

Broj: UP-I 05/2-02-19-5-9/22 SN

Sarajevo, 21. 04. 2022. godine

Federalno ministarstvo okoliša i turizma, na osnovu člana 79. stav (1) Zakona o zaštiti okoliša („Službene novine Federacije BiH“, broj 15/21), a u vezi sa čl. 3. i 4. Pravilnika o sadržaju studije uticaja na okoliš („Službene novine Federacije BiH“, broj: 63/21), Uredbom o projektima za koje je obavezna procjena uticaja na okoliš i projektima za koje se odlučuje o potrebi procjene uticaja na okoliš ("Službene novine Federacije BiH", broj: 51/21) i čl. 200. Zakona o upravnom postupku Federacije Bosne i Hercegovine (¨Službene novine Federacije BiH¨, br.: 02/98 i 48/99), rješavajući po zahtjevu za ocjenu Studije uticaja na okoliš investitora JP Autoceste FBiH, sa sjedištem u ul. Hamdije Kreševljakovića 19 u Sarajevo i ul. Adema Buća 20 u Mostaru, donosi:

**RJEŠENJE**

**o odobravanju Studije uticaja na okoliš**

1. Odobrava se Studija uticaja na okoliš nosiocu projekta - investitoru JP Autoceste FBiH za projekat izgradnje dionice autoputa na koridoru Vc Mostar sjever – Mostar jug u dužini 14.3 km, koji je pripremljen na temelju izabrane trase prema Prostornom 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. **Pravni osnov za postupanje**

U skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša („Službenenovine Federacije BiH“, broj: 15/21) i Uredbom o projektima za koje je obavezna procjena uticaja na okoliš i projektima za koje se odlučuje o potrebi procjene uticaja na okoliš ("Službene novine Federacije BiH", broj: 51/21) izgradnja autoputa i brzih cesta (PRILOG I.) spada u projekte za koje se obavezno provodi procjena uticaja na okoliš. U skladu sa članom 6. stav (3) iste Uredbe, nosilac projekta iz Priloga I. ove Uredbe je Federalnom ministarstvu dostavio *Zahtjev za prethodnu procjenu uticaja na okoliš* u cilju utvrđivanja obima i sadržaja studije uticaja na okoliš na temelju kojeg je ovo Ministarstvo donijelo Rješenje kojim se utvrđuje izrada, obim i sadržaj studije uticaja na okoliš broj: UPI 05/2-02-19-5-140/21 SN od 30.11.2021. godine.

1. **Podaci o projektu**

Dionica Petlja Mostar sjever-Petlja Mostar jug (LOT 4) dužine cca 14,3 km, na Koridor Vc u FBiH na lokaciji Grada Mostar (naselja Kutilivač, Vrapčići, Suhi Do, Opine, Gnojnice) je dio transeuropskog koridora Vc koji povezuje Budimpeštu (Mađarska) i luku Ploče (Hrvatska).

Predmetna dionica je obuhvaćena Prostornim plan područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine „Autocesta na koridoru Vc“.

Komponenete projekta su:

Petlja i naplatna stanica „Mostar sjever“,petlja Mostar jug i naplatna stanica, pet tunela, osam mostova/vijadukta I prateći objekti (COKP, lokalni putevi, povezivanje sa M17 i odlagalište iskopnog materijala i lokalna infrastruktura po zahtjevu lokalne zajednice)

Tehničke karakteristike:

* Računska brzina, Vr = 120 km/h
* Minimalni radijus horizontalne krivine na otvorenoj trasi, Rmin = 700 m
* Minimalni radijus horizontalne krivine u tunelu, Rmin = 1.000 m
* Maksimalni uzdužni nagib nivelete, Smax = 4%
* Minimalni konveksni poluprečnik vertikalne krivine, Rks = 12.000 (17.000) m
* Minimalni konkavni poluprečnik vertikalne krivine, Rkv = 8.000
* Širina saobraćajne trake, 3,75 m
* Širina ivične trake, 0,50 m (uz razdjelni pojas), 0,25 m (sa vanjske strane ulazi u širinu zaustavne trake)
* Širina zaustavne trake, 2,50 m (asfaltirana)
* Širina trake za spora vozila, 3,50 m (min), Lmin = 1.000 m
* Širina razdjelnog pojasa, 4,0 m (uključene ivične trake)
* Širina trake za usporenje (ubrzanje), 3,5m
* Širina bankine, min 1,50 m + rigol ili segmentni jarak potrebne širine
* Širina berme, min 2,5 m (uslovljeno režimom odvodnje i geomehaničkim karakteristikama materijala)
* Slobodni profili, min 4,70 m
* Poprečni nagib kolovoza, q = 2,5 %, u pravcu
* Poprečni nagib kolovoza, q = 2,5-7%, prema centru krivine
* Kontra nagib u krivini, kod R > 3.000 m (za Vr=120 km/h)

1. **Podaci o lokaciji i sažeti opis lokacije projekta**

Dionica prolazi kroz nekoliko naselja: Kutilivač, Vrapčići, Mazoljice, Opine, Kočine, Gnojnice, Bruci i Gorica koji pripadaju sljedećim katastarskim općinama: Kutilivač I, Vrapčići, Mostar I, Opine Gornje, Opine Donje, Gnojnice Donje.

Početak dionice Mostar sjever-Mostar jug nalazi se na petlji Mostar sjever, a završava petljom Mostar jug u blizini Aerodroma Mostar. Nakon petlje Mostar sjever, trasa se pruža prema naselju Suhi Do gdje je pomaknuta prema istoku („u brdo“), kako bi se izbjegle kuće.

Petlja Mostar sjever nalazi se u predjelu Kutilivača, istočno od Vrapčića, za koju je prethodno urađen glavni projekat. Petlja Mostar sjever povezana je spojnom cestom na magistralnu cestu M17. Na početku dionice trasa autoceste je osovinski i niveletski uklopljena u projektno rješenje petlje Mostar sjever.

U predjelu istočno od naselja Luke izlazi iz tunela i obroncima iznad naselja pruža se na jug. Dosta izborani reljef u dijelu između Oštrog rata i Gnojnica prolazi se sa više manjih vijadukata i tunela. Područje naselja Kočine prolazi kroz tunel , te nakon tunela Kočine trasa se spušta prema petlji Mostar jug.

Dionica završava petljom Mostar jug, kojom se veže na magistralnu cestu M6.1 istočno od Aerodroma Mostar. Ova lokacija omogućuje direktnu vezu grada Mostara, aerodroma i zapadne Hercegovine preko planirane južne obilaznice grada na autocestu na koridoru Vc.

Trasa na dionici prolazi uglavnom brdovitim i planinskim terenom sa značajnim prostornim ograničenjima, pa se duž trase izmjenjuju usjeci i nasipi sa većim brojem objekata.

**5. Mjere za ublažavanje negativnih uticaja i plan monitoringa**

**Mjere ublažavanja**

Mjere za ublažavanje su kategorizirane kao:

* Mjere za ublažavanje u fazi prije izgradnje,
* Mjere za ublažavanje u fazi izgradnje,
* Mjere za ublažavanje u fazi eksploatacije.

**5.1. Vode**

| *Faza* | *Utjecaji na koje se treba usmjeriti pažnja* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* | *Odgovornost* |
| --- | --- | --- | --- |
| Predizgradnja | Potencijalni utjecaji na kvalitet vode lokalnog izvora u blizini kanjona Suhi Do | * Prilikom provođenja Misije G21 moraju se izvršiti detaljna ispitivanja geotehničkih elemenata trase, sa naglaskom na lokalno izvorište u Suhom Dolu. * Mjere ublažavanja koje će se provoditi u skladu sa preporukama Misije G21 | JPAC |
| Izgradnja | Privremeno lokalizirano odvajanje drenažnih voda oko gradilišta i radova na gradilištu  Održavanje građevinskih mašina na gradilištu  Odlaganje građevinskog, komunalnog i drugih specijalnih kategorija u suha riječna korita sezonskih, povremenih vodotoka  Lokalizirano ispuštanje u okoliš i povremene vodotoke iz građevinskih objekata, uključujući radnički kamp i betonaru | * UPlan organizacije gradilišta (POG) uključiti pravilno projektovanje odvodnje i pročišćavanja odvodnih i sanitarnih voda unutar kampa. * Identifikacija svih lokalnih bušotina duž trase i uspostavljanje saradnje sa JP „Vodovod“ Mostar kako bi se redovno provjeravao kvalitet vode u toku izvođenja radova. * Izraditi i implementirati Okolišni i društveni plan upravljanja tokom gradnje (ODPUG) koji će uključiti: * nabaviti setove za izlijevanje vode na radnim mjestima oko korita sezonskih vodotoka, * u krugu od 50 m od bilo kojeg sezonskog vodotoka ne smije se sipanje goriva za vozila i generatore, * spriječiti prosipanje mulja tokom izgradnje unutar sezonskih vodotoka, * osigurati područja na kojima betonske miješalice mogu isprati ostatak betona bez zagađenja okoliša, * osigurati da se unutar 10 m od korita sezonskih vodotoka ne nalaze opasne tekućine, * Izraditi Plan upravljanja betonarom koji uključeje postavljanje spremnika za taloženje u betonu i obradu otpadnih voda prije ispuštanja. | Izvođač radova |
| Rad | Ispuštanje voda koje otječu sa površine autoceste  Ispuštanje sanitarne vode iz naplatnih stanica  Slučajno curenje opasnog materijala nakon saobraćajnih nesreća  Smanjenje kvalitete vode u sezonskim vodotocima nastalo upotrebom sredstava za odmrzavanje | * Redovno čišćenje separatora i upravljanje nastalim muljem u saradnji sa licenciranim operaterom. * Izraditi Operativni okolišni i društveni plan upravljanja tokom korištenja i održavanja (OODPU) i u isti uključiti Plan pripravnosti i reagiranja u vanrednim situacijama (PPRVS). | Izvođač radova, ili JPAC da uključi u Ugovor sa Izvođačem radova |

### **5.2.** **Kvalitet zraka**

| *Faza* | *Utjecaji na koje se treba usmjeriti pažnja* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* | *Odgovornost* |
| --- | --- | --- | --- |
| Predizgradnja | Ažurirani podaci o nultom stanju | Izvršiti analizu kvaliteta zraka na projektnom području, po mogućnosti tokom sva četiri godišnja doba. | JPAC |
| Izgradnja | Emisije građevinske prašine  Emisije izduvnih plinova iz procesa sagorijevanja u generatorima i drugoj građevinskoj opremi i vozilima  Emisije iz izduvnih plinova iz vozila koja koriste autoput | Izraditi **Plan upravljanja kvalitetom zraka (PUKZ)** u sklopu ODPUG. PUKZ treba uključivati:   * proračun vjerovatnih emisija iz postrojenja 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 (PUS)** i **Plan upravljanja materijalima (PUM)** u sklopu ODPUG, a koji uključuju sljedeće mjere: * ishođenje okolišne dozvole za asfaltni pogon, * osigurati ispravno stanje mašina i vozila za održavanje kako bi se smanjile emisije izduvnih plinova, * 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 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 vijadukata 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 sa 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, * 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, * specijalisti za zdravlje i sigurnost vozača trebali bi rutinski upućivati ​​iste o prednostima vozačkih praksi koje smanjuju 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[[1]](#footnote-1). | Izvođač radova |
| Rad | Emisija izduvnih plinova iz vozila koja koriste autocestu | * Ako mjerenje standardnih parametara kvaliteta zraka pokaže da vrijednosti prelaze maksimalno dopuštene vrijednosti propisane domaćim propisima, moraju se poduzeti sljedeće mjere zaštite: * izgradnja prepreka za sprečavanje širenja zagađivača; najbolje su širokolisne zelene biljke, * ako ovo nije dovoljna zaštita ili ove biljne vrste ne mogu rasti na projektnom području, prihvatljive su i umjetne barijere, npr. Bukobrani također sprječavaju širenje zagađenja zraka, a njihova učinkovitost ovisi o njihovoj visini. | Izvođač radova, ili JPAC da uključi u Ugovor sa Izvođačem radova |

### **5.3. Zemljište**

| *Faza* | *Utjecaji na koje se treba usmjeriti pažnja* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* | *Odgovornost* |
| --- | --- | --- | --- |
| Predizgradnja | Ažurirani podaci 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. | Prijenos odgovornosti sa JPAC na Izvođača radova preko Ugovora |
| Izgradnja | Pojava klizišta i odrona kamenja zbog prirode građevinskih radova  Zbijanje i erozija kao rezultata upotrebe teških mašina i opreme  Krčenje šuma može izazvati eroziju tla  Obezvodnjavanje zemljišta  Direktno ispuštanje otpadnih voda sa održavanja građevinskih vozila na području i sanitarnih voda iz građevinskog kampa mogu dovesti do onečišćenja tla  Neodgovarajuće odlaganje otpada može dovesti do onečišćenja tla | * Izraditi **Plan upravljanja površinskim slojem zemljišta (PUPSZ)** u Okolišni i društveni plan upravljanja tokom gradnje (ODPUG). PUPSZ opisuje postupke i pravila uklanjanja gornjeg sloja tla, dubinu i količinu uklanjanja gornjeg sloja tla, nadzor uklanjanja gornjeg sloja zemljišta, zahtjeve za prevoz i skladištenje, lokaciju zaliha, dizajn zaliha gornjeg sloja tla, upravljanje zalihama, opasnost od erozije i kontrolu erozije, odvodnju ili preusmjeravanje otjecanja, mjere zaštite tla na skladišnom prostoru, održavanje postupka nanošenja zaliha i podloge. * Izraditi **Plan rekultivacije/obnove zemljišta (PROZ)** u sklopu ODPUG. Ovaj plan će se provoditi u kombinaciji sa Planom upravljanja površinskim slojem zemljišta i Planom upravljanja otpadom i sadržavati će obnovu površinskih kopova i njihovog okruženja, ako ih ima, te će uključivati rekultivaciju odlagališta građevinskog otpada. * Uključiti **Plan upravljanja** **izlijevanjem (PUI)** u sklopu ODPUG. Plan će sadržavati detalje o postupcima, odgovornostima, resursima, dokumentaciji i zahtjevima za izvještavanje, odredbama o obuci relevantnog osoblja itd., kako bi se izbjeglo izlijevanje opasnih tvari i učinkovito reagovalo na takve incidente. * Implementirati iste mjere kao u dijelu *Voda* i *Otpad.* | Izvođač radova, ili JPAC da uključi u Ugovor sa Izvođačem radova |
| Rad | Direktno otjecanje površinske vode bez prethodnog tretmana  Slučajno izlijevanje goriva i ulja  Upotreba sredstava za odleđivanje | * Uključiti i implementirati sljedeće mjere u sklopu **Operativnog okolišnog i društvenog plana upravljanja tokom korištenja i održavanja (OODPU)**: * 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/ održavanja cesta, * analiza zemljišta radi utvrđivanja utjecaja uzrokovanog korištenjem soli za led sa dodatnim organskim izmjenama i/ili izmjenama radi prilagodbe pH ili nedostatka hranjivih tvari. * Implementirati iste mjere kao u dijelu *Voda*. | JPAC Odjel za upravljanje i održavanje, kao i odabrani Izvođači za rad i aktivnosti održavanja. |

### **5.4. Klimatski faktori**

| *Faza* | *Utjecaji na koje se treba usmjeriti pažnja* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* | *Odgovornost* |
| --- | --- | --- | --- |
| Predizgradnja, izgradnja i rad | Mala otpornost na klimatske varijabilnosti i klimatske promjene   * Emisije stakleničkih plinova iz saobraćaja | * Pregled Idejnog projekta i Glavnog projekta radi ocjene projektnih mjera i specifikacija materijala u skladu sa prognoziranim projekcijama klimatskih promjena tokom životnog vijeka projekta. * Dodatne mjere ublažavanja rizika klimatske neotpornosti bit će određene Ugovorom, a prema potrebi Izvođač će morati pripremiti **Plan upravljanja klimatski otpornom gradnjom**. * Provesti rekultivaciju i obnovu kako je predviđeno **Planom upravljanja biodiverzitetom** (PUB)i, gdje je to moguće, uraditi pošumljavanje zemljišta unutar područja utjecaja projekta. * Potaknuti vozače motivacionim porukama na ekranima da održavaju stalnu brzinu od 110 km/h sa ciljem smanjenja emisija stakleničkih plinova. | Izvođač radova, ili JPAC da uključi u Ugovor sa Izvođačem radova |

**5.5.Pejzaž**

| Faza | Utjecaji na koje se treba usmjeriti pažnja | Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje | Odgovornost |
| --- | --- | --- | --- |
| Izgradnja | * Promjene postojećeg pejzaža i vizuelni utjecaji zbog građevinskih radova | * Mjere koje se odnose na pravilnu organizaciju gradilišta. Ublažavanje se može postići održavanjem gradilišta čistim nakon građevinskih radova i ako su strojevi parkirani na trasi autoceste, a ne oko nje. * Odabrati adekvatnu lokaciju odlagališta uzimajući u obzir postojeće stanje (npr. Izbjegavati prirodna područja i preferirati već degradirana područja), vršiti odgovarajuće odlaganje građevinskog otpada i odgovarajuću rekultivaciju nakon toga. | Izvođač radova i JPAC |
| Rad | * Promjene postojećeg pejzaža i vizuelni utjecaji zbog prisustva trajniog objekta autoceste | * Nije primjenjivo (Ne postoji adekvatna mjera ublažavanja jer je došlo do trajne promjene nastale zbog činjenice da je autocesta linearna građevina koja trajno ostaje u prostoru) * Pošumljavanje brda Stolac, brda Fortica i drugih pojasa oko autoceste da bi se napravio zeleni pojas. | Lokalne zajednice, udruženja građana i JP Šumsko-gospodarsko društvo “Šume Hercegovačko-neretvanske“ d.o.o. Mostar |

**5.6. Buka**

| *Faza* | *Utjecaji na koje se treba usmjeriti pažnja* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* | *Odgovornost* |
| --- | --- | --- | --- |
| Predizgradnja | Neadekvatno planiranje bukobrana može utjecati na stanovnike zbog povećanog nivoa buke od saobraćaja na autocesti. | * Razvoj modeliranja buke i prijedlog za lokacije bukobrana u Glavnom projektu. Tehnički detalji i tačna lokacija bukobrana utvrdit će se na osnovu modeliranja buke, tehničkih standarda JPAC i razmotrit će se u dogovoru sa lokalnim zajednicama naselja Kutilivač, Suhi Do, Opine i Gnojnice, jer će navedena naselja najvjerovatnije doživjeti negativne utjecaje povećanog nivoa buke. | Izvođač radova |
| Izgradnja | Utjecaj na radnike i stanovnike zbog povećanog nivoa buke tokom građevinskih radova | * U ODPUG uključiti sljedeće mjere da se izbjegne prekoračenje dopuštenih vrijednosti u skladu sa *Zakonom o zaštiti od buke*: * ograničenje radova samo na period dana (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 manjoj od 10 metara, * opremu i mašine treba isključiti kad se ne koriste, * u slučaju pritužbi građana zbog povećanja buke, 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, * nadzor nivoa buke na rubovima industrijskih područja i gradilištima, * nadzor nivoa buke u naseljima Kutilivač, Suhi Do, Opine i Gnojnice, * praćenje žalbi tokom faze izgradnje projekta. | Izvođač radova |
| Rad | Utjecaj na stanovnike zbog povećanog nivoa buke od saobraćaja na autocesti | * Postavljanje zaštitnih barijera na temelju rezultata modeliranja buke i konsultacija sa lokalnom zajednicom urađenih u fazi predizgradnje. * Praćenje nivoa buke na osnovu zaprimljenih žalbi tokom faze rade projekta. * Moguće je da će intenzitet saobraćaja tokom korištenja autoceste biti veći od planiranog. Stoga ova metodologija uključuje godišnja kontrolna mjerenja nivoa buke na cijeloj dužini autoceste tokom prve tri godine rada autoceste, kako bi se odredio nivo emisije buke. Ako su dozvoljeni nivoi prekoračeni, moraju se planirati dodatne mjere zaštite u vidu dodatnih bukobrana, paneli koji apsorbiraju buku, zeleni pojasevi itd. | Izvođač radova, ili JPAC da uključi u Ugovor sa Izvođačem radova |

### **5.7.** **Staništa, flora i fauna**

|  | *Faza* | *Utjecaji na koje se treba usmjeriti pažnja* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* | *Odgovornost* |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Staništa** | |  |  |  |
|  | Predizgradnja | Nedostatak podataka o početnoj vrijednosti dijagnostičkih vrsta za osjetljiva staništa što može voditi ka neželjenim utjecajima zbog neadekvatnog planiranja radova i zahtjeva Glavnog projekta | * Sprovesti detaljna istraživanja dijagnostičkih vrsta važnih staništa u kasno proljeće i rano ljeto kao što je predloženo u PUB-u. * U Glavni projekat uključiti zahtjev za revitalizacijom staništa nakon završetka izgradnje sadnjom autohtonih biljnih vrsta karakterističnih za to područje (npr. Hrasta medunca) 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. | JPAC ili JPAC preusmjerava odgovornost na izvođača prema ugovoru |
|  | Izgradnja | Gubitak staništa zbog pripreme gradilišta i tokom izvođenja građevinskih radova, fragmentacije staništa | * Za vrijeme vegetacijskog čišćenja i zemljanih radova potrebno je upravljati zbrinjavanjem materijala, kako bi se spriječila degradacija prirodne vegetacije i invazija alohtonih vrsta u prirodna staništa. * Trasa autoputa će se koristiti samo 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 i travnjaka se moraju izbjeći, te se mogu koristiti isključivo već modificirana područja (npr.postojeći putevi ili degradirana prirodna staništa). | Izvođač radova |
|  | Potencijalno dodatno uznemiravanje staništa | * Trasa autoputa će se koristiti samo 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 i travnjaka se moraju izbjeći, te se mogu koristiti isključivo već modificirana područja (npr.postojeći putevi ili degradirana staništa). * Implementirati mjere sprječavanja onečišćenja na gradilištu, npr. Grede za sprječavanje prosipanja iz spremnika za ulje. | Izvođač radova |
|  | Rad | Hemijsko onečišćenje okolnih staništa uzrokovano prometom autocesta može rezultirati povećanjem koncentracije teških metala u staništima i mrežama 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. | JPAC Uprava i JPAC Služba za održavanje kao i odabrani Izvođač za rad i održavanje |
| **Vegetacija i flora** | | | | |
|  | Predizgradnja | Neželjeni utjecaji zbog neadekvatnog planiranja radova i zahtjeva Glavnog projekta  Nedostatak ažuriranih podataka o osnovi endemične flore | * Sprovesti dodatne terenske studije s fokusom na pronalaženje vrste *Scutellaria orientalis* subsp. *Pinnatifida* i drugih endemičnih vrsta kao što je dato u PUB-u. Istraživanje treba biti obavljeno od ranog proljeća do sredine ljeta kako bi se zabilježila prisutnost ranocvjetnih geofita. * Idejni projekat trase planira tunel T3 kroz brdo Stolac, što će smanjiti utjecaj na stanište vrste *Scutellaria orientalis* subsp. *Pinnatifida*. Važno je da trasa ide podzemno kroz brdo Stolac i prilikom izrade Glavnog projekta. * Pripremiti plan upravljanja invazivnim vrstama s mjerama kontrole širenja invazivnih vrsta sa fokusom na dvije najčešće vrste *Ailanthus altissima* (obični pajesen) i *Ambrosia artemisiifolia* (ambrozija). | JPAC ili JPAC preusmjerava odgovornost na izvođača prema ugovoru |
|  | Izgradnja | Uklanjanje vegetacije i biljnih vrsta u fazi pripreme gradilišta i tokom izvođenja građevinskih radova  Uništavanje vegetacije i krčenje šuma dovest će do otjecanja vode i erozije tla | * Jasno označiti područja za uklanjanje vegetacije, biorazgradivom bojom ili velikom vidljivošću, postaviti privremene ograde kako bi se spriječio nepotrebni gubitak vegetacije na projektnom području. * Pristupni putevi i odlaganje građevinskog otpada nisu dozvoljeni u blizini brda Stolac zbog potencijalog prisustva *Scutellaria orientalis* subsp. *Pinnatifida*. * Prekomjerni građevinski otpad potrebno je ponovno upotrijebiti za izravnavanje cestovne trase, a preostali materijal odložiti na odlagalište, 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 u blizini Kutilivača na sjevernom dijelu trase da bi se postigao *no net loss* šumskih ekosistema (koji su prirodna staništa, ali ne KS ni POB) i kao dio protuerozijske zaštite koja djeluje na očuvanje stabilnosti padina i smanjenje erozije. * Izvršiti pošumljavanje područja oko Kutilivača na sjeveru projektnog područja kao dio produerozijskih radova i očuvanja stabilnosti nagibljenog terena i smanjenja erozije. * Potrebno je obnoviti vegetaciju površinskih kopova što je prije moguće, što je i poželjno kako bi se spriječila erozija tla. * Ugraditi odgovarajuću odvodnu infrastrukturu 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, Elaborat zaštite od požara i Plan pripravnosti i reagiranja u vanrednim situacijama). * Implementirati mjere kontrole zagađenja na gradilištu, npr. Grede za sprječavanje prosipanja iz spremnika za ulje. * Kontinuirano provoditi mjere ublažavanja kako je navedeno u Planu upravljanja invazivnim vrstama. | Izvođač radova |
|  | 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. * Raspršivanje 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. | Izvođač radova |
|  | Rad | Hemijsko zagađenje tla može rezultovati povišenim razinama teških metala u tlu i imati negativan utjecaj na vegetaciju i biljne vrste obližnjih staništa | * 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. * Rekultivirati odlagalište građevinskog otpada autohtonim vrstama u cilju očuvanja genetskog bazena. | JPAC Uprava i JPAC Služba za održavanje kao i odabrani Izvođač za rad i održavanje |
| **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:   + dodatna terenska istraživanja beskičmenjaka tokom proljeća i ranog ljeta da bi se istražilo prisustvo vrsta od konzervacijskog značaja, sa fokusom na Zerynthia polzxena i Cerambyx cerdo čija su potencijalna staništa pronaćena u sjevernom dijelu projektnog područja,   + monitoring vrsta Platyceps najadum, Malpolon insignitus, Lacerta viridis, Podarcis muralis, Natrix tessellata i Algyroides nigropunctatus koje su potencijalno prisutne u projektnom području zbog pogodnog staništa,   + dodatna terenska istraživanja u području Kutilivača, Kuta i Brasinskog potoka tokom ranog proljeća zbog potvrđivanja prisustva vodozemaca,   + monitoring vrsta ptica u periodu od marta do aprila kako bi se obuhvatile rane proljetne seobe u pogledu vrsta Charadriformes i Anseriformes i status gnjezdilišita vrsta Passeriformes, Accipitriformes i Falconiformes,   + jednogodišnji monitoring pomoću snimanja i identifikacije eholokacije, istraživanja pomoću monofilamentnih mreža, pregled skloništa. * Uključiti u PUB i poduzeti dodatne mjere ublažavanja ukoliko je potrebno, u skladu sa rezultatima provedenih istraživanja. * Ukoliko dodatna istraživanja šišmiša utvrde važna skloništa, PUB mora biti izmijenjen u skladu sa mjerama ublažavanja, kako bi se izbjeglo narušavanje skloništa. Promjene moraju biti uključene u Glavni projekat u cilju sprečavanja narušavanja skloništa i mjesta zimske hibernacije (npr. Mikro pomijeranja trase). * Osigurati da preporuke za zabranu prilaznih puteva i odlaganja otpada između tunela T3 i T4 budu implementirane pri izradi Glavnog projekta u cilju očuvanja gnijezda sove ušare (Bubo bubo). * Procijenjeno je da se 5,000-10,000 vrana, galeba i drugih vrsta ptica svakodnevno hrani na deponiji Uborak u Vrapčićima, što predstavlja sigurnosni problem za vozila u pokretu. Stoga je potrebno postavljanje panela sa obje strane puta Od 1+700+000 do 2+200+000 m. * Uz ovu mjeru, posebne mjere ublažavanja su predložene sa sovu ušaru (Bubo bubo) tokom faze izgradnje zbog očuvanja gnijezda (kao što je dato u PUB-u). Neophodno je postavili zaštitne panele uz M3 vijadukt i između T3 i T4 tunela. * Zahtijevati od Izvođača radova da u Glavni projekat uključi i prolaze za faunu u području Kulitivča i Vrapčića. | JPAC ili JPAC preusmjerava odgovornost na izvođača prema ugovoru |
|  | Izgradnja | Uznemiravanje vrsta faune zbog povećane razine buke, vibracija i svjetlosti u zoni građevinskih aktivnosti | * Zbog prisustva vrsta faune sa Aneksa II i IV Habitat direktive koje su pronađene u području Kutijeva, Suhog dola i Gnojnica, važno je izbjeći dodatnu degradaciju staništa osim područja određenog za izgradnju autoputa tj. Bitno je izbjeći gradnju pristupnih puteva ili formiranje odlagališta. * Ograničiti kretanje teške mehanizacije u zoni izgradnje zbog maksimalnog očuvanja staništa bez dodatnog uznemiravanja. * Trasa autoputa će se koristiti samo 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). * Sav višak materijala koji se neće koristiti tokom građevinskih radova mora se skladištiti na ranije planiranoj lokaciji opisanim u okviru POG-a te se građevinski otpad mora sistematično transportirati na odlagalište kako bi se spriječilo stradavanje vrsta faune uslijed neadekvatnog upravljanja otpadom. * Potrebno je postaviti sigurnosnu ogradu oko gradilišta i u blizini povremenih vodotoka. * Adekvatno upravljati gradilištem (npr. Zbog anorganskog otpada koji bi mogao uzrokovati povrede i organskog otpada koji zbog pristupačnih izvora hrane predstavlja prijetnju za razvijanje bolesti vrsta faune) u skladu sa Planom upravljanja otpadom i Planom upravljanja građevinskim otpadom. | Izvođač radova |
|  | Potencijalno uznemiravanje gnijezda/skloništa vrsta koja imaju sezonsku varijabilnu ranjivost zbog reprodukcije, vremena hranjenja ili sezonskih migracija, kao što su vrste: sova ušara (Bubo bubo) ili osjetljive vrste šišmiša u projektnom području | * Uklanjanje vegetacije izvršiti izvan sezone gniježđenja ptica (u periodu od početka aprila do kraja juna). * Pristupni putevi i odlaganje otpada nisu dozvoljeni između T3 i T4 tunela, kao ni u dužini od cca. 100 m u pravcu sjeveroistoka u cilju zaštite gnijezda sove ušare, ali i formacija sa visokom geološkom vrijednošću na stacionaži 8+275+000 (precizna lokacija data u SPUOD-u i PUB-u). * Izgradnja mora biti planirana na način koji neće utjecati na mlade ptice koje napuštaju gnijezdo; stoga se radovi ne smiju obavljati u periodu od februara do kraja maja. * 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 na npr. Kuće, na takvim specifičnim mjestima, u blizini kuća, mogu se koristiti prozirni paneli za ptice, ali na tim prozirnim površinama moraju biti razne linije i obilježja. * Potencijalna skloništa šišmiša u projektnom području moraju biti ispitana tokom dodatnih istraživanja (npr. Stara debla i građevine uz autoput). * Adekvatna istraživanja, planiranje i ublažavanje utjecaja mogu značajno smanjiti slulajno uništavanje skrovišta. * Ako bi se neko sklonište slučajno 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. * Tokom iskopa, potrebno je obezbijediti biospeleološki monitoring. U slučaju otkrivanja podzemnih struktura, obavezno je zaustaviti radove do ustanovljenja stanja staništa i utvrđivanje njegove vrijednosti uz potrebne mjere zaštite podzemne faune. * Viadukti duž tras eautoceste trebaju biti prijektovani da imaju otvorene prilaze za divlje životinje. | Izvođač radova |
|  | Potencijalna stradavanja ili ozljede vrsta faune zbog uklanjanja vegetacije i kretanja teške mehanizacije | * Izbjegavati nepotrebnu sječu starijeg i odumrlog drveća, naročito hrasta, zbog njihovog značaja za saproksilne vrste, uključujući Natura 2000 vrste: Lucanus cervus i Cerambyx cerdo koje se javljaju u posmatranom području. * Staništa pogodna za vodozemce su nađena u blizini Kutilivča, Kuta i Brasinskog potoka i ova područja ne smiju biti poremećena teškom mašinerijom tokom izgradnje. * Ne smije doći do gubitka vodozemaca od konzervacijskog značaja. Ukoliko se one pronađu, moraju biti relocirane na odgovarajuća netaknuta staništa u blizini. Relociranje mora nadzirati odgovarajući kvalificirani ekolog kojeg je zaposlio izvođač radova. * Potrebno je vršitit 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 u stanište istog tipa. * Tokom izgradnje, gradilištem će se upravljati tako da ne pružaju pogodno stanište za gmizavce (sklonište i hibernaciju). Mjere bi uključivale neskladištenje 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. | Izvođač radova |
|  | 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. * Autocestu treba ograditi i ogradu pravilno održavati tokom faze rada. Ograda mora biti fiksirana na tlu. Sva oštećenja na ogradi moraju se odmah sanirati, stoga su potrebni redovni pregledi. * U slučaju da se primijeti veliki broj stradalih ptica tokom redovnog održavanja ceste, zaštitni paneli bi trebali biti postavljeni na problematičnim lokacijama u saradnji sa lokalnim ornitološkim udruženjem. * Služba za održavanje autocesta dužna je evidentirati slučajeve ozljeda sisara kako bi blagovremeno reagirala dodatnim mjerama zaštite, tokom prve tri godine. * Ogradu uz autocestu treba pravilno izraditi (žičana ograda visoka 1 m koja u donjim dijelovima (najmanje 50 cm od tla) ima promjer 2 cm ili manje), kako bi se osiguralo da ne dođe do sudara ovih vrsta tokom rada faza. Korištenje guste mreže u donjem dijelu ograde spriječit će prolazak vodozemaca i gmizavaca na trasu autoceste na stacionaži 0+000.00 do 3+000.00. Ova mjera treba se izraditi tokom faze gradnje, ali će djelovati kao mjera ublažavanja tokom faze rada. * Vijadukti duž trase autoceste, koji su izgrađeni kao otvoreni prolazi za divlje životinje, trebali bi biti prohodni tokom faze rada. | JPAC Uprava i JPAC Služba za održavanje kao i odabrani Izvođač za rad i održavanje |
|  | 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, plakati itd. Posebno pored rijeka Bune i Bunice i Hodbine. | JPAC Uprava i JPAC Služba za održavanje kao I odabrani Izvođač za rad i održavanje |

**5.8. Postojeća materijalna dobra, uključujući kulturno-istorijsko i arheološko naslijeđe**

| *Faza* | *Utjecaji na koje se treba usmjeriti pažnja* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* | *Odgovornost* |
| --- | --- | --- | --- |
| Predizgradnja | Šteta na vidljivom i zakopanom kulturnom, arheološkom i arhitektonskom nasljeđu tokom izvođenja građevinskih radova i kretanja mašina/vozila oko gradilišta | * Preduzeti preventivna arheološka istraživanja prema zahtjevima Federalnog zavoda za zaštitu spomenika i obavijestiti Institut o rezultatima istraživanja. * Razviti proceduru pronalaska slučajnih nalaza prije bilo kakvih pripremnih radnji za otvaranje gradilišta i započinjanja građevinskih radova. Procedura prolanaska slučajnih nalaza mora sadržavati najmanje ime odgovorne osobe za kontakt, način nadzora nad postupkom izvođenja radova, postupak zaustavljanja radova, postupke za odgovarajuće postupanje sa slučajnim nalazima, postupak obavještavanja nadležnih organa, postupak privremenog skladištenja i zaštite nalaza, postupak za predaju bilo kakvih slučajnih nalaza odgovornim institucijama, itd. Proceduru treba podijeliti sa Izvođačem kako bi je primijenio po potrebi. Osigurati da se relevantno osoblje i Izvođač obuče za primjenu procedure. | JPAC |

**5.9.Upravljanje otpadom i materijalima**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| *Faza* | *Utjecaji na koje se treba usmjeriti pažnja* | *Upravljanje/Ublažavanje/Unapređenje* | *Odgovornost* |
| Izgradnja | Kontaminacija okoliša zbog curenja i prosipanja otpada uzrokovano lošim postupcima obrade, odlaganja i skladištenja.  Šteta za okoliš uzrokovana korištenjem ilegalnih izvora materijala. | * Izrada i implementacija **Detaljnog plana upravljanja građevinskim otpadom** (DPUGO) temeljen na Idejnom planu upravljanja građevinskim otpadom. Oba plana se temelje na Pravilniku o građevinskom otpadu FBiH (93/19) i najboljim raspoloživim praksama za postupanje sa otpadom i mogućnostima njihove 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. Navedeni plan treba provoditi zajedno sa **Planom upravljanja površinskim slojem zemljišta, Planom upravljanja biodiverzitetom** i **Planom upravljanja izlijevanjem.** * Potpisivanje ugovora sa izvođačem radova kojim će biti definisano zbrinjavanje i nastajanje otpada. * Definisati lokaciju za privremeno odlaganje građevinskog otpada do odabira lokacije za konačno odlaganje građevinskog otpada. * Prostor na kojem će se vršiti privremeno odlaganje i skladištenje otpada mora biti pristupačno. * Kontinuirano poticati smanjivanje nastanka otpada i reciklažu. * Vršiti redovno održavanje i remont opreme i mehanizacije. * Kontinuirano vršiti odvojeno prikupljanje i privremeno skladištenje opasnog i neopasnog otpada. * Komunalni otpad prikuplja komunalno preduzeće. * Unutrašnji transport mora biti nadziran. * Posebne katoegorije prikuplja i zbrinjava ovlaštena kompanija za zbrinjavanje opasnog otpada. * Opasni otpad koji se predaje ovlaštenom licu mora biti zapakovan na način da sprečava bilo kakav kontakt otpada sa okolišem. * Ako se skladišti otpad za koji sadržaj nije poznat, potrebno je poduzeti mjere koje uključuju ispitivanje i analizu u cilju ispitivanja karakteristika otpada. Do utvrđivanja karakteristika ovaj otpad se smatra opasnim. * Tečni otpad i otpadne vode ne smiju se ispuštati u odvode ili u odvodne tokove. * Edukacija radnika i uposlenika o otpadu koji nastaje. * U zaštićenim područjima ne smiju se otvarati pozajmišta. Za potencijalna pozajmišta na drugim lokacijama će se raditi procjena utjecaja na okoliš i dobiti potrebne dozvole, uključujući vodne akte i okolišnu dozvolu. * Ako Izvođač odluči kupiti materijal na tržištu, smije podugovarti samo licencirane zastupnike materijala koji imaju važeću okolišnu dozvolu, vodne akte i upotrebnu dozvolu. | Izvođač radova, JPAC |

## Program praćenja stanja okoliša

***6.1.Staništa, flora i fauna***

| *Faza* | *Koji parametar* | *Kako* | *Kada* | *Gdje* | *Ko* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Predizgradnja | Nulto stanje biodiverziteta, sa posebnim akcentom na:   * Monitoring endemske flore * Monitoring herpetofaune, ptica, šišmiša i beskičmenjaka | Mapiranje staništa i vrsta radi uključivanja svih nalaza iz dodatnog monitorInga 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 zavisnosti od utvrđenih vrsta i potencijalnih skrovišta (pećine i sl.) | JPAC ili JPAC prenosi odgovornost na izvođača prema ugovoru |
| Izgradnja | Monitoring stanja biodiverziteta i to posebno:   * Monitoring očišćenih vegetacijskih područja * 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 je vrsta: sova ušara (Bubo bubo) 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 utjecaja 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 uspjeha revegetacije * Monitoring stradavanja zbog potencijalnog sudara vrsta faune zbog velike brzine kretanja vozila (vrste ptica, npr.vrane, galebi, sova ušara vrste šišmiša, drugi sitni sisari, vodozemci i gmizavci) koristeći indeks broja stradalih životinja po kilometru. | 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 području koje zauzima autocesta i u pojasu autoceste. | JPAC, Služba za održavanje ili prenosi ovlasti na odabranog Izvođača za održavanje |

* 1. **Vode**

| *Faza* | *Koji parametar* | *Kako* | *Kada* | *Gdje* | *Ko* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Rad | Monitoring ispuštanja otpadnih voda: za oborinske vode iz separatora analiziraju se samo suspendovane materije i mineralna ulja.  (Član 14. Uredbe o uslovima ispuštanja otpadnih voda u okoliš i sistem javne kanalizacije, Službene novine FBiH br. 26/20) | 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) | Jednom godišnje ili prema uslovima iz vodne dozvole. | Na izlazima iz separatora masti i ulja postavljenih duž dionice | JPAC, Služba za održavanje ili prenosi ovlasti na odabranog Izvođača za održavanje koji treba da angažuje ovlaštenu i akreditovanu laboratoriju za mjerenje kvaliteta otpadnih voda. |

* 1. **Kvalitet zraka**

| *Faza* | *Koji parametar* | *Kako* | *Kada* | *Gdje* | *Ko* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 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, PM2.5, PM10. | Analize će se vršiti koristeći standardne laboratorijske metode na pobrojane parametre. | Prije početka izvođenja radova. | Mjesta uzorkovanja će odrediti akreditirana laboratorija. | JPAC ili JPAC 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 (mjera 8.3.1 iz Poglavlja 8) | Dnevno | Na cijelom gradilišnom prostoru | Monitoring provodi inženjer za okoliš koji je angažiran od strane izvođača radova a kontroliše nadzorni inženjer za okoliš. |

* 1. **Vode**

| *Faza* | *Koji parametar* | *Kako* | *Kada* | *Gdje* | *Ko* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Rad | Monitoring ispuštanja otpadnih voda: za oborinske vode iz separatora analiziraju se samo suspendovane materije i mineralna ulja.  (Član 14. Uredbe o uslovima ispuštanja otpadnih voda u okoliš i sistem javne kanalizacije, Službene novine FBiH br. 26/20) | 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) | Jednom godišnje ili prema uslovima iz vodne dozvole. | Na izlazima iz separatora masti i ulja postavljenih duž dionice | JPAC, Služba za održavanje ili prenosi ovlasti na odabranog Izvođača za održavanje koji treba da angažuje ovlaštenu i akreditovanu laboratoriju za mjerenje kvaliteta otpadnih voda. |

* 1. **Kvalitet zraka**

| *Faza* | *Koji parametar* | *Kako* | *Kada* | *Gdje* | *Ko* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 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, PM2.5, PM10. | Analize će se vršiti koristeći standardne laboratorijske metode na pobrojane parametre. | Prije početka izvođenja radova. | Mjesta uzorkovanja će odrediti akreditirana laboratorija. | JPAC ili JPAC 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 (mjera 8.3.1 iz Poglavlja 8) | Dnevno | Na cijelom gradilišnom prostoru | Monitoring provodi inženjer za okoliš koji je angažiran od strane izvođača radova a kontroliše nadzorni inženjer za okoliš. |

* 1. **Zemljište**

| *Faza* | *Koji parametar* | *Kako* | *Kada* | *Gdje* | *Ko* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 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 | Koristit će 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. | JPAC, Služba za održavanje ili prenosi ovlasti na odabranog Izvođača za održavanje koji treba da angažuje ovlaštenu i akreditovanu pedološku laboratoriju |

* 1. **Buka**

| *Faza* | *Koji parametar* | *Kako* | *Kada* | *Gdje* | *Ko* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Predizgradnja | Nivo buke u dB(A) i Leq dB(a). | Mjerenje i vrednovanje buke će se provoditi 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 lokacije. | U sve tri zone: industrijskoj zoni (aerodrom i drugi komercijalni objekti), zoni stanovanja (pored najbližih stambenih objekata) i zoni prirode (šuma). | JPAC ili JPAC 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. | JPAC ili JPAC 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 provoditi 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). | JPAC, Služba za održavanje ili prenosi ovlasti na odabranog Izvođača za održavanje koji treba da angažuje ovlaštenu i akreditovanu laboratoriju za mjerenje nivoa buke. |

1. U skladu sa odredbama člana 129. stav (5) Zakona, nosioc projekta je dužan organizovati i vršiti praćenje stanja okoliša, za projekat iz tačke 1. ovog rješenja. Praćenje stanja okoliša odnosi se na pitanja utvrđena u članu 129. stav (2) Zakona, a vrši se na način utvrđen u članu 130. Zakona i prema dopunjenoj Studiji uticaja na okoliš i ovom Rješenju.
2. Rezultate praćenja stanja okoliša iz tačke 5. ovog rješenja, nositelj zahvata je dužan dostavljati Federalnom ministarstvu okoliša i turizma na način propisan u članu 130. stav (4) Zakona.
3. U slučaju promjena na planiranom projektu, investitor JP Autoceste FBiH je dužan u vezi sa istim obratiti se Federalnom ministarstvu okoliša i turizma, kako bi se primjenile odredbe Poglavlja IX. Zakona o zaštiti okoliša (Procjena uticaja na okoliš) („Službene novine Federacije BiH“, broj: 15/21) i **Uredbe o projektima za koje je obavezna procjena uticaja na okoliš i projektima za koje se odlučuje o potrebi procjene uticaja na okoliš (**„Službene novineFederacije BiH"**,** broj: 51/21).
4. Na osnovu Zakona o zaštiti okoliša („Službene novine Federacije BiH“, broj: 15/21) i Uredbe kojom se utvrđuju pogoni i postrojenja koji moraju imati okolišnu dozvolu („Službene novine Federacije BiH“, broj: 51/21), utvrđeno je da se autoceste ne nalaze u Prilogu I. Liste pogona i postrojenja za koje Federalno ministarstvo izdaje okolišnu dozvolu niti u Prilogu II. Liste pogona i postrojenja za koje kantonalno ministarstvo izdaje okolišnu dozvolu, tako da za navedenu aktivnost **nije potrebno pribaviti okolišnu dozvolu.**
5. U skladu sa članom 84. Zakona o zaštiti okoliša („Službene novine Federacije BiH“, broj: 15/21), za pogone i postrojenja za koje nije potrebno pribaviti okolišnu dozvolu, pri izdavanju drugih neophodnih dozvola, nadležni organi će uzeti u obzir ispunjenje općih obaveza operatera u vezi zaštite okoliša.
6. Ovo rješenje prestaje da vrijedi ukoliko podnosilac zahtjeva ne pribavi odobrenje za građenje u roku od **3 godine** od dana prijema ovog rješenja, kako je utvrđeno u članu 79. stav (6) Zakona.

**Obrazloženje**

Nosilac projekta, investitor JP Autoceste FBiH sa sjedištem u ul. Hamdije Kreševljakovića 19 u Sarajevo i ul. Adema Buća 20 u Mostaru podnio je dana 14.01. 2022. godine zahtjev za za ocjenu Studije uticaja na okoliš za dionicu autoceste na koridoru Vc Mostar sjever- Mostar jug. Studija je dostavljena nakon provedenog upravnog postupka prethodne procjene uticaja na okoliš koji je okončan izdavanjem Rješenja kojim se utvrđuje izrada, obim i sadržaj studije uticaja na okolišza projekat izgradnje dionice na koridoru Vc, Mostar sjever – Mostar jug nosioca projekta/investitora JP Autoceste Federacije BiH pod brojem: UPI 05/2-02-19-5-140/21 SN od 30.11.2021. godine.

Utvrđeno je da je podnosilac zahtjeva, za izradu Studije angažovao pravno lice (nosilac izrade Studije) Enova Sarajevo koje je ovlašteno za izradu Studije i koje se nalazi u elektronskom registru pravnih lica koji vodi ovo ministarstvo. Investitor je dostavio printanu i elektronsku verziju Studije uticaja na okoliš dana.

Uz Studiju uticaja na okoliš je dostavljena i sljedeća dokumentacija:

1. Izvod iz sudskog registra,
2. Zapisnici sa održanih sastanaka sa zaintersiranom javnosti,
3. Kontrolni list - Tehnički prilozi uz Studiju o procjeni utjecaja na okoliš za dionicu Mostar sjever-Mostar jug,
4. Prilog A – Staništa,
5. Prilog B- beskičmenjaci,
6. Prilog C1 – Herpetofauna,
7. Prilog C2 - Ornitofauna,
8. Prilog C3 – Šišmiši,
9. Prilog C4 – Krupni sisari,
10. Prilog D – CHA,
11. Prilog E -BNP

Uvidom u sadržaj Studije koja je dostavljena uz zahtjev za donošenje rješenja za odobrenje te Studije prema članu 79. Zakona o zaštiti okoliša, utvrđeno je da Studija sadrži sve informacije koje su za Studiju utvrđene u čl. 5., 6. i 7. kao i priloge iz člana 9. Pravilnika o sadržaju studije uticaja na okoliš („Službene novine Federacije BiH“, broj 63/21).

U postupku rješavanja ovog zahtjeva, ovo Ministarstvo je za Studiju provelo postupak obavještavanja javnosti i javne rasprave prema odredbama čl. 75. do 77. Zakona o zaštiti okoliša.

Dopisom od 26.01.2022. godine ovo Ministarstvo poslalo je obavijest o održavanju javne rasprave koja je zakazana za 16.02.2022. godine u Mostaru, u prostorijama Gradske vijećnice, a zakonski temelj za njeno održavanje sadržan je u odredbama čl. 40 i čl. 70. Zakona o zaštiti okoliša.

U organizaciji sa investitorom, poziv je objavljen i u dnevnim novinama dana 28.01.2022. godine, te u skladu sa čl. 78 Zakona, dana 02.02.2022. godine predložena i imenovana stručna komisija za ocjenu predmetne Studije uticaja na okoliš. S obzirom da je član stručne komisije mr. Sanela Beganović obavijestila ovo Ministarstvo da zbog bolesti ne može učestvovati u radu komisije, donešeno je novo rješenje od 03.3.2022. godine kojim je prethodno stavljeno van snage, a novi član komisije je dr.Svjetlana Stanić- Koštroman, diplomirani biolog.

Na javnu raspravu su pozvani sljedeći zainteresirani subjekt putem pisane obavijesti od 14.10.2021. godine:

* Grad Mostar,
* Ministarstvo trgovine, turizma i zaštite okoliša HNK,
* Federalno ministarstvo poljoprivrede, vodoprivrede i šumarstva,
* Federalno ministarstvo prostornog uređenja,
* Federalno ministarstvo prometa i komunikacija,
* Ministarstvo građenja i prostornog uređenja Mostar,
* UG „Jer nas se tiče“,
* Agencija za vodno područje Jadranskog mora,
* Udruženje „Eko Dvogled“.

Navedenim subjektima i cjelokupnoj javnosti je osiguran besplatan uvid u dokumentaciju priloženu uz taj zahtjev u prostorijama Federalnog ministarstva okoliša i turizma - Sektor za okolišne dozvole, ul. Hamdije Čemerlića br. 2 Sarajevo, soba 312/1. Zakonski rok za dostavljanje primjedbi, prijedloga i sugestija je 30 dana od dana prijema kopije zahtjeva.

Studija uticaja na okoliš je postavljena je na web stranici ministarstva [www.fmoit.gov.ba](http://www.fmoit.gov.ba) /okolišna dozvola/javne rasprave i javni uvidi, na linku: <https://www.fmoit.gov.ba/bs/okolisne-dozvole/javne-rasprave-i-javni-uvidi/javna-rasprava-studija-uticaja-na-okolis-za-projekat-izgradnje-dionice-autoceste-na-koridoru-vc-mostar-sjever-mostar-jug> od 26.01.2022. godine, pozvana javnost da javnu raspravu i da dostavi svoje mišljenja i izjasniti se u roku od 30 dana ovom Ministarstvu.

Javna rasprava je uspješno održana, a na istoj je bilo prisutno 54 sudionika/učesnika. Sa javne rasprave sačinjen je Zapisnik i lista prisutnih.

U zakonskom roku su dostavljena mišljenja po podnesenom zahtjevu i to:

* Udruženje građana Eko Vrapčići 23.02.2022. godine,
* Aarhus centar sarajevo 04.03.2022. godine,
* Majski cvijet 04.03.2022. godine (e-mail),
* Udruženje građana „Jer nas se tiče“ 07.03.2022. godine,
* Eko Dvogled 07.03.2022. godine.

Nakon provedene javne rasprave, ocjenu Studije izvršila je Stručna komisija za ocjenu studije koju je imenovao federalni ministar okoliša i turizma. Ta komisija je ocjenu Studije izvršila prema odredbama člana 78. Zakona o zaštiti okoliša, a na način utvrđen u propisu koji je, na osnovu člana 78. stav (2) Zakona o zaštiti okoliša, donio federalni ministar okoliša i turizma.

Dana 04.04.2022. godine od investitora je zatražena dopuna Studije uticaja na okoliš u skladu sa zapisnikom sa javne rasprave, primjedbama javnosti i izvještajima članova stručne komisije.

Dopunjenu Studiju uticaja na okoliš investitor je dostavio 18.04.2022. godine.

Obrađivač Studije uticaja na okoliš u saradnji sa investirorom je dao pojašnjenja vezano za dostavljene komentare i primjedbe te pitanja postavljena na javnoj raspravi koja je održana 16.2.2022. godine u Mostaru i primjedbe članova stručne komisije imenovane Rješenjem Federalnog ministarstva pripremljene u matrici komentara za Studiju o procjeni utjecaja na okoliš za dionicu Mostar sjever-Mostar jug koja je data u sljedećoj tabeli:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Komentari sa javne rasprave o Studiji utjecaja na okoliš za projekat izgradnje dionice autoceste na koridoru Vc Mostar sjever-Mostar jug** | | |
| R. br. | PRIMJEDBA | ODGOVOR ENOVA |
| 1. | **Aldin Mujan**  Moje pitanje je za konsultanta: kako je na sastanku sa predstavnicima lokalne zajednice mogao isti čovjek biti i predstavnik mjesne zajednice, a u isto vrijeme predstavnik i nevladine organizacije? Koga je predstavljao na tom sastanku koji je konzultantska kuća obavila sa predstavnicima lokalne zajednice u toku izrade studije?  Nadalje, ne postoji u SUO obrađen utjecaj na kvalitetu zraka?  Koji je utjecaj deponije Uborak na ovaj projekat?  Kakav utjecaj će građevinski otpad, tj. inertni otpad imati na rijeku Neretvu? Inertni građevinski otpad će se odlagati uz korito rijeke Neretve, uz oborinske i procjedne vode, kakav će biti utjecaj na Neretvu? | Spomenuti sastanak je je dobrovoljno organiziran od strane JP Autoceste FBiH, kako bi se lokalno stanovništvo uključilo u diskusiju o planiranom projektu. Na sastanku su prisustvovali svi zainteresirani stanovnici naselja oko planirane trase.  SPUO u poglavljima 4.4., 5.3.4, 6.2.11. 6.3.4. obrađuje utjecaj na kvalitetu zraka. Kako je pojašnjeno u poglavlju 4.4, historijski podaci o kvalitetu zraka za projektno područje ne postoje da bi se mogla vršiti njihova analiza i donositi zaključci o trenutnom stanju kvaliteta zraka. Uzimajući u obzir prirodu projekta i obim građevinskih radova, izrađivač Studije je ocijenio da će građevinski radovi uzrokovati povećane emisije prašine i time privremeno i u ograničenom trajanju narušiti kvalitet zraka u neposrednoj blizini izvođenja radova. 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 inženjera. Bitno je naglasiti da zagađenje zraka koje nastane u fazi izvođenja građevinskih radova je privremeno i ne smatra se trajnim utjecajem. Studijom su predviđene mjere ublažavanja koje se odnose kako na fazu predizgradnje i izgradnje tako i na fazu korištenja autoceste.  Dodatno, u toku izrade ove Studije, rađena su pojedinačna mjerenja jednokratna mjerenja kvaliteta zraka na četiri lokacije duž dionice Mostar sjever-Mostar jug u septembru 2020. godine. Izvršena su 24-satna mjerenja koncentracije onečišćujućih tvari u ambijentalnom zraku, uključujući ugljen monoksid (CO), sumpor dioksid (SO2), ozon (О3), azotne okside (NO, NO2, NOX) i lebdeće čestice (PM10). Na osnovu izvršenih mjerenja kvaliteta zraka može se zaključiti da zabilježene vrijednosti ne prelaze granice propisane Pravilnikom o načinu vršenja monitoringa kvaliteta zraka i definiranju vrsta zagađujućih materija, graničnih vrijednosti i drugih standarda kvaliteta zraka (“Službene novine FBiH, br. 1/12 i 59/19”). Na mjernom mjestu u blizini deponije Uborak nije zabilježeno prekoračenje maksimalno dozvoljenih vrijednosti onečišćujućih supstanci.  Deponija Uborak nema utjecaja na ovaj projekat. Prema saznanjima izrađivača Studije, Gradska uprava Grada Mostar u saradnji sa međunarodnim institucijama radi na realizaciji projekta sanacije deponije Uborak.  Rijeka Neretva se nalazi izvan zone utjecaja projekta, odnosno njena udaljenost je veća od 500 m u odnosu na trasu. Iz tog razloga se ne procjenjuje da će projekat imati negativan utjecaj na Neretvu. Odlagalište građevinskog materijala se nalazi 25 m od obale rijeke, ali nema negativnog utjecaja na okoliš, jer je u pitanju inertni materijal koji se može tretirati kao odbrambeni nasip pored obala rijeke. |
| 2. | **Branislav Ćorić**  U neposrednoj blizini se otvara kamenolom smatram da je to bespotrebno jer će postojati velika količina iskopanog materijala koji se može koristiti umjesto davanja odobrenja za kamenolom u neposrednoj blizini planirane trase.  U Studiji nisu dobro elaborirane podzemne vode? Postoje bušotine u naselju sa kojih se vodom snabdijeva lokalno stanovništvo, šta s njima nakon izvođenja ovih radova i nakon početka rada autoceste? | Za dio komentara koji se odnosi na kamenolom: Dana 22.02.2022 predstavnici JP Autoceste FBiH su održali sastanak sa 2 mještanina naselja Kuti i predstavnikom udruženja Eko Kuti – g. Branislavom Ćorićem i g. Anerom Omanovićem.  Izneseno je nekoliko problema koji nisu relevantni za projekat izgradnje autoceste, posebno dionice Mostar sjever-Mostar jug. Naime, stanovnici su izrazili zabrinutost što se nedaleko od njihovog naselja, pored deponije Uborak, otvorio još jedan zagađivač - kamenolom. Predstavnik JP Autoceste FBiH je objasnio da kamenolom nema direktne veze sa autocestom. Što se tiče korištenja materijala, učesnici sastanka su obavješteni da JP Autoceste FBiH raspisuju prvo tender za projektovanje dionice, pa tek onda za građenje. Naglašeno je da će budući izvođač radova sam odlučivati kako i koliko materijala će mu trebati. Uz to, na dionici ima jako puno iskopa tunela i pretpostavka je da će dosta materijala iz toga poslužiti za izgradnju autoceste. Učesnici sastanka su se složili da je adresa za obraćanje vezano za kamenolom Grad Mostar i HNŽ, a ne JP Autoceste FBiH. JP Autoceste FBiH ne daju ni dozvole ni saglasnosti za kamenolom.  Za deponiju Uborak su zaduženi Grad Mostar i HNŽ, a ne JP Autoceste FBiH i za njeno saniranje treba da se izradi dokumentacija. Prema saznanjima izrađivača Studije, Gradska uprava Grada Mostar u saradnji sa međunarodnim institucijama radi na realizaciji projekta sanacije deponije Uborak.  Bitno je istaknuti da su učesnici dali podršku izgradnji autoceste. Izneseno je da su u ime stanovnika naselja Kuti poslali dopis na portal https://bljesak.info/ kako bi obavijestili građane da su njihovi navodi na javnoj raspravi pogrešno interpretirani i da nisu protiv izgradnje autoceste nego da se kroz projekte izgradnje obrati pažnja i na lokalnu zajednicu. Naime, uz deponiju Uborak, koja je na toj lokaciji, u pripremi su pristupni putevi za novu vjetroelektranu, kao i kamenolom. Uz to se približava projekat izgradnje autoceste, a komunikacija u MZ Potoci, koje su i oni dio, vezano za navedene projekte ne postoji.  Kada su u pitanju podzemne vode i njihova prisutnost na terenu, rađena su geološka ispitivanja terena (tzv. Misija G1) na 8 bušotina, i u 7 bušotina od 8 nije uočeno prisustvo podzemne vode. Pitanje podzemnih voda je elaborirano u poglavlju 4.3.2 Hidrogeologija. Konsultant nije došao do saznanja o postojanjima lokalnih bušotina, ali će dodatno predvidjeti mjere kontrole kvaliteta vode u toku izvođenja radova u saradnji sa vodovodnim preduzećem Mostar. |
| 3. | **Alem Čehajić**  Nisam vidio mjere za ublažavanje negativnih utjecaja na Neretvu, a Mostar se odlučio biti zeleni grad. Neretva je biser ove regije, a ovaj projekat ima velike negativne utjecaje na rijeku Neretvu.  Koliki je bio uzorak ispitivanog stanovništva za socio-ekonomsku studiju? Pitanje za izradivača ove studije.    Također se postavlja pitanje turizma u Mostaru kao turističkog centra sa potencijalom razvoja, šta sa stanovništvom koje se bavi turizmom? Pogotovo u fazi izgradnje ove trase? | Rijeka Neretva se nalazi izvan zone utjecaja projekta, odnosno njena udaljenost je veća od 500 m u odnosu na trasu. Iz tog razloga se ne procjenjuje da će projekat imati negativan utjecaj na Neretvu. Odlagalište građevinskog materijala se nalazi 25 m od obale rijeke, ali nema negativnog utjecaja na okoliš, jer je u pitanju inertni materijal koji se može tretirati kao odbrambeni nasip pored obala rijeke. Dopisom od 30.12.2021. godine, broj 02-19-28066121, Grad Mostar je dao prethodnu saglasnost za predloženo potencijalno odlagalište građevinskog otpada i viška iskopanog materijala u površini cca. 350 000,00 m2 uz uvjet adekvatnog zbrinjavanja dovezenog materijala i pravilno uređenje lokacije za buduću namjenu - zona sporta i rekreacije. Iako je u ovom trenutku ta lokacija ilegalno odlagalište građevinskog otpada, odabirom te lokacije za odlaganje građevinskog otpada od izgradnje ove dionice, ona će se legalizirati i za nju će se dobiti sve potrebne dozvole. Po završetku gradnje dionice ova lokacija odlagališta će se zatvoriti i rekultivisati.  Prema Preliminarnom elaboratu o eksproprijaciji, eksproprijacijom zemljišta vjerovatno će biti obuhvaćeno 308 privatnih zemljišnih parcela. **Ukupno je anketirano 64 osoba pogođenih projektom**. Ovih 64 osoba posjeduju (ili imaju koncesiju nad) ukupno 131 zemljišnu parcelu. **Istraživanjem je obuhvaćeno 36,59% ukupnih identificiranih osoba pogođenih projektom**. Prema podacima prikupljenim tokom terenskih obilazaka neke osobe pogođene projektom ne žive na području projekta i iz tog razloga nisu anketirane.  Na izvedbenom području projekta nema turističkih ili rekreativnih sadržaja.  Jedan smještajni objekat (jedan hotel) nalazi se u Mazoljicama na granici područja utjecaja (na udaljenosti od 480 m), a sportsko-avanturistički park Fortica nalazi se na zračnoj udaljenosti 225 m od trase, iznad planiranog tunela T4. Izvan tampon zone nalaze se 3 zaštićena područja koja su na udaljenosti od projektnog područja – Park prirode Hutovo blato (20 km), Park prirode Blidinje (17 km) i Velika Pećina (56 km). Sva planirana zaštićena područja u FBiH su izvan projektnog područja. Projektno područje ne obuhvata nijedno potencijalno Natura 2000 područje. Međutim, četiri potencijalna Natura 2000 područja se nalaze na 11 km zračne udaljenosti. |
| 4. | **Amna Popovac – Udruga Eko dvogled**  Ova javna rasprava je trebala biti bliže MZ koja je uz trasu planiranog projekta i trebala je biti poslije radnog vremena.  Paneuropski koridor Vc koji povezuje regiju sa Pločama, a ovo je dio tog projekta, zašto ljudima nisu pokazane alternative? Nego ovo je planirana trasa i to je to.  Voljela bih znati broj ljudi koji su anketirani.  Utjecaj na zrak se može iščitati iz zdravstvenog izvješća HNK.  Zašto iskopani kameni materijal ne stavljate kao pokrivku na deponiju Uborak? Imat ćete slučaj da se vozilima koji prolaze ovom trasom, koja prolazi tik pored Uborka, lijepi otpad po šoferšajbi.  Naveli ste da neće imati trasa utjecaj na lokalno stanovništvo na jugu a oni će imati željezničku prugu, aerodrom, ovu trasu i magistralnu trasu u svom okruženju, šta je sa kumulativnim utjecajima?  Na sam vrh piste dolazi trasa autoceste i time se onemogućuje svako buduće i dalje eventualno proširenje aerodroma.  Trasa tunela Kvanj je zaustavljan projekat, šta ako bude izmještanja te trase, gdje će se ova trasa priključivati? | Federalno ministarstvo okoliša i turizma vodi postupak ocjene Studije o procjeni utjecaja na okoliš za dionicu Mostar sjever-Mostar jug. U sklopu navedenog postupka organizovana je javna rasprava koja se spominje u navedenom komentaru. Izrađivač Studije o procjeni utjecaja na okoliš ne može se izjasniti po pitanju termina i lokacije javnih rasprava niti organizovanja dodatnih javnih rasprava, jer navedeno nije u njegovoj nadležnosti.  Predmet ove Studije nije 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.  Ukupno je anketirano 64 osoba pogođenih Projektom koje posjeduju (ili imaju koncesiju nad) ukupno 131 zemljišnu parcelu.  Na web stranici Zavoda za javno zdravstvo HNK nisu pronađene odgovarajuće informacije (<https://zzjz.ba/bilteni/>). Izrađivač studije je pregledao Izvještaje o zdravstvenom stanju stanovništva koji su dostupni na web stranici Zavoda za javno zdravstvo FBiH (<https://www.zzjzfbih.ba/zdravstvena-stanja-stanovnistva/>) i nije pronašao relevantne informacije koje bi se mogle iskoristiti za ovu Studiju. Deponija Uborak i njena sanacija nisu u nadležnosti JP Autoceste FBiH. Izvođač radova će odlučivati o načinu korištenja iskopanih materijala, a bitno je napomenuti da se iskopani materijal ne može iskoristiti za zatvaranje deponije Uborak jer ga nema dovoljno niti je odgovarajućeg sastava. Za zatvaranje deponije se trebaju koristiti i materijali kao što su glina i trava, te slojevi nepropusne folije. Jedini materijal koji bi se potencijalno mogao iskoristiti je šljunak koji bi služio kao drenažni sloj u debljini od pola metra. Kada se uzme u obzir da će ovim projektom nastati oko 1,5 miliona kubika inertnog građevinskog otpada, zanemarive količine šljunka bi se koristile za zatvaranje deponije Uborak (cca. 1-2%). Prema saznanjima izrađivača studije Gradska uprava Grada Mostar u saradnji sa međunarodnim institucijama radi na realizaciji projekta sanacije deponije Uborak te se može očekivati da će do trenutka realizacije projekta autoceste problem letećeg otpada biti riješen.U studiji u poglavlju 5.4 je izvršena procjena kumulativnih utjecaja, na osnovu dostupnih prostornih planova i drugih relevantnih dokumenata i informacija, s ciljem identificiranja postojeće i planirane infrastrukture u projektnom području. korištene su i informacije prikupljene tokom terenskih posjeta. Na listi utvrđenih postojećih i planiranih infrastrukturnih projekata i mogućih utjecaja navedeni su i aerodrom, magistralni put M6.1, obližnje dionice autoceste i obnova lokalnih puteva. Također je izvršeno identificiranje okolišnih i društvenih komponenata koje potencijalno mogu biti pod utjecajem izgradnje autoceste.Pitanje vojnog i civilnog aerodroma je razmatrano u sklopu SPUO za dionicu Mostar jug-tunel Kvanj. Shodno tome Aerodrom se nije obrađivao u sklopu ove Studije o procjeni utjecaja na okoliš za dionicu Mostar sjever-Mostar jug.Pitanje izmještanja trase Mostar jug-tunel Kvanj nije tema Studije utjecaja na okoliš za dionicu Mostar sjever-Mostar jug, čija trasa je usvojena Prostornim planom područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH „Autocesta na koridoru Vc“, i koja je predmet ove Studije. Ukoliko dođe do izmještanja trase Mostar jug-tunel Kvanj može se pretpostaviti da se to može desiti unutar koridora koji je definisan prethodno spomenutim Prostornim planom, te bi u tom slučaju došlo i do mikrokorekcija ove trase kako bi došli do adekvatnog spajanja. To neće utjecati na ovu SPUO i njene nalaze jer studija tretira širi pojas od širine same trase, kako je pojašnjeno u poglavlju 3.4. |
| 5. | **Maja Popovac**  Ova Studija ne obuhvata spomenike kulture na planiranom području. Kako ste predvidjeli zaštitu od kiselih kiša? Šta ako se naiđe na arheološka nalazišta?  Nema alternativnih rješenja? | Spomenici kulture su obrađeni u okviru poglavlja 4.1.11 Postojeća materijalna dobra, uključujući kulturno-historijsko i arheološko naslijeđe. 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.U narednom periodu, u skladu sa važećim zakonodavstvom, kao dodatna mjera zaštite spomenika, JP Autoceste FBiH su obavezne da provode arheološka istraživanja, te da razviju Proceduru za upravljanje slučajnim arheološkim nalazima.Provođenje arheoloških istraživanja se vrši na osnovu Zakona o zaštiti i korištenju kulturno-historijskog i prirodnog naslijeđa („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 FBiH 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 također 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.Pojava kiselih kiša predstavlja globalni problem za spomenike. Zavod za zaštitu spomenika FBiH je propisao uslove pod kojima se ova dionica autoceste može graditi, uključujući tačno lociranje zaštićenih i evidentiranih dobara, izvođenje preventivnih arheoloških istraživanja, odnosno izvođenje sondažnih istražnih radova i implementiranje zaštitnih mjera koje su, prema Zavodu, istovremeno mjere neophodne za ublažavanje negativnih utjecaja na okoliš.. Dio komentara koji se odnosi na alternative, Izrađivač je shvatio da je vezan za alternative trase dionice Mostar sjever-Mostar jug. Ukoliko je tako, bitno je napomenuti da Izrađivač studije nije vršio odabir trase. Predmet ove Studije nije preispitivanje utjecaja drugih alternativa trase, 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. |
| 6. | **Aner Kruškonja**  Živim u neposrednoj blizini planirane trase, kod mene niko nije dolazio po mišljenje prilikom izrade Studije utjecaja na okoliš za ovu dionicu autoceste.  Deponija Uborak se nalazi odmah pored petlje Mostar sjever - ako je Bura ili Sjeverac, autocesta će biti zatrpana otpadom. Vjetar je u zimskom periodu konstantan, ali taj utjecaj niste uzeli u obzir? | Javni uvid u Studiju i javna rasprava je organizovana kako bi se s projektom mogli upoznati i stanovnici koji iz bilo kojeg razloga nisu obuhvaćeni socio-ekonomskim istraživanjem provedenim u oktobru 2020. Deponija Uborak nije predmet javne rasprave i ona nije u nadležnosti JP Autoceste FBiH. Za njeno saniranje su nadležni gradski i kantonalni organi vlasti. Prema saznanjima izrađivača studije Gradska uprava Grada Mostar u saradnji sa međunarodnim institucijama radi na realizaciji projekta sanacije deponije Uborak te se može očekivati da će do trenutka realizacije projekta autoceste problem letećeg otpada biti riješen. |
| 7. | **Zejnil Trešnjo**  Na području utjecaja ove trase na stanovništvo i njihov kvalitet života će biti značajnih utjecaja nepovoljniji od prethodno planirane koja je išla pravcem kroz naseljena mjesta i obradive površine.  Smatram da se iskopni materijal - inertni otpad treba iskoristiti za zatvaranje deponije Uborak.  Također bih napomenuo problem oborinskih voda jer se u ovom naselju nalaze nepropusne podloge - dakle sistem odvodnje oborinskih voda treba izraditi kvalitetnije.  Utjecaj u fazi izgradnje je značajan - potrebno je postaviti bukobrane i buku svesti na minimum. | Izrađivač studije nije vršio odabir trase. Predmet ove Studije nije preispitivanje utjecaja drugih alternativa trase, 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. Utjecaji na stanovništvo i njihov kvalitet života su detaljno razrađeni u studiji, te su definisane mjere ublažavanja za svaki utjecaj.Izvođač radova će odrediti korištenje inertnog iskopnog materijala. Dio će sigurno biti iskorišten u samoj gradnji dionice autoceste. Zatvaranje deponije Uborak nije u nadležnosti JP Autoceste FBiH. Uz to, količina inertnog iskopnog materijala nije dovoljna za zatvaranje deponije niti je odgovarajućeg sastava. Za zatvaranje deponije se trebaju koristiti i materijali kao što su glina i trava, te slojevi nepropusne folije. Jedini materijal koji bi se potencijalno mogao iskoristiti je šljunak koji bi služio kao drenažni sloj u debljini od pola metra. Kada se uzme u obzir da će ovim projektom nastati oko 1,5 miliona kubika inertnog građevinskog otpada, zanemarive količine šljunka bi se koristile za zatvaranje deponije Uborak (cca. 1-2%).Detaljni sistem odvodnje oborinskih voda će biti urađen u fazi izrade Glavnog projekta. U vrijeme pisanja ove Studije ti podaci nisu bili dostupni, i stoga je sistem odvodnje površinskih voda objašnjen samo ukratko u poglavlju 2.6. Međutim, poznajući inženjersku i hidrotehničku praksu kod građenja autocesta, a na osnovu iskustva sa dionica koje su već izgrađene, planirat će se zatvoreni sistem drenaže i prikupljanja drenažnih oborinskih voda, te njihov tretman na separatorima ulja i masti prije ispuštanja u okoliš. U fazi izrade Glavnog projekta radit će se detaljno modeliranje buke za predmetnu trasu na osnovu čega će se projektovati bukobrani na svim dijelovima gdje se ustanovi negativan utjecaj od povećanog nivoa buke. |
| 8. | **Edhem Čustović**  Niste u studiji obrazložili koliki je to utjecaj iskopanog 1.5 miliona kubika inertnog materijala koji će se staviti na obalu Neretve?  Slabo ste se dotakli utjecaja na zrak i kvaliteta zraka? Trebalo je obraditi utjecaje na zrak u fazi izgradnje i u fazi korištenja trase... Očekivali smo da konsultantska kuća uradi ta modeliranja.  Također ste rekli da su rađena ispitivanja tla, a rezultati su da su teški metali preko graničnih vrijednosti na nekim lokacijama, možete li nam odgovoriti na kojim je to lokacijama? I kolike su to vrijednosti teških metala u tlu?  Također niste dali odgovor utjecaja na postojeću infrastrukturu, kroz naselje će se odvoziti iskopani materijali koje su to količine teškog saobraćaja kroz malo naselje?  Niste dobro obradili ni podzemne vode, najveći problem se u naselju pojavljuje u periodu jesen/zima kada se pojavljuju povremeni potoci.  Od vas sam očekivao da sve te utjecaja obradite i date korektan odgovor u smislu mjera za smanjenje istih. | Utjecaj od navedene količine iskopanog materijala je zauzimanje prostora. Nema negativnog utjecaja na okoliš, jer je u pitanju inertni materijal koji se može tretirati kao odbrambeni nasip pored obala rijeke. Udaljen je od korita rijeke 25 m, tako da rijeka nije pod direktnim utjecajem. Također, treba napomenuti da je ova lokacija i prijedlog Zavoda za prostorno uređenje grada Mostara sa zahtjevom da se ova lokacija uredi za buduću planiranu namjenu, a što će se i postići odlaganjem inertnog materijala na već devastiranu lokaciju.Modeliranje kvaliteta zraka predstavlja obiman posao koji uključuje modeliranje sa primjenom metode kompjuterske dinamike fluida (CFD). Kompjuterske simulacije zasnovane na CFD metodama značajno se razlikuju od trenutno prevladavajućih metoda za računsku procjenu nivoa zagađenja na osnovu Gauss-ove raspodjele zagađivača iz različitih izvora (tzv. modeli disperzije). Trodimenzionalno, vremenski zavisno numeričko izračunavanje toka, temperaturnog polja i transporta zagađivača izvodi se numeričkim rješavanjem kompleksnih Navier-Stokesovih jednačina koje definišu kretanje fluida u trodimenzionalnom prostoru, jednačine energije i jednačine transporta za čestice i turbulentne veličine, što rezultira poljima brzine, pritiska, temperature, koncentracije čestica, itd. u trodimenzionalnom prostoru. To je metoda koja zahtjeva nekoliko mjeseci rada što nije bilo moguće izvesti u ovoj fazi izrade Studije o procjeni utjecaja na okoliš. Procjena utjecaja se naslanja na iskustvo od izgradnje drugih, sličnih dionica na koridoru Vc gdje je neosporno dokazano da postoje povećane emisije prašine u toku izvođenja radova, a što je uzeto u obzir prilikom procjene utjecaja i za to su predviđene i mjere ublažavanja. Količina emisija izduvnih gasova u fazi korištenja autoceste primarno ovisi o brzini kretanja vozila. Porastom brzine dolazi do postepenog opadanja emisija (do oko 115 km/h, nakon toga emisije ponovo počinju rasti). Uzimajući u obzir da se na autocesti može razviti veća brzina i da se može očekivati manje smetnji u odnosu na lokalne puteve, može se argumentirati da su emisije manje na autocesti u poređenju sa lokalnim cestama na istoj dužini puta.Rezultati analize nultog stanja kvalitete tla su date u poglavlju 4.5.5 Kvalitet zemljišta. Kao što je navedeno u Studiji, na sva četiri mjerna mjesta postoji prekoračenje graničnih vrijednosti za neke teške metale i to: lokalitet MM1 u blizini deponije Uborak (povišene vrijednosti Cd, Cr, Ni), lokalitet MM2 u kanjonu Suhi do ispod vijadukta (povišene vrijednosti Cd, Cr, Ni, Zn), lokalitet MM3 ispod budućeg vijadukta M3 (povišene vrijednosti Cd, Cr, Ni, Zn, Pb) i lokalitet MM4 na kraju trase (povišene vrijednosti Cd, Cr, Ni, Zn, Pb, Cu). Sve izmjerene vrijednosti su također date u navedenom poglavlju. Dakle, analize su pokazale zagađenost ispitivanih uzoraka tla teškim metalima. Praćenje stanja je predviđeno kroz plan monitoringa. Ekspert za tlo trebao bi donijeti odluku o broju uzoraka i lokaciji uzorkovanja na temelju tipova tla utvrđenih na projektnom području (poglavlje 6.2, mjera 6.2.12, te u sklopu posebno izdvojenog plana i programa praćenja stanja okoliša u poglavlju 6.3). Putevi kojima će prometovati kamioni koji odvoze otpad će biti definisani u sklopu Plana organizacije gradilišta, a odabrat će se putevi koji idu kroz najmanje naseljena mjesta. Evidentno je da će kamioni prolaziti pored kuća i da će imati negativan utjecaj na lokalno stanovništvo, ali taj utjecaj je privremenog karaktera i ograničen je na vrijeme trajanja projekta. Provedbom mjera ublažavanja utjecaja i redovnom kontrolom provedbe od strane nadzora za okoliš i društvena pitanja (npr. pokrivanje kamiona koji prevoze materijal platnenim ceradama i ograničenje brzine) ovaj utjecaj će se znatno smanjiti.  Povremeni potoci koji se pojavljuju u vrijeme velikih voda su identificirani u studiji. Standardna inženjerska praksa predviđa da se za svaki potok koji presijeca trasu autoceste predvidi propust u nasipu kroz koji će se taj potok kanalisati kroz tijelo autoceste. Projektovanje propusta će se vršiti u narednoj fazi izrade projektne dokumentacije. Po potrebi će se predvidjeti i regulacija potoka kako ne bi dolazilo do izlijevanja u vrijeme bujica. |
| 9. | **Samir Krivić**  Ovaj projekat je prošao sa 3/4 prijedloga i rješenja. Smatram da je ovdje samo jedna tema važna, a to je da ćete preseliti narod i plaćati za to previše, a sve za nepotreban projekat. Autocesta se mogla projektovati više u brdo i kroz tunel, i tako ne bi imala značajnih utjecaja na lokalno stanovništvo. | Izrađivač studije nije vršio odabir trase. Predmet ove Studije nije preispitivanje utjecaja drugih alternativa trase, 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. |
| 10. | **Nihad Čolakhodžić**  Želim samo napomenuti da smo sa predstavnicima konsultantske kuće ENOVA po mjesnoj zajednici lijepili plakate i obavještavali svu zainteresiranu javnost u lokalnoj zajednici o ovom projektu kao i o vršenom anketiranju stanovništva.  **Amna Popovac**  Mi samo tražimo da i ono stanovništvo koje živi u radijusu i do 500 metara od planirane trase bude uključeno u ovaj projekat, ne samo oni koji se direktno naslanjaju na trasu, nego i oni koji žive u udaljenosti od 500 metara lijevo i desno od trase. | U Studiji su identifikovana sva naselja kroz koja prolazi dionica Mostar sjever-Mostar jug. Analizom je obuhvaćeno cjelokupno područje pod utjecajem projekta. Utvrđeni su utjecaji ne samo na one koji se direktno naslanjaju na trasu nego i na širu zajednicu. Za sve utjecaje su definisane mjere izbjegavanja ili ublažavanja.  Identifikovani negativni i pozitivni društveni utjecaji uključuju: priliv radnika, zdravlje i sigurnost zajednice, sigurnost na putevima, kreiranje novih radnih mjesta, mogući prekidi u vodosnabdijevanju i odvodnji otpadnih voda, snabdijevanju električnom energijom i telekomunikacijama, eksproprijacija, ograničenja u korištenju zemljišta i moguće oštećenje privatne imovine, ograničenja pristupa, utjecaji na lokalni saobraćaj, zdravstveni i sigurnosni rizici za radnike, opasnost od NUS, utjecaji na materijalna dobra, uključujući kulturno-historijsku i arheološku baštinu. |
| 11. | **Oliver Arapović**  Jeste li upoznati sa tim da Hercegovina ima samo 12% obradivih površina, a vi planirate trasu autoceste baš na tom obradivom području?  Sistem odvodnje oborinskih voda?  Magacin za skladištenje opasnih otpada sa autoceste? Ima li u BiH izgrađen pogon za zbrinjavanje opasnog otpada kao što su zauljeni dijelovi sa autoceste?  Kako će se obeštetiti stanovništvo koje ostaje da živi na području utjecaja ovog projekta?  Smatram da je autocesta za bogato stanovništvo. Kako ćemo mi priuštiti sebi da se vozimo po autocesti uzimajući u obzir cijenu autoceste, goriva i cestarine? | Parlament FBiH je usvojio trasu koja je predmet ove Studije. JP Autoceste FBiH, niti izrađivač, nisu imali direktnog utjecaja na odabir trase. Upit vezano za odabir najoptimalnije varijante sve zainteresirane strane mogu poslati na adresu Federalnog ministarstva prostornog uređenja koje je vodilo postupak usvajanja Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine „Autocesta na koridoru Vc“ ili na adresu Vlade FBiH koje je donijelo finalnu odluku o trasi.  Projekat odvodnog sistema nije bio dostupan u fazi izrade Studije o procjeni utjecaja na okoliš. Princip sistema odvodnje zauljenih oborinskih voda se zasniva na tome da se vode zatvorenim kolektorima odvode u separatore ulja i masti gdje se vrši njihov tretman, te se nakon tretmana ispuštaju u recipijent. Vanjske oborinske vode se prikupljaju obodnim kanalima koji idu duž ceste i vode je do prvog najbližeg recipijenta. Ovi sistemi će biti detaljno objašnjeni u Glavnom projektu. U BiH postoje licencirane firme koje se bave odvozom i zbrinjavanjem opasnog otpada. Prije faze izgradnje, Investitor mora sklopiti ugovor sa odabranom licenciranom firmom kako bi se posebne vrste otpada zbrinjavale na propisan način. Što se tiče obeštećenja stanovništva, u fazi glavnog projekta će se izraditi finalna Studija eksproprijacije koja će sadržavati tačan opseg otkupa zemljišta i fizičkog preseljenja (zemljišne parcele i imovina koja će se otkupiti tokom postupka eksproprijacije), te će se u skladu s tim planirati naknade. Pitanje vezano za cijenu autoceste, goriva i cestarine se ne može dovesti u vezu sa temom i sadržajem Studije o procjeni utjecaja na okoliš. |
| 12. | **Aner Omanović**  Zašto prilikom izlaganja SUO nije spomenut vodotok Sušica? Pristupna cesta za vjetropark? Solarna elektrana? Kamenolom Kuti? Deponija Uborak? Nekropola stećaka? Svi na području planirane trase autoceste. Investitor kamenoloma Kuti je dobio odobrenje za pristupni put koji ide preko pristupnog puta za autocestu? Na koji način je to urađeno i čiji je to interes? | Vodotok Sušica je spomenut u Studiji u poglavljima 4.3.1 i 5.3.3 kao jedan od povremenih bujičnih tokova koji se mogu javiti sezonski u području utjecaja projekta. Za odgovore na ova pitanja molim vas pogledajte odgovore pod rednim brojem 2. |
| **Udruženje Aarhus centar u BiH** | | |
| R. br. | PRIMJEDBA | ODGOVOR ENOVA |
| 13. | Prije svega ono što smatramo problematičnim u samoj Studiji utjecaja na okoliš za projekat izgradnje dionice autoceste na koridoru Vc Mostar sjever - Mostar jug jeste činjenica da se ne odustaje od trase autoputa na jugu i to Gubavica, Kičini, Bunica, Buna, Ortiješ, Lakševine, tunel, Kočine, odnosno ostaje prethodno zamišljena dionica ne obazirući se na primjedbe da ova dionica šteti Hercegovini koja ima samo 12% obradivih površina i ovom trasom se one ugrožavaju. Zašto ne postoje alternativne dionice koje bi prolazile kroz krš u državnom vlasništvu i time bi se izbjegle posljedice po obradive površine? Također, problematična je i činjenica da zamišljena trasa prolazi pored deponije Uborak, te će se pojaviti problem nanosa otpada na autoput, širenje neugodnih mirisa, otpad će se odvoziti kroz naselje Vrapčići što će uznemiravati lokalno stanovništvo.  S obzirom na navedeno, izražavamo neslaganje sa predloženom trasom autoputa, te zahtjevamo da se urade Studije i za alternativne trase. | Predmet ove Studije nije 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. Parlament FBiH je usvojio trasu koja je predmet ove Studije. JP Autoceste FBiH, niti izrađivač, nisu imali direktnog utjecaja na odabir trase. Upit vezano za odabir najoptimalnije varijante sve zainteresirane strane mogu poslati na adresu Federalnog ministarstva prostornog uređenja koje je vodilo postupak usvajanja Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine „Autocesta na koridoru Vc“ ili na adresu Vlade FBiH koje je donijelo finalnu odluku o trasi.Pitanje deponije Uborak nije u nadležnosti JP Autoceste FBiH. Prema saznanjima izrađivača studije Gradska uprava Grada Mostar u saradnji sa međunarodnim institucijama radi na realizaciji projekta sanacije deponije Uborak te se očekuje da do trenutka realizacije projekta autoceste predmetna pitanja budu riješena. |
| **Ekološko-edukativno udruženje građana „Eko Vrapčići“** | | |
| R. br. | PRIMJEDBA | ODGOVOR ENOVA |
| 14. | Pomnim razmatranjem Studije o procjeni uticaja na okoliš za dionicu Mostar sjever - Mostar jug uočili smo nekoliko bitnih elemenata koji bi trebali da se koriguju. Prije svega želimo napomenuti da ova dionica kroz naselje Vrapčići prolazi gotovo identičnom trasom u svim do sada predloženim varijantama izgradnje koridora Vc i značajno je povoljnija od one koja je bila definirana prostornim planom RBiH iz 1981. godine. Trasa prolazi iznad naselja Vrapčići po nenaseljenom terenu što ne isključuje uticaj na naselje koje se nalazi u neposrednoj blizini. | Komentar primljen k znanju. |
| 15. | U dijelu Studije 2.4.1. nisu obrađeni detaljnije lokalni putevi koji će povezivati magistralnu cestu sa autocestom niti je konačna trasa pristupnog puta definirana. | Navedeni lokalni put je prikazan na mapi, ali je u tekstu navedeno da će se u Glavnom projektu navest njegova ukupna dužina i svi ostali tehnički detalji izgradnje. Obzirom da do ovog trenutka nije dostupan Glavni projekat, detaljni lokalnog puta ne mogu biti inkorporirani u Studiju. |
| 16. | Dio studije 2.4.2 Predložene lokacije za odlaganje građevinskog otpada nisu iskomunicirane sa lokalnim stanovništvom te lokacija koju je Gradonačelnik predložio nije prihvatljiva sa stanovišta da lokacija u prostorno planskoj dokumentaciji ima drugačiju namjenu, odnosno sportsko-rekreacionu zonu. Predviđeno odlaganje 1.575.000 m3 ne može fizički stati na devastiranu površinu oko već pripremljenog betoniranog bazena. Predviđeno odlagalište se nalazi uz samo obalu jezera HE Mostar i magistralni put M17 i svako podizanje terena iznad nivoa obale jezera i magistralnog puta je neprihvatljivo jer to predstavlja ponovnu devastaciju prostora predviđenog regulacijskim planom za druge namjene. U ovom pravcu studija nije ponudila alternativne lokacije za odlagalište građevinskog otpada koje je svakako trebala ponuditi. | Tokom faze izrade Studije o procjeni utjecaja na okoliš razmatrano je više alternativa za lokacije odlagališta građevinskog materijala. Sve alternative koje su razmatrane su morale biti odbačene zbog okolišnih aspekata zbog kojih se na tim mjestima na kraju nije moglo vršiti odlaganje materijala. U poglavlje 7.3. Studije o procjeni utjecaja na okoliš su ubačene i razmatrane alternative. Predložena lokacija odlagališta građevinskog otpada je odabrana odlukom Grada Mostara koji je dao svoju prethodnu suglasnost za navedenu lokaciju. |
| 17. | Dio studije 2.4.3 Lokalna infrastruktura nije obuhvatila zahtjeve svih prostora kroz koje prolazi dionica puta, te izrađivač studije nije organizirao prethodne razgovore u lokalnim zajednicama u pogledu zaštite i razvoja ugrožene lokalne infrastrukture gdje bi se prezentirali svi mogući uticaji gradnje dionice na postojeću infrastrukturu i opterećenje infrastrukture u toku gradnje dionice. | U poglavlju 2.4.3 Studije su navedeni samo zvanični zahtjevi lokalnih zajednica Gnojnice i Opine koji su pismeno upućeni JPAC u smislu realizacije projekata (re)konstrukcije lokalne infrastrukture. Što se tiče prethodnih razgovora u lokalnim zajednicama, izrađivač Studije je tokom faze utvrđivanja opsega organizovao konsultativne sastanke sa predstavnicima mjesnih zajednica Vrapčići, Gnojnice i Bijelo Polje. Ključne teme o kojima se razgovaralo tokom ovih sastanaka odnosile su se na izvore vode koje stanovnici koriste, korištenje zemljišnih parcela i puteva, korištenje ekosistemskih usluga, izvori izdržavanja lokalnog stanovništva, lokacije škola, zdravstvenih ustanova i groblja na teritoriji ove tri MZ, upoznavanje sa projektom i zabrinutosti u vezi sa uočenim projektnim rizicima i utjecajima. Osim toga, izrađivač studije se konsultovao i sa relevantnim ministarstvima i lokalnim vlastima, kao i nevladinim organizacijama. Rezultati svih konsultativnih sastanaka navedeni su u Studiji u poglavlju 4.1.12. |
| 18. | Dio studije 2.6 Sistem odvodnje površinskih voda nije dao nikakve odgovore na date primjedbe i sugestije dodatnih uticaja izgradnje ceste na već velike probleme naseljenih mjesta koje imaju zbog pojave površinskih voda koje se slijevaju sa terena predviđene trase u naseljena mjesta. | U poglavlju 2.6. je navedeno da trasa autoceste presijeca pojedine bujične tokove, potrebno će biti predvidjeti propuste za bujične i povremene tokove za evakuaciju ovakvih voda, kako se ne bi stvorile barijere koje bi sprječavale neometano oticanje vode prema recipijentu. Obzirom da projekat sistema odvodnje još nije izrađen, svi detalji vezani za unutrašnju i vanjsku odvodnju će biti obrađeni u Glavnom projektu, u kojem će biti uobzireni navedeni zahtjevi. |
| 19. | Dio studije 2.8 Bukobrani nije detaljnije obradila na koji način će se riješiti povećan uticaj buke na naselje kod otvorenog dijela trase, posebno stabilnosti barijera vodeći računa na jače vjetrove koji su karakteristični za ovaj predio. | U fazi izrade Glavnog projekta će se raditi detaljno modeliranje buke za predmetnu trasu na osnovu čega će se projektovati bukobrani na svim dijelovima gdje se ustanovi negativan utjecaj od povećanog nivoa buke. Projektanti će uzeti u obzir i vjetrove prilikom određivanja stabilnosti ovih struktura. |
| 20. | Dio 2.9.2 Zaštitna žičana ograda mora biti dovoljno visoka i čvrsta kako bi se spriječio prodor, najčešće koza koje lokalno stanovništvo uzgaja uz samu trasu, a ispaša im je uglavnom na terenu gdje prolazi dionica. | Svrha postavljanja zaštitnih žičanih ograda na autocestama je da se poveća sigurnost saobraćaja na način da se spriječi prelaz ljudi i divljači preko autoceste kao i ilegalno uključivanje vozila sa okolnih puteva na samu autocestu. Set uputa za projektovanje, nabavku, ugradnju i održavanje elemenata, objekata ili dijelova objekata na autocesti (JP Autoceste FBiH) detaljno navodi minimalne tehničke zahtjeve za sve elemente zaštitne žičane ograde, od kojih, za potrebe odgovora na ovaj komentar, izdvajamo da ograda treba biti visini od 1.400 mm, da pletivo može biti dodatno učvršćeno klinovima za tlo da bi se spriječilo podvlačenje životinja ispod ograde, te da ograda ima zatezne i srednje stubove koji joj daju čvrstinu. Zahvaljujući ovako izrađenoj ogradi će prodor koza i drugih životinja na autocestu biti onemogućen. |
| 21. | Dio 2.10 Upravljanje otpadom i materijalima trebao je detaljnije obraditi lokaciju deponovanja obzirom da predložena lokacija nije prihvatljiva, puteve kojim se otpad prevozi i načine zbrinjavanja (usitnjavanje, drobljenje, kipovanje...). Uspostaviti saradnju sa lokalnom deponijom komunalnog otpada sa ciljem rješavanja određenih pitanja. | Putevi kojima će prometovati kamioni koji odvoze otpad će biti definisani u sklopu Plana organizacije gradilišta, a odabrat će se putevi koji idu kroz najmanje naseljena mjesta. Sama lokacija odlagališta je predložena od strane Zavoda za prostorno uređenje grada Mostara uz prethodnu saglasnost Gradske uprave Grada Mostar. Pitanje deponije Uborak nije u nadležnosti JP Autoceste FBiH. Prema saznanjima izrađivača studije Gradska uprava Grada Mostar u saradnji sa međunarodnim institucijama radi na realizaciji projekta sanacije deponije Uborak. Potencijalna saradnja između izvođača radova i upravljača deponijom Uborak je moguća i potrebno ju je definirati u fazi uvođenja izvođača u posao, uz posredovanje Gradske uprave Grada Mostara. |
| 22. | U dijelu 4.1.1 Naselja, gdje se spominju naseljena mjesta posebnu pažnju treba posvetiti naselju Kuti gdje trasa počinje i gdje je predviđena priključna i isključna petlja koja će na kraju povezivati brzu cestu Mostar-Široki brijeg-Hrvatska. Također nisu detaljnije obrađene privredne djelatnosti koje su zastupljene pa pored toga nije navedena vojna kasarna sa strelištem koja se nalazi u okruženju trase koridora i priključne ceste. Posebna pažnja treba biti usmjerena na deponiju komunalnog otpada koja je na istom lokalitetu i koja će sadašnjim načinom rada uveliko biti ugrožavajući faktor za odvijanje saobraćaja. Snažni vjetrovi koji djeluju na ovom području utiču da velika količina otpada i prašine sa tijela deponije završava po okolnim voćnjacima, dvorištima i baštama kuća izgrađenih u blizini i koji će nedvojbeno završiti i na trasi AC a ogroman broj ptica raznosi otpad te zbog izvora hrane na deponiji skuplja se i nastanjuje oko deponije pa samim tim zbog veoma male udaljenosti deponije i trase puta će biti opasnost po saobraćaj na samoj dionici. | U poglavlju 4.1.1. su samo ukratko opisana naselja i prikazana mapa s naseljima duž trase. Predviđene petlje i povezivanje sa cestama je opisano u poglavlju 4.1.9 Saobraćajna infrastruktura. Privredne aktivnosti su opisane u drugim dijelovima istog poglavlja (lokalna ekonomija; zaposlenost, prihodi i izvori izdržavanja). Što se tiče vojne kasarne sa strelištem, JP Autoceste FBiH je u fazi rješavanja tog pitanja u saradnji sa Ministarstvom odbrane.Od strane eksperta-ornitologa je procijenjeno da 5.000 do 10.000 ptica svakodnevno dolaze na deponiju Uborak i ovo je u Studiji prepoznato kao sigurnosni problem za vozila u pokretu. Jedna od zaštitnih mjera navedenih u Studiji jeste postavljanje zaštitnih panela za ptice sa obje strane puta na stacionaži od 1+700+000 do 2+200+000 m. Prema saznanjima izrađivača studije, Gradska uprava Grada Mostar u saradnji sa međunarodnim institucijama radi na realizaciji projekta sanacije deponije Uborak, te se može očekivati da će do trenutka realizacije projekta autoceste problem letećeg otpada biti riješen. |
| 23. | Uz priključnu saobraćajnicu se nalazi industrijska zona Gajevi koja će generirati veći broj privrednih subjekata i vjerovatno doprinijeti do širenja naselja. | Industrijska zona će se širiti u skladu sa prostornom dokumentacijom, a očekuje se da će blizina autoputa doprinijeti daljnjem razvoju zone i privlačenju većeg broja investitora. |
| **Udruženje građana „Jer nas se tiče“** | | |
| R. br. | PRIMJEDBA | ODGOVOR ENOVA |
| 24. | Deponija Uborak i petlja na koridoru Vc Mostar Sjever isključuju jedno drugo. Deponija nije sanirana i sa njom se ne upravlja na dobar način tako da kese stalno lete po zraku, koje vjetar raznosi po okolnom zemljištu, ali i donosi na ulice Mostara. Dodatno, ptice koje su u velikom broju našle hranilište na otvorenim gomilama smeća deponije Uborak će predstavljati opasnost za promet vozila ovom dionicom. Tu je i ogroman smrad koji se širi oko deponije Uborak. Zrak oko deponije je već zagađen zapaljivim plinovima koji izlaze iz deponije, što će dodatno pogoršavati situaciju na ovoj dionici i dovoditi u opasnost sva vozila, jer je dovoljna jedna iskra da zapali metan koji se u oblacima širi oko deponije.  Ukoliko se deponija ne zatvori, bićemo u situaciji da će se na šoferska stakla kamiona i automobila koji tuda budu prolazili "lijepiti" plastične kese, koje će letiti po autoputu i ugrožavati promet; vozila će u vožnji ometati ptice koje će ili nisko letiti ili stajati na autoputu, a u slučaju požara cijelo područje oko deponije bi moglo eksplodirati radi oblaka metana koji stalno isparava iz iste. Bilo bi bolje, i to tražimo, da se građevinski materijal (zemlja i kamen) koji nastanu bušenjem tunela iskoriste za saniranje/zatrpavanje deponije Uborak (svih ploha koje postoje) nego na nasipanje obala Neretve. | Deponija Uborak nije predmet javne rasprave i ona nije u nadležnosti JP Autoceste FBiH. Za njeno saniranje su nadležni gradski i kantonalni organi vlasti. Osim toga, bitno je napomenuti da se iskopani materijal ne može iskoristiti za zatvaranje deponije Uborak jer ga nema dovoljno niti je odgovarajućeg sastava. Za zatvaranje deponije se trebaju koristiti i materijali kao što su glina i trava, te slojevi nepropusne folije. Jedini materijal koji bi se potencijalno mogao iskoristiti je šljunak koji bi služio kao drenažni sloj u debljini od pola metra. Kada se uzme u obzir da će ovim projektom nastati oko 1,5 miliona kubika inertnog građevinskog otpada, zanemarive količine šljunka bi se koristile za zatvaranje deponije Uborak (cca. 1-2%). Od strane eksperta-ornitologa je procijenjeno da 5.000 do 10.000 ptica svakodnevno dolaza na deponiju Uborak i ovo je u Studiji prepoznato kao sigurnosni problem za vozila u pokretu. Jedna od zaštitnih mjera navedenih u Studiji jeste postavljanje zaštitnih panela za ptice sa obje strane puta na stacionaži od 1+700+000 do 2+200+000 m. Prema saznanjima izrađivača Studije, Gradska uprava Grada Mostar u saradnji sa međunarodnim institucijama radi na realizaciji projekta sanacije deponije Uborak, te se može očekivati da će do trenutka realizacije projekta autoceste problem letećeg otpada biti riješen. |
| 25. | U poglavlju Studije 2.4.2 navodi se potencijalna lokacija odlagališta otpadnog materijala. Ko je odlučio o ovoj lokaciji i koji stručnjaci su konsultirani? | Izrađivač je ponudio lokaciju odlaganja građevinskog otpada koja po svojim karakteristikama odgovara toj svrsi. Dopisom od 30.12.2021. godine, broj 02-19-28066121, Grad Mostar je dao prethodnu saglasnost za predloženo potencijalno odlagalište građevinskog otpada i viška iskopanog materijala u površini cca. 350 000,00 m2 uz uvjet adekvatnog zbrinjavanja dovezenog materijala i pravilno uređenje lokacije za buduću namjenu - zona sporta i rekreacije. Iako je u ovom trenutku ta lokacija ilegalno odlagalište građevinskog otpada, odabirom te lokacije za odlaganje građevinskog otpada od izgradnje ove dionice, ona će se legalizirati i za nju će se dobiti sve potrebne dozvole. Po završetku gradnje dionice ova lokacija odlagališta će se zatvoriti i rekultivisati. |
| 26. | U Vrapčićima trasa prolazi blizu dvije farme (koza i peradi). Da li su ti ljudi bili prisutni na Javnoj raspravi i da li su informirani direktno o tome, obzirom da spadaju u zainteresiranu javnost? | U Studiji u poglavlju 4.1. je na više mjesta navedeno da se u blizini trase nalazi farma koza i farma peradi. Sva zainteresovana javnost je obaviještena o postupku javnog uvida i javne rasprave o studiji. Iz Liste prisutnih koja je priložena Zapisniku s javne rasprave nije moguće utvrditi da li su vlasnici farmi prisustvovali javnoj raspravi. |
| 27. | Gdje su informacije o kamenolomu Kuti i problemima te zajednice? | Vidjeti odgovor na pitanje br. 2. |
| 28. | Smatramo da je javna rasprava zakazana daleko od ugroženih zajednica, što nije zakonito budući da se javne rasprave trebaju održavati što bliže mjestu gdje je planiran projekat, u ovom slučaju su u pitanju Vrapčići i Kočine (Gnojnice). Također, javnu raspravu je bilo nužno organizovati poslije radnog vremena sa svrhom dolaska što većeg broja zainteresiranih lica. Na ovaj način je postignuta samo forma javne rasprave, ali ne i suština.  Nije obezbijeđen adekvatan pristup informacijama, jer u mjesnim zajednicama nije dostupna relevantna dokumentacija. Ovo je bitan faktor obzirom da dio zainteresirane javnosti nema pristup internetu i ne može proučiti dokumentaciju. Javna rasprava se mora organizovati na adekvatan, blagovremen i učinkovit način. U situacijama kada dio zainteresovane javnosti nije upućen u dokumentaciju o kojoj će biti riječi na javnoj raspravi, onda se ne može govoriti o adekvatnosti i učinkovitosti javne rasprave, a što je obaveza u skladu sa Aarhuskom konvencijom. Ovo je također primjer kako je rasprava održana u svrhu ispunjenja formalnih ali ne i suštinskih ciljeva. | Federalno ministarstvo okoliša i turizma vodi postupak ocjene Studije o procjeni utjecaja na okoliš za dionicu Mostar sjever-Mostar jug. U sklopu navedenog postupka organizovana je javna rasprava koja se spominje u navedenom komentaru. Izrađivač Studije o procjeni utjecaja na okoliš ne može se izjasniti po pitanju termina i lokacije javnih rasprava niti organizovanja dodatnih javnih rasprava, jer navedeno nije u njegovoj nadležnosti. |
| 29. | Zainteresovanu javnost niko nije uključio u proces odabira rute, a što je bilo nužno učiniti u skladu sa zakonom i Aarhuskom konvencijom, obzirom da se učešće osigurava u najranijim fazama donošenja odluka. Na ovaj način je javnosti onemogućeno da iskažu svoje mišljenje o opravdanosti rute i alternativnim rješenjima. Javnosti su se na raspravi morale predočiti tri varijante ruta, što nije učinjeno. Svim oštećenim licima je bilo nužno predočiti sve varijante ruta i tražiti njihovo mišljenje putem upitnika. | Predmet ove Studije nije 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. |
| 30. | U skladu sa svim prethodno navedenim predlažemo da se organizuje nova Javna rasprava u OŠ - Gnojnice i Vrapčićima u adekvatno vrijeme, odnosno nakon radnog vremena. | Federalno ministarstvo okoliša i turizma vodi postupak ocjene Studije o procjeni utjecaja na okoliš za dionicu Mostar sjever-Mostar jug. |
| 31. | Također, molimo da nam se odgovori na pitanje zašto se tražila nova varijanta puta poslije 2011. kad je tada Ceteor rekao da je ta varijanta najpovoljnija? Kome ovo nije odgovaralo? Zašto se ruta preorijentisala kroz naseljena mjesta kad se niko nije bunio protiv varijante iz 2011? Kako je ruta koja ima 5 tunela povoljnija na ovoj novoj dionici, kada je ranije bila opcija jednog tunela? | Predmet ove Studije nije 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. |
| 32. | Zašto nije unijeto mišljenje geodetskih konsultanata u studiji, speleologa (i stručnjaka za kraške krajeve), stručnjaka za vodu i vodene površine, ihtiologa što je u ovoj specifičnoj ruti veoma važno? Molimo odgovor na pitanje: Gdje su specifično ispitivanja rađena-lokacije? | Informacije o speleološkim objektima su prikupljene kao dio biodiverzitetskih istraživanja. Prema terenskom i literaturnom istraživanju, nema speleoloških objekata u krugu od 1 km s obje strane planirane autoceste. Najbliže poznate pećine su date u poglavlju Studije 4.2.4.4 Šišmiši, te Prilogu C-3: Šišmiši. Ipak, mogućnost otkrivanja novih speleoloških objekata tokom izgradnje je prepoznata od strane Izrađivača, te je u Studiji i Planu upravljanja biodiverzitetom navedena mjera kojom se propisuje obavezni speleološki monitoring tokom iskopa. U slučaju otkrivanja podzemnih struktura, obavezno je zaustavljanje radova do ustanovljenja stanja staništa i utvrđivanje njegove vrijednosti uz potrebne mjere zaštite podzemne faune. Biodiverzitetska istraživanja su se fokusirala na staništa, biljke, beskičmenjake, herpetofaunu, ptice i sisare kao elemente živog svijeta koji će biti pod vjerovatnim direktnim uticajem projekta. Ribe u fazi izrade Studije nisu prepoznate kao odlika pod utjecajem zbog položaja planirane autoceste koja nije u blizini rijeke Neretve i nepostojanja drugih stalnih vodnih tijela u Projektnom području. Lokacije svih biodiverzitetskih istraživanja su detaljno opisane u Knjizi 2: Tehnički prilozi koja je sastavni dio SPUO, kao i u poglavlju 4.2 Studije o procjeni utjecaja na okoliš. |
| 33. | Zašto nisu rađena vodoobskrbna ispitivanja? Poznato je da neka domaćinstva u Zaliku i Mazoljicama crpe vodu sa 20-25 m dubine (kako će ovo biti ugroženo), a u Studiji se ne vidi da su ikakve bušotine rađene. | U Studiji je navedeno da Glavni projekat treba uključivati potrebne mjere za zaštitu lokalnog izvora u Suhom Dolu, te je obavezan monitoring stanja kvalitete vode na datom izvorištu. U fazi izrade studije nisu bile dostupne informacije o svim domaćinstvima koja crpe vodu, ali je studijom predviđeno da se uradi identifikacija svih takvih bušotina i redovno prati stanje kvaliteta vode u saradnji sa vodovodnim preduzećem iz Mostara u toku trajanja radova. |
| 34. | Dodatno, kada se govori o flori i fauni, barata se sa činjenicama poznatim iz literature, a ne sa činjeničnim stanjem. | Podaci o flori i fauni projektnog područja su prikupljeni pregledom literature, ali i terenskim istraživanjima sprovedenim 2020. godine. Ključne prikupljene informacije su predočene u Studiji, dok je više detalja dato u Knjizi 2: Tehnički prilozi za svaku od istraživanih skupina: Prilog A, B, C-1, C-2, C-3, C-4. |
| **Udruga Eko dvogled** | | |
| R. br. | PRIMJEDBA | ODGOVOR ENOVA |
| 35. | Smatramo da je javna rasprava zakazana daleko od ugroženih zajednica, što nije zakonito budući da se javne rasprave trebaju održavati što bliže mjestu gdje je planiran projekat, u ovom slučaju su u pitanju Vrapčići i Kočine (Gnojnice).  Također, javnu raspravu je bilo nužno organizovati poslije radnog vremena sa svrhom dolaska što većeg broja zainteresiranih lica. Na ovaj način je postignuta samo forma javne rasprave, ali ne i suština.  Nije obezbijeđen adekvatan pristup informacijama, jer u mjesnim zajednicama nije dostupna relevantna dokumentacija. Ovo je bitan faktor obzirom da dio zainteresirane javnosti nema pristup internetu i ne može proučiti dokumentaciju. Javna rasprava se mora organizovati na adekvatan, blagovremen i učinkovit način.  U situacijama kada dio zainteresovane javnosti nije upućen u dokumentaciju o kojoj će biti riječi na javnoj raspravi, onda se ne može govoriti o adekvatnosti i učinkovitosti javne rasprave, a što je obaveza u skladu sa Aarhuskom konvencijom.  Ovo je također primjer kako je rasprava održana u svrhu ispunjenja formalnih ali ne i suštinskih ciljeva. | Federalno ministarstvo okoliša i turizma vodi postupak ocjene Studije o procjeni utjecaja na okoliš za dionicu Mostar sjever-Mostar jug. U sklopu navedenog postupka organizovana je javna rasprava koja se spominje u navedenom komentaru. Izrađivač Studije o procjeni utjecaja na okoliš ne može se izjasniti po pitanju termina i lokacije javnih rasprava niti organizovanja dodatnih javnih rasprava, jer navedeno nije u njegovoj nadležnosti. |
| 36. | Zainteresovanu javnost niko nije uključio u proces odabira rute, a što je bilo nužno učiniti u skladu sa zakonom i Aarhuskom konvencijom, obzirom da se učešće osigurava u najranijim fazama donošenja odluka. Na ovaj način je javnosti onemogućeno da iskažu svoje mišljenje o opravdanosti rute i alternativnim rješenjima. Javnosti su se na raspravi morale predočiti tri varijante ruta, što nije učinjeno. Svim oštećenim licima je bilo nužno predočiti sve varijante ruta i tražiti njihovo mišljenje putem upitnika. | 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 koja ide Podveležom 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 Autoceste FBiH. |
| 37. | U skladu sa svim prethodno navedenim predlažemo da se organizuje nova Javna rasprava u OŠ - Gnojnice i Vrapčićima u adekvatno vrijeme, odnosno nakon radnog vremena. | Federalno ministarstvo okoliša i turizma vodi postupak ocjene Studije o procjeni utjecaja na okoliš za dionicu Mostar sjever-Mostar jug. U sklopu navedenog postupka organizovana je javna rasprava koja se spominje u navedenom komentaru. Izrađivač Studije o procjeni utjecaja na okoliš ne može se izjasniti po pitanju organizovanja dodatnih javnih rasprava, jer navedeno nije u njegovoj nadležnosti. |
| 38. | Također, molimo da nam se odgovori na pitanje zašto se tražila nova varijanta puta poslije 2011. kad je tada Ceteor rekao da je ta varijanta najpovoljnija? Kome ovo nije odgovaralo? Zašto se ruta preorjentisala kroz naseljena mjesta kad se niko nije bunio protive varijante iz 2011.? Kako je ruta koja ima 5 tunela povoljnija na ovoj novoj dionici (bila je opcija jednog tunela u varijanti iz 2011)? | Navedeno pitanje nije tema javne rasprave. Upit vezano za odabir najoptimalnije varijante sve zainteresirane strane mogu poslati na adresu Federalnog ministarstva prostornog uređenja koje je vodilo postupak usvajanja Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine „Autocesta na koridoru Vc“. |
| 39. | Zašto nije unijeto mišljenje geodetskih konsultanata u studiji, speleologa (i stručnjaka za kraške krajeve), stručnjaka za vodu i vodene površine, ihtiologa što je u ovoj specifičnoj ruti veoma važno? Molimo odgovor na pitanje: Gdje su specifično ispitivanja rađena - lokacije? | Angažman geodetskih konsultanata će biti potreban tek u fazi snimanja trase, a koja će se najranije vršiti za potrebe eksproprijacije.  Stručnjak za vodu i vodene površine je bio angažovan tokom izrade Studije.  Informacije o speleološkim objektima su prikupljene kao dio biodiverzitetskih istraživanja. Prema terenskom i literaturnom istraživanju, nema speleoloških objekata u krugu od 1 km s obje strane planirane autoceste. Najbliže poznate pećine su date u poglavlju Studije 4.2.4.4 Šišmiši, te Prilogu C-3: Šišmiši. Ipak, mogućnost otkrivanja novih speleoloških objekata tokom izgradnje je prepoznata od strane izrađivača, te je u Studiji i Planu upravljanja biodiverzitetom navedena mjera kojom se propisuje obavezni speleološki monitoring tokom iskopa. U slučaju otkrivanja podzemnih struktura, obavezno je zaustavljanje radova do ustanovljenja stanja staništa i utvrđivanje njegove vrijednosti uz potrebne mjere zaštite podzemne faune.  Biodiverzitetska istraživanja su se fokusirala na staništa, biljke, beskičmenjake, herpetofaunu, ptice i sisare kao elemente živog svijeta koji će biti pod vjerovatnim direktnim uticajem projekta. Ribe u fazi izrade Studije nisu prepoznate kao odlika pod utjecajem zbog položaja planirane autoceste koja nije u blizini rijeke Neretve i nepostojanja drugih stalnih vodnih tijela u Projektnom području. Lokacije svih biodiverzitetskih istraživanja su detaljno opisane u Knjizi 2: Tehnički prilozi koja je sastavni dio SPUO, kao i u poglavlju 4.2 Studije o procjeni utjecaja na okoliš.  Lokacije ispitivanja zraka, buke i tla su navedene u Studiji koordinatama i pratećim slikama, a mogu se pogledati u poglavljima 4.4, 4.5.5 i 4.8. |
| 40. | U poglavlju Studije 2.4.2 navodi se potencijalna lokacija odlagališta otpadnog materijala. Ko je odlučio o ovoj lokaciji i koji stručnjaci su konsultirani? | Izrađivač je ponudio lokaciju odlaganja građevinskog otpada koja po svojim karakteristikama odgovara toj svrsi.  Dopisom od 30.12.2021. godine, broj 02-19-28066121, Grad Mostar je dao prethodnu saglasnost za predloženo potencijalno odlagalište građevinskog otpada i viška iskopanog materijala u površini cca. 350 000,00 m2 uz uvjet adekvatnog zbrinjavanja dovezenog materijala i pravilno uređenje lokacije za buduću namjenu - zona sporta i rekreacije. Iako je u ovom trenutku ta lokacija ilegalno odlagalište građevinskog otpada, odabirom te lokacije za odlaganje građevinskog otpada od izgradnje ove dionice, ona će se legalizirati i za nju će se dobiti sve potrebne dozvole. Po završetku gradnje dionice ova lokacija odlagališta će se zatvoriti i rekultivisati. Ovaj utjecaj je obrađen u Studiji o procjeni utjecaja na okoliš za dionicu Mostar sjever-Mostar jug. |
| 41. | Deponija Uborak i petlja na koridoru Vc Mostar Sjever isključuju jedno drugo. Deponija nije sanirana i sa njom se ne upravlja na dobar način tako da kese stalno lete po zraku, koje vjetar raznosi po okolnom zemljištu, ali i donosi na ulice Mostara. Ukoliko se deponija ne zatvori, bićemo u situaciji da će se na šoferska stakla kamiona i automobila koji tuda budu prolazili “lijepiti” plastične kese, koje će letiti po autoputu i ugrožavati promet. Bilo bi bolje, i to tražimo, da se građevinski materijal (zemlja i kamen) koji nastanu bušenjem tunela iskoriste za saniranje/zatrpavanje deponije Uborak (svih 3 ili 5 ploha, ne znamo koliko će ih do tada biti) nego na nasipanje pored obala Neretve. | Budući Izvođač radova će sam odlučivati kako i koliko materijala će mu trebati za izgradnju dionice autoceste. Uz to, na dionici ima jako puno iskopa tunela i sigurno će dosta materijala iz toga poslužiti za izgradnju autoceste. Saniranje deponije Uborak nije u nadležnosti JP Autoceste FBiH, a količina inertnog iskopnog materijala nije dovoljna za zatvaranje neponije niti je odgovarajućeg sastava. |
| 42. | U Vrapčićima trasa prolazi blizu dvije farme (koza i peradi). Da li su ti ljudi prisutni na Javnoj raspravi i da li su informirani direktno o tome, obzirom da spadaju u zainteresiranu javnost? | Sva zainteresovana javnost je obaviještena o postupku javnog uvida i javne rasprave o studiji. Iz Liste prisutnih koja je priložena Zapisniku s javne rasprave nije moguće utvrditi da li su vlasnici farmi prisustvovali javnoj raspravi. |
| 43. | Gdje su informacije o kamenolomu Kuti i problemima te zajednice? | Vidjeti odgovor na pitanje br. 2. |
| 44. | Na dalje, navodi se kako put nastavlja tik iznad Kočina. Ovaj prijedlog odstupa od prvobitne lokalne varijante. | Investitor ima pravo na pomjeranje trase 25 m od trase koja je ucrtana u Prostorni plan područja posebnih obilježja. Pomjeranje nivelete trase se vrši najčešće radi smanjenja kompleksnosti građevinskih radova i radi smanjenja količine iskopanih materijala. |
| 45. | Zašto nisu rađena vodoobskrbna ispitivanja? Poznato je da neka domaćinstva u Zaliku i Mazoljicama crpe vodu sa 20-25 m dubine (kako će ovo biti ugroženo), a u Studiji se ne vidi da su ikakve bušotine rađene. | Prema podacima iz Dnevnika bušenja koji je dio Misije G1, što je i navedeno u poglavlju 4.3.2 Hidrogeologija, bušenje je izvedeno na ukupno 8 lokacija duž planirane trase. Prema dnevniku bušenja, sedam je uzoraka suho te na tim mjestima nije dokazana prisutnost podzemne vode. Uz to, u projektnom području nema stalnih vodotoka. U Studiji je navedeno da Glavni projekat treba uključivati potrebne mjere za zaštitu lokalnog izvora u Suhom Dolu, te je obavezan monitoring stanja kvalitete vode na datom izvorištu. |
| 46. | Dodatno, kada se govori o flori i fauni, barata se sa činjenicama poznatim iz literature, a ne sa činjeničnim stanjem. | Podaci o flori i fauni projektnog područja su prikupljeni pregledom literature, ali i terenskim istraživanjima sprovedenim 2020. godine. Ključne prikupljene informacije su predočene u Studiji, dok je više detalja dato u Knjizi 2: Tehnički prilozi za svaku od istraživanih skupina. |
| 47. | Ništa ne piše o podzemnom Vojnom skloništu za avione u ovoj regiji, u koje može stati šest borbenih aviona MIG. Šta je sa vojnom imovinom (zemljištem) preko kojeg je planirano graditi autoput?  Obuhvata li Studija situaciju kada budemo članica NATO? | Aerodrom i vojna imovina su bili predmet SPUO za dionicu Mostar jug-tunel Kvanj. Shodno tome Aerodrom se nije obrađivao u sklopu Studije o procjeni utjecaja na okoliš za dionicu Mostar sjever-Mostar jug. Napominjemo da je Ministarstvo odbrane BiH izdalo saglasnost JP Autoceste FBiH 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.  Studija ne obuhvata scenariji u kojem je BiH članica NATO pakta. |
| 48. | Studija ne obuhvata arheologiju, paušalno se donosi prema spomenicima. Zaštititi spomenik prilikom izgradnje je samo mali dio zaštite. Kisele kiše i teški metali direktno utiču na oštećenja. Kako je predviđeno da se to spriječi? | Vidjeti odgovor na pitanje br. 5. |
| **Eko udruga Majski cvijet** | | |
| R. br. | PRIMJEDBA | ODGOVOR ENOVA |
| 49. | Smatramo da je javna rasprava zakazana daleko od ugroženih zajednica, što nije zakonito budući da se javne rasprave trebaju održavati što bliže mjestu gdje je planiran projekat, u ovom slučaju su u pitanju Vrapčići i Kočine (Gnojnice).  Također, javnu raspravu je bilo nužno organizovati poslije radnog vremena sa svrhom dolaska što većeg broja zainteresiranih lica. Na ovaj način je postignuta samo forma javne rasprave, ali ne i suština.  Nije obezbijeđen adekvatan pristup informacijama, jer u mjesnim zajednicama nije dostupna relevantna dokumentacija. Ovo je bitan faktor obzirom da dio zainteresirane javnosti nema pristup internetu i ne može proučiti dokumentaciju. Javna rasprava se mora organizovati na adekvatan, blagovremen i učinkovit način.  U situacijama kada dio zainteresovane javnosti nije upućen u dokumentaciju o kojoj će biti riječi na javnoj raspravi, onda se ne može govoriti o adekvatnosti i učinkovitosti javne rasprave, a što je obaveza u skladu sa Aarhuskom konvencijom.  Ovo je također primjer kako je rasprava održana u svrhu ispunjenja formalnih ali ne i suštinskih ciljeva. | Vidjeti odgovor na pitanje br. 35 iznad. |
| 50. | Zainteresovanu javnost niko nije uključio u proces odabira rute, a što je bilo nužno učiniti u skladu sa zakonom i Aarhuskom konvencijom, obzirom da se učešće osigurava u najranijim fazama donošenja odluka. Na ovaj način je javnosti onemogućeno da iskažu svoje mišljenje o opravdanosti rute i alternativnim rješenjima. Javnosti su se na raspravi morale predočiti tri varijante ruta, a što nije učinjeno. Svim oštećenim licima je bilo nužno predočiti sve varijante ruta i tražiti njihovo mišljenje putem upitnika. | Vidjeti odgovor na pitanje br. 36 iznad. |
| 51. | U skladu sa svim prethodno navedenim predlažemo da se organizuje nova Javna rasprava u OŠ - Gnojnice i Vrapčićima u adekvatno vrijeme, odnosno nakon radnog vremena. | Vidjeti odgovor na pitanje br. 37 iznad. |
| 52. | Također, molimo da nam se odgovori na pitanje zašto se tražila nova varijanta puta poslije 2011. kad je tada Ceteor rekao da je ta varijanta najpovoljnija? Kome ovo nije odgovaralo? Zašto se ruta preorijentisala kroz naseljena mjesta kad se niko nije bunio protive varijante iz 2011.? Kako ima 5 tunela na ovoj novoj dionici ( mogućnost jednog tunela u varijanti iz 2011)? | Vidjeti odgovor na pitanje br. 38 iznad. |
| 53. | Zašto nije unijeto mišljenje geodetskih konsultanata u studiji, speleologa (i stručnjaka za kraške krajeve), stručnjaka za vodu i vodene površine, ihtiologa što je u ovoj specifičnoj ruti veoma važno? Gdje su specifično ispitivanja rađena - lokacije? | Vidjeti odgovor na pitanje br. 39 iznad. |
| 54. | Deponija Uborak i petlja na Koridoru Vc Mostar Sjever isključuju jedno drugo. Deponija nije sanirana i sa njom se ne upravlja na dobar način tako da kese stalno lete po zraku, koje vjetar raznosi po okolnom zemljištu, ali i donosi na ulice Mostara. Ukoliko se deponija ne zatvori, bićemo u situaciji da će se na šoferska stakla kamiona i automobila koji tuda budu prolazili “lijepiti” plastične kese, koje će letiti po autoputu i ugrožavati promet. Bilo bi bolje, i to tražimo, da se građevinski materijal (zemlja i kamen) koji nastanu bušenjem tunela iskoriste za saniranje/zatrpavanje deponije Uborak (svih 3 ili 5 ploha, ne znamo koliko će ih do tada biti) nego na nasipanje pored obala Neretve. | Vidjeti odgovor na pitanje br. 41 iznad. |
| 55. | U poglavlju Studije 2.4.2 navodi se potencijalna lokacija odlagališta otpadnog materijala. Ko je odlučio o ovoj lokaciji i koji stručnjaci su konsultirani? | Vidjeti odgovor na pitanje br. 40 iznad. |
| 56. | U Vrapčićima prolazi blizu dvije farme (koza i peradi) jesu li ti ljudi prisutni na Javnoj raspravi i da li su informirani direktno obzirom da spadaju u zainteresiranu javnost? | Vidjeti odgovor na pitanje br. 42 iznad. |
| 57. | Gdje su informacije o kamenolomu Kuti i problemima te zajednice? | Vidjeti odgovor na pitanje br. 43 iznad. |
| 58. | Na dalje, navodi se kako put nastavlja tik iznad Kočina. Ovaj prijedlog odstupa od prvobitne lokalne varijante. | Vidjeti odgovor na pitanje br. 44 iznad. |
| 59. | Zašto nisu rađena vodoobskrbna ispitivanja? Poznato je da neka domaćinstva u Zaliku i Mazoljicama crpe vodu sa 20-25 m dubine (kako će ovo biti ugroženo) i ne vidi se u Studiji da su ikakve bušotine rađene. | Vidjeti odgovor na pitanje br. 45 iznad. |
| 60. | Na dalje, barata se sa činjenicama poznatih iz literature, a ne činjeničnim stanjem kad se govori o flori i fauni. | Vidjeti odgovor na pitanje br. 46 iznad. |
| 61. | Ništa ne piše o perspektivnoj vojnoj imovini podzemnom Vojnom skloništu za avione u ovoj regiji, u koje može stati šest borbenih aviona MIG. | Vidjeti odgovor na pitanje br. 47 iznad. |
| **IZVJEŠTAJ O PRIHVATLJIVOSTI STUDIJE O PROCJENI UTJECAJA NA OKOLIŠ –**  **Stručna komisija za ocjenu SPUO za izgradnju dionice na koridoru Vc Mostar sjever-Mostar jug**  **prof. dr. sc. Svjetlana Stanić-Koštroman** | | |
| R. br. | PRIMJEDBA | ODGOVOR ENOVA |
| 62. | Studija procjene utjecaja na okoliš za dionicu Mostar sjever - Mostar jug strukturirana je kroz 16 poglavlja, te sadržajno zadovoljava u pogledu obveznih informacija definiranih Pravilnikom. Dakle, sukladno članku 4. navedenog Pravilnika, Studija sadrži sljedeća poglavlja:   1. Podaci o nosiocu projekta s Izvodom iz sudskog registra (Prilog 1), 2. Podaci o projektu i opis projekta, 3. Podaci o lokaciji i opis lokacije projekta, 4. Opis okoliša koji bi mogao biti ugrožen projektom, 5. Opis mogućih značajnih utjecaja projekta, 6. Prijedlog mjera zaštite okoliša predviđenih radi izbjegavanja, sprečavanja ili smanjenja te neutraliziranja mogućih značajnih štetnih utjecaja na okoliš, 7. Opis alternativnih rješenja, 8. Opis relevantnih aspekata postojećeg stanja okoliša, 9. Metode predviđanja ili dokaza koji se koriste za utvrđivanje i procjenu značajnih utjecaja na okoliš, uključujući detalje o poteškoćama, 10. Opis očekivanih značajnih štetnih učinaka projekta na okoliš koji proizlaze iz podložnosti projekta rizicima od velikih nesreća i/ili katastrofa, 11. Zaključak, 12. Netehnički rezime, 13. Informacije o poteškoćama, 14. Reference i literatura, 15. Spisak propisa i 16. Ostali podaci i informacije.   Osim navedenih sadržaja, Studija sadrži i zapisnike s održanih sastanaka sa zainteresiranim stranama, sukladno članku 74, stavak 2 Pravilnika, koji su priloženi u sklopu Priloga 2.  Sukladno oblasti na koju sam imenovana po Rješenju (UP-I 05/2-02-19-5-9-1/22 SN), posebnu pozornost usmjerila sam na dijelove Studije procjene utjecaja na okoliš koji se odnose podatke, mjere i aktivnosti vezane uz staništa i biološku raznolikost.  Podaci o staništima i biološkoj raznolikosti su prikazani u sklopu poglavlja 4. Opis okoliša koji bi mogao biti ugrožen projektom (potpoglavlje 4.2.). Navedeni podaci temelje se dijelom na podacima prethodno urađenih studija utjecaja na okoliš, te terenskim istraživanjima, a detaljno su prikazani kroz tehničke priloge (Prilog A. Staništa, vegetacija i invazivne vrste; Prilog B. Beskralježnjaci; Prilog C. Kralježnjaci: C-1. Herpetofauna, C-2. Ornitofauna, C-3. Sisavci – šišmiši i C-4. Krupni sisavci) koji nadopunjuju Studiju i prikazani su u sklopu Knjige 2.  Prikazani podaci pokazuju relativno dobru reprezentativnost, s obzirom da je riječ uglavnom o degradiranim staništima, no zbog oskudnosti podataka prethodnih istraživanja za pojedine skupine, kao i ograničenog opsega i poteškoća kod poduzetih terenskih istraživanja, prikazani podaci se mogu smatrati preliminarnim. Stoga preporučam provedbu terenskih istraživanja i tijekom sezona proljeće/ljeto, osobito za staništa, floru, faunu beskralješnjaka, ornitofaunu, faunu šišmiša uz primjenu odgovarajuće metodologije istraživanja za svaku od skupina u fazi predizgradnje, kao i kontinuiranu provedbu programa monitoringa staništa, flore i faune tijekom i nakon izgradnje.  Uzeti su o obzir relevantni dokumenti s aspekta zaštite biološke raznolikosti i zaštićenih područja.  Metodologija prikupljanja podataka i terenskih istraživanja staništa i biološke raznolikosti prikazana je sukladno pravilima struke. | Komentar primljen k znanju.  Potreba za dodatnim istraživanjima biodiverziteta je prepoznata i od izrađivača Studije i propisana kao neophodna radnja prije početka izgradnje. |
| 63. | Podaci o biološkoj raznolikosti pojedinih skupina su nepotpuni zbog nedostatnih preliminarnih istraživanja projektnog područja i ograničenog opsega provedenih terenskih istraživanja. Naime, terenska istraživanja obavljana su tijekom rujna i listopada, u razdoblju koje nije optimalno za istraživanja većine skupina.  Istraživanja biološke raznolikosti bi trebala obuhvati i razdoblje proljeće-rano ljeto, kako bi se prikazani podaci o biološkoj raznolikosti mogli smatrati relevantnim.  Prikazani su relevantni utjecaji na staništa i biološku raznolikost u svim fazama: predizgradnje, izgradnje i rada, sukladno dostupnim podacima. Također, navedeno je da će utjecaji eventualno dopuniti i doraditi u ovisnosti o dobivenih rezultata u proljetnom razdoblju.  Ublažavanje posljedica po staništa i biološku raznolikost navedeni su u Planu upravljanja bioraznolikošću (PUB).  Alternativa „bez projekta“ nije razmatrana jer je ocjenjena neodrživom opcijom.  Sukladno sadržaju Studije utjecaja na okoliš za projekat izgradnje dionice autoceste na koridoru Vc Mostar sjever - Mostar jug, izrađenu od strane ENOVA d.o.o. Sarajevo zaključno smatram da ista zadovoljava zahtjeve definirane Pravilnikom o sadržaju studije o procjeni utjecaja na okoliš. Stoga predlažem prihvaćanje Studije utjecaja na okoliš za projekat izgradnje dionice autoceste na koridoru Vc Mostar sjever - Mostar jug, uz obvezu primjene predloženih istraživanja, mjera zaštite i programa monitoringa staništa i biološke raznolikosti. | Vremenski okvir projekta je uvjetovao period u kojem je bilo moguće vršiti istraživanja. Činjenica da ljeto i jesen nisu optimalna za istraživanja biodiverziteta je prepoznata od strane izrađivača koji je u sklopu propisanih mjera mitigacije i Plana upravljanja biodiverzitetom naložio dodatna istraživanja koja trebaju pokriti proljeće i rano ljeto. |
| **IZVJEŠTAJ O PRIHVATLJIVOSTI STUDIJE O PROCJENI UTJECAJA NA OKOLIŠ –**  **Stručna komisija za ocjenu SPUO za izgradnju dionice na koridoru Vc Mostar sjever-Mostar jug**  **Mr. Sc. Radoslav Udovičić, dipl. ing. građ.** | | |
| R. br. | PRIMJEDBA | ODGOVOR ENOVA |
| 64. | Studija uticaja na okoliš za projekat izgradnje dionice autoceste na koridoru Vc Mostar sjever - Mostar jug je urađena u skladu sa čl. 4 Pravilnika o sadržaju studije uticaja na okolš, ali ju je sukladno čl. 74. Zakona o zaštiti okoliša potrebno dopuniti Planom o upravljanju otpadom.U uvodnom dijelu Studije dati su podaci o nosiocu projekta. U drugom dijelu je detaljno opisan projekt, a u trećem podaci o lokaciji (Lokacija projekta Prostorno-planska dokumentacija Položaj u odnosu na zaštićena područja Područje utjecaja projekta Procjena emisija i količine i vrste otpada tokom građenja i operativne faze). U četvrtom dijelu je opisan okoliš na koji aktivnosti projekta imaju utjecaj.  U petom poglavlju je opisan mogući značajniji utjecaj na okoliš. U šestom poglavlju dat je prijedlog mjera zaštite okoliša predviđenih radi izbjegavanja, sprečavanja ili smanjivanja te ako je to moguće neutralizacije mogućih značajnijih štetnih utjecaja na okoliš. U sedmom poglavlju dat je Opis alternativnih rješenja. U osmom poglavlju je dat opis relevantnih aspekata postojećeg stanja okoliša.  U devetom i desetom poglavlju date su metode predviđanja ili dokaza koje se koriste za utvrđivanje i procjenu značajnih utjecaja na okoliš te opis očekivanih značajnih štetnih utjecaja na okoliš.  Poglavlje jedanaesto obuhvaća zaključke  Poglavlje dvanaesto je netehnički rezime. | U skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša („Službene novine FBiH", br. 15/21) za projekte za koje nije potrebno pribaviti okolišnu dozvolu uz Studiju o procjeni utjecaja na okoliš nije potrebno dostaviti Plan upravljanja otpadom. |
| 65. | Studija je obradila mogući uticaj projekta na zagađenje zraka i povećanje buke kao i predložila rješenja da se uticaji svedu u veličine propisane odgovarajućim zakonima i pravilnicima. Poslije izrade Plana o upravljanju otpadom može se prihvatiti. | Vidjeti prethodni komentar iznad. |
| **IZVJEŠTAJ O PRIHVATLJIVOSTI STUDIJE O PROCJENI UTJECAJA NA OKOLIŠ –**  **Stručna komisija za ocjenu SPUO za izgradnju dionice na koridoru Vc Mostar sjever-Mostar jug**  **Dr.sc. Danijela Petrović, izv. prof. biolog-ekolog** | | |
| R. br. | PRIMJEDBA | ODGOVOR ENOVA |
| 66. | Studija uticaja na okoliš za projekat izgradnje dionice autoceste na koridoru Vc Mostar sjever - Mostar jug je urađena u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša, članak 74, stav (1).U uvodnom dijelu Studije dati su podaci o nosiocu projekta.U drugom dijelu je detaljno opisan projekt, a u trećem podaci o lokaciji (Lokacija projekta Prostorno-planska dokumentacija Položaj u odnosu na zaštićena područja Područje utjecaja projekta Procjena emisija i količine i vrste otpada tokom građenja i operativne faze) U četvrtom dijelu je opisan okoliš na koji aktivnosti projekta imaju utjecaj. U petom poglavlju je opisan mogući značajniji utjecaj na okoliš.Prijedlog mjera zaštite okoliša predviđenih radi izbjegavanja, sprečavanja ili smanjivanja te ako je to moguće neutralizacije mogućih značajnijih štetnih utjecaja na okoliš dat je u poglavlju 6.  Opis alternativnih rješenja dat je u poglavlju 7, a u poglavlju 8 je dat opis relavatnih aspekata postojećeg stanja okoliša. Poglavlja 9 i 10 daju metode predviđanja ili dokaza koje se koriste za utvrđivanje i procjenu značajnih utjecaja na okoliš te opis očekivanih značajnih štetnih utjecaja na okoliš. Poglavlje 11 obuhvaća zaključke, a 12 je netehnički rezime. | Komentar primljen k znanju. |
| 67. | Lokacije za građevinski otpad je 25 m od rijeke Neretve (Naglašene su moguće opasnosti ali i načini prevencije). | Komentar primljen k znanju. |
| 68. | Djelimično su opisani izvori i bušotine ovoga područja. Možda detaljnije opisati kvalitetu te vode (i zbog korištenja).  Mada bi bilo bolje da je više rađeno terenskih istraživanja (obzirom na rokove opravdano je izostalo). | Prema podacima iz Dnevnika bušenja, koji je dio Misije G1, bušenje je izvedeno na ukupno 8 lokacija duž planirane trase autoceste. Prema dnevniku bušenja, sedam je uzoraka suho te na tim mjestima nije dokazana prisutnost podzemne vode. Uz to, u Projektnom području nema stalnih vodotoka. Povremeni, sezonski potoci se javljaju u proljeće nakon topljenja snijega i za vrijeme kišnih perioda. Uzimajući u obzir vremenski okvir projekta i vrijeme izrade Studije u kasno ljeto i jesen 2020. godine, korita povremenih vodotokova su bila suha i nije bilo moguće izvršiti uzorkovanje i ispitivanje kvalitete vode. Međutim, kao što je navedeno u Studiji, Glavni projekat treba uključivati potrebne mjere za zaštitu lokalnog izvora u Suhom Dolu i lokalinih bušotina koje koristi lokalno stanovništvo, te je obavezan monitoring stanja kvalitete vode na ovim lokacijama. |
| 69. | Studija uticaja na okoliš za projekat izgradnje dionice autoceste na koridoru Vc Mostar sjever - Mostar jug se može prihvatiti. Glavni nedostatak Studije je što u javnim raspravama je sudjelovalo jako malo stanovnika istraživanog područja. Nedostatak je i nedovoljno terenskoga istraživanja, ali su zato svi pisani relevantni podaci iskorišteni za izradu Studije. | Komentar primljen k znanju. |

Dopunjena studija dostavljena je članovima stručne komisije a u vezi ispunjenja zahtjeva koje su stavili pred izrađivača Studije i investitora, uz strogo poštivanje mjera zaštite okoliša u fazi pripreme, izgradnje i eksploatacije predmetne dionice autoputa.

Dana 21.04.2022. godine nacrt Rješenja o prihvatanju Studije uticaja na okoliš za predmetni projekat u skladu sa čl. 72 stav (4) Zakona postavljeno je na službenu web stranicu Ministarstva: *\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_* od \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ na koji se cjelokupna javnost mogla izjasniti i dostaviti primjedbe u roku od 8 dana.

U ostavljenom roku primjedbe je \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Nakon što je proveden cijeli postupak izrade i ocjene Studije uticaja na okoliš iz člana 71. i postupka provedenog prema odredbama čl. 72. do 78. Zakona o zaštiti okoliša, utvrđeno je da \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ uslovi iz navedenih zakonskih odredbi za donošenje rješenja o \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Studije uticaja na okoliš.

Nakon što je stručna komisija dostavila izvještaje na dopunjenu studiju uticaja na okoliš \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2022. godine, prihvaćeno je \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ mišljenje Stručne komisije za ocjenu Studije iz člana 78. Zakona, u kojem je navedeno da je Studija pravilno izrađena, da je pravilno proveden postupak za izradu Studije i da sadrži sva pitanja utvrđena za Studiju iz člana 5., 6. i 7. Pravilnika o sadržaju studije uticaja na okoliš, te je radi toga valjalo na osnovu člana 79. stav (1) Zakona o zaštiti okoliša, odlučiti kao u dispozitivu ovog rješenja.

**Uputa o pravnom lijeku:**

Ovo rješenje je konačno u upravnom postupku i protiv njega nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor tužbom pred Kantonalnim sudom u Sarajevu u roku od 30 dana od dana prijema ovog rješenja.

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

**dr. Edita Đapo**

*Dostavljeno:*

* *JP Autoceste FBiH, ul. Dubrovačka br. 6, Sarajevo*
* *Federalno ministarstvo prostornog uređenja,*

*Hamdije Čemerlića 2, 71 000 Sarajevo,*

* *Grad Mostar, Odjel za urbanizam i graditeljstvo, 88 000 Mostar,*
* *Ministarstvo trgovine, turizma i zaštite okoliša HNK, Braće Fejića bb, 88 000 Mostar,*
* *UG „Jer nas se tiče“, Vrapčići, 88 000 Mostar*
* *Udruženje „Eko Dvogled“, Alekse Šantića 14, 88 000 Mostar*
* *Aarhus centar Sarajevo, B. Mutevelića 39, 71 000 Sarajevo*
* *Udruženje građana Majski cvijet Buna, Zaton bb, 88 000 Mostar,*
* *Udruženje građana „Eko Vrapčići“, Vrapčići bb, 88 000 Mostar*
* *Sektor za okolinske dozvole*
* *a/a*

*Izradila: Suada Numić*

*Kontrolisao: Stjepan Matić*

1. [↑](#footnote-ref-1)