



Finansirano u okviru posebnog sporazuma o dodjeli bespovratnih sredstava br. 2018 / 402-850 iz Višekorisničkog programa EU IPA II za Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Sjevernu Makedoniju, Kosovo*, Crnu Goru i Srbiju

Investicijski okvir za Zapadni Balkan Instrument za infrastrukturne projekte Tehnička pomoć 8 (IPF 8)

TA2018148R0 IPA

Mediterranski koridor CVC, Bosna i Hercegovina – cestovna povezanost sa Hrvatskom, poddionica: Konjic (Ovčari) – tunel Prenj – Mostar sjever

Analiza neusklađenosti i Paket dokumentacije za objavljivanje iz Procjene utjecaja na okoliš i društvo (PUOD)

WB20-BiH-TRA-02 Komponenta 1

Knjiga 5: Netehnički sažetak

Oktober 2023.

Investicijski okvir za Zapadni Balkan (WBIF)

Instrument za infrastrukturne projekte

Tehnička pomoć 8 (IPF 8)

Infrastruktura: energija, okoliš, društvena, transportna i digitalna ekonomija

TA2018148 R0 IPA

Knjiga 5: Netehnički sažetak

Oktobar 2023. godine

Instrument za infrastrukturne projekte (IPF) je instrument tehničke pomoći Investicijskog okvira za Zapadni Balkan (WBIF) koji je zajednička inicijativa Europske unije, međunarodnih finansijskih institucija, bilateralnih donatora i vlada Zapadnog Balkana, a podržava društveno-ekonomski razvoj i pristupanje EU širom Zapadnog Balkana pružanjem finansijske i tehničke pomoći za strateška infrastrukturna ulaganja. Ova tehnička pomoć finansira se iz EU fondova.

Izjava o odricanju odgovornosti: Autori preuzimaju punu odgovornost za sadržaj ovog izvještaja. Iznesena mišljenja ne odražavaju nužno stav Europske unije ili Europske investicione banke.

BR. PROJEKTA

BR. DOKUMENTA

WB20-BIH-TRA-02

VERZIJA

DATUM

OPIS

PRIPREMIO

PROVJERIO

ODOBRIO

1	17/09/2021	Knjiga 5: Netehnički sažetak	Tim eksperata	Irem Silajdžić Konstantin Siderovski	Richard Thadani
2	03/03/2023	Knjiga 5: Netehnički sažetak	Tim eksperata	Irem Silajdžić	Richard Thadani
3	10/10/2023	Knjiga 5: Netehnički sažetak	Tim eksperata	Irem Silajdžić	Richard Thadani

SADRŽAJ

1	Uvod	6
2	Opis Projekta	7
3	Pozadina Projekta	13
3.1	Historijat razvoja Projekta	13
3.2	Pravni aspekti i usklađenost sa relevantnim zakonima i politikama	16
3.3	Prethodno uključivanje zainteresovanih strana	18
3.4	Status aktivnosti otkupa zemljišta	19
4	Sažetak osnovnih podataka o okolišu i društvu, potencijalnih utjecaja i ublažavanja	20
4.1	Biodiverzitet	20
4.2	Geologija i podzemne vode	22
4.3	Površinske vode	24
4.4	Klima	26
4.5	Kvalitet zraka	27
4.6	Buka	28
4.7	Vibracije	29
4.8	Tlo	30
4.9	Pejzaž	32
4.10	Otpad i materijali	33
4.11	Zdravlje i sigurnost zajednice	38
4.12	Lokalni putevi i infrastruktura	39
4.13	Javne komunalne usluge	40
4.14	Otkup zemljišta, ograničenja korištenja zemljišta i prisilno preseljenje	41
4.15	Zdravstveni i sigurnosni rizici za radnike	42
4.16	Opasnost od neeksplozivnih ubojnih sredstava (NUS)	43
4.17	Kulturno, historijsko i arheološko naslijeđe	44
5	Objavljivanje i komunikacija	45

Popis skraćenica

Skraćenica	Značenje
BE	Ekspert za biodiverzitet
BHMAC	Centar za uklanjanje mine u Bosni i Hercegovini
BiH	Bosna i Hercegovina
DPUGO	Detaljni plan upravljanja građevinskim otpadom
EBRD	Europska banka za obnovu i razvoj
EIB	Europska investicijska banka
ESP	Okolišna i društvena politika
EU	Europska unija
FBiH	Federacija Bosne i Hercegovine
HNK	Hercegovačko-neretvanski kanton
IFC	Međunarodna finansijska korporacija
JIP	Jedinica za implementaciju projekta
JPAC	Javno preduzeće Autoceste Federacije Bosne i Hercegovine
KS	Kritično stanište
MZ	Mjesna zajednica
NTS	Netehnički sažetak
NUS	Neeksplozivna ubojna sredstva
NVO	Nevladina organizacija
ODAP	Okolišni i društveni akcioni plan
OOIP	Okvir za otkup imovine i preseljenje
OPPRVS	Operativni plan pripravnosti i reagovanja u vanrednim situacijama
PMPV	Plan monitoringa podzemnih voda
PNBG	Plan nadoknade biodiverzitetkih gubitaka
POB	Prioritetna obilježja biodiverziteta
POG	Plan organizacije gradilišta
POIP	Plan za otkup imovine i preseljenje
POZS	Plan obnove zemljišta i staništa
PPRVS	Plan pripravnosti i reagovanja u vanrednim situacijama
PUB	Plan upravljanja biodiverzitetom
PUIG	Plan uključivanja interesnih grupa
PUIV	Plan upravljanja invazivnim vrstama
PUOD	Plan za upravljanje okolišem i društvom
PUODI	Plan upravljanja okolišem i društvom u toku izgradnje
PUODK	Plan upravljanja okolišem i društvom u fazi korištenja
PUPSZ	Plan upravljanja površinskim slojem zemljišta
PURP	Plan upravljanja riječnim prelazima
PUS	Plan upravljanja saobraćajem
PZ	Provedbeni zahtjev
SPUOD	Studija procjene utjecaja na okoliš i društvo
SPUO	Studija procjene utjecaja na okoliš

1 Uvod

Kontekst Projekta. JP Autoceste Federacije Bosne i Hercegovine ("JPAC") je javno preduzeće Federacije Bosne i Hercegovine (FBiH) zaduženo za upravljanje izgradnjom autocesta, te upravljanje, održavanje i zaštitu funkcioniranja autocesta u FBiH. Jedan od ključnih projekata JPAC-a je izgradnja autoceste koja je dio transeuropskog koridora Vc koji povezuje Budimpeštu (Mađarska) i Luku Ploče (Hrvatska). Ukupna dužina koridora Vc u FBiH je približno 335 km.

Europska banka za obnovu i razvoj („EBRD“) kao vodeća međunarodna finansijska institucija (IFI) i Europska investicijska banka („EIB“) kao sufinansijer razmatraju mogućnost finansiranja JPAC za izgradnju **novе poddionice autoceste Konjic (Ovčari) - tunel Prenj - Mostar sjever u dužini 35,26 km na Koridoru Vc („Projekat“)**.

Obrazloženje Projekta. Koridor Vc se smatra ključnom transportnom rutom u FBiH, koja slijedi pravac sjever-jug i povezuje Budimpeštu (Mađarska) s lukom Ploče (Hrvatska). Glavni cilj projekta je poboljšati saobraćajne veze između FBiH i zemalja u okruženju, s ciljem promocije ekonomskog razvoja.

Kategorija Projekta. U skladu sa Okolišnom i društvenom politikom EBRD-a (ESP 2019), Projekat je klasifikovan kao „kategorija A“ jer bi mogao rezultirati potencijalno značajnim budućim štetnim okolišnim i/ili društvenim uticajima, koji, u vrijeme kategorizacije, ne mogu lako da se identifikuju ili procjenjuju, i koji stoga zahtijevaju formalizovan i participativan proces procjene utjecaja na okoliš i društvo.

Paket dokumenata za objavljivanje. Prema zahtjevima Zajmodavaca, paket za objavljivanje za poddionicu Konjic (Ovčari) - Tunel Prenj - Mostar Sjever (na engleskom i lokalnom jeziku) će sadržavati sljedeće:

- > Knjiga 1: Studija o procjeni utjecaja na okoliš i društvo (SPUOD) (uključujući Plan za upravljanje okolišem i društvom (PUOD))
- > Knjiga 2: Tehnički prilozi uz SPUOD
- > Knjiga 3: Okolišni i društveni akcioni plan (ODAP)
- > Knjiga 4: Plan upravljanja biodiverzitetom (PUB)
- > Knjiga 5: Netehnički sažetak (NTS) – ova knjiga
- > Knjiga 6: Plan uključivanja interesnih grupa (PUIG)
- > Knjiga 7: Okvir za otkup imovine i preseljenje (OOIP)

Ovaj netehnički sažetak (NTS) daje sažetak okolišne i društvene procjene Projekta. NTS pruža sažetak Projekta na netehničkom jeziku koji pokriva pozadinu i opis projekta, zakonske zahtjeve, osnovne uslove u projektnom području, okolišne i društvene utjecaje sa mjerama ublažavanja potrebnim za strukturiranje Projekta kako bi se ispunili domaći zahtjevi, provedbeni zahtjevi Okolišne i društvene politike EBRD-a (2019), Okolišni i društveni standardi EIB-a (2022), kao i zahtjevi za objavljivanje i komunikaciju u okviru Projekta.

2 Opis Projekta

Detalji Projekta. Poddionica Konjic (Ovčari) - tunel Prenj - Mostar sjever je dalje podijeljena i bit će projektovana i izgrađena prema tri odvojena ugovora kako slijedi:

- > Konjic (Ovčari) – tunel Prenj
- > Tunel Prenj uključujući južni priključak na magistralnu cestu M17
- > Tunel Prenj – petlja Mostar sjever.

Ključni detalji projekta su predstavljeni u tabeli ispod.

Tabela 1: Detalji Projekta

Aspekt	Detalji
Naziv Projekta	Mediteranski koridor CVC Bosna i Hercegovina – cestovna povezanost sa Hrvatskom, Poddionica: Konjic (Ovčari) - tunel Prenj – Mostar sjever
Zemlja	Bosna i Hercegovina
Lokacija	Grad Konjic i Grad Mostar
Svrha	Izgradnja transeuropskog koridora Vc koji povezuje Budimpeštu (Mađarska) i luku Ploče (Hrvatska)
Dužina Projekta	Konjic (Ovčari) – tunel Prenj, L=11,50 km Tunel Prenj, L=10,16 km + 1,20 km trase prije tunela Tunel Prenj – Mostar sjever, L=12,40 km <i>Ukupna dužina poddionice od Konjica (Ovčari) do Mostara sjever, L=35,26 km</i> Sjeverni pristupni put tunelu Prenj, L=6,0 km Južni pristupni put tunelu Prenj, L=6,62 km Južni priključak na magistralnu cestu M17 (Obilaznica Konjic), L=2,50 km
Komponente Projekta	<ul style="list-style-type: none"> > Petlja Ovčari sa bočnom naplatnom stanicom "Ovčari" > Vijadukt br.1, L=463,50 m > Vijadukt br.2, L=60 m > Vijadukt br.3, L=480 m > Tunel T1, L=682 m (lijevi kolovoz), L=580 m (desni kolovoz) > Tunel T2, L=1.171,30 m (lijevi kolovoz), L=1.160 m (desni kolovoz) > Vijadukt br.4, L=540 m (lijevi kolovoz), L=605.20 m (desni kolovoz) > Petlja Konjic jug sa bočnom naplatnom stanicom "Konjic" > Odmaralište Konjic > Vijadukt br.5, L=590 m (lijevi kolovoz), L=610 m (desni kolovoz) > Tunel Prenj - T3, L=10.160 m > Tunel Klenova Draga - T3A, L=742 m (lijevi kolovoz), L= 785 m (desni kolovoz)

Aspekt	Detalji
	<ul style="list-style-type: none"> > Vijadukt br. 8, L=351 m > Tunel Gradina - T4; L=642 m (lijevi kolovoz), L= 639 m (desni kolovoz) > Vijadukt br. 9; L=332 m (lijevi kolovoz), L= 338 m (desni kolovoz) > Vijadukt br.9A: L=148 m (desni kolovoz samo) > Vijadukt br. 10; L=360 m (lijevi kolovoz), L= 445 m (desni kolovoz) > Odmaralište > Tunel Orlov Kuk - T5; L=2.290 m (lijevi kolovoz), L= 2.210 m (desni kolovoz)
Tehničke karakteristike	<ul style="list-style-type: none"> > Računska brzina, Vr = 120 km/h (Vr = 100 km/h) > Minimalni radijus horizontalne krivine na otvorenoj trasi, Rmin = 700 m > Minimalni radijus horizontalne krivine u tunelu, Rmin = 1,000 m > Uzdužni nagib, Imax = 4% > Radijus vertikalne konveksne krivine, Rks = 12.000 (17.000) m > Radijus vertikalne konkavne krivine, Rkv = 6.000 (8.000) m > Saobraćajne trake, 2 x (2 x 3,75) m > Poprečni profil ivice trake duž razdjelne trake (uključena zelena površina), 2 x 0,50 m > Rubna traka duž zaustavnih traka (uključene zaustavne trake), 2 x 0,25 m > Razdjelna traka, 4,00 m > Traka za hitne slučajeve = 2 x 2,50 m > Nasip, 1,50 m + oluk > Širina nasipa (berma), 3,00 m, u dubokom rezu min. 3,00 m > Profil autoceste, 4,7 + 0,10 m > Profil lokalnog puta, min 2,50 m > Relevantno osovinsko opterećenje, 115 kN

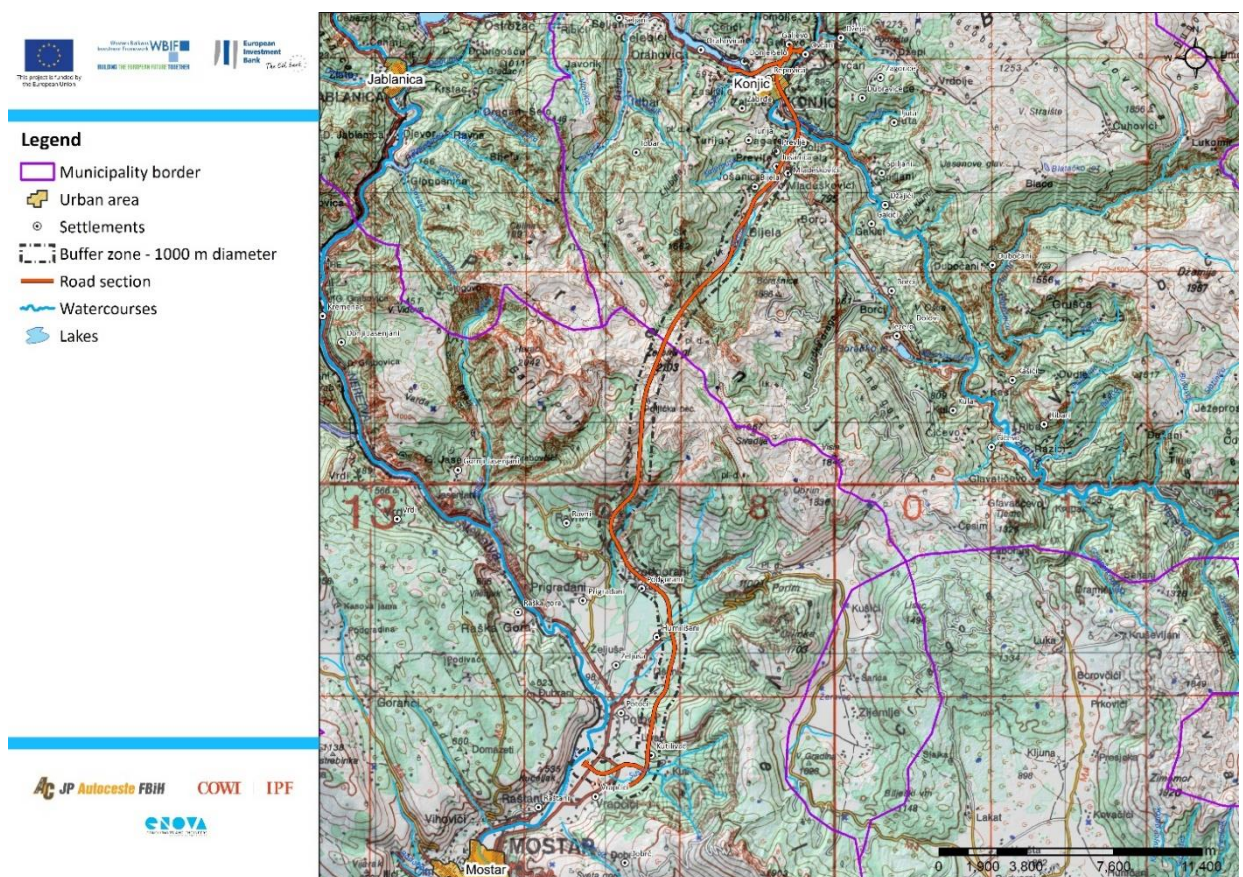
Glavna trasa autoceste. Poddionica Konjic (Ovčari) - Tunel Prenj - Petlja Mostar sjever (Vrapčići) počinje na sjeveru petljom koja se nalazi u naselju Ovčari, što će omogućiti vezu između autoceste i postojeće magistralne ceste M17. Nakon petlje, autocesta prelazi preko industrijske zone Šipad na sjevernom ulazu u Grad Konjic. Idući dalje, poddionica prolazi kroz kosine na kojima su planirani strmi usjeci, a projektovan je vijadukt preko rijeke Trešanice za prelazak na suprotnu stranu M17.

Odmah nakon završetka vijadukta, trasa autoceste ulazi u padinu koja vodi do dva tunela. Po izlasku iz tunela trasa prelazi rijeku Neretvu i lokalni put preko vijadukta. Nakon prelaska na suprotnu stranu, autocesta nastavlja padinama iza naselja Bijela, do naselja Mladeškovići, gdje se nalazi petlja Konjic jug. U nastavku, trasa autoceste prati podnožja padine iznad naselja Bijela i Gornja Bijela do kraja dionice. Trasa zatim prati padine paralelne sa streljanom Rakov Laz firme Igman d.d., te nastavlja kroz nenaseljeni zeleni krajolik do obronaka planine Prenj. Na ovom mjestu počinje i završava tunel ispod planine Prenj na području Grada Mostara.

Po izlasku iz tunela Prenj, trasa autoceste vijuga prema jugu kroz planinske krivine prema Gradu Mostaru, koristeći sistem usjeka i mostova kroz nenaseljena planinska područja. Put prelazi dolinu na nasipu i ulazi u tunel Klenova Draga koji se nalazi na zapadnim liticama klisure. Nakon tunela Klenova Draga počinje sljedeći vijadukt koji prelazi u tunel. Tu počinje i vijadukt preko Badnjene Drage kod Selišta, koji ide paralelno sa naseljem.

Trasa autoceste se dalje nastavlja sjeveroistočno od naselja, teče rubovima brda sjeverno od Podgorana, gdje počinje most preko Seočke Drage, koji vodi do Dolca, sjeverno od Humilišana. Krećući se naprijed, ruta ide blagom polukružnom stazom oko naselja Humilišana uz obronke Porima. Ispod Humilišana trasa nastavlja prema jugu i ulazi u tunel ispod Sljemena, izlazeći na područje Kuti, gdje se nalazi mostarska (sjeverna) izlazna rampa. Petlja se nalazi otprilike 1 km istočno od mostarske deponije komunalnog otpada Uborak-Buđevci, u nenaseljenom području.

Sljedeća slika prikazuje lokaciju cijele poddionice.



Slika 1: Lokacija poddionice Konjic (Ovčari) - Tunel Prenj - Mostar sjever na topografskoj karti

Južni priključak na magistralni put M17. Južni priključak na magistralni put M17, u daljem tekstu Obilaznica Konjic, služi za obilaznicu gradskog područja Konjica i povezat će autocestu kod petlje Ovčari sa M17 koja vodi prema Jablanici. Ova obilaznica omogućava direktan pristup autocesti za saobraćaj sa M17 bez ulaska u urbano područje Konjica.

Obilaznica Konjic počinje izlazom sa petlje Ovčari, nakon čega put prolazi kroz nasip i dolazi do prvog vijadukta. Cesta zatim ulazi u tunel i izlazi iz njega da bi prošla kroz još nasipa i na kraju preko mosta koji prelazi postojeću željezničku prugu Sarajevo-Čapljina, rijeku Neretvu i magistralni put M17. Nakon ukrštavanja, obilaznica se spaja na M17 čime se trasa završava.

Pristupni putevi tunelu Prenj. Sjeverni pristupni put je podijeljen na dvije dionice, NR1 i NR2. NR1 služi kao pristupni put koji se povezuje sa postojećim regionalnim putem R435. Na lokaciji NR1 već postoji saobraćajnica koja prolazi kroz nekoliko naseljenih mjesta. Međutim, ovaj postojeći put je širok samo 3,5 do 4,5 metara, te će stoga biti potrebno proširenje kako bi odgovarao potrebama Projekta. Kraj dionice NR1 nalazi se neposredno prije streljane kompanije Igman Konjic.

Južni pristupni put tunelu Prenj podijeljen je na šest dionica (SR1-SR6), svaka sa svojim jedinstvenim karakteristikama i tehničkim rješenjima. SR1 je pristupni put koji se povezuje sa postojećom magistralnom cestom M17 i industrijskom zonom HP Investing. Počinje na petlji ispred ulaza u HP Investing.

Put SR2 je dug 1,16 km i prolazi kroz naseljeno mjesto. SR3 se sastoji od dva dijela, od kojih je prvi izmješteni dio postojećeg puta. Cestu će trebati proširiti, kako bi se izgradila odgovarajuća veza u vidu T petlje.

SR4 je novoprojektovana pristupna građevinska cesta koja se dijelom nalazi na postojećem kolovozu. Postojeća saobraćajnica širine cca 2 m će biti proširena, a uzdužni nagib će biti izmijenjen. SR4 se smatra najizazovnijom dionicom za pristup južnom portalu tunela Prenj.

SR5 se nalazi između SR4, koji karakterišu serpentine, i SR6, koji karakterišu operativni plato. Konačno, SR6 se nalazi u zelenom području.

Sistem za odvodnju površinskih voda. Voda sa kolovozne površine će se primati u betonski olukom kojim se vodi do odvoda i dalje u kolektor. Voda iz kolektora će se u cijevima transportovati do separatora ulja i masti i ispuštati u recipijent. Cesta će također imati posebne drenaže sa pjeskolovima da se spriječi njihova blokada. Tamo gdje trasa autoceste siječe male vodotoke, bit će potrebno obezbijediti propuste za kako bi se omogućilo nesmetano odlivanje vode do recipijenta.

Sistem za tretman otpadnih voda. Otjecanje vode s asfaltnih površina potrebno je prikupiti zatvorenim sistemom odvodnje i obraditi u separatoru ulja prije njihovog ispuštanja u okoliš.

Zona rizika kroz koju prolazi trasa autoceste uzima se kao osnova za određivanje načina provedbe zaštite voda, a mjere zaštite voda usklađuju se s rizicima i mogućim načinima njihovog smanjenja, kako slijedi:

- > Tretman vode u zoni niskog rizika od onečišćenja: voda prikupljena sa asfalta se transportuje sistemom oborinske kanalizacije i tretira prefabrikovanim separatorima ulja i lakih tečnosti koji su dizajnirani da zadrže sva zagađenja. Separatori sadrže filter sa plovkom/ventilom za automatsko zatvaranje.
- > Tretman vode u zonama umjerenog i visokog rizika od onečišćenja: otpadne vode se prečišćavaju u separatorima masti i ulja, dimenzioniranim u skladu sa očekivanom količinom vode. Predviđeno je 100%-tno prečišćavanje otpadne vode u separatorima ulja i masti sa integrisanim taložnikom za izdvajanje krutih čestica. U slučaju incidentnog zagađenja, uzrokovanog izlivanjem lakih tečnosti, predviđen je sabirnik za otpadne vode.

Bukobrani. Svrha postavljanja bukobrana je ublažiti posljedice zagađenja bukom u urbanim sredinama. Bukobrani trebaju odgovoriti posebnim standardima za apsorpciju i refleksiju zvuka, kao i koroziji, smrzavanju i otpornosti na UV zrake. Preferira se korištenje prefabrikovanih sistema kako bi se ubrzala izgradnja i smanjili troškovi. Bukobrani moraju trajati više od 20 godina i imati unificirani sistem proizvodnje kako bi se olakšalo održavanje.

Ograde. Koristiće se dvije vrste ograda:

- > Elastično-odbojna ograda: Zaštitna ograda je tehnička sigurnosna konstrukcija kojoj je osnovna svrha spriječiti klizanje vozila sa ceste. Rade se od čelika, betona ili kombinacije materijala, a instaliraju se u ovisnosti od različitih faktora kao što su intenzitet saobraćaja, cestovna infrastruktura i zone opasnosti. Ove ograde moraju imati odbojne oznake i biti instalirane u skladu sa domaćim propisima i standardom EN 1317.
- > Zaštitna žičana ograda: Žičana ograda će biti instalirana cijelom dužinom autoputa, osim tamo gdje postoje barijere koje mogu zamijeniti ogradu. Elementi ograde će biti toplo pocinčani, u skladu sa evropskim standardima, kako bi se osigurala postojanost i zaštita protiv korozije..

Odlagališta. Prilikom izgradnje autoceste nastaje oko 6.9 miliona m³ građevinskog otpada (zemlje iz iskopa). Od toga 3.4 miliona m³ materijala će se ponovno iskoristiti u izgradnji nasipa, što znači da će oko 3.5 miliona m³ inertnog materijala trebati tretirati. Plan tretmana podrazumijeva odlaganje dijela materijala na odlagališta, dok će se dio iskoristiti za pejzažno uređenje. Predložena su dva odlagališta, općinska deponija u Konjicu, na zahtjev Grada Konjic, i prostor u Humilišanima pored Mostara. Značajna količina materijala će se ponovno iskoristiti za pejzažno uređenje u zoni 20 m visokog nasipa kojim se prilazi sjevernom portalu Tunela Prenj na konjičkoj strani.

Pozajmišta. Idejno rješenje ne daje informaciju o potrebama za dodatnim materijalima i potencijalnim lokacijama pozajmišta. Krajnju odluku o korištenju pozajmišta donosi izvođač. Njegova je odgovornost da odabere izvor potrebnih materijala. Na raspolaganju je katastar licenciranih kamenoloma na sjevernoj strani. Područja koja ulaze u obuhvat potencijalnih Natura 2000 ili Emerald

područja te vodozaštitnih zona spadaju u nedozvoljene zone. Ukoliko se izvođač odluči otvoriti nova odlagališta, mora primijeniti mjere ublažavanja koje su definisane u ovoj Studiji procjene utjecaja na okoliš i društvo.

3 Pozadina Projekta

3.1 Historijat razvoja Projekta

Informacije o ključnim datumima u razvoju Projekta su date u narednoj tabeli.

Tabela 2: Ključni datumi u razvoju Projekta

Godina	Aktivnost	Opis
2003	Odluka Vlade BiH o javnom interesu za autoput na koridoru Vc	Ministarstvo komunikacija i saobraćaja BiH donijelo je Odluku o javnom interesu za izgradnju autoceste na Koridoru Vc kroz BiH, i pokrenulo proceduru izrade prostorne, planske, te tehničke dokumentacije za autoput.
2006	Studija izvodljivosti autoceste na Koridoru Vc	Razmotreno je sedam alternativnih rješenja trase puta za ovu poddionicu: (0) scenarij bez projekta, (1) poboljšanje postojećeg puta M17 prema standardima autoceste, (2) dionica nakon Jablanice prati trasu uz rijeku Neretvu, (2A) isto kao pod (2) ali sa trasom od Jablanice koja ide dalje od rijeke Neretve, (3) dionica iza Jablanice veoma udaljena od rijeke Neretve (4) trasa koja ne prolazi blizu Jablanice i (5) se spaja sa Mostarom kroz veoma dugačak tunel. Na osnovu četiri kriterija (a) tehničkih i operativnih kriterija, (b) troškova ulaganja, (c) vremena i izgradnje objekata i (d) prostornog kriterija, izabrana je alternativa (3). Alternativa (5) dužine 43,35 km koja je uključivala izgradnju 12 km dugog tunela kroz planinu Prenj ocijenjena je nepovoljnom zbog dužine tunela i visokih troškova izgradnje i održavanja (Poglavlje 3.4, Figure 349346).
2006	Studija o procjeni utjecaja na okoliš - LOT 3: Sarajevo jug (Tarčin) - Mostar sjever	Inicijalna Studija utjecaja na okoliš (SPUO) je pripremljena od strane C.Lotti & Asociati, SPT, TZI-Inženjering i Energoinvesta 2006. godine. U multikriterijskim analizama I, II i III istraženo je sedam alternativnih rješenja za trasu. Preporučena je ruta koja prolazi u blizini općine Jablanica i obilazi planinski masiv Prenj (Alternativa 3) (Poglavlje 3.4, Figure 3). Više informacija o postupku javnih konsultacija nalazi se u poglavlju 2.3 (Projektne konsultacije).
2006	Proces verifikacije projektne dokumentacije	Ministarstvo komunikacija i saobraćaja BiH definiralo je dvije nove alternative (i) izgradnja tunela kroz planinu Prenj (ii) trasa u dolini rijeke Idbar. Vlada Federacije BiH donijela je zaključak da Javno preduzeće Autoceste FBiH nastave istraživati alternativni pravac kroz planinu Prenj.
2011	Usvajanje Prijedloga Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za FBiH „Autocesta na Koridoru Vc“ 2008-2028	Vlada FBiH usvojila je Prostorni plan područja posebnih obilježja od značaja za FBiH „Autocesta na Koridoru Vc“ 2008-2028. Više informacija o postupku javnih konsultacija nalazi se u poglavlju 2.3 (Projektne konsultacije).
2014	Analiza Idejnog projekta autoceste na Koridoru Vc: Poddionica Konjic - Jablanica - Mostar sjever	U 2014. godini kompanije DIVEL, Sarajevo i IG, Banja Luka izradile su Analizu idejnog projekta autoceste na Koridoru Vc: Poddionica Konjic - Jablanica - Mostar sjever za prethodnu odobrenu alternativu (3) od Bradine (Zukići) do Mostara. Zaključak analize je da je ova alternativa vrlo skupa i teška za izgradnju, te je stoga predložena alternativna trasa sa tunelom dugim 10 km kroz planinu Prenj. Ova promjena rezultirala bi 18 km kraćom dionicom i uštedom od 300 miliona eura. Preporuka

Godina	Aktivnost	Opis
		JPAC-u je bila izmjena trase i priprema novog idejnog projekta za alternativnu trasu koji uključuje izgradnju 10 km dugog tunela kroz planinu Prenj.
2016	Revidirani idejni projekat autoceste na Koridoru Vc, dionica: Konjic - Mostar sjever	Kompanija DIVE, Sarajevo je u martu 2016. godine pripremila revidirani idejni projekat autoceste na Koridoru Vc, dionica: Konjic - Mostar sjever za alternativu koja uključuje izgradnju 10 km dugog tunela Prenj. Prema ovom idejnom projektu nije predviđeno ranije planirano priključenje na autocestu za općinu Jablanica u naselju Glogošnica (Jablanica), u području planine Prenj.
2016	Studija geoloških, hidrogeoloških i geotehničkih istražnih radova za tunel Prenj	Kompanija WINNER PROJECT Sarajevo izradila je Studiju o geološkim, hidrogeološkim i geotehničkim istražnim radovima za tunel Prenj u februaru 2016. godine. Navedena studija je samo predložila program istražnih radova.
2016	SPUO za revidiranu alternativu pod nazivom „alternativa kroz planinu Prenj“.	Kompanije Zagrebinspekt Mostar i IG Banja Luka pripremili su novu lokalnu SPUO za revidiranu alternativu pod nazivom „alternativa kroz planinu Prenj“. SPUO je potvrdila da alternativa 5 (alternativa koja uključuje tunel Prenj) ima manji utjecaj na okoliš. Javna rasprava za SPUO održana je 23. aprila 2018. godine u sali Općine Konjic, a 30. aprila 2018. godine u sali Grada Mostara. Više informacija o postupku javnih konsultacija nalazi se u poglavlju 2.3 (Projektne konsultacije). U decembru 2018. Federalno ministarstvo okoliša i turizma (FMOT) izdalo je rješenje o odobrenju SPUO, ali tada nije ishodomana Okolinska dozvola. Glavni razlog je tužba Općine Jablanica koja je tražila priključak na autocestu koji nije predviđen idejnim projektom. Kantonalni sud u Sarajevu donio je 25. juna 2021. godine presudu kojom se poništava zaključak FMOT o odobrenju SPUO. Sud je naložio da je potrebno ponovo provesti SPUO postupak.
2016	Idejni projekat za tunel Prenj	Kompanija DIVEL Sarajevo je u februaru 2016. godine izradio idejni projekat za dvije varijante tunela Prenj. Prva varijanta je predviđala izgradnju tunela sa dvije trake sa minimalnim međuosovinskim razmakom od 25,0 m, a druga varijanta je predviđala izgradnju tunela sa dvosmjernim saobraćajem.
2016	Studija eksproprijacije za tunel Prenj	Studija eksproprijacije za tunel Prenj izrađena je u decembru 2016. godine (i biće potrebno ažurirati zbog vremenskog raspona), a ovu poddionicu je Vlada FBiH u julu 2022. godine proglasila poddionicom od javnog interesa. Studije eksproprijacije još nisu izrađene ni za jednu od ostale tri poddionice.
2017	Usvajanje „alternative kroz planinu Prenj“.	Vlada FBiH, Predstavnički dom i Dom naroda Parlamenta FBiH usvojili su 2017. godine predloženu alternativu koja je ekonomičnija i nudi rješenje za prolazak autoceste kroz planinu Prenj.
2017	Usvajanje izmjena Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za FBiH „Autocesta na Koridoru Vc“ 2008-2028	Parlament FBiH usvojio je Prostorni plan područja posebnih obilježja od značaja za FBiH „Autocesta na Koridoru Vc“, čime je utvrđena konačna trasa autoceste u BiH (poglavlje 3.4, Figure 3). Prije donošenja Prostornog plana, na osnovu zahtjeva Općine Jablanica, Dom naroda Parlamenta FBiH donio je zaključak da Vlada FBiH, nadležna ministarstva i JPAC planiraju optimizaciju, modernizaciju i unaprjeđenje saobraćaja, osiguravanje najbolje alternative za priključak na autocestu na Koridoru Vc, sa petljom u općini Jablanica za općine na pravcima (i) Jablanica-Prozor Rama-Gornji Vakuf-Uskoplje-Bugojno-Donji Vakuf-Jajce, (ii)

Godina	Aktivnost	Opis
		Tomislavgrad- Posušje-Jablanica, kao i (iii) iz pravca Konjica paralelno sa izgradnjom tunela Prenj.
2020	Dodatni geološki, geotehnički, geofizički, hidrološki i hidrogeološki istražni radovi od značaja za izgradnju tunela Prenj	Kompanija WINNER PROJECT Sarajevo je izvršila je dodatne istražne radove i izradila je u junu 2020. godine Studiju o rezultatima geofizičkih, hidrogeoloških i hidroloških istraživanja u okviru dopunskih detaljnih geoloških, inženjersko-geoloških, geotehničkih, geofizičkih, hidroloških i hidrogeoloških istraživanja i ispritanja na dionici Konjic (Ovčari) - ulaz u tunel Prenj.
2021	Presuda Kantonalnog suda u Sarajevu po tužbi Općine Jablanica protiv Federalnog ministarstva okoliša i turizma	Okolinska dozvola nije mogla biti ishodovana zbog tužbe Općine Jablanica iz 2019. godine. Kantonalni sud u Sarajevu je 2021. godine poništio zaključak Federalnog ministarstva okoliša i turizma i zatražio provođenje novog SPUO postupka.
2021	Tehnički opis poddionice Konjic (Ovčari) - tunel Prenj i Tunnel Prenj - Mostar sjever	U 2021. godini tehnički su opisane dvije poddionice: od petlje Ovčari do tunela Prenj i od tunela Prenj do petlje Mostar sjever, izradili su AIK i IPSA Institut. Ovim tehničkim opisima predložene su neke izmjene tehničkih elemenata trasa iz idejnog projekta iz 2016. godine.
2022	Preliminarna SPUO (Korak 1 domaće SPUO procedure)	U januaru 2022. godine JPAC je proveo prethodnu procjenu utjecaja na okoliš za poddionicu Konjic (Ovčari) – tunel Prenj – Mostar sjever. Svrha preliminarne SPUO bila je definisanje obima i sadržaja Studije o procjeni uticaja na okoliš. U februaru 2022. godine, FMOT je na svojoj web stranici objavilo prethodnu SPUO koju je provela kompanija Enova Sarajevo i učinilo je dostupnom javnosti. Na osnovu obavljenih konsultacija, FMOT je 12. aprila 2022. godine donio Odluku o potrebi, sadržaju i obimu SPUO.
2022	Komparativna analiza trasa od km 5+240 do tunela Prenj	U sklopu Instrumenta za infrastrukturne projekte Tehnička pomoć 8 (IPF 8), u martu 2022. godine AIK inženjering, Banovići su izradili komparativnu analizu trasa od stacionaže km 5+240 do tunela Prenj. Početni rezultati su pokazali da trasa iz idejnog projekta iz 2016. godine prolazi kroz nekoliko zona klizišta, nestabilnog tla u usjeku koji predstavljaju velike geotehničke i hidrološke rizike koje bi trebalo ublažiti radovima na stabilnosti i naknadnim održavanjem. Kao rezultat toga, ovaj dokument je uporedio alternativnu trasu, koja je razvijena na nivou idejnog rješenja, koja ne samo da bi smanjila geotehničke rizike, već bi imala i bolji utjecaj na hidrologiju, smanjila potrebu za odlagalištima materijala, a također bi poboljšala geometriju autoceste na samom prilazu tunelu Prenj.
2022	Idejni projekat trase Petlja Ovčari-Tunel Prenj	Na osnovu rezultata komparativne analize trasa izabrana je druga varijanta. AIK Inženjering, Banovići izradio je idejni projekat trase za poddionicu od Ovčara do ulaza u tunel Prenj. Ostale komponente dizajna su još u razvoju.
2022	Idejni projekat Južnog priključka na magistralnu cestu M17	AIK Inženjering, Banovići zajedno sa izradom idejnog projekta poddionice od Ovčara do tunela Prenj, izradio je idejno rješenje za trasu Južnog priključka na magistralni put M17 (tzv. obilaznica Konjic).
2022	Odluka Vlade FBiH o proglašenju javnog interesa za autocestu na Koridoru Vc poddionica Konjic (Ovčari) – tunel Prenj	U junu 2022. godine Vlada FBiH donijela je dvije odluke kojima se utvrđuje da je izgradnja dvije poddionice autoceste na Koridoru Vc od javnog interesa; jedna odluka za poddionicu Konjic (Ovčari) – tunel Prenj i druga za poddionicu tunel Prenj – Mostar sjever.

Godina	Aktivnost	Opis
	i tunel Prenj – Mostar sjever	
2022	Odluka Vlade FBiH o javnom interesu za pripremne radove na izgradnji autoceste na Koridoru Vc, poddionica Tunel Prenj	Vlada FBiH je u novembru 2022. godine donijela odluku kojom je izgradnja Tunela Prenj proglašena od javnog interesa. Ova odluka je donesena kako bi se omogućio početak pripremnih radova uključujući proces eksproprijacije.
2022	Idejni i Glavni projekat za pristupne ceste tunelu Prenj	Kompanija Design QC Sarajevo izradila je u augustu 2022. godine idejni i glavni projekat za izgradnju pristupnih puteva tunelu Prenj.
2022	Komparativna analiza trasa od izlaza iz tunela Prenj do tunela T4	U sklopu Instrumenta za infrastrukturne projekte Tehnička pomoć 8 (IPF 8), IPSA Institut Sarajevo je tokom septembra 2022. godine izradio komparativnu analizu trasa od izlaza tunela Prenj do tunela T4. Komparativna analiza razmatra varijantu 1 kroz dolinu Klenove Drage, koja je prilagodba trase iz idejnog projekta iz 2016. godine. Varijanta 2 koja skreće unutar tunela Prenj na posljednja 3 km (kroz povoljnije geološke uslove) i u potpunosti zaobilazi Klenovu Dragu s dodatnim tunelom 300 m južno od izlaza iz tunela Prenj.
2022	Idejni projekat trase, izlaz iz tunela Prenj- Mostar sjever	Na osnovu rezultata komparativne analize trasa, odabrana je druga varijanta. IPSA Institut Sarajevo izradio je idejni projekat trase za poddionicu od tunela Prenj do Mostar sjever. Ostale komponente projekta su još uvijek u fazi razvoja.
2022	Idejni projekat tunela Prenj	U novembru 2022. godine JPAC je odabrao izvođača radova za izradu novog Idejnog projekta sa elementima Glavnog projekta za tunel Prenj.

3.2 Pravni aspekti i usklađenost sa relevantnim zakonima i politikama

Domaći zahtjevi. Implementacija Projekta zahtijeva usklađenost sa setom domaćih zakona i podzakonskih akata o okolišnim i društvenim pitanjima, pitanjima prostornog planiranja, izgradnje i održavanja i upravljanja putevima, izgradnje autoceste na Koridoru Vc, zdravlja i sigurnosti na radu, rada, te otkupa zemljišta i preseljenja.

Što se tiče izgradnje autocesta, ključni relevantni zakoni su *Zakon o autocesti na koridoru Vc*¹, *Zakon o cestama FBiH*² i *Odluka o smjernicama za projektovanje, građenje, održavanje i nadzor na putevima u FBiH*³.

Što se tiče izdavanja dozvola, ključni zakoni su *Zakon o zaštiti okoliša*⁴ i *Uredba o projektima za koje je procjena utjecaja na okoliš obavezna i projektima za koje se odlučuje o potrebi procjene utjecaja na okoliš*⁵, a izgradnja autocesta

¹ Službene novine FBiH, br. 8/13

² Službene novine FBiH, br. 12/10, 16/10 i 66/13

³ Službene novine FBiH, br. 80/06

⁴ Službene novine FBiH, br. 15/21

⁵ Službene novine FBiH, br. 51/21

podliježe obaveznoj procjeni utjecaja na okoliš i dozvolama Federalnog ministarstva okoliša i turizma. Postupak izdavanja vodnih dozvola u FBiH uređen je *Zakonom o vodama*⁶ i *Uredbom o sadržaju, obimu, uslovima, načinu izdavanja i arhiviranja vodnih dokumenata*⁷. Prema *Zakonu o autocesti na koridoru Vc*, zahtjev za dobijanje urbanističke saglasnosti investitor podnosi Federalnom ministarstvu prostornog uređenja. Za izgradnju autoceste na Koridoru Vc urbanistička saglasnost važi do izdavanja građevinske dozvole. Zahtjev za dobijanje građevinske dozvole podnosi se Federalnom ministarstvu prostornog uređenja. Građevinska dozvola se izdaje na period od 5 godina. Dionice autoceste mogu se koristiti samo nakon pribavljanja upotrebne dozvole.

EBRD zahtjevi. Okolišna i društvena politika EBRD-a 2019 (ESP) detaljno opisuje opredjeljenje Banke da promovira okolišno prihvatljiv i održiv razvoj. Banka je definisala specifične provedbene zahtjeve (PZ) za ključna područja okolišnih i društvenih pitanja i utjecaja kako je navedeno u nastavku:

- > PZ 1: Procjena i upravljanje okolišnim i društvenim rizicima i utjecajima
- > PZ 2: Rad i uslovi rada
- > PZ 3: Efikasnost resursa i prevencija i kontrola zagađenja
- > PZ 4: Zdravlje, bezbjednost i sigurnost
- > PZ 5: Otkup zemljišta, ograničenja korištenja zemljišta i nedobrovoljno preseljenje
- > PZ 6: Očuvanje biodiverziteta i održivo upravljanje živim prirodnim resursima
- > PZ 7: Autohtoni narodi (nije primjenjivo za ovaj Projekat)
- > PZ 8: Kulturno naslijeđe
- > PZ 9: Finansijski posrednici (nije primjenjivo za ovaj Projekat)
- > PZ 10: Objavljivanje informacija i angažovanje zainteresovanih strana

EIB standardi. EIB requires that all the projects it is financing are acceptable in E&S terms by applying appropriate safeguards to all its operations. The EIB Environmental and Social Standards (2022) provides an operational translation of those standards grouped across 11 thematic areas, as follows: EIB zahtijeva da svi projekti koje finansira budu prihvatljivi u okolišnom i društvenom smislu primjenom odgovarajućih mjera zaštite za sve operacije. EIB standardi za okoliš i društvo (2022) pružaju operativni prijevod tih standarda grupisanih u 11 tematskih područja, kako slijedi:

- > Standard 1: Okolišni i društveni utjecaji i rizici
- > Standard 2: Angažman zainteresovanih strana
- > Standard 3: Efikasnost resursa i prevencija zagađenja
- > Standard 4: Biodiverzitet i ekosistemi
- > Standard 5: Klimatske promjene
- > Standard 6: Nedobrovoljno preseljenje
- > Standard 7: Ranjive grupe, autohtoni narodi i rod (Autohtoni narodi – nije primjenjivo za ovaj Projekat)
- > Standard 8: Radna prava
- > Standard 9: Zdravlje, bezbjednost i sigurnost
- > Standard 10: Kulturno naslijeđe
- > Standard 11: Finansijski posrednici (nije primjenjivo za ovaj Projekat).

⁶ Službene novine FBiH, br. 70/06

⁷ Službene novine FBiH, br. 31/15, 55/19 i 41/20

EU zahtjevi. EU zahtjevi relevantni za Projekat su:

- > EIA direktiva (Direktiva 2014/52/EU o procjeni utjecaja određenih planova i programa na okoliš),
- > Direktiva o pticama (Direktiva 2009/147/EC o očuvanju divljih ptica),
- > Direktiva o staništima (Direktiva 92/43/EEC o očuvanju prirodnih staništa, te divlje faune i flore),
- > Direktiva EC 2008/96/EC Upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture,
- > Okvirna direktiva o vodama (Direktiva 2000/60/EC o uspostavljanju okvira za djelovanje zajednice u oblasti vodne politike),
- > Direktiva o pročišćavanju komunalnih otpadnih voda (Direktiva 98/15/EC o dopuni Direktive Vijeća 91/271/EEC o pročišćavanju komunalnih otpadnih voda)
- > Direktiva o poplavama (Direktiva 2007/60/EC o procjeni i upravljanju rizicima od poplava),
- > Okvirna direktiva o otpadu (Direktiva 2008/98/EC o otpadu),
- > Direktiva o buci u okolišu (Direktiva 2002/49/EC o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša).

3.3 Prethodno uključivanje zainteresovanih strana

Tabela ispod sadrži sažetak prethodnih konsultativnih aktivnosti od značaja za ovaj Projekat (više detalja je dostupno u Planu uključivanja interesnih grupa).

Tabela 3: Sažetak prethodnih konsultacija i aktivnosti uključivanja interesnih grupa

Dokument/Studija/Faza	Sažetak aktivnosti i problematičnih pitanja
<p>Javne konsultacije u skladu sa zahtjevima okolišnih dozvola</p>	<p><u>Inicijalne javne konsultacije vezane za Preliminarnu Studiju procjene utjecaja na okoliš (SPUO)</u> je održalo Federealno ministarstvo okoliša i turizma 2005. i 2006. godine u saradnji sa državnim Ministarstvom komunikacija i saobraćaja. Održan je niz javnih skupova u Hadžićima, Jablanici, Konjicu i Mostaru, kojima je prisustvovao veći broj predstavnika lokalne zajednice i nevladinih organizacija.</p> <p><u>Novе javne konsultacije u vezi sa SPUO za dionicu autoceste Konjic (Ovčari)-Mostar Sjever</u> održane su nakon izrade lokalne SPUO za ovu dionicu autoceste, uključujući i tunel Prenj. Javni sastanci su organizovani u Konjicu i Mostaru 2018. godine. Napomena: Federalno ministarstvo okoliša i turizma je u decembru 2018. odobrilo SPUO, ali nije pribavljena okolinska dozvola zbog tužbe Općine Jablanica na osnovu koje je Kantonalni sud 2021. godine donio presudu da se poništava Zaključak Federalnog ministarstva okoliša i turizma o davanju saglasnosti na Elaborat procjene utjecaja na okoliš i da se postupak procjene utjecaja na okoliš mora ponovo provesti.</p>
<p>Javne konsultacije u skladu sa zahtjevima prostornog planiranja</p>	<p>Javne rasprave su obavljene za <u>Prostorni plan FBiH 2008-2028, Prostorni plan za područje od posebnog interesa za FBiH – Autocesta na koridoru Vc</u> (za koji su u 2011. godini organizovane dvije javne rasprave) i <u>Prostorni plan Hercegovačko-neretvanskog kantona (HNK)</u> (za koje je 2017.</p>

	godine održan niz javnih rasprava u Stocu, Mostaru i Jablanici).
Zahtjev Grada Konjic	Grad Konjic je 2005. godine uputio zahtjev JPAC-u da se u fazi projektovanja razmotri dodatna petlja – priključak za Konjic. JPAC je prihvatio ovaj zahtjev i petlja Konjic Jug dodana je u sadašnjem projektu iz 2022. godine.
Konsultacije sa domaćinstvima tokom izrade ove Studije procjene utjecaja na okoliš i društvo (SPUOD)	<u>Socio-ekonomska istraživanja</u> 2021. i 2022. godine sprovedena su među 132 domaćinstva koja žive u širem području istraživanja kako bi se prikupila njihova mišljenja o utjecajima Projekta i aranžmanima nadoknade, kao i da bi se dobili konkretni podaci o trenutnim sredstvima za život i životnim uslovima domaćinstava, uključujući identifikaciju ranjivih kategorija.
Konsultacije sa predstavnicima lokalnih zajednica tokom izrade ove SPUOD	U 2021. i 2022. godini organizovani su konsultativni sastanci sa predstavnicima pet mjesnih zajednica (MZ): Centar, Džepi, Bijela, Bijelo Polje i Trešanica (uključujući i njenu ispostavu „Donje Selo“). Ključne teme o kojima se razgovaralo tokom ovih sastanaka odnosile su se na izvore vode koje koriste stanovnici, korištenje zemljišnih parcela i puteva, sredstva za život lokalnog stanovništva, informiranost u vezi Projekta i zabrinutost u vezi sa uočenim rizicima i utjecajima Projekta.
Konsultacije sa nevladinim organizacijama (NVO) tokom izrade ove PUOD	Tokom 2021. i 2022. godine organizovani su konsultativni sastanci sa predstavnicima 15 NVO: Arhus centar, Bankwatch, Neretva Zeleni, NVO Dinarica, NVO Poljoprivrednik, Udruženje voćara Konjic, NVO Travel Konjic, Lovačko društvo Konjic, Sportsko-ribolovno udruženje Konjic Koznik, Brdsko-biciklistička organizacija Konjic, NVO Boj, Turističko društvo Mostar Sjever, Organizacija boraca i branilaca Konjica i Udruženje srpskih povratnika Neretva – Konjic.

3.4 Status aktivnosti otkupa zemljišta

Još uvijek nisu pokrenute aktivnosti otkupa zemljišta. Okvir za otkup imovine i preseljenje (OOIP) za cijelu dionicu je razvijen kao dio SPUOD.

JPAC će biti korisnik eksproprijacije, a aktivnosti otkupa zemljišta će obavljati JPAC Odjel za pravne i imovinsko-pravne poslove. Grad Mostar je organ za eksproprijaciju svih zahvaćenih zemljišnih parcela koje se nalaze na teritoriji Grada Mostara, dok je Grad Konjic organ za eksproprijaciju svih zahvaćenih zemljišnih parcela koje se nalaze u ovom Gradu.

Studija eksproprijacije za tunel Prenj izrađena je u decembru 2016. godine (i morat će se ažurirati zbog vremenskog razmaka), i Vlada FBiH je za ovu poddionicu proglasila javni interes u novembru 2022. godine. Studije eksproprijacije još nisu izrađene ni za jednu od ostale tri poddionice.

4 Sažetak osnovnih podataka o okolišu i društvu, potencijalnih utjecaja i ublažavanja

4.1 Biodiverzitet

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>Što se tiče staništa projektnog područja, pregledom je utvrđena moguća prisutnost 19 tipova staništa iz Priloga I., od kojih je šest potvrđeno: 3240 alpskih rijeka i njihove lignaste vegetacije (<i>Salix eleagnos</i>), *6220 pseudo-stepa s travama i jednogodišnjim biljkama <i>Thero-Brachypodietea</i>, 6210 Poluprirodni suhi travnjaci i šikare na vapnenačkim podlogama, 62A0 Istočni submediteranski suhi travnjaci, 95A0 Visoke oro-mediteranske borove šume, *9530 (sub-) sredozemne borove šume s endemskim crnim borovima. Što se tiče EUNIS klasifikacije, većina staništa pripada tipu G1 (Šume širokolisnih listopadnih šuma), E5.2 (Prugovi termofilnih šuma) i I1 (Oranice i tržni vrtovi). Pregledom dostupnih literaturnih podataka identificirane su ukupno 452 vrste vaskularnih biljaka. Od 452 biljne vrste, 444 su potvrđene terenskim pregledima. Na cijelom istraživanom području pronađene su invazivne biljne vrste. Najveći broj invazivnih vrsta pronađen je oko saobraćajnica, ljudskih naselja i obradivih površina.</p> <p>Fauna projektnog područja istražena je 2020., 2021. i 2022. godine te je napravljen pregled literature s obzirom na beskičmenjake, ribe, vodozemce, gmizavce, ornitofaunu i sisare (šišmiše i velike sisare). Istražena je kopnena i vodena</p>	Predizgradnja	<ul style="list-style-type: none"> > Štetni utjecaji zbog neadekvatnog planiranja radova i zahtjeva Glavnog projekta > Nedostatak ažuriranih podataka o baznim uslovima 	<ul style="list-style-type: none"> > Prilikom izrade Glavnog projekta autoceste osigurati da nema izgradnje u koritu rijeke Neretve i na obalama. > Infrastruktura izgradnje i rada ne smije se uspostavljati u kritičnim staništima (KS) ili prioritetnim obilježjima biodiverziteta (POB) osim ako ne postoji druga izvediva opcija. > Projektovati vijadukte kao prohodne objekte u Glavnom projektu kako bi se održala povezanost staništa. Projektovati i postaviti propuste u blizini potoka kako bi se omogućilo kretanje riba. > Ako faza izgradnje započne nakon iše od tri godine nakon završetka detaljnih istraživanja provedenih za SPUOD (2021.), potrebno je provesti dodatna istraživanja osnovnih uslova.
	Izgradnja	<p>Staništa</p> <ul style="list-style-type: none"> > Gubitak staništa zbog pripreme gradilišta i izvođenja građevinskih radova > Moguće dodatno i neplanirano narušavanje staništa > Širenje invazivnih vrsta <p>Flora</p> <ul style="list-style-type: none"> > Uklanjanje vegetacije i krčenje flore zbog pripreme gradilišta i 	<ul style="list-style-type: none"> > Izraditi Plan obnove zemljišta i staništa (POZS) i Plan upravljanja invazivnim vrstama (PUIV) kao dio Plana upravljanja okolišem i društvom u toku izgradnje (PUODI). > Izvođač mora zaposliti kvalifikovanog stručnjaka za biodiverzitet (BE). > Ograničiti kretanje mašina na označene puteve. BE da jasno označi područja za čišćenje vegetacije. > Obavezan biospeleološki monitoring tokom izgradnje tunela. > Građevinski materijal skladištiti dalje od vodotoka.

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>fauna. Najvažnija saznanja u vezi s kopnenim vrstama odnose se na prisutnost vodozemaca, gmizavaca, ptica i sisara koji su navedeni u relevantnim dodacima Direktive o staništima i pticama i stoga zahtijevaju zaštitu. Što se tiče vodene faune rijeke Neretve i njenih pritoka, registrovano je nekoliko endemičnih i/ili osjetljivih vrsta riba. Stoga će kopnena i vodena ekologija zahtijevati specifične i ciljane mjere ublažavanja.</p> <p>Planirana trasa autoceste prolazi kroz dva potencijalna Natura 2000 područja: Prenj-Čvrstica-Čabulja (šifra područja BA8300064), Zlatar (šifra područja BA8300064), kao i dva kandidata za Emerald područje – Konjička bijela (šifra područja BA0000006) i Zlatar (šifra područja BA0000004). Emerald područja nalaze se unutar potencijalnih područja Natura 2000.</p>		<p>tokom građevinskih radova</p> <ul style="list-style-type: none"> > Zapašivanje okolnog bilja zbog izvođenja građevinskih radova <p>Fauna</p> <ul style="list-style-type: none"> > Uznemiravanje životinjskih vrsta zbog povećanog nivoa buke, vibracija i svjetla u zoni građevinskih radova > Potencijalno uznemiravanje gnijezda/skloništa vrsta koje imaju sezonski promjenjivu ranjivost zbog razmnožavanja, vremena hranjenja ili sezonskih migracija > Moguća stradanja ili ozljede životinjskih vrsta zbog uklanjanja vegetacije i kretanja teških mašina 	<ul style="list-style-type: none"> > Aktivno upravljati i održavati vegetaciju na rubnim područjima u odnosu na gradilište kako bi se spriječio drastičan rubni učinak i širenje invazivnih vrsta. > Uspostaviti šumski red neposredno nakon sječe stabala uz trasu. > Građevinski radovi će biti obustavljeni ili minimalizirani u periodima osjetljivim na faunu. > Potreban je monitoring faune s fokusom na gnijezdo surog orla tokom izgradnje. > Gradilišta unutar područja kandidata za Emerald i potencijalnih područja Natura 2000 moraju biti ograđena. > Radnicima je strogo zabranjen lov i sakupljanje ljekovitog bilja. > Kontinuirano provoditi mjere ublažavanja kako je navedeno u Planu upravljanja društvom i okolišem i Planu upravljanja biodiverzitetom (PUB).
	Korištenje	<p>Staništa</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fragmentacija staništa > Hemijsko onečišćenje staništa uz autocestu <p>Flora</p> <ul style="list-style-type: none"> > Hemijsko onečišćenje <p>Fauna</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fragmentacija staništa > Hemijsko onečišćenje > Sudar faune zbog velike brzine vozila 	<ul style="list-style-type: none"> > Razviti i implemenitrati Plan nadoknade biodiverzitetskih gubitaka (PNBG). > Zasaditi visoka stabla na stacionaži 10+580,00 u vidu preskoka za šišmiše. > Poduzeti nadzor i održavanje zaštitnih panela za ptice, ograda i propusta. > Kontinuirano provoditi mjere ublažavanja kako je navedeno u Planu upravljanja društvom i okolišem i Planu upravljanja biodiverzitetom (PUB).

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
		<ul style="list-style-type: none"> > Rubni efekat na faunu > Negativni utjecaji zagađenja, povećani nivoi svjetla i buke 	

4.2 Geologija i podzemne vode

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>Geomorfologija Projektno područje pripada karbonatnoj platformi vanjskih Dinarida, s izuzetkom najsjevernijeg dijela Konjica koji pripada zoni bosanskog fliša. Autocesta prolazi kroz tri različite geomorfološke cjeline: Bjelašnicu, Prenj i Velež, koje se značajno razlikuju po geološkim i strukturno-tektonskim karakteristikama. Prema genetskim tipovima ustanovljene se dvije kategorije terena, ovisno o karakteristikama tektonske aktivnosti: (i) geomorfološke jedinice u fazi neotektonskog spuštanja i (ii) geomorfološke jedinice u fazi tektonskog izdizanja.</p> <p>Geologija U geološkoj građi terena učestvuju stijene mezozojske i kenozojske starosti, odnosno naslage trijasa, jure, krede, paleogena, neogena i kvartara. Poddionica autoceste je položena u sljedećim strukturno-tektonskim cjelinama: Špiljani-Konjic, Konjic-Glavatičevo, Čvrstica-Prenj, Drežnica-Porim i Velež-Čabulja. Područje Projekta pogodili su potresi koje ljudi obično osjete, ali koji ne uzrokuju štetu na građevinama.</p> <p>Geofizika</p>	Predizgradnja	<ul style="list-style-type: none"> > Ograničene informacije o kvaliteti i količini podzemnih voda u zoni izgradnje autoceste 	<ul style="list-style-type: none"> > Provesti detaljan popis kako bi se identifikovali svi bunari (izvori) za javnu i individualnu vodoopskrbu, novoizgrađeni bunari za opskrbu lokacija izgradnje pitkom ili tehničkom vodom, te pijezometri postavljeni na navedenim lokacijama, a u vezi izgradnje autoceste. > Pripremiti Plan monitoringa podzemnih voda (PMPV) koji će obuhvatiti osnovno praćenje i praćenje u fazi izgradnje. > Provesti osnovno praćenje kvalitete vode i nivoa u bunarima/pijezometrima prema PMPV.
	Izgradnja	<ul style="list-style-type: none"> > Prodiranje podzemne vode u tunelske cijevi tokom iskopa što može utjecati na stabilnost konstrukcije i izazvati sigurnosni rizik > Utjecaj na smjer toka podzemne vode i punjenje presijecanjem podzemnih šupljina/toka tuneliranjem > Utjecaj na kvalitetu podzemne vode zbog: (i) izravnog ispuštanja presretnute tunelske drenažne vode bez tretmana, (ii) zamućenja 	<ul style="list-style-type: none"> > Uspostaviti sistemsko praćenje vodostaja tokom vijeka trajanja tunela. > Ne ispuštati podzemnu vodu koja prodire kroz tunelsku cijev u otkrivene kaverne ili kraške kanale. > Zahvatiti podzemnu vodu koja prodire kroz tunelsku cijev i cijevima ili kanalima odvoditi je van tunela. > Pročistiti zahvaćenu podzemnu vodu prije ispuštanja u okoliš. > Tunnel se može zapečatiti tek nakon što je tunnel izgrađen i poduzete sve sigurnosne mjere kako zaptivanje prodora ne bi izazvalo opasne ili štetne posljedice za radnike u tunelu i okoliš. > U slučaju presjecanja podzemnih tokova tokom iskopa tunela, izgraditi obilaznicu (migracijski tok) do njegovog produžetka.

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>Baza karstifikacije uz tunel Prenj je na dubini od 150-250 metara od površine terena, što je u skladu sa uobičajenom dubinom karstifikacije u hercegovačkom kršu. Karakteristika terena je takva da su rizici od prodiranja podzemnih voda, kao i mogućeg onečišćenja podzemnih voda tokom izgradnje tunela, svedeni na minimalan i prihvatljiv nivo. Iskopi tunela bit će dominantno u kompaktnim i čvrstim nekarstificiranim vapnencima i dolomitima sa slojem.</p> <p><u>Hidrogeologija</u></p> <p>Na projektnom području nalaze se sljedeći tipovi vodonosnika (akvifera): ograničeni vodonosnici, krški vodonosnici, kraško-pukotinski vodonosnici, pukotinski vodonosnici i uslovno „suhi“ tereni. Na projektnom području zastupljena su tri velika hidrogeološka područja: hidrogeološko područje Bjelašnice, hidrogeološko područje Prenja i hidrogeološko područje Veleža. Za potrebe ovog Projekta obavljena su ispitivanja bojom na četiri lokacije Jezerce, Jezero, Vrutak i Veline Bare, kako bi se utvrdila mogućnost utjecaja podzemnih voda na izgradnju tunela Prenj, kao i utjecaj izgradnje tunela na izvorišta vode koja se koriste za javnu vodoopskrbu. Na lokaciji Jezerce moguća je pojava podzemne vode u zoni južnog portala tunela Prenj u obliku vlažnih mrlja ili kapanja vode. Na lokaciji Jezero podzemne vode teku ispod kote trase, a ne prema južnom portalu tunela Prenj. Na lokaciji Vrutak podzemne vode uglavnom se dreniraju zapadno i sjeverno prema rijeci Neretvi, a ne prema tunelu Prenj. Budući da glavni rasjed prolazi kroz trasu tunela Prenj, očekuje se pojava podzemnih voda duž rasjedne zone u količinama koje će ovisiti o hidrološkoj situaciji. Na lokaciji Vrelina Bare rezultat pokazuje da u periodu niskih i</p>	<p></p> <p>Korištenje</p>	<p>uzrokovanog erozijom i iskopavanjem ili miniranjem stijenske mase i (iii) slučajnog izlivanja u blizini izvora</p> <p>> Utjecaj na kvalitet podzemne vode kao posljedica ispuštanja pročišćenog otjecanja s površine autoceste u blizini izvorišta i njihovih vodozaštitnih zona</p>	<p>> Ako tunelska cijev prolazi kroz kavernu većih dimenzija, izgraditi potpornu konstrukciju za premošćivanje kaverne.</p> <p>> Kada se pojave velike kaverne, izbjegavati ispunjavanje kaverni bilo kakvim materijalom.</p> <p>> Prije formiranja nasipa postaviti vodonepropusne folije kako bi se spriječilo daljnje prodiranje eventualnih izlivanja štetnih tvari u tlo.</p> <p>> Na području lokalnog izvorišta kaptiranog za potrebe do 30 domaćinstava u Gornjoj Bijeloj, domaćinstvima koja koriste ovo izvorište obezbijediti alternativni izvor pitke vode spajanjem na akumulaciju Gornja Bijela.</p> <p>> Za zaštitu izvorišta Bijela i Salakovac pristupne ceste u potpunosti asfaltirati i opremiti sistemima za sakupljanje oborinskih voda.</p> <p>> Kako bi se spriječilo slučajno ispuštanje ulja i masti tokom izgradnje vijadukata, postaviti spremnike za prikupljanje ulja ispod mašina.</p> <p>> Pročistiti prikupljene otpadne vode iz betonskih postrojenja.</p> <p>> Projektovati i izgraditi zatvoreni sistem za kontrolirano prikupljanje oborinskih voda s površine autoceste, naplatnih stanica i odmorišta te njihovu obradu u separatorima ulja i masti i/ili biološkim uređajima za obradu.</p> <p>> Ne ispuštajte pročišćenu vodu u područje izvora.</p> <p>> Provoditi redovna ispitivanja kvalitete pročišćenih oborinskih voda (prije ispuštanja) u skladu s dobivenom Vodnom dozvolom.</p>

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>srednjih protoka nema značajnijeg protoka podzemne vode u zoni tunela Prenj.</p> <p><u>Hemijsko stanje podzemnih voda</u></p> <p>Izvještaj o podzemnim vodama u FBiH za 2021. godinu bio je usmjeren na praćenje hemijskog stanja podzemnih voda na izvorštima Bošnjaci i Salakovac. Opće hemijsko stanje oba izvora utvrđeno je kao "dobro".</p>			

4.3 Površinske vode

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>Tri glavna površinska vodna tijela su rijeke Neretva, Trešanica i Konjička Bijela. Identifikovan je i niz manjih povremenih vodotoka sezonskog karaktera: Suhi potok koji čini gornji tok Konjičke Bijele s konjičke strane i Sušica, Pribiž draga, Rožački potok, Ljeskovac s mostarske strane.</p> <p>Za potrebe ovog Projekta vršeno je praćenje kvalitete vode na tri površinska vodna tijela: rijeci Neretvi, rijeci Trešanici i rijeci Konjičkoj Bijeloj (u blizini naselja Mladeškovići i prije ušća u rijeku Neretvu). Na osnovu rezultata fizikalno-hemijskih analiza površinskih voda tokom velikog protoka ili kišne sezone u martu 2021. godine, svi ispitivani parametri bili su ispod graničnih vrijednosti propisanih domaćim zakonodavstvom i zadovoljavaju kriterije za površinske vode klase I i II. U uzorku uzetom prije ušća u rijeku Neretvu koncentracija žive (Hg) bila je iznad granične vrijednosti propisane domaćim zakonodavstvom. Na osnovu rezultata fizikalno-hemijskih analiza površinskih voda tokom slabog protoka ili sušnog</p>	Predizgradnja	<ul style="list-style-type: none"> > Provesti mjerenja kvalitete vode prije izgradnje iz kojih se mogu procijeniti promjene u toku građevinskih radova 	<ul style="list-style-type: none"> > Zbog vremenskog raspona između izrade ove Studije i početka građevinskih radova, bit će potrebne ažurirane informacije o kvaliteti vode na projektnom području kako bi se utvrdilo osnovno stanje.
	Predizgradnja/ Izgradnja	<ul style="list-style-type: none"> > Povećani rizici od onečišćenja tijela površinskih voda uslijed radova unutar riječnog korita > Promjena riječnog toka i napajanja presijecanjem ili preusmjeravanjem stalnih i povremenih vodotoka oko struktura autoceste > Smanjenje kvalitete vode rijeka Trešanice i Neretve zbog ispuštanja površinskog otjecanja s 	<ul style="list-style-type: none"> > Pripremiti Plan upravljanja riječnim prijelazima (PURP) koji uključuje Izjavu o specifičnoj metodi. Ova Izjava sadrži pojedinosti o predloženim metodama za osiguranje suhih radnih uslova i smanjenje rizika za kvalitetu vode, kao i za vodenu floru i faunu. > Mora se održavati hidraulička povezanost svih tijela površinskih voda. > Prilikom presijecanja ili druge kontrole protoka vode, osigurati odgovarajuće dimenzionisanje propusta. > U slučaju Suhog potoka, izgradnju objekata za regulaciju izvoditi u sezoni malih voda, kada je korito potoka suho. > Projektovati i izgraditi zatvoreni površinski sistem za prikupljanje i pročišćavanje odvodnje. > Jedinice za tretman posebno će obuhvatiti dva vijadukta preko Trešanice i Neretve i most preko Neretve u Donjem Selu.

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>perioda u julu 2021. godine, većina parametara bila je unutar dopuštenih vrijednosti propisanih domaćim zakonodavstvom i zadovoljava kriterijima za površinske vode klase I i II. Za uzorke Neretva i Konjička Bijela (kod naselja Mladeškovići) analize na olovo (Pb) bile su ispod maksimalno dopuštenih koncentracija i zadovoljavaju kriterije za površinske vode klase III i IV. Na mjernoj lokaciji Trešanica analiza bakra (Cu) i žive (Hg) zadovoljava kriterije površinske vode klase III i IV. Za uzorak Konjička Bijela (kod naselja Mladeškovići) svi ispitani parametri bili su unutar dopuštenih vrijednosti propisanih domaćim zakonodavstvom i zadovoljavaju kriterije za površinske vode klase I i II.</p> <p>U maju 2022. godine monitoring rijeke Neretve na lokaciji naselja Donje Selo (gdje će se izvoditi radovi na obilaznici Konjic) pokazao je da su svi ispitani parametri unutar dopuštenih vrijednosti propisanih domaćim zakonodavstvom i zadovoljavaju kriterije za površinske vode klase I i II.</p> <p>Izvještaj o površinskim vodama u FBiH za 2021. godinu fokusirao se na dva profila monitoringa, Neretva 9 (Konjic) i Neretva 10 (uzvodno od Konjica), kako bi se utvrdilo ekološko stanje/potencijal na osnovu bioloških i fizikalno-hemijskih parametara. Rijeka Neretva ima „dobar“ ekološki status uzvodno od Konjica i „maksimalni ekološki potencijal“ prolazeći kroz Konjic. Hemijski status uzvodno je „dobar“, ali je „loš“ prolazeći kroz Konjic. Rijeke Trešanica i Konjička Bijela nisu praćene.</p>		<p>asfaltnih površina u fazi korištenja.</p>	<ul style="list-style-type: none"> > Projektovati i izgraditi spojeve između naplatnih stanica/odmarališta i lokalnih vodoopskrbnih i kanalizacijskih sistema. > Ako lokalni vodoopskrbni i kanalizacijski sistemi nisu dostupni, projektovati i izgraditi sistem prikupljanja i pročišćavanja sanitarnih otpadnih voda koji koristi biološke uređaje za pročišćavanje. > Pročišćene otpadne vode ne smiju se ispuštati u III zaštitnu zonu izvorišta Salakovac i Bošnjaci, kao ni u zoni direktnog utjecaja nezaštićenog izvorišta Bijela.
	Izgradnja	<p>Smanjenje kvalitete vode u riječnim sustavima zbog:</p> <ul style="list-style-type: none"> > oslobađanja nanosa tokom izgradnje mosta u koritu i na obalama > slučajnog onečišćenja ugljikovodicima ili drugim tvarima s gradilišta uključujući fabriku betona i postrojenje za miješanje asfalta > lokalizovanog ispuštanja otpadnih voda s gradilišta i radničkog naselja > odlaganje otpada poput građevinskog otpada, komunalnog otpada i drugih posebnih kategorija otpada u blizini ili u površinske vode 	<ul style="list-style-type: none"> > Izbjegavati pozicioniranje hrpa iskopa u blizini vodotoka. > Kontrolisati otjecanje tokom izgradnje. > Propustiti svu vodu koja nastane procesima odvodnjavanja kroz spremnike za mulj ili taložne spremnike, prije ispuštanja te vode u bilo koji vodotok. > Goriva i potencijalno opasne građevinske materijale treba skladištiti u nasipima s vanjskom odvodnjom, a gorivo treba skladištiti u dvostrukim spremnicima kapaciteta 110%. > Otpadna goriva i druge tekuće zagađivače treba sakupiti u nepropusne spremnike prije uklanjanja s lokacije u odobreni pogon za obradu. > Prostori za miješanje i pranje betona trebaju biti udaljena više od 500 m od bilo kojeg vodotoka. > Projektovati i izgraditi sistem prikupljanja i pročišćavanja drenažnih i sanitarnih otpadnih voda unutar kampova. > Izraditi i provesti Detaljni plan upravljanja građevinskim otpadom (DPUGO) i uključiti mjere upravljanja otpadom iz tačke 4.10. > Implementirati PUIG, posebno odredbe o komunikaciji s vodovodima i pravovremenom informisanju lokalnih zajednica o planiranim isključenjima vodoopskrbe i pogoršanoj kvaliteti vode u slučaju akcidentnog onečišćenja ili privremene zamućenosti.
	Korištenje	<p>Smanjenje kvalitete vode u riječnim sustavima zbog:</p>	<ul style="list-style-type: none"> > Uključiti u Plan upravljanja okolišem i društvom u fazi korištenja (PUODK) mjere za pravilno funkcionisanje i redovno održavanje sanitarnih i odvodnih objekata.

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
		<ul style="list-style-type: none"> > izravnog ispuštanja presretnutog površinskog otjecanja uključujući sredstva za odleđivanje > direktnog ispuštanja sanitarne vode s naplatne stanice > slučajnog izlivanja opasnog materijala kao posljedica saobraćajnih nesreća 	<ul style="list-style-type: none"> > U Operativni plan pripravnosti i reagovanja u vandrednim situacijama (OPPRVS) pripremljen za autocestu uključiti postupke za sprječavanje onečišćenja voda uslijed slučajnog izlivanja.

4.4 Klima

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>Područje grada Konjica ima obilježja izmijenjeno mediteranske klime. U posljednjih 30 godina najviše prosječne maksimalne dnevne temperature zabilježene su u augustu i julu i iznosile su 28 °C, dok su najniže prosječne maksimalne dnevne temperature zabilježene u januaru i februaru (7 °C). Najviše prosječne minimalne dnevne temperature također su zabilježene u augustu i julu (17 °C), a najniže prosječne minimalne dnevne temperature u januaru i februaru (1 °C). Prosječna godišnja količina padavina za Konjic je 1.449 mm. Prosječna količina padaliva veća je tokom zimskih mjeseci.</p> <p>Prenj karakteriše subalpska mediteranska klima. Prosječna godišnja temperatura je oko 14 °C. U najhladnijim mjesecima temperatura se spušta i do -30 °C. Intenzitet i količina padavina je iznad prosjeka BiH – do 2.000 mm godišnje. Godišnji</p>	<p>Predizgradnja/ Izgradnja</p>	<ul style="list-style-type: none"> > Odroni zemlje i kamenja mogu ugroziti stabilnost terena > Požari mogu uzrokovati gust smog, opasan za ljudsko zdravlje i okoliš 	<ul style="list-style-type: none"> > Provesti analizu odrona prije izgradnje i primijeniti mjere ublažavanja kako bi se spriječila erozija tla i isušivanje. > Provoditi povremeni geotehnički monitoring. > Pripremiti Plan pripravnosti i reagovanja u vanrednim situacijama (PPRVS) kao dio PUODI. > Provesti rekultivaciju i obnovu kako je propisano Planom upravljanja biodiverzitetom (PUB). > Redovno kontrolisati stanje požara na području zahvata vizualnim pregledom i praćenjem vijesti u lokalnim medijima, uključujući praćenje indeksa opasnosti od nastanka i širenja šumskih požara na web stranici Federalnog hidrometeorološkog zavoda.
	Korištenje	<ul style="list-style-type: none"> > Klizišta i odroni kamenja mogu uzrokovati fizičku štetu saobraćajnoj infrastrukturi > Suše, odnosno visoke temperature, uzrokuju 	<ul style="list-style-type: none"> > Provoditi periodični geotehnički monitoring u cilju suzbijanja klizišta. > U slučaju rekonstrukcije, izvršiti rekultivaciju i obnovu kako je propisano PUB i gdje je to moguće pošumiti zemljište unutar područja utjecaja Projekta.

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>raspored padalina je neravnomjeran, tako da od marta do septembra prosječno iznosi od 600 do 800 mm, a u julu i augustu samo 40 do 70 mm.</p> <p>Izmijenjeno mediteranska klima uglavnom je prisutna na području grada Mostara. U ljetnom periodu temperature su vrlo visoke i dostižu 45°C. Zbog blizine Jadranskog mora, zimske temperature su stabilne s prosječnom temperaturom od oko 4°C. Prosječna godišnja temperatura zraka u Mostaru u 2021. godini iznosila je 16,0 °C. U novembru 2021. godine na meteorološkoj stanici u Mostaru izmjereno je 356 mm padavina, što je najveća mjesečna vrijednost u 2021. godini. U ostalim mjesecima zabilježene su uglavnom ispodprosječne vrijednosti.</p>		<p>zagrijavanje asfalta i time veću emisiju stakleničkih plinova</p> <ul style="list-style-type: none"> > Dim od požara smanjuje vidljivost > Očekuje se značajno povećanje emisija stakleničkih plinova na području zahvata puštanjem u saobraćaj dionice autoceste. 	<ul style="list-style-type: none"> > Pripremiti Operativni plan pripravnosti i reagovanja u vanrednim situacijama (OPPRVS). > Redovni pregled vodovodnih instalacija. > Redovino provjeravajti sistem odvodnje za odvođenje površinskih i oborinskih voda s ceste. > U slučaju rekonstrukcije koristiti visokokvalitetne materijale za cestogradnju koji su otporni na visoke temperature. > Potaknite vozače motivacijskim porukama na elektroničkim zaslonima da održavaju stalnu brzinu od 110 km/h u korist smanjenja emisija stakleničkih plinova. > Ograničiti kretanje vozila koja prevoze opasne materije u vremenu mogućem za pojavu požara.

4.5 Kvalitet zraka

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>U Konjicu od 1990. godine ne postoji operativna mjerna stanica. Mjerenja kvalitete zraka u Mostaru provode se na dvije mjerne stanice, od kojih jedna nije u funkciji, dok druga nikad svoje podatke nije javno objavila. Kako bi se definisala polazna vrijednost kvalitete zraka za ovu SPUOD, izvršeno je jednokratno mjerenje kvalitete zraka. Monitoring je obavljen duž glavnog pravca autoceste, duž južnog priključka na magistralnu cestu M17 (obilaznica Konjic), te duž pristupnih cesta do tunela Prenj. Mjerenja kvaliteta zraka duž glavne trase autoceste tokom zimskog perioda</p>	Predizgradnja	<ul style="list-style-type: none"> > Zbog vremenskog raspona između izrade ove Studije i početka građevinskih radova, bit će potrebne ažurirane informacije o kvaliteti zraka u projektnim područjima kako bi se utvrdili osnovni uslovi 	<ul style="list-style-type: none"> > Ponoviti analizu kvalitete zraka na projektnom području, eventualno u dva godišnja doba (ljetno i zima).

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
(mart 2021.) i ljetnog perioda (juli 2021.) pokazala su da su svi izmjereni parametri unutar graničnih vrijednosti propisanih domaćim zakonodavstvom. U junu 2022. godine izvršen je monitoring na dva mjerna mjesta duž planirane obilaznice Konjic i na tri mjerna mjesta uz planirane pristupne ceste tunelu Prenj. Rezultati su pokazali da su svi izmjereni parametri unutar graničnih vrijednosti propisanih domaćim zakonodavstvom.	Izgradnja	Smanjenje kvaliteta zraka zbog: <ul style="list-style-type: none"> > Emisije građevinske prašine > Emisije ispušnih plinova iz procesa sagorijevanja u generatorima i drugoj građevinskoj opremi/vozilima 	Plan upravljanja okolišem i društvom u toku izgradnje (PUODI) treba uključiti poglavlje o upravljanju kvalitetom zraka koje će sadržavati: <ul style="list-style-type: none"> > identifikaciju svih izvora emisija u zrak, > identifikaciju svih vrsta emisija iz svakog izvora, > pojedinosti o mjerama ublažavanja za svaki izvor, > određeno mjesto i raspored na kojem će se takve mjere provoditi, > monitoring i izvještavanje.
	Korištenje	<ul style="list-style-type: none"> > Smanjenje kvalitete zraka zbog emisija ispušnih plinova iz vozila koja koriste autocestu 	Ako mjerenje standardnih parametara kvaliteta zraka pokaže da vrijednosti prelaze najveće dopuštene vrijednosti propisane domaćim zakonodavstvom, moraju se poduzeti sljedeće mjere zaštite: <ul style="list-style-type: none"> > izgradnja barijera za sprječavanje širenja zagađivača; najbolje su zelene biljke sa širokim lišćem, > ako to nije dovoljna zaštita ili ove vrste ne mogu rasti na području zahvata, prihvatljive su i umjetne barijere.

4.6 Buka

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
Nivoi emisije buke postojeće cestovne i željezničke infrastrukture nisu poznati jer za ove objekte u BiH ne postoje strateške karte buke. Također, Gradovi Mostar i Konjic nemaju karte buke na kojima bi se mogao pratiti nivo buke u područjima zahvata. Prema provedenim mjerenjima buke u okolišu duž predložene glavne trase na 14 lokacija tokom 2021. godine, duž predložene trase obilaznice Konjic na 3 lokacije tokom juna 2022. godine te uz predložene pristupne ceste tunelu Prenj na 4	Predizgradnja	<ul style="list-style-type: none"> > Zbog vremenskog raspona između izrade ove Studije i početka građevinskih radova, bit će potrebni ažurirani podaci o nivoima buke u okolišu na području zahvata kako bi se odredili osnovni uslovi 	<ul style="list-style-type: none"> > Ponoviti analizu ambijentalne buke na projektnom području, po mogućnosti u dva godišnja doba (ljetno i zima).
	Predizgradnja	<ul style="list-style-type: none"> > Neadekvatno planiranje bukoobrana može uzrokovati utjecaje na 	<ul style="list-style-type: none"> > Nakon izrade Glavnog projekta potvrditi rezultate modeliranja buke i prijedloge lokacija bukoobrana date u SPUOD.

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
lokacije tokom juna 2022. godine, postoje lokacije gdje su osnovni uslovi iznad granica, posebno na početku trase zahvata koja je u blizini postojeće ceste i u blizini grada Konjica. Manja prekoračenja zabilježena su u Polju Bijelom, Podgoranima i Lišanima.		stanovnike zbog povećanog nivoa buke od saobraćaja na autocesti	<ul style="list-style-type: none"> > Potvrdite tehničke detalje bukobrana uzimajući u obzir i JPAC tehničke standarde za bukobrane. > Također će se preispitati lokacije bukobrana u dogovoru s MZ Konjic i naseljima Trešanica, Gornje Polje, Glavičine, Bijela, Podgorani, Kutilivac i Vrapčići, budući da će ova naselja najvjerovatnije osjetiti negativne utjecaje povećanog nivoa buke.
	Izgradnja	> Utjecaj na radnike i stanovnike od povećane nivoa buke tokom građevinskih radova	> U fazi izgradnje uključiti u PUODI skup mjera koje se odnose na ograničenje radova samo na dan, brzinu vozila na gradilištu, istovremenu upotrebu opreme i vozila te održavanje mašina kako bi se smanjila buka od građevinskih radova.
	Korištenje	> Utjecaj na stanovnike zbog povećanog nivoa buke od saobraćaja na autocesti	<ul style="list-style-type: none"> > Ukoliko je intenzitet saobraćaja u fazi korištenja veći od prvobitno pretpostavljenog (na osnovu kontrolnih mjerenja), potrebno je predložiti dodatne mjere zaštite. > Monitoring buke po pritužbama.

4.7 Vibracije

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>U području istraživanja nije identifikovan značajan izvor vibracija. Nisu uočeni nikakvi rudarski radovi niti objekti teške industrije koji bi mogli biti stalni izvori vibracija. Trasom prolazi željeznička pruga koja je izvor povremenih vibracija. Međutim, saobraćaj vozova je vrlo slab, a u tom području postoje skladišta i industrijski objekti na udaljenosti do 100 m od trase, pa nema osjetljivih prijemnika.</p> <p>Za potrebe modeliranja vibracija provedena su osnovna mjerenja na 12 mjernih tačaka duž koridora. Na osnovu ambijentalnih vibracija duž</p>	Izgradnja	> Strukturna oštećenja od vibracija uzrokovanih opremom i korištenim metodama rada, uključujući upotrebu eksploziva	<ul style="list-style-type: none"> > Poštivanje preporučene sigurnosne udaljenosti za bušenje tunela i temelje mostova u identifikovanim žarištima vibracija. > Ako su osjetljivi prijemnici prepoznati unutar odbojnika sigurnosne zone, tada se trebaju koristiti druge metode izgradnje. > Izvođač je dužan prije izgradnje dostaviti detaljan elaborat s obzirom na tlo na svakom području od interesa i eksplozivna punjenja koja planira koristiti. > Preporučeno je kontinuirano praćenje (monitoring) vibracija tokom građevinskih radova, kao i detaljna procjena stanja prije i nakon izgradnje i ispitivanje pukotina za sve postojeće strukture na udaljenosti do 40 m od relevantnih radova.

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
trase izmjerenih na terenu, nisu zabilježeni nivoi percepcije.			> Prije izvođenja bilo kakvih neizbježnih aktivnosti koje proizvode vibracije u blizini prijemnika koji su osjetljivi na buku i vibracije, pravovremeno komunicirati s onima koji su pogođeni. U slučaju bilo kakve pritužbe, identifikovat će se izvor prekomjerne vibracije i procijeniti mjere kao što su lokacija opreme i radni sati.
	Korištenje	Utjecaji se ne očekuju.	Budući da se ne očekuju nikakvi utjecaji, ne predlažu se mjere ublažavanja.

4.8 Tlo

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p><u>Kategorizacija zemljišta</u> Projektno područje je uglavnom nekategorisano u pogledu vrijednosti kvalitete tla, osim dijela trase koja prolazi kroz urbano područje Konjica, područja obilaznice Konjic u naslagama rijeke Neretve, te prije petlje Mostar sjever. 33% zemljišta obuhvaćenog Projektom pripada prvoj agrozoni s visokovrijednim poljoprivrednim zemljištem, 61% zemljišta pripada drugoj agrozoni sa srednje vrijednim poljoprivrednim zemljištem i oko 6% trećoj agrozoni s najmanje vrijednim poljoprivrednim zemljištem.</p> <p><u>Upotreba zemljišta</u> Obilaznica Konjic i pristupne ceste prolaze uglavnom kroz urbana, poljoprivredna i prirodna područja (šume). Južna dionica, nakon tunela Prenj, prolazi u blizini područja s poljoprivrednim zemljištem (pretežno vinogradi). Što se tiče zemljišta koje je direktno zauzeto trasom glavne autoceste uključujući i obilaznicu Konjica, 3,16%</p>	Predizgradnja	> Zbog vremenskog raspona između izrade ove Studije i početka građevinskih radova, bit će potrebne ažurirane informacije o kvaliteti tla na projektnom području kako bi se odredili osnovni uslovi	> Ponoviti analizu kvalitete tla na projektnom području, po mogućnosti u dvije sezone (ljetno i zima).
	Predizgradnja	> Pojava odrona zbog nestabilnosti terena i prirode građevinskih radova.	> Izvršiti analizu pojave odrona kako bi se odredio položaj i dužina zaštitne ograde od odrona u dolini Klenove Drage.
	Izgradnja	<ul style="list-style-type: none"> > Erozija tla kao rezultat iskopavanja i korištenja teške mašine i opreme, kao i krčenja šuma > Odvodnjavanje tla > Gubitak plodnog gornjeg sloja tla > Slučajna izlivanjevanja 	<ul style="list-style-type: none"> > Detaljni projekat mora uključivati sljedeće mjere za smanjenje vjerovatnog ispuštanja rastresitog materijala ili materijala s potencijalom da postane rastresit na licu mjesta: (i) stabilizacija padina, (ii) potporni zidovi, (iii) zamke za sedimente i bazeni, (iv) odvodni kanali, (v) sistem za pročišćavanje. > Revegetacija u skladu s Planom obnove zemljišta i staništa (POZS) koji će biti sastavni dio PUODI.

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>zauzimaju umjetne površine, 20,08% poljoprivredno zemljište, 76,33% šume i 0,40% vode.</p> <p><u>Kvalitet tla</u></p> <p>U sklopu ove SPUOD provedeno je osnovno praćenje kvalitete tla na šest lokacija (Ovčari, Polje Bijela, Bijela, Mladeškovići, Podgorani, R435a) duž poddionice autoceste u periodu mart-juli 2021. godine. Mjesta uzorkovanja Ovčari, Bijela, Mladeškovići, Podgorani i R435a mogu se svrstati u poljoprivredna zemljišta. Poređenjem sadržaja ukupnih oblika teških metala u uzorku tla s vrijednostima onečišćujućih tvari u poljoprivrednom zemljištu u skladu sa domaćim zakonodavstvom, utvrđeno je da je cink u uzorcima tla na mjestima uzorkovanja Bijela i Mladeškovići tokom zimskog perioda veći od granične vrijednosti. Tokom ljetnog perioda uzorkovanja utvrđeno je da svi izmjereni parametri zadovoljavaju granične vrijednosti za poljoprivredno zemljište propisane domaćim zakonodavstvom. Mjesto uzorkovanja Polje Bijela može se klasifikovati kao industrijska zona. Svi izmjereni parametri zadovoljavaju granične vrijednosti za industrijska područja u zimskom i ljetnom periodu.</p> <p>U maju 2022. godine je također izvršen osnovni (polazni) monitoring kvalitete tla na dvije lokacije duž obilaznice Konjic (Ovčari i kod deponije Konjic). Prema strukturi, tlo je praškasto-ilovasto i u skladu sa graničnim vrijednostima u domaćem zakonodavstvu, ispitani uzorci tla zadovoljavaju granične vrijednosti.</p>		<ul style="list-style-type: none"> > Izravno ispuštanje otpadnih voda od održavanja građevinskih vozila na gradilištu i sanitarnih voda iz gradilišta > Neodgovarajuće zbrinjavanje otpada/iskopa 	<ul style="list-style-type: none"> > Pripremiti Plan upravljanja površinskim slojem zemljišta (PUPSZ). > Potrebno je provesti iste mjere kao pod Geologija i Podzemne vode, Površinske vode i Otpad.
	Korištenje	<ul style="list-style-type: none"> > Izravno ispuštanje površinskog otjecanj > Slučajno izlivanje goriva i ulja 	<p>Uključiti u Plan upravljanja okolišem i društvom u fazi korištenja (PUODK) i provesti sljedeće mjere:</p> <ul style="list-style-type: none"> > održavanje i čišćenje sustava odvodnje radi sprječavanja utjecaja na erozivno klizanje tla ili poplave, > praćenje padina, posebno nakon jakih kiša radi identifikacije mogućih tragova erozije, > provedba mjera ublažavanja definiranih za radove tokom radova popravka/održavanja cesta, > provesti iste mjere kao i za Površinske vode.
	Korištenje	<ul style="list-style-type: none"> > Smanjenje kvalitete tla kao rezultat upotrebe sredstava za odleđivanje 	<p>Uključiti u Plan upravljanja okolišem i društvom u fazi korištenja (PUODK) i provesti sljedeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> > analiza tla s ciljem identifikacija utjecaja uzrokovanog solju za odleđivanje s naknadnim organskim dopunama i/ili dopunama za podešavanje pH ili nedostatka hranjivih tvari.

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
Osnovno praćenje kvalitete tla obavljeno je na tri lokacije (Bijela, lokacija HP Investing, Prigrađani) uz pristupne ceste tunelu Prenj u maju 2022. godine. Na osnovu ispitnih lokacija i okolnog okoliša, mjesta uzorkovanja mogu se smatrati poljoprivrednim zemljištem. Svi parametri za sva tri analizirana uzorka tla zadovoljavaju granične vrijednosti propisane domaćim zakonodavstvom osim za cink na lokalitetu Bijela i HP Investing koji je bio veći od granične vrijednosti.			

4.9 Pejzaž

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>Pejzažne elemente duž trase karakterišu: (i) prirodni sistemi, s naglaskom na krškoj morfologiji i šumskim ekosistemima, i (ii) sistemi nastali antropogenim utjecajem (ekstenzivno poljoprivredno područje, lokalna naselja, kao i postojeća infrastruktura).</p> <p>Prirodnu komponentu pejzaža duž trase karakteriše struktura terena s brdskim, brdsko-planinskim i planinskim pojasevima. Oko 40% površine pripada brdsko-planinskom terenu iznad 500 m nadmorske visine (npr. Prenj, Čvrstica, Čabulja), a samo oko jedne trećine terena nalazi se na nadmorskoj visini od 200 do 500 m n.v. Postojeći prirodni vegetacijski sistemi predstavljeni su kao sistemi šuma, livada i pašnjaka.</p> <p>Autocesta prolazi kroz nekoliko naselja na području Konjica i sjevenog dijela Mostara. Ova naselja su raštrkana, smještena između šumskih područja,</p>	Izgradnja	<ul style="list-style-type: none"> > Promjene postojećeg pejzaža i vizualni utjecaji zbog građevinskih radova 	<ul style="list-style-type: none"> > U Plan upravljanja okolišem i društvom u toku izgradnje (PUODI) uključiti Plan obnove zemljišta i staništa (POZS). Plan utvrđuje kako će se razvojem održati očuvani pejzaž i postojeća ekologija lokacije. > Provesti mjere koje se odnose na pravilnu organizaciju gradilišta definisane Planom organizacije gradilišta (POG). > Odgovarajuće odlaganje građevinskog otpada na za to predviđena odlagališta i naknadna odgovarajuća rekultivacija. > Provesti rekultivaciju i obnovu kako je propisano Planom upravljanja biodiverzitetom (PUB) i gdje je to moguće pošumiti zemljište unutar područja utjecaja Projekta.
	Korištenje	<ul style="list-style-type: none"> > Promjene postojećeg pejzaža i vizualni utjecaji zbog prisutnosti 	<ul style="list-style-type: none"> > Nije primjenjivo (Nema primjenjive mjere jer je trajna promjena posljedica činjenice da je autocesta linearna građevina koja trajno ostaje u prostoru).

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
ruralnog su karaktera, s manjim brojem stanovnika koji se uglavnom bave poljoprivredom i stočarstvom.		trajnih struktura autoceste	

4.10 Otpad i materijali

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>Glavne vrste otpada koji će se nastati tokom faze izgradnje su:</p> <ul style="list-style-type: none"> > zemlja, pijesak, šljunak, glina, ilovača, kamen kao rezultat zemljanih radova i iskopavanja, > bitumen (asfalt) ili cementno vezan materijal, pijesak, šljunak, drobljeni kamen kao rezultat izgradnje građevinskih konstrukcija, > beton, cigle, žbuka, gips, gazirani beton, prirodni kamen kao rezultat izgradnje zgrada i rušenja izvlaštene imovine, i > drvo, plastika, papir, karton, metal, kabeli, boja, lak i drugi miješani otpad na gradilištu kao rezultat drugih građevinskih radova. <p>Okvirni očekivani sastav građevinskog otpada je sljedeći:</p> <ul style="list-style-type: none"> > materijal za iskopavanje 90%, > rušenje i građevinski otpad 5%, > asfalt i beton 5%. <p>Očekivana ukupna količina iskopanog materijala iznositi će oko 6,9 miliona m³, dok je ukupna količina materijala potrebnog za izgradnju nasipa duž trase oko 3,4 miliona m³. Budući da se</p>	Izgradnja	Štetan utjecaj na okoliš uzrokovan lošim upravljanjem zemljom iz iskopa i ostalim nastalim otpadom	<ul style="list-style-type: none"> > Nastojati maksimalno povećati ponovnu upotrebu ili reciklažu otpada koji nastaje na licu mjesta. > Odvajanje materijala i tvari, uključujući proizvode od građevinskih materijala, koji nisu otpad, ako se mogu koristiti bez prerade za istu svrhu za koju su proizvedeni. > Ako iskopni materijal nije onečišćen opasnim tvarima na način da se svrstava u opasni građevinski otpad, izvođač ga je dužan ponovo upotrijebiti na gradilištu. > Spriječiti miješanje pojedinih vrsta opasnog građevinskog otpada sa drugim otpadom ili tvarima i materijalima koji nisu otpad. > Spriječiti ispuštanje azbestnih vlakana u zrak iz otpada koji sadrži azbest i izlivanje tekućeg otpada koji može sadržavati azbest, ako je azbestni otpad prisutan u izgradnji. > Ponovna prerada azbesta u reciklirane materijale nije dopuštena, te ga nije dopušteno ponovno koristiti kao sirovinu ili tvar. > Izvođač mora osigurati podatke o količini i sastavu iskopnog materijala sa gradilišta, kao i detalje o metodama iskopa i postupcima ispitivanja u skladu s propisima o upravljanju otpadom, EPRD Provedbenim Zahtjevima i standardima EIB-a. > Posječena stabla i panjeve odložiti uz cestu na mjestima kojima se lako pristupa radi njihovog trajnog

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>iskopani materijal može koristiti za izgradnju nasipa, za konačno zbrinjavanje ostaje 3,5 miliona m³ zemlje iz iskopa. Plan zbrinjavanja uključuje odlaganje dijela materijala na definisanim odlagalištima i korištenje preostalog dijela za prostorno uređenje pejzaža.</p> <p>Glavne vrste otpada koje se očekuju tokom faze rada su:</p> <ul style="list-style-type: none"> > komunalni otpad s naplatnih stanica i odmorišta, > opasna ambalaža od maziva i drugih tekućina koje se koriste u održavanju automobila, > otpad nastao u okviru aktivnosti održavanja autocesta (uključujući toksične i opasne tvari). 			<p>uklanjanja od strane nadležnih šumsko-gospodarskih preduzeća, a na način da ne ometaju radove. Privremene lokacije moraju biti dovoljno udaljene od vodotoka.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Izvođač će biti dužan izraditi i provesti Detaljni plan upravljanja građevinskim otpadom (DPUGO) na temelju Idejnog plana upravljanja građevinskim otpadom. DPUGO bi se trebao implementirati zajedno sa Planom upravljanja površinskim slojem tla i Planom upravljanja biodiverzitetom. > Tamo gdje se ponovna upotreba na mjestu izvođenja radova (ili drugi oblici oporavka) ne mogu postići, nastali otpad bi se trebao poslati u licencirane objekte za ponovnu upotrebu, reciklažu ili oporabu. > JPAC je u obavezi da angažuje ovlaštene kompanije, kao i da provjeri validnost njihovih dozvola. Ensure appropriate number of containers and bins in all areas of the construction site. > Osigurati odgovarajući broj kontejnera i kanti u svim dijelovima gradilišta. > Edukacija radnika i zaposlenih o nastalom otpadu i upravljanju njime u skladu sa usvojenim procedurama na lokaciji. > Od izvođača će se tražiti da definiše odlaganje i stvaranje otpada. > Uvesti princip smanjenja otpada i reciklaže. > Svakodnevno prikupljanje i privremeno skladištenje opasnog i neopasnog otpada. > Komunalni otpad prikuplja lokalno komunalno preduzeće. > Opasni otpad prikuplja i tretira licencirani operater otpada. > Opasni otpad prije nego što se preda ovlaštenom licu mora biti upakovan i uskladišten na način da se spriječi svaki kontakt otpada sa okolinom.

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
			<ul style="list-style-type: none"> > Odvojiti tokove otpada kako bi se spriječila unakrsna kontaminaciju i maksimizirao oporavak. > Ako se skladišti otpad čiji je sadržaj nepoznat, treba preduzeti mjere koje uključuju ispitivanje i analizu za ispitivanje karakteristika otpada. Dok se ne utvrde njegove karakteristike, ovaj otpad se smatra opasnim. > Tečni otpad i otpadne vode ne smiju se ispuštati u odvođe ili kanalizaciju. > Izbjegavati duvanje, prosipanje ili ispuštanje otpada izvan gradilišta u okolinu. > Spriječiti otjecanje kišnice koja je došla u kontakt sa opasnim otpadom na tlo, u vodu, u podzemne vode. > Spriječiti da tečni otpad teče na tlo, u vodu i podzemne vode.
	Izgradnja	Šteta po okoliš zbog upravljanja materijalima/hemikalijama	<ul style="list-style-type: none"> > Potrebno je organizirati i planirati prevoz i istovar različitih materijala. > Kako bi se minimizirao utjecaj saobraćaja sa građevinskim materijalom kroz Grad Konjic, vijadukti br. 3 i br. 4 će biti prioritet za izgradnju u tenderskoj dokumentaciji koji će se prvi graditi. > Tuneli T1 i T2 sjeverno od rijeke Neretve također će biti prioritet za izgradnju u tenderskoj dokumentaciji kako bi se osigurala pomoć u transportu viška materijala. > Izvođač mora izbjegavati saobraćanje kamiona sa građevinskim materijalom kroz Konjic. Posebna ograničenja će se dogovoriti između JPAC-a, Izvođača i Grada Konjica. > Dinamički plan i tender za građevinske radove za tunel Prenj potrebno je razmotriti na način da se omogući ponovno korištenje kompletnog iskopnog materijala iz tunela u nasipima za sjevernu poddionicu autoceste. > Osigurati da specifikacija recikliranog i sekundarnog sadržaja u uvezenim materijalima (kao što su zemlja,

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
			<p>kamen i agregat, cement i asfalt) bude određena tokom Glavnog projekta.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Plan upravljanja materijalima (PUM) će izraditi odabrani izvođač i on će uključivati detalje o tome kako će se upravljati građevinskim materijalima na gradilištu. Plan uključuje planiranje i kontrolu svih materijala i opreme unaprijed, njihovu nabavku po razumnoj cijeni, njihovo adekvatno skladištenje i stavljanje na raspolaganje po potrebi. > vođenje evidencije o: (i) licencama i dozvolama dobavljača ili prodavaca, (ii) evidenciji praćenja, tretmana, odlaganja i isporuka materijalnih resursa i (iii) evidencije o bilo kakvom aranžmanu za nepredviđene materijalne resurse i otpad koji je morao nastati također će biti detaljno razrađeni.
	Izgradnja	Šteta za okoliš uzrokovana otvaranjem pozajmišta	<ul style="list-style-type: none"> > Izraditi i implementirati Plan upravljanja pozajmljenim materijalom (PUPM), koji bi trebao uključivati lokacije predloženih mjesta za ekstrakciju, plan pristupa, upravljanje prašinom na pristupnim putevima, lokacije i upravljanje zalihama, te plan za sanaciju lokacija, kao i obavezu dobijanja svih regulatornih odobrenja nakon odobrenja JPAC. > Materijali se ne smiju vaditi iz rijeke Neretve. Izvođaču nije dozvoljeno da otvara nove eksploatacione jame u ovom riječnom slivu. > Pozajmišta se ne smiju otvarati u zaštićenim područjima u skladu sa domaćim propisima i zahtjevima EBRD-a i EIB-a. > Prije puštanja u rad pozajmišta potrebno je pribaviti sve potrebne vodne i građevinske dozvole. > Ukoliko Izvođač odluči da nabavlja građevinski materijal sa tržišta, dozvoljeno je ugovarati samo licencirane dobavljače materijala koji imaju važeće vodoprivredne i radne dozvole.

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
			<ul style="list-style-type: none"> > Ograničenja koja se tiču mogućih transportnih ruta kroz Grad Konjic moraju biti dogovorena između JPAC-a, Izvođača i Grada Konjica.
	Izgradnja	Štetan utjecaj na okoliš uzrokovan lošim upravljanje odlagalištima inertnog materijala	<ul style="list-style-type: none"> > Nakon formiranja odlagališta potrebno je izvršiti humifikaciju u sloju od 20 cm. Za izvođenje ovog procesa, humus koji je uklonjen sa lokacije u blizini koristit će se zajedno sa svježim humusom, ukoliko je svježih humus potreban. > Po obodu odlagališta potrebno je izgraditi obodne jarke za prikupljanje oborinske vode iz vanjskih izvora i zatvorenog dijela odlagališta, usmjeravajući je prema najbližem recipijentu. Na suprotnoj strani planirani jarak prolazi uz lokacije i spaja se na odvodni jarak postojeće ceste, te vodi do recipijenta. U područjima gdje je nagib jarka veći od 4%, potrebno je koristiti betonske elemente za oblogu jarka. > Površine platoa zatvaranja odlagališta potrebno je projektovati horizontalno. Nagib škarpe između dva sloja zadaje se u nagibu 1:2 tako da se škarpa svake sljedeće površine povuče za 2,00 m prema sredini odlagališta. > Potrebno je pripremiti posebne studije kako bi se osigurala integracija odlagališta u okolinu.
	Korištenje	Kontaminacija okoliša zbog curenja i izlivanja otpada vezano za loše rukovanje i skladištenje/odlaganje	<p>Korištenje</p> <ul style="list-style-type: none"> > Biće obezbijeđene kante za odvojeno prikupljanje otpada na odmaralištima i na naplatnim stanicama, > Otpad će biti prebačen licenciranim operaterima za upravljanje otpadom radi finalnog tretmana/odlaganja. <p>Održavanje</p> <ul style="list-style-type: none"> > Iste mjere kao u fazi izgradnje prema potrebi.

4.11 Zdravlje i sigurnost zajednice

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>Na širem proučavanom području koje pripada Konjicu, ukupno je 15 naselja (Ovčari, Bijela, Galjevo, Polje Bijela, Džepi, Jošanica, Mladeškovići, Prevlje, Repovica, Vrbići, Trešanica, Glavičine, Gornje Polje, Donje Selo i Dreclj), i 4 naselja na širem području istraživanja koje pripada Mostaru (Humilišani, Potoci, Podgorani i Kutilivac).</p> <p>U širem proučavanom području koje pripada Konjicu, Polje Bijela je najnaseljenije naselje sa 1.402 stanovnika i najgušće je naseljeno mjesto, dok je Jošanica najrjeđe naseljeno mjesto sa svega 34 stanovnika. S obzirom na nacionalnu pripadnost, stanovništvo u većini naselja su uglavnom Bošnjaci. Jošanica je jedino naselje s većinskim stanovništvom hrvatske nacionalnosti. Srbi su manjina u svakom naselju. Muškarci i žene gotovo su podjednako zastupljeni na projektnom području.</p> <p>Na širem proučavanom području koje pripada Mostaru, Potoci su najnaseljenije mjesto sa 2.183 stanovnika i najvećom gustoćom naseljenosti po km², dok su Podgorani najmanje naseljeno naselje sa 614 stanovnika i najmanjom gustoćom naseljenosti. S obzirom na nacionalnu pripadnost, većinu stanovništva u svim naseljima čine Bošnjaci. U Potocima (oko trećine stanovništva) i u Kutilivcu (oko petine stanovništva) živi značajan broj hrvatskog stanovništva, dok su Srbi značajan manjina u svim naseljima. Muškarci i žene gotovo su podjednako zastupljeni u sva četiri naselja.</p>	<p>Projektovanje/ Predizgradnja/ Izgradnja</p>	<p>> Priliv radnika, stvaranje buke, emisije prašine, potencijalna kontaminacija tla i vode, sigurnosni rizici na cestama</p>	<ul style="list-style-type: none"> > U fazi projektovanja organizovati konsultacije s gradskim vlastima i MZ o svim pitanjima od značaja za lokalne zajednice (npr. pitanja planiranih odlagališta građevinskog otpada, planiranih novih lokalnih cesta i podvožnjaka/nadvožnjaka). > Tokom faze izgradnje, JPAC i Izvođači trebaju organizovati najmanje jednu javnu raspravu za svaku poddionicu kako bi predstavili napredak Projekta i dobili povratne informacije o utjecajima građevinskih radova. > Uključiti u PUODI odredbe o smještaju radnika (kampovi) u skladu s PZ odredbama i EBRD/IFC Smjernicama „Smještaj radnika: procesi i standardi“ iz 2009. godine. > Osigurati da su medicinsko osoblje, objekti za prvu pomoć, ambulante i službe hitne pomoći uvijek dostupni na gradilištu i u bilo kojem smještaju (kampovima) za osoblje Izvođača. > Provesti aktivnosti edukacije/podizanja svijesti u obliku online prezentacija i brošura za zarazne bolesti. > Izraditi Kodeks ponašanja građevinskih radnika. > Izraditi i provesti Plana rada i zapošljavanja u građevinarstvu, koji će između ostalog uključivati da svi radnici (uključujući podizvođače) imaju ugovore o radu i da su ti ugovori u skladu s domaćim zakonodavstvom. > Razviti i provesti Plana pripravnosti i reagovanja u vanrednim situacijama za izgradnju (PPRVS) za identifikaciju i rješavanje svih većih opasnosti za radnike i lokalnu zajednicu tokom izgradnje autoceste. > Uspostaviti ograđene sigurnosne zone oko objekata tokom izgradnje infrastrukture Projekta. > Izraditi i provesti Plana upravljanja saobraćajem (PUS) za fazu izgradnje sa mjerama organizacije saobraćaja.

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
			<ul style="list-style-type: none"> > Provesti Plan uključivanja interesnih grupa (PUIG), naročito odredbe o pravovremenom informisanju lokalnih zajednica o opsegu i trajanju građevinskih radova, kao i informacije o pristupu zemljištu s druge strane autoceste i kontakt podacima Izvođača za sve pritužbe.
	Izgradnja	<ul style="list-style-type: none"> > Otvaranje radnih mjesta (mogućnosti privremenog lokalnog zapošljavanja) 	<ul style="list-style-type: none"> > Razviti smjernice za zapošljavanje radi promicanja transparentnosti procesa zapošljavanja. > U procesu zapošljavanja bit će zajamčene jednake mogućnosti i nediskriminacija. > Jasne informacije o procesu zapošljavanja i kriterijima odabira bit će javno objavljene i lako dostupne. > Naglasak na zapošljavanju lokalnog osoblja koje živi na području Projekta.
	Korištenje	<ul style="list-style-type: none"> > Utjecaji na zdravlje i sigurnost zajednice (saobraćaj, buka, ispušni plinovi) > Privremene smetnje tokom radova na održavanju 	<ul style="list-style-type: none"> > Razviti i provesti Operativni plan pripravnosti i reagovanja u vanrednim situacijama kao dio PUODK, kao i Plan upravljanja saobraćajem (PUS) za identifikaciju i rješavanje svih većih opasnosti za radnike i lokalnu zajednicu. > Implementirati PUIG, naročito odredbe o pravovremenom informisanju lokalnih zajednica o opsegu i trajanju radova prije početka radova na održavanju, kao i odredbe o kontinuiranoj provedbi žalbenog mehanizma.

4.12 Lokalni putevi i infrastruktura

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
Postojeću cestovnu mrežu na području Projekta čine pristupne ceste, lokalne ceste, neasfaltirane ceste i pješačke staze, koje	Izgradnja	<ul style="list-style-type: none"> > Oštećenje lokalnih puteva > Saobraćajne gužve > Ograničenja pristupa 	<ul style="list-style-type: none"> > Provesti PUIG, naročito odredbe o pružanju pravovremenih informacija lokalnim zajednicama o Projektu, rizicima i smetnjama povezanim s fazama izgradnje i rada, vremenskom rasporedu bilo kakvih

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>povezuju lokalna naselja s magistralnom cestom M17 i dvije regionalne ceste.</p> <p>Neke lokalne ceste su uske ceste sa usporenim saobraćajem (kao u naselju Bijela).</p>			<p>smetnji i alternativnim pristupnim rutama (s mapama) tokom bilo kojeg perioda ograničenog pristupa.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Izraditi i implementirati PUS za fazu izgradnje (kao dio PUODI) koji sadrži mjere upravljanja saobraćajem. PUS će morati razmotriti postepeno obustavljanje radova kako bi se zadržao lokalni pristup, uključujući javni prijevoz. > Po potrebi pružiti informacije o alternativnim pristupnim cestama i informisati relevantne lokalne zajednice o tim mogućnostima. > Organizirati konsultacije s gradskim vlastima i MZ o svim pitanjima od značaja za zajednice. > Prije građevinskih radova dokumentovati status svih lokalnih cesta koje će Izvođači koristiti tokom građevinskih radova. Sve lokalne ceste koje se koriste za kretanje građevinskih mašina i vozila potrebno je u potpunosti vratiti barem u predprojektno stanje prije demobilizacije građevinskih ekipa. > Izgraditi nove lokalne ceste kako bi lokalno stanovništvo moglo doći do svojih parcela i drugih lokacija u slučaju da lokalne ceste budu prekinute dionicom autoceste.

4.13 Javne komunalne usluge

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>Struja, voda, kanalizacija, otpad i telekomunikacijske usluge obezbijeđene su na području Projekta. Informacije o mogućim kolizijama na komunalnu infrastrukturu koje mogu rezultirati slučajnim isključenjima bit će date u okviru prethodnih saglasnosti na Idejni projekt od nadležnih tijela i javnih komunalnih poduzeća.</p>	<p>Predizgradnja/ Izgradnja</p>	<ul style="list-style-type: none"> > Smetnje u komunalnim uslugama (struja, voda, kanalizacija, telekomunikacije) 	<ul style="list-style-type: none"> > Podnijeti zahtjeve za ishodovanje prethodnih saglasnosti na Idejne projekte od nadležnih tijela i javnih komunalnih poduzeća. > Predvidjeti mjere ublažavanja za identifikovane tačke kolizije sadržane u preliminarnim saglasnostima nadležnih tijela i javnih komunalnih poduzeća, odgovornih za saobraćaj/prijenos, komunikacije i infrastrukturu (kao što je izrada dodatnih detaljnih

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
			<p>projekata za rješavanje kolizija i uključivanje mjera ublažavanja u Glavni projekat).</p> <ul style="list-style-type: none"> > Razviti korisničku matricu sukoba/kolizija kako bi se osigurali upravljački alati za rješavanje kolizija, organizovale relevantne informacije o kolizijama i alternativama i omogućilo praćenje napretka u rješavanju kolizija. > Provesti mjere ublažavanja za identifikovane kolizijske tačke sadržane u preliminarnim saglasnostima nadležnih tijela i javnih komunalnih poduzeća, nadležnih za saobraćaj/prijenos, komunikacije i infrastrukturu. > Osigurati hitnu i brzu reakciju u slučaju poremećaja (smetnji). > Implementirati PUIG, naročito odredbe o pravovremenom informisanju lokalnih zajednica (stanovnika i privatnih gospodarskih objekata) o planiranim smanjenjima javnih komunalnih usluga i kontakt tačkama u slučaju slučajnih isključenja, te (ii) odredbe o redovnoj komunikaciji s komunalnim poduzećima u vezi sa građevinskim radovima u blizini javnih komunalnih instalacija kako bi se smanjio rizik od slučajnih isključenja i kako bi se osiguralo da su svi problemi iskommunicirani sa komunalnim preduzećima.

4.14 Otkup zemljišta, ograničenja korištenja zemljišta i prisilno preseljenje

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
Gotovo 76% obuhvata Projekta (autocesta i obilaznica Konjica) će biti postavljeno na šumsko zemljište, a gotovo 20% na poljoprivredno zemljište. Većina domaćinstava posjeduje poljoprivredno zemljište koje se uglavnom koristi za uzgoj povrća za potrebe egzistencije.	Predizgradnja/ Izgradnja	<ul style="list-style-type: none"> > Otkup zemljišta, ograničenja korištenja zemljišta i prisilno preseljenje > Privremeno zauzimanje privatnog zemljišta i privremeni gubici 	<ul style="list-style-type: none"> > Izraditi i implementirati Planove za otkup imovine i preseljenje (POIP) za poddionice: Konjic (Ovčari)-tunel Prenj, za sam tunel Prenj, za tunel Prenj-Mostar sjever i za obilaznicu Konjica, u skladu sa izrađenim Okvirom za otkup imovine i preseljenje (OOIP). > Razviti i implementirati POIP specifičan za lokaciju u skladu s razvijenim OOIP, ako je za izgradnju novih

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
Trenutačno se procjenjuje da će za potrebe izgradnje dionice autoceste i obilaznice Konjic biti trajno stečeno oko 350 zemljišnih čestica, uz izmiještanje dijela domaćinstava i poslovnih prostora. Osim toga, možda će biti potrebno kupiti privatno zemljište za odlagališta.		poslovnih prihoda, gubitak plaća (najamne radne snage/zaposlenika) tpkom građevinskih radova	<ul style="list-style-type: none"> lokalnih cesta potrebno koristiti ili zauzeti zemljište u privatnom vlasništvu. > Uspostaviti i implementirati žalbeni mehanizam za Projekat kako je razrađeno u OOIP/POIP i PUIG. > Izraditi i implementirati Plan upravljanja saobraćajem (PUS) za fazu izgradnje (kao dio PUODI) koji sadrži saobraćajne mjere. PUS će morati razmotriti postepeno obustavljanje radova kako bi se zadržao lokalni pristup, budući da ograničenja pristupa mogu uzrokovati privremene gubitke poslovnog prihoda tokom građevinskih radova. > Implementirati Detaljni plan upravljanja građevinskim otpadom (DPUGO) i staviti u funkciju postupke upravljanja otpadom kako bi se izbjeglo neprimjereno odlaganje građevinskog otpada na i oko gradilišta.

4.15 Zdravstveni i sigurnosni rizici za radnike

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
Trenutno ne postoje procjene o broju radnika potrebnih za izgradnju ove dionice autoceste jer će to definisati Izvođač prije početka građevinskih radova ili odakle će oni dolaziti (iako se preporučuje dati prednost zapošljavanju lokalnog stanovništva tokom izgradnje u mjeri u kojoj je to moguće), ali Projekt će zahtijevati veliku radnu snagu za obavljanje različitih zadataka. Za Projekat će biti potreban smještaj za radnike (kampovi).	Izgradnja	Priprema gradilišta, građevinske i operativne aktivnosti te korištenje privremenog smještaja radnika (kampovi) predstavljaju potencijalne rizike za zdravlje, zaštitu i sigurnost građevinskih radnika ako se njima ne upravlja na odgovarajući način.	<ul style="list-style-type: none"> > Razviti i implementirati Plan zaštite zdravlja i sigurnosti na radu i Plan upravljanja požarima i eksplozijama i implementirati specifične mjere zaštite na radu s posebnim fokusom na (ali ne ograničavajući se na): neeksplozivna ubojna sredstva, postavljanje sigurnosnih ograda i znakova upozorenja, upravljanje saobraćajem itd. > Slijediti zakonodavstvo FBiH o radu i zaštiti na radu, kao i odredbu PZ 2 o žalbenom mehanizmu za probleme na radnom mjestu. > Organizovati radničke kampove u skladu s EBRD/IFC smjericama „Smještaj radnika: procesi i standardi“ iz 2009. godine.

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
Također se očekuje da će faza rada stvoriti stalne izravne mogućnosti zapošljavanja za mali broj ljudi koji će raditi na naplatnim stanicama, kao i privremene mogućnosti za vrijeme radova na održavanju.	Korištenje		<ul style="list-style-type: none"> > Uključiti u PUODK posebne zdravstvene i sigurnosne zahtjeve za održavanje cesta. Trebalo bi uključiti (ali ne ograničavati se na): upravljanje opasnim materijalima, upravljanje saobraćajem, rad na visinama, rad u skućenim prostorima, električne opasnosti itd.

4.16 Opasnost od neeksplozivnih ubojnih sredstava (NUS)

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>Dionica autoceste prolazi kroz područje na kojem su se vodile borbe u ratnom periodu 1992.-1995. Na području Polja Bijelog, Prevlja, Mladeškovića i Podgorana postoje sumnjive površine za NUS koje je potrebno pregledati i razminirati. Neka područja će stoga možda trebati deminirati, što će biti poznato nakon što JPAC dobije odobrenje/verifikaciju od Centra za uklanjanje mina u Bosni i Hercegovini (BHMIC).</p> <p>Iako je preostalo područje uz dionicu autoceste proglašeno sigurnim, potrebna je posebna pažnja prilikom izvođenja zemljanih radova i miniranja, a u slučaju sumnje kontaktirati će se BHMIC za dalje upute. Dakle, opasnost od mina i NUS-a predstavlja potencijalni rizik.</p>	Predizgradnja	> Opasnost od NUS-a	<ul style="list-style-type: none"> > U slučaju da postoje minirana područja, osigurati deminiranje prije građevinskih radova u suradnji sa stručnjacima BHMIC-a. > Ugovoriti izvođenje građevinskih radova tek nakon što JPAC dobije odobrenje/ovjeru od BHMIC-a.
	Izgradnja	> Opasnost od NUS-a	<ul style="list-style-type: none"> > Osigurati da operateri opreme prođu obuku za prepoznavanje potencijalnih NUS-a tokom građevinskih radova. > Obratiti posebnu pažnju tokom zemljanih radova i radova miniranja. U slučaju sumnje zaustaviti radove i poslati obavijest BHMIC-u radi konsultacija i daljnjih uputa.

4.17 Kulturno, historijsko i arheološko naslijeđe

Sažetak osnovnih uslova	Faza	Potencijalni utjecaj(i)	Mjere ublažavanja
<p>Šest kulturnih/vjerskih dobara od značaja nalaze se u širem području Projekta – navedeni su od najbližeg do najdaljeg od otiska Projekta:</p> <ul style="list-style-type: none"> > džamija Donje Selo (na oko 30 m od vijadukta koji pripada obilaznici Konjic), > pravoslavno groblje u naselju Donje Selo (oko 110 m od vijadukta obilaznice Konjic), > Još jedno pravoslavno groblje u naselju Mladeskovići (oko 122 m od trase autoceste), > Muslimansko groblje Kuti u naselju Kutilivac (oko 170 m od dionice autoceste), > pravoslavna crkva "Sveta Nedjelja – Bijela" i džamija "Bijela" koje se nalaze u naselju Bijela (oko 415 m, odnosno 467 m od dionice autoceste). <p>Tokom faze izgradnje također je moguće da se pronađu prethodno nepoznata arheološka nalazišta.</p>	<p>Predizgradnja/ Izgradnja/ Korištenje</p>	<p>> Oštećenje vidljivog i zakopanog kulturnog, historijskog i arheološkog naslijeđa</p>	<ul style="list-style-type: none"> > Podnijeti zahtjeve za dobijanje prethodne saglasnosti na Idejne projekte od Federalnog zavoda za zaštitu spomenika. > U Glavni projekt uključiti sve mjere prema uputama Zavoda i poduzeti eventualna preventivna arheološka istraživanja prema zahtjevu Federalnog zavoda za zaštitu spomenika i o rezultatima istraživanja obavijestiti Zavod. > Komunicirati sa Parohijom i Islamskom zajednicom u Konjicu kroz individualne sastanke o Projektu, rizicima i smetnjama. > Osigurati alternativni pristup džamiji i pravoslavnom groblju u naselju Donje Selo, pravoslavnom groblju u naselju Mladeškovići i muslimanskom groblju u naselju Kutilivac u slučaju ograničenja pristupa. > Postaviti informacije o žalbenom mehanizmu na ulazima u džamiju i grobljima, kao i gradilištima. > Postaviti info-table na gradilištima i bogomoljama. > Osigurati da Izvođač razvije Proceduru za slučaje pronalaskе i obučava relevantno osoblje o zahtjevima prije bilo kakve pripreme gradilišta i građevinskih radova. > Implementirati PUIG, naročito odredbe o stalnim konsultacijama i angažmanu s pogođenim stranama prije, tokom i nakon radova koji se izvode u blizini lokacija od interesa.

5 Objavljivanje i komunikacija

Detaljan plan interesnih grupa (PUIG) razvijen je za ovaj Projekat, koji navodi program uključivanja interesnih grupa i komunikaciju, uključujući pristup žalbenom mehanizmu Projekta. Jedinica za implementaciju projekta (JIP) za ovu dionicu autoceste bit će odgovorna za provedbu Projekta, uključujući provedbu PUIG, pod nadzorom Zajmodavaca.

Sve pritužbe i upiti se mogu poslati na sljedeće kontakt podatke:

*Autoceste Federacije Bosne i Hercegovine
Na ruke: Kontakt osoba za pritužbe
Adresa: Adema Buća 20, 88000 Mostar
Hamdije Kreševljakovića 19, 71000 Sarajevo
Tel: +387 36 512 300
Fax: +87 36 512 301
E-mail: pritužbe@jpautoceste.ba*

Sažetak svih zahtjeva za angažmanom zainteresovanih strana i objavljivanjem, koji su detaljno navedeni u PUIG, dat je u tabeli 4 ispod.

Tabela 4: Sažetak zahtjeva za angažmanom zainteresovanih strana i objavljivanjem

Br.	Aktivnost	Vremenski raspored i drugi detalji	Odgovornost
TOKOM FAZE PRIPREME SPUOD DOKUMENTACIJE			
1	<p>Osigurati da se sljedeća Projektna dokumentacija objavi na web stranicama JPAC-a, Grada Mostara i Grada Konjica:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Ovaj Plan uključivanja interesnih grupa, > Studija procjena utjecaja na okoliš i društvo (SPUOD), uključujući Plan za upravljanje okolišem i društvom, > Obrazac za pritužbe i letak za pritužbe, > Netehnički sažetak okolišne i društvene procjene Projekta, > Okolišni i društveni akcioni plan (ODAP), > Plan upravljanja biodiverzitetom (PUB), > Okvir za otkup imovine i preseljenje i budući Planovi otkupa imovine i preseljenja (pogledati stavku 2 dole vezanu za Planove). <p>Odštampati i čuvati štampane kopije dokumenata u prostorijama JPAC-a (u uredima Mostar i Sarajevo), Grada Mostara i Grada Konjica.</p>	<p>Sve dostupne projektne informacije i dokumente bit će objavljeni javnosti čim budu dostupne, tj. najmanje 7, ali po mogućnosti 14 dana prije javnog sastanka.</p> <p>Dokumenti će se javno objaviti na web stranicama JPAC-a, Grada Mostara, grada Konjic i EBRD-a i EIB-a tokom 120 kalendarskih dana prije razmatranja Projekta od strane Odbora direktora EBRD-a, te će ostati javno dostupni tokom cijelog trajanja Projekta.</p> <p>Informacija o dostupnosti projektnih dokumenata bit će objavljena u lokalnim medijima.</p>	JIP
2	<p>Sprovoditi ciljane konsultacije i uključivanje vlasnika/korisnika zemljišta čija će imovina biti eksproprisana tokom izrade budućih Planova za otkup imovine i preseljenje (intervjui sa domaćinstvima, diskusije u fokus grupama, intervjui sa ključnim interesnim grupama)</p>	<p>Tokom pripreme Planova za otkup imovine i preseljenje</p>	JIP
3	<p>Organizovati najmanje dva javna konsultativna sastanka, jedan u Mostaru i jedan u Konjicu, tokom pripreme Projekta (ali prije početka građevinskih radova).</p> <p>Podsticati javnost da daje pismene prijedloge i komentare.</p> <p>Osigurati blagovremen pristup dokumentima prije sastanaka (najmanje 7, ali po mogućnosti 14 dana unaprijed).</p>	<p>Interesne grupe će biti informisane o tačnom datumu, vremenu i mjestu održavanja sastanaka, ali najmanje sedam dana (po mogućnosti 14 dana) unaprijed, kroz objavljivanje na web stranicama JPAC-a, Grada Mostara i Grada Konjic, Facebook stranice JPAC-a, kao i putem 5 MZ i lokalnih medija.</p>	JIP

Br.	Aktivnost	Vremenski raspored i drugi detalji	Odgovornost
4	<p>Objaviti sažeti izvještaj o svim diskutovanim pitanjima, s pojašnjenjima zašto su dati prijedlozi prihvaćeni ili odbijeni.</p> <p>Organizovati odvojene diskusije u manjim grupama s ranjivim grupama/njihovim predstavnicima na lokacijama koje omogućuju lakši pristup onima čije su mogućnosti putovanja mogu biti ograničene (u prostorijama MZ).</p>	Interesne grupe će biti informisane o tačnom datumu, vremenu i mjestu održavanja sastanaka, ali najmanje sedam dana (po mogućnosti 14 dana) unaprijed, kroz MZ	JIP
5	<p>Objaviti sažeti izvještaj o svim diskutovanim pitanjima, s pojašnjenjima zašto su dati prijedlozi prihvaćeni ili odbijeni.</p> <p>Organizovati druge individualne konsultativne sastanke.</p>	Po potrebi ili na zahtjev JPAC-a, Grada Mostara, Grada Konjic ili bilo koje druge identifikovane interesne grupe/pojedinca	JIP
6	Dokumentovati sva mišljenja, primjedbe i moguća rješenja u vezi sa Projektom koja su interesne grupe iznijele tokom konsultativnih sastanaka, a nakon toga iste adresirati na odgovarajući način.	Nakon aktivnosti uključivanja	JIP
TOKOM FAZE PROJEKTOVANJA			
7	<p>Organizovati konsultacije sa gradskim vlastima i MZ-ovima o svim pitanjima od značaja za zajednicu, uključujući ali ne ograničavajući se na pitanja planiranih novih lokalnih puteva i podvožnjaka/nadvožnjaka (razmatranje dovoljnosti, dimenzija i sigurnosti) s ciljem jasnog predstavljanja planirane dodatne infrastrukture, čuti stavove lokalnog stanovništva u vezi sa pitanjima pristupa i izvršiti eventualne promjene u mjeri u kojoj je to izvodljivo, kako bi se zadovoljile njihove potrebe.</p> <p>Dokumentovati sva mišljenja, komentare i moguća rješenja u vezi s projektom, a koje interesne grupe iznesu tokom konsultativnih sastanaka i iste adekvatno riješiti. Objaviti sažeti izvještaj o svim diskutovanim pitanjima.</p>	Tokom procesa projektovanja	JIP (zajedno sa projektantima)
8	Konsultovati se sa javnim komunalnim preduzećima tokom faze planiranja o tome kako upravljati svim planiranim ili neplaniranim	Tokom procesa projektovanja	JIP (zajedno sa projektantima)

Br.	Aktivnost	Vremenski raspored i drugi detalji	Odgovornost
	prekidima, u cilju smanjenja i ublažavanja utjecaja povezanih sa prekidima u komunalnim uslugama		
PRIJE POČETKA GRADNJE			
9	Objaviti informacije o opsegu, vremenu i trajanju planiranih građevinskih radova, kao i svih eventualnih očekivanih prekida i smetnji, putem web stranica JPAC, Grada Mostara i općine Konjic, oglasnih ploča pet MZ, bogomolja, domova zdravlja, javnih objekata i drugih objekata u zajednici.	Dvije sedmice prije početka građevinskih radova	JIP
10	Direktna komunikacija sa vjerskim zajednicama putem grupnih ili individualnih sastanaka (licem u lice ili telefonom)	Prije početka radova	JIP
TOKOM GRADNJE			
11	Održati najmanje jedan javni konsultacijski sastanak za svaku poddionicu (u Mostaru ili u Konjicu – koja god je bliža poddionici) kako bi se predstavio napredak Projekta, te se dobile povratne informacije o utjecajima građevinskih radova. Najaviti i organizovati sastanke na isti način kao što je predviđeno za sastanke planirane tokom faze SPUOD.	Tokom građevinskih radova	JIP (zajedno s Izvođačem)
12	Pravovremeno informisati lokalne zajednice o planiranim prekidima vodosnabdijevanja i pogoršanju kvaliteta vode u slučaju slučajnog zagađenja ili privremenog zamućenja	Tokom građevinskih radova	JIP (zajedno s Izvođačem)
13	Osigurati da se detalji o mehanizmu za žalbe objave na gradilištima, bogomoljama, online, kod nadležnih organa, u javnim zgradama/objektima u području projekta	Tokom građevinskih radova	JIP (zajedno s Izvođačem)
14	Redovno komunicirati sa javnim komunalnim preduzećima tokom radova u blizini javnih komunalnih instalacija kako bi se smanjili rizici od slučajnih prekida.	Tokom građevinskih radova	JIP (zajedno s Izvođačem)
KONTINUIRANO			
15	Objavljivati informacije o napredovanju Projekta na web stranici JPAC-a.	Periodično	JIP