni utjecaji su dati u okviru Poglavlja 5. sukladno stručnoj procjeni izrađivača Studije sagledavajući Idejni projekt i utvrđeno stanje sastavnica okoliša. Nadalje, u sljedećem poglavlju 6, daje se Opis mjera ublažavanja opisane su mjere sprečavanja negativnih utjecaja, kontrole negativnih utjecaja i rehabilitacije/kompenzacije za načinjenu štetu u okolišu.  Molimo i da se referirate na poglavlju 6.18. i primijetite da navedeni aspekti nisu prepoznati kao *rezidualni utjecaji* (oni koji zaostaju u okolišu nakon što se primijene sve mjere ublažavanja). Od navedenih utjecaja na živi svijet, predmetna Studija o procjeni utjecaja na okoliš konstatuje visoki stepen uništenja staništa uslijed površine koju je potrebno da zauzme budući autoput, što je prepoznato kao rezidualni utjecaj.  Studija je u poglavlju 6, Opis mjera ublažavanja, naložila postavljanje dodatnih separatora na mostovima Buna i Bunica, kao i zabranu ulaženja teškom mehanizacijom u vodotoke za vrijeme faze izgradnje, zabranu uređenja obala i uklanjanja vegetacije te zabranu postavljanja potpornih struktura u vodotocima Bune i Bunice, čime se osigurava zaštita vodotoka.  Studiju su radili priznati stručnjaci koji posjeduju relevantno iskustvo. Istraživanja flore, faune i staništa su radili vodeći biodiverzitetski eksperti u BiH. Popis svih stručnjaka je dat na strani 2. Studije.  Navedena konstatacija je netačna. Velika pećina je posjećena prilikom provedenih istraživanja u okviru izrade Studije – molimo referirati se Knjigu 2, Prilog C4 - Sisari: šišmiši. Velika pećina je pregledana radi i nije pronađena niti jedna vrsta šišmiša ili neki drugi tragovi šišmiša.  Terensko istraživanje flore, faune i staništa je provedeno, osim za ribe zbog nemogućnosti ishodovanja dozvole za tzv. *electrofishing* u datom periodu izrade Studije. Umjesto toga, provedeno je pretraživanje literature, koje je dodatno ažurirano u Dopuni Studije podacima istraživanja iz 2019. godine (Mrakovčić et. al.).  Navedena konstatacija je izvađena iz konteksta i pogrešno interpretirana. U okviru Priloga A u Knjizi 2 – Tehnički aneksi uz Studiju utjecaja na okoliš za poddionicu Mostar jug-Tunel Kvanj, navedeni su detalji provedenog istraživanja flore, vegetacije, staništa i invazivnih biljnih vrsta, molimo referirati se na Prilog A.  Popis svih stručnjaka je dat na strani 2. Studije. Za sva ograničenja koja je Studija sama prepoznala, naložena su dopunska istraživanja biodiverziteta za pojedine kategorije živog svijeta (npr. dodatna istraživanja biodiverziteta nakon što se izvrši deminiranje pojedinih sekcija terena i kada područje bude sigurno za pristup, ili kada nastupi najpovoljniji vremenski period istraživanja za pojedine vrste). Popis dodatnih potrebnih istraživanja je dostupan u poglavlju 6.1, kao i Knjizi 2 – Tehnički aneksi uz Studiju utjecaja na okoliš za poddionicu Mostar jug-Tunel Kvanj, u Prilozima A, B, C-1, C-2, C-3, C-4, C-5 i D. |
|  | Nema skice tunela ispod Aerodroma, samo opis, ali se prikazuje nadvožnjak Mostar, sve oko aerodroma nije privatno zemljište, nego je i vlasništvo Države BiH. Pomenuti tunel prolazi pored pomoćne piste u Ortiješu, na 30-40 m udaljenosti, što će onemogućiti slijetanje velikih aviona i onemogućiti korištenje vojnog aerodroma Ortiješ. Time će se umanjiti mogućnost države BiH u očuvanju sigurnosti njenih teritorija.  Smatramo ovaj plan provođenja trase direktnim udarom na državu BiH i onemogućavanje NATO integracija u cilju dalje destabilizacije regije.  Tražimo da se prezentira saglasnost Predsjedništva BiH da ova trasa može da pređe preko perspektivne vojne imovine. | Izvođač radova je preuzeo skice iz Idejnog projekta za poddionicu Mostar jug-tunel Kvanj. Iz JP Autoceste je dobivena informacija da je 3D animacija u izradi te da će ista biti predstavljena javnosti nakon finalizacije.  Navod o lokaciji tunela je pogrešan. Isti se ne nalazi pored pomoćne piste u Ortiješu već sjeverno od glavne piste Aerodroma Mostar.  Ministarstvo odbrane BiH je izdalo saglasnost JP Autoceste za provođenje prethodnog postupka za izgradnju autoceste na Koridoru Vc, dionica Buna-Počitelj, poddionica Mostar jug–Buna (Stanojevići). Datum saglasnosti je 20.11.2017. godine, broj: 11-03-28-4144-2/17. |
|  | Planira se  pravljenje dodatne mreže puteva u ovom području da se omogući  novi pristup parcelama (dvije trake sa desne strane autoceste u dužini od 3.9 km).  Tražimo 3D animaciju i javnu prezentaciju tih planiranih puteva, kao i precizne brojke o potrebnom zemljištu i vlasništvu pracela potrebnih za igradnju ovih pristupnih puteva. | Iz JP Autoceste je dobivena informacija da je 3D animacija u izradi te da će ista biti predstavljena javnosti nakon finalizacije iste.  Tačan podatak o parcelama potrebnim za izgradnju novih pristupnih puteva biće poznate nakon izrade Glavnog projekta za ovu poddionicu. |
|  | Obrazloženje promjene rute između 2011. i 2015. nije dovoljno objašnjeno. Činilo se da ruta iz 2011. godine nije izazivala zabrinutost lokalnog stanovništva, štetila turizmu ili ugrožavala rijeke Buna i Bunica, dok trenutno predložena ponovno donosi ozbiljne utjecaje. Stoga bi rutu iz 2011. trebalo preispitati, kao i druge varijante poput dvostrukog kolnika, a ne autoputa punog profila, s obzirom na ograničene trenutne razine prometa na dionici Buna-Čapljina (transhe 4 pododjeljak 7) | U skladu sa zakonski propisanim sadržajem Studije utjecaja na okoliš, koji je u skladu i sa zahtjevima EU Direktive o procjeni utjecaja na okoliš, u Studiji je dat pregled svih alternativa koje su razmatrane za predmetnu dionicu. Procjena utjecaja na okoliš je rađena za odabranu alternativu koja je u skladu sa Prostornim planom područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH Autocesta na Koridoru Vc koji je objavljen u Službenim novinama FBiH 100/17 od 25.12.2017. godine. |
|  | Studija ESIA objavljena je prerano i ne može ponuditi relevantnu ekološku i socijalnu osnovu zbog:   * nedostatak bilo kakvih terenskih istraživanja u proljeće i jesen (studija priznaje nedostatak vremena za nekoliko predmeta) * potpuni nedostatak terenskog istraživanja riba (relevantno za prijelaze Buna i Bunica) i nedovoljna ocjena ostalih vrsta specifičnih za regiju * nedovoljna ocjena povijesnih / arheoloških nalazišta i važnost rješavanja određene zaštite * nema uključenosti lokalnih stručnjaka u procjenu studije (povijesne, poljoprivredne i ekološke) * podcjenjivanje ekonomskog i socijalnog utjecaja projekta na lokalne zajednice * procjena se temelji na zastarjelim informacijama o lokalnim zajednicama * potpuni nedostatak procjene utjecaja na zdravlje lokalnih zajednica * neka područja projekta nisu bila dostupna istraživačima zbog nagaznih mina (priznaje studija) * nedostatak podataka o otopljenom kisiku i amonijaku u Buni i Bunici * započinjanja postupaka izvlaštenja u ranjivim zajednicama bez prethodne "javne rasprave" * istraživanja o socijalnom utjecaju provedena su nakon početka postupka izvlaštenja (studija priznaje da čak ni sve eksproprirane stranke nisu ispunile upitnike / anketne listice )   Potrebno je studiju ažurirati rezultatima daljnjih istraživanja i tek tada se mogu procijeniti utjecaji. Stoga je također preuranjeno propisivati mjere ublažavanja, jer nije ni jasno može li ovo usmjeravanje uopće biti prihvatljivo. Dozvola na nacionalnoj razini ne smije se izvršiti dok se ne završe odgovarajuća terenska istraživanja, uključujući ihtiofaunu i proljetna i jesenska istraživanja flore i faune. | Odgovori na komentare:   * Naložena su dopunska istraživanja biodiverziteta za pojedine kategorije živog svijeta (npr. dodatna istraživanja biodiverziteta nakon što se izvrši deminiranje pojedinih sekcija terena i kada područje bude sigurno za pristup, ili kada nastupi najpovoljniji vremenski period istraživanja za pojedine vrste). Popis dodatnih potrebnih istraživanja je dostupan u poglavlju 6.1, kao i Knjizi 2 – Tehnički aneksi uz Studiju utjecaja na okoliš za poddionicu Mostar jug-Tunel Kvanj, u Prilozima A, B, C-1, C-2, C-3, C-4, C-5 i D. * Terensko istraživanje flore, faune i staništa je provedeno, osim za ribe zbog nemogućnosti ishodovanja dozvole za *electrofishing* u datom periodu izrade Studije. Umjesto toga, provedeno je pretraživanje literature, koje je dodatno ažurirano podacima istraživanja iz 2019. godine (Mrakovčić et.al.). * *Odgovor na komentar „nedovoljna ocjena povijesnih / arheoloških nalazišta i važnost rješavanja određene zaštite”:* Izrađivač Studije je naveo sve objekte kulturno-historijskog nasljeđa koji su identifikovani od relevantnih stručnih institucija, poput Federalnog zavoda za zaštitu spomenika, i tokom terenskih istraživanja. Ova Studija je identifikovala utjecaje i predložila je mjere ublažavanja utjecaja za kulturno-historijsko nasljeđe. Stručno mišljenje o predmetnoj trasi je izdato od strane Federalnog zavoda za zaštitu spomenika u junu 2020. godine (Zavod za zaštitu spomenika u FBiH, Stručno mišljenje vezano za dogovor o izgradnji autoceste Mostar jug - tunel Kvanj, broj 07-36 -4-2328-1/120 od 1.6.2020. godine). U navedenom dokumentu Zavod je objavio popis od 15 evidentiranih i zaštićenih dobara kulturno-historijske baštine smještenih u blizini ove dionice ceste, te je dao pozitivno stručno mišljenje za izgradnju ove poddionice uz propisane uslove pod kojima se može graditi i koji su predstavljeni u poglavlju o procjeni utjecaja u Studiji. U narednom periodu, u skladu sa važećim zakonodavstvo, kao dodatna mjera zaštite spomenika, JP Autoceste su obavezne da provode arheološka istraživanja. Provođenje arheoloških istraživanja se vrši na osnovu Zakona o zaštiti i korištenju kulturno-historijskog i prirodnog nasllijeđa („Službeni list  SR BiH “, br. 20/85, 12/87, 3/93 i 13/94) i Odluke Vlade F BiH o preventivnom arheološkom istraživanju i zaštiti arheoloških lokaliteta na trasi autocesta i brzih cesta. Na osnovu ovih akata, Zaključen je Okvirni sporazum između JP Autoceste FBiH i Federalnog ministarstva kulture i sporta o preventivnom arheološkom istraživanju i zaštiti arheoloških lokaliteta na trasi autocesta i brzih cesta na koji je Vlada F BiH dala saglasnost. Uzimajući u obzir navedeno, Izrađivač Studije smatra da je ovaj aspekt dovoljno istražen, i da će se dodatne analize uraditi kroz samu implementaciju projekta. * Popis svih stručnjaka je dat na strani 2. Studije. Na Studiji su učestvovali priznati stručnjaci iz BiH. * *Odgovor na komentar „podcjenjivanje ekonomskog i socijalnog utjecaja projekta na lokalne zajednice”*: ekonomski i socijalni utjecaji su istraženi i predstavljeni su u poglavlju 5.3 Procjena utjecaja na stanovništvo, u Studiji o procjeni utjecaja na okoliš. * *Odgovor na komentar „procjena se temelji na zastarjelim informacijama o lokalnim zajednicama*”: Procjena se temelji na zvaničnim podacima koji su preuzeti iz Popisa stanovništva BiH iz 2013, i to su zadnji zvanični podaci. Ovi podaci su nadopunjeni podacima koji su rezultat socio-ekonomskog istraživanja u svrhu izrade Plana za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja. Anketiranje stanovništva koje je pogođeno eksproprijacijom na poddionici Mostar jug-tunel Kvanj je rađenu u aprilu-maju i novembru 2019. godine. * *Odgovor na komentar „potpuni nedostatak procjene utjecaja na zdravlje lokalnih zajednica*”: Procjena utjecaja na zdravlje lokalnih zajednica je dana u Poglavlju *5.3.2.2 Zdravlje i sigurnost zajednice i sigurnost na putevima.* * Naložena su dopunska istraživanja biodiverziteta za pojedine kategorije živog svijeta (npr. dodatna istraživanja biodiverziteta nakon što se izvrši deminiranje pojedinih sekcija terena i kada područje bude sigurno za pristup). Popis dodatnih potrebnih istraživanja je dostupan u poglavlju 6.1, kao i Knjizi 2 – Tehnički aneksi uz Studiju utjecaja na okoliš za poddionicu Mostar jug-Tunel Kvanj, u Prilozima A, B, C-1, C-2, C-3, C-4, C-5 i D. * Studija je naložila provođenje monitoringa za navedene parametre u fazi prije izgradnje. Molimo referirajte se na poglavlje 6.2 Studije. * *Odgovor na komentar „započinjanja postupaka izvlaštenja u ranjivim zajednicama bez prethodne "javne rasprave"“*: Eksproprijacija koja je do sada urađena u skladu je sa važećom pravnom legislativom. Prema članu 5. Zakona o eksproprijaciji FBiH nekretnina se može eksproprisati nakon što je utvrđen javni interes za izgradnju objekta, odnosno izvođenje drugih radova na toj nekretnini. Vlada FBiH je u decembru 2018. proglasila izgradnju poddionice Mostar Jug-tunel Kvanj od javnog interesa (Odluka o utvrđivanju javnog interesa za izgradnju dionice Autoceste Mostar jug - Buna, Poddionica Mostar jug - tunel Kvanj na trasi Koridora Vc, koju je usvojila Vlada FBiH 21.12.2018. godine i koja je objavljena 19.12.2018. godine u Službenim novinama FBiH, br. 101/18). * *Odgovor na komentar „istraživanja o socijalnom utjecaju provedena su nakon početka postupka izvlaštenja (studija priznaje da čak ni sve eksproprirane stranke nisu ispunile upitnike / anketne listice )*”: Istraživanja putem anketa su započeta na samom početku procedure o eksproprijaciji i tokom izrade Plana za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja. Upitnici su mehanizam za prikupljanje podataka i isti ne moraju biti popunjeni od strane svih osoba pogođenih eksproprijacijom, već onih koji to žele, dakle na dobrovoljnoj osnovi. Ankete nisu zakonom propisane već ih koristi konsultant kako bi došao do što preciznijih podataka o pogođenom stanovništvu. Tokom anketiranja pokušalo se doći do što većeg broja popunjenih upitnika. Inače analiza socijalnog utjecaja nije propisan Pravilnikom koji reguliše sadržaj Studije o procjeni utjecaja na okoliš, ali se u ovoj Studiji ipak navedena analiza uradila kako bi se sadržaj uskladio sa zahtjevima EBRD-a. |
|  | Čak su i uredska istraživanja ihtiofaune nepotpuna. Svi izvori koje koristi stari su više od deset godina. Iako identificira prisutnost zaštićenih vrsta, uključujući [ugroženu](https://www.iucnredlist.org/species/19862/9056634) pastrvu mekih usta ( *Salmo obtusirostris* ), nije uspio obuhvatiti studiju iz 2019. godine (vidi dolje) koja pokazuje da je Buna jedno od dva ključna staništa za tu vrstu. Prema studiji iz 2019. godine, na Buni postoje tri mrijestilišta, a čini se da je jedno od njih točno tamo gdje je predviđena autocesta koja prelazi rutu. To znači da bi čak i varijanta bez mosta koji se gradi usred rijeke bila neprihvatljivo štetna. Međutim, to uopće nije obuhvaćeno studijama . | Prijedlog u komentaru je prihvaćen. Studija o procjeni u utjecaja na okoliš (Knjiga 1) i Prilog C1 – Ribe (Knjiga 2) su dopunjeni navedenim informacijama istraživanja izvršenih od strane Mrakovčić et. al. (2019) |
|  | Pristup zauzet u vezi s Direktivom o staništima nije točan: čini se da je logika da, jer Bosna i Hercegovina nije uspjela zaštititi područje Buna-Bunica, nije potrebna odgovarajuća procjena. To je pogrešno: duž rute identificirane su brojne vrste Aneksa II i nekoliko Aneksa IV, pa je potrebna odgovarajuća procjena kako bi se ispitali utjecaji na njih. Umjesto da strogo štite vrste iz Aneksa IV, stav je zauzet u ovoj studiji da bi se trebali maknuti s puta, čime bi se pobijedila cijela poanta Direktive o staništima. | Navedena odgovarajuća procjena (eng. *Appropriate Assessment*) se, sukladno Direktivi Vijeća 92/43/EEZ od 21. svibnja 1992. o očuvanju prirodnih staništa i divlje faune i flore, ne vrši u kontekstu vrsta Aneksa II i Aneksa IV koje su sporadično pronađene u projektnom području nego za utvrđena posebna područja očuvanja, a za koja su prethodno doneseni ciljevi očuvanja i planovi upravljanja.  Podsjećamo da je područje Buna-Bunica identificirano i obrađeno u predmetnoj Studiji kao preliminarno Natura 2000 područje za koje nisu doneseni ciljevi očuvanja niti plan upravljanja.  Sukladno članu 4. Direktivi Vijeća 92/43/EEZ od 21. svibnja 1992. o očuvanju prirodnih staništa i divlje faune i flore, „*ako se, unatoč negativnoj procjeni utjecaja na područje i u nedostatku drugih pogodnih mogućnosti, plan ili projekt ipak moraju provesti zbog imperativnih razloga prevladavajućeg javnog interesa, uključujući interese socijalne ili gospodarske prirode, država članica poduzima sve kompenzacijske mjere kako bi osigurala zaštitu koherentnosti mreže Natura 2000*.“  Slijedeći navedene odredbe člana 4. Direktive, u Studiji utjecaja na okoliš su predložene adekvatne kompenzacijske mjere očuvanja biodiverziteta za projekt izgradnje autoputa za koji je proglašen javni interes za Federaciju BiH. |
|  | Mjere ublažavanja namijenjene izbjegavanju utjecaja na rijeku - ne dopuštaju se poremećaji riječnih staništa tijekom faze izgradnje i eksploatacije, uključujući izbjegavanje kanaliziranja i betoniranja riječnih obala - lijepo zvuče na papiru, ali u stvarnosti vjerojatno neće biti dovoljne za izbjegavanje tako osjetljivo stanište kao ključno mrijestište ugroženih vrsta riba. Ovdje se ne mogu riskirati, posebno s obzirom na nedostatak kapaciteta i političke volje vlasti u BiH za provođenje zakona o okolišu. Pristup predostrožnosti zahtijeva pronalaženje druge rute, što čini posebno važnim preispitivanje zašto je napuštena ruta 2011. i je li to strogo potrebna nova. | Navedene mjere ublažavanja sadržane su u Studiji o procjeni u utjecaja na okoliš, poglavlje 6.1. Staništa, flora i fauna, sa odgovornostima za njihovo provođenje po fazama. Nadzor nad izvođenjem građevinskih radova je podložan nadzoru nad izvođenjem građevinskih radova. |
|  | Tunel Kvanj trebao je biti procijenjen zajedno s ovim projektom jer definira završnu točku ovog dijela. | Tunel Kvanj nije sastavni dio ove poddionice već poddionice Tunel Kvanj-Buna. Poddionica Mostar jug-tunel Kvanj se završava pred sami ulaz u tunel Kvanj, tako da navedeni tunel ne može biti predmet procjene koja je rađena u Studiji o procjeni utjecaja na okoliš za dionicu puta na koridoru Vc Mostar jug - Tunel Kvanj. |
|  | Utjecaji na turističke sadržaje u blizini rute preko Bune nisu analizirani. | Utjecaji na turističke sadržaje u blizini rute preko Bune su analizirani u Poglavlju *5.3.3 Ekonomsko preseljenje*. U navedenom Poglavlju je naglašeno da su utjecaji na navedene sadržaje očekivani u fazi izgradnje što je i moguće procijeniti jer u fazi izgradnje može doći poteškoća u pristupu lokacija poput vila, apartmana i kamp smještaja. |
|  | Većina dijelova mape premala je i nejasna da bi se mogla čitati. Veće karte moraju se navesti u studiji ili u dodatku. Točnije karta područja koja su se promijenila u 2018. godini kada stanovnici Malog Polja počinju prosvjedovati, a ruta je pomaknuta za oko 35-40 m, samo ne prolazeći preko njihovih kuca nego us samu liniju njiovih kuca. Također mapirajte oko vojne zračne luke - Ortijes, državno zemljište koje je u sporu s Ministarstvom obrane. | Izrađivač Studije je dodao još jednu mapu koja prikazuje uže područje trase u Malom Polju koja prolazi preko kuća čiji su vlasnici saglasni sa eksproprijacijom, na osnovu izmjene u Idejnom projektu iz 2018. godine.  Kada je u pitanju drugi dio komentara u kojem se spominje mapiranje zemljišta oko vojne zračne luke Ortiješ napominjemo da su mape svih parcela koje su predmet eksproprijacije prikazane u dokumentu *Plan za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja za poddionicu Mostar jug-tunel Kvanj* koji je publikovan na web stranici JP Autoceste i EBRD-a. Navedeni Plan sadrži i prilog sa listom svih parcela i za svaku od navedenih parcela naglašeno je da li se radi o parceli u privatnom vlasništvu ili parceli u javnom vlasništvu. Detaljni podaci o vlasnicima se ne smiju spominjati radi zaštite ličnih podataka što je regulisano i Zakonom o zaštiti ličnih podataka (Službeni glasnik BiH, br. 49/06, 76/11 i 89/11). |
| **GLAVNA STUDIJA ESIA** | | |
|  | Str.1 (hr) - „*Opće pogodnosti projekta za lokalne zajednice uključuju poboljšani pristup turističkim središtima, vjerskim, rekreacijskim, ugostiteljskim i zdravstvenim objektima; poboljšane usluge prijevoza, povećana vrijednost komercijalnih nekretnina, kao rezultat poboljšanog pristupa komercijalnim aktivnostima; i smanjen promet na lokalnim cestama, posebno M17, što može imati pozitivne učinke na lokalnu kvalitetu zraka, buku, prekide i kvalitetu života.*  *Nadalje, s obzirom na to da je taj* (sic) *koridor Vc dio većeg paneuropskog prometnog koridora (smjer jug), izgradnja dionica Projekta dovest će do bolje prometne povezanosti jugoistočne Europe.*"  Imenovanje samo prednosti bez nedostataka pripada reklamnim materijalima, a ne procjeni utjecaja na okoliš. Ovo bi trebalo izbrisati. | Prijedlog u komentaru je prihvaćen. Izrađivač Studije je izbrisao ovaj pasus iz Studije. |
|  | Str.5 (En) - Predviđena prognoza prometa  Podaci za 2050. izgledaju izuzetno visoki. Odakle će sav ovaj promet? Broj stanovnika u BiH [se smanjuje](https://www.google.com/publicdata/explore?ds=d5bncppjof8f9_&met_y=sp_pop_totl&idim=country:BIH:SRB&hl=en&dl=en) , a ne povećava. I nećemo li do tada uopće napredovati sa sustavima javnog prijevoza? | Podaci o prognozi prometa su preuzeti iz Saobraćajne studije za dionicu Mostar jug-Buna (IPSA Institut, 2018.). |
|  | Str. 17 (hr) - *"Rasponi ili raspored stupova odabrani su na način da se izbjegne temelj u vodi, kao i da se osigura nesmetan prolaz lokalne ceste." „Temelj stupa na stupovima za stupove S2 i S3 odlučuje se na temelju Studije o inženjerskim geološkim, hidrološkim i geomehaničkim karakteristikama terena. Gomile će biti postavljene u koritu. "*  Nije jasno - je li jedan od temelja molova u koritu rijeke ili nije? Ako je to slučaj, to treba izbjegavati kako bi se spriječilo ozbiljno zamućenje vode i oštećenje riječnog života. | Navedene mjere ublažavanja i izmjene idejnog projekta u smislu zabrane ometanja riječnog korita dvaju rijeka Bune i Bunice sadržane su u Studiji o procjeni u utjecaja na okoliš, poglavlje 6.1. Staništa, flora i fauna sa odgovornostima za njihovo provođenje po fazama.  Nadzor nad izvođenjem građevinskih radova će biti provođen od strane imenovanog pravnog lica za poslove nadzora na gradilištu. |
|  | Str.26 (hr). - 2.5.4 Posudite jame  Treba ispitati ne samo utjecaje posuđenih jama, već i više informacija o vađenju šljunka. Vađenje vrijednih rijeka ozbiljan je problem na Balkanu, a činjenica da dobavljač ima dozvolu ne znači da bi izvor šljunka bio održiv. | Prijedlog u komentaru je prihvaćen. Studija o procjeni u utjecaja na okoliš (Knjiga 1) dopunjena je sa zahtjevom da pozajmišta materijala i kamenolomi od kojih će se snabdijevati gradilište moraju dolaziti iz ovlaštenih izvora i moraju posjedovati sve dozvole za legalni rad.  Nadzor nad izvođenjem građevinskih radova će biti provođen od strane imenovanog pravnog lica za poslove nadzora na gradilištu. |
|  | Str. 30 (hr) - 3. Analiza alternativa  Iako je jasno da su potrebna poboljšanja ove dionice ceste, zašto se ne razmišlja o premještanju dijela teretnog prometa na željeznicu? Željeznički sustav Bosne i Hercegovine je vrlo slabo iskorišten. I zašto se dvostruki kolnik nije razmatrao umjesto autoceste? | U analizi alternativa dat je pregled alternativa koje su bile razmatrane tokom prethodnih godina i koje se odnose na trasu autoputa na Koridoru Vc. Predmet procjene ove Studije o procjeni utjecaja na okoliš jeste odabrana trasa poddionice Mostar jug-tunel Kvanj koja je u skladu sa Prostornim planom područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH Autocesta na Koridoru Vc koji je objavljen u Službenim novinama FBiH 100/17 od 25.12.2017. godine. U navedenim alternativama i odabranoj trasi se ne spominje premještanje dijela teretnog prometa na željeznicu, stoga Izrađivač Studije ne može obrađivati i analizirati premještanje dijela teretnog prometa na željeznicu. Isto tako Izrađivač Studije nije u mogućnosti da odgovori na pitanje koje je u ovom komentaru postavljeno. |
|  | Str. 30 (hr) - 3.1 Alternativa bez projekta - *Poboljšanje uvjeta prijevoza poboljšat će kvalitetu života, što će se očitovati kroz:*   * *smanjenje duljine puta i vremena putovanja robe i putnika u odnosu na postojeće dionice* * *smanjenje troškova prijevoza robe i putnika* * *smanjenje štetnih utjecaja na okoliš, usmjeravanjem dijela prometa sa postojeće relevantne mreže na buduću trasu autoceste* * *povećana zaposlenost* * *valorizacija geoprometnog položaja BiH* * *povećanje konkurentnosti gospodarstva na području orijentiranom prema koridoru* * *pokretanje novih projekata i povećanje privatnih ulaganja u regionalno gospodarstvo.*"   Ovo je opet vrlo pristrano u korist projekta. Neki će se poslovi dobiti, ali mnogi su izgubili i uslijed pada trgovine duž postojećih cesta. Dobit od ove nove investicije treba uravnotežiti s gubicima postojećih poduzeća kako bi bila uvjerljivija.   Smanjenje štetnih učinaka na okoliš bilo bi puno veće osiguravanjem da se teretni promet premjesti na željeznicu.  „Valorizacija geoprometnog položaja BiH“ izmišljena je korist. Biti tranzitna zemlja nosi velike ekološke troškove i malo koristi. Cijela poanta autoceste je da vozila brzo prolaze, a ne da se zaustavljaju i uživaju u onome što Bosna i Hercegovina nudi. | Budući se već u poglavlju koji sadrži privremene i rezidualne utjecaje od projekta analiziraju i oni negativni, u dijelu poglavlja koji je predmet ovog komentara Izrađivač Studije dodao je da projekt, osim benefita ima i navedene negativne utjecaje i da je pregled tih utjecaja dat u poglavlju sa utjecajima (*Poglavlje 5. Opis mogućih značajnih utjecaja projekta*).  Za dio komentara koji se odnosi na premještanje prometa na željeznicu napominjemo da predmet procjene ove Studije o procjeni utjecaja na okoliš jeste odabrana trasa poddionice Mostar jug-tunel Kvanj koja je u skladu sa Prostornim planom područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH Autocesta na Koridoru Vc koji je objavljen u Službenim novinama FBiH 100/17 od 25.12.2017. godine. U navedenim alternativama i odabranoj trasi se ne spominje premještanje prometa na željeznicu, stoga Izrađivač Studije ne može obrađivati i analizirati premještanje prometa na željeznicu. |
|  | Str.31 (hr) - *2011.: „Nakon analize nekoliko mogućnosti, opcija autoceste koja prolazi kroz zaleđe Blagaja pokazala se optimalnom.“*  *2015: „Nova predložena ruta prolazi kroz vrlo velika ograničenja prostornog reljefa, s nepovoljnim tehničkim elementima i ima velik broj objekata (visoki investicijski troškovi, visoki troškovi održavanja, upravljanja i rada).“*  Nije jasno zašto je to bilo optimalno 2011., a ne 2015. Što se u međuvremenu promijenilo? | Multikriterijska analiza poredi veći broj kriterija, kao što su: tehničko-eksploatacioni, funkcionalno – saobraćajni i prostorno – okolinski. Ove tri grupe kriterija sadrže veći broj podkriterija za konačnu ocjenu trase. Multikriterijska analiza iz 2016. godine je poredila varijantna rješenja: Varijanta u blizini aerodroma Ortiješ; Varijanta u zaleđu Blagaja i Varijanta kroz Mostarsko polje. Multikriterijska analiza iz 2016. je pokazala da je Varijanta u blizini aerodroma Ortiješ najpovoljnija. Multikriterijska analiza iz 2017. godine je potvrdila da je Varijanta u blizini aerodroma Ortiješ u poređenju sa Varijantom autoceste s desne strane Neretve povoljnija varijanta. Ove Multikriterijske analize se mogu pogledati u prostorijama JP Autocesta FBiH. |
|  | Str.36 (hr) - *"Vlada BiH usvojila je pismo premijera Novalića od 12.5.2020. Koje potvrđuje da ne postoje zakonske prepreke za izgradnju ceste".* S obzirom na to da je premijer Novalić uhićen zbog navodnih kaznenih djela korupcije u vezi s nabavom respiratora 29. svibnja, ova izjava ne dokazuje puno.Premijer nema pravo davati mišljenje o pravnom pitanju, a posebno ne o državnom vlasništvu, jer je riječ o sporu oko vlasništva nad vojnom imovinom | Izrađivač Studije je naveo dostupne dokumente od institucija a među njima i Pismo Premijera FBiH koje se spominje u komentaru. Izrađivač Studije nije u nadležnosti da daje mišljenja na činjenice navedene u komentaru a koje se odnose na dosadašnji rad Premijera. |
|  | Str.46 (hr) - *5. OSNOVNA OKOLINA*; *5.1 Pretpostavke i ograničenja*  *"Rokovi za podnošenje ovog izvješća ograničili su istraživanja biološke raznolikosti samo na ljetnu sezonu (lipanj 2020.) ... Slijedom toga, potrebna su dodatna istraživanja biološke raznolikosti kako je razrađeno u Planu upravljanja biološkom raznolikošću."* (re. Flora, ptice, beskičmenjaci)  Ponovno. fish *: "Tijekom provođenja uredskog istraživanja korištena je dostupna literatura, no nedavna istraživanja nisu provedena na predviđenom području."*  Studija ESIA objavljena je prerano i ne može ponuditi relevantnu ekološku osnovu. Potrebno ga je ažurirati rezultatima daljnjih istraživanja i tek tada se mogu procijeniti utjecaji. | Studija o procjeni u utjecaja na okoliš (Knjiga 1) i Prilog C1 – Ribe (Knjiga 2) dopunjeni s navedenim informacijama istraživanja prema Mrakovčić et. al. (2019)  Naložena su dopunska istraživanja biodiverziteta za pojedine kategorije živog svijeta (npr. dodatna istraživanja biodiverziteta nakon što se izvrši deminiranje pojedinih sekcija terena i kada područje bude sigurno za pristup, ili kada nastupi najpovoljniji vremenski period istraživanja za pojedine vrste). Popis dodatnih potrebnih istraživanja je dostupan u poglavlju 6.1, kao i Knjizi 2 – Tehnički aneksi uz Studiju utjecaja na okoliš za poddionicu Mostar jug-Tunel Kvanj, u Prilozima A, B, C-1, C-2, C-3, C-4, C-5 i D. |
|  | Str.46-47 (hr) - *„Osnovno istraživanje kakvoće vode na Buni i Bunici pružilo je nepouzdane podatke o kemijskoj potrošnji kisika zbog korištenja neodgovarajuće laboratorijske metode. Nedostaju otopljeni kisik i podaci o praćenju parametara amonijaka, a oba su potrebna kako bi se mogli donijeti odgovarajući zaključci o kvaliteti vode. Potrebno je ponoviti osnovna ispitivanja s dodatnim parametrima koji se mjere (sic) analiziraju prije početka radova ”.*  Studija ESIA objavljena je prerano i ne može ponuditi relevantnu ekološku osnovu. Potrebno ga je ažurirati rezultatima daljnjih istraživanja i tek tada se mogu procijeniti utjecaji. | Bez obzira na nepostojanje podataka o otopljenom kisiku i parametrima amonijaka, u dijelu analize uticaja polazimo od pretpostavke da će izvođenje radova neminovno uticati na kvalitet vodotoka i dalje analiziramo i predlažemo mjere ublažavanja koje podrazumijevaju između ostalog i promjenu projekta mostova i zabranu radova u koritu i na obalama Bune i Bunice (Poglavlju 6.2). Zaključujemo da bi bilo nepotrebno raditi ponovne analize u fazi izrade ove studije jer one neće promijeniti zaključak, a njihova relevantost će biti upitna u trenutku započinjanja projekta. Zbog toga je monitoring planom u Poglavlju 6.2 predviđeno je da se uradi nulti monitoring kvaliteta voda prije početka izvođenja projekta u dva hidrološka ciklusa kako bi se ponovila analizu osnovnog stanja voda i uključili dodatne parametri što će dati relevatnu i pravovremenu informaciju o stanju vodotoka i ukazati na eventualna onečišćenja u toku izvođenja radova. |
|  | Str. 60-61 (hr) - 5.2.4.2 Riba  Iako se spominje činjenica da je europska jegulja kritično ugrožena, treba naglasiti da EU ima uredbu posvećenu isključivo oporavku ove vrste - Uredbu Europskog vijeća (EZ) br. 1100/2007 kojom se utvrđuju mjere za oporavak stalež europske jegulje. Treba utvrditi kako će se na ovaj projekt primijeniti ekvivalentne mjere. | *Uredba Vijeća (EZ) br. 1100/2007 od 18. rujna 2007. o uvođenju mjera za obnavljanje stoka europske jegulje* nije primjenjiva na predmetni projekt izgradnje autoputa na Koridoru Vc iz razloga što projektom nije predviđeno korištenje europske jegulje (*Anguilla anguilla*). Sukladno članu 1., ovom se Uredbom uspostavlja okvir za zaštitu i održivo iskorištavanje stoka europske jegulje vrste *Anguilla anguilla* u vodama Zajednice, u obalnim lagunama, u estuarijima, u rijekama i u kopnenim vodama država članica koje utječu u mora u ICES-ovim područjima III., IV., VI., VII., VIII. i IX. ili u Sredozemno more.  Predložene mjere izbjegavanja postavljanja potpornih stubova mostova Buna i Bunica u rijeke Buna i Bunica te zabrana kanaliziranja riječnih obala su u skladu sa inicijativama za zaštitu ove vrste u svijetu (poglavlje 6.1. Staništa, flora i fauna sa odgovornostima za njihovo provođenje po fazama)  Nadzor nad izvođenjem građevinskih radova će biti provođen od strane imenovanog pravnog lica za poslove nadzora na gradilištu. |
|  | Str.104 (hr) - 5.7 Postojeća materijalna dobra, uključujući kulturno-povijesnu i arheološku baštinu  Ovdje se ne spominje kamenolom iz kojeg je uzet kamen za mostarski most. | Navedeni kamenolom se ne spominje u poglavlju *5.7 Postojeća materijalna dobra, uključujući kulturno-povijesnu i arheološku baštinu*. Razlog tome jeste da taj kamenolom se ne nalazi na listi zaštićenih dobara i kulturno-historijske baštine koja je dobivena od Federalnog zavoda za zaštitu spomenika na temelju zahtjeva JP Autoceste za službeno mišljenje koje se odnosi na izgradnju ove dionice ceste. Kao što je u Studiji već navedeno, u junu 2020. godine Zavod je objavio popis od 15 evidentiranih i zaštićenih dobara kulturno-historijske baštine smještenih u blizini ove dionice autoceste. Navedeni kamenolom nije na toj listi. Dodatno u predmetnom dopisu dato je pozitivno stručno mišljenje za izgradnju autoceste na Koridoru Vc, dionica Mostar Jug-Buna, poddionica Mostar jug-tunel Kvanj. |
|  | Str.128 (hr) - Slika 87: Položaj vila i apartmana za iznajmljivanje u Kosoru, Malom Polju i Blagaju kod potoka Buna  Snimka zaslona Google Mapsa snimljena 25. rujna 2020. sugerira više turističkih objekata na tom području od onih označenih u ESIA (14 umjesto 9). Ovo bi trebalo temeljitije provjeriti. | Karta koja je korištena u Studiji o procjeni utjecaja na okoliš sadrži prikaz apartmana i vila za iznajmljivanje u Malom Polju, dok karta koja je dostavljena u komentru sadrži i druge sadržaje poput kamp smještaja i drugih objekata. Dakle na jednoj karti su vile i apartmani a na drugoj svi turistički objekti, te je iz navedenog razloga u drugoj karti sadržano više objekata.  Ovaj komentar je usvojen od strane Izrađivača Studije te je isti zamijenio postojeću sliku sa novom slikom na kojoj su prikazani i drugi turistički objekti uz vile i apartmane na navedenoj lokaciji. |
|  | Str. 130 (hr) - Tablica 52: AADT i struktura protoka prometa na glavnim cestama M17 i M6.1 registrirani u 2018. godini  Tablica pokazuje da samo dionica Gnojnica Jug-Buna ima bilo kakvu blizinu prometa koji bi mogao opravdati izgradnju pune autoceste (14.096 AADT). Dionice Buna-Žitomislići i Žitomislići-Tasovčići imaju manje od polovine ovog prometa. Stoga treba biti bolje opravdano zašto je autocesta punog profila potrebna duž cijele rute, a ne dvostruka kolnička traka, posebno s obzirom na trenutačnu neiskorištenost željeznice. | AADT koji je prikazan u tablici iz komentara prikazuje opterećenje saobraćajem postojeće putne infrastrukture i preuzet je iz Saobraćajne studije za dionicu Mostar jug-Buna (IPSA Institut, 2018.). Jedan od ciljeva navedene Saobraćajne studije je stvaranje analitičkog instrumentarija za definisanje mjerodavnih argumenata neophodnih za donošenje optimalnih odluka po pitanju vremena nastajanja saobraćajnih potreba i po pitanju ekonomske racionalnosti za donošenje optimalnih odluka o funkcionalnoj potrebi izgradnje autoceste. Jedan od zaključaka studije je da će reraspodjelom saobraćajnih tokova daljinskog saobraćaja sa postojeće mreže na dionicu autoceste Mostar jug–Buna–Počitelj, doći do poboljšanja uslova odvijanja saobraćaja nadionicama magistralnih cesta koje čine relevantnu mrežu. Istovremeno, doći će do značajnog poboljšanja sa stanovišta vremena potovanja i bezbjednosti, za tokove daljinskog saobraćajapreusmjerene na novoizgrađenu autocestu.  Predmet procjene ove Studije o procjeni utjecaja na okoliš jeste odabrana trasa poddionice Autoputa na Koridoru Vc Mostar jug-tunel Kvanj koja je u skladu sa Prostornim planom područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH Autocesta na Koridoru Vc koji je objavljen u Službenim novinama FBiH 100/17 od 25.12.2017. godine. Uzimajući u obzir navedeno, procjena se radi na trasu Autoputa i Izrađivač Studije ne može obrađivati i analizirati infrastrukturu koja nije usvojena i nije u skladu sa navedenim Prostornim planom. |
|  | Str.134 (hr) - 6.10 Percepcija i konzultacije projekata  Podaci o savjetovanjima provedenim prije nekoliko godina mogu se uključiti u informativne svrhe, ali se ne bi trebali smatrati relevantnima za procjenu trenutne situacije. | U poglavlju koji se spominje u komentaru dat je sažetak realiziranih konsultacija koje su od značaja za ovaj Projekat. U tom poglavlju Izrađivač Studije napravio je pregled svih konsultacija koje su vršene sa zainteresiranim stranama tokom različitih faza Projekta, što znači da je Izrađivač prikazao i one konsultacije koje su vršene u početnim fazama ovog Projekta jer su relevantne i održane su tokom zakonski propisanih postupaka i procedura. |
|  | Str.134 (hr) - Tablica 53: Sažetak prethodnih savjetovanja i angažmana dionika: *"Pored toga, nedavno* *je izdan* *EP* (okolišna dozvola) *za dionice Tunel Kvanj-Buna i Buna-Počitelj."* Kakav je status ovih dozvola sada, s obzirom na trenutnu usklađenost koja se ispituje u ovoj ESIA? Čini se da više ne vrijede, ili ako jesu, nema smisla raditi ovu ESIA jer sve mogućnosti više nisu otvorene. | Okolišne dozvole koje se spominju u ovom komentaru su na snazi. |
|  | Str.149-152 (hr) - 7.2.2.2 Odgovarajuće informacije o procjeni  Logika argumenta da nije potrebna odgovarajuća procjena je netočna. Jasno je da u blizini postoje vrste koje su zaštićene Direktivom o staništima (npr. *Salmo marmoratus, Salmothymus obtusirostris, Austropotamobius pallipes* ) pa bi stanište trebalo zaštititi. Činjenica da Bosna i Hercegovina nije uspjela zaštititi stanište ovih vrsta nije argument protiv provođenja odgovarajuće procjene. | Predložene mjere izbjegavanja postavljanja potpornih stubova mostova Buna i Bunica u rijeke Buna i Bunica te zabrana kanaliziranja riječnih obala su u skladu sa inicijativama za zaštitu ovih vrsta u Europi i svijetu. Navedenim mjerama čuva se dao stanište u smislu da se potpuno izbjegava potencijalna mogućnost za nastanak utjecaja. |
|  | Str. 171 (hr) - Tablica 76: Sažetak utjecaja na krajolik i procjena njihovog značaja  Utjecaji krajolika tijekom gradnje i eksploatacije bit će prilično ozbiljni na područjima koja se nalaze neposredno uz autocestu, posebno duž Bune, gdje se nalaze kampovi i apartmani koji se oslanjaju na mir i tišinu i riječni krajolik kako bi privukli kupce. "Ublaživanje" to ne odražava na odgovarajući način. | Kada je u pitanju stvaranje buke od autoceste, u fazi izrade Glavnog projekta biće urađeno i modeliranje buke na osnovu čega će se predložiti postavljanje bukobrana, njihova lokacija, visina i dužina, a na osnovu modela koji će pokazati propagiranje buke u prostoru i njenu visinu za različite udaljenosti od samog autoputa. Kod onih stambenih/turističkih objekata gdje se utvrdi da će doći do povećanja razina buke, biće postavljeni bukobrani. Dodatno je naloženo da se u fazi korištenja vrše mjerenja buke na osjetljivim lokacijama (poglavlje 7.6) kako bi se interveniralo tamo gdje se utvrde povećani nivoi buke. Što se tiče riječnog krajolika on će biti narušen samo u pojasu ceste, gdje ona premoštava Bunu i Bunicu, i ne očekuje se značajan uticaj na većim udaljenostima, što znači za najveći broj lociranih turističkih objekata neće imati ugrožen mir i krajolik. Najbliži objekat trasi jeste Vacation House Scilence koji je udaljen oko 500 m od rijeke Bune i 50 m od trase autoceste, što će zahtijevati postavljanje bukobrana, dok se riječni krajolik iz ovog objekta neće vidjeti. Ostali turistički objekti koji su vidljivi sa mape Google Earth (slika 81 u poglavlju 4.10.7) neće biti pod uticajem izgradnje autoputa. |
|  | Str. 174 (hr) - *„Nezakonit izvor materijala može prouzročiti trajnu štetu okolišu jer neće biti propraćen odgovarajućim mjerama ublažavanja. Stoga se ovaj utjecaj procjenjuje kao velik i zahtijevaće pažljivo razmatranje od strane dobavljača pri odabiru izvora materijala za izgradnju i nadzor od strane JPAC-a kako bi se izbjegle nezakonite aktivnosti."* Ovdje bismo upozorili da čak i vađenje građevinskog materijala od strane kompanija koje imaju potrebne dozvole možda neće biti uistinu legalno ili održivo, zbog loše provedbe i provođenja zakona o zaštiti okoliša u Bosni i Hercegovini. Stoga će biti potrebna mnogo detaljnija provjera izvora materijala. | Prijedlog u komentaru je prihvaćen. Studija o procjeni u utjecaja na okoliš (Knjiga 1) dopunjena sa zahtjevom da pozajmišta materijala i kamenolomi od kojih će se snabdijevati gradilište moraju dolaziti iz ovlaštenih izvora i moraju posjedovati sve dozvole za legalni rad.  Nadzor nad izvođenjem građevinskih radova će biti provođen od strane imenovanog pravnog lica za poslove nadzora na gradilištu. |
|  | Str. 183 (hr) - 7.3.4 Ekonomsko raseljavanje  U ovom dijelu nema ispitivanja utjecaja na turističke sadržaje u blizini Bune. Pogođeni broj imenovanih tvrtki vrlo je nizak i čini se da ne uključuje niti jedno od njih. Iako neće biti predmet izravnog izvlaštenja, broj posjetitelja će patiti zbog značajnog smanjenja atraktivnosti mjesta. | Utjecaji na turističke sadržaje u blizini rute preko Bune su analizirani u Poglavlju *5.3.3 Ekonomsko preseljenje*. U navedenom Poglavlju je naglašeno da su utjecaji na navedene sadržaje očekivani u fazi izgradnje što je i moguće procijeniti jer u fazi izgradnje može doći poteškoća u pristupu lokacija poput vila, apartmana i kamp smještaja.  Dodatno detaljna procjena je bila moguća za fazu prije izgradnje i odnosi se na imenovane tvrtke koje se u samom komentaru spominju. Te kompanije se nalaze na parcelama ili posjeduju parcele koje će biti eksproprisane i iste će biti direktno pogođene projektom sa značajnim gubicima. Dodatno u Poglavlju *6.11 Ekonomsko preseljenje* sadržane su mjere ublažavanja za gore navedene utjecaje. |
|  | Str. 197-8 (hr) - Kumulativni utjecaji - Amenity - Vizualni utjecaji: Manji / neznačajni. Istina je da je to subjektivno, ali smatramo vrlo vjerojatnim da većina turista neće odabrati smještaj u blizini autoceste kada mogu pronaći tiše alternative. Stoga očekujemo da će područje oko mosta na Buni biti prilično negativno pogođeno. | Vidjeti odgovor pod rednim brojem 45. |
|  | Str. 199 ff (hr) - 8. Plan upravljanja i upravljanja okolišem i društvom  Mjere za dodatna terenska istraživanja postavljena za „predgradnju“ potrebno je provesti „prije odobrenja“, a ne samo predizgradnju, kako bi se osiguralo da se ESIA i okolišna dozvola temelje na relevantnim, točnim i moderniziranim današnji podaci. S obzirom na prisutnost ključnog staništa i mrijestišta mekouste pastrve, prva mjera trebala bi biti preispitivanje rute, ne samo radi provođenja mjera ublažavanja, jer je vrlo malo vjerojatno da će one pružiti stupanj potrebne zaštite. | Navedene mjere ublažavanja i izmjene idejnog projekta u smislu da zabrane ometanja riječnih korita dvaju rijeka Bune i Bunice sadržane su u Studiji o procjeni u utjecaja na okoliš, poglavlje 6.1. Staništa, flora i fauna sa odgovornostima za njihovo provođenje po fazama.  Nadzor nad izvođenjem građevinskih radova će biti provođen od strane imenovanog pravnog lica za poslove nadzora na gradilištu. |
|  | Str.261 (hr) - Preostali utjecaji: „ *Što se tiče gubitka biološke raznolikosti, smatra se da nakon primjene specifičnih mjera ublažavanja kako su dane u BMP (tj. Izbjegavanje planiranja pristupnih cesta na području identificiranih kolonija i mjesta za noćenje (ako se nađu) i postavljanje zaštitnih ploča kao predložene izmjene u dizajnu mostova, izbjegavajući planiranu obuku oba vodotoka kako bi se izbjegli bilo kakvi poremećaji u vodotocima tijekom gradnje) i izbjegavajući bilo koja mjesta za rušenje šišmiša (ako se nađu), ne očekuju se preostali utjecaji, osim gubitka staništa na kopnu."* Iako su sve ove mjere dobronamjerne, ozbiljno sumnjamo da se ometanje mrijestilišta ugrožene meke pastrve može izbjeći u mjeri u kojoj je to potrebno. | Nadzor nad izvođenjem građevinskih radova će biti provođen od strane imenovanog pravnog lica za poslove nadzora na gradilištu. |
| **DODATAK C-1: RIBA (OSTEICHTHYES)** | | |
|  | Str.4-5 (hr). 2.2 Metodologija  Svi izvori imenovani za ribu stari su više od 10 godina. Odjeljak 2.3. navodi da nisu provedena nedavna istraživanja na predviđenom području. Međutim, to nije istina. Čak i uz kratku internetsku pretragu, između ostalih mogu se naći Mrakovčić i sur. (2019): Studija pregleda stanja i valorizacije mekousne pastrve u regiji Jadranskog slijeva, Javna ustanova za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode na području Splitsko-dalmatinske županije VIŠE  KRŠ: [http://www.moreikrs.hr/ProjektiPdf/Publikacije/Studija%20pregleda % 20stanja% 20i% 20valorizacije% 20mekousne% 20pastrve% 20u% 20regiji% 20Jadranskog% 20slijeva.pdf](http://www.moreikrs.hr/ProjektiPdf/Publikacije/Studija%20pregleda%20stanja%20i%20valorizacije%20mekousne%20pastrve%20u%20regiji%20Jadranskog%20slijeva.pdf)    To pokazuje rezultate uzorkovanja na Buni 24.07.2018. i 25.07. 2018. Najznačajniji ishod je da uzorkovanje pokazuje da ne samo da je prisutna pastrva mekanih usta, već da je Buna jedno od dva ključna staništa .   U studiji se navodi (str. 45) da je Buna domaćin najvažnijeg mrijestišta mekanoste pastrve i da ju je važno zaštititi. Štoviše, čini se da se jedno od tri mrijestilišta na Buni nalazi na mjestu gdje se autocestom planira prijeći rijeku .  Srednje mrijestilište je mjesto gdje bi planirani most Buna prešao rijeku, što znači da je ovo posebno osjetljivo mjesto. | Prijedlog u komentaru je prihvaćen. Studija o procjeni u utjecaja na okoliš (Knjiga 1) i Prilog C1 – Ribe (Knjiga 2) dopunjeni navedenim informacijama istraživanja Mrakovčić et. al. (2019).  Navedene mjere ublažavanja i izmjene idejnog projekta u smislu zabrane ometanja riječnih korita dvaju rijeka Bune i Bunice sadržane su u Studiji o procjeni u utjecaja na okoliš, poglavlje 6.1. Staništa, flora i fauna sa odgovornostima za njihovo provođenje po fazama.  Nadzor nad izvođenjem građevinskih radova će biti provođen od strane imenovanog pravnog lica za poslove nadzora na gradilištu. |
|  | Str.12 (hr). 4.2 Mjere ublažavanja  Ovaj odjeljak niti predlaže jasne mjere ublažavanja niti navodi da je nemoguće osigurati da se utjecaji projekata adekvatno ublaže. Trebao bi učiniti jedno ili drugo (posebno s obzirom na iznimnu važnost Bune za mrijest *Salmo obtusirostris* ). Tekst naveden u Zakonu o slatkovodnom ribolovu FBiH nije relevantan, jer se uglavnom bavi nadoknađivanjem štete ribarima, što nije isto što i ublažavanje. | Navedene mjere ublažavanja se odnose na zabranu ometanja riječnih korita dvaju rijeka Bune i Bunice sadržane su u Studiji o procjeni u utjecaja na okoliš, poglavlje 6.1. Staništa, flora i fauna sa odgovornostima za njihovo provođenje po fazama.  Nadzor nad izvođenjem građevinskih radova će biti provođen od strane imenovanog pravnog lica za poslove nadzora na gradilištu.  Prijedlog u drugom dijelu komentara u vezi s brisanjem Zakona o slatkovodnom ribolovu FBiH je prihvaćen. |
| **DODATAK C-2: HERPETOFAUNA (VODOZEMCI I REPTILI)** | | |
|  | Str.8-9 (hr). 4 Rasprava i preporuke  „*Tijekom terenskog istraživanja provedenog u sklopu ovog zadatka, na lokaciji je zabilježeno pet vrsta iz Direktive o staništima i strogo zaštićene vrste navedene u Prilogu IV.* "  4.2.2 Faza izgradnje:  „*Tijekom faze izgradnje može se dogoditi potencijalni utjecaj na vrste vodozemaca i gmazova koji su spori ili su zbog gradnje u blizini vode iz koje maloljetni stadiji vodozemaca ne mogu otplivati.*  *Budući da je na području trase autoceste utvrđena velika učestalost jedinki vrste Testudo hermanni, potrebno je provesti nekoliko mjera ublažavanja kako bi se smanjila mogućnost kornjača* *biti pregažen na cestama tijekom gradnje.*"  To je u suprotnosti s logikom Direktive o staništima. Za vrste iz Aneksa IV mora se primjenjivati strogi režim zaštite na cijelom njihovom prirodnom području, kako unutar tako i izvan područja Natura 2000. To znači da je potrebno provesti barem odgovarajuću procjenu, a trasu autoceste gotovo sigurno treba promijeniti kako bi se izbjegla njihova staništa - a ne da vrsta mora moći brzo pobjeći. | Navedene mjere ublažavanja u Studiji utjecaja na okoliš za poddionicu Mostar jug-Tunel Kvanj su predložene u skladu sa hijerarhijom za primjenu mjera ublažavanja:   * Izbjegavanje utjecaja * Minimiziranje utjecaja * Ublažavanje utjecaja, obnavljanje * Kompenzacija.   Imajući u vidu značaj utvrđenih vrsta sa Aneksa IV EU Direktive o staništima, primijenjen je prvi postulat navedene hijerarhije, odnosno izbjegavanje nastanka negativnih utjecaja budućeg projekta na ove vrste time što će se vrste svakodnevno izmiještati i time što će se gradilište držati urednim radi prevencije stvaranja skloništa za navedene vrste u zoni građenja i time i prevencije njihovog stradavanja.  Nadalje, riječ je o slobodno pokretljivim vrstama koje mogu migrirati u okolna potencijalna područja i time biti zastupljene i na drugim lokacijama ovog područja. |
|  | Str.9 (hr). *„Svakog jutra radnici angažirani na mjestu moraju nadgledati put i na kraju ukloniti pojedince Hermannove kornjače s rute u izgradnji. Razdoblje čišćenja vegetacije, iskopa i zemljanih radova mora se provoditi uz svakodnevni nadzor i uklanjanje pojedinaca izvan rute.“*  Možda podcjenjujem razinu interesa građevinskih radnika za njihovu lokalnu ekologiju, ali na temelju drugih projekata u izgradnji na Balkanu, ova se mjera neće provesti i nitko je neće provoditi. | Izvođaču radova je u mjerama ublažavanja naloženo da ima zaposlenog ekologa/biologa u okviru svog tima koji će implementirati navedene mjere na lokaciji gradilišta. Radnici će također imati kratki trening a njihov rad će biti predmet stručnog nadzora. |
| **UPOZORENJE NA PRIJEVARNO POSTUPANJE INVESTITORA U POSTUPKU ZA IZDAVANJE OKOLINSKE DOZVOLE I SUMNJU NA POKUŠAJ KAZNENOG DJELA - KRČUM MILENKO** | | |
|  | U postupku za izdavanje okolinske dozvole investitoru JP Autoceste FBiH za dionicu puta Mostar Jug-Tunel Kvanja sudjelovao sam dok nisam uočio prijevarnost u pripremi i organizaciji javne rasprave. Investitor je incenirao javnu raspravu na način da je vijećnicu Grada Mostara popunio svojim uposlenicima, od kojih su neki u attendance listi otkrili svoj ravnopravni status, a neki nisu. Pored toga pojedina mjesta su zauzimali uposlenici Top Guarda, zaštitarske tvrtke slavne po tom što je njen uposlenik bejzbol palicom tukao akademika Slavu Kukića po glavi. Ukupan broj uposlenika investitora još uvijek nismo utvrdili.  Ja sam raspravu napustio nakon što se za riječ javio gospodin Kuko, uposlenik investitora koji je na attendance listu upisao „Stanovnik“. Neki su „sudionici“ javne rasprave iz Širokog Brijega, 22 km udaljenog od Mostara. Valja napomenuti da je izvjestan broj istinski zainteresovanih pripadnika javnosti i lokalne zajednice ovakvim načinom „organizacije“ (insceniranja) javne rasprave – isključen – ostao pred vratima Vijećnice. Mene su jedva pustili kad sam zaprijetio da ću se obratiti međunarodnim subjektima kao odvjetnik. Ministarstvo ima attendance listu.  Osoba koja je sjela pored mene i skinula masku, za koju pretpostavljam da je takođe uposlenik Top Guarda, nakon što sam ustao da ukažem na proceduralne pogreške u vođenju rasprave, kazala mi je „Sjedi, ionako ne možeš ništa promijeniti“. Fotografirao sam tu osobu.  Naročito je degutantno inscenirao dezavuiranje društvene dimenzije studije koja je morala ozbiljnije i poštenije elaborirati utjecaj na „stanište“ vrste koja se zovo homo sapiens – na stanište povratnika srpske nacionalnosti. Važna su i staništa, pčelarica i glista, priznajem. No, s obzirom da je studija rađena i po kriterijima EBRD-a, umetnuta je i obavezna dimenzija utjecaja na lokalnu zajednicu. No, to je urađeno ovlaš i gotovo manipulatorski. Kad sam na to ukazao, javila se član obitelji klijenata SNSD-a, koji su rekli kako pitanje srpskih povratnika nije važno, kako je i on sam Srbin, ali da je dosta više priče o Srbima. To je njegovo pravo! No, statisti koje je investitor animirao među svojim uposlenicima i ko zna među kime još – aplaudirali su. DEGUTANTNO.  Što se tiče proceduralnih grešaka: izlaganje dr. Duraković koja je govorila preko Skype-a, vaš pomoćnik je prekinuo riječima: *„Molim Vas, gdje je pitanje?“* On je izgubio iz vida da javna rasprava ne podrazumijeva nužno da sudionici postavljuju pitanja. Oni mogu znati odgovore na pitanja i imaju pravo iznositi već formirano mišljenje.  Pored toga, s obzirom da će se ova „javna rasprava“ koristiti kao dokaz za ispunjenje uvjeta sudjelovanja zainteresirane javnosti i lokalne zajednice ko inozemnih kreditora, ova kazališna predstava mogla bi dobiti i potrebne elemente kaznenog djela *prijevare pri dobijanju kredita i drugih pogodnosti*. Ukoliko bi inozemni kreditori otkrili ovu prijevaru, to bi ozbiljno naštetilo ugledu BiH i njenim ekonomskim interesima, pa bi stvar mogla doći u nadležnost Suda BiH i Tužiteljstva BiH. | Federalno ministarstvo okoliša i turizma vodi postupak ocjene Studije o procjeni utjecaja na okoliš za dionicu puta na koridoru Vc Mostar jug - Tunel Kvanj. U sklopu navedenog postupka organizovana je javna rasprava koja se spominje u navedenom komentaru. Javna rasprava je organizovana u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša i uputama kriznog štaba po pitanju organizovanja javnih skupova u situaciji pandemije uzrokovane korona virusom. U slučaju održavanja dodatnih javnih rasprava izrađivač Studije će održati prezentaciju Studije o procjeni utjecaja na okoliš. |
| **UČEŠĆE – PRIMJEDBE NA JAVNU RASPRAVU U POSTUPKU OCJENE STUDIJE O PROCJENI UTJECAJA NA OKOLIŠ ZA DIONICU PUTA NA KORIDORU Vc MOSTAR JUG-TUNEL KVANJ – DAMIR DŽONLEZ** | | |
|  | Ja Damir Džonlez i moj otac Milosav Džonlez smo bili na javnoj raspravi tog dana što može potvrditi i spisak liste prisutnosti tog dana. Želim naglasiti da smo mi Srbi povratnici na naše prije ratno imanje kao starosjedioci. S obzirom da je naša porodica, odnosno naše imanje pogođeno eksproprijacijom zemljišta na južnom dijelu ove dionioce Mostar Jug-Tunel Kvanj, tačnije na dijelu pred skoro pa neposrednim tunelom u zaseoku Brijeg na Hodbini bili smo prisutni na istoj.  Moram da naglasim da je izvršena eksproprijacija što nije sporno i mi kao stanovnici i korisnici odnosno vlasnici imanja preko kojeg prelazi trasa autoputa 5C ne sporimo izgradnju istoga jer je to i civilizacijska i svaka druga potreba da ovaj kraj i država imaju jedan takav put, što je i od opšteg, a i svakog drugog interesa.  Na raspravi je predstavljena studija o procjeni utjecaja na okoliš i za taj dio dionice. Kako smo saznali taj dio puta će imati nagib od 5% na kojem će biti izgrađena i dodatna tzv. spora traka za teretnjake i sva ona teška vozila odnosno vozila koja prevoze teške terete, a ne mogu savladati taj uspon većom brzinom. Samim tim i buka ali zagađenje izduvnih gasova je dosta veće u odnosu na normalne uslove puta kada nema većih uspona.  Moram naglasiti da je naša kuća (a i kuće ostalih stanovnika zaseoka Brijeg u Hodbini) udaljena nekih 50-70 metara od samog puta.  Mi nemamo nikakav izvor vode ni Vodovod ni bilo kakve bunareve-bušotine iz kojih bi crpili vodu, jedini izvor pitke i tehničke vode jeste kišnica prikupljena od padavina u čatrnje sa krovova kuće/a.  Takva voda nije ni u ovom trenutku opravdana da se pije, a ne želim ni zamisliti kakva će biti kada prođe trasa autoputa koja je udaljena samo nekih 50-70 metara od tih istih kuća sa kojih se sakuplja kišnica (kontaminiranje kiše izduvnim gasovima-produktima, površine krovova zahvaćene čađu i olovom izduvnih gasova).  Takođe želim naglasiti da trasa kako smo saznali prolazi tačno preko, tačnije putem koji mi sada imamo kao pristupni put kućama zaseoka Brijeg u Hodbini, ali i stanovnici koji imaju izgrađene kuće i vikendice prema i na Vrelu Bunice. Mi nismo nikako upoznati kako će se nama izgraditi taj novi put do kuća? I naravno željeli bi da nam se postave zaštite od buke takozvani bukobrani.  Na ovo sve gore navedeno želim da vam ukažem i da vas upoznam sa situacijom, a u cilju da nam se izađe u susret time što bi se omogućio neki vid vodosnadbijevanja (bušenje bušotine/a ili spajanje na neki vodovod) kao nečega primarnog bez čega se ne može zamisliti život u 21. vijeku (a i bez vode se ne može živjeti) takođe i izgradnja i popravka puta do kuća.  Takođe želim naglasiti sem eksproprijacije niko nam se nije obraćao po bilo kojem pitanju, a koja su također prateća pitanja izgradnje autoputa pa kao što sam naveo snadbijevanje vodom, put do kuće, buka, itd. Mi smo čuli na Javnoj raspravi na kojoj je prisustvovao vaš predstavnik, a i predstavnici JP Autoceste FBiH koji su takođe potvrdili da se stanovnicima Blagaja i Malog Polja izašlo na susret na mjestima gdje prolazi autoput tj. trasa autoputa vezano za izgradnjom pristupnih puteva, rasvjete, električne energije i drugih infrastrukturnih projekata pa i vode da se u sklopu izgradnje trase izgrade i obezbijede infrastrukturne potrebe. Postoje i stenogrami sa sastanka Javne rasprave.  Ja bih vas zamolio da razmotrite sve mogućnosti da nam izađete u susret i da se preko vašeg ministarstva izvrši uticaj kako bi nam se obezbijedile ove osnovne životne potrebe, a koje su slobdono mogu reći mizerija u odnosu na projekat izgradnje autoputa. Takođe one predstavljaju tipičan primjer gdje treba reagovati po pitanju zaštite životne sredine ljudi koji žive i rade svoja imanja u blizini autoputa, a u vezi zaštite zdravlja ljudi. | U studiji o procjeni utjecaja na okoliš za ovaj dio dionice unesen j e pogrešan podatak da se radi o dionici sa uzdužnim nagibom od 5%. Ova dionica neće imati nagib veći od 4%. Znači, prema TEM standardu, nema potrebe za gradnju dodatne trake za spora vozila.  Problem vode za ovu mjesnu zajednicu će se rješavati kroz projekat prijateljskog okruženja. Uposlenici JP Autoceste su već stupili u kontakt sa gosp. Džonlezom i dogovorili put rješavanja ovog problema što je potvrđeno dodatnim dopisom koji je g. Đonlez uputio na adresu Ministarststva 6.11.2020. |
| **UDRUŽENJE GRAĐANA „JER NAS SE TIČE“** | | |
|  | Građani Mostara opravdano su zabrinuti zbog novih saznanja nakon održane Javne rasprave 14.09.2020. godine u Mostaru, da se prilikom izgradnje poddionice Mostar Jug-Tunel Kvanj planira odlaganje otpada (neopasni i opasni) na nelegalnu deponiju Uborak u Mostaru. Naime, podsjećamo Vas da ova deponija od 2019. godine radi nelegalno bez izdane okolinske dozvole, ista ne zadovoljava zakonom propisane standarde i do danas nema izrađenu Studiju utjecaja na okoliš. S tim u vezi građani smatraju da ne postoji zakonski opravdan razlog za dalje odlaganje otpada na ovoj deponiji, te da bi otpad koji nastane izgradnjom autoputa trebao odlagati na nekoj od predloženih alternativnih lokacija, umjesto daljeg nezakonitog zatrpavanje deponije Uborak. S tim u vezi urgiramo nadležnom Ministarstvu hitnu saradnju sa ostalim nadležnima i okončanje postupka pronalaska alternativne lokacije, te postupanje po službenoj dužnosti i Pravilniku o sadržaju plana prilagodbe upravljanja otpadom za postojeća postrojenja za tretman ili odlaganje otpada i aktivnostima koje preduzima nadležni organ donošenjem rješenja o zatvaranju deponije Uborak. Naime, iz naprijed navedenog Pravilnika proizilazi da rješenje o zatvaranju deponije donosi organ nadležan za izdvajanje okolinske dozvole, umjesto kojeg postupanja po Zakonu i Pravilniku nadležno. Ministarstvo nezakonito razmatra dalje odlaganje otpada na deponiju Uborak. Napominjemo nadležnom ministarstvu da ne nastavlja sa kršenjem Zakona o zaštiti okoliša i svojim radnjama ne odobrava dalje zatrpavanje otpadom nelegalne deponije Uborak. | Prilog E i F (Plan upravljanja otpadom i Idejni plan upravljanja građevinskim otpadom) su dopunjene u skladu sa datim komentarom, odnosno regionalna deponija Uborak neće biti planirana za odlaganje komunalnog otpada prilikom provedbe projekta izgradnje poddionice Mostar jug-tunel Kvanj. |

Stručna komisija je svojim izvještajima o analizi Studije o procjeni uticaja na okoliš tražila dopunu Studije o procjeni uticaja na okoliš- Konsultantska kuća - obrađivač „Enova Sarajevo“, dopunila je Studiju o procjeni uticaja na okoliš na traženje investitora kojem su dostavljena mišljenja i primjedbe javnosti i izvještaji članova stručne komisije. Dopunjenu studiju o procjeni uticaja na okoliš investitor je dostavio Federalnom ministarstvu okoliša i turizma dana 06.11.2020. godine na ponovnu ocjenu, koja je postavljena na web stranicu Federalnog ministarstva 17.11. 2020. godine. Stručna komisija je konstatovala da je dostavljena Studija o procjeni uticaja na okoliš obuhvatila sve segmente predviđene Pravilnikom o pogonima i postrojenjima za koje je obavezna procjena uticaja na okoliš i pogone i postrojenja koji mogu biti izgrađeni i pušeni u rad samo ako imaju okolinsku dozvolu („Službene novine Federacije BiH“, broj: 19/04) za predmetnu dionici koridora VC, te su svi članovi dali pozitivnu ocjenu na dostavljenu Studiju.

Primjedbe na dopunjenu verziju Studije koja je bila dostupna na web stranici [www.fmoit.gov.ba](http://www.fmoit.gov.ba) , Federalnom ministarstvu okoliša i turizma dostavila je g-đa Azra Duraković iz Sarajeva, suvlasnik zemljišnog posjeda i građevinskog objekta u Malom Polju i član Koordinacionog tijela inicijative za zaštitu interesa građana južne zone grada Mostara (decembar 2020).

| **R.br.** | **PRIMJEDBA** | **ODGOVOR ENOVA** |
| --- | --- | --- |
| **AZRA DURAKOVIĆ - SUVLASNIK ZEMLJIŠNOG POSJEDA I GRAĐEVINSKOG OBJEKTA U MALOM POLJU I ČLAN KOORDINACIONOG TIJELA INICIJATIVE ZA ZAŠTITU INTERESA GRAĐANA JUŽNE ZONE GRADA MOSTARA** | | |
|  | *Dodatna promjena trase se desila 2018 (kako se kaže u studiji pošto se lokalno stanovništvo Malog Polja pobunilo prolasku ove trase) iako ova promjena nije prethodno diskutirana sa lokalnim stanovništvom niti je bila prezentirala ovoj zajednici.* | U skladu sa zakonski propisanim sadržajem Studije utjecaja na okoliš, koji je u skladu i sa zahtjevima EU Direktive o procjeni utjecaja na okoliš, u Studiji je dat pregled svih alternativa koje su razmatrane za predmetnu dionicu. Procjena utjecaja na okoliš je rađena za odabranu alternativu koja je u skladu sa Prostornim planom područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH Autocesta na Koridoru Vc koji je objavljen u Službenim novinama FBiH 100/17 od 25.12.2017. godine. |
|  | Dodatak nije otklonio nije objasnio prolazak trase preko vojnog aerodroma Ortiješ, koji je proglašen perspektivnom NATO imovinom i uništenje ovog aerodroma može direktno ugroziti i odložiti ulazak države Bosne i Hercegovine u NATO savez što je jedan od prioriteta naše države. | Federalno ministarstvo prostornog uređenja je vodilo postupak usvajanja Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine "Autocesta na Koridoru vc". Na osnovu dodatno sprovednih multikriterijskih analiza (2016. i 2017.) urađena je usporedba prvobitne trase iz 2010. godine s dodatne dvije trase autoceste. Varijanta u blizini aerodroma Ortiješ je na osnovu ovih analiza odabrana kao najpovoljnija i Parlament je potvrdio novu trasu i objavio Prostorni plan u decembru 2017. godine. Ove multikriterijske analize se mogu pogledati u prostorijama JP Autocesta FBiH.  Ministarstvo odbrane BiH je izdalo saglasnost JP Autoceste za provođenje prethodnog postupka za izgradnju autoceste na Koridoru Vc, dionica Buna-Počitelj, poddionica Mostar jug–Buna (Stanojevići). Datum saglasnosti je 20.11.2017. godine, broj: 11-03-28-4144-2/17. |
|  | Izvođači studije nisu imali nikakav fizički kontakt u regiji i navodno sva ispitivanje je radila IG kompanija iz Banja Luke koja je po Studiji imala svoju jedinicu u Malom Polju koju lokalno stanovništvo nikada nije zapazilo. | Izvođač studije je direktni kontakt imao prilikom provođenja anketiranja za potrebe socio-ekonomske analize. Kompanija IG iz Banja Luke je vršila jednokratna mjerenja kvaliteta sastavnica okoliša što je podrazumijevalo izlazak na teren i uzimanje uzoraka. Svi elaborati monitoringa nultog stanja okoliša koje je uradila firma IG iz Banja Luke u kojima su sadržane i fotografije sa terena su dostupni u prostorijama JP Autoceste i mogu se dobiti na uvid. |
|  | Studija nema dokaze da je rađeno ikakvo ispitivanje zemljišta na predviđeno trasi. Poznato je da su za prethodnu trasu iz 2011 vršena bušenja terena na dva lokaliteta i nisu bile nađene podzemne vode na ovoj predviđenoj trasi. | Iako nisu rađena istraživanja kvaliteta zemljišta, Izrađivač je prepoznao mogućnost pojave negativnih utjecaja na zemljište, te je naložio u planu monitoringa da se izvedu analize kvalitete tla prije početka gradnje. Ekspert za tlo trebao bi donijeti odluku o broju uzoraka i lokaciji uzorkovanja na temelju tipova tla utvrđenih na projektnom području (Poglavlje 6.4, mjera 6.4.1., te u sklopu posebno izdvojenog plana monitoringa u poglavlju 7). |
|  | Studija ne pominje pitanje podzemnih voda, a u prethodnim studijama iz 2008/2011 se spominje prisustvo više od 20 podzemnih izvora u ovoj regiji te se odustaje od planirane trase iz 2007 koja je također išla jednim dijelom Mostarskog polja (ali znatno manjom regijom nego nova koju ESIA Studija sada obrađuje). | Za potrebe Idejnog projekta rađeno je geotehničko ispitivanje – Misija G1 (GEOTEHNIČKI ISTRAŽNI RADOVI – FAZA IDEJNOG PROJEKA / Knjiga C 1060; IPSA INSTITUT d.o.o. Sarajevo, Mart 2018) sukladno legislativi iz oblasti građenja. Rezultati geotehničkog ispitivanje – Misija G1 su analizirani prilikom izrade predmetne Studije o procjeni utjecaja na okoliš. Geotehničko istraživanje je pokazalo da na gradilištu nema podzemnih voda, ali se zaključilo da je potreban oprez zbog kraškog terena što je navedeno na strani 140 ažurirane Studije uticaja na okoliš. Za potrebe uvida u precizne podatke o geotehničkom ispitivanju područja trase dionice Koridora Vc i prisustvu podzemnih voda, možete se obratiti investitoru koji će omogućiti uvid u ovu dokumentaciju. |
|  | Specifična obrada tla i potencijalni utjecaj očekivanog zagađenja nije rađena mada se zna da je ova regija poznata po veoma kvalitetnom zemljištu koje pridonosi specijalno kvalitetnim i zdravim poljoprivrednim proizvodima. Vjekovno čuvena kvalitetna vina iz ovog kraja su rezultat upravo specijalno kvalitetne kombinacije tla i podzemnih voda. | Iako nisu rađena istraživanja kvaliteta zemljišta, Izrađivač je prepoznao mogućnost pojave negativnih utjecaja na zemljište i ocijenio ga kao umjeren u poglavlju 5.2.5 (Tabela 66). Studijom je također naloženo u planu monitoringa da se izvedu analize kvalitete tla prije početka gradnje. Ekspert za tlo trebao bi donijeti odluku o broju uzoraka i lokaciji uzorkovanja na temelju tipova tla utvrđenih na projektnom području (Poglavlje 6.4, mjera 6.4.1., te u sklopu posebno izdvojenog plana monitoringa u poglavlju 7). Dodatno, u očekivanju negativnih uticaja, predviđene su mjere ublažavanja u poglavlju 6.4 koje se odnose kako na fazu rada tako i na fazu korištenja autoceste. |
|  | Nije izvršena obrada kako će zagađenje uticati na kvalitet podzemnih voda koje služe za napajanje poljoprivrednih površina i upotrebu u domaćinstvu. | Na osnovu analize lokalne infrastrukture koja je dana u poglavlju 4.10.9.1. naselja duž dionice autoceste dobivaju vodu sa izvora Bune u Blagaju koji je uključen u sistem javnog vodosnabdjevanja kroz lokalne vodovodne sisteme. Domaćinstva u području pogođenim projektom ne koriste podzemne vode za vodosnabdjevanje već izvor Bune koji se nalazi izvan projektnog područja. Navodnjavanje poljoprivrednog zemljišta zahvaćenog eksproprijacijom provodilo se vodom iz šest postojećih bunara, koji su eksproprisani.  Pored toga, projektom autoceste je planirana izvedba zatvorenog sistema odvodnje drenažnih voda i njihov tretman u separatorima masti i ulja kako je navedeno u poglavlju analize uticaja na vode (poglavlje 5.2.3.). Studija je uticaj ocijenila kao umjeren i u fazi izgradnje i fazi rada te predložila set mjera ublažavanja negativnih uticaja na vode (podzemne i površinske) među kojima je i postavljanje dodatnih separatora na mostovima (poglavlje 6.2) .  Dodatno u poglavlju koji obrađuje utjecaje, tačnije u podpoglavlju *5.3.2.2 Zdravlje i sigurnost zajednice i sigurnost na putevima*, analizirani su utjecaji koji se odnose na zagađivanje zemljišta i vode uzrokovano građevinskim aktivnostima sa posljedicama na vode koje koriste lokalne zajednice, dok su u poglavlju *6.9 Utjecaji na zajednicu* date mjere kako bi se navedene utjecaji spriječili (tačnije mjere 6.9.2 i 6.9.3). |
|  | Nema nikakvih podataka o mjerama kvaliteta zraka i kako će to uticati na zdravlje lokalnog stanovništva. | Kako je pojašnjeno u studiji, historijski podaci o kvalitetu zraka za predmetno područje ne postoje. Jednokratna mjerenja PM2.5 čestica je moguće zasebno organizirati, ali takvi podaci neće biti reprezentativni i validni za analizu. Čak da se takva mjerenja ugrade u studiju ne bi posebno uticalo na analizu uticaja jer bi isti uticaji bili identificirani (poglavlje 5.2.4) , njihov značaj bi bio ocjenjen na isti način (tabela 65) a mjere ublažavanja bi ostale iste (poglavlje 6.3). Predviđenim mjerama ublažavanje Izvođač će pripremiti Plan upravljanja kvalitetom zraka u sklopu Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo prije izvođenja radova i u obavezi je primijeniti sve mjere što će biti predmet praćenja od strane nadzornog inžinjera. Bitno je naglasiti da zagađenje zraka koje nastane u fazi izvođenja građevinskim radovima je privremeno i ne smatra se rezidualnim uticajem. Studijom su predviđene mjere ublažavanja koje se odnose kako na fazu pred-izgradnje i izgradnje tako i na fazu korištenja (poglavlje 6.3). |
|  | Nema podataka kako će se zaštititi lokalni stanovništvo, flora, fauna i vode od zagađenja prašinom očekivano u visokom procentu u toku gradnje jer je planirana trasa uglavnom zavisna na dubokim bušotinama. | Predviđenim mjerama ublažavanje Izvođač će pripremiti Plan upravljanja kvalitetom zraka u sklopu Građevinskog plana upravljanja utjecajem na okoliš i društvo prije izvođenja radova i u obavezi je primijeniti sve mjere što će biti predmet praćenja od strane nadzornog inžinjera. Bitno je naglasiti da zagađenje zraka koje nastane u fazi izvođenja građevinskim radovima je privremeno i ne smatra se rezidualnim uticajem. Studijom su predviđene mjere ublažavanja koje se odnose kako na fazu pred-izgradnje i izgradnje tako i na fazu korištenja (poglavlje 6.3). |
|  | Studija spominje da projektno područje nije podložno poplavama, što nije tačno, ali se spominje gradnja nasipa za sprječavanje poplava. Znači da će projekat neminovno dovesti do mogućnosti plavljenja lokalne regije. | Izgradnja nasipa je predviđena radi nivelacije komponenti autoceste, posebno kod izgradnje mostova, i ne služi za odbranu od poplava. Prema elaboratu koji je radio Institut za hidrotehniku Sarajevo (Preliminarna procjena poplavnog rizika na vodotocima I kategorije u FBiH, april 2013) projektno područje nije podložno poplavama i izgradnja autoceste neće dovesti do plavljenja lokalne regije. |
|  | Ugroženost riba se nije moglo sprovesti zbog ograničenog vremena. Nije spomenuto kako će projekat ugroziti uzvodno mrjestilište mekousne pastrmke koja je značaja izvor za ihtio-sistem rijeke Neretve. | Terensko istraživanje flore, faune i staništa je provedeno, osim za ribe zbog nemogućnosti ishodovanja dozvole za tzv. *electrofishing* u datom periodu izrade Studije. Umjesto toga, provedeno je pretraživanje literature, koje je dodatno ažurirano u Dopuni Studije podacima istraživanja iz 2019. godine (Mrakovčić et. al.), sukladno komentaru koji je zaprimljen u prethodnom krugu ažuriranja studije (Studija o procjeni u utjecaja na okoliš (Knjiga 1) i Prilog C1 – Ribe (Knjiga 2) dopunjeni navedenim informacijama istraživanja Mrakovčić et. al. (2019) tokom novembra 2020. godine. Sve značajke o ribama su sumirane u Prilogu C-1 predmetne Studije o procjeni utjecaja na okoliš, a dodatno su i prepoznata i mrijestilišta mekousne pastrmke. Utjecaji na faunu procijenjeni su u okviru poglavlja Opis mogućih značajnih mjera ublažavanja – podnaslov: Staništa, flora i fauna – Akvatična ekologija.  Mjere ublažavanja i izmjene idejnog projekta u smislu zabrane ometanja riječnih korita dvaju rijeka Bune i Bunice sadržane su u Studiji o procjeni u utjecaja na okoliš, poglavlje Staništa, flora i fauna sa odgovornostima za njihovo provođenje po fazama.  Predložene mjere izbjegavanja postavljanja potpornih stubova mostova Buna i Bunica u rijeke Buna i Bunica te zabrana kanaliziranja riječnih obala su u skladu sa inicijativama za zaštitu ove vrste u svijetu (poglavlje 6.1. Staništa, flora i fauna sa odgovornostima za njihovo provođenje po fazama).  Nadzor nad izvođenjem građevinskih radova će biti provođen od strane imenovanog pravnog lica za poslove nadzora na gradilištu.  Potrebno se referirati na navedena poglavlja Studije, kao i na Prilog C-1 Ribe u okviru Knjige 2. Tehnički prilozi uz Studiju. |
|  | Terensko istraživanje vremenski ograničeno i staništa specifičnih endemskih fauna nisu mogla bit istražena, mada se spominje 6 na državnom nivou propisanih ugroženih vrsta i 13.est koje su zaštićene odredbama Bernske konvencije. Lokalnim ekspertima je poznata daleko veća skupina ugroženih vrsta. | Za sva vremenska ograničenja u istraživanju koja je Studija sama prepoznala, naložena su dopunska istraživanja biodiverziteta za pojedine kategorije živog svijeta (npr. dodatna istraživanja biodiverziteta nakon što se izvrši deminiranje pojedinih sekcija terena i kada područje bude sigurno za pristup, ili kada nastupi najpovoljniji vremenski period istraživanja za pojedine vrste). Popis dodatnih potrebnih istraživanja je dostupan u poglavlju 6.1, kao i Knjizi 2 – Tehnički aneksi uz Studiju utjecaja na okoliš za poddionicu Mostar jug-Tunel Kvanj, u Prilozima A, B, C-1, C-2, C-3, C-4, C-5 i D.  Studiju su radili priznati stručnjaci iz Bosne i Hercegovine koji posjeduju relevantno iskustvo. Popis svih lokalnih stručnjaka, koji su radili na istraživanjima biodiverziteta, je dat na strani 2. Studije.  Molimo da se referirate na navedene sekcije Studije, kao i na Knjigu 2. Tehnički prilozi uz Studiju. |
|  | Pomenute su vrste zmija koje su spomenute u drugim studijama (iz Hrvatske) ali se nije dao specijalni osvrt na vrste zmija koje su specifične za ovu regiju i poznato je da je migracija ovih gmizavaca specijalno ugrožena brzim putevima zato što usporava njihovo kretanje. | Zmije, kao pripadnici gmizavaca (Reptilia), su obrađeni u okviru herpetofaune i istraživane su tokom terenskih istraživanja u okviru izrade predmetne studije, a dodatno je Obrađivač Studije napravio i pregled relevantne literature. Jedan od zadataka Obrađivača Studije je bio i da se analiziraju podaci navedeni u ranijim studijama za sekciju Koridora Vc LOT 4 iz razloga što predmetna pod-dionica Mostar jug-Tunel Kvanj pripada većoj pod-dionici LOT 4, što je i učinjeno tokom prvobitne izrade Studije. Jednu od navedenih prethodnih studija radio je i konzorcij firmi od kojih je voditelj konzorcija Institut građevinarstva Hrvatske d.d. Hrvatska, Zagreb, J. Rakuše 1, (2007) međutim navedena Studija utjecaja na okoliš za autocestu Mostar jug-južna granica LOT 4 na koridoru Vc (IGH, 2007.) odnosi se upravo na navedeno projektno područje, a ne na podatke o biodiverzitetu Hrvatske. Sve značajke o vodozemcima i gmizavcima, uključujući i zmije, su sumirane u Prilogu C-2 predmetne Studije o procjeni utjecaja na okoliš, a dodatno su i prepoznata moguća staništa ove kategorije životinja. Zmije ne spadaju u red migratornih životinja koje migriraju na velike udaljenosti. Moguća kretanja ovih životinja u projektnom području su u skladu sa njihovom ekologijom i ponašanjem, kada se jedinke kreću u potrazi za hranom, skloništem ili radi razmnožavanja.  Utjecaji na faunu procijenjeni su u okviru poglavlja Opis mogućih značajnih mjera ublažavanja – podnaslov: Staništa, flora i fauna. Mjere ublažavanja, koje uključuju i postavljanje zaštitne ograde sa gustom mrežicom malog promjera okna (visine najmanje 50 cm od tla će imati prečnik okna 2 cm ili manje), će spriječiti intruziju životinja na područje autoceste, uključujući i zmije.  Molimo da se referirate na navedena poglavlja Studije, kao i na Prilog C-2 Herpetofauna (vodozemci i gmizavci) u okviru Knjige 2. Tehnički prilozi uz Studiju. |
|  | Studija ne pokazuje kako će izgledati vijadukt Brijeg i koliko dodatnih bušotina će trebati za ovaj dio trase (odustalo se od tunela Gorica kada se dodatno promijenila trasa puta kroz Malo Polje 2018) | Tehnički detalji sa modelom ovog vijadukta su date u poglavlju 2.4.9 i na slici 15. Ukoliko je potrebno više tehničkih detalja, Idejni projekat se nalaz u posjedu JP Autoceste i moguće je ostvariti dodatni uvid. |
|  | Ukupan broj vlasnika parcela koji će biti pogođen eksproprijacijom je 192, a od toga je anketiranih 88, znači manje od 50%. Anketa nije provođena prije odobrenja ove trase i nije rađena na čitavoj teritoriji regije što zahvaća 2 km sa svake strane trase. | Socio-ekonomsko anketiranje osoba pogođenih eksproprijacijom urađeno prema politi EBRD-a, te po lokalnom zakonodavstvu ne postoji obaveza anketiranja u cilju izrade studije utjecaja na okoliš. Dodatno lokalnim zakonodavstvom nije regulisano da ova vrsta ankete treba da bude sprovedena prije odobrenja trase, te navedeno nije zakonska obaveza.  Dakle anketa je sprovedena za potrebe izrade Plana za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja koji je publikovan na web stranicama JP Autocesta i EBRD-a, te su se rezultati navedene ankete integrisali u Studiju utjecaja na okoliš kako bi se mogli prikazati precizniji podaci o projektnom području i napisati specifični utjecaji. Anketa se uradila u sklopu izrade dokumenata koji su propisani okolišnom i društvenom politikom EBRD-a, te su se istom obuhvatile osobe pogođene projektom odnosno osobe pogođene eksproprijacijom. EBRD Politika ne zahtjeva da se anketa sprovodi na čitavoj teritoriji regije što zahvaća 2 km sa svake strane trase.  U komentarima iz novembra 2020 je dat razlog zbog kojeg nije bilo moguće anketirati sve osobe pogođene eksproprijacijom (a jedan od razloga jeste što nisu svi bili saglasni da budu anketirani). Za dodatna pojašnjenja po ovom pitanju molimo Vas da pogledate odgovor na komentar br. 20 iz prethodne tabele koja se odnosi na komentare koji su pristigli u mjesecu novembru 2020. |
|  | Predviđa se još dodatna eksproprijacija ali se ne navodi u kojoj tačno regiji, što znači da budućnost ni jedne zajednice u ovoj regiji nije sigurna. | Moguća dodatna eksproprijacija se odnosi na izgradnju dodatnih pristupnih cesta koje će biti sastavni dio projekta. Navedene pristupne ceste su potrebne radi poboljšanja lokalne cestovne mreže i kako bi se osigurao pristup zemljišnim parcelama koje će biti presječene autocestom. U ovoj fazi nije moguće odrediti tačan opseg moguće dodatne eksproprijacije. Ovi detalji će biti poznati nakon izrade glavnog projekta u kojem će biti definisane dodatne pristupne ceste. Navedeno neće uzrokovati preseljenje zajednica. |
|  | Navodi se da su vlasnici 56,82% parcela planiranih za eksproprijaciju lokalni Srbi, a navodi se da oni nisu manjina jer su uzeti podaci ne iz cijele regije nego samo pojedinačnih zajednica. | U Studiji nije napisano da su 56,82% vlasnika parcel planiranih za eksproprijaciju Srbi, već da Srbi predstavljaju 56,82% ispitanih vlasnika parcela koji ne žive na pogođenim parcelama. U studiji je napisano da je anketirano 88 vlasnika parcela koji ne žive na pogođenim parcelama, što nije 100% od ukupnog broja vlasnika jer nisu anketirani i ostali 120 vlasnika koji ne žive na pogođenim parcelama.  Dodatno u studiji se nalazi podpoglavlje koje se odnosi na ranjive kategorije (4.10.6 Ranjive grupe) i tu se spominju Srbi povratnici kao ranjiva kategorija koja se nalazi na Projektnom području, uz napomenu da se niko od anketiranih vlasnika parcela nije izjasnio kao Srbin. |
|  | Nisu prikazani specifično mostovi preko rijeke Bune i Bunice i kontradiktorno je da li će se potporni stubovi nalaziti u koritima rijeka. U jednom dijelu se kaže da će se izbjeći, do u drugom dijelu govori o mostu preko rijeke Bunice piše da su stubovi planirani u koritima obe rijeke. | Mostovi preko Bune i Bunice su prikazani u poglavljima 2.4.7 i 2.4.8 i na slikama 11 i 12. Međutim, u mjerama ublažavanja u poglavlju 6.1 i 6.2 predložena je izmjena projekata mostova na način da se izbjegne izgradnja u koritu i na obalama ova dva vodotoka kako bi se sprječio negativan uticaj na akvatičnu ekologiju i kvalitet vode. |
|  | Potpuno zanemarenje ostalih ugroženih lica (povratnicima invalidi, stare i iznemogle osobe), a spominju se žene kao većina i kao rizična grupa ugrožena projektom (brojevi ne potvrđuju ovu konstataciju) | Podpoglavlje 4.10.6. Studije (*Ranjive grupe*) sadrži pregled svih ranjivih kategorija koje su identifikovane na projektnom području, a među njima, prema redoslijedu učestalosti, kategorije ranjivosti uključuju:   * starije osobe, * osobe s invaliditetom ili hroničnim bolestima i * nezaposlene osobe.   Analiza ranjivih kategorija je urađena u Studiji i oslanja se na zbirne rezultate koji su prikupljeni kroz ankete. Dodatno Izrađivač studije je prepoznao dodatne dvije ranjive grupe i to žensko stanovništvo u naseljima u blizini poddionice autoceste i srpski povratnici.  Dodatno u Studiji je naglašeno da su detaljne mjere pomoći za sve ranjive kategorije vlasnika parcela koje se eksproprišu predviđene u Planu za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja za poddionicu Mostar jug-tunel Kvanj. Navedeni Plan JP Autoceste su obavezne primjenjivati tokom procedure eksproprijacije kako bi se uskladili sa zahtjevima EBRD-a. |
|  | Utjecaj na zdravlje lokalnog stanovništva bez ikakvih podataka. | Procjena utjecaja na zdravlje lokalnih zajednica je dana u Poglavlju *5.3.2.2 Zdravlje i sigurnost zajednice i sigurnost na putevima*. |
|  | Neargumentovani i netačni podaci o mjerenjima buke u regiji kao i utjecaju lokalnih vjetrova na očekivano smanjenje zagađenosti u regiji. | Izrađivač je prepoznao uticaje koji se odnose sve tri zone stanovanja, stambenu, industrijsku i zonu prirode šume te je predvidio određene mjere ublažavanja (Poglavlje 6.1, mjera 6.1.10 i Poglavlje 6.10).  Važno je napomenuti da će se u fazi izrade glavnog projekat raditi detaljno modeliranje buke za predmetnu trasu na osnovu čega će se projektovati barijere (bukobrani) na svim dionicama gdje se ustanovi negativan uticaj od povećanih razina buke.  Uticaj lokalnih vjetrova je analiziran na osnovu ruže vjetrova, jačine vjetra i vjerovatnoće pojave (slika 71) kako je prezentirano u poglavlju 4.5.1. |
| **VUJADIN BREBEROVIĆ ISPRED KOORDINACIONOG TIJELA INCIJATIVE ZA ZAŠTITU INTERESA GRAĐANA JUŽNE ZONE GRADA MOSTARA** | | |
|  | Sva novopostavljena pitanja u dopisu zaprimljenom 13.12.2020 se poklapaju sa pitanjima gđe Azre Duraković te molimo g. Berberovića da vidi odgovore na pitanja br. 72-92 | Odgovore na pitanje koja su upućena u novembru mjesecu i koja su ponovljena u ovom dopisu smo dali pod rednim brojem 35-41. |

Predstavnici Federalnog ministarstvo okoliša i turizma zajedno sa predstavnicima investitora JP Autoceste FBiH i konsultantske kuće Enova uspješno su održali online sastanka dana 15.1.2021. godine sa gospođom Azrom Duraković. Generalni zaključak sastanaka je da je predmetna trasa utvrđena kroz druge postupke, a da u konkretnom slučaju – upravnom postupku ocjene uticaja na okoliš. Studija analizira moguće uticaje izgradnje dijela autoputa na okoliš. Aarhuska konvencija i pozitivna pravna regulative po pitanju okoliša je apsolutno ispoštovana od strane federalnog ministarstva okoliša i turizma, a trasa puta nije u nadležnosti resora za okoliša. Naglašeno je da je Vlada Federacije BiH je na svojoj 40. sjednici održanoj dana 12.02.2016. godine donijela odluku o modelu realizacije projekta izgradnje dionice Autoceste Konjic - Mostar Sjever na trasi koridora Vc kojom se utvrđuje trasa Koridora Vc na dionici Konjic – Mostar Sjever prema Idejnom rješenju koje prolazi dolinom Bijela i kroz planinu Prenj u dužini od 35,160 km između Konjica (petlja Ovčari) – Mostar Sjever (petlja Vrapčići), te da je u roku 30 dana od stupanja na snagu ove odluke, Vlada Federacije BiH uputila Parlamentu Federacije BiH Amandman na Prijedlog plana posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH „Autocesta na Koridoru Vc“ u skladu sa trasom utvrđenom tačkom I. ove Odluke, za što se obavezalo Federalno ministarstvo prostornog uređenja. Vlada FBiH je u decembru 2018. proglasila izgradnju poddionice Mostar Jug-tunel Kvanj od javnog interesa (Odluka o utvrđivanju javnog interesa za izgradnju dionice Autoceste Mostar jug - Buna, Poddionica Mostar jug - tunel Kvanj na trasi Koridora Vc, koju je usvojila Vlada FBiH 21.12.2018. godine i koja je objavljena 19.12.2018. godine u Službenim novinama FBiH, br. 101/18).

JP Autoceste Federacije BiH su pribavile vodni akt – prethodnu vodnu saglasnost od Agencije za vodno područje Jadranskog mora Mostar 2019. godine na period od 3 godine. Nakon izrade projektne dokumentacije za predmetni objekt, prije pribavljanja odobrenja za gradnju, investitor mora zatražiti vodnu saglasnot na projektnu dokumentaciju izrađenu na nivou glavnog projekta.

Nacrt okolišne dozvole stavljen je na javni uvid na web stranicu www.fmoit.gov.ba dana 29.1.2021. godine <https://www.fmoit.gov.ba/bs/okolisne-dozvole/javne-rasprave-i-javni-uvidi/javni-uvid-u-nacrt-okolisne-dozvole-autoceste-fbih-poddionica-na-koridoru-vc-mostarjug-tunel-kvanj-u-duzini-9-2-km>.

Postupajući u naprijed navedenom upravnom postupku, te imajući u vidu javni interes i značaj ove dionice kao dijela koridora Vc kroz Bosnu i Herecegovinu, a polazeći od odredbi o osnovnim obvezama investitora propisanim u čl. 67. Zakona o zaštiti okoliša, te uzimajući u obzir sadržaj Studije o procjeni uticaja na okoliš i izdavanje okolišne dozvole sa pratećom dokumentacijom, Federalno ministarstvo je ocjenilo 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) donosi Rješenje kao u dispozitivu.

Ovo Rješenje je konačno u upravnom postupku i protiv istog nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor podnošenjem tužbe kod Kantonalnog suda u Sarajevu u roku od 30 dana od dana prijema rješenja. Tužba se podnosi u dva istovjetna primjerka i uz istu se prilaže ovo rješenje u originalu ili ovjerenom prepisu.

U skladu sa Zakonom o izmjenama i dopunama federalnim upravnim taksama i tarifi federalnih upravnih taksi („Službene novine Federacije BiH”, broj: 43/13) tarifni broj 57. tačka 4. podnositelj zahtjeva je uplatio 250,00 KM na budžetski račun UNION BANKE d.d. Sarajevo.

**M I N I S T R I C A**

**dr. Edita Đapo**

*Dostaviti:*

* *Autoceste FBIH*
* *Grad Mostar*
* *Federalno ministarstvo prostornog uređenja*
* *Federalno ministarstvo poljoprivrede, vodoprivrede i šumarstva*
* *Federalno ministarstvo prometa i komunikacije*
* *Ministarstvo trgovine, turizma i zaštite okoliša HNK*
* *Ministarstvo građenja i prostornog uređenja HNK*
* [*Ministarstvo saobraćaja i veza*](http://www.vlada-hnz-k.ba/bs/clanovi-vlade/ministarstvo-saobra%C4%87aja-i-veza) *HNK*
* *Milenko Krčum*
* *Azra Duraković*
* *NVO Jer me se tiče*
* *dokumentaciji*
* *arhiv*

1. Idejno rješenje trase na LOT 4, IGH Zagreb, maj 2005. [↑](#footnote-ref-1)
2. [↑](#footnote-ref-2)