

KOMENTAR	ODGOVOR
<p><b>AGENCIJA ZA VODNO PODRUCJE RIJEKE SAVE</b></p>	<p><b>Predmet:</b> Odgovor na mišljenje o Studiji uticaja na okoliš – Dionica Nević Polje – Turbe</p> <p>Poštovani,</p> <p>Ovim putem potvrđujemo da su svi uvjeti navedeni u Rješenju o prethodnoj vodnoj saglasnosti broj: UP-I/II-1-40-036-8/24, kao i dodatni komentari iz mišljenja Agencije (broj: 10/4a-323-2/24 od 03.04.2024.), uzeti u obzir prilikom izrade Studije.</p> <p>U vezi s napomenom da se u toku izvođenja radova sav materijal od iskopa, koji neće biti odmah upotrijebljen u građevinskim radovima, ne smije privremeno odlagati na vodno dobro, odnosno u vodotoke i na njihove obale, ističemo da je predmetna mjera već predviđena u poglavlju <b>7.1.10 Mjere gospodarenja otpadom i materijalima – Organizacija privremenih odlagališta i sanacija terena</b>, gdje se navodi:  <b>„Privremena skladišta otpada moraju biti smještena na lokacijama izvan vodotoka i podalje od osjetljivih ekosustava.“</b></p> <p>Ova mjera izravno je usmjerena na sprječavanje negativnog utjecaja na vodne resurse i bit će provedena u skladu s Planom upravljanja gradilištem i pod nadzorom ovlaštenih stručnih službi.</p> <p>Još jednom zahvaljujemo na dostavljenom mišljenju i stručnoj suradnji.</p>
<p><b>MZ Nević Polje-Slimena i gradonačelnik Novog Travnika</b></p>	<p><b>Odgovor na primjedbu MZ Nević Polje</b>  <i>(vezano uz trasu brze ceste i prijedlog za izmještanje trase 200 m zapadno)</i></p> <p>Poštovani,</p> <p>zahvaljujemo na dostavljenom komentaru i prijedlogu koji se odnosi na izmještanje trase brze ceste Nević Polje – Turbe.</p>

	<p>Napominjemo da je u okviru <i>Studije utjecaja na okoliš</i>, kroz više poglavlja (osobito u analizama utjecaja na zdravlje ljudi, imovinu, prostor i naselja detaljno analizirana planirana trasa i njezin utjecaj na okoliš i lokalnu zajednicu. Studija jasno ukazuje na sve identificirane rizike i predviđa konkretne mjere zaštite, uključujući i mjere zaštite zdravlja stanovništva i imovine.</p> <p>Vaš zahtjev se odnosi na izmjenu trase prometnice, što nadilazi okvire Studije utjecaja na okoliš te spada u domeni projektiranja. Ipak, u cilju dodatnog pojašnjenja, izvršena je provjera okolnosti koje su prethodile definiranju trase.</p> <p>Osnova za projektovanje je Prostorni plan. Uslov za ishodovanje svih saglasnosti/rješenja/dozvola je da trasa ne odstupa od prostornog plana, s toga se u postupku procjene uticaja na okoliš zahtjeva izvod iz prostorno planske dokumentacije. Kao prva u nizu Rješenja/saglasnosti je upravo Rješenje o prihvatanju Studije uticaja na okoliš.</p> <p>Aktuelni projekat predmetne dionice je u potpunosti u koridoru sa važećim Prostornim planom SBK. Taj prostorni dokument je usvojen nakon dugogodišnjeg usklađivanja sa svim općinama kroz koje brza cesta prolazi( Općina Vitez, Općina Novi Travnik i Općina Travnik). Na taj položaj je data saglasnost svih relevantnih predstavnika i tijela sve tri općine. Predložena varijanta tzv „Zapad“ odstupa svojim položajem iz koridora koji je tretiran u važećem Prostornim planom SBK. Ta Varijanta je odbačena prvenstveno jer ista nije dobila saglasnost od zakonskih predstavnika lokalnih zajednica u fazi usvajanja Prostornog plana SBK</p>
<p><b>MZ Slimena Polje</b></p>	<p><b>Odgovor na zahtjev MZ Slimena – Polje: Ulaganja u lokalnu putnu infrastrukturu</b></p> <p>U vezi sa zahtjevom Mjesne zajednice Slimena – Polje za maksimalnim ulaganjima u lokalnu putnu infrastrukturu, ističemo da su u <i>Studiji utjecaja na okoliš</i> jasno definirane mjere koje se odnose</p>

na zaštitu i održavanje lokalnih prometnica tijekom izvođenja projekta izgradnje dionice Nević Polje – Turbe.

U poglavlju 7.1.1. **Mjere zaštite stanovništva i naselja**, precizno su navedene sljedeće obveze:

**„Prije izvođenja radova, a u okviru Glavnog projekta, treba planirati izgradnju i održavanje alternativnih prelaza/prolaza za lokalno stanovništvo kako bi se stvorili uvjeti za brži i kvalitetniji protok ljudi i dobara.“**

**„Radi ublažavanja zastoja na prometnicama uspostaviti privremenu prometnu signalizaciju i regulaciju prometa (uz pomoć prometne službe) radi bržeg protoka prometa kroz grad.“**

**„Izvođač radova je dužan adekvatno održavati alternativne prometnice, te po završetku gradnje sanirati sve postojeće lokalne puteve koji su oštećeni tijekom radova.“**

Navedene mjere potvrđuju da su potrebe lokalnog stanovništva i zaštita lokalne infrastrukture prepoznate i uvrštene u obveze koje proizlaze iz Glavnog projekta i daljnjih faza realizacije.

S tim u vezi, ovaj zahtjev će biti **službeno upućen Investitoru (JP Autoceste FBiH d.o.o.) i Projektantu zaduženom za izradu Glavnog projekta**, kako bi se:

- uvrstile sve konkretne lokacije i zahvati koje je navela MZ Slimena – Polje,
- u dogovoru s lokalnom zajednicom definirale prometnice koje će se sanirati ili unaprijediti,
- te pravovremeno planirali alternativni pravci i dodatne mjere zaštite stanovništva.

Time će se osigurati funkcionalnost i sigurnost lokalne infrastrukture u svim fazama projekta te očuvati kvaliteta života građana ove mjesne zajednice.

## **2. Zaštita voda, kanalizacija i upravljanje bujičnim vodama**

U poglavlju 6.6. ("Utjecaj na vode") i 7.1.2. i 7.2.2 ("Mjere zaštite voda") obrađene su sljedeće konkretne mjere:

- Ugradnja separatora ulja i masti na parkiralištima i cestama radi zaštite podzemnih i površinskih voda,

- Izgradnja zatvorenog sustava oborinske odvodnje s kontroliranim ispuštima,
- Regulacija bujičnih tokova pomoću projektiranih rigola i jaruga,
- Zabrana izvođenja građevinskih radova tijekom visokih vodostaja,
- Obveza izvođača da se strogo pridržava svih tehničkih propisa u pogledu zaštite vodnih tijela.

Izričito se navodi:

"Izvođači radova moraju se strogo pridržavati svih tehničkih propisa, posebno u pogledu zaštite vodnih tijela. Ključni zahtjev je da se osigura očuvanje kvalitete podzemnih i površinskih voda, budući da bi bilo kakvo onečišćenje moglo prouzročiti trajne posljedice. Također je važno pravilno odlagati višak materijala kako bi se spriječilo narušavanje proticajnih profila vodotoka." (poglavlje 6.6.)

U poglavlju 7.1.10. ("Gospodarenje otpadom i materijalima") dodatno se propisuje:

- "Privremena skladišta otpada moraju biti smještena na lokacijama izvan vodotoka i podalje od osjetljivih ekosustava."

Dodaje se u poglavlju 7.2.2. **Zaštita izvorišta**

- ✓ Sprječavanje zagađenja lokalnih izvorišta
- ✓ Pravovremena koordinacija s nadležnim tijelima u pogledu rekonstrukcije i sanacije postojećih rezervoara i kaptaza

**Zaštita zraka i ozelenjavanje**

U poglavlju 6.5. ("Utjecaj na zrak") opisani su izvori onečišćenja u fazi izgradnje:

- emisija prašine,
- emisije iz vozila,
- povećana koncentracija lebdećih čestica (PM10).

Uz navedeno, u Studiji je u više dijelova (osobito u poglavlju 7.1.8.) istaknuta potreba za ozelenjavanjem prostora uz prometnicu:

- "Područja uz cestu ozeleniti autohtonim biljnim vrstama kako bi se poboljšala apsorpcija zagađujućih materija i smanjio negativan utjecaj nazrak."

- "Potrebno je provesti reviziju uspješnosti procesa ozelenjavanja i prirodne regeneracije vegetacije. Na lokacijama gdje se pokazuje nedovoljna pokrivenost ili neuspješno ozelenjavanje, potrebno je izvršiti dodatnu planiranu sadnju."
- "Uređenje vegetacijskih pojaseva ključno je za očuvanje ekosustava i vizualnu integraciju prometnice s prirodnim okolišem. Posebnu pozornost treba posvetiti ozelenjavanju uz rijeke, prometne petlje i prostore između brdskih kosina i nasipa."
- "U početnoj fazi primijenit će se kratkoročne mjere poput zasijavanja trave i brzog pokrivanja otvorenih površina, dok dugoročne mjere uključuju sadnju drveća i grmlja."

Članak 5. Pravilnika o načinu vršenja monitoringa kvalitete zraka i definiranju vrsta onečišćujućih tvari, graničnih vrijednosti i drugih standarda kvalitete zraka („Službene novine FBiH“, br. 1/12) jasno propisuje da za potrebe monitoringa kvalitete zraka i prikupljanja podataka u Federaciji Bosne i Hercegovine odgovornost imaju Federalni hidrometeorološki zavod i nadležna tijela kantona i jedinica lokalne samouprave.

Oni su obvezni osigurati:

1. mjerne postaje i/ili mjerna mjesta za fiksna mjerenja u federalnoj i lokalnim mrežama,
2. i/ili povremeno mjerenje i uzorkovanje onečišćujućih tvari na fiksnim lokacijama,
3. povremeno uzorkovanje na mjestima koja nisu obuhvaćena mrežom monitoringa,
4. prijenos, obradu, provjeru valjanosti i analizu rezultata dobivenih mjerenjima i analizama,
5. provjeru kvalitete mjernih postupaka,
6. održavanje mjernih mjesta, instrumenata i opreme za prijenos podataka, radi osiguravanja kvalitete podataka koji se koriste za

ocjenjivanje kvalitete zraka.

Kroz poglavlje 7.1.4. definiraju se mjere za zaštitu kvalitete zraka u fazi izgradnje

- ✓ Kako bi se smanjio utjecaj građevinskih radova na okoliš, potrebno je poduzeti niz mjera za kontrolu emisije prašine i regulaciju transporta. Prijevoz materijala, uključujući šljunak, asfalt, kamen i zemljane materijale, mora se obavljati kamionima prekrivenim ceradom kako bi se spriječilo rasipanje i onečišćenje okoliša. Prilikom prijevoza kamenog i šljunčanog materijala preporučuje se njihovo transportiranje u vlažnom stanju kako bi se smanjilo podizanje prašine.
- ✓ Kretanje transportnih vozila unutar gradilišta i na prilaznim cestama treba biti ograničeno na maksimalnu brzinu od 30 km/h kako bi se smanjila emisija prašine i poboljšala sigurnost. Osim toga, potrebno je izbjegavati nepotreban rad vozila u praznom hodu te organizirati prijevoz opreme i materijala izvan saobraćajnih špica, uz maksimalno korištenje postojećih prometnih prava.
- ✓ U naseljenim područjima i na prometnicama unutar gradilišta, prema potrebi, potrebno je provoditi prskanje vodom kako bi se smanjilo podizanje prašine i njezin utjecaj na stanovnike i okoliš. Površine poput gradilišta, privremenih prometnica i manipulativnih prostora treba redovito kvasiti tijekom toplih, suhih i vjetrovitih vremenskih uvjeta kako bi se dodatno smanjila emisija prašine.

U poglavlju 7.2.4. definiraju se mjere za zaštitu kvalitete zraka u fazi eksploatacije:

- ✓ Održavanje i proširivanje zelenih zaštitnih pojaseva uz prometnicu kako bi se smanjilo širenje zagađujućih tvari i poboljšala apsorpcija štetnih emisija.
- ✓ Postavljanje i redovito održavanje fizičkih barijera (npr. nasipi, bukobrani) kako bi se smanjio utjecaj ispušnih plinova na okolni okoliš i naselja.
- ✓ Poticanje korištenja ekološki prihvatljivih vozila i alternativnih goriva kroz informativne kampanje i regulatorne mjere.

Redovito praćenje kvalitete zraka u zonama povećanog prometa kako bi se pravovremeno reagiralo na prekoračenja dozvoljenih razina zagađenja.

**Ovaj zahtjev MZ Slimena - Polje potpuno je usklađen sa mjerama**

**u Studiji.**

#### **4. Upravljanje građevinskim otpadom i sanacija terena**

U poglavlju **7.1.10 Gospodarenje otpadom i materijalima**, *Studija utjecaja na okoliš* navodi sljedeće:

- ✓ *"Privremena odlagališta otpada moraju biti smještena na lokacijama izvan vodotoka i podalje od osjetljivih ekosustava.*
- ✓ *Posječena stabla i panjevi trebaju biti odloženi na lako dostupne lokacije kako bi ih nadležne institucije mogle sigurno ukloniti.*
- ✓ *Površine zahvaćene građevinskim radovima potrebno je sanirati što je ranije bilo moguće, koristeći autohtone biljne vrste za obnovu vegetacije.*

*Dodano u poglavlju 3.5 S* obzirom na sastav i potencijalnu štetnost, građevinski otpad se klasificira u više skupina, uključujući inertni, neopasni i opasni otpad, što zahtijeva odgovarajući pristup njegovom prikupljanju, privremenom skladištenju, prijevozu i konačnom zbrinjavanju – sve u skladu s važećim propisima. Građevinski otpad može se razvrstati u osnovne grupe neposredno na mjestu nastanka :

- Istovrsni građevinski otpad čija je ponovna upotreba ili recikliranje jednostavnije u tehničko-tehnološkom smislu, a reciklirani materijali su tehnički primjenljivi bez nekih posebnih ograničenja, a dijele se na sljedeće vrste:

***Dodana Tablica 13 Lista otpada sa šiframa koji će nastajati tokom eksploatacije brze ceste***

***Dodano Tablica 14 Vrste i količine građevinskog otpada koji će se odlagati na lokaciji odlagališta za građevinski otpad***

Mjere gospodarenja ovom deponijom uključuju:

- *"Odlaganje isključivo građevinskog otpada koji nije opasan, kao što su višak iskopa, beton, asfalt i kamen."*

- *"Po završetku radova, izvršit će se ravnanje terena, rekultivacija i ozelenjavanje u skladu s krajobraznim mjerama."*

U poglavlju 7.1.10. dodaje se mjera Obaveza Izvođača radova da izradi Plan organizacije građenja koji treba da sadrži lokacije privremenih odlagališta kao i način sanacije istih nakon završetka građenja.

U poglavlju 7.1.5. navodi se u studiji „Po završetku iskopnih radova na tunelu neophodno je pristupiti rekultivaciji deponije materijala. Za potrebe rekultivacije izvođač radova treba izvršiti ravnanje terena i hrenažu u cilju spriječavanja pokretanja sapiranja materijala i erozije nanosa.

Rekultivaciju izvršiti sadnjom autohtonih vrsta zeljastih i drvenastih vrsta. „

Zaključno, planirane mjere u Studiji u potpunosti odgovaraju zahtjevima MZ Slimena – Polje. **Zaštita od buke i vibracija**

U poglavlju **7.2.6 Zaštita od buke** Studije utjecaja na okoliš, na dionici ceste predviđena je sljedeća konkretna mjera:

*„Za zaštitu ugroženih stambenih i drugih osjetljivih objekata potrebno je izgraditi **15 bukobrana** ukupne duljine **13.291,0 m** i površine **51.145,1 m<sup>2</sup>**.“*

Studija uključuje i tablicu s detaljima svakog planiranog bukobrana, uključujući:

- **stacionažu početka i kraja,**
- **raspon visina,**
- **ukupnu duljinu i površinu.**

U istom poglavlju se navodi i:

*„U slučajevima kada objekti nisu u zoni eksproprijacije, a prema modelu izloženi su povišenim vrijednostima buke, moguće je razmotriti dodatne mjere kao što je zamjena stolarije elementima s poboljšanom zvučnom izolacijom.“*

**Zahtjev mještana Nević Polje-Novo naselje Slimena (Vikend naselje Smrike) -** Studijom uticaja na okoliš se ne može rješavati položaj trase. Kao što je već prethodno navedeno , Investitor, projektant i Federalno ministarstvo okoliša i turizma nema pravnu mogućnost da mijenja trasu.

**Odgovor na zahtjev vezan uz uključivanje lokalnog stanovništva u realizaciju i monitoring svih zahtjeva**

Zahtjev da se glavnim projektom predvidi uključivanje predstavnika Slimena u nadzor provođenja svih mjera zaštite okoliša i monitoring realizacije svih gore navedenih zahtjeva za ulaganje u infrastrukturu i ublažavanje uticaja na okoliš.

U skladu sa legislativom koja uređuje ovu oblast, nadzor nad provođenjem mjera iz Studije uticaja na okoliš odnosno Rješenja o odobravanju Studije ( u fazi izgradje i eksploatacije ) vrši federalna inspekcija, što se navodi u Rješenju o odobravanju Studije.

Uredbom o uređenju gradilišta, obaveznoj dokumentaciji na gradilištu i sudionicima u građenju (Sl.novine FBiH, br.:25a/22)-član 39. je definisano da je jedan od sudionika u građenju „Nadzorno tijelo“. Nadzorno tijelo je takođe i zahtjev banaka kreditora. Dio Nadzornog tijela je Nadzor za okoliš i socijalna pitanja čiji je zadatak da prati implementaciju mjera iz Studije uticaja na okoliš/Rješenja o odobravanju SUO, kao i mjere iz ostale okolinske i socijalne dokumentacije koje se izrađuju po zahtjevima banke kreditora.

Pored toga, član komisije za tehnički prijem odnosno za upotrebnu dozvolu takođe je stručnjak za okoliš koji vrši provjeru provedbe mjera.

S druge strane, lokalno stanovništvo , u toku izvođenja radova kao i kasnije ima mogućnost putem pritužbenog mehanizma, da se obrati izvođaču i investitoru, sa pritužbom na ponašanje na gradilištu.

Dakle, legislativom FBiH je pravno u potpunosti regulisan monitoring nad provođenjem mjera. Pritužbenim mehanizmom je omogućeno učešće i javnosti.

<b>Zavoda za zaštitu spomenika</b>	<b>Odgovor u vezi stručnog mišljenja Zavoda za zaštitu spomenika</b> <i>(vezano uz projekat izgradnje dionice brze ceste Nević Polje – Turbe)</i> Kao što je navedeno u Stručnom mišljenju Zavoda, utvrđeno je prisustvo evidentiranih i zaštićenih kulturno-povijesnih lokaliteta u obuhvatu zahvata planirane dionice Nević Polje – Turbe, te definiraju obveze u pogledu rekognosciranja i izrade posebnog elaborata koji se izrađuje uz Glavni projekat. Ovim putem potvrđujemo da su sve smjernice i zahtjevi iz prethodnog mišljenja Zavoda broj 07-36-4-1555-4/24 od 08.04.2025. <b>bili uzeti u obzir prilikom izrade Studije utjecaja na okoliš.</b> Posebna pažnja posvećena je evidentiranim lokalitetima te su planirane mjere zaštite kulturno-povijesnog naslijeđa opisane u poglavlju 7.1.9. Studije.

	<p><b>U Studiji uticaja na okoliš u poglavlju 7.1.9. dodano je:</b>  U tijeku izrade Glavnog projekta, Investitor treba da::</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• provede rekognosciranje i arheološko istraživanje sa navedenim udaljenostima i uticajem izgradnje ceste kao i mjerama zaštite</li> <li>• izradi poseban elaborat sa svim rezultatima i prijedlozima zaštite,</li> <li>• dostavi Zavodu za zaštitu spomenika radi dobivanja stručnog mišljenja</li> </ul>
<p><b>gospodin Željko Marelje</b></p>	<p><b>Odgovor na komentar gospodina Željka Marelje</b> <i>(vezano za utjecaj buke i vibracija na stambeni objekt i zdravlje članova kućanstva)</i>  Poštovani,  u vezi s Vašim komentarom dostavljenim tijekom javne rasprave o Studiji utjecaja na okoliš za dionicu brze ceste Nević Polje – Turbe, obavještavamo Vas sljedeće:  U sklopu Studije, <b>detaljno je obrađeno poglavlje koje se odnosi na utjecaj buke</b>, uključujući i izradu zasebnog Projekta zaštite od buke gdje su identificirani svi glavni izvori buke tijekom faze izgradnje i eksploatacije, izvršena numerička modeliranja te definirane granice prihvatljivosti sukladno važećim propisima.  Na temelju te analize, Studija propisuje <b>konkretne mjere zaštite stanovništva od buke</b>, uključujući izgradnju <b>zvučnih barijera – bukobrana</b> na kritičnim točkama u blizini stambenih objekata, uz obvezu dodatnog monitoringa buke tijekom izvođenja radova.  Uzimajući u obzir i medicinsku dokumentaciju koju ste dostavili, kao i lokaciju Vašeg objekta provjeren je položaj objekta u odnosu na trasu te je ustanovljeno da se navedeni objekt nalazi 136 m desno od trase brze ceste u zoni profila P490. Trasa brze ceste se na ovom mjestu nalazi 50 m iznad visinske kote objekta dijelom u usjeku, a dijelom na</p>

	<p>mostu. Obzirom da pojedinačni slučajevi ne mogu biti dio studije uticaja na okoliš, Vaš komentar je službeno zabilježen i biće razmatran u daljnjim fazama planiranja i izgradnje projekta</p>
<p><b>Nević Polje, Novo naselje Slimena sa pratećom dokumentacijom i fotografijama</b></p>	<p><b>Odgovor na komentar MZ Nević Polje - Slimena</b></p> <p>U dostavljenim komentarima se iznose primjedbe i zahtjev za izmjenu trase planirane brze ceste na dionici Nević Polje – Turbe. Kao što se već odgovorilo po sličnim komentarima osnova za projektovanje je Prostorni plan. Uslov za ishodovanje svih saglasnosti/rješenja/dozvola je da trasa ne odstupa od prostornog plana, s toga se u postupku procjene uticaja na okoliš zahtjeva izvod iz prostorno planske dokumentacije. Kao prva u nizu Rješenja/saglasnosti je upravo Rješenje o prihvatanju Studije uticaja na okoliš.</p> <p>Vaš zahtjev se odnosi na izmjenu trase prometnice, što nadilazi okvire Studije utjecaja na okoliš te spada u domeni projektiranja. Ipak, u cilju dodatnog pojašnjenja, izvršena je provjera okolnosti koje su prethodile definiranju trase.</p> <p>Aktuelni projekt predmetne dionice je u potpunosti u koridoru sa važećim Prostornim planom SBK. Taj prostorni dokument je usvojen nakon dugogodišnjeg usklađivanja sa svim općinama kroz koje brza cesta prolazi (Općina Vitez, Općina Novi Travnik i Općina Travnik). Na taj položaj je data suglasnost svih relevantnih predstavnika i tijela sve tri općine. Predložena varijanta tzv „Zapad“ odstupa svojim položajem iz koridora koji je tretiran u važećem Prostornim planom SBK. Ta je Varijanta odbačena prvenstveno jer ista nije dobila saglasnost od zakonskih predstavnika lokalnih zajednica u fazi usvajanja Prostornog plana SBK.</p>

**MZ Nević Polje**

U dostavljenim komentarima se iznose primjedbe i zahtjev za izmjenu trase planirane brze ceste na dionici Nević Polje – Turbe. Kao što se već odgovorilo po sličnim komentarima osnova za projektovanje je Prostorni plan. Uslov za ishodovanje svih saglasnosti/rješenja/dozvola je da trasa ne odstupa od prostornog plana, s toga se u postupku procjene uticaja na okoliš zahtjeva izvod iz prostorno planske dokumentacije. Kao prva u nizu Rješenja/saglasnosti je upravo Rješenje o prihvatanju Studije uticaja na okoliš.

Vaš zahtjev se odnosi na izmjenu trase prometnice, što nadilazi okvire Studije utjecaja na okoliš te spada u domeni projektiranja. Ipak, u cilju dodatnog pojašnjenja, izvršena je provjera okolnosti koje su prethodile definiranju trase.

Aktuelni projekt predmetne dionice je u potpunosti u koridoru sa važećim Prostornim planom SBK. Taj prostorni dokument je usvojen nakon dugogodišnjeg usklađivanja sa svim općinama kroz koje brza cesta prolazi (Općina Vitez, Općina Novi Travnik i Općina Travnik). Na taj položaj je data suglasnost svih relevantnih predstavnika i tijela sve tri općine. Predložena varijanta tzv „Zapad“ odstupa svojim položajem iz koridora koji je tretiran u važećem Prostornim planom SBK. Ta je Varijanta odbačena prvenstveno jer ista nije dobila saglasnost od zakonskih predstavnika lokalnih zajednica u fazi usvajanja Prostornog plana SBK.

<p><b>Nigdje se ne daju vremenski okviri: period trajanja pripremnih radova, period izvođenja radova na izgradnji dionice, niti vremenski okvir potreban za izgradnju dionice.</b></p>	<p>Dodano u 3.1. Brze ceste i autoceste se često ne smatraju tehnološkim procesima u klasičnom smislu, ali se mogu opisati u okviru faza izgradnje i operativnog održavanja. Procijenjeno trajanje radova na izgradnji ove dionice je između 24 i 36 mjeseci. Međutim, stvarno trajanje može varirati ovisno o brojnim faktorima, uključujući vremenske uvjete, složenost terena, organizaciju izvođača i druge nepredviđene okolnosti, zbog čega uvijek postoji mogućnost probijanja rokova.</p>
<p><b>U bilo kakvoj promjeni na projektu, predviđeba dionica brze ceste mora ostati u predviđenoj, planiranoj i prihvaćenoj trasi.</b></p>	<p>Dodano u 4.2. - Studija utjecaja na okoliš izrađena je na temelju prethodno usvojene trase brze ceste Nević Polje – Turbe, koja je definirana u važećoj planskoj i tehničkoj dokumentaciji. U tom smislu, eventualna promjena na projektu odnosno izmjena postojećih rješenja tijekom realizacije projekta moguća je isključivo u okviru trase usvojene prostornim planom.. Dakle, sve eventualne izmjene moraju biti u potpunosti usklađene s prethodno usvojenom prostorno-planskom dokumentacijom i ne smiju dovesti do povećanja ili promjene utjecaja na okoliš izvan granica razmatranih ovom Studijom.</p>
<p>Navedeno je da problem nepropisnog odlaganja otpada dodatno pogoršava stanje tla i može <b>uzrokovati kontaminaciju podzemnih voda.</b></p> <p>U zaključku, potrebno je istaknuti da će zagađenje tla uz brzu cestu Nević Polje – Turbe imati kumulativni karakter i dugoročne posljedice ako se ne primijene adekvatne mjere zaštite i na podezemne i površinske vode.</p>	<p>Dodano 6.12. Tijekom izgradnje i korištenja brze ceste Nević Polje – Turbe može se očekivati kumulativni negativni utjecaj na tlo, prvenstveno zbog odlaganja viška iskopanog materijala, koji će se vremenom gomilati zajedno s već postojećim otpadom u okolini. U fazi eksploatacije dodatno zagađenje tla može nastati i zbog nepropisnog odbacivanja otpada od strane sudionika u prometu, što uključuje različite organske i anorganske materijale (ambalaža, plastika, ostaci hrane i drugo). Takvo postupno nakupljanje otpada može dovesti do kontinuiranog zagađenja tla, a potencijalno i do kontaminacije podzemnih voda. Zbog toga su propisane adekvatne mjere zaštite okoliša – osobito upravljanje otpadom, kontrolu gradilišta i uređenje cestovnog pojasa – kako bi se spriječile dugoročne posljedice i očuvali prirodni</p>

	<p>resursi, osobito poljoprivredno zemljište, koje ima značajnu ulogu u lokalnoj prehrambenoj sigurnosti.</p> <p>Pored pojedinačnih izvora zagađenja tla tijekom izgradnje i eksploatacije brze ceste Nević Polje – Turbe, potrebno je posebno istaknuti kumulativni efekt nastanka otpada koji će se progresivno manifestirati tijekom životnog vijeka prometnice. Ovaj efekt rezultat je kontinuiranog i višestrukog djelovanja različitih oblika otpada, , nepropisno odloženi otpad od strane korisnika prometnice, te atmosferske depozicije organskih i anorganskih onečišćujućih tvari.</p> <p>Ovaj proces može imati latentni karakter, pri čemu se štetne tvari nakupljaju tijekom godina prije nego što dosegne prag koji rezultira mjerljivim oštećenjem ekosustava tla. Time se znatno smanjuje funkcionalna sposobnost tla za poljoprivrednu proizvodnju, osobito u kontekstu površina koje su zbog svojih svojstava (struktura, dubina, plodnost) klasificirane kao tla visoke bonitetne vrijednosti.</p> <p>S toga su propisane adekvatne mjere iz primjera dobre prakse, kako bi se ovi uticaji minimizirali. Prema dosadašnjoj praksi, usljed redovnih aktivnosti održavanja, nisu zabilježeni negativni efekti ove vrste.</p> <p>Istovremeno, projekt ima i pozitivan kumulativni učinak, koji se ogleda u unapređenju kvalitete života u regiji kroz bolje prometne veze, smanjenje troškova transporta, poticanje gospodarskih aktivnosti, smanjenje emisija uslijed protočnijeg prometa, te povećanje sigurnosti svih sudionika u prometu.</p>
<p>Razmotriti detaljnije stanovnike koji bi bili pod direktnim uticajem BUKE (radi postavljanja bukobrana) (vidi zapisnik sa javne rasprave).</p>	<p>Obrađeno kroz komentar sa JR od gospodina Željka Marelje. Dodano u 6.2.1. Elaborat eksproprijacije u ovoj fazi projekta nije završen. Budući da se izrađuje nakon izrade Glavnog projekta, u ovom trenutku nije moguće dostaviti detaljne podatke o rušenju objekata i raseljavanju stanovništva. Prikazani su podaci koji su trenutno dostupni, dok će svi relevantni i potpuni podaci biti prezentirani nakon izrade i usvajanja Elaborata eksproprijacije. U nastavku su prikazane vrijednosti koje predstavljaju zbirnu rekapitulaciju za područje Travnika i Novog Travnika, temeljene na trenutno dostupnim podacima, te služe</p>

U tački SUO (strana 306), poglavlje 7.1.1 Mjere zaštite stanovništva i naselja su detaljno navedene.

### 6.3.2 Utjecaj projekta na razinu buke tijekom eksploatacije projekta

U periodu eksploatacije objekta utjecaj buke se opet može podijeliti na dva različita izvora buke. Buka koja nastaje u normalnom radu odnosno buka cestovnog prometa i buka koja nastaje tijekom održavanja objekta.

#### Utjecaj buke cestovnog prometa

Buka cestovnog prometa je najrašireniji izvor buke i predstavlja najveći problem sa aspekta zaštite od buke. Emisija buke cestovnog prometa ovisna je o broju vozila koji se kreću prometnicom, brzinom kretanja vozila, broju traka kojima se prometuje, vrsti podloge kao i o kategoriji vozila. Utjecaj na stanovništvo je potrebno razmatrati različito za doba dana i doba noći. Tijekom upotrebe brze ceste, buka uzrokovana cestovnim prometom proizlazi iz dva osnovna izvora – rada vozila i trenja između guma i kolovoza. Ovi izvori buke mogu pridonijeti povećanju razine zvučnog zagađenja u okolini. Prometna buka vozila nastaje zbog rada motora, prijenosa snage, te je najizraženija prilikom ubrzavanja vozila na uzbrdicama, tijekom motornih kočnja, na loše održavanim cestama, kao i u uvjetima povremenog zaustavljanja i kretanja prometa. Nedostatno održavanje vozila može dodatno povećati razinu emitirane buke. Za planiranu brzu cestu, utjecaj prometne buke očekuje se u područjima naselja koja se nalaze uz trasu.

Modeliranje buke je izvršeno za potrebe ove Studiju.

Nisu navedeni podaci o broju, veličini i dr. objekata koji bi se trebali ukloniti, kao ni broj ljudi koji bi u tom slučaju bili raseljeni. Na području općine Novi Travnik, u okviru jednog naseljenog mjesta Nević Polje ukupno 733 stanovnika ima potencijal da bude direktno ili indirektno pod utjecajem uslijed implementacije ovog projekta, bilo da je isti pozitivan ili negativan. Kao što je navedeno planirana dionica brze

isključivo za orijentaciju. S obzirom na to da konačna linija eksproprijacije još nije definirana, mogu se očekivati minimalne izmjene, osobito u dijelu koji se odnosi na nekoliko parcela koje se formalno ne vode u evidenciji općina, iako su fizički prisutne na terenu između drugih parcela. Dodano **Tablica 86 Eksproprijacija neplodnog tla, Tablica 87 Eksproprijacija poljoprivrednog zemljišta, Tablica 88 Eksproprijacija šumsko zemljište.**

<p>ceste Nevic Polje – Turbe prolazit će kroz naselja Slimena, Dolac, Bojne, Pirote, Vidoševci-Šipovik, Kraljevice ulazi u širi dio naselja Turbe. Sva spomentula naselja pripadaju Travniku, te su detaljno obrađeni stanovnici pod uticajem projekta.</p>	
<p>Navesti količine (procjenjene) na osnovu ulaznih podataka projektanta, uključujući i korišteni višak iskopa za nasipe u cilju smanjenja odlaganja inertnog otpada</p>	<p>Na glavnoj trasi planirani obim zemljanih radova iznosi 975.565,0 m<sup>3</sup> iskopa i 914.902,0 m<sup>3</sup> nasipa. Od ukupne količine materijala iz iskopa, približno 37.000,0 m<sup>3</sup>, se može iskoristiti za potrebe nasipavanja, dok će se ostatak tretirati kao višak materijala.</p> <p>Za pristupne ceste predviđen je dodatni obim zemljanih radova u iznosu od 40.165,29 m<sup>3</sup> nasipa i 17.169,85 m<sup>3</sup> iskopa.</p> <p>Dodana <b>Tablica 7 Ukupna količina materijala iz iskopa</b></p>

<p>Otpad može posljedično uticati na površinske i podzemne vode.</p> <p>Predlažem da izrađivač studije još jednom preispita vrste otpada navedene u tabeli 9 prema Pravilniku o građevinskom otpadu ("Službene novine Federacije BiH", broj: <u>93/19</u>) posebno onaj koji sadrži opasne supstance.</p>	<p>U ovoj fazi Studije utjecaja na okoliš provodi se procjena potencijalnih utjecaja povezanih s nastankom, mogućnošću ponovne uporabe, te – kada to nije moguće – odgovarajućim zbrinjavanjem otpada, u skladu sa Zakonom o upravljanju otpadom Federacije BiH („Službene novine FBiH“, br. 33/03, 72/09, 92/17 i 72/24).</p> <p>Planirano upravljanje otpadom tijekom izgradnje i eksploatacije predmetne dionice brze ceste bit će usklađeno s važećim strateškim i planskim dokumentima, uključujući Federalnu strategiju zaštite okoliša 2022–2032., a posebno sa strateškim ciljem 2: Smanjiti količinu otpada i povećati količinu ponovno upotrijebljenih materijala. Očekuje se da će primjenom predviđenih tehničkih i organizacijskih mjera – uključujući selektivno sakupljanje otpada, uspostavu adekvatnih privremenih skladišta na gradilištu i angažman ovlaštenih operatera za sakupljanje i zbrinjavanje otpada – potencijalni negativni utjecaji na okoliš biti svedeni na minimum.</p> <p>Mogući negativni utjecaji povezani s nastankom, ponovnom uporabom i zbrinjavanjem otpada uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Onečišćenje tla i podzemnih voda, uslijed nepravilnog skladištenja građevinskog otpada, osobito ako je prisutan opasni otpad poput ulja, maziva ili kontaminirane zemlje.</li><li>• Zagađenje zraka česticama prašine s otvorenih deponija, transporta i manipulacije rastresitim materijalom.</li><li>• Neugodni mirisi i pojava štetočina u slučaju dužeg skladištenja komunalnog ili miješanog otpada bez kontrole.</li><li>• Vizualna degradacija krajobraza i narušavanje okolišnih vrijednosti ako se otpad privremeno ili trajno odlaže izvan predviđenih i uređenih lokacija.</li></ul>
---	--

- Povećana buka i prometna opterećenost zbog transporta otpada, što može imati utjecaj na lokalne zajednice.
- Smanjenje potencijala za ponovnu uporabu korisnih materijala ukoliko ne postoji dobra organizacija selekcije otpada na gradilištu.

S druge strane, odgovarajuće planiranje i poticanje ponovne uporabe materijala (npr. iskorištavanje iskopanog materijala za nasipavanje) može rezultirati smanjenjem ukupnih količina otpada, manjom potrebom za novim sirovinama, te smanjenjem emisija iz transporta i obrade. Time se projekt dodatno usklađuje s principima kružnog gospodarstva i strateškim opredjeljenjima Federacije BiH u području održivog upravljanja resursima.

Sukladno opisanim aktivnostima, u sljedećoj tablici prikazana je kategorizacija otpada prema Pravilniku o kategorijama otpada sa listama („Službene novine FBiH”, br. 9/05) koji može nastati u fazi izgradnje.

Tijekom izvođenja građevinskih radova na predmetnoj dionici moguće je da će nastati i određene količine opasnog otpada, uključujući ostatke maziva i ulja, zagađenu ambalažu od kemikalija, upotrijebljene upojne materijale, fluorescentne cijevi, baterije, elektroničke komponente i druge tvari koje, zbog svojih fizikalnih, kemijskih ili bioloških svojstava, mogu imati štetan utjecaj na okoliš i ljudsko zdravlje.

Zbrinjavanje i skladištenje opasnog otpada bit će provedeno u skladu sa Zakonom o upravljanju otpadom („Službene novine FBiH”, br. 33/03, 72/09, 92/17 i 72/24) i Pravilnikom o upravljanju opasnim otpadom („Službene novine FBiH”, broj 31/23). U tom smislu, predviđene su sljedeće mjere za sigurno privremeno skladištenje:

- Odvojeno prikupljanje opasnog otpada odmah na mjestu nastanka, uz fizičko odvajanje od ostalih vrsta otpada.
- Privremeno skladištenje u posebno označenim, ograđenim i nadkrivenim prostorima s vodonepropusnom podlogom, čime se sprječava prodiranje tekućina u tlo i potencijalno onečišćenje podzemnih voda.

- Korištenje spremnika izrađenih od materijala otpornih na kemijske utjecaje, s jasno vidljivim oznakama koje uključuju naziv otpada, oznake opasnosti i broj otpada prema Katalogu otpada.
- Vođenje evidencije o vrsti, količini, vremenu i mjestu nastanka otpada, kao i načinu postupanja s istim, u skladu sa zakonskim obvezama.
- Zbrinjavanje isključivo putem ovlaštenih operatera, odnosno pravnih osoba koje posjeduju dozvolu za gospodarenje opasnim otpadom.

Na gradilištu će biti dostupna osnovna oprema za sanaciju u slučaju incidenta, poput apsorbenata, neutralizatora i zaštitne opreme, kao i pripremljene upute za postupanje u slučaju izlivanja, požara ili drugih izvanrednih okolnosti. Tijekom rada odnosno nakon puštanja u promet brze ceste, ista će svojim aktivnostima producirati određene vrste otpada, koje mogu nastati redovnim održavanjem brze ceste i njenih pratećih objekata, kao što su naplatne postaje i objekti poput mostova i tunela. Također, u sklopu sljedeće dionice brze ceste prema Jajcu, predviđena je i stanica službe za održavanje, čiji je otpad također potrebno obraditi i u sklopu ove dionice s obzirom da će isti biti produkt održavanja cjelokupne brze ceste odnosno sve tri dionice zajedno. Dodana **Tablica 11 Procijenjene vrste i količine otpada u fazi izgradnje brze ceste sa smjernicama za upravljanje pojedinim vrstama otpada**

Opis građevinskog otpada

Vrsta i opseg radova na izgradnji prometnih objekata, koji uključuju iskope, miniranja, betoniranja, montažne radove, te transport materijala i opreme, utječu na vrstu i količinu otpada koji će nastajati tijekom realizacije projekta.

Projekcija vrsta i količina otpada temelji se na gabaritima objekata prikazanim u Idejnom projektu (predmjer radova) te usporedbom s podacima sličnih infrastrukturnih projekata izgradnje cesta u Bosni i Hercegovini. Jedna od glavnih kategorija otpada koja će se pojaviti tijekom izgradnje jest građevinski otpad.

Većina građevinskog otpada (oko 95 %) smatra se inertnim otpadom (npr. zemlja i kamenje iz iskopa, žbuka, razbijeni beton, metalni otpad, drvo, plastika, papir), no u određenim slučajevima može sadržavati opasne tvari, poput asfaltnih veziva s organskim spojevima i azbestnih materijala, koji zahtijevaju poseban nadzor i obradu.

Tijekom gradnje predviđen je iskop tla i odvoz viška neupotrebljivog materijala, kao što je laporasto tlo i tlo s visokim udjelom biorazgradivih tvari. Za radove nasipavanja i izrade obloga koriste se granulati poput tucanika, drobljenog kamena i pijeska. Najčešće korišteni građevinski materijali bit će cement, beton, čelik i drvo.

Vrste i količine građevinskog otpada mogu se preciznije procijeniti na temelju tehničkih karakteristika planiranih objekata i usporedbom s iskustvima sličnih projekata u zemlji.

U građevinskom otpadu moguće je naći i materijale koji sadrže opasne komponente, a posebnu pozornost zahtijevaju proizvodi na bazi azbesta, koji su se dugo koristili u građevinarstvu kao izolacijski i pokrovni materijali. Nažalost, ovakav otpad se u praksi često ne zbrinjava planski, što povećava rizike po okoliš i zdravlje ljudi.

	<p>Građevinski otpad nastaje svakodnevno tijekom izgradnje, rušenja i rekonstrukcije objekata, infrastrukturnih zahvata, kao i prilikom proizvodnje građevinskih proizvoda ili nakon prirodnih nepogoda poput potresa, poplava ili klizišta.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prema načinu nastanka, građevinski otpad može se svrstati u sljedeće skupine:</li> <li>• otpad nastao rušenjem objekata visokogradnje i/ili infrastrukturnih objekata,</li> <li>• otpad koji nastaje pri izgradnji novih objekata (višak materijala, ostatci boja, ambalaža, plinske boce i sl.),</li> <li>• zemljani materijal, kamenje i vegetacija uklonjeni tijekom pripreme gradilišta i izvođenja temelja,</li> <li>• otpad nastao tijekom redovitog održavanja prometne infrastrukture, osobito cesta.</li> </ul> <p>S obzirom na sastav i potencijalnu štetnost, građevinski otpad se klasificira u više skupina, uključujući inertni, neopasni i opasni otpad, što zahtijeva odgovarajući pristup njegovom prikupljanju, privremenom skladištenju, prijevozu i konačnom zbrinjavanju – sve u skladu s važećim propisima. Građevinski otpad može se razvrstati u osnovne grupe neposredno na mjestu nastanka :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Istovrsni građevinski otpad čija je ponovna upotreba ili recikliranje jednostavnije u tehničko-tehnološkom smislu, a reciklirani materijali su tehnički primjenljivi bez nekih posebnih ograničenja, a dijele se na sljedeće vrste:</li> </ul> <p><b><i>Dodana Tablica 13 Lista otpada sa šiframa koji će nastajati tokom eksploatacije brze ceste</i></b></p> <p><b><i>Dodano Tablica 24 Vrste i količine građevinskog otpada koji će se odlagati na lokaciji odlagališta za građevinski otpad</i></b></p>
<p>Navedeno u prethodnim odgovorima</p> <p>(akcenat na buku, raseljavanje stanovništva, procjena količina nastalog otpada, propisno privremeno skladištenje opasnog otpada i zbrinjavanje putem ovlaštene kuće, količine viška tla – procjena, ponovna upotreba) a sve u cilju zaštite i površinske i podzemne vode, kao i tla (posebno poljoprivrednog). Posebno obratiti pažnju na „tečni otpad“ koji je veoma štetan za okoliš ukoliko se rasipa po tlu.</p>	<p><i>Dodana Tablica 98 Upravljanje otpadom na lokaciji brze ceste i usporedba sa važećim propisima u FBiH nakon izgradnje</i> koja definira pravilno privremeno skladištenje svih vrsta otpada u cilju smanjenja onečišćenja okoliša.</p> <p>Dodano 7.1.3.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Goriva, ulja i ostale tekućine koje mogu onečistiti tlo potrebno je skladištiti u nepropusnim bačvama.</li> <li>✓ Bačve se moraju postaviti na nepropusnu podlogu (betonsku ili sličnu površinu otpornu na propuštanje) kako bi se spriječilo prodiranje u tlo.</li> </ul>

- ✓ Pretakanje goriva i ulja dopušteno je samo na mjestima koja su zaštićena nepropusnim materijalima.
- ✓ Stara ulja, goriva i drugi tečni otpad moraju se čuvati u označenim, nepropusnim bačvama.
- ✓ Zabranjeno je odlaganje ulja, goriva i drugih tečnih otpadnih materijala direktno na tlo

Dodano 7.2.3.

- ✓ U slučaju prometne nezgode koja uključuje istjecanje goriva, ulja ili drugih opasnih tvari, potrebno je odmah spriječiti širenje onečišćenja, upotrijebiti apsorpcijski materijal i ukloniti kontaminirano tlo.
- ✓ U slučaju prometne nezgode (na poduzeća) radi brze sanacije.

Kroz studiju definirane mjere zaštite kvalitete zraka u poglavlju 7.1.4. i 7.2.4

Dodano 6.7.1. U slučaju izlivanja opasnog tečnog otpada (npr. ulja, goriva, hidrauličnih tekućina, emulzija i sličnih sredstava koja se koriste pri radu građevinske mehanizacije), može doći do ozbiljnog zagađenja tla, s potencijalno dugoročnim negativnim posljedicama po okoliš. Tečni opasni otpad ima sposobnost prodiranja kroz slojeve tla, pri čemu postoji visok rizik od kontaminacije podzemnih voda, osobito u propusnim geološkim uvjetima.

Također, prisutnost opasnih kemijskih spojeva u tlu može narušiti mikrobiološku ravnotežu, smanjiti plodnost tla te imati toksičan učinak na biljni i životinjski svijet. S obzirom na to da ovakva kontaminacija može ostati neprimijećena do pojave vidljivih posljedica, ključno je uspostaviti preventivne mjere skladištenja i rukovanja opasnim tvarima, kao i protokole za hitno djelovanje u slučaju nezgode (npr. korištenje apsorbentata, zaštitnih barijera i brzo uklanjanje kontaminiranog materijala).

<p><b>Ne zahtijeva se Pravilnikom o izradi SUO, niti Rješenjem FMOIT o izradi SUO. Nije uključen finansijski dio, što ne smatram za bitno s aspekta zaštite okoliša, ali s aspekta implementacije projekta je visoko značajan.</b></p>	<p>Na ovakvim projektima Izvođač je ugovorno obavezan provesti mjere propisane u Studiji uticaja na okoliš (SUO) i u Rješenju o odobravanju SUO. Trošak implementacije tih mjera izvođač je dužan uračunati u svoju finansijsku ponudu, budući da mu je kroz tendersku dokumentaciju unaprijed dostupna sva relevantna okolišna dokumentacija i donesena rješenja.</p>
<p><b>KOMENTARI Munira Viteškić, dipl. ing. građevine</b></p>	
<p>Strana 61. SUO, tačka 3.5 Popis vrsta i količina sirovina i supstanci koje ostaju nakon izgradnje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sol i pijesak za posipanje u zimskim uvjetima,</li> <li>• električna i elektronička oprema za signalizaciju,</li> <li>• sredstva za održavanje cestovnog pojasa i slično.</li> </ul> <p>3.5 Popis vrsta i količina sirovina i supstanci koje ostaju nakon izgradnje</p> <p>Otpad</p> <p>Tijekom izgradnje i korištenja brze ceste nastat će različite vrste otpadnih materijala, stoga je važno pravilno rukovanje i gospodarenje njima. Upravljanje otpadom u Federaciji Bosne i Hercegovine uređeno je Zakonom o upravljanju otpadom („Službene novine Federacije BiH”, br. 33/03, 72/09, 92/17 i 72/24), koji obuhvaća</p>	<p>Dodano u poglavlje 3.5. U ovoj fazi Studije utjecaja na okoliš provodi se procjena potencijalnih utjecaja povezanih s nastankom, mogućnošću ponovne uporabe, te – kada to nije moguće – odgovarajućim zbrinjavanjem otpada, u skladu sa Zakonom o upravljanju otpadom Federacije BiH („Službene novine FBiH”, br. 33/03, 72/09, 92/17 i 72/24).</p> <p>Planirano upravljanje otpadom tijekom izgradnje i eksploatacije predmetne dionice brze ceste bit će usklađeno s važećim strateškim i planskim dokumentima, uključujući Federalnu strategiju zaštite okoliša 2022–2032., a posebno sa strateškim ciljem 2: Smanjiti količinu otpada i povećati količinu ponovno upotrijebljenih materijala. Očekuje se da će primjenom predviđenih tehničkih i organizacijskih mjera – uključujući selektivno sakupljanje otpada, uspostavu adekvatnih privremenih skladišta na gradilištu i angažman ovlaštenih operatera za sakupljanje i zbrinjavanje otpada – potencijalni negativni utjecaji na okoliš biti svedeni na minimum.</p> <p>Mogući negativni utjecaji povezani s nastankom, ponovnom uporabom i zbrinjavanjem otpada uključuju:</p>

funkcije sakupljanja, prijenosa, tretmana, reciklaže, ponovne uporabe i odlaganja otpada.

U okviru projektne dokumentacije izrađuje se Plan upravljanja građevinskim otpadom kako bi se osiguralo učinkovito upravljanje otpadom. Temeljem Zakona o prostornom planiranju i korištenju zemljišta na razini Federacije BiH, uz zahtjev za izdavanje urbanističke suglasnosti potrebno je predati Idejni plan upravljanja otpadom. Za dobivanje odobrenja za građenje, predaje se Detaljni plan upravljanja građevinskim otpadom.

Plan upravljanja otpadom sadrži informacije o vrsti i količini otpada koji će nastati tijekom realizacije projekta. Radovi na izgradnji predmetne dionice brze ceste uključuju izgradnju glavne trase, petlji, novih prometnica i izmještanje postojećih, izgradnju odmorišta,

odlagališta otpada, vijadukata i mostova, podvožnjaka i nadvožnjaka, naplatnih mjesta te instalacija. Sve to rezultirat će stvaranjem različitih vrsta otpada, prvenstveno građevinskog otpada.

Ovaj otpad bit će obrađivan sukladno odredbama Pravilnika o građevinskom otpadu. Analiza premjera svih radova na izgradnji predmetne dionice brze ceste pokazuje da će nastati različite vrste građevinskog otpada tijekom gradnje objekata, kao i ostalih pratećih radova pri uspostavljanju gradilišta. Vrste i količine građevinskog otpada ovise o specifičnostima radova navedenih u predmjeru pojedinih objekata, te o organizaciji gradilišta i tehnologiji građenja.

Sukladno opisanim aktivnostima, u sljedećoj tablici prikazana je kategorizacija otpada prema Pravilniku o kategorijama otpada sa listama („Službene novine FBiH”, br. 9/05) koji može nastati u fazi izgradnje.

Data je tabelarni pregled vrsta otpada. (Tabela 9. SUO Vrste otpada koje mogu nastati tijekom izgradnje brze ceste, koja obuhvata i GRAĐEVINSKI OTPAD I OTPAD OD RUŠENJA OBJEKATA (UKLJUČUJUĆI

- Onečišćenje tla i podzemnih voda, uslijed nepravilnog skladištenja građevinskog otpada, osobito ako je prisutan opasni otpad poput ulja, maziva ili kontaminirane zemlje.
- Zagađenje zraka česticama prašine s otvorenih deponija, transporta i manipulacije rastresitim materijalom.
- Neugodni mirisi i pojava štetočina u slučaju dužeg skladištenja komunalnog ili miješanog otpada bez kontrole.
- Vizualna degradacija krajobraza i narušavanje okolišnih vrijednosti ako se otpad privremeno ili trajno odlaže izvan predviđenih i uređenih lokacija.
- Povećana buka i prometna opterećenost zbog transporta otpada, što može imati utjecaj na lokalne zajednice.
- Smanjenje potencijala za ponovnu uporabu korisnih materijala ukoliko ne postoji dobra organizacija selekcije otpada na gradilištu.

S druge strane, odgovarajuće planiranje i poticanje ponovne uporabe materijala (npr. iskorištavanje iskopanog materijala za nasipavanje) može rezultirati smanjenjem ukupnih količina otpada, manjom potrebom za novim sirovinama, te smanjenjem emisija iz transporta i obrade. Time se projekt dodatno usklađuje s principima kružnog gospodarstva i strateškim opredjeljenjima Federacije BiH u području održivog upravljanja resursima.

Sukladno opisanim aktivnostima, u sljedećoj tablici prikazana je kategorizacija otpada prema Pravilniku o kategorijama otpada sa listama („Službene novine FBiH”, br. 9/05) koji može nastati u fazi izgradnje.

Tijekom izvođenja građevinskih radova na predmetnoj dionici moguće je da će nastati i određene količine opasnog otpada, uključujući ostatke maziva i ulja, zagađenu ambalažu od kemikalija, upotrijebljene upojne materijale, fluorescentne cijevi, baterije, elektroničke komponente i druge tvari koje, zbog svojih fizikalnih, kemijskih ili bioloških svojstava, mogu imati štetan utjecaj na okoliš i ljudsko zdravlje.

Zbrinjavanje i skladištenje opasnog otpada bit će provedeno u skladu sa Zakonom o upravljanju otpadom („Službene novine FBiH”, br.

ISKOPANU ZEMLJU SA ONEČIŠĆENIH/ KONTAMINIRANIH LOKACIJA))

S aspekta upravljanja otpadom, a prema čl. 11. Pravilnik o građevinskom otpadu ("Službene novine Federacije BiH", broj: 93/19) Uz zahtjev za izdavanje urbanističke suglasnosti predaje se Idejni plan upravljanja otpadom, a uz zahtjev za odobrenje za građenje predaje se Detaljan plan upravljanja građevnim otpadom, sukladno čl. 39. i 55. Zakona o prostornom planiranju i korištenju zemljišta na nivou Federacije Bosne i Hercegovine ("Službene novine Federacije BiH", br. 2/06, 72/07, 32/08, 4/10, 13/10 i 45/10). (4) Planom upravljanja građevnim otpadom moraju se uzeti u obzir smjernice važećih strateških i planskih dokumenata za zaštitu okoliša u oblasti upravljanja građevnim otpadom u odnosu na predviđene količine građevnog otpada i metode njihovog tretmana.

**Međutim, u ovoj fazi potrebno je izvršiti procjenu uticaja na okoliš vezano za nastanak, ponovno korištenje, te kada to nije moguće zbrinjavanje nastalog otpada u skladu sa Zakonom o upravljanju otpadom FBiH.**

33/03, 72/09, 92/17 i 72/24) i Pravilnikom o upravljanju opasnim otpadom („Službene novine FBiH“, broj 31/23). U tom smislu, predviđene su sljedeće mjere za sigurno privremeno skladištenje:

- Odvojeno prikupljanje opasnog otpada odmah na mjestu nastanka, uz fizičko odvajanje od ostalih vrsta otpada.
- Privremeno skladištenje u posebno označenim, ograđenim i nadkrivenim prostorima s vodonepropusnom podlogom, čime se sprječava prodiranje tekućina u tlo i potencijalno onečišćenje podzemnih voda.
- Korištenje spremnika izrađenih od materijala otpornih na kemijske utjecaje, s jasno vidljivim oznakama koje uključuju naziv otpada, oznake opasnosti i broj otpada prema Katalogu otpada.
- Vođenje evidencije o vrsti, količini, vremenu i mjestu nastanka otpada, kao i načinu postupanja s istim, u skladu sa zakonskim obvezama.
- Zbrinjavanje isključivo putem ovlaštenih operatera, odnosno pravnih osoba koje posjeduju dozvolu za gospodarenje opasnim otpadom.

Na gradilištu će biti dostupna osnovna oprema za sanaciju u slučaju incidenta, poput apsorbenata, neutralizatora i zaštitne opreme, kao i pripremljene upute za postupanje u slučaju izlivanja, požara ili drugih izvanrednih okolnosti. Tijekom rada odnosno nakon puštanja u promet brze ceste, ista će svojim aktivnostima producirati određene vrste otpada, koje mogu nastati redovnim održavanjem brze ceste i njenih pratećih objekata, kao što su naplatne postaje i objekti poput mostova i tunela. Također, u sklopu sljedeće dionice brze ceste prema Jajcu, predviđena je i stanica službe za održavanje, čiji je otpad također potrebno obraditi i u sklopu ove dionice s obzirom da će isti biti produkt održavanja cjelokupne brze ceste odnosno sve tri dionice zajedno.

Opis građevinskog otpada

Vrsta i opseg radova na izgradnji prometnih objekata, koji uključuju iskope, miniranja, betoniranja, montažne radove, te transport materijala i opreme, utječu na vrstu i količinu otpada koji će nastajati tijekom realizacije projekta.

Projekcija vrsta i količina otpada temelji se na gabaritima objekata prikazanim u Idejnom projektu (predmjer radova) te usporedbom s podacima sličnih infrastrukturnih projekata izgradnje cesta u Bosni i Hercegovini. Jedna od glavnih kategorija otpada koja će se pojaviti tijekom izgradnje jest građevinski otpad.

Većina građevinskog otpada (oko 95 %) smatra se inertnim otpadom (npr. zemlja i kamenje iz iskopa, žbuka, razbijeni beton, metalni otpad, drvo, plastika, papir), no u određenim slučajevima može sadržavati opasne tvari, poput asfaltnih veziva s organskim spojevima i azbestnih materijala, koji zahtijevaju poseban nadzor i obradu.

Tijekom gradnje predviđen je iskop tla i odvoz viška neupotrebljivog materijala, kao što je laporasto tlo i tlo s visokim udjelom biorazgradivih tvari. Za radove nasipavanja i izrade obloga koriste se granulati poput tucanika, drobljenog kamena i pijeska. Najčešće korišteni građevinski materijali bit će cement, beton, čelik i drvo.

Vrste i količine građevinskog otpada mogu se preciznije procijeniti na temelju tehničkih karakteristika planiranih objekata i usporedbom s iskustvima sličnih projekata u zemlji.

U građevinskom otpadu moguće je naći i materijale koji sadrže opasne komponente, a posebnu pozornost zahtijevaju proizvodi na bazi azbesta, koji su se dugo koristili u građevinarstvu kao izolacijski i pokrovni materijali. Nažalost, ovakav otpad se u praksi često ne zbrinjava planski, što povećava rizike po okoliš i zdravlje ljudi.

Građevinski otpad nastaje svakodnevno tijekom izgradnje, rušenja i rekonstrukcije objekata, infrastrukturnih zahvata, kao i prilikom proizvodnje građevinskih proizvoda ili nakon prirodnih nepogoda poput potresa, poplava ili klizišta.

- Prema načinu nastanka, građevinski otpad može se svrstati u sljedeće skupine:
- otpad nastao rušenjem objekata visokogradnje i/ili infrastrukturnih objekata,
- otpad koji nastaje pri izgradnji novih objekata (višak materijala, ostatci boja, ambalaža, plinske boce i sl.),
- zemljani materijal, kamenje i vegetacija uklonjeni tijekom pripreme gradilišta i izvođenja temelja,
- otpad nastao tijekom redovitog održavanja prometne infrastrukture, osobito cesta.

S obzirom na sastav i potencijalnu štetnost, građevinski otpad se klasificira u više skupina, uključujući inertni, neopasni i opasni otpad, što zahtijeva odgovarajući pristup njegovom prikupljanju, privremenom skladištenju, prijevozu i konačnom zbrinjavanju – sve u skladu s važećim propisima. Građevinski otpad može se razvrstati u osnovne grupe neposredno na mjestu nastanka :

- Istovrsni građevinski otpad čija je ponovna upotreba ili recikliranje jednostavnije u tehničko-tehnološkom smislu, a reciklirani materijali su tehnički primjenljivi bez nekih posebnih ograničenja, a dijele se na sljedeće vrste:

U poglavlju 7.2.9. dodana je Tablica 98 Upravljanje otpadom na lokaciji brze ceste i usporedba sa važećim propisima u FBiH nakon izgradnje u kojoj je definiran način zbrinjavanja svih vrsta otpada.

Dodana **Tablica 11 Procijenjene vrste i količine otpada u fazi izgradnje brze ceste sa smjernicama za upravljanje pojedinim vrstama otpada**

**Tablica 13 Lista otpada sa šiframa koji će nastajati tokom**

	<p><b>eksploatacije brze ceste</b>  <b>Tablica 14 Vrste i količine građevinskog otpada koji će se odlagati na lokaciji odlagališta za građevinski otpad</b></p>
<p>U bilo kakvoj promjeni na projektu, predviđeba dionica brze ceste mora ostati u predviđenoj, planiranoj i prihvaćenoj trasi</p>	<p>Dodano u 4.2. Studija utjecaja na okoliš izrađena je na temelju prethodno usvojene trase brze ceste Nević Polje – Turbe, koja je definirana u važećoj planskoj i tehničkoj dokumentaciji.</p> <p>U tom smislu, eventualna potreba za dodatnim radovima ili izmjenama postojećih rješenja tijekom realizacije projekta moguća je isključivo u okviru usvojene trase. Sve promjene koje bi se odnosile na proširenje zahvata, pomjeranje trase, značajne izmjene tehničkih rješenja ili uvođenje novih elemenata koje nisu obuhvaćene ovom Studijom, mogu zahtijevati dodatnu analizu utjecaja na okoliš i usuglašavanje s nadležnim institucijama.</p> <p>Dakle, sve eventualne izmjene moraju biti u potpunosti usklađene s usvojenom/važećom prostorno planskom dokumentacijom.</p>
<p>Kumulativni efekat nastanka otpada - može se očekivati zbog znatno uvećane količine odloženog materijala i biti će povezan sa odlaganjem viška tla sa gradilišta zajedno sa već postojećim otpadom. Kontaminacija tla bit će posljedica različitih zagađivanja, koji će kroz dulji vremenski period kumulativno utjecati na kvalitetu i funkcionalna svojstva tla.</p> <p>Poljoprivredno zemljište u području obuhvata brze ceste uglavnom čine kvalitetna i duboka tla, pogodna za individualnu proizvodnju hrane. Ta tla imaju visoku proizvodnu vrijednost zbog svoje strukture, plodnosti i dubokog sloja humusa. Gubitak takvih površina, bilo kroz direktno zauzimanje za potrebe gradnje ili kroz degradaciju uslijed emisija i polutanata, predstavlja značajan problem za lokalno stanovništvo koje se oslanja na poljoprivrednu proizvodnju.</p> <p>Negativni indirektni utjecaji na tlo u fazi eksploatacije brze ceste uključuju zagađenje uzrokovano taloženjem čestica iz ispušnih plinova na tlo, odbacivanjem otpada od strane nesavjesnih sudionika u prometu, prosipanjem tereta s teretnih vozila te donošenjem čestica</p>	<p>Dodano u poglavlju 6.12. Pored pojedinačnih izvora zagađenja tla tijekom izgradnje i eksploatacije brze ceste Nević Polje – Turbe, potrebno je posebno istaknuti kumulativni efekat nastanka otpada koji će se progresivno manifestirati tijekom životnog vijeka prometnice. Ovaj efekt rezultat je kontinuiranog i višestrukog djelovanja različitih oblika otpada, uključujući čestice iz ispušnih plinova, mikrofrakcije guma i asfalta, prosuti teret, nepropisno odloženi otpad od strane korisnika prometnice, te atmosferske depozicije organskih i anorganskih onečišćujućih tvari.</p>

sagorijevanja vjetrom. Ovi procesi rezultirat će akumulacijom štetnih materija u tlu uz prometnicu, ali i na određenim udaljenostima od osovine ceste. Najveći rizik predstavlja nakupljanje ugljikovodika, organskih i anorganskih spojeva ugljika, te spojeva dušika, koji mogu utjecati na plodnost tla i mikrobiološku aktivnost. Posebno su zabrinjavajuće koncentracije teških metala kao što su olovo, kadmij, bakar, cink, živa, željezo i nikl. Ovi metali, prisutni u gorivu i drugim materijalima, mogu se akumulirati u tlu i biljkama, što predstavlja rizik za zdravlje ljudi i životinja. Tragovi teških metala mogu se pronaći i na većim udaljenostima od prometnice, što dodatno povećava područje potencijalne ugroženosti poljoprivrednog zemljišta. Zagađenje tla u fazi eksploatacije također može biti uzrokovano odbacivanjem različitih vrsta otpada od strane sudionika u prometu. Taj otpad uključuje i organske i anorganske materije, koje se često mogu pronaći na lokacijama uz prometnice.

Problem nepropisnog odlaganja otpada dodatno pogoršava stanje tla i može uzrokovati kontaminaciju podzemnih voda. U zaključku, potrebno je istaknuti da će zagađenje tla uz brzu cestu Nević Polje – Turbe imati kumulativni karakter i dugoročne posljedice ako se ne primijene adekvatne mjere zaštite. Očuvanje poljoprivrednog zemljišta od ključne je važnosti za osiguranje prehranbene sigurnosti lokalnog stanovništva i očuvanje prirodnih resursa u regiji.

Ovaj proces može imati latentni karakter, pri čemu se štetne tvari nakupljaju tijekom godina. Time se znatno smanjuje funkcionalna sposobnost tla za poljoprivrednu proizvodnju, osobito u kontekstu površina koje su zbog svojih svojstava (struktura, dubina, plodnost) klasificirane kao tla visoke bonitetne vrijednosti.

Problem nepropisnog odlaganja otpada dodatno pogoršava stanje tla i može uzrokovati kontaminaciju podzemnih voda. Zagađivanje tla uz brzu cestu Nević Polje – Turbe može imati kumulativni karakter i dugoročne posljedice ako se ne primijene adekvatne mjere zaštite. Očuvanje poljoprivrednog zemljišta. S toga su propisane mjere iz primjera dobre prakse sa ovakvih projekata, kako bi se ovi uticaji sveli na minimum ili sasvim izbjegli. Monitoring nad implementacijom mjera će vršiti inspekcija, i Nadzorni inženjer za zaštitu okoliša. Izvođač radova mora imenovati osobu odgovornu za upravljanje otpadom na gradilištu.

Istovremeno, projekt ima i pozitivan kumulativni učinak zbog spajanja sa susjednim dionicama brze ceste, koji se ogleda u unapređenju kvalitete života u regiji kroz bolje prometne veze, smanjenje troškova transporta, poticanje gospodarskih aktivnosti, smanjenje emisija uslijed protočnijeg prometa, te povećanje sigurnosti svih sudionika u prometu.

- ✓ U poglavlju 7.2.7. navode se mjere za zaštitu pejzaža. Potrebno je provesti reviziju uspješnosti procesa ozelenjavanja i prirodne regeneracije vegetacije. Na lokacijama gdje se pokazuje nedovoljna pokrivenost ili neuspješno ozelenjavanje, potrebno je izvršiti dodatnu planiranu sadnju kako bi se osigurao kontinuitet krajobrazne integracije i estetske usklađenosti područja.
- ✓ Uređenje vegetacijskih pojaseva ključno je za očuvanje ekosustava i vizualnu integraciju prometnice s prirodnim okolišem. Posebnu pozornost treba posvetiti ozelenjavanju uz rijeke, prometne petlje i prostore između brdskih kosina i nasipa. Formiranjem kontinuiranih zelenih barijera poboljšat će se estetski dojam i smanjiti negativan utjecaj prometnice na okoliš.
- ✓ U početnoj fazi primijenit će se kratkoročne mjere poput zasijavanja trave i brzog pokrivanja otvorenih površina i zaštite tla od erozije. Dugoročne mjere uključuju sadnju drveća i

	<p>grmlja, čiji će puni zaštitni i vizualni učinak biti vidljiv nakon deset godina. Primjenom ovih mjera osigurat će se usklađenost prometnice s okolišem i smanjenje negativnih vizualnih utjecaja.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nakon završenih radova i pojedinih faza radova potrebno je gradilište potpuno očistiti od sveg otpadnog građevinskog materijala, drvene građe, armature, oplata i ostalih otpadaka. Isto tako potrebno je ukloniti sve privremene skele, prepreke i zaštite ograde i preostale građevinske alate, opremu i strojeve.</li> </ul>
<p>Ukoliko je moguće navesti detaljnije (preciznije) podatke o uticaju na stanovništvo (raseljavanje, rušenje objekata i dr.) i uticaje na stanovništvo</p>	<p>Elaborat eksproprijacije u ovoj fazi projekta nije završen. Budući da se izrađuje nakon izrade Glavnog projekta, u ovom trenutku nije moguće dostaviti detaljne podatke o rušenju objekata i raseljavanju stanovništva. Prikazani su podaci koji su trenutno dostupni, dok će svi relevantni i potpuni podaci biti prezentirani nakon izrade i usvajanja Elaborata eksproprijacije. Dodano u 6.2.1. U nastavku su prikazane vrijednosti koje predstavljaju zbirnu rekapitulaciju za područje Travnika i Novog Travnika, temeljene na trenutno dostupnim podacima, te služe isključivo za orijentaciju. S obzirom na to da konačna linija eksproprijacije još nije definirana, mogu se očekivati minimalne izmjene, osobito u dijelu koji se odnosi na nekoliko parcela koje se formalno ne vode u evidenciji općina, iako su fizički prisutne na terenu između drugih parcela. Dodano <b>Tablica 86 Eksproprijacija neplodnog tla, Tablica 87 Eksproprijacija poljoprivrednog zemljišta, Tablica 88 Eksproprijacija šumsko zemljište.</b></p>

<p>Navesti količine (procjenjene) na osnovu ulaznih podataka projektanta, uključujući i korišteni višak iskopa za nasipe u cilju smanjenja odlaganja inertnog otpada</p>	<p>Na glavnoj trasi planirani obim zemljanih radova iznosi 975.565,0 m<sup>3</sup> iskopa i 914.902,0 m<sup>3</sup> nasipa. Od ukupne količine materijala iz iskopa, približno 37.000,0 m<sup>3</sup>, se može iskoristiti za potrebe nasipavanja, dok će se ostatak tretirati kao višak materijala.</p> <p>Za pristupne ceste predviđen je dodatni obim zemljanih radova u iznosu od 40.165,29 m<sup>3</sup> nasipa i 17.169,85 m<sup>3</sup> iskopa.</p> <p>Dodana <b>Tablica 7 Ukupna količina materijala iz iskopa</b></p>
<p>Identifikovane su vrste, ali ne i količine (procijenjene) nastanka otpada. <b>Predlažem da izrađivač studije još jednom preispita vrste otpada navedene u tabeli 9 prema Pravilniku o građevinskom otpadu ("Službene novine Federacije BiH", broj: <u>93/19</u>) posebno onaj koji sadrži opasne supstance.</b></p>	<p>Dodano već kroz prethodne odgovore u poglavlju 3.5.</p> <p><b>Tablica 11 Procijenjene vrste i količine otpada u fazi izgradnje brze ceste sa smjericama za upravljanje pojedinim vrstama otpada</b></p> <p><b>Tablica 13 Lista otpada sa šiframa koji će nastajati tokom eksploatacije brze ceste</b></p> <p><b>Tablica 14 Vrste i količine građevinskog otpada koji će se odlagati na lokaciji odlagališta za građevinski otpad</b></p>
<p>Jesu li opisane metode za prikupljanje, skladištenje, postupanje, transport i na kraju odlaganje svih odgovarajućih ostataka i emisija (tj. čvrstog otpada, otpadnih voda i emisija plinova i čestica)?</p>	<p>Dodano kroz poglavlje 7.2.9. <b>Tablica 98 Upravljanje otpadom na lokaciji brze ceste i usporedba sa važećim propisima u FBiH nakon izgradnje Privremeno skladištenje opasnog otpada</b></p> <p>U cilju provođenja Plana upravljanja otpadom, odnosno zaštite okoliša te zdravlja i sigurnosti ljudi, neophodno je izvršiti aktivnosti koje se tiču uspostave privremenog skladišta opasnog otpada. Skladište opasnog otpada mora biti zatvoreno ili ograđeno natkriveno skladište, te mora imati odjeljke/posebne posude kako bi se opasni otpad mogao skladištiti prema grupama i podgrupama.</p> <p>Sve površine i posude moraju biti nepropusne i otporne na djelovanje opasnog otpada. Skladište opasnog otpada mora biti opremljeno aparatima za gašenje požara i po potrebi drugom sigurnosnom opremom. Opasni otpad se treba skladištiti u posudama, spremnicima ili drugoj ambalaži za čuvanje i prijevoz opasnog otpada koji moraju imati natpis „Opasni otpad“ i naziv vrste opasnog otpada. Posude, spremnici ili druga ambalaža i oznake na njima moraju biti otporne na djelovanje opasnog otpada i sigurni za rukovanje. O grupama i količini skladištenog opasnog otpada mora se voditi evidencija. Plan postupanja u slučaju izvanrednih situacija mora biti</p>

istaknut na vidnom mjestu u skladištu opasnog otpada.

#### **Mjere za jednovrsni i mješani građevinski otpad**

Način i postupke zbrinjavanja, ponovne upotrebe i skladištenja navedenih vrsta građevinskog otpada uređuje se posebnim Planovima upravljanja građevinskim otpadom koji donose Federacija i Kantoni. Zbrinjavanje građevinskog otpada se može sprovesti na sljedeći način:

Sve vrste treba odvoziti na trajna odlagališta, odnosno reciklažna dvorišta građevinskog otpada.

Planom upravljanja građevinskim otpadom u promatranom regionu potrebno je osigurati uvjete, odnosno lokaciju odlagališta građevinskog otpada radi provođenja propisanih mjera za upravljanje građevinskim otpadom.

#### **Mjere za odlaganje građevinskog otpada**

Planom upravljana građevinskim otpadom planiraju se mjere koje se odnose na smanjivanje dozvoljenih količina građevinskog otpada koji se odlaže u određenim vremenskim rokovima.

S obzirom da u FBiH nisu doneseni Projekti upravljanja građevinskim otpadom na nivou kantona, nisu određene ni lokacije za trajno ili privremeno deponovanje građevinskog otpada.

Prilikom radova na izgradnje brze ceste biće potrebno uspostaviti lokacije privremenih i stalnih deponija građevinskog otpada. Konačno određivanje ovih lokacija vršit će se na osnovu suglasnosti između Investitora, Kantona, Općina i Mjesnih zajednica a u skladu sa svim zakonskim odredbama koje su vezena za upravljanje otpadom.

Prilikom odabira lokacije deponije građevinskog otpada u obzir je uzeto sljedeće:

- Udaljenost lokacije od izvora.
- Na lokaciji ne smiju biti prisutne podzemne vode zbog sprečavanja kontaminacije.
- Lokacija treba imati dovoljnu veličinu za deponovanje ukupne procijenjene količine građevinskog otpada.
- Lokacija mora biti pristupačna i locirana što bliže svim izvorima građevinskog otpada.
- Izbjegavati lociranje deponije u blizini naseljenih mjesta.

Ostale mjere

U okviru sustava upravljanja otpadom, uključujući građevinski otpad, Investitor je obvezan provoditi dodatne organizacijske i tehničke mjere kako bi se osigurala usklađenost s važećim zakonskim propisima te očuvala okolišna sigurnost tijekom svih faza izgradnje i eksploatacije brze ceste.

#### Evidencija otpada

Tijekom redovitog rada brze ceste, očekuje se nastanak različitih vrsta otpada – kako opasnog, tako i neopasnog. U tu svrhu, Investitor je dužan uspostaviti i voditi sustav evidencije otpada koji uključuje sljedeće elemente:

- datum nastanka otpada i vođenja evidencije,
- vrstu, količinu i šifru otpada,
- način skladištenja otpada,
- podatke o ovlaštenom operateru kojem je otpad predan,
- ime odgovorne osobe za upravljanje otpadom.

Za svaku isporuku otpada, bilo opasnog bilo neopasnog, izrađuje se evidencijski list u dva primjerka – jedan primjerak ostaje u arhivi Investitora, dok se drugi predaje operateru. Na temelju pohranjenih listova moguće je precizno pratiti količine i tokove otpada.

U skladu s Uredbom o selektivnom prikupljanju, pakiranju i označavanju otpada, obvezno je ispunjavanje propisane transportne dokumentacije za sve vrste otpada koje se prevoze. Operater koji preuzima otpad odgovoran je za vlastitu evidenciju i dostavu potvrde o konačnom zbrinjavanju nadležnoj osobi investitora.

#### Odgovorna osoba za upravljanje otpadom

Sukladno članku 20. Zakona o upravljanju otpadom, Investitor je dužan imenovati osobu zaduženu za upravljanje svim aspektima otpada i građevinskog otpada. Odgovorna osoba zadužena je za ažuriranje i provedbu Plana upravljanja otpadom te za osiguranje poštivanja zakonskih obveza. Imenovanje navedene osobe bit će provedeno naknadno, sukladno procedurama Investitora.

#### Edukacija, pomoćna oprema i prevencija nastanka otpada

U svrhu učinkovitog gospodarenja otpadom, Investitor će osigurati provedbu redovitih edukacija zaposlenika, posebno o pravilnom razdvajanju otpada s ciljem izdvajanja korisnih materijala. Edukacije

će se organizirati minimalno jednom godišnje, putem Službe za zaštitu okoliša i zaštitu na radu, ili kroz provedbu sustava upravljanja okolišem prema ISO 14001:2004 normi, ukoliko Investitor odluči implementirati navedeni standard.

Sustav upravljanja otpadom provodit će se kroz tri temeljna načela:

- smanjenje nastanka otpada putem racionalizirane upotrebe materijala,
- ponovna upotreba otpada gdje god je to moguće,
- odvojeno prikupljanje otpada s ciljem recikliranja i maksimalnog iskorištavanja sekundarnih sirovina.

Pored toga, dodatne mjere uključuju:

- edukaciju o postupanju s različitim vrstama otpada,
- prevenciju nepravilnog postupanja s otpadom,
- sigurno i kontrolirano privremeno skladištenje otpada,
- osiguranje uvjeta za odgovorno i zakonito zbrinjavanje.

Cjelokupni Plan upravljanja otpadom izrađen je u skladu s važećom zakonskom regulativom Federacije Bosne i Hercegovine te uzimajući u obzir međunarodne norme zaštite okoliša, posebice ISO 14001:2004. Implementacija će se provoditi u skladu s internim procedurama i uputama Investitora, uz redovitu provjeru i nadzor nad učinkovitosti primijenjenih mjera.

<p>Navedeno u prethodnim odgovorima (akcenat na buku, raseljavanje stanovništva, procjena količina nastalog otpada, propisno privremeno skladištenje opasnog otpada i zbrinjavanje putem ovlaštene kuće</p>	<p>Dodana <i>Tablica 98 Upravljanje otpadom na lokaciji brze ceste i usporedba sa važećim propisima u FBiH nakon izgradnje</i> koja definira pravilno privremeno skladištenje svih vrsta otpada u cilju smanjenja onečišćenja okoliša.</p> <p>Dodano 7.1.3.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Goriva, ulja i ostale tekućine koje mogu onečistiti tlo potrebno je skladištiti u nepropusnim bačvama.</li> <li>✓ Bačve se moraju postaviti na nepropusnu podlogu (betonsku ili sličnu površinu otpornu na propuštanje) kako bi se spriječilo prodiranje u tlo.</li> <li>✓ Pretakanje goriva i ulja dopušteno je samo na mjestima koja su zaštićena nepropusnim materijalima.</li> <li>✓ Stara ulja, goriva i drugi tečni otpad moraju se čuvati u označenim, nepropusnim bačvama.</li> <li>✓ Zabranjeno je odlaganje ulja, goriva i drugih tečnih otpadnih materijala direktno na tlo</li> </ul> <p>Dodano 7.2.2.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ U slučaju prometne nezgode koja uključuje istjecanje goriva, ulja ili drugih opasnih tvari, potrebno je odmah spriječiti širenje onečišćenja, upotrijebiti apsorpcijski materijal i ukloniti kontaminirano tlo.</li> <li>✓ Uspostaviti suradnju s ovlaštenim službama (vatrogasci, civilna zaštita, komunalna poduzeća) radi brze sanacije.</li> </ul> <p>Kroz studiju definirane mjere zaštite kvalitete zraka u poglavlju 7.1.4. i 7.2.4</p> <p>Dodano 6.7.1. U slučaju izlivanja opasnog tečnog otpada (npr. ulja, goriva, hidrauličnih tekućina, emulzija i sličnih sredstava koja se koriste pri radu građevinske mehanizacije), može doći do ozbiljnog zagađenja tla, s potencijalno dugoročnim negativnim posljedicama po okoliš. Tečni opasni otpad ima sposobnost prodiranja kroz slojeve tla, pri čemu postoji visok rizik od kontaminacije podzemnih voda, osobito u propusnim geološkim uvjetima.</p> <p>Također, prisutnost opasnih kemijskih spojeva u tlu može narušiti mikrobiološku ravnotežu, smanjiti plodnost tla te imati toksičan učinak na biljni i životinjski svijet. S obzirom na to da ovakva kontaminacija može ostati neprimijećena do pojave vidljivih posljedica, ključno je uspostaviti preventivne mjere skladištenja i rukovanja opasnim tvarima, kao i protokole za hitno djelovanje u slučaju nezgode (npr. korištenje apsorbenata, zaštitnih barijera i brzo uklanjanje kontaminiranog materijala).</p>
---	---

<p>Jesu li jasno definisane odgovornosti prilikom implementacije mjera ublažavanja, uključujući i finansiranje? Odgovor ocjenitelja- Finansije nisu obaveza prema Pravilniku niti su tražene Rješenjam o izradi SUO.</p>	<p>Kroz tablice 7.1. i 7.4. već prethodno definirane odgovornosti. Na ovakvim projektima Izvođač je ugovorno obavezan provesti mjere propisane u Studiji uticaja na okoliš (SUO) i u Rješenju o odobravanju SUO. Trošak implementacije tih mjera izvođač je dužan uračunati u svoju finansijsku ponudu, budući da mu je kroz tendersku dokumentaciju unaprijed dostupna sva relevantna okolišna dokumentacija i donesena rješenja.</p>
<p>Da li iskopani materijal može biti onečišćen opasnim materijama?</p> <p>Da li su ovo jedine vrste građevinskog otpada, šta sa opadnim kategorijama otpada npr. azbest?</p> <p>„Materijali koji se <b>moгу javiti</b> u građevinskom otpadu“ Navesti koji se materijali mogu javiti u građevinskom otpadu vezano za obuhvat konkretne studije!</p>	<p>Ne očekuje se onečišćenje opasnim materijalom.</p> <p>Dodano u poglavlju 3.5. Navedeno sve u <b>Tablica 11 Procijenjene vrste i količine otpada u fazi izgradnje brze ceste sa smjernicama za upravljanje pojedinim vrstama otpada</b></p> <p>Dodano u poglavlju 7.2.9. kroz tablicu <b>Tablica 98 Upravljanje otpadom na lokaciji brze ceste i usporedba sa važećim propisima u FBiH nakon izgradnje</b></p> <p>Dodana <b>Tablica 14 Vrste i količine građevinskog otpada koji će se odlagati na lokaciji odlagališta za građevinski otpad</b></p>
<p>Stručno dopuniti u skladu sa Zakonom o upravljanju otpadom, podzakonskim aktim, referentnoj literaturi.</p> <p>Uslovi za skladištenje „tečnog otpada“.</p>	
<p><b>KOMENTARI Anita Jakovljević , dip.ing.kem.teh.</b></p>	
<p>Nije navedeno da li je vršeno usklađivanje sa npr. Strategijom zaštite okoliša Federacije BiH 30+ ili sa razvojnim planovima kantona. Pominjani su:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transportna strategija Bosne i Hercegovine (TSBiH), koja je izrađena na temelju transportnih strategija entiteta i Distrikta Brčko. Na temelju TSBiH moguće je osigurati finansijska sredstva za provedbu projekata koji su identificirani kao „napredni projekti“, uz uvjet da postoje studije isplativosti i relevantna projektna dokumentacija u skladu s procedurama EU.</li> <li>2. Strategija razvoja Srednjobosanskog kantona 2021. – 2027. godina.</li> <li>3. Strategija razvoja Općine Novi Travnik za razdoblje 2021-2027</li> </ol>	<p>Dodano u Uvod-</p> <p>Tijekom izrade Studije utjecaja na okoliš za dionicu brze ceste Nević Polje – Turbe izvršena je provjera usklađenosti projekta s Federalnom strategijom zaštite okoliša 2022. – 2032., osobito u dijelu koji se odnosi na Prioritet 4.1: Smanjenje zagađivanja zraka zagađujućim materijama na nivoe koji su sigurni za ljudsko zdravlje. U okviru tog prioriteta definiran je indikator postotak smanjenja emisija zagađujućih materija iz transporta, uz cilj smanjenja emisija za 30% do 2030. godine u odnosu na 2016., uključujući i podizanje prašine s cesta.</p> <p>Analizom planiranih mjera za upravljanje emisijama te tehničkih rješenja predviđenih projektom, utvrđeno je da projekt ispunjava navedeni indikator i doprinosi ostvarenju cilja smanjenja emisija iz transporta u skladu s Federalnom strategijom zaštite okoliša.</p>

<p>4. Strategija razvijenosti općine Travnik, 2023 (kao izvori podataka)</p>	<p>Također ovaj projekt izgradnje brze cete usklađen je sa Strategijom razvoja Srednjobosanskog kantona 2021.–2027. godina, posebno sa Strateškim ciljem 1 – Poticati održivi ekonomski razvoj. U okviru navedenog cilja jasno je prepoznata izgradnja brze ceste Lašva – Donji Vakuf kao jedan od ključnih infrastrukturnih projekata koji će doprinijeti ubrzanju privrednog razvoja, jačanju povezanosti Kantona s ostatom Bosne i Hercegovine te boljoj integraciji s evropskim transportnim koridorima. Time ova Studija direktno doprinosi realizaciji strateških opredjeljenja Kantona i potvrđuje svoju usklađenost s dugoročnim razvojnim prioritetima.</p> <p>Na osnovu Strategije razvoja Općine Travnik 2022–2027, jasno je definirano da je u okviru Strateškog cilja 3: Unaprijeđen integriran sustav zaštite okoliša i javne infrastrukture, kroz prioritet 3.4. Poboljšana kvaliteta lokalnih i javnih puteva, jedna od mjera upravo izgradnja brze ceste Lašva – Travnik – Jajce – Banja Luka – Bihać. Projekt izgradnje brze ceste Lašva – Nević Polje u potpunosti je usklađen sa ovim strateškim dokumentom, jer direktno doprinosi ostvarenju navedenog strateškog cilja i prioriteta. Ova dionica predstavlja segment šire prometne poveznice koja je u Strategiji prepoznata kao od izuzetnog značaja za razvoj Općine Travnik, unapređenje saobraćajne dostupnosti, jačanje ekonomskog razvoja i poboljšanje kvalitete javne infrastrukture.</p>
<p>Podaci o projektu i opis obrađen je u poglavlju 3. studije.</p> <p>Opisani su glavni dijelovi projekta kao i situacijski prikaz rješenja s opisom trase prema zonama rizika.</p> <p>Trasa brze ceste Nević Polje – Turbe počinje od petlje Nević Polje, čiji položaj je utvrđen ranijim projektom na dionici Petlja Vitez – Petlja Nević Polje LOT 5 koji je već u fazi izgradnje.</p> <p>Dužina trase je L = 11,43 km Na projektiranoj trasi nalazi se: -13 mostova (po 2 objekta),</p>	<p>Dodano u 3.1.</p> <p>Brze ceste i autoceste se često ne smatraju tehnološkim procesima u klasičnom smislu, ali se mogu opisati u okviru faza izgradnje i operativnog održavanja. Procijenjeno trajanje radova na izgradnji ove dionice je između 24 i 36 mjeseci. Međutim, stvarno trajanje može varirati ovisno o brojnim faktorima, uključujući vremenske uvjete, složenost terena, organizaciju izvođača i druge nepredviđene okolnosti, zbog čega uvijek postoji mogućnost probijanja rokova.</p>

<p>- 3 tunela (po 2 objekta).</p> <p>Navodi se da zbog usaglašavanja položaja trase brze ceste sa usvojenim Prostornim planom SBK/KSB i već utvrđenim položajem petlje Nević Polje, potrebno je bilo prilagoditi tehničke elemente kako bi se trasa zadržala u usvojenom koridoru i uklopila u već ranije definiranu geometriju sa prethodne dionice.</p> <p>Nigdje se ne daju vremenski okviri: period trajanja pripremnih radova, period izvođenja radova na izgradnji dionice, niti vremenski okvir potreban za izgradnju dionice.</p>	
<p>Osnovni dijelovi projekta opisani su i predstavljeni grafički sa situacionim rješanjem - prikaz trase u prostoru.</p> <p>Dijelovi projekta u velikoj mjeri opisani su i grafički prikazani kroz različita poglavlja u Studiji.</p> <p>Nedostaju grafički prikazi na kojima su vidljiva naseljena mjesta i druga područja kroz koje prolazi, vodotoci koje dionica presijeca i sl.</p> <p>Ne ulazeći u problematiku prostornog planiranja, zbrinjavanje građevinskog otpada je izuzetno značajan segment SUO, posebno iz razloga ( zbog raseljavanja, a radi uklanjanja - rušenja stambenih i drugih objekata), a što obrađivač nije obradio u SUO.</p> <p>Na satelitskim snimcima koji služe kao podloga grafičkih prikaza moraju se vidjeti nazivi naselja, vodotoka, šumskih područja, postojećih infrastrukturnih objekata itd.).</p>	<p>Dodano:</p> <p><b>PRILOG 2:</b> <i>Sintezni prikaz korištenog područja</i></p> <p><b>PRILOG 3:</b> <i>Prometna infrastruktura</i></p> <p><b>PRILOG 4:</b> <i>Šumsko zemljište</i></p> <p><b>PRILOG 5:</b> <i>Poljoprivredno zemljište</i></p> <p><b>PRILOG 6:</b> <i>Urbana područja sa režimom građenja</i></p>
<p>Navedeno u dijelu Studije 3.6 Popis drugih aktivnosti koje mogu biti potrebne za realizaciju projekta</p> <p>Jedna od mogućih mjera je preusmjeravanje prometnih tokova koji tranzitiraju prema užem gradskom središtu Travnik, što bi se moglo postići izgradnjom planiranih brzih cesta.</p>	<p>Dodano u 3.6. - S obzirom na to da je projekt smješten na pretežno neizgrađenom području, kolizije s postojećom infrastrukturom su ograničenog obima i nisu od većeg značaja. Moguće konflikte s postojećim instalacijama i objektima bit će potrebno riješiti u skladu s uslovima nadležnih institucija, a konačna tehnička rješenja bit će razrađena u Glavnom projektu.</p>

<p>Smatram da bi u ovom poglavlju moralo biti detaljnije navedeno i neke od dodatnih aktivnosti kao sto je: regulacija vodotoka, izmještanje lokalnih prometnica i trase dionica sa predviđenim prelazima za životinje.</p> <p><b>Međutim, u ovoj fazi potrebno je izvršiti procjenu uticaja na okoliš za sve dodatne aktivnosti</b> koje mogu biti potrebne za realizaciju projekta.</p>	<p>Gradilišna logistika i pristupi bit će organizirani korištenjem postojeće prometne mreže i same trase gdje god je to moguće, kako bi se smanjio dodatni pritisak na okoliš. U skladu s važećim propisima, izvođač radova je obavezan izraditi Plan organizacije gradilišta (POG) prije početka izvođenja, kojim se definira prostorna organizacija gradilišta, sigurnosni i zaštitni aspekti, kao i mjere za zaštitu okoliša. Privremene potrebe za priključcima na vodovodnu i elektroenergetsku mrežu bit će riješene kroz gradilišnu infrastrukturu, u skladu s tehničkim mogućnostima i propisima, bez trajnog opterećenja postojećih sustava. Ovakav pristup osigurava uredno izvođenje radova, minimalizaciju konflikata s infrastrukturom i provedbu zahvata u skladu s načelima održivog građenja. Projektom je predviđena regulacija korita rijeke Lašve u dužini od 1,3 km, a prijelazi za divlje životinje nisu planirani jer analiza od strane stručnjaka za faunu nije pokazala potrebu za istim.</p>
<p>Potrebno je navesti neke od potrebnih nadzora (servisa za projekat) koji su neophodni kod provođenjem mjera koje su potrebne i propisane relevantnim zakonima i Pravilnicima koji proizlaze iz istih.</p>	<p>Svi radovi koji se odnose na izgradnju i korištenje brze ceste smatraju se redovnim radovima. Dodatni radovi nisu predviđeni, te stoga nisu ni navedeni u Studiji uticaja na okoliš (SUO). Neophodne dozvole za realizaciju projekta također predstavljaju standardne dozvole bez kojih izgradnja i korištenje ne mogu započeti, a to su: vodna saglasnost, urbanistička dozvola, građevinska dozvola, vodna dozvola i upotrebna dozvola.</p>
<p>Kako je vidljivo iz dostavljenih primjedbi i sugestija predstavnika MZ i grada N.Travnika kao i sa Javne rasprave održane 2.06.2025. godine u Travniku, sasvim je moguće da će dolaziti do izmjena projekta. Razmotriti u toku dopune SUO i ugraditi u njen sadržaj.</p>	<p>U ovom momentu nije moguća izmjena projekta jer je Studija utjecaja na okoliš izrađena je na temelju prethodno usvojene trase brze ceste Nević Polje – Turbe, koja je definirana u važećem PP SBK. Taj prostorni dokument je usvojen nakon dugogodišnjeg usklađivanja sa svim općinama kroz koje brza cesta prolazi( Općina Vitez, Općina Novi Travnik i Općina Travnik).</p>

<p>izgradnju predmetne dionice brze ceste prate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pripremni radovi</li> <li>- Faza izgradnje svake pojedine dionice</li> <li>- Izgradnja velikog broja različitih infrastrukturnih objekata,</li> <li>- Formiranja deponija za odlaganje građevinskog otpada</li> <li>- Faza korištenja brze ceste</li> </ul> <p>Svi planirani radovi daju cjelokupni efekt ovog projekta.</p> <p>Kumulativni utjecaj/međuveza sa drugim projektima nije data i nije navedeno jesu li prema postojećim/važećim planovima (općina/kanton) planirani ikakvi radovi sa kojima bi projekat mogao imati cjelokupni efekt na dijelu predmetnog projekta. Potrebno razmotriti te inkorporirati konačne odluke po ovom pitanju u SUO</p> <p>Obrađivač studije se u opisu projekta uglavnom fokusirao samo na tehničke elemente trase</p>	<p>U skladu s Rješenjem o sadržaju Studije, u dokumentu su razmotreni i kumulativni uticaji u vezi sa susjednim projektima. Radovi koji se izvode u fazi izgradnje predstavljaju redovne radove, neophodne za realizaciju i završetak projekta, te su njihovi potencijalni uticaji na okoliš i društvo već obuhvaćeni analizom u Studiji.</p> <p>U prethodnim odgovorima na komentare je dat odgovor za kumulativne uticaje.</p>
<p>Na situacionoj karti predmetne dionice autoputa moraju biti vidljivi najvažniji projektirani elementi trase (koji su dati u tekstualnom opisu), te geografsko (zemljišno) područje sa jasno vidljivim nazivima naseljenih mjesta kroz koje trasa prolazi, najvažnije privredne zone, šumska područja, zaštićena područja, vodotoci, itd.</p> <p>Ovakav prikaz na karti ne daje relevantne podatke o zemljišnom prostoru, koje će trajno biti zauzeto fizickim komponentama projekta .</p>	<p>Dodane su slike u poglavlju 3.2.3. 3.2.4. za objekte na trasi gdje se bolje vidi.</p> <p>Dodano:</p> <p><b>PRIOLOG 2:</b> <i>Sintezni prikaz korištenog područja</i></p> <p><b>PRIOLOG 3:</b> <i>Prometna infrastruktura</i></p> <p><b>PRIOLOG 4:</b> <i>Šumsko zemljište</i></p> <p><b>PRIOLOG 5:</b> <i>Poljoprivredno zemljište</i></p> <p><b>PRIOLOG 6:</b> <i>Urbana područja sa režimom građenja</i></p>
<p>Poglavlje je potrebno eventualno dopuniti, sa grafičkim priložima na kojima će se jasno vidjeti planirano zemljišno područje privremenih konstrukcija, sa svim relevantnim tehničkim podacima, kao i vidljivim prikazom najbližih</p>	<p>U ovoj fazi projekta, tokom izrade Studije uticaja na okoliš (SUO), nisu dostupni podaci o privremenim konstrukcijama. Njihovu vrstu i obim izvođač radova definiše neposredno prije početka izvođenja. Međutim, kroz propisane mjere osigurano je da se svi privremeni</p>

naseljenih mjesta, vodotoka, šumskog područja, zaštićenih područja itd.

Navesti plan za obnavljanje navedenog područja nakon završetka radova na izgradnji, kako za planiranu **deponiju građevinskog otpada, tako i za ostale privremene konstrukcije koje će se postavljati tokom izgradnje trase (pružna skladišta za alate, skladišta ulja i maziva, skladišta eksplozivnih sredstava, kontejneri za smještaj radnika i dr.)**.

radovi i objekti nakon završetka radova uklone, a prostor dovede u prvobitno stanje.

Za deponiju već navedeno kroz SUO u poglavlju 7.1.5.

#### **ODLAGALIŠTE ISKOPNOG MATERIJALA**

Stanište predložene deponije pripada kategoriji G1.8. – Šume u kojima dominiraju hrastovi Ova staništa imaju značajnu ekološku ulogu, jer pružaju stanište mnogim biljnim i životinjskim vrstama, reguliraju mikroklimu i doprinose kvaliteti tla.

**Preporuka:** Neophodno je sačuvati data staništa koliko je god moguće. U tablici ispod su navedene preporučene mjere ublažavanja utjecaja izgradnje deponije na floru, stanište i faunu , s ciljem minimiziranja negativnog utjecaja na lokalni biodiverzitet. Tablica 92 Preporučene mjere ublažavanja na floru, stanište i faunu u cilju smanjenja utjecaja koji će izgradnja deponije imati na lokalni biodiverzitet definira mjere.

Očuvanje flore i vegetacije u zoni deponije od suštinskog je značaja za minimiziranje ekoloških posljedica. Implementacija predloženih mjera ne samo da će smanjiti negativan utjecaj na lokalni biodiverzitet, već će također omogućiti dugoročnu stabilizaciju ekosustava u ovom području. Pored zaštite flore, staništa, kontrole invazivnih vrsta i dodatne mjere zaštite tla, vodnih tokova dodatno će doprinijeti očuvanju ekološke ravnoteže. Nakon izgradnje deponije, neophodno je provesti mjere revitalizacije staništa kroz sadnju autohtonih biljnih vrsta i obnovu tla kako bi se osigurala dugoročna ekološka održivost područja. Stalni monitoring i prilagođavanje mjera prema potrebama terena ključni su za uspješno upravljanje deponijom i njenim ekološkim utjecajem.

#### **Mjere rekultivacije deponije**

Po završetku iskopnih radova na tunelu neophodno je pristupiti rekultivaciji deponije materijala. Za potrebe rekultivacije izvođač radova treba izvršiti ravnjanje terena i hrenažu u cilju spriječavanja pokretanja sapiranja materijala i erozije nanosa.

	<p>Rekultivaciju izvršiti sadnjom autohtonih vrsta zeljastih i drvenastih vrsta.</p> <p>Dodano u 7.2.7. Nakon završenih radova i pojedinih faza radova potrebno je gradilište potpuno očistiti od sveg otpadnog građevinskog materijala, drvene građe, armature, oplata i ostalih otpadaka. Isto tako potrebno je ukloniti sve privremene skele, prepreke i zaštite ograde i preostale građevinske alate, opremu i strojeve.</p>
<p>Iz tehničkog opisa, točnije prijedloga projektnog rješenja, a što se vidi i iz potpuno neadekvatnih i nepotpunih grafički priloga, <b>nije moguće sagledati ni veličinu, oblik i izgled struktura same dionice brze ceste, a kamoli ostalih radova koji su predviđeni u okviru projekta.</b></p>	<p>Dodano kroz poglavlje 3.2.3. i 3.2.4. slike za sve objekte na trasi. Trenutno jedino grafički raspoloživo dodano što imamo.</p>
<p>Nisu navedeni podaci o broju, veličini, vrsti i sl.. objekata koji bi se trebali ukloniti, kao ni broj ljudi koji bi u tom slučaju bili raseljeni. (potrebno dopuniti) Jedini podatak koji se navodi u Studiji, a koji se odnosi na direktni utjecaj projekta na stanovništvo je u poglavlju 5. i to:</p> <p>Na području općine Novi Travnik, u okviru jednog naseljenog mjesta Nević Polje ukupno 733 stanovnika ima potencijal da bude direktno ili indirektno pod utjecajem uslijed implementacije ovog projekta, bilo da je isti pozitivan ili negativan. (U kojoj mjeri pozitivan/negativan i koliki broj objekata se ruši?)</p>	<p>Elaborat eksproprijacije u ovoj fazi projekta nije završen. Budući da se izrađuje nakon izrade Glavnog projekta, u ovom trenutku nije moguće dostaviti detaljne podatke o rušenju objekata i raseljavanju stanovništva. Prikazani su podaci koji su trenutno dostupni, dok će svi relevantni i potpuni podaci biti prezentirani nakon izrade i usvajanja Elaborata eksproprijacije. Dodano u 6.2.1. U nastavku su prikazane vrijednosti koje predstavljaju zbirnu rekapitulaciju za područje Travnika i Novog Travnika, temeljene na trenutno dostupnim podacima, te služe isključivo za orijentaciju. S obzirom na to da konačna linija eksproprijacije još nije definirana, mogu se očekivati minimalne izmjene, osobito u dijelu koji se odnosi na nekoliko parcela koje se formalno ne vode u evidenciji općina, iako su fizički prisutne na terenu između drugih parcela. Dodano <b>Tablica 86 Eksproprijacija neplodnog tla, Tablica 87 Eksproprijacija poljoprivrednog zemljišta, Tablica 88 Eksproprijacija šumsko zemljište.</b></p>
<p><b>Količina izlaznog materijala koji će biti proizveden kroz projekat nije prikazan kroz proračun, izvršena je „neka“ procjena.</b></p> <p>U studiji je navedeno u dijelu 3.5 Popis vrsta i količina sirovina i supstanci koje ostaju nakon izgradnje (Ukupna procijenjena količina materijala iz iskopa, uključujući trasu prometnice i servisne saobraćajnice, iznosi približno 1.500.000 m<sup>3</sup>.), ali se ne navodi na koji način se došlo do ove procjene.</p>	<p>Na glavnoj trasi planirani obim zemljanih radova iznosi 975.565,0 m<sup>3</sup> iskopa i 914.902,0 m<sup>3</sup> nasipa. Od ukupne količine materijala iz iskopa, približno 37.000,0 m<sup>3</sup>, se može iskoristiti za potrebe nasipavanja, dok će se ostatak tretirati kao višak materijala.</p> <p>Za pristupne ceste predviđen je dodatni obim zemljanih radova u iznosu od 40.165,29 m<sup>3</sup> nasipa i 17.169,85 m<sup>3</sup> iskopa. Dodano u poglavlju 3.2.5. <b>Tablica 7 Ukupna količina materijala iz</b> iskopa definira stacionaže i količine po svim stacionažama koliko materijala se očekuje.</p>

**Nabavka sirovina i njihove ekološke implikacije nisu analizirane.**

U vezi s nabavom sirovina za izgradnju brze ceste ističemo da se radi o materijalima koji nemaju izravan niti značajan utjecaj na okoliš. Njihovi potencijalni utjecaji prepoznati su kao uobičajeni i privremenog karaktera. U Studiji utjecaja na okoliš već su definirane mjere kojima se osigurava pravilno rukovanje i adekvatno zbrinjavanje sirovina, čime se sprječava nastanak negativnih posljedica. Provedbom tih mjera tijekom faze izgradnje, uključujući organizirano skladištenje, kontroliranu uporabu te sigurno odlaganje ostataka, omogućuje se učinkovito minimiziranje svih mogućih utjecaja na okoliš.

U poglavlju 7.1.12. Mjere za nabavku i rukovanje sirovinama definiraju se sljedeće mjere:

Organizirano skladištenje

- ✓ Sirovine i građevinski materijali skladište se na za to predviđenim, uređenim i označenim mjestima.

Kontrolirano rukovanje

- ✓ Osigurati pravilno rukovanje sirovinama kako bi se spriječilo rasipanje, curenje ili stvaranje otpada koji može utjecati na tlo i okoliš.

Sigurno odlaganje ostataka

- ✓ Građevinski ostaci i neiskorištene sirovine moraju se odlagati na siguran način, u skladu s važećim propisima, i predavati ovlaštenim firmama za zbrinjavanje otpada.

Adekvatno zbrinjavanje

- ✓ Primjenjivati mjere koje osiguravaju da se svi nusproizvodi i otpadne sirovine pravilno zbrinjavaju, kako bi se spriječile negativne posljedice po okoliš.

Prevenција i minimiziranje utjecaja

- ✓ Kroz kontrolirane postupke nabave, skladištenja i korištenja sirovina osigurati da se potencijalni negativni utjecaji svedu na najmanju moguću mjeru.

U dijelu Studije 4.4 Procjena, po vrsti i količini, predviđenih ostataka i emisija

U studiji su analizirane dionice i njihova dužina u kilometrima, kapacitet izražen u broju vozila po danu, te procjene saobraćajnog opterećenja za određene godine (2026.,2030., 2035., 2040., 2045., 2050., 2055.).

U tabelarnim prikazima navedene su projekcije godišnjih emisija CO,CO2,Pb za kamione i automobile za različite vrste goriva po godinama.

Navodi se da su tijekom građevinske faze, emisije u zrak prvenstveno će nastajati kao posljedica rada teške mehanizacije, miniranja, utovara i transporta materijala, te polaganja betona i asfalta, a u fazi eksploatacije, emisije u zrak bit će kontinuirano generirane prometom vozila, osobito u pogledu CO2, NOx i PM čestica.

Za emisiju buke navedeno da je neminovan izvor u fazi izgradnje (od transportnih sredstava), a tijekom operativne faze, glavni izvor buke je cestovni promet.

Količine otpada dodane u poglavlju 3.5. u Tablici 11 Procijenjene vrste i količine otpada u fazi izgradnje brze ceste sa smjericama za upravljanje pojedinim vrstama otpada

Za otpadne vode dodano već kroz poglavlje 3.3.

Za opasni otpad dodano u 6.7.1. (U slučaju izlivanja opasnog tečnog otpada (npr. ulja, goriva, hidrauličnih tekućina, emulzija i sličnih sredstava koja se koriste pri radu građevinske mehanizacije), može doći do ozbiljnog zagađenja tla, s potencijalno dugoročnim negativnim posljedicama po okoliš. Tečni opasni otpad ima sposobnost prodiranja kroz slojeve tla, pri čemu postoji visok rizik od kontaminacije podzemnih voda, osobito u propusnim geološkim uvjetima.)

Za otpad je identifikovano da će se isti javljati u fazi izgradnje i u toku eksploatacije.

Nabrojane su i vrste otpada u skladu sa Pravilnikom o kategorijama otpada sa listama, bez procijenjenih količina otpada.

Ni u jednom od spomenutih poglavlja Studije nisu procijenjene količina ostataka opasnog otpada, nisu procijenjene emisije prašine i plinova na lokacijama izgradnje tunela i ostalih infrastrukturnih objekata.

Nisu identifikovane vrste ni količine otpadnih voda.

U ovom poglavlju potrebno je identifikovati sve emisije kroz aktivnosti:

-Pripremnih radova na izgradnji autoceste (buka, emisije prašine i plinova, otpadnih voda, otpada)

-Radova na izgradnji autoceste i svih infrastrukturnih

-objekti (tuneli, vijadukti, petlje, propusti, izmještanja/presijecanja postojećih prometnica, vodotoka, izgradnje pomoćnih objekata itd.)

-Korištenje ceste (otpadne oborinske vode, buka, otpad).

spominje se toksični i opasni otpad bez razmatranja njihovog sastava i toksičnosti i opasnosti od istih.

Zaključak:

Sastav, toksičnost i druge opasnosti nastale od ostatka i emisija nisu ili su djelomično razmatrani, te direktni utjecaj na stanovništvo.

Jesu li opisane metode za prikupljanje, skladištenje, postupanje, transport i na kraju odlaganje svih odgovarajućih ostataka i emisija (tj. čvrstog otpada, otpadnih voda i emisija plinova i čestica)?

Dodano kroz poglavlje 7.2.9. **Tablica 98 Upravljanje otpadom na lokaciji brze ceste i usporedba sa važećim propisima u FBiH nakon izgradnje**

**Privremeno skladištenje opasnog otpada**

U cilju provođenja Plana upravljanja otpadom, odnosno zaštite okoliša te zdravlja i sigurnosti ljudi, neophodno je izvršiti aktivnosti koje se tiču uspostave privremenog skladišta opasnog otpada. Skladište opasnog otpada mora biti zatvoreno ili ograđeno natkriveno skladište, te mora imati odjeljke/posebne posude kako bi se opasni otpad mogao skladištiti prema grupama i podgrupama.

Sve površine i posude moraju biti nepropusne i otporne na djelovanje opasnog otpada. Skladište opasnog otpada mora biti opremljeno aparatima za gašenje požara i po potrebi drugom sigurnosnom opremom. Opasni otpad se treba skladištiti u posudama, spremnicima ili drugoj ambalaži za čuvanje i prijevoz opasnog otpada koji moraju imati natpis „Opasni otpad“ i naziv vrste opasnog otpada. Posude, spremnici ili druga ambalaža i oznake na njima moraju biti otporne na djelovanje opasnog otpada i sigurni za rukovanje. O grupama i količini skladištenog opasnog otpada mora se voditi evidencija. Plan postupanja u slučaju izvanrednih situacija mora biti istaknut na vidnom mjestu u skladištu opasnog otpada.

Osobe odgovorne za skladište opasnog otpada i za prikupljanje opasnog otpada moraju biti upoznate sa načinom rada, opasnostima i mjerama zaštite na radu i zaštite okoliša, kroz redovnu obuku i provjeru znanja iz oblasti upravljanja otpadom.

**Mjere za jednovrsni i mješani građevinski otpad**

Način i postupke zbrinjavanja, ponovne upotrebe i skladištenja navedenih vrsta građevinskog otpada uređuje se posebnim Planovima upravljanja građevinskim otpadom koji donose Federacija i Kantoni. Zbrinjavanje građevinskog otpada se može sprovesti na sljedeći način:

Sve vrste treba odvoziti na trajna odlagališta, odnosno reciklažna dvorišta građevinskog otpada.

Planom upravljanja građevinskim otpadom u promatranom regionu potrebno je osigurati uvjete, odnosno lokaciju odlagališta građevinskog otpada radi provođenja propisanih mjera za upravljanje građevinskim otpadom.

#### **Mjere za odlaganje građevinskog otpada**

Planom upravljana građevinskim otpadom planiraju se mjere koje se odnose na smanjivanje dozvoljenih količina građevinskog otpada koji se odlaže u određenim vremenskim rokovima.

S obzirom da u FBiH nisu doneseni Projekti upravljanja građevinskim otpadom na nivou kantona, nisu određene ni lokacije za trajno ili privremeno deponovanje građevinskog otpada.

Prilikom radova na izgradnje brze ceste biće potrebno uspostaviti lokacije privremenih i stalnih deponija građevinskog otpada. Konačno određivanje ovih lokacija vršit će se na osnovu suglasnosti između Investitora, Kantona, Općina i Mjesnih zajednica a u skladu sa svim zakonskim odredbama koje su vezena za upravljanje otpadom.

Prilikom odabira lokacije deponije građevinskog otpada u obzir je uzeto sljedeće:

- Udaljenost lokacije od izvora.
- Na lokaciji ne smiju biti prisutne podzemne vode zbog sprečavanja kontaminacije.
- Lokacija treba imati dovoljnu veličinu za deponovanje ukupne procijenjene količine građevinskog otpada.
- Lokacija mora biti pristupačna i locirana što bliže svim izvorima građevinskog otpada.
- Izbjegavati lociranje deponije u blizini naseljenih mjesta.

#### **Ostale mjere**

U okviru sustava upravljanja otpadom, uključujući građevinski otpad, Investitor je obvezan provoditi dodatne organizacijske i tehničke mjere kako bi se osigurala usklađenost s važećim zakonskim propisima te očuvala okolišna sigurnost tijekom svih faza izgradnje i eksploatacije brze ceste.

#### **Evidencija otpada**

Tijekom redovitog rada brze ceste, očekuje se nastanak različitih vrsta otpada – kako opasnog, tako i neopasnog. U tu svrhu, Investitor

je dužan uspostaviti i voditi sustav evidencije otpada koji uključuje sljedeće elemente:

- datum nastanka otpada i vođenja evidencije,
- vrstu, količinu i šifru otpada,
- način skladištenja otpada,
- podatke o ovlaštenom operateru kojem je otpad predan,
- ime odgovorne osobe za upravljanje otpadom.

Za svaku isporuku otpada, bilo opasnog bilo neopasnog, izrađuje se evidencijski list u dva primjerka – jedan primjerak ostaje u arhivi Investitora, dok se drugi predaje operateru. Na temelju pohranjenih listova moguće je precizno pratiti količine i tokove otpada.

U skladu s Uredbom o selektivnom prikupljanju, pakiranju i označavanju otpada, obvezno je ispunjavanje propisane transportne dokumentacije za sve vrste otpada koje se prevoze. Operater koji preuzima otpad odgovoran je za vlastitu evidenciju i dostavu potvrde o konačnom zbrinjavanju nadležnoj osobi investitora.

Odgovorna osoba za upravljanje otpadom

Sukladno članku 20. Zakona o upravljanju otpadom, Investitor je dužan imenovati osobu zaduženu za upravljanje svim aspektima otpada i građevinskog otpada. Odgovorna osoba zadužena je za ažuriranje i provedbu Plana upravljanja otpadom te za osiguranje poštivanja zakonskih obveza. Imenovanje navedene osobe bit će provedeno naknadno, sukladno procedurama Investitora.

Edukacija, pomoćna oprema i prevencija nastanka otpada

U svrhu učinkovitog gospodarenja otpadom, Investitor će osigurati provedbu redovitih edukacija zaposlenika, posebno o pravilnom razdvajanju otpada s ciljem izdvajanja korisnih materijala. Edukacije će se organizirati minimalno jednom godišnje, putem Službe za zaštitu okoliša i zaštitu na radu, ili kroz provedbu sustava upravljanja okolišem prema ISO 14001:2004 normi, ukoliko Investitor odluči implementirati navedeni standard.

Sustav upravljanja otpadom provodit će se kroz tri temeljna načela:

- smanjenje nastanka otpada putem racionalizirane upotrebe materijala,
- ponovna upotreba otpada gdje god je to moguće,

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• odvojeno prikupljanje otpada s ciljem recikliranja i maksimalnog iskorištavanja sekundarnih sirovina.</li> </ul> <p>Pored toga, dodatne mjere uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• edukaciju o postupanju s različitim vrstama otpada,</li> <li>• prevenciju nepravilnog postupanja s otpadom,</li> <li>• sigurno i kontrolirano privremeno skladištenje otpada,</li> <li>• osiguranje uvjeta za odgovorno i zakonito zbrinjavanje.</li> </ul> <p>Cjelokupni Plan upravljanja otpadom izrađen je u skladu s važećom zakonskom regulativom Federacije Bosne i Hercegovine te uzimajući u obzir međunarodne norme zaštite okoliša, posebice ISO 14001:2004. Implementacija će se provoditi u skladu s internim procedurama i uputama Investitora, uz redovitu provjeru i nadzor nad učinkovitosti primijenjenih mjera.</p>
<p>Jesu li razmatrane lokacije za konačno odlaganje svih odgovarajućih ostataka i emisija (tj. čvrstog otpada, otpadnih voda i emisija plinova i čestica)?</p>	<p>Lokacija odlaganja iskopnog materijala objašnjena već kroz poglavlje 3.2.5., u poglavlju 3.5. dodana je Tablica 11 Procijenjene vrste i količine otpada u fazi izgradnje brze ceste sa smjernicama za upravljanje pojedinim vrstama otpada gdje se navode količine otpada.</p>
<p>Jesu li identificirane metode za procjenu količine i sastava svih ostataka i emisija? Da li su diskutovane nedoumice oko procjene ostatka i emisija? Komentar- Nisu/djelomično procijenjene količine i sastav ostataka po fazama (priprema, i izgradnje autoceste, kao i prilikom izgradnje infrastrukturnih objekata, usljed radova na miniranju itd).</p>	<p>S obzirom na to da se radi o građevinskim radovima, najveći dio ostataka otpada odnosi se na iskopni materijal. U skladu s mjerama definiranim u poglavlju 7.2.9. „Evidencija otpada“ Studije, tijekom izgradnje obvezno je redovito vođenje evidencije o količinama iskopnog materijala koji se odlaže na odlagalištima, kao i o zbrinjavanju ostalih vrsta otpada.</p> <p>Evidencija mora sadržavati podatke o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• datumu nastanka otpada,</li> <li>• vrsti, količini i šifri otpada,</li> <li>• načinu skladištenja,</li> <li>• ovlaštenom operateru kojem je otpad predan,</li> <li>• imenu odgovorne osobe za upravljanje otpadom.</li> </ul> <p>Za svaku predaju otpada (opasnog ili neopasnog) izrađuje se evidencijski list u dva primjerka – jedan ostaje kod Investitora, a drugi se predaje ovlaštenom operateru. Nadalje, zbrinjavanje određenih vrsta otpada mora biti potkrijepljeno ugovorima s ovlaštenim firmama, uz jasno naznačene količine i vrste otpada koje preuzimaju.</p>

	<p>Ovakva evidencija, vođena u skladu s Pravilnikom o gospodarenju građevinskim otpadom i Zakonom o gospodarenju otpadom, obvezan je preduvjet u postupku tehničkog prijema i izdavanja uporabne dozvole za cestu. Time se osigurava transparentno i zakonito postupanje s iskopnim materijalom i svim ostalim vrstama otpada nastalim u fazi izgradnje.</p> <p>Dodana Tablica 11 Procijenjene vrste i količine otpada u fazi izgradnje brze ceste sa smjernicama za upravljanje pojedinim vrstama otpada</p>
<p>Jesu li diskutovani rizici povezani sa projektom kao što su rizik od rukovanja opasnim materijalima, rizik od izlivanja, požar, eksplozija, rizik od saobraćajne nezgode, rizik od kvara ili greške u proizvodnim procesima ili pogonima, te rizik od izloženosti prirodnim katastrofama? Komentar ocjenitelja DZIP</p>	<p>Dodano u poglavlju 6.7.1. U slučaju izlivanja opasnog tečnog otpada (npr. ulja, goriva, hidrauličnih tekućina, emulzija i sličnih sredstava koja se koriste pri radu građevinske mehanizacije), može doći do ozbiljnog zagađenja tla, s potencijalno dugoročnim negativnim posljedicama po okoliš. Tečni opasni otpad ima sposobnost prodiranja kroz slojeve tla, pri čemu postoji visok rizik od kontaminacije podzemnih voda, osobito u propusnim geološkim uvjetima.</p> <p>Također, prisutnost opasnih kemijskih spojeva u tlu može narušiti mikrobiološku ravnotežu, smanjiti plodnost tla te imati toksičan učinak na biljni i životinjski svijet. S obzirom na to da ovakva kontaminacija može ostati neprimijećena do pojave vidljivih posljedica, ključno je uspostaviti preventivne mjere skladištenja i rukovanja opasnim tvarima, kao i protokole za hitno djelovanje u slučaju nezgode (npr. korištenje apsorbentata, zaštitnih barijera i brzo uklanjanje kontaminiranog materijala).</p> <p>Kako bi se spriječili negativni utjecaji na tlo, potrebno je provoditi mjere zaštite koje uključuju pravilno odlaganje građevinskog otpada, održavanje strojeva u ispravnom stanju te osiguranje posebnih prostora za privremeno skladištenje materijala kako bi se izbjegla kontaminacija okolnog zemljišta.</p> <p>Mjere definirane kroz poglavlje 7.2.9.</p> <p>Dodano i u poglavlje 11. U eksploatacijskoj fazi, najveći rizik po okoliš predstavljaju prometne nezgode, osobito one koje uključuju prijevoz opasnih tvari, kao što su nafta, goriva i industrijske kemikalije. U slučaju nezgode i izlivanja takvih tvari, može doći do značajnog zagađenja vode, zraka, tla te štetnih posljedica za ekosustave i</p>

	<p>zdravlje ljudi. Posebno su osjetljiva područja vodozaštitnih zona i prirodnih vodotoka kroz koje prolazi trasa ceste.</p> <p>Uzimajući u obzir određeni stupanj nesigurnosti koji postoji u fazi planiranja i tehničke razrade projekta, u ovoj Studiji su, uz realne utjecaje, razmotreni i najgori mogući scenariji kako bi se osigurala sveobuhvatna procjena rizika. Od najgorih mogućih scenarija može biti, primjerice, ozbiljno izlivanje opasnih tvari (poput goriva ili ulja) uslijed prometne nezgode ili tehničkog kvara, osobito u blizini vodotoka ili vodozaštitnih zona, što bi moglo dovesti do zagađenja tla i voda. Također, može doći do požara izazvanog kvarom elektroinstalacija ili nepravilnim rukovanjem zapaljivim materijalima, mehaničkog kvara na sustavima za odvodnju i pročišćavanje otpadnih voda, ili pak neadekvatnog skladištenja opasnog otpada tijekom izvođenja radova.</p>
<p>U dijelu studije opisana Materijalna dobra – kulturno, povijesna i arheološka baština i Pejzaž kroz koji prolazi trasa brze ceste, a koji je u prvom redu odlikovan dolinom rijeke Lašve.</p> <p>Brza cesta prolazi kroz područja koja su ključna za regionalnu povezanost i razvoj, uključujući poljoprivredne, industrijske i turističke zone.</p> <p>U poglavlju 5.10. navodi se da je federalno ministarstvo kulture i sporta – Zavod za zaštitu spomenika – dalo Stručno mišljenje broj 07-36-4-1555-1/24 A.T. koje se odnosi na potencijalni utjecaj projekta na kulturnu i povijesnu baštinu te ukazuje na potrebu provedbe preventivnih arheoloških istraživanja u skladu s važećim propisima.</p> <p>Zbog prostorne blizine i koncentracije kulturno-povijesnih lokaliteta, može se zaključiti da projektirana dionica ima potencijalno izražen utjecaj na kulturnu baštinu, posebno u segmentima trase koji se približavaju navedenim lokalitetima..</p> <p>Postavlja se pitanje u kojoj mjeri je taj utjecaj i koji od objekata je najugroženiji? Ne navodi se jesu li se provela preventivna arheološka istraživanja?</p> <p>Ne navodi se jesu li se provela preventivna arheološka istraživanja?</p>	<p>U poglavlju 7.2.8. navodi se „<i>U daljnjim fazama realizacije projekta izgradnje brze ceste Nević Polje – Turbe, neophodno je postupati u skladu sa stručnim mišljenjem Zavoda za zaštitu spomenika FBiH, koje će biti izrađeno na osnovu rezultata preventivnih arheoloških ispitivanja i elaborata o stanju kulturno-povijesnog naslijeđa na području trase.</i>“</p> <p>Zavod za zaštitu spomenika je Stručnim mišljenjem od 08.04.2025. godine izdao pozitivno stručno mišljenje za Projekat izgradnje brze ceste LAŠVA—Travnik-Jajce, dionica Nević polje-Turbe sa zahtjevom da se uradi rekognosciranje i arheološko istraživanje, te da se u formi elaborata dostavi Zavodu za zaštitu spomenika koji će izdati stručno mišljenje.</p> <p>Elaborat se radi u kasnijoj fazi projektovanja.</p> <p>.</p>

<p>U poglavlju 5.10. Specifični elementi utvrđeni prethodnom procjenom uticaja na okolis razmotreni su. Ali nije naznačeno u kojoj mjeri su primjenjeni u ovoj Studiji?</p> <p>U okviru ovog postupka, identificirane su sljedeće zainteresirane strane koje su dostavile primjedbe i stručna mišljenja relevantna za predmetnu lokaciju:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mjesna zajednica Nević Polje – Slimena i mještani naselja Nević Polje – Novo naselje Slimena</li> <li>• Agencija za vodno područje rijeke Save</li> <li>• Federalno ministarstvo kulture i sporta – Zavod za zaštitu spomenika</li> </ul>	<p>Dodano u poglavlju 5.10. -Specifični elementi utvrđeni prethodnom procjenom utjecaja na okoliš razmotreni su i primijenjeni u ovoj Studiji kroz niz tehničkih i organizacijskih mjera. Uvažene su sugestije lokalne zajednice i nadležnih institucija. Također, razmotren je potencijalni utjecaj na kulturno-historijsko naslijeđe, uz predviđene mjere nadzora tijekom zemljanih radova. Posebna pažnja posvećena je očuvanju prirodnih staništa i biološke raznolikosti kroz planiranje ekoloških prolaza i ograničenja radova u osjetljivim razdobljima.</p>
<p>U poglavlju 6.Mogući značajni utjecaji projekta na okoliš (stanovništvo, buka, klimatske značajke, zrak, vode, zemljište, biodiverzitet, pejzaž i dr.</p> <p>U podpoglavljju 6.7. nabrojani utjecaji na tlo i zemljište.</p> <p>Sama činjenica da će trasa ceste izmijeniti prirodne komunikacijske sustave, kako na površini tako i ispod nje, dovodi do promjena u funkciji tla.</p> <p>Tijekom izvođenja radova identificirani su sljedeći negativni utjecaji na tlo i zemljište u okolini gradilišta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zauzimanje zemljišta za potrebe izgradnje prometnice, što dovodi do trajnog gubitka dijela zemljišta.</li> <li>• Onečišćenje tla uzrokovano prosipanjem otpadnih tvari poput ulja, goriva i maziva, uslijed neispravnosti građevinskih strojeva ili nemara radnika.</li> <li>• Neodgovorno odlaganje građevinskog otpada koje može uzrokovati onečišćenje tla i ugroziti kvalitetu zemljišta.</li> </ul> <p>Zaključak:</p>	<p>Elaborat eksproprijacije u ovoj fazi projekta nije završen. Budući da se izrađuje nakon izrade Glavnog projekta, u ovom trenutku nije moguće dostaviti detaljne podatke o rušenju objekata i raseljavanju stanovništva. Prikazani su podaci koji su trenutno dostupni, dok će svi relevantni i potpuni podaci biti prezentirani nakon izrade i usvajanja Elaborata eksproprijacije. Dodano u poglavlju 6.2.1. U nastavku su prikazane vrijednosti koje predstavljaju zbirnu rekapitulaciju za područje Travnika i Novog Travnika, temeljene na trenutno dostupnim podacima, te služe isključivo za orijentaciju. S obzirom na to da konačna linija eksproprijacije još nije definirana, mogu se očekivati minimalne izmjene, osobito u dijelu koji se odnosi na nekoliko parcela koje se formalno ne vode u evidenciji općina, iako su fizički prisutne na terenu između drugih parcela. <b>Tablica 86 Eksproprijacija neplodnog tla, Tablica 87 Eksproprijacija poljoprivrednog zemljišta, Tablica 88 Eksproprijacija šumsko zemljište.</b></p>

<p>Kroz navedena poglavlja date su procjene mogućih posljedica na tlo, izmjerene su posljedice na kategorije zemljišta (njive, livade, sume, voćnjake, naselja i vodne površine), ali nisu izražene u procentima i hektarima, koje se odnose na gubitak različitih kategorija zemljišta, ali nisu opisane i izmjerene primarne posljedice na geološke značajke i karakteristike tla.</p>	
<p>Navodi se u Poglavlju 5.2.4. i u tablici 48 Klasifikacija kvalitete vode.</p> <p>Terenskim obilaskom i procjenom utvrđen je utjecaj na hidrologiju. Pošto dionica neće utjecati na tok rijeke Lašve, tačnije trasa brze ceste prelazi rijeku mostom, smatra se da neće biti značajnog utjecaja na ihtiopopulacije.</p> <p>U hidromorfološkom smislu stupanj očuvanosti rijeke Lašve na lokalitetu L1-Lašva je neznatno do umjereno izmijenjen. Iako je rijeka Lašva u svom gornjem toku pod visokim antropogenim pritiskom u naseljenim mjestima.</p> <p>Utjecaji su podjeljeni na uticaje u toku građenja i eksploatacije .</p>	<p>Utjecaji tokom faze izgradnje i eksploatacije detaljno su opisani u poglavlju 6.6. S obzirom na to da projekat neće imati značajnijeg uticaja na hidrologiju, nije postojala potreba za dodatnom razradom tog aspekta.</p>
<p>Tijekom izvođenja građevinskih radova dolazi do utjecaja na kvalitetu zraka, prvenstveno zbog:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rada građevinske mehanizacije,</li> <li>• miniranja stijenske mase,</li> <li>• polaganja asfalta i betona.</li> </ul> <p>Tijekom eksploatacije-Cestovni promet uz prometnicu predstavlja kontinuirani linijski izvor onečišćenja, koji se sastoji od emisija štetnih plinova i lebdećih čestica iz sagorijevanja goriva te podignute prašine s prometnice.</p> <p>Prema izvještaju FHMZ-a raspored mjernih mjesta u Federaciji BiH je neravnomjeran</p> <p>Federalni hidrometeorološki Zavod Bosne i Hercegovine vrši monitoring kvalitete zraka u Srednjobosanskom kantonu u Jajcu i Travniku. Preporučeno je da se vrši povremeno uzorkovanje i analiza sadržaja lebdećih čestica i benzo(a)pirena u području doline rijeke Lašve.</p>	<p>Opis uticaja na kvalitet zraka tokom faze izgradnje i eksploatacije dat je u poglavlju 6.5, dok su mjere zaštite zraka prikazane u poglavlju 7.1.4.i 7.2.4. S obzirom na to da se radi o standardnim mjerama dobre prakse za cestovnu infrastrukturu, njihova dosljedna primjena omogućava značajno minimiziranje uticaja na kvalitet zraka.</p>

<p>Dat je Tabelarni prikaz srednjih godišnjih vrijednost kvalitete zraka za područje Travnika za 2023.</p> <p>Uticaj projekta na klimu opisan je u poglavlju 5.5.</p> <p>Navedeni su potencijalni uticaji na klimu u fazi izgradnje odnosno u toku izvođenja građevinskih radova, gdje može doći do lokalnih i povremenih promjena mikroklimе zbog prisustva veće koncentracije prašine, što se naročito odnosi na mjesta koja su predviđena za izgradnju većih objekata (vijadukta, nasipa, petlji isl.), kao i usljed uklanjanja vegetacije u toku pripreme gradilišta i pristupnih puteva.</p>	
<p>Nisu opisane cjelokupne posljedice projekta na okolis zajedno sa ostalim postojećim projektima iiii planiranim razvojem na lokalitetu, ukoliko su takvi projekti planirani</p> <p>Prostornim planom ili drugim razvojnim planovima općina</p>	<p>S obzirom na to da je predmetna brza cesta planirana Prostornim planom SBK, nije se ukazala potreba za posebnim razmatranjem posljedica projekta u kombinaciji s ostalim postojećim ili planiranim razvojnim aktivnostima na lokalitetu. Sam proces izrade Prostornog plana uključuje razmatranje razvojne komponente i mogućnosti prostornog smještaja planiranih objekata. Jedan od sastavnih elemenata Prostornog plana jeste i analiza ranjivosti prostora.</p>
<p>U poglavlju 10. dat je kratak opis metoda predviđanja koje su se koristile za utvrđivanje i procjenu značajnih uticaja na okolis.</p> <p>Procjena značajnih utjecaja po okolišnim komponentama vršena je prema općem kriteriju za određivanje jačine i osjetljivosti utjecaja, gdje su utjecaji ocjenjivani prema obimu, intenzitetu, trajanju i prostornom doseg.</p> <p>Navedene su metode procjene za svaku sastavnicu okolisa, ali nisu navedeni razlozi za izbor.</p>	<p>Dodano u poglavlju 10. U svrhu utvrđivanja i procjene značajnih utjecaja na okoliš, u ovoj Studiji korištene su metode predviđanja i dokazivanja koje osiguravaju objektivnu, stručnu i zakonski utemeljenu procjenu. Odabir metoda temelji se prvenstveno na važećoj zakonskoj regulativi iz oblasti zaštite okoliša, kao i na usvojenim standardima i dobrim praksama u području procjene utjecaja na okoliš.</p> <p>Korištene metode uključuju terenska istraživanja, analizu prostornih i okolišnih podataka, modeliranje utjecaja (npr. disperzije zagađujućih tvari u zraku, širenja buke i utjecaja na vode), kao i stručne evaluacije temeljem dostupne dokumentacije i iskustva iz sličnih projekata. Primjenom ovih metoda omogućeno je prepoznavanje svih relevantnih izvora potencijalnih utjecaja, njihovo kvantificiranje gdje je to moguće.</p> <p>Razlozi primjene ovakvog pristupa leže u potrebi da se što preciznije utvrde svi mogući štetni utjecaji, da se procijeni njihova značajnost te da se predlože konkretne mjere ublažavanja. Na taj način osigurava se da proces planiranja i realizacije Projekta bude proveden u skladu</p>

	s načelima održivog razvoja, uz minimalizaciju negativnih posljedica po okoliš i lokalnu zajednicu.
<p>U poglavlju 11. zaključuje se da su štetni učinci koji mogu nastati zbog podložnosti projekta nesrećama i katastrofama pravodobno prepoznati i tehnički obrađeni, te da su predviđeni odgovarajući mehanizmi prevencije, pripravnosti i odgovora, čime se rizici svode na razinu prihvatljive i kontrolirane izloženosti</p> <p>Nisu opisana najgora moguća redviđanja u slučajevima gdje postoji nesigurnost oko preciznih detalja projekta.</p>	<p>Dodano u poglavlje 11. U eksploatacijskoj fazi, najveći rizik po okoliš predstavljaju prometne nezgode, osobito one koje uključuju prijevoz opasnih tvari, kao što su nafta, goriva i industrijske kemikalije. U slučaju nezgode i izlivanja takvih tvari, može doći do značajnog zagađenja vode, zraka, tla te štetnih posljedica za ekosustave i zdravlje ljudi. Posebno su osjetljiva područja vodozaštitnih zona i prirodnih vodotoka kroz koje prolazi trasa ceste.</p> <p>Uzimajući u obzir određeni stupanj nesigurnosti koji postoji u fazi planiranja i tehničke razrade projekta, u ovoj Studiji su, uz realne utjecaje, razmotreni i najgori mogući scenariji kako bi se osigurala sveobuhvatna procjena rizika. Od najgorih mogućih scenarija može biti, primjerice, ozbiljno izlivanje opasnih tvari (poput goriva ili ulja) uslijed prometne nezgode ili tehničkog kvara, osobito u blizini vodotoka ili vodozaštitnih zona, što bi moglo dovesti do zagađenja tla i voda. Također, može doći do požara izazvanog kvarom elektroinstalacija ili nepravilnim rukovanjem zapaljivim materijalima, mehaničkog kvara na sustavima za odvodnju i pročišćavanje otpadnih voda, ili pak neadekvatnog skladištenja opasnog otpada tijekom izvođenja radova.</p>
<p>Kroz procjenu uticaja na okolis primjetno je da se najveći fokus stavlja na pozitivne uticaje projekta, kao jednog od ključnih faktora koji međusobno i višestruko utječe na gospodarski, socijalni i prostorni razvoj pojedine regije, pa i države.</p> <p>Navode se i trajni i negativni uticaji na okolis, kao sto su degradacija postojece flore i faune, devastacije zemljišta, zauzimanja poljoprivrednih i stambenih površina, .</p> <p>Svi navedeni negativni uticaji okarakterisani su odnosno procjenjeni kao „umjereni“ i "niski" ili „visoki“</p>	<p>Metodologija procjene uticaja. Procjena uticaja na okoliš zasnovana je na identifikaciji relevantnih prirodnih i društvenih komponenti koje mogu biti pogođene izgradnjom i eksploatacijom projekta. Uticaji su vrednovani kroz dva ključna elementa: jačinu uticaja (intenzitet, trajanje, prostorni obim, reverzibilnost, vjerovatnoća i usklađenost sa standardima) i osjetljivost receptora (otpornost i vrijednost zahvaćenog resursa ili populacije). Na osnovu njihove interakcije izrađena je matrica procjene značaja uticaja. Uticaji klasificirani kao „umjereni“ i „visoki“ smatrani su značajnim i detaljno su obrađeni, dok su „niski“ i „zanemarivi“ ocijenjeni kao manje relevantni. Metodologija se temelji na domaćoj zakonskoj regulativi, međunarodnim smjernicama i multidisciplinarnoj analizi, uzimajući u obzir raspoložive</p>

	podatke o postojećem stanju okoliša i tehničke karakteristike projekta.Svi utjecaji su definirani kroz poglavlje 6.
U poglavlju 6.12. se navodi da Projekt izgradnje brze ceste Nević Polje – Turbe predstavlja značajan korak u modernizaciji cestovne infrastrukture Bosne i Hercegovine, doprinosi jačanju regionalne povezanosti i stvaranju novih mogućnosti za gospodarski i društveni napredak Monitoring sema koja je data u tabelarnom prikazu poglavlja mjera zaštite (kolona monitoring) ne daje decidno i praćenje vjerovatnih prekograničnih/međuentitetskih	Obzirom da ova BC nema negativnog prekograničnog utjecaja, nije bilo potrebe da se propiše praćenje tog uticaja.
Tijekom planiranja projekta izgradnje brze ceste Nević Polje – Turbe <b>nisu</b> razmatrana druga alternativna rješenja u smislu trase, tehnologije, veličine ili lokacije, budući da je predmetna prometnica prostorno određena unutar infrastrukturnog koridora definiranog prostorno- planskom dokumentacijom Srednjobosanskog kantona i planovima višeg reda	<p>Dodano 13.7. Aktualni projekt predmetne dionice u potpunosti je usklađen s važećim Prostornim planom Srednjobosanske županije. Taj je prostorni dokument donesen nakon višegodišnjeg usklađivanja sa svim općinama kroz koje prolazi brza cesta (općina Vitez, općina Novi Travnik i općina Travnik). Na odabrani položaj trase suglasnost su dali svi relevantni predstavnici i tijela navedenih općina.</p> <p>Predložena varijanta tzv. „Zapad“ odstupa svojim položajem od koridora definiranog važećim Prostornim planom Srednjobosanske županije. Ta je varijanta odbačena ponajprije zato što nije dobila suglasnost zakonskih predstavnika lokalnih zajednica u postupku donošenja Prostornog plana Srednjobosanske županije</p> <p>Alternativna rješenja izvan predviđenog koridora zahtijevala bi značajne zahvate u gusto naseljenim područjima ili u osjetljivim ekološkim zonama uz rijeku Lašvu, što bi povećalo gubitak staništa i izazvalo konflikte s kulturno-povijesnim lokalitetima. Odabrana trasa smanjuje fragmentaciju okoliša, izbjegava izravne zahvate u vodotoke i osigurava nesmetan promet između zapadnog i istočnog dijela Federacije BiH. Trasa i planirani profil prometnice predstavljaju optimalno rješenje za prometne potrebe, s minimalnim utjecajem na okoliš.</p>

