

PROJEKAT A KATEGORIJE
BOSNA I HERCEGOVINA KORIDOR VC U FBIH – DIO 3
(TRANŠA II)



Knjiga 5:

Netehnički sažetak za poddionicu petlja
Mostar jug - Tunel Kvanj

Juli, 2020.

Sadržaj

1	UVOD	5
2	OPIS PROJEKTA	5
3	OSNOVNE INFORMACIJE	7
3.1	Obrazloženje projekta	7
3.1	Prednosti projekta	7
3.2	Pravni aspekti i usklađenost sa relevantnim propisima zaštite okoliša i društvenih pitanja	8
3.3	Historija razvoja projekta i planiranje, odabir trasa i razmatranje alternativa	9
4	SAŽETAK OSNOVNIH PODATAKA O OKOLIŠU	12
4.1	Staništa, flora i fauna	12
4.2	Vode	13
4.3	Kvalitet zraka	13
4.4	Zemljište	13
4.5	Klimatske karakteristike	14
4.6	Kulturno-historijska i arheološka baština	14
4.7	Pejzaž	14
4.8	Ostali specifični elementi relevantni za projekat	14
4.8.1	Buka i vibracije	14
4.8.2	Upravljanje otpadom i materijalima	15
5	SAŽETAK OSNOVNIH PODATAKA O DRUŠTVU	15
5.1	Naselja	15
5.2	Populacija i demografija	16
5.3	Korištenje zemljišta	16
5.4	Obrazovanje	17
5.5	Zaposlenost, prihodi i izdržavanje	17
5.6	Osjetljive grupe	18
5.7	Lokalna ekonomija	18
5.8	Lokalna infrastruktura	18
6	IDENTIFICIRANI ZNAČAJNI UTJECAJI	19
7	MJERE UBLAŽAVANJA I MONITORINGA	21
8	REZIDUALNI UTJECAJI	25
9	KOMUNIKACIJA	25

Popis slika

Slika 1: Mostar Petlja Mostar jug i prvi dio dionice koji prolazi u blizini aerodroma u Gnojnicama Donjim te pomoćne piste u Ortiješu	6
Slika 2: Dio dionice koji prolazi pored pomoćne piste u Kosoru i prelazi rijeku Bunu mostom preko Bune	6
Slika 3: Dio dionice koji prolazi kroz tunel i prelazi rijeku Bunicu prije ulaska u tunel Kvanj u Hodbini	7
Slika 4: Pregled alternative (crna trasa – 2006, plava trasa – 2011, žuta trasa – 2015)	11

Popis tabela

Tabela 1: Detalji projekta	5
Tabela 2: Pregled nacionalnih zahtjeva relevantnih za projekat	8
Tabela 3: Provedbeni zahtjevi EBRD-a primjenjivi na projekat	9
Tabela 4: Koraci projekta i pregled razmatranih alternativa	10
Tabela 5: Populacija i demografija u području pod utjecajem Projekta prema Popisu stanovništva iz 2013.	16
Tabela 6: Ukupni broj zemljišnih placeva koji su pod utjecajem Projekta.....	16

Skraćenice

BiH	Bosna i Hercegovina
BHMAC	Centar za uklanjanje mina u Bosni i Hercegovini
EBRD	Europska banka za obnovu i razvoj
EBRD ESP	Okolišna i društvena politika EBRD
FBiH	Federacija Bosne i Hercegovine
FMOIT	Federalno ministarstvo okoliša i turizma
MZ	Mjesna zajednica
NUS	Neeksplozivna ubojita sredstva
JP Autoceste	Javno preduzeće Autoceste Federacije Bosne i Hercegovine
PR	Provedbeni zahtjev
PUO	Procjena uticaja na okoliš
SEP	Plan uključivanja zainteresiranih strana

1 UVOD

JP Autoceste Federacije Bosne i Hercegovine ("JP Autoceste") je javno preduzeće iz Federacije Bosne i Hercegovine (F BiH) zaduženo za upravljanje, održavanje i izgradnju autocesta u F BiH. Jedan od ključnih projekata koje radi JP Autoceste je izgradnja autoceste koja je dio Transeuropskog koridora Vc koji povezuje Budimpeštu, Mađarska i luku Ploče (Hrvatska). Ukupna dužina koridora Vc u F BiH iznosi oko 335 km.

Ovaj netehnički sažetak daje kratak pregled očekivanih okolišnih i društvenih utjecaja i mjera potrebnih za strukturiranje Projekta kako bi se zadovoljili zahtjevi državnog zakonodavstva i Provedbeni zahtjevi Okolišne i društvene politike Banke¹. Svrha mu je da omogući informacije zainteresiranim stranama projekta po pitanju osnovnih informacija o okolišnim i društvenim utjecajima Projekta i predloženim mjerama ublažavanja u fazi predizgradnje, izgradnje i tokom operativne faze.

2 OPIS PROJEKTA

U skladu sa Idejnim projektom², poddionica Mostar jug-tunel Kvanj, duga 9,2 km, je sjeverni dio dionice Mostar jug-Buna. Sažetak glavnih pojedinosti projekta prikazan je u tabeli 1.

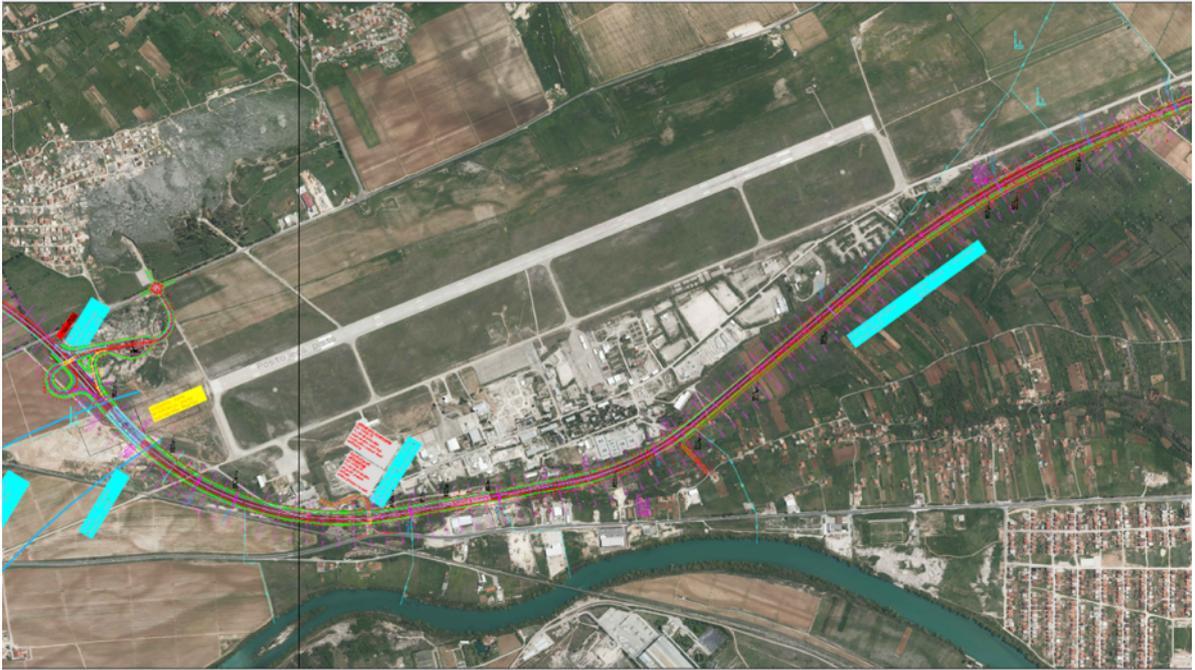
Tabela 1: Detalji projekta

Aspekt	Detalji
Lokacija	Mostar (naselja Gnojnice, Ortiješ, Kosor, Lakševine, Buna, Blagaj, Malo polje i Hodbina)
Dužina	9.2 km
Komponente projekta	<ul style="list-style-type: none">• Petlja Mostar jug• Objekat naplate cestarine• Tunel/podvožnjak "Mostar jug", L=232m• Nadvožnjak "Mostar"• Nadvožnjak "Aerodrom"• Podvožnjak "Kosor"• Most "Buna", L=326m• Most "Bunica", L=211m• Viadukt "Brijeg", L=258m
Procijenjeno trajanje radova	<i>Napomena: izgradnja tunela Kvanj nije u sklopu ovog projekta</i> juli 2021 – juli 2023

Poddionica počinje petljom Mostar jug i završava ulazom u tunel Kvanj. Petlja se nalazi u blizini aerodroma Mostar i čini sjecište autoceste sa postojećim magistralnim putem M6.1. Nakon petlje trasa se nalazi u neposrednoj blizini aerodroma Mostar gdje je predviđen tunel Mostar jug ispod aerodrome. Po izlasku iz ovog tunela, trasa slijedi postojeću željezničku prugu Mostar-Čapljina. Trasa onda ide paralelno sa aerodromom Mostar u pravcu naselja Ortiješ i Kosor, a onda trasa slijedi pomoćnu pistu aerodroma, prelazeći poljoprivredna polja u Ortiješu (slika 1).

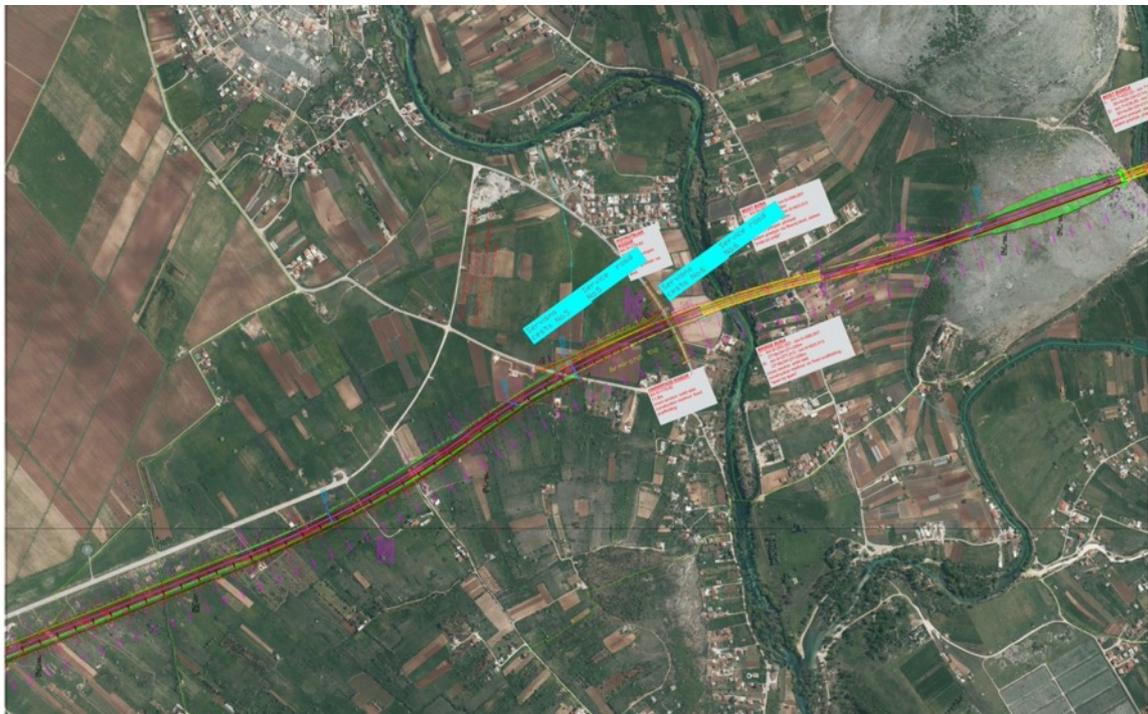
¹ <http://www.ebrd.com/news/publications/policies/environmental-and-social-policy-esp.html>

² Idejni projekat i Studija za izdavanje urbanističke dozvole za dionicu autoceste na Koridoru Vc, Mostar jug-Buna, izradio u aprilu 2018. IPSA Institut, Sarajevo



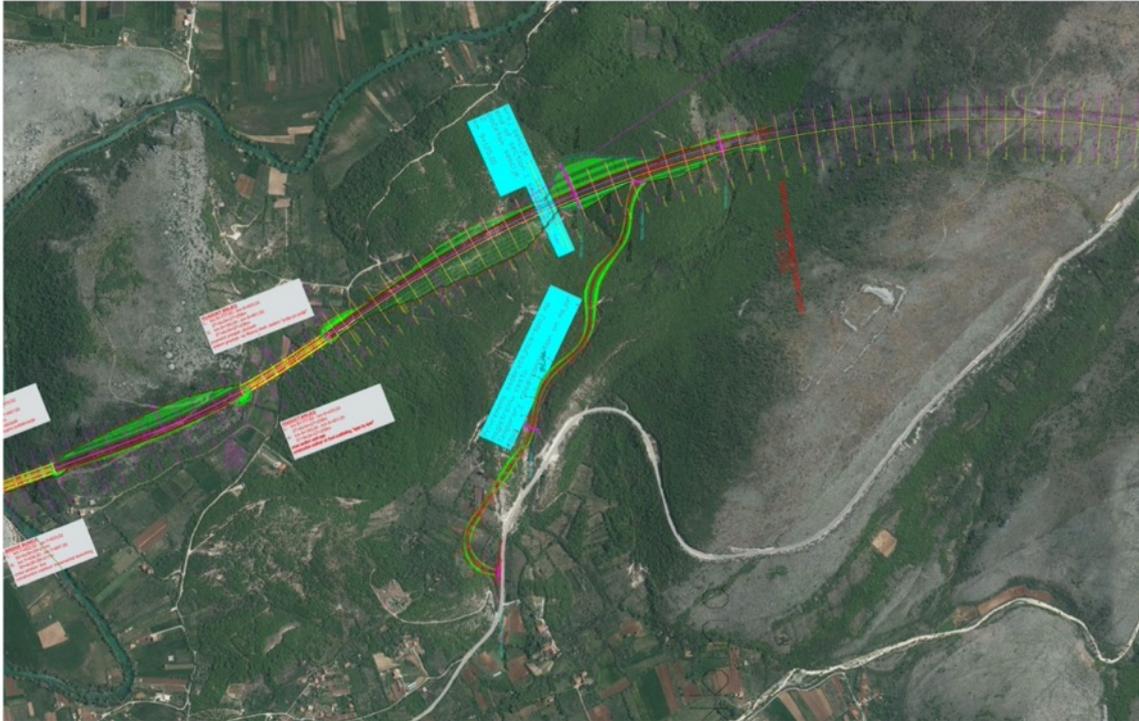
Slika 1: Mostar Petlja Mostar jug i prvi dio dionice koji prolazi u blizini aerodroma u Gnojnicama Donjim te pomoćne piste u Ortiješu

Poddionica dalje prelazi vodotok Bunu, mostom Buna (L=326m), prolazi poljoprivrednim područjem Malo Polje, prelazi vodotok Bunicu preko mosta (L=211m), i vijaduktom (vijadukt Brijeg L=258 m) koji vodi do brda Hodbina te dalje do ulaza u tunel Kvanj³. Poddionica se završava na stacionaži 9+125+000 km.



Slika 2: Dio dionice koji prolazi pored pomoćne piste u Kosoru i prelazi rijeku Bunu mostom preko Bune

³Tunel Kvanj nije dio poddionice Mostar jug-tunel Kvanj



Slika 3: Dio dionice koji prolazi kroz tunel i prelazi rijeku Bunicu prije ulaska u tunel Kvanj u Hodbini

Kao dio projekta, planira se projektovanje dodatnih pristupnih puteva koji su potrebni radi poboljšanja mreže lokalnih puteva i osiguranja pristupa zemljišnim parcelama kojima se gubi pristup uslijed izgradnje autoceste. Detaljnije će biti poznato nakon pripreme glavnog projekta. Pridruženi objekti uključuju odlagalište otpada Rotimlja, izgradnju lokalnih cesta⁴ i rekonstrukciju lokalne infrastrukture. Utjecaji navedenih pridruženih objekata navedeni su u Okolišnoj i društvenoj procjeni utjecaja uz adekvatne mjere ublažavanja.

3 OSNOVNE INFORMACIJE

3.1 Obrazloženje projekta

Koridor Vc se smatra ključnom transportnom rutom u Federaciji BiH, koja slijedi europski pravac sjever-jug, idući od Budimpešte (Mađarska) i završavajući u luci Ploče (Hrvatska). Glavni cilj ovog projekta je da unaprijedi transportnu povezanost FBiH i susjednih zemalja te tako promovirati i ekonomski napredak Bosne i Hercegovine.

3.1 Prednosti projekta

Ključne prednosti projekta su:

- poboljšani pristup turističkim centrima, vjerskim, rekreacijskim, ugostiteljskim i zdravstvenim ustanovama
- povećane mogućnosti zajednica za privlačenje novih poslovnih investicija i ekonomskog razvoja kao rezultat poboljšanog pristupa regionalnoj prometnoj infrastrukturi

⁴ Lokalne zajednice Malog Polja i Kosora su zatražile od JP Autoceste izgradnju lokalne infrastrukture kao naknadu za prolaženje autoceste

- poboljšane usluge prevoza (skraćeno vrijeme putovanja ljudi i vrijeme prevoza robe), što će poboljšati životne i radne uvjete zajednica
- smanjenje saobraćaja na lokalnim cestama, što može pozitivno utjecati na kvalitet zraka, buku i samim tim na kvalitet života

3.2 Pravni aspekti i usklađenost sa relevantnim propisima zaštite okoliša i društvenih pitanja

Tabela 2: Pregled nacionalnih zahtjeva relevantnih za projekat

<i>Predmet</i>	<i>Nacionalni zahtjevi</i>
Procjena utjecaja na okoliš (PUO)	<ul style="list-style-type: none"> • Zakon o zaštiti okoliša (Službene novine FBiH, broj 33/03 i 38/09) • Pravilnik o pogonima i postrojenjima za koje je obavezna procjena utjecaja na okoliš i pogonima i postrojenjima koji mogu biti izgrađeni i pušteni u rad samo ako imaju okolinsku dozvolu (Službene novine FBiH, broj 19/04)
Vodna dozvola	<ul style="list-style-type: none"> • Zakon o vodama (Službene novine FBiH, broj 70/06) • Uredba o sadržaju, obliku, uvjetima, načinu izdavanja i čuvanja vodnih akata (Službene novine FBiH, broj 31/15)
Urbanistička dozvola	<ul style="list-style-type: none"> • Zakon o autocesti na Koridoru Vc (Službene novine FBiH, broj 8/13) • Zakon o prostornom planiranju i korištenju zemljišta na nivou FBiH (Službene novine FBiH, broj 2/06, 72/07, 32/08, 4/10, 13/10 i 45/10)
Kvalitet zraka	<ul style="list-style-type: none"> • Pravilni o načinu vršenja monitoringa kvaliteta zraka i definiranju vrsta zagađujućih materija, graničnih vrijednosti i drugih standarda kvaliteta zraka (Službene novine FBiH, broj 1/12)
Buka	<ul style="list-style-type: none"> • Zakon o zaštiti od buke (Službene novine FBiH, broj 110/12) • Pravilnik o dimenzijama, ukupnoj masi i osovinskom opterećenju vozila, o uređajima i opremi koju moraju imati vozila i o osnovnim uvjetima koje moraju ispunjavati uređaji i oprema u saobraćaju na putevima (Službene novine BiH, broj 23/07)
Upravljanje otpadom	<ul style="list-style-type: none"> • Zakon o upravljanju otpadom (Službene novine FBiH, broj 33/03, 72/09 i 92/17) • Pravilnik o građevinskom otpadu (Službene novine FBiH, broj 93/19)
Upravljanje vodama i otpadnim vodama	<ul style="list-style-type: none"> • Zakon o vodama (Službene novine FBiH, broj 70/06) • Uredba o uvjetima ispuštanja otpadnih voda u okoliš i u sisteme javne kanalizacije (Službene novine FBiH broj 70/06)
Zaštita prirode	<ul style="list-style-type: none"> • Zakon o zaštiti prirode FBiH (Službene novine FBiH, broj 66/13)
Radna snaga i radni odnosi	<ul style="list-style-type: none"> • Zakon o radu FBiH (Službene novine FBiH, broj 26/16)
Sigurnost i zdravlje na radnom mjestu	<ul style="list-style-type: none"> • Zakon o sigurnosti na radu (Službene novine SR BiH, broj 22/90) • Zakon o zaštiti od požara i vatrogastvu (Službene novine FBiH, broj 64/09) • Uredba o uređenju gradilišta, obaveznoj dokumentaciji na gradilištu i sudionicima u građenju (Službene novine FBiH, broj 48/09, 75/09 i 93/12)
Uređenje gradilišta	<ul style="list-style-type: none"> • Uredba o uređenju gradilišta, obaveznoj dokumentaciji na gradilištu i sudionicima u građenju (Službene novine FBiH, br. 48/09, 75/09 i 93/12)
Otkup zemljišta	<ul style="list-style-type: none"> • Zakon o eksproprijaciji FBiH (Službene novine FBiH, No. 70/07, 36/10, 25/12 and 34/16)
Kulturno naslijeđe	<ul style="list-style-type: none"> • Zakon o zaštiti i korištenju kulturno-historijske i prirodne baštine (Službene novine SR BiH, No. 20/85, 12/87 and 3/93)
Sigurnost na cestama	<ul style="list-style-type: none"> • Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH (Službene novine BiH, broj 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 08/17, 89/17 i 09/18) • preteći ključni propisi (svi objavljeni u Službenim novinama BiH, broj 16/07) • Zakon o cestama FBiH (Službene novine FBiH, broj 12/10, 16/10, 66/13) • preteći ključni propisi (svi objavljeni u Službenim novinama FBiH, No. 48/03) • Pravilnik o tehničkom pregledu građevine (Službene novine FBiH, no. 23/08)

<i>Predmet</i>	<i>Nacionalni zahtjevi</i>
Projektovanje autoceste	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Zakon o autocesti na Koridoru Vc (Službene novine FBiH, broj 8/13)</i>
Javne rasprave	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Zakon o slobodi pristupa informacijama u FBiH (Službene novine FBiH, broj 32/01, 48/11)</i> • <i>Zakonu o zaštiti okoliša FBiH (Službene novine FBiH, broj 33/03 i 38/09)</i>

EBRD Okolišna i društvena politika je ključni dokument EBRD-a, u kojem su detaljno opisane obaveze sporazuma Banke o finansiranju i promoviranju cijelog niza njenih aktivnosti u skladu sa ekološki prihvatljivim i održivim razvojem. Banka je definirala posebne provedbene zahtjeve (PR) za ključna područja utjecaja na okoliš i društvene aspekte. EBRD-ovi provedbeni zahtjevi i njihova primjenjivost na ovaj projekt prikazani su u tabeli 3. Novi objekti ili poslovne aktivnosti koje će finansirati EBRD bi trebale od samog početka biti osmišljene tako da ispunjavaju provedbene zahtjeve.

Tabela 3: Provedbeni zahtjevi EBRD-a primjenjivi na projekat

<i>Provedbeni zahtjevi</i>	<i>Primjenjivost na projekat</i>
PR1: Procjena i upravljanje utjecajima na okoliš i socijalna pitanja	Da
PR2: Radni odnosi i uvjeti rada	Da
PR3: Efikasnost resursa i sprječavanje i kontrola zagađenja	Da
PR4: Zdravlje i sigurnost na radu	Da
PR5: Otkup zemljišta, prinudno raseljavanje i premještanje poslovnih aktivnosti	Da
PR6: Očuvanje biološke raznolikosti i održivo upravljanje živim prirodnim resursima	Da
PR7: Domaće stanovništvo	Ne
PR8: Kulturna baština	Da
PR9: Finansijski posrednici	Ne
PR10: Objavljivanje informacija i uključivanje zainteresiranih strana	Da

Ako se predložena poslovna aktivnost koja će se finansirati odnosi na postojeće objekte koji u trenutku odobravanja od strane Banke ne ispunjavaju provedbene zahtjeve, od klijenta će se zahtijevati usvajanje i provođenje Akcionog plana za zaštitu okoliša i socijalnih pitanja, koji je zadovoljavajući za EBRD i dostavljen u dogovorenom vremenskom roku. Akcioni plan projekta je pripremljen i dogovoren sa JP Autoceste i bit će javno objavljen kao dio paketa za objavljivanje.

3.3 Historija razvoja projekta i planiranje, odabir trasa i razmatranje alternativa

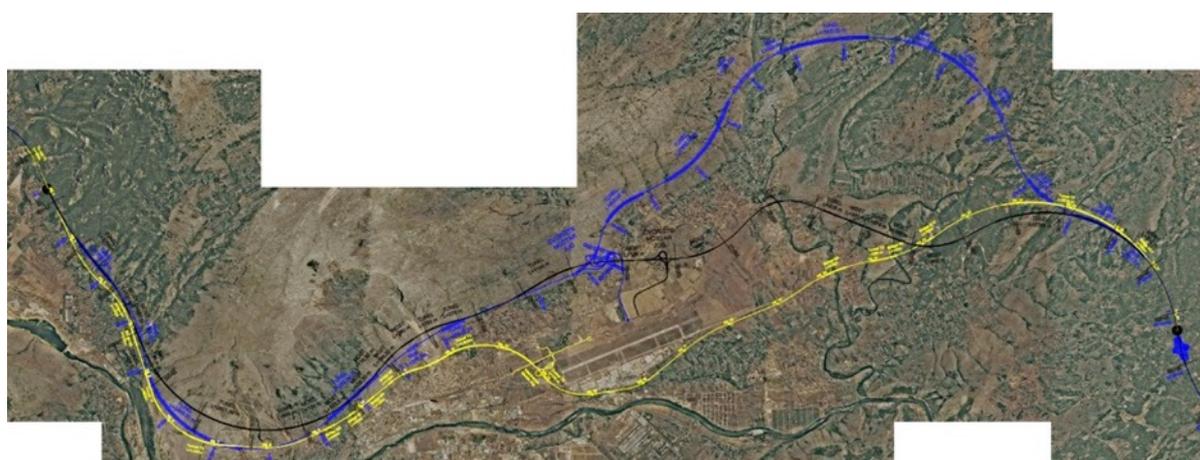
Prvi planovi za izgradnju autoceste kroz FBiH, kao dio trans-evropskog kopnenog koridora, započeti su kasnih 70-ih godina prošlog vijeka. Trasa Koridora definirana je 1981. godine i nakon širokih javnih konsultacija, formalno je odobrena kao dio Prostornog plana BiH iz 1982.godine. Ipak, prvi značajniji koraci načinjeni su 2004. kada je Vijeće ministara BiH donijelo odluku o razvoju projekta izgradnje Koridora. Historijat razvoja projekta je dat u tabeli 4, a pregled alternative predstavljen je na slici 4.

Tabela 4: Koraci projekta i pregled razmatranih alternativa

Datum	Aktivnost	Opis
2003	Odluka Vlade BiH o postojanju javnog interesa za autocestu na Koridoru Vc	Ministarstvo transporta i komunikacija BiH usvojilo je <i>Odluku o postojanju javnog interesa za izgradnju autoceste na Koridoru Vc u Bosni i Hercegovina, na osnovu dodijeljene koncesije na dijelu trase koji će se utvrditi ugovorom</i> ⁵ te je počelo postupak izrade prostorne, projektne i tehničke dokumentacije za autocestu.
2005-2006	Prva analiza alternativnih trasa i izrada Idejnog projekta za predložene alternative	Prve analize trase i prijedlog preliminarne trase ceste za cijeli Koridor Vc, LOT4. Nakon ocjene nekoliko alternativa, ona koja prolazi kroz Mostarsko polje je odabrana kao najprikladnija. Ova trasa zahtijeva izgradnju dva kraća tunela (Gorica i Kičin) i jednog dužeg tunela (Kvanj, 2,7km).
2008	Početak izrade Prostornog plana	Početak izrade <i>Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za FBiH "Autocesta na koridoru 5C" za period 2008-2028</i> kada je podnesen prvi zahtjev za izmjenu trase ceste oko Blagaja i Počitelja.
2010	Glavni projekt za dionicu Mostar sjever -Mostar jug (LOT 5, 16 km) i Mostar jug-Počitelj (LOT 6, 20 km)	LOT 4 je podijeljen na tri LOT-a: LOT 5 (Mostar sjever-Mostar jug, 16 km), LOT 6 (Mostar jug-Počitelj, 20km) i LOT 7 (Počitelj-južna granica, 31,33km). Glavni projekti za LOT 5 i LOT 6 su pripremljeni kao osnovni dokument za eksproprijaciju i izdavanje dozvola.
2011	Druga analiza alternativnih trasa	Trasa koja prolazi zaleđem Blagaja odabrana je kao optimalna. Trasa ceste je pomjerena prema jugu, uzbrdo, otprilike za 3,5 km (maksimalna udaljenost) u poređenju sa prvom trasom koja prolazi kroz Mostarsko polje. Udaljenost predložene trase od izvora Bune i Bunice je bila 700 m i 500 m, pojedinačno. Ova trasa je otprilike 3,0 km duža od one koja prolazi kroz Mostarsko polje ali degradacija plodnog zemljišta Mostarskog polja je izbjegnuta. Lokacija petlje Mostar jug je također pomaknuta.
2011	Usvajanje prijedloga Prostornog plana	Vlada FBiH je usvojila prijedlog Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za FBiH "Autocesta na koridoru 5C" 2008-2028.
2014	Dobijena prethodna vodna saglasnost	Agencija za vodno područje Jadranskog mora je izdala prethodnu vodnu saglasnost za dionicu Mostar jug-granica sa Republikom Hrvatskom na osnovu projekta koji je izradio IGH Zagreb 2006. Važenje dozvole je 3 godine. Ona je produžavana nekoliko puta i 2019. godine Agencija ju je opet potvrdila.
2015	Treća analiza alternativnih trasa	JP Autoceste odustaje od predložene trase između Oštrog rata i raskrsnice Mostar jug (cca 13 km) te počinje sa novim postupkom da pronađe moguću novu trasu na pravcu Stanojevići-Buna-Mostar jug-Oštri rat. Predložna trasa je procijenjena kao trasa sa očitim prostornim ograničenjima, nepogodnim tehničkim elementima i brojnim elementima puta sa visokim investicijskim troškovima i troškovima poslovanja. Od nove lokacije petlje Mostar jug (veza sa M17 u području aerodroma Mostar), predložena trasa prolazi duž aerodroma Mostar u Ortiješu, prelazi rijeku Bunu u Stanojeviće, gdje se veže na LOT 6.
2016	Multikriterijska analiza tri varijante, iz 2006., 2011. i 2015.	Rezultati ove multikriterijske analize su pokazali da je najpogodnija alternativa ona iz 2015. u kojoj trasa prolazi u blizini aerodroma Mostar.
2016	Vlada FBiH je usvojila izmjene i dopune prijedloga Prostornog plana	Vlada Federacije BiH je usvojila izmjene i dopune prijedloga Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za FBiH „Autocesta na Koridoru Vc“ 2008-2028, vezano za dionice 1-11. Ove izmjene i dopune su promijenile 60% preliminarne trase autoceste u poređenju sa onom usvojenom 2011.
2017	Četvrta analiza alterantivnih trasa	Rezultati ove višekriterijske analize su pokazali da je najpogodnija alternativa ona koja ostaje na lijevoj obali rijeke Neretve.

⁵Službeni glasnik BiH, br. 23/03

Datum	Aktivnost	Opis
2017	Parlament FBiH usvaja Prostorni plan	Parlament Federacije BiH je usvojio Prostorni plan za područja posebnih obilježja od značaja za FBiH „Autocesta na Koridoru Vc” na period od 20 godina ⁶
2018	Idejni projekat dionice Mostar jug-Buna koji uključuje dionicu petlja Mostar jug-tunel Kvanj	Idejnim projektom dionice Mostar jug-Buna koji obrađuje dionicu petlja Mostar jug-tunel Kvanj je izradio IPSA Institut Sarajevo, napravljene su dvije izmjene trase: izmjena trase u blizini aerodroma Mostar te izmjena trase u selu Malo Polje. Ova najnovija trasa je predmet okoliše i društvene procjene.



Slika 4: Pregled alternative (crna trasa – 2006, plava trasa – 2011, žuta trasa – 2015)

SUOD proces i uključivanje zainteresiranih strana do sada

JP Autoceste je provelo lokalni postupak procjene utjecaja na okoliš za cijeli Koridor Vc (podijeljen u četiri LOT-a sa odgovarajućim Studijama utjecaja na okoliš). Projekat koji se razmatra za financiranje dio je LOT 4 Mostar sjever-južna granica. Opseg projekta za ova četiri LOT-a urađeni su 2005. godine, dok su Studije utjecaja na okoliš odobrene 2007. godine. Javna savjetovanja provedena su u dvije faze: (i) nakon izvještaja o opsegu i (ii) nakon završne Studije o procjeni utjecaja na okoliš. U obje faze dokumenti su bili javno objavljeni 30 dana. Organizirana su javna savjetovanja u općinama duž Koridora, uključujući Mostar i Čaplinju (LOT 4). Nisu zabilježene značajnije žalbe građana u vezi sa ekološkim i društvenim pitanjima na projektnom dijelu. Međutim, na osnovu Studije procjene utjecaja na okoliš za LOT 4 izdana je samo okolinska dozvola (EP) za dionice Počitelj-Zvirovići, Zvirovići-Kravice i Kravice-Bijača. Nedavno je izdana okolinska dozvola za dionice Tunel Kvanj-Buna i Buna-Počitelj. Okolinska dozvola još nije izdana za dionice Mostar sjever-Mostar jug i Mostar jug-tunel Kvanj.

JP Autoceste je pokrenulo postupak pripreme Studije utjecaja na okoliš⁷ u skladu sa državnim standardima u svrhu dobivanja okolišne dozvole za cijeli dio Mostar jug-Buna u 2016. godini. Međutim, obzirom da EBRD razmatra finansiranje Studije utjecaja na okoliš, JP Autoceste se dogovorio sa FMOIT-om da izmijeni Studiju procjene utjecaja na okoliš za poddionicu Mostar jug-tunel Kvanj u skladu sa zahtjevima EBRD-a, jer je kasnije odlučeno da će EBRD financirati izgradnju ove poddionice. SUO je revidiran kako bi se osigurala sukladnost sa lokalnim zakonodavstvom i EU direktivama i prema zahtjevima EBRD-a. Studija utjecaja na okoliš bit će dostavljena FMOIT-u s ciljem izdavanja okolinske dozvole u drugoj polovici jula 2020. godine, tako da zakonski obavezna javna rasprava još nije organizirana.

⁶ Službene novine FBiH 100/17

⁷ Prema državnim okolišnim zakonima, Studija utjecaja na okoliš, a ne okolišna i društvena procjena utjecaja, provodi se radi dobivanja okolišne dozvole

Međutim, u proteklom razdoblju provedeno je nekoliko javnih savjetovanja u skladu sa zahtjevima prostornog planiranja izrade i donošenja prostorno-planskih dokumenata (Prostorni plan FBiH 2008-2028. i Prostorni plan područja posebnih obilježja od značaja za FBiH „Autocesta na Koridoru Vc“), te sa relevantnom vlasti, ministarstvima i javnim ustanovama za dobivanje prethodnih dozvola potrebnih za izdavanje urbanističke dozvole.

U januaru 2017. JP Autoceste su organizovale prezentaciju trase autoceste u Blagaju. Lokalna zajednica izrazila je zabrinutost zbog utjecaja na ekologiju južne zone Mostara, naselja i poljoprivredno zemljište, posebno voćnjake i vinograde. Osim toga, prema riječima predstavnika lokalnih zajednica koji su izrazili svoju zabrinutost da će predloženi dio autoceste negativno će utjecati na okoliš, a posebno će uništiti prirodne resurse u dolini Malog Polja. Predstavnici JP Autoceste, uzeli su u obzir sve komentare i objasnili su da je odabrana ruta na osnovu svih kriterija, uzimajući u obzir nekoliko faktora najisplativija⁸. Pojednosto o prethodnom angažmanu zainteresiranih strana i planiranim aktivnostima zainteresiranih strana nalaze se u Planu angažovanja zainteresiranih strana (SEP) za poddionicu Mostar jug-tunel Kvanj.

Status aktivnosti otkupa zemljišta

Kao dio cjelokupnog postupka otkupa zemljišta, JP Autoceste su korisnik eksproprijacije, inicirao je aktivnosti aktivnosti u vezi s otkupom zemljišta u januaru 2019. godine od strane Odjela za pravne i imovinske poslove JP Autoceste u Mostaru i taj postupak je u toku. Grad Mostar je tijelo zaduženo za vršenje eksproprijacije svih pogođenih zemljišnih parcela i odgovoran je za donošenje odluka o pojedinačnim vrijednostima prava i naknada. Otkup zemljišta trenutno je na 14,91% za sve zemljišne parcele koje se nalaze duž poddionice Mostar jug-tunel Kvanj. Završetak otkupa zemljišta planiran je do kraja 2020. Detalji o napretku u aktivnostima otkupa zemljišta dati su u Planu za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora održavanja za poddionicu Mostar jug-tunel Kvanj. Budući da EBRD razmatra finansiranje ovog projekta, otkup zemljišta treba se provoditi u skladu sa EBRD provedbenim zahtjevima 5 i detaljima ovog procesa, uključujući navođenje trenutnog i planiranog progresu u Planu za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora održavanja, koji će biti javno objavljen kao dio ESIA paketa za objavljivanje.

4 SAŽETAK OSNOVNIH PODATAKA O OKOLIŠU

4.1 Staništa, flora i fauna

Tokom istraživanja nisu pronađena osjetljiva staništa odnosno staništa iz Priloga I Direktive o staništima ili prioriteta staništa iz Direktive o staništima. Intenzivno uzgajani usjevi isprepleteni pojasima poluprirodne vegetacije, kao i grmljem i garigom. Pomiješane termofilne šume i prirodni suhi travnjaci se nalaze u južnim područjima projekta, gdje su identificirane tri endemske biljne vrste. Invazivne vrste su primijećene na mnogim mjestima, osim u najjužnijem dijelu posmatranog područja.

Fauna projektnog područja je ispitana te je poduzeto dodatno istraživanje vrsta, uključujući beskičmenjake, ribe, vodozemce, reptile, ornitofaunu i sisare. Istražena je kopnena i vodena fauna. Najvažnija otkrića koja se tiču kopnenih vrsta odnose se na prisustvo vodozemaca, reptila i sisara koji zahtijevaju zaštitu, kao i na bogatu ornitofaunu u blizini, lociranu izvan projektnog područja. Što se tiče vodene faune rijeka Bune i Bunice, zabilježena je jedna osjetljiva vrsta beskičmenjaka, kao i nekoliko endemskih i/ili osjetljivih vrsta ribe. Stoga,

⁸ Iako su troškovi bili primarni kriterij odabran za javnu prezentaciju, za multikriterijske analize za dionicu autoceste Koridora Vc Mostar sjever – Buna uzete su u obzir i drugi kriteriji: eliminatorni kriterij (lokacije vodosnabdjevanja – zona I, kulturno i historijsko naslijeđe (objekti i zone definisane odlukama i planskim dokumentima), prirodne vrijednosti i rijetkosti (bazirano na relevantnim dokumentima), urbane strukture, izgrađeni industrijski kompleksi, značajni energetske objekti, zemljište I kategorije, prostorno – ekonomski kriteriji i prostorno – ekološki kriteriji).

kopnena i vodena ekologija zahtijevati će specifične i ciljane mjere ublažavanja koje će se provesti na vrijeme, kako je predviđeno Planom upravljanja biodiverzitetom.

Buduća autocesta prolazi kroz potencijalno Natura 2000 područje Buna-Bunica. Rijeke Buna i Bunica, kao pritoke rijeke Neretve, također su klasificirane kao ključ bioraznolikosti područja rijeke Neretve sa pritokama.

4.2 Vode

Najveća rijeka na projektnom području, koju presjeca autocesta je Neretva koja protiče u blizini sjevernog dijela ceste. Također, autocesta presjeca još dvije rijeke, male do srednje veličine, rijeku Bunu kao lijevu pritoku rijeke Neretve i Bunicu kao pritoku Bune. Voda iz rijeka Bune i Bunice služi za navodnjavanje i za potrebe stočarstva. Projektno područje smješteno je na kraškom terenu uglavnom formiranom od propusnih karbonatnih stijena, što znači da će se padavine odmah infiltrirati u podzemne dijelove. Na dijelovima trase gdje je naglašen površinski pokrivač – ili gdje se kontinuirano rasprostire pokrivač, bitno su smanjene mogućnosti infiltracije vode u okršene vapnence podine.

Kvaliteta vode rijeka Bune i Bunice analizirana je u maju 2020. godine sa svrhom utvrđivanja osnovnog stanja u fazi prije gradnje.⁹ Uzorkovanje je izvedeno u neposrednoj blizini planiranih mostova, lociranih uzvodno i nizvodno od mosta na rijeci Buni i mosta na rijeci Bunici. Cjelokupnim zaključkom Izvještaja utvrđen je dobar ekološki kvalitet oba vodena toka, uzvodno i nizvodno od lokacija budućih mostova, zasnovan na glavnim fizičkim i hemijskim parametrima. Međutim, analiza osnovnog stanja (tzv. nultog stanja) površinskih voda trebala bi se ponoviti prije izgradnje, kako bi se osigurale ažurirane informacije dostupnih podataka i zahtjevi okolišnih i vodnih dozvola.

4.3 Kvalitet zraka

Kvalitet zraka u Mostaru smatra se zadovoljavajućim, a fluktuacije u pojedinim mjerenim parametrima su prisutne tokom zimskog perioda. Jaki vjetrovi koji tokom zime prodiru sa Jadranskog mora pomažu u širenju onečišćujućih tvari i očuvanju kvaliteta zraka. Izvori zagađenja su uglavnom saobraćaj i grijanje. Osim proizvodnje glinice (trenutno obustavljene) koja se nalazi južno od grada Mostara, na ovom području nema značajnih industrijskih aktivnosti. Za potrebe utvrđivanja osnovnog stanja, izvršeno je jednokratno mjerenje kvaliteta zraka na dvije lokacije. Zabilježene vrijednosti ne prelaze granice propisane zakonom.

4.4 Zemljište

Projektno područje pripada dinarskoj krškoj morfologiji. Trasa poddionice Mostar jug-tunel Kvanj većinom prolazi kroz zaravnjeni teren Mostarskog polja prema planini Kvanj. Prvi dio trase (km 0+000,00 m – km 6+937,80 m) prolazi kroz aluvijalne naslage koje su mješavine šljunka, pijeska, gline i mulja. Područje je bogato podzemnim vodama. Srednji dio trase (km 6+937,80 m – km 8+176,50 m) je većinom kameniti teren. Zadnji dio trase (km 8+176,50 m – km 9+125,00 m) sastavljen je od deluvijalnih naslaga koje su mješavina šljunka, pijeska i ilovače.

Sve tri agro-zone prisutne su u projektnom području, od kojih je 5% poljoprivredno zemljište visoke kvalitete, 50% poljoprivredno zemljište niže kvalitete, dok ostatak nije pogodan za poljoprivrednu proizvodnju. Većina autoceste prolazi kroz visoko kvalitetno zemljište koje se uglavnom koristi za uzgoj i poljoprivredu, a sjeverni prolaziti će u blizini industrijskog područja, uključujući aerodrom, dok će južni dio prolaziti prirodnim okruženjem (pretežno crnogoričnom šumom i pašnjacima).

⁹ IG Banja Luka, Izvještaj o kvalitetu površinskih i podzemnih voda, maj 2020

4.5 Klimatske karakteristike

Grad Mostar smješten je u dolini rijeke Neretve s dominantnom mediteranskom klimom, koja je do određene mjere izmijenjena zbog geografskog položaja grada. Mostar je najtopliji grad u Bosni i Hercegovini s najvećim brojem sunčanih sati u godini (2.285 sati godišnje). Ljeta su vruća i suha, a zimske temperature su stabilne sa prosječnom temperaturom oko 4°C. Najčešći vjetrovi u Mostaru su sjeverni vjetar ("sjeverac") i bura - veoma suh i hladan vjetar koji puše u zimskim mjesecima sa Jadranske obale. U proljeće i jesen drugi dominantni vjetar je južni vjetar ("jugo"), koji također prodire sa Jadranskog mora. Jugo je veoma vlažan i donosi oblinu kišu.

Prema klimatskim modelima za Bosnu i Hercegovinu, za period od 2001. do 2030. godine očekuju se prosječne temperaturne promjene u sezoni u rasponu od +0.8°C do +1.0°C u odnosu na prethodne prosječne temperature. Projektno područje nije sklono poplavama.¹⁰ Predviđa se da će zime biti toplije (od 0,5°C do 0,8°C), dok će do najvećih promjena doći u ljetnim mjesecima (juni, juli, august), kad se predviđaju promjene od +1,1°C u južnim predjelima. Iako Bosna i Hercegovina ima nisku emisiju ugljikovog dioksida koji potječe od saobraćaja, cestovni saobraćaj je dominantan način transporta, te se očekuje porast emisije stakleničkih plinova koji potječu od saobraćaja.

4.6 Kulturno-historijska i arheološka baština

U junu 2020. Federalni zavod za zaštitu spomenika izdao je popis 15 zabilježenih i zaštićenih dobara kulturnog i historijskog naslijeđa lociranih u blizini dijelova autoceste. Ostaci prahistorijske tvrđave i naselja iz rimskog doba locirani su na brdu Hadžajlića Kičina u Malom Polju, a nalaze se na dozvoljenoj udaljenosti od 500 m od ceste dionice Mostar Jug-tunel Kvanj, što ih postavlja na rub projektovanog područja utjecaja. Također, tokom posjete projektnom području, identificirana su tri stećka koja se nalaze na lokaciji ispod budućeg mosta na rijeci Buni i u Malom Polju.

4.7 Pejzaž

Na projektnom području zastupljena su dva karakteristična tipa pejzaža: prirodni sistem (rijeke, šume) i sistem stvoren ljudskom aktivnošću (poljoprivredno zemljište, naselja i infrastruktura). Sistem naselja je dobro povezan sa sistemom saobraćaja, a povezan je i sa prirodnom morfologijom. Pejzaž izgleda kao nastavak i čini cjelovitu sliku sa postojećim prirodnim karakteristikama okoliša. Pejzaž posmatranog područja dodatno nadopunjuju rijeke Buna i Bunica.

4.8 Ostali specifični elementi relevantni za projekat

4.8.1 Buka i vibracije

Trenutno projektno područje može se podijeliti u 3 karakteristične zone, industrijska zona (aerodrom i drugi komercijalni sadržaji), stambena područja (naselja Kosor i Malo polje) i priroda (šuma). Terenski radovi ukazuju na pružanje trase autoceste u neposrednoj blizini stambenih objekata, od kojih su neki udaljeni manje od 50 m. Monitoring nultog stanja buke ukazuje da granične vrijednosti vanjske buke definirane za akustičnu zonu IV nisu prekoračene, što je definirano Zakonom o zaštiti od buke¹¹.

¹⁰ Institut za hidrotehniku Sarajevo (HEIS), Preliminarna procjena rizika od poplava za FBiH, april/maj 2013

¹¹ Službene novine FBiH, no. 110/12

4.8.2 Upravljanje otpadom i materijalima

Glavna vrsta otpada povezana sa gradnjom autoceste je materijal (kamen i tlo) od viška iskopa. Višak zemlje od iskopavanja bit će deponovan na deponiju Rotmilja koje će biti otvorena za ovu svrhu. Deponija Rotmilja bit će upravljana od strane izvođača radova u skladu sa pravnim zahtjevima FBiH i obaveznim Planom upravljanja građevinskim otpadom. Deponija će se dijeliti sa Izvođačem angažovanim na izgradnji poddionice tunel Kvanj – Buna. Predviđeni kapacitet je dovoljan za odlaganje otpada sa obje poddionice.

Pored građevinskog otpada, građevinski radovi na cesti također generiraju komunalni otpad koji nije opasan i opasni otpad sa područja radova i skladištenja. Druge vrste otpada tijekom izgradnje (uključujući opasni otpad) bit će na odgovarajući način odvojeni, označeni, privremeno skladišteni, reciklirani ili sigurno odloženi od strane izvođača radova, u skladu s nacionalnim zahtjevima. Odlaganje će biti upravljano u saradnji s lokalnom komunalnom službom koja će transportovati otpad na regionalnu deponiju Uborak u Mostaru. Opasni otpad bit će prebačen ovlaštenom operatoru za upravljanje i odlaganje opasnog otpada.

Tokom faze korištenja i održavanja autoceste otpad će nastajati pri radovima održavanja. JP Autoceste će upravljati otpadom u saradnji sa kompanijama ovlaštenim za upravljanje otpadom.

Tokom izgradnje autoceste, moguća je upotreba dodatnih građevinskih materijala, kao što su zemljište, šljunak, kamen, itd. Izvođač će odlučiti hoće li se takav tip materijala nabavljati iz iskopnih jama ili sa tržišta. ESMP zahtjeva da iskopne jame imaju adekvatne dozvole.

5 SAŽETAK OSNOVNIH PODATAKA O DRUŠTVU

5.1 Naselja

Poddionica započinje u ruralnom naselju Gnojnice. Sa lijeve strane petlje nalazi se nekoliko kuća ovog naselja, lociranih na udaljenosti od otprilike 150 m. Projektno područje Gnojnica karakterizirano je zemljišnim parcelama koje pripadaju kompaniji za proizvodnju vina i drugih alkoholnih pića, ograničeno područje aerodroma i postojeća željeznička pruga Mostar-Čapljina.

Trasa autoceste zatim prolazi prema ruralnim naseljima Ortiješ, Lakševine i Kosor. U Ortiješu i Lakševinama nekoliko sporadičnih kuća se nalazi sa lijeve strane ceste¹², na udaljenosti između 100 m i 300 m. Naselje Kosor također je okarakterizirano poljoprivrednim zemljištem. Dvije kuće u ovom naselju su pogođene Projektom i bit će otkupljene. Neke kuće su u neposrednoj blizini trase autoceste, od kojih se neke nalaze na udaljenosti manjoj od 50 m.

Neke zemljišne parcele u naselju Blagaj locirane su blizu pomoćne piste aerodroma. Ove parcele se ne koriste za uzgoj te se u projektovanom području utjecaja ne nalaze kuće.

Nakon prelaska rijeke Bune, trasa autoceste prolazi kroz Malo Polje. Karakterizirano je poljoprivrednim zemljištem, vilama i apartmanima za iznajmljivanje tijekom ljetne sezone. U ovom naselju dvije kuće su predmet eksproprijacije jer dionica autoceste prolazi preko ove dvije kuće, a druge kuće u projektovanom području utjecaja su u neposrednoj udaljenosti od trase autoceste, od kojih su neke udaljene manje od 50 m.

Nakon prelaska rijeke Bunice, trasa dionice prolazi kroz teritoriju naselja Hodbina koje je uglavnom poljoprivredno sa zemljišnim parcelama koje čini šuma. Nekoliko sporadičnih kuća smješteno je sa lijeve strane trase autoceste (najbliža na udaljenosti od otprilike 400 m), dok je grupa od oko 5 kuća locirana s desne strane vijadukta, na udaljenosti od otprilike 100 m. Nijedna od kuća nije direktno na trasi autoceste.

¹² Pravac sjever-jug

5.2 Populacija i demografija

Tabela 5 prikazuje ukupnu populaciju naselja preko kojih prolazi trasa autoceste te gustinu naseljenosti i etničku pripadnost stanovnika.

Tabela 5: Populacija i demografija u području pod utjecajem Projekta prema Popisu stanovništva iz 2013.

Naselje	Ukupna populacija	Površina (km ²)	Gustina (stanovnika po km ²)	Etnička većina
Gnojnice	3.637	12.94	281.2	Bošnjaci
Ortiješ	487	0.95	511.3	Hrvati
Lakševine	1.432	2.11	677.2	Hrvati
Kosor	507	2.82	179.5	Bošnjaci
Malo Polje	469	9.27	50.6	Bošnjaci
Blagaj	2.531	8.58	295.2	Bošnjaci
Hodbina	813	12.72	63.9	Srbi

Demografija ovog područja okarakterizirana je sa dva fenomena: emigracijom sa sela u gradove u potrazi za boljim poslovnim prilikama i sezonskim kretanjem stanovništva (život u selima samo u vrijeme ljetne sezone).

5.3 Korištenje zemljišta

Ukupni broj zemljišnih placeva pod utjecajem Projekta u šest naselja je 375¹³. Međutim, planiran je otkup dodatnih 197 placeva na osnovu Člana 11 Zakona o eksproprijaciji FBiH¹⁴. Od ovih 572 zemljišnih placeva (375 + dodatnih 197):

- 506 (398,432 m²) je privatnih zemljišnih placeva i
- 66 (237,297 m²) zemljišnih placeva je u državnom vlasništvu.

Ukupni broj zemljišnih placeva pod utjecajem u šest naselja prikazan je u tabeli 6 ispod.

Tabela 6: Ukupni broj zemljišnih placeva koji su pod utjecajem Projekta

Naselje/katastarska općina	Ukupni broj zemljišnih placeva	Površina zemljišnih placeva (m ²)	Postotak zemljišnih placeva u privatnom vlasništvu	Postotak zemljišnih placeva u državnom vlasništvu
Blagaj	10	20.012	70,00%	30,00%
Gnojnice Donje	98	199.828	70,41%	29,59%
Hodbina	19	112.488	84,21%	15,79%
Malo Polje	57	73.622	92,98%	7,02%
Kosor	140	101.781	94,28%	5,72%
Ortiješ	248	127.998	93,95%	6,05%
Ukupno	572	635.729	88,46%	11,54%

Od 506 (398,432 m²) privatnih placeva, 106 (91.348 m²) se koristi kao poljoprivredno zemljište:

- 41 zemljišni plac (31.867 m²) koristi se kao obradivo zemljište,
- 32 zemljišni placa (22.848 m²) koriste se kao voćnjaci,
- 21 zemljišni plac (26.353 m²) koristi se kao vinograd,

¹³ Expropriation Study

¹⁴ Article 11 of the Law on Expropriation stipulates that landowners affected by a partial loss of their property are entitled to request complete expropriation and the corresponding compensation, in case partial expropriation would deteriorate the economic situation of the actual property owner or make the remaining part of the property useless or difficult to use.

- 7 zemljišnih placeva (5.983 m²) koristi se za uzgoj usjeva,
- 2 zemljišna placa (2.183 m²) koriste se kao voćnjaci (stabla trešnje i lješnjaka),
- 2 zemljišna placa (1.599 m²) koriste se kombinirano kao vinogradi i voćnjaci,
- 1 zemljišni plac (515 m²) koristi se kombinirano kao obradivo zemljište i voćnjak.

Na 4 zemljišna placa nalaze se 4 naseljene kuće koje će biti srušene:

- dvije u Malom polju i
- dvije u Kosoru.

Na 23 zemljišna placa nalaze se četiri firme:

- 20 zemljišnih placeva pripada firmama čije su glavne poslovne djelatnosti proizvodnja vina i drugih alkoholnih pića. Od ovih 20 placeva, 4 se koristi kao vinograd. Ostali placevi su stabla, grmlje i trava. Ove dvije firme neće se morati premještati.
- 2 zemljišna placa pripadaju firmama čija je glavna poslovna djelatnost proizvodnja i prodaja voća. Ova firma će biti premještena.
- zemljišni plac pripada firmi koja se bavi iznajmljivanjem, prodajom i kupovinom imovine (restorani, pivnice, itd.). Ova firma bit će premještena.

Na 17 zemljišnih placeva, koji su u državnom vlasništvu u projektnom području, se nalaze pristupni putevi, lokalni putevi i nekategorizirani putevi, dok je na 5 zemljišnih placeva: parking aerodroma, ograda aerodroma, mali betonski objekti, privremeni objekti za radnike i lokalni putevi. Kompanija za eksploataciju kamena posjeduje koncesiju na 10 zemljišnih placeva u državnom vlasništvu, te će morati biti premještena.

Detaljan popis i socio–ekonomski pregled stanovništva zahvaćenog projektom nalazi se u Planu za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja.

5.4 Obrazovanje

Informacije o nivou obrazovanja lokalnog stanovništva koji su zahvaćeni projektom preuzete su iz rezultata socio–ekonomskog istraživanja provedenog radi dobivanja podataka za razvoj Plana za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja. Prema dobivenim rezultatima, većina populacije koja je pod utjecajem projekta ima srednju stručnu spremu. Univerzitetški obrazovani ljudi su manjina i samo nekoliko njih ima doktorat.

Nezaposleni lokalni stanovnici sa srednjom stručnom spremom bi potencijalno mogli biti zaposleni kao nisko kvalificirani radnici tokom građevinskih radova.

5.5 Zaposlenost, prihodi i izdržavanje

Prema podacima Zavoda za statistiku FBiH¹⁵, u 2018. godini broj zaposlenih u Gradu Mostaru iznosi 33.475, a prosječna neto plaća 1.070 KM. Broj nezaposlenih osoba u Mostaru iznosi 14.926.

Informacije o statusu zaposlenosti, nivou prihoda i sredstava za život članova lokalnog stanovništva koji su pod utjecajem projekta prikupljeni su tokom socio–ekonomskog istraživanja kroz izradu Plana za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora izdržavanja.

Navedeni nezaposleni ljudi, naročito oni nisko kvalificirani će imati priliku biti privremeno zaposleni tokom građevinskih radova vezanih za poddionicu autoceste Mostar Jug-Tunel Kvanj.

¹⁵ Hercegovačko-neretvanski kanton u brojevima 2019

Što se tiče nivoa prihoda domaćinstava, većina ljudi koji su pod utjecajem projekta imaju niska mjesečna primanja. Njih skoro pola je prijavilo da imaju mjesečna primanja manja od 500KM. 25% intervjuisanih članova lokalnog stanovništva je prijavilo mjesečna primanja od 500KM do 1000KM, a oko 20% ih je prijavilo mjesečna primanja viša od 1500 KM. Primarni izvori prihoda su penzije i plate, dok je manji broj zahvaćenih zemljoposjednika prijavilo zemljoradnju kao njihov primarni izvor prihoda (prodaja voća – većinom trešanja, oraha, nara, kruške, šljive, lubenice, jagode, smokve, vinove loze i bademovih drva).

5.6 Osjetljive grupe

Rezultati socio-ekonomskog istraživanja pokazuju da je identificirano nekoliko ranjivih domaćinstava u šest naselja. Prema redoslijedu učestalosti, kategorije ranjivosti uključuju:

- starije osobe,
- osobe s invaliditetom ili hroničnim bolestima i
- nezaposlene osobe.

Uz već spomenute ranjive grupe, dvije potencijalne ranjive grupe mogu biti prisutne na projektom području: stanovništvo koje živi u naseljima u blizini izgradnje autoceste sa velikim brojem ženskog stanovništva koje bi potencijalno moglo biti izloženo rodno uvjetovanom nasilju i uznemiravanju i srpski povratnici koji žive u spomenutim naseljima.

5.7 Lokalna ekonomija

Lokalna ekonomija projektovanog područja utjecaja Projekta uglavnom je bazirana na poljoprivredi (uključujući proizvodnju vina), eksploataciju kamena i aktivnostima vezanim za turizam. Aerodrom Mostar koji se također nalazi u Gnojnicama ima velik značaj za sektor turizma, uzimajući u obzir blizinu kulturnih i historijskih nalazišta lociranih u Mostaru i Hercegovini. Ortiješ, Lakševine i Kosor su karakterizirane malim poljoprivrednim aktivnostima i korištenjem zemlje za vinograde. Poljoprivredne aktivnosti su jedan od glavnih ekonomskih sektora u Malom Polju i Hodbini. Pored toga, ekonomija Kosora, Malog Polja i Blagaja bazirana je na turističkom sektoru, što je predstavljeno vilama i apartmanima za iznajmljivanje tijekom proljeća, ljeta i jeseni, kao i mjestima za kampovanje.

5.8 Lokalna infrastruktura

Magistralna cesta M17 dio je južноеuropskog međunarodnog puta E73. Ova cesta je redovno održavana te posjeduje adekvatnu horizontalnu i vertikalnu signalizaciju. Međutim, M17 nije prikladna cesta za postojeću frekvenciju saobraćaja i vozne karakteristike modernih vozila. Magistralna cesta M17 poznata je kao "spora" cesta, jer prolazi kroz brojna naselja. Magistralna cesta M6.1 počinje u Širokom Brijegu, prolazi kroz Mostar i završava u Nevesinju. Postojeća cesta je asfaltirana, sa kanalima, slivnicima i cjevastim i pločastim propustima za vodu. M6.1 također prolazi kroz brojna naselja, bez mogućnosti vožnje prosječnom brzinom većom od 50 km/h. Prema saobraćajnoj studiji¹⁶ za dionicu Mostar jug–Buna, na cestama Hercegovačko–neretvanskog kantona tokom 2016. godine dogodilo se 2.325 prometnih nesreća, od čega je 681 saobraćajna nesreća sa smrtnim slučajevima i ozljedama, te 1.644 prometne nesreće sa materijalnom štetom. Zabilježeno je povećanje ukupnog broja prometnih nesreća u razdoblju od 2014. godine do 2016. godine.

Poddionica Mostar jug-tunel Kvanj prolazi blizu postojeće pruge Mostar-Čapljina na području Aerodroma Mostar (Gnojnice). Spomenuta pruga dio je željezničke pruge Sarajevo-Čapljina koja je dio Paneeropskog koridora V, ogranak C, linija (Ploče) - Čapljina - Mostar - Sarajevo - Doboj - Bosanski Šamac - (Budimpešta).

¹⁶ IPSA institut, april 2018. godine

Trasa poddionice Mostar jug-tunel Kvanj nalazi se u neposrednoj blizini Aerodroma Mostar. Trasa prolazi paralelno sa pistom Aerodroma Mostar prema naseljima Ortiješ i Kosor i prati pomoćnu pistu aerodroma na udaljenosti od 35-45 m. Aerodrom ima regionalni značaj, a posebno je interesantan s obzirom na važne turističke destinacije kao što su: Međugorje („vjerski turizam”), koje je udaljeno oko 30 km od aerodroma, sa cca 1 milion turista godišnje, Stari grad Mostar sa Starim mostom, vrelo Bune i tekija u Blagaju, Hutovo Blato.

6 IDENTIFICIRANI ZNAČAJNI UTJECAJI

Utjecaji na okoliš

Aspekt	Identificirani značajni društveni utjecaj
Staništa, flora i fauna	<p>Staništa: <i>Utjecaji predizgradnje</i> uključuju moguću pogrešnu procjenu utjecaja tokom faze izgradnje i operativne faze, zbog nedostatka podataka o početnoj vrijednosti dijagnostičke vrste <i>Scorzonera villosa</i> na suhim travnjacima i hazmofitskoj vegetaciji i zbog neadekvatnog planiranja radova. <i>Utjecaji izgradnje</i> su povezani sa gubitkom staništa zbog pripreme gradilišta i tokom izvođenja građevinskih radova te fragmentacije staništa.</p> <p>Flora: <i>Utjecaji predizgradnje</i> uključuju moguću pogrešnu procjenu utjecaja tokom faze izgradnje i operativne faze, zbog nedostatka podataka o početnoj vrijednosti i zbog neadekvatnog planiranja radova. <i>Utjecaji izgradnje</i> su povezani sa uklanjanjem vegetacije i biljnih vrsta u fazi pripreme gradilišta i tokom izvođenja građevinskih radova.</p> <p>Fauna: <i>Utjecaji predizgradnje</i> uključuju moguću pogrešnu procjenu utjecaja tokom faze izgradnje i operativne faze, zbog nedostatka podataka o početnoj vrijednosti i zbog neadekvatnog planiranja radova. <i>Utjecaji izgradnje</i> uključuju (a) uznemiravanje vrsta faune usljed gubitka staništa te zbog povećane razine buke, vibracija i svjetlosti u zoni građevinskih aktivnosti, (b) potencijalno uznemiravanje gnijezda/skloništa vrsta koja imaju sezonsku varijabilnu ranjivost zbog reprodukcije, vremena hranjenja ili sezonskih migracija, kao što su vrste: kratkoprsta ševa (<i>Calandrella brachydactyla</i>) i bregunica (<i>Riparia riparia</i>) ili osjetljive vrste šišmiša u projektnom području i (c) Potencijalna stradavanja ili ozljede vrsta faune zbog uklanjanja vegetacije i kretanja teške mehanizacije. <i>Utjecaji operativne faze</i> uključuju potencijalne sudare vrsta faune zbog velike brzine kretanja vozila (vrste ptica, npr. bregunice i pčelarice, vrste šišmiša, drugi sitni sisari, vodozemci i gmizavci).</p> <p>Akvatična ekologija: <i>Utjecaji predizgradnje</i> uključuju neželjene utjecaje zbog neadekvatnog planiranja radova i zahtjeva glavnog projekta za izgradnju mostova, posebno za područja u blizini rijeka Bune i Bunice. <i>Utjecaji izgradnje</i> uključuju gubitak vodenih staništa, narušavanje vodenog okoliša i degradacija korita rijeke kao rezultat izvođenja građevinskih radova u rijekama, kao i negativni utjecaji na kritično ugrožene i intolerantne vrste ihtiofaune, ugrožene vodene beskičmenjake i njihova staništa zbog degradacije vodenih staništa.</p>
Zaštićena područja	U projektnom području i projektnom području od utjecaja nema zvanično proglašanih zaštićenih područja (PAs).
Voda	<p>Potrebne su izmjene glavnog projekta s ciljem ograničavanja građevinskih aktivnosti u koritu rijeke i povećanje broja separatora ulja i masti za odvodnju autocesta koji trenutno nije dovoljan da bi se osigurala zaštita kvalitete vode u rijekama Buni i Bunici.</p> <p>Utjecaji izgradnje uključuju smanjenje kvaliteta vode u riječnim sistemima zbog:</p> <p>(a) privremeno lokaliziranog odvajanja drenažnih puteva oko građevinskih kampova i radova na gradilištu, (b) održavanja građevinskih mašina na gradilištu, (c) ispuštanja taloga tokom izgradnje mosta u riječno korito i na obale i (d) odlaganja građevinskog, komunalnog i drugih specijalnih kategorija otpada u rijeke lokaliziranih ispuštanja iz građevinskih objekata, uključujući radnički kamp i (f) slučajna izlivanja</p> <p>Utjecaji operativne faze uključuju smanjenje kvaliteta vode u riječnom sistemu zbog: direktnog ispuštanja zadržanih površinskih voda koje otječu, direktnog ispuštanja sanitarne vode iz naplatne kućice i slučajnog curenja opasnog materijala nakon saobraćajnih nesreća</p>

<i>Aspekt</i>	<i>Identificirani značajni društveni utjecaj</i>
Kvalitet zraka	Utjecaji izgradnje uključuju smanjenje kvaliteta zraka zbog emisija građevinske prašine, emisija izduvnih plinova iz procesa sagorijevanja u generatorima i drugoj građevinskoj opremi/vozilima. Utjecaji operativne faze uključuju povećane emisije u blizini autoceste, uslijed povećanog broja vozila. Ali izračunate koncentracije ukazuju na to da neće biti značajnijeg pogoršanja kvaliteta zraka.
Zemljište	Nisu identificirani značajni utjecaji tokom faze predizgradnje. Utjecaji izgradnje uključuju Smanjenje kvaliteta zemljišta zbog krčenja šuma, obezvodnjavanja zemljišta, direktnog ispuštanja otpadnih voda iz održavanja građevinskih vozila na gradilištu i sanitarnih voda iz kampa na gradilištu ili neodgovarajućeg odlaganje otpada. Utjecaji operativne faze uključuju smanjenje kvaliteta zemljišta na trasi kao rezultat direktnog ispuštanja površinskih voda i slučajnog izlivanja goriva i ulja.
Klimatski faktori	Nisu identificirani značajni utjecaji tokom faze predizgradnje i izgradnje. Utjecaji operativne faze uključuju povećanje GHG emisija tokom rada autoceste.
Postojeća materijalna dobra, uključujući kulturno–historijsko i arheološko naslijeđe	Utjecaji izgradnje uključuju potencijalna oštećenja vidljivog i zakopanog kulturnog, arheološkog i arhitektonskog naslijeđa tokom izvođenja građevinskih radova i kretanja mašina/vozila oko gradilišta
Pejzaž	Nisu identificirani značajni utjecaji.
Buka	Utjecaji izgradnje uključuju utjecaj na radnike i stanovnike od povećanog nivoa buke tokom građevinskih radova. Utjecaji operativne faze uključuju utjecaj na stanovnike od povećanog nivoa buke od prometa na autocestama.
Upravljanje otpadom i materijalima	Utjecaji izgradnje uključuju zagađivanje okoliša uslijed curenja i prosipanja otpada povezano s lošim rukovanjem i skladištenjem/odlaganjem jalovine i otpada te nanošenje štete okolišu nabavkom materijala iz ilegalnih iskopnih jama ili od ilegalnih nabavljača. Nisu identificirani značajni utjecaji tokom faze predizgradnje i tokom operativne faze.

Društveni utjecaji

<i>Aspekt</i>	<i>Identificirani značajni društveni utjecaj</i>
Utjecaji na zajednicu	Priliv radnika (izloženost lokalnog stanovništva bolestima uključujući zarazne bolesti i spolno prenosive bolesti i mogućim rodno zasnovanim nasiljem (GVB)) Zdravlje i sigurnost u zajednici i sigurnost na cestama (rizici uzorkovani zagađivanjem zraka (prašina i izduvni gasovi), povećan nivo buke, zagađivanje zemljišta i vode, porast broja putovanja povezanih sa gradnjom i povećanim prometom zbog građevinskih radova i kasnije tokom operativne faze) Gubitak zaposlenja privremeno angažiranih radnika kao rezultat privremenog zaposlenja tokom faze izgradnje. Navedeno će utjecati na stanovnike lokalnih zajednica angažovanih na građevinskim radovima tokom faze izgradnje.
Otkup zemljišta i raseljavanje	Projekat zahtijeva otkup zemljišta (572 parcele) i građevina (stambenih, poslovnih i pomoćnih), sa fizičkim preseljenjem ukupno 4 domaćinstva i 3 preduzeća.
Ekonomsko preseljenje	Utjecaji izgradnje uključuju privremene i trajne gubitke radnih mjesta, poslovnih prihoda tokom građevinskih radova.
Zdravstveni i sigurnosni rizici za radnike	Utjecaji izgradnje uključuju rizike za zdravlje i sigurnost radnika koji će biti izloženi rizicima koji su direktno povezani sa aktivnostima koje se obavljaju na gradilištu.
Opasnost od NUS	Kajgin Kičin u Hodbini je jedno od sumnjivih područja NUS-a koje bi trebalo da bude pregledano i deminirano. Ovaj problem se smatra ograničenjem prostora i može biti riješen deminerskim aktivnostima.

Kumulativni utjecaji

<i>Aspekt</i>	<i>Identificirani značajni kumulativni utjecaj</i>
---------------	--

<i>Aspekt</i>	<i>Identificirani značajni kumulativni utjecaj</i>
Povećanje nivoa buke	<p>Utjecaji izgradnje: Uzimajući u obzir buku koju stvara Aerodrom Mostar te postojeću buku uzrokovanu kretanjem vozila na magistralnim cestama M17 i M6.1 prema Nevesinju i povremene buke od željeznice, može se očekivati da će se nivo buke u okruženju povećati u poređenju sa trenutnim stanjem</p> <p>Utjecaji operativne faze: Nivo buke će biti povećan u poređenju sa sadašnjim stanjem zbog općeg povećanja broja vozila zajedno sa postojećom bukom sa magistralnog puta M17 i M6.1 do Nevesinja. Od petlje Mostar jug, sjeverna dionica prolazi u blizini industrijskog područja uključujući Aerodrom Mostar koji proizvodi značajan nivo buke. Postojeća buka sa magistralnih puteva i Aerodroma Mostar, zajedno s povećanim brojem vozila na planiranoj autocesti, bit će štetan utjecaj na lokalno stanovništvo najbližih naselja. Ovaj utjecaj se, djelimično, može ublažiti sa zvučnim barijerama.</p>
Utjecaj na kvalitet vode Bune i Bunice i drugih izvora iz zemlje u tom području	<p>Utjecaji izgradnje: Kumulativni utjecaji na kvalitet vode od izgradnje autoceste su uočeni vezano za ispuštanje komunalne otpadne vode iz okolnih naselja /pojedinačnih domaćinstava, kao i ispuštanje oticanja sa M17 i M6.1. Ispuštanje ili curenje sa gradilišta se ne očekuje u velikim količinama, ona su reverzibilna i malo je vjerovatno da će do njih doći.</p>
Izduvni plinovi iz vozila će imati negativni utjecaj na kvalitet zraka	<p>Kumulativni utjecaji na kvalitet zraka zbog funkcioniranja autoceste su uočeni u vezi sa emisijama sa postojećih puteva i zračnim saobraćajem. Operativna faza (kretanje vozila) doprinosi sa oko 80% emitiranih plinova u projektni scenarij. Ovdje se mora primijetiti da će intenzitet saobraćaja na M17 biti smanjen te da će vozila u tranzitu koristiti autocestu. Međutim, u skladu sa Saobraćajnom studijom, saobraćaj na M17 i M6.1 će se povećati svake godine za 2%.</p>

7 MJERE UBLAŽAVANJA I MONITORINGA

Prije početka izgradnje, poduzet će se ključna mjerenja (npr. kvaliteta zraka, podatke o nivou buke, kvaliteti zemljišta i biodiverzitetu) kako bi se potvrdile osnovni podaci o okolišu i da bi se potvrdile definisane mjere ublažavanja. JP Autoceste će također poduzeti preventivna arheološka istraživanja prema zahtjevima Federalnog zavoda za zaštitu spomenika i obavijestiti Institut o rezultatima istraživanja.

U fazi izgradnje i tokom operativne faze primjenjuju se sljedeće mjere ublažavanja i monitoringa:

<i>Aspekt</i>	<i>Mjere ublažavanja</i>	<i>Mjere monitoringa</i>
Biodiverzitet	<p>Da bi se ublažili ključni identificirani značajni utjecaji na akvatičnu ekologiju, potrebno je izvršiti izmjene Glavnog projekta dva mosta preko rijeka Bune i Bunice, kako bi se izbjegle bilo kakve građevinske aktivnosti u koritu i na obalama rijeka. Kako bi se mogli ublažiti značajni ključni utjecaji na ornitofaunu i sisare (šišmiše) i povećati sigurnost na cestama od sudara sa vrstama ptica i šišmiša, važno je ugraditi zaštitne ploče za ptice od stacionaže 3+400+000 km do 5+000+000 km. Općenito, sve mjere utvrđene u Planu upravljanja biodiverzitetom potrebno je provesti kako bi se smanjila šteta za biodiverzitet na projektnom području. Izvođač mora zaposliti biologa u svom timu. Tokom razvoja Glavnog projekta, napraviti će se modeliranje buke na temelju kojeg će se odlučiti o položaju barijera za buku. Postavljanje zaštitnih barijera ključna je mjera za ublažavanje utjecaja buke na stanovništvo.</p>	<p>Potrebno je redovno provoditi praćenje implementacije Planu upravljanja biodiverzitetom tokom faze izgradnje.</p> <p>Okolišni nadzor nad izvođačem radova: sedmični vizuelni pregledi tokom faze izgradnje radi praćenja propisanih mjera ublažavanja.</p> <p>Potrebno je voditi evidenciju o vizuelnim pregledima i podnositi ih u formi mjesečnih izvještaja koje priprema vanjski nadzorni inženjer.</p>
Voda	<p>U fazi izgradnje, potrebno je:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Izraditi i implementirati Plan upravljanja gradilištem koji će uključivati pravilno projektiranje odvodnje i pročišćavanja 	<p>Inženjerski nadzor nad radovima Izvođača bazirani na izrađenim planovima.</p> <p>Praćenje kvaliteta vode Bune i Bunice u skladu sa</p>

Aspekt	Mjere ublažavanja	Mjere monitoringa
	<p>odvodnih i sanitarnih voda unutar kampa.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Izraditi i implementirati Građevinski plan upravljanja utjecajem na okoliš i društvo¹⁷ koji uključuje skup dobrih građevinskih praksi kako je propisano u Studiji uticaja na okoliš i društvo i sljedećim planovima: (a) Plan premoštavanja vodotoka sa radnjama i mjerama potrebnim za učinkovito upravljanje premoštavanjem vodotoka (b) Plan upravljanja betonarnom koji uključuje postavljanje spremnika za taloženje u betonari i pročišćavanje otpadnih voda prije ispuštanja. ▪ Detaljni plan upravljanja građevinskim otpadom za postupke upravljanja građevinskim otpadom. ▪ Plan upravljanja otpadom za odgovarajuće postupke za upravljanje otpadom. <p>U fazi rada izraditi Plan okolišnog i društvenog upravljanja u toku korištenja i uključiti Plan pripravnosti i reagiranja u vanrednim situacijama. Plan pripravnosti i reagiranja u vanrednim situacijama treba sadržavati procedure kako bi se spriječilo onečišćenje voda slučajnim izlivanjem.</p>	<p>okolinskom dozvolom.</p> <p>U fazi rada: 1. postavljanje (i) postupaka za rad sanitarnih i odvodnih objekata i (ii) postupaka pripravnosti i reakcije. 2. praćenje ispuštanja otpadnih voda u skladu s Operativnim planom upravljanja okolišem I društvom i Vodnom dozvolom.</p>
Kvalitet zraka	<p>U fazi izgradnje, potrebno je izraditi i implementirati Plan upravljanja kvalitetom zraka, Izraditi Plan upravljanja saobraćajem i Plan upravljanja materijalima u sklopu Plana upravljanja okolišem i društvom u fazi građenja.</p>	<p>Inženjerski nadzor nad radovima izvođača temeljen na izrađenim planovima</p>
Zemljište	<p>U fazi izgradnje, potrebno je:</p> <p>Izraditi Plan upravljanja gornjim slojem zemljišta, Plan rekultivacije/obnove zemljišta i Plan upravljanja izlivanjem u sklopu Plana upravljanja okolišem i društvom u fazi građenja, kako je navedeno u SUOD. Pored toga, bit će potrebna implementacija istih mjera kao i za vode i otpad. U fazi rada, u sklopu Plana upravljanja okolišnom i društvom u toku korištenja, uključiti mjere održavanja i čišćenja odvodnog sistema, praćenje nagiba i povremeno praćenje kvalitete tla. Pored toga, bit će potrebna implementacija istih mjera kao i za vode.</p>	<p>JP Autoceste za praćenje pridržavanja mjera iz datih planova.</p>
Klimatski faktori	<p>Ugraditi u Glavni projekat projektna rješenja i specifikacije materijala u skladu sa o prognoziranom projekcijama klimatskih promjena tokom životnog vijeka projekta. Dodatne mjere ublažavanja rizika od klimatske neotpornosti bit će određene Ugovorom, a prema potrebi Izvođač će morati pripremiti Plan upravljanja klimatski otpornom gradnjom.</p> <p>Smanjiti emisije stakleničkih plinova iz saobraćaja pošumljavanjem zemljišta u skladu sa Planom rekultivacije zemljišta i gdje god je moguće, potaknuti vozače motivacionim porukama na ekranima da održavaju stalnu brzinu od 110 km/h s ciljem smanjenja emisija stakleničkih plinova.</p>	<p>Tokom faze izgradnje i rada: Glavni projekat koji uključuje projektna rješenja za povećanje klimatske otpornosti.</p> <p>Nadzor inženjera za pregled Plana upravljanja klimatski otpornom gradnjom.</p> <p>U fazi rada, JP Autoceste da prati % pošumljenog područja.</p>
Postojeća materijalna dobra, uključujući kulturno–historijsko i arheološko nasljeđe	<p>Izraditi Proceduru za upravljanje slučajnim arheološkim nalazima prije pripreme gradilišta i svih građevinskih radova.</p>	<p>Evidencija o korištenju Procedure za upravljanje slučajnim arheološkim nalazima</p>
Buka	<p>U Plan upravljanja okolišem i društvom u fazi gradnje uključiti set mjera u vezi ograničenja radova na period dana, ograničenje brzine na gradilištu, istovremena</p>	<p>Praćenje ambijentalne buke u skladu sa odredbama izdanih okolišnih dozvola u fazi izgradnje i tokom operativne faze.</p>

¹⁷ CESMP je nadograđena verzija zakonski zahtijevanog Plana zaštite okoliša uključujući društvene aspekte, prema zahtjevima EBRD-a.

Aspekt	Mjere ublažavanja	Mjere monitoringa
Upravljanje otpadom i materijalima	<p>upotreba opreme i vozila da bi se smanjila buka gradilišta. Postavljanje zaštitnih barijera na temelju rezultata modeliranja buke urađenog u fazi predizgradnje.</p> <p>Izrada i implementacija Detaljnog plana upravljanja građevinskim otpadom i Plana upravljanja otpadom. U zaštićenim prostorima ne smiju se otvarati iskopne jame za posuđivanje i za njih se vrše odgovarajuće procjene stanja okoliša i sva potrebna odobrenja. Ukoliko Izvođač odluči kupiti materijal na tržištu, ima mogućnost podugovora samo licenciranih nabavljača koji imaju važeće okolišne, vodne i radne dozvole.</p>	<p>Inženjerski nadzor građevinskih radova.</p> <p>Vođenje evidencije o vrstama i količinama otpada koje nastaju.</p> <p>Vođenje dokumentacije o pošiljkama otpada.</p> <p>Vođenje evidencije o kupnji materijala.</p>
Utjecaji na zajednicu	<p>Za ublažavanje <u>priliva radnika</u> uključiti u Plan upravljanja okolišem i društvom u fazi gradnje odredbe o smještaju radnika (kamp) u skladu s provedbenim zahtjevima i smjernicama EBRD/IFC-a „Smještaj radnika: procesi i standardi“ iz 2009., uključujući zahtjeve za izradom mjera za prevenciju bolesti od strane Izvođača, uključujući zarazne bolesti i spolno prenosive bolesti - ili seksualno prenosive infekcije, kao i kratku notu EBRD-a o procjeni rizika na radnom mjestu, uključujući odredbe za COVID-19 (2020). Potrebno je osigurati aktivnosti edukacija i podizanja svijesti u vidu multimedijalne prezentacije i brošure o zaraznim bolestima i spolno prenosivim bolestima i infekcijama i HIV / AIDS-u te savjetovanju kao i uključivanje odredbi za COVID-19.</p> <p>Za ublažavanje utjecaja na <u>zdravlje i sigurnost zajednice</u>, Izraditi i implementirati Plan pripravnosti i reagiranja u vanrednim situacijama (kao dio Plana organizacije gradilišta) za fazu izgradnje i operativnu fazu i Plana upravljanja saobraćajem za navedene faze. Pružanje pravovremenih informacija lokalnim zajednicama o obimu i trajanju građevinskih radova prije početka istih kao što je opisano u Planu uključivanja interesnih strana.</p> <p>Za ublažavanje utjecaja <u>stvaranja radnih mjesta</u> razviti smjernice za zapošljavanje kako bi se promovisala transparentnost postupka zapošljavanja i garantovale jednake mogućnosti i nediskriminacija u procesu zapošljavanja.</p> <p>Za ublažavanje utjecaja uslijed <u>gubitka radnih mjesta</u>, unaprijed informirati privremeno zaposlene radnike iz naselja u blizini poddionice autoceste o mogućnostima zaposlenja kroz lokalne institucije i lokalne organizacije u regiji ili za druge građevinske aktivnosti.</p> <p>Za ublažavanje utjecaja uslijed <u>prekida u vodosnabdijevanju i kanalizaciji, električnoj energiji i telekomunikacijama</u> provesti mjere ublažavanja za identificirane tačke kolizije sadržane u odobrenjima nadležnih tijela i javnih komunalnih poduzeća te razviti matricu za detektovanje sukoba/kolizije komunalne infrastrukture kako bi se osigurao instrument za rješavanje problema konflikta, organizovale relevantne informacije o konfliktima te ponudile alternative i omogućilo praćenje napretka u rješavanju konflikta.</p>	<p><u>Za priliv radnika:</u> Nenajavljeni inženjerski nadzor barem jednom sedmično tokom izvođenja građevinskih aktivnosti.</p> <p><u>Za zdravlje i sigurnost zajednice:</u> JP Autoceste će nadzirati implementaciju Plana upravljanja saobraćajem kako bi se osigurao kontinuitet u implementaciji.</p> <p>Nenajavljeni inženjerski nadzor barem jednom sedmično tokom izvođenja građevinskih aktivnosti.</p> <p>Za utjecaje stvaranja radnih mjesta i gubitak radnih mjesta privremeno angažiranih radnika JP Autoceste će pregledati mjere tokom predizgradnje, izgradnje i operativne faze..</p> <p><u>Za prekide u vodosnabdijevanju i kanalizaciji, električnoj energiji i telekomunikacijama:</u> Nenajavljeni inženjerski nadzor barem jednom sedmično tokom izvođenja građevinskih aktivnosti.</p>

<i>Aspekt</i>	<i>Mjere ublažavanja</i>	<i>Mjere monitoringa</i>
Otkup zemljišta i raseljavanje Ekonomsko preseljenje	Implementacija Plana za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora održavanja -a projekta i provedbe mehanizama za podnošenje žalbi i Plana uključivanja zainteresiranih strana.	Dvogodišnji izvještaji o napretku postignutom primjenom Plana za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora održavanja. Izrada tromjesečnih izvještaja o praćenju provedbe Plana uključivanja zainteresiranih strana. Mjesečni pregled pritužbi.
Ograničenja u korištenju zemljišta i štete na privatnom vlasništvu	Implementacija Plana za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora održavanja i provedbe mehanizama za podnošenje žalbi, implementiranje Detaljnog plana upravljanja građevinskim otpadom i adekvatni postupci upravljanja otpadom kako bi se izbjeglo neprimjereno odlaganje građevinskog otpada na i oko gradilišta.	Dvogodišnji izvještaji o napretku postignutom primjenom Plana za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora održavanja. Mjesečni pregled pritužbi. Inženjerski nadzor implementacije Detaljnog plana upravljanja građevinskim otpadom i ponovno korištenje iskopanog materijala, najmanje jednom sedmično.
Ograničenje pristupa Šteta na cesti i utjecaji na lokalni saobraćaj	Implementacija Plana uključivanja interesnih strana za dionicu Mostar jug-tunel Kvanj, posebno odredbe o pružanju pravovremenih informacija lokalnim zajednicama o obimu i trajanju građevinskih radova prije početka istih, kao i izrada i implementacija Plan upravljanja saobraćajem te Izgradnja novih lokalnih pristupnih puteva ublažit će utjecaje tokom ograničenja pristupa. Sanacija lokalnih i magistralnih cesta ako je tokom faze izgradnje došlo do oštećenja	JP Autoceste će nadzirati implementaciju Plana upravljanja saobraćajem. Nenajavljeni inženjerski nadzor barem jednom sedmično tokom izvođenja građevinskih aktivnosti. Žalbe koje se odnose na ograničenje pristupa.
Zdravstveni i sigurnosni rizici za radnike	Tokom faze izgradnje, ovaj utjecaj će biti ublažen razvijanjem i implementiranjem Elaborata zaštite od požara i Elaborat zaštite na radu (kao dio Plana organizacije gradilišta) i provoditi posebne mjere zaštite na radu (zaštita na radu i zdravlje i sigurnost zajednice) kao što je navedeno u Studiji uticaja na okoliš i društvo. Izraditi i provesti Plan sigurnosti opasnih materijala kao dio H&S plana. Tokom rada, ugraditi u Operativni plan upravljanja okolišem i društvom i implementirati posebne zdravstvene i sigurnosne zahtjeve za Preduzeće i osoblje podugovarača za vrijeme rada i održavanja ceste.	Tokom izgradnje, JP Autoceste će pregledati Plana organizacije gradilišta kako bi se osigurao kontinuitet u implementaciji mjera iz ovog Plana okolišnog i društvenog upravljanja i monitoringa. Nenajavljeni inženjerski nadzor barem jednom sedmično tokom izvođenja građevinskih aktivnosti. Tokom operative faze, JP Autoceste će pregledati ugovorne uslove svih podizvođača radova kako bi se osigurao kontinuitet u implementaciji mjera iz ovog Plana okolišnog i društvenog upravljanja i monitoringa.
Opasnost od NUS	Ovaj utjecaj će biti ublažen provođenjem deminiranja na parcelama duž trase autoceste. U slučaju bilo kakvih nedoumica, radovi se trebaju zaustaviti i BHMAC treba biti obaviješten u cilju davanja pomoći i daljih uputa za rad.	JP Autoceste treba dobiti odobrenje i potvrdu da teren nema sumnjiva područja opasnosti od mina.

Sve provedene mjere za ublažavanje utjecaja projekta djelovat će i na kumulativne utjecaje.

JP Autoceste će nadgledati provedbu građevinskih radova i provedbu mjera ublažavanja koje su definirane u Studiji utjecaja na okoliš i društvo i Plan okolišnog i društvenog upravljanja i monitoringa (npr. emisije prašine, razinu buke, kvalitet vode, gubitak staništa, erozije, rad, žalbe itd.). Tokom operative faze, JP Autoceste redovno će pratiti emisije u zrak, razinu buke, kvalitet otpadnih voda, onečišćenje zemljišta i biodiverzitet.

Akcioni plan za okolišna i društvena pitanja postavlja dodatne zahtjeve za monitoring, posebno u vezi s angažmanom zainteresiranih strana i upravljanjem pitanjima lokalne zajednice.

JP Autoceste će javno objaviti ključne rezultate monitoringa projekta.

8 REZIDUALNI UTJECAJI

Rezidualni utjecaji Projekta su uglavnom povezani sa stalnim povećanjem emisija u zrak sa autocesta, posebno emisija stakleničkih plinova, trajnog zauzimanja zemljišta i promjene pejzaža. Kada je riječ o gubitku biološke raznolikosti, smatra se da je nakon primjene posebnih mjera ublažavanja koje su date u BMP-u (izbjegavanje planiranja pristupnih cesta preko područja identificiranih kolonija i mjesta pijeska (ako se nađu) i postavljanje zaštitnih ploča kao i predloženih promjena projektovanja mostova, izbjegavajući planiranu regulaciju oba vodotoka kako bi se izbjeglo bilo kakvo ometanje vodotoka tijekom izgradnje) i izbjegavanje bilo kakvih skloništa šišmiša (ako ih pronađu), ne očekuju se rezidualni utjecaji, osim gubitka staništa.

Ne očekuje se da će rezidualni utjecaji biti značajni uzimajući u obzir klimatske karakteristike na tom području, prognozu klimatskih promjena za zemlju, spremnost stanovnika da dobiju naknadu za oduzeto zemljište i značaj projekta za zemlju i njene građane.

9 KOMUNIKACIJA

JP Autoceste namjerava pružiti javnosti sve relevantne informacije o projektu na lokalnom jeziku i na engleskom jeziku (po potrebi). Za potrebe projekta razvijen je detaljan Plan uključivanja zainteresiranih strana, u kojem su navedeni programi angažiranja i komunikacije zainteresiranih strana, uključujući pristup mehanizmu podnošenja žalbi.

Sve žalbe i upiti bit će upućeni u JP Autoceste preko navedenog člana osoblja:

Kontakt osoba: Marin Šimunović
JP Autoceste Federacije Bosne i Hercegovine
Služba za imovinsko–pravne poslove i eksproprijaciju
Adresa: Adema Buća 20, 88000 Mostar
Tel: +387 36 512 308
E-mail: s.marin@jpautoceste.ba

Za generalne upite i informacije o projektu kontaktirati navedene:

JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar
Adema Buća 20, 88 000 Mostar
1. + 387 36 512 300
info@jpautoceste.ba
www.jpautoceste.ba

JP Autoceste FBiH d.o.o. ured u Sarajevu
Hamdije Kreševljakovića 19, 71000 Sarajevo

EBRD, BiH
UNITIC, neboder B, 15. sprat
Fra Anđela Zvizdovića 1
71000 Sarajevo

Sljedeće informacije/dokumenti će biti javno objavljeni na web stranicama JP Autoceste (<http://www.jpautoceste.ba>) i Banke (www.ebrd.com) na engleskom i lokalnom jeziku:

1. Studija utjecaja na okoliš i društvo (uključujući Plan upravljanja okolišem i društvenim aspektima),
2. Tehnički aneksi,
3. Okolišni i društveni akcioni plan,
4. Plan uključivanja zainteresiranih strana,
5. Netehnički sažetak,
6. Plan za otkup zemljišta i ponovnu uspostavu izvora održavanja,
7. Plan upravljanja biodiverzitetom.

Preduzeće će omogućiti uvid u printane verzije navedenih dokumenata, na sljedećim lokacijama:

- JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar (Adresa: Adema Buća 20, 88 000 Mostar),
- JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar – ured u Sarajevu (Adresa: Hamdije Kreševljakovića 19, 71000 Sarajevo),
- zgrada Općine u Mostaru,
- u uredima tri mjesne zajednice (MZ Gnojnice, MZ Blagaj i MZ Buna) na čijem se području planira izgraditi dionica ceste,
- EBRD ured u Sarajevu.