

Implementacija Akcionog plana upravljanja

IPAM Predmet 2020/06

49058 Koridor Vc FBH - Dio 3

Izveštaj o aktivnosti 1 MAP-a

Septembar 2024

POSTUPAK ODABIRA TRASE CESTE I PREGLED MJERA UBLAŽAVANJA

Ovaj dokument je pripremljen kako bi pružio ažurirane mjere upravljanja provedene u skladu s dogovorenim Akcionim planom upravljanja (MAP) na Projektu koridora Vc u Federaciji Bosne i Hercegovine (FBH) DTM broj 49058. Predmet IPAM za ovaj projekt je pokrenut 2020. godine i dodijeljen mu je broj predmeta 2020/06. Dokumenti o IPAM procesu, uključujući žalbu, izvještaj o usklađenosti, odgovor uprave i dogovoreni akcioni plan, mogu se pronaći na sljedećem linku. <https://www.ebrd.com/work-with-us/projects/ipam/2020/06.html>

Dogovoreni akcioni plan upravljanja (MAP) za ovaj projekat uključuje pet specifičnih preporuka za projekat uz koje je predložen i dogovoren niz mjera. Ovaj sažeti dokument pripremljen je kako bi pružio Izvještaj o napretku u provedbi radnji za rješavanje dogovorenog Akcionog plana upravljanja (MAP) za predmet 2020/06.

Preporuka 1

Postoje tri mjere (1.1, 1.2 i 1.3) u usaglašenom MAP-u za Preporuku 1 ovog projekta. Ove aktivnosti su razmotrene u nastavku.

Preporuka 1, Aktivnost 1.1. *Uprava će pripremiti sažeti dokument zasnovan na podacima sadržanim u postojećim ESIA i MCA-ovima koji jasno ocrtava proces odabira trase i kako je hijerarhija ublažavanja primijenjena u odabiru trase. Ovaj dokument će također istaknuti prateće podatke predstavljene u ESIA i mjere ublažavanja primijenjene na trasi. Ažurirani podaci i informacije će biti uključeni u ovaj sažeti dokument, gdje su dostupni, i uzeti u obzir pri procjeni potrebe za dodatnim mjerama ublažavanja.*

U nastavku su opisane različite radnje koje su provedene za rješavanje Aktivnosti 1.1.

Sažetak odabira trase iz MCA-a i ESIA-e

Kao što je predstavljeno u ESIA-i za projekat, zadatak analize trase i odabira za ovaj dio projekta bio je dinamičan proces koji je trajao više od decenije (između 2005. i 2017.), prije uključivanja EBRD-a. Proces odabira trase za cijeli projekat Koridora Vc započet je prvo na makro nivou (počevši od cjelokupne dužine projekta koji povezuje Budimpeštu (Mađarska) sa Lukom Ploče (Hrvatska), a zatim se rješava na državnom i entitetskom nivou (to jeste oko 335 km kroz Federaciju Bosne i Hercegovine (FBH)). Na nivou države, projekat je podijeljen na upravljive dionice dužine od 20 do 30 km, a ove dionice su dalje podijeljene na poddionice kojima se može upravljati za ugovore o izgradnji, i uzimajući u obzir raspoloživa finansijska sredstva, obično na dužinu od 10 km ili manje. Ovaj segmentirani pristup omogućava fazni pristup cjelokupnom

projektovanju i izgradnji ovog značajnog infrastrukturnog projekta za FBH, najvećeg pojedinačnog razvoja infrastrukture u historiji entiteta FBH.

Ukupna izgradnja svake dionice i poddionice zahtijeva brojne faze (koje se često preklapaju), kao što su:

- Idejni projekat;
- Procjena na osnovu idejnog projekta;
- Projektne dozvole;
- Glavni projekat;
- Tender i izbor Izvođača;
- Izgradnja;
- Zapošljavanje; i,
- Funkcioniranje i održavanje.

Ovaj segmentirani pristup omogućava progresivnu implementaciju projekta, budući da ne bi bilo moguće pokušati projektirati i izgraditi cijeli projekat odjednom, s obzirom da u zemlji nije bilo (i nema) dovoljno finansijskih ili tehničkih resursa koji bi to omogućili. Shodno tome, projekat unutar FBH je trenutno u različitim fazama razvoja, sa preko 100 km trenutno u fazi funkcioniranja i održavanja, dok su druge dionice u fazi aktivne izgradnje, a ostale dionice (kao što je dionica Mostar jug-Tunel Kvanj, odnosno Tranša 2 Koridora Vc, dio 3 – OpID 49058) su u fazi tendera/odabira izvođača bez aktivne izgradnje.

Ovaj segmentirani pristup ima implikacije na implementaciju projekta. Na primjer, makro trasa mora biti uspostavljena i dogovorena u ranoj fazi procesa s određenim karakteristikama, kao što su lokacije međunarodnih prijelaza dogovorene i „fiksirane” u smislu lokacije u ranoj fazi procesa sa susjednom državom (dva međunarodna prijelaza sa Hrvatskom). Dok ovaj pristup segmentiranog razvoja omogućava razvoj projektovanja kroz analizu trase i preciziranje, postoje trenuci kada određeni elementi projektovanja postaju fiksni ili zaključani. Primjeri kada elementi projektovanja postaju zaključani ili „fiksni“ su sljedeći:

- Dogovaranje lokacija međunarodnih prelaza;
- Dogovaranje određenih elemenata projektovanja, kao što su glavni tuneli i mostovi, kako bi se osigurala veza sa susjednim dionicama; i,
- Dogovaranje konačnog projektovanja za datu dionicu; tada će susjedne dionice (koje možda nisu bile podvrgnute konačnom projektovanju) biti potrebne da se povežu na ovu dionicu gdje je konačno projektovanje fiksirano.

Iako ovaj segmentirani pristup zahtijeva fiksiranje različitih lokacija u različitim fazama razvoja, ovo također omogućava iterativni pristup preciziranju trase na područjima koja nisu ograničena karakteristikama kao što su međunarodni prijelazi, tuneli, veliki mostovi ili susjedni dijelovi gdje je projektovanje završeno. Predmetna dionica prošla je dug period analize i usavršavanja trase; međutim, u vrijeme kada je EBRD razmatrao finansije, trasa je odabrana i Vlada FBH je odabir smatrala konačnim. Proces usavršavanja trase je razmotren u nastavku.

Kao što je predstavljeno u ESIA-i, dio ovog projekta razmatran je od 2005-2006. Relevantne informacije o ovoj trasi tokom ovog vremenskog perioda, kao što je predstavljeno u ESIA-i, navedene su u nastavku:

2003	Ministarstvo prometa i komunikacija FBH usvojilo je Odluku o javnom interesu za izgradnju autoceste Vc na osnovu dodijeljene koncesije, i pristupilo nabavci za izradu prostorne, planske i tehničke dokumentacije za autocestu.
2005/2006	Prva analiza cijelog LOT-a 4 (uključujući i predmetni segment). Poželjna trasa kroz Mostarsko polje. Recenzenti projekta su se usprotivili ruti oko Počitelja i Blagaja. Izrađen idejni projekat za dionicu kroz Mostarsko polje.
2007	Završena procjena uticaja na okoliš za cijeli koridor u FBH. Za to nisu izdate nikakve dozvole.
2008	Početak izrade prostornog plana za koridor Vc. Prvi zahtjev za preuređenje dionice oko Blagaja i Počitelja.
2010	Lot 4 je dalje podijeljen na Lotove 5, 6 (sadrži trenutni projekat) i 7
2011	Druga multikriterijska analiza (MCA) završena je odabirom trase kroz zaleđe Blagaja. U sklopu ovog procesa izbjegava se plodno zemljište Mostarskog polja iako je trasa 3km duža. Promijenjena je i lokacija petlje Mostar-jug.
2011	Vlada FBH usvojila je prijedlog Prostornog plana za autocestu Vc 2008-2028 nakon procesa zakonskih konsultacija.
2015	Treći MCA sproveden, jer je trasa odabrana 2011. uključivala očigledna prostorna ograničenja i neodgovarajuće tehničke elemente i komponente sa prevelikim investicionim i operativnim troškovima. Ova analiza uključila je alternativu počevši od nove lokacije petlje Mostar-jug (izgrađene 2011.) prema blizini aerodroma Mostar koja prelazi Bunu i Bunicu do Stanojevića gdje bi se spojila na susjednu dionicu prema jugu.
2016	Daljnji MCA je završen procjenom preferiranih varijanti iz 2006., 2011. i 2015. Proces predlaže odabir varijante koja prolazi u blizini aerodroma Mostar i izbjegava zaleđe Blagaja. Vlada FBH usvojila je izmjene i dopune Prijedloga prostornog plana za područja od posebnog interesa za koridor Vc FBH 2008-2028. Ovim izmjenama izmijenjeno je 60% trase u odnosu na trasu i prostorni plan usvojen 2011.

2017	<p>Dovršen je još jedan MCA kako bi se trasa u blizini aerodroma uporedila sa trasom koja ide zapadno od rijeke Neretve. U ovoj analizi, trasa u blizini aerodroma Mostar je malo izmijenjena u odnosu na prethodnu verziju, i ova alternativa je uključivala mostove preko Bune i Bunice.</p> <p>Trasa koja je uključivala dio sa zapadne strane Neretve zahtijevala je izgradnju dva velika mosta preko Neretve i tri dionice tunela.</p> <p>MCA-om je ponovo zaključeno da je najbolja opcija trasa u blizini aerodroma Mostar.</p> <p>Parlament FBH usvojio je revidirani prostorni plan za koridor Vc nakon procesa zakonskih konsultacija.</p>
2018	<p>Na osnovu rezultata različitih MCA i nakon što je Vlada FBH odobrila izmijenjeni prostorni plan, započeto je idejno rješenje dionice od Mostar-jug do Tunela Kvanj. U to vrijeme izvršene su dodatne izmjene na dionici kod aerodroma Mostar i kod sela Malo Polje.</p> <p>ESIA je tada započeta na ovoj izmijenjenoj dionici Mostar jug - tunel Kvanj.</p>

EBRD procjena završenog procesa odabira trase (Multikriterijska analiza (MCA)) i primjena hijerarhije ublažavanja

Prvi korak u okolišnoj procjeni EBRD-a ovog projekta bio je revizija prethodnih procjena i odabir trase kako bi se potvrdilo da je robusna analiza završena i rezultirala odabirom prihvatljive trase. Ovo ne zahtijeva preispitivanje beskonačnog broja alternativa niti rezultira odabirom alternative bez potencijalnih uticaja. Umjesto toga, ovo zahtijeva pregled razumnog broja alternativa za koje se smatra da su teoretski izvodljive u smislu tehničkih, finansijskih, društvenih i okolišnih aspekata. U skladu sa hijerarhijom ublažavanja, ovaj korak je namijenjen odabiru trase koja u ravnoteži (uzimajući u obzir tehnička, finansijska, društvena i okolišna pitanja) ima najmanji ukupni uticaj. Ovo uključuje izbjegavanje fatalne greške, odnosno značajnog uticaja koji se ne može ublažiti nižim nivoima hijerarhije ublažavanja (uključujući ublažavanje, upravljanje i praćenje) do prihvatljivog nivoa.

Na osnovu EBRD pregleda svih dostupnih dokumenata, naše razumijevanje procesa procjene trase je sljedeće:

- 2005. godine završena je prva analiza potencijalnih alternativa koja predlaže da bi trebalo usvojiti trasu kroz Mostarsko polje.
- 2008. godine započet je proces izrade prostornog plana. Uporedo sa ovim procesom, predloženo je da se preispitaju alternative trase kako bi se uključila trasa iza Blagaja, u zaleđu, čime bi se izbjegla izgradnja na poljoprivrednom zemljištu kako to zahtijeva trasa Mostarskog polja.

- 2010. godine, autocesta na ovom području podijeljena je na tri manje Parcele, a započeto je projektovanje za dvije od tri dionice, Mostar sjever-Mostar jug i Mostar jug-Počitelj. Ovo bi omogućilo JPAC-u da započne eksproprijaciju i izdavanje dozvola za ove manje upravljive dionice.
- 2011. završen je drugi MCA, upoređujući prvobitnu trasu Mostarskog polja sa grebenskom trasom koja se nalazi u zaleđu iza Blagaja. U ovoj analizi favorizirana je grebenska trasa, jer ova trasa izbjegava uticaj na poljoprivredno zemljište, a zbog udaljenosti od naseljenih područja ova opcija je imala povoljnu ocjenu u odnosu na buku i kvalitet zraka. Nadalje, trasa Mostarskog polja bila je lošije rangirana zbog toga što je gotovo u potpunosti izgrađena na površini zemlje, čime nije omogućen slobodan prolaz ispod autoceste. Zbog topografije na grebenskoj trasi neke dionice su uzdignute, čime je omogućen prolaz ispod.
- Prepoznato je da grebenska trasa nije idealna jer su troškovi bili visoki i bilo je mnogo tehničkih izazova sa ovom opcijom. Mnogo toga je zbog topografije koja je omogućavala prolaz ispod kada je bilo potrebno da se uzdignute dionice protežu kroz vododerine ili jaruge. Na osnovu toga, razmatrana je nova trasa sa ciljem smanjenja troškova i tehničkih izazova grebenske trase, uz istovremeno minimiziranje značajnog korištenja poljoprivrednog zemljišta povezanog s trasom Mostarskog polja. EBRD-u je također saopšteno da je nakon MCA 2011. godine, od zajednice pristiglo mnogo komentara da grebenska trasa nije favorizovana zbog nedostatka pristupa za stanovništvo koje živi u dolini. Na osnovu ovih faktora identifikovana je trasa aerodroma Ortiješ. Zatim je završen treći MCA upoređujući prvobitnu trasu Mostarskog polja, grebensku trasu iza Blagaja i novu trasu aerodroma Ortiješ . Ovaj izvještaj je završen u decembru 2016. godine, a trasa aerodroma Ortiješ je predstavljena kao najpovoljnija.
- U 2017. završen je još jedan MCA za procjenu trase aerodroma Ortiješ do nove opcije koja je identifikovana u dolini, i koja bi prelazila na zapadnu stranu rijeke Neretve u blizini ušća Neretve u Bunu, a zatim prelazila nazad do istočne strane Neretve u blizini aerodroma za spajanje na dionicu Mostar sjever - Mostar jug. Još jednom, trasa aerodroma Ortiješ bila je superiorna uglavnom zbog tehničkih izazova i visokih troškova prijelaza Neretve bez značajne okolišne ili društvene prednosti.

Kao što je gore sažeto, u periodu od 2005. do 2018. godine završene su brojne MCA studije kako bi se podržao izbor najbolje trase autoputa u regionu, i predmetna dionica. Konkretno, dokument pod nazivom *Multikriterijska analiza za dionicu autoceste Koridor Vc: Mostar – Počitelj, Procjena i poređenje varijanti i prijedlog za izbor varijante trase, Sarajevo, decembar 2016.*, je detaljno razmotren, jer je ovaj dokument bio izvor za odabir trase na ovom području (što je dodatno verificirano u MCA 2017). Ovaj MCA uključio je ocjenu sve tri varijante za ovu dionicu, uključujući: originalnu trasu Mostarskog polja, grebensku trasu iza Blagaja i trasu koja se nalazi u blizini aerodroma Ortiješ. Ovaj MCA dokument postavlja metodologiju i kriterije koji se primjenjuju za procjenu i odabir trase.

Nakon detaljnog pregleda različitih dokumenata koji se odnose na odabir trase, EBRD je uvjeren da je najbolja trasa zaista odabrana, o čemu svjedoči sljedeće:

1. Proces odabira trase bio je iterativni proces rađen nekoliko godina, koji je uključivao procjenu tehničkih, okolišnih i ekonomskih kriterija vođenih Dobrom Međunarodnom Praksom (GIP) kako bi se osigurao izbor najbolje trase. Ovaj proces je slijedio proces hijerarhije ublažavanja

primjenom principa izbjegavanja. Prva odabrana alternativa (Mostarsko polje) bila je skoro u potpunosti raspoređena na poljoprivrednim poljima. Ova poljoprivredna polja su cijenjena od strane mjesne zajednice i stoga je, kako bi se ona izbjegla, izrađen plan grebenske trase i uključen u MCA 2011.

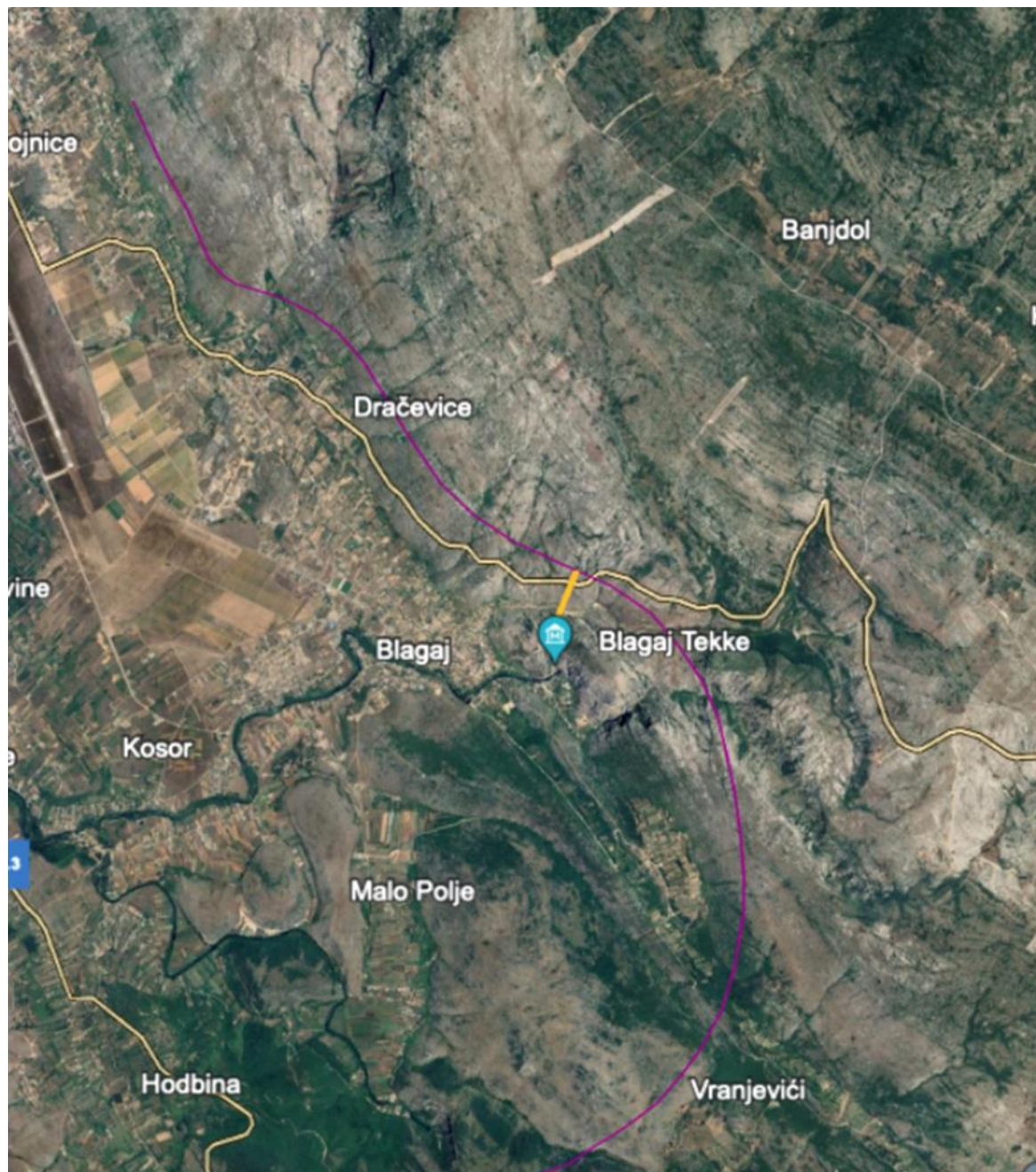
2. MCA iz 2011. godine predložila je grebensku trasu; međutim, ova trasa nije ostvarila većinsku podršku društva, (jer ne bi bila dostupna mjesnoj zajednici, niti bi ublažila saobraćajne gužve u dolini) i bila je povezana sa visokim troškovima i tehničkim izazovima zbog terena u grebenu. Iako nije dio MCA analize, EBRD napominje da se grebenska trasa također oslanja na prirodno stanište koje je uglavnom nepromijenjeno, i prolazi neposredno iznad izvora Bune i Bunice. Zbog visoke cijene, tehničkih izazova i izolovane grebenske trase, tražile su se daljnje trase koje bi izbjegle ove probleme. Tada je za razmatranje razvijena trasa aerodroma Ortiješ. Kao što je gore spomenuto, trasa aerodroma Ortiješ je odabrana na osnovu MCA iz 2016. godine. Iako su se ova analiza i odabir u velikoj mjeri oslanjali na tehničke i ekonomske kriterije (u stvari, grebenska trasa je imala nešto bolji rezultat po pitanjima okoliša), odluka je donesena korištenjem GIP-a i kombiniranjem svih kriterija MCA, uključujući tehničke, ekonomske, okolišne i društvene, a ne odabirom jednog ili dva po želji.

3. Konačno, u MCA 2017. pregledana je daljnja trasa u odnosu na trasu aerodroma Ortiješ, kako bi se utvrdilo da li bi dolinska trasa koja prelazi rijeku Neretvu bila povoljna. Ponovo je trasa aerodroma Ortiješ rangirana kao bolja. Na osnovu pregleda dostupne dokumentacije, EBRD je zaključio da su pri odabiru trase za ovaj projekat korišteni principi Dobre Međunarodne Prakse (GIP). MCA je primijenila robusnu metodologiju s jasnim kriterijima i transparentnom metodom ocjenjivanja i rangiranja alternativa. Pristup je također bio sveobuhvatan i jasno je da je, kada su se pojavili neprihvatljivi problemi u vezi sa trasom, završen dalji rad na pronalaženju bolje alternative. To pokazuje činjenica da se željena trasa mijenjala tri puta, uvijek iz opravdanih razloga. Ovaj proces, iako se kao takav ne spominje u MCA, primjer je izbjegavanja, što je prvi korak u hijerarhiji ublažavanja, kako to zahtijeva EBRD.

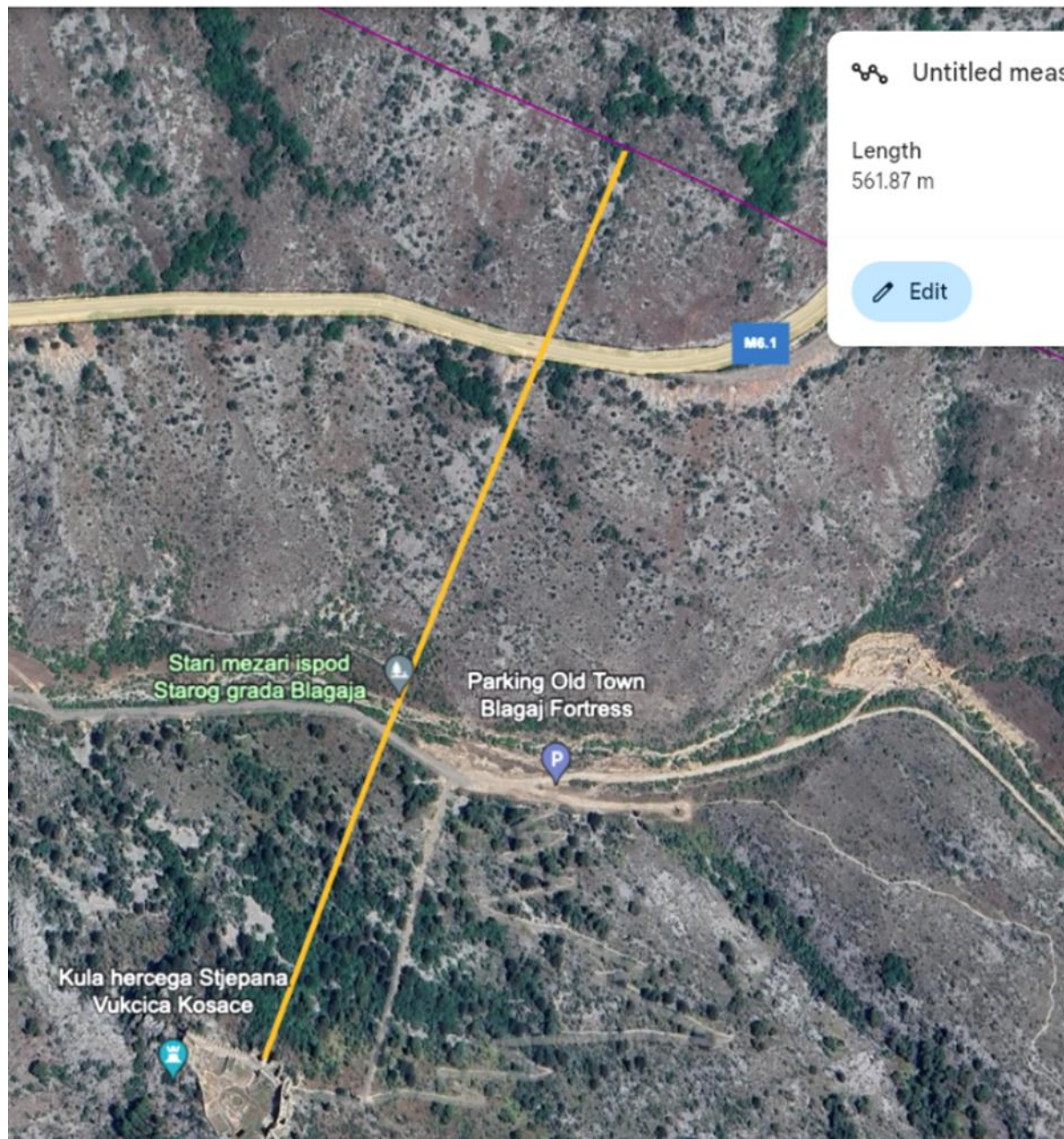
Pored primjene GIP-a i izbjegavanja koje je JPAC pokazao u svom MCA procesu, kao dio procjene projekta, EBRD je pregledao podatke predstavljene u MCA izvještajima kako bi procijenio proces odabira iz drugačije perspektive koja je u pogledu primjene EBRD-ove Okolišne i društvene politike (ESP). Kao dio ovog pregleda, EBRD smatra da je pregled alternativa bio robusan postupak, pregledajući brojne izvodljive alternative i uzimajući u obzir širok spektar varijabli za donošenje odluke. Nadalje, u smislu Okolišne i društvene politike EBRD-a, prepoznato je da je jedan od glavnih potencijalnih uticaja (ako ne i glavni uticaj koji se ne može ublažiti) ovog projekta povezan sa otiskom projekta (uključujući i zemljište potrebno za pristupne ceste) i uticaje na prirodna staništa/šumu koja će se vjerovatno smatrati Kritičnim Staništem prema PZ 6. Imperativ EBRD ESP-a je izbjegavanje uticaja na kritična staništa, a to se može dogoditi samo kada nema razumnih alternativa. Nadalje, u skladu s Globalnim Okvirom za Biodiverzitet i globalnim naporima da se postignu pozitivni rezultati po prirodu, treba izbjegavati uticaje na prirodna staništa, posebno kada postoje alternative za izgradnju koje mogu iskoristiti područja koja su već izložena antropogenim uticajima. U tom pogledu, odabrana trasa zračne luke Ortiješ očito je bolja alternativa (s obzirom na sva pitanja). Podaci prikazani u MCA (2016.) potvrđuju da odabrana trasa izbjegava 26% (165 ha) više prirodnog staništa (šumskog područja) u usporedbi s onim na koje utječe grebenska trasa. Ovaj pristup, naravno, može rezultirati zamjenom uticaja na okoliš

za društvene utjecaje (ekonomsko raseljavanje); međutim, ovi društveni uticaji su ekonomski i stoga se smatraju prihvatljivim jer su bili ili će biti pošteno kompenzirani ili izjednačeni na osnovu EBRD-ove pune zamjenske cijene kako je predstavljeno u Planu otkupa zemljišta i obnavljanja sredstava za život. Drugi aspekt izbjegavanja na odabranoj trasi odnosi se na gustu pojavu obilježja kulturne baštine na grebenskoj trasi. Brojni su primjeri značajnih kulturnih obilježja duž trase grebena, kao što je prikazano na slikama ispod i dokumentovano u MCA 2016.

Slika 1 prikazuje glavnu grebensku trasu iz MCA 2016 (Google Earth)



Slika 2 prikazuje udaljenost između Grebenske trase i primjera značajnih kulturnih resursa (Google Earth)



Još jedan osjetljivi okolišni receptor koji treba uzeti u obzir na trasi je prisustvo rijeka Bune i Bunice, koje se smatraju kritičnim staništem u ESIA. Moglo bi se pretpostaviti da kako odabrana trasa prelazi ove elemente, da će ona uticati na njih, dok trasa grebena može izbjeći uticaj na ove elemente. Iako odabrana trasa zaista prelazi ove elemente, uticaji će biti izbjegnuti jer će autoput biti izgrađen pomoću mosta/vijadukta u ovim područjima, a neće biti dozvoljena gradnja u aktivnom riječnom kanalu ili promjena toka rijekama. Ovo je bila glavna promjena projektovanja koja je implementirana kroz ESIA proces i rezultirala je značajnim povećanjem troškova, dok je omogućila da se projektom izbjegnu kritična staništa ovih riječnih sistema. Stoga će se izbjeći direktni uticaji na kritična staništa vezani za izgradnju i rad, u skladu sa zahtjevima PR6. Ovo je bila skupa promjena projektovanja koju je napravio JPAC kako bi se omogućilo izbjegavanje ovih osjetljivih elemenata. Dok trasa grebena ne prelazi zaista rijeku Bunu ili Bunicu, ova trasa prelazi u drenažno područje izvorišta rijeka, i kao što je prikazano na Slikama 1 i 2 iznad, ovo su značajne topografske karakteristike koje se ne mogu obuhvatiti bez aktivne izgradnje potpora izravno u drenaže. Stoga ova trasa ne izbjegava striktno ove elemente, tako da ne vidimo nikakvu korist od te trase u pogledu potencijalnih uticaja na ova vodna tijela. U smislu ukupnih uticaja na biodiverzitet, odabrana trasa prati hijerarhiju ublažavanja izbjegavanjem uticaja na prirodna staništa/šumske površine, i izbjegavanjem uticaja na Bunu i Bunicu korištenjem uzdignutih dionica bez izgradnje unutar riječnog kanala.

Ukratko, procjena trase za projekat Koridora Vc u FBiH je rađena godinama i vremenom se razvijala, uglavnom počevši na makro nivou i završavajući na mikro nivou, iako se mikro preusmjeravanje još uvijek razmatra na mjestima gdje je dozvoljeno po statusu projekta, dozvole i odobrenja. Kada je projekat podnesen za finansiranje EBRD-a, usklađivanje trase je završeno i nije se moglo mijenjati. Kao dio procjene projekta, završeni MCA-ovi su pregledani i utvrđeno je da predstavljaju robustan i metodičan pristup pregledu i odabiru alternativa. Nije se smatralo da su fatalne greške povezane s odabranom trasom i nije bilo naznaka da postoji bolja alternativna trasa. Tek nakon donošenja ove odluke na osnovu dostupnih podataka, EBRD je mogao pristati na odabranu trasu.

EBRD pregled ESIA-e i predloženih mjera ublažavanja

Nakon ove potvrde odabira trase, EBRD-ova procjena ovog projekta fokusirala se na pregled ESIA-e kako bi se procijenila ukupna usklađenost sa zahtjevima EBRD-a i da bi se potvrdilo/verifikovalo da je odabrana trasa bila odgovarajuća na osnovu detaljnih i ažuriranih informacija prikupljenih u ESIA. Kao što je gore istaknuto, proces odabira trase koristio je element izbjegavanja iz hijerarhije ublažavanja, a ESIA proces je korišten za primjenu drugih elemenata ublažavanja, upravljanja i praćenja (sa nekim mogućnostima za mikro preusmjeravanje kao dio optimizacije trase kako bi se izbjegle specifične lokalne karakteristike). Ovaj proces je sažet u nastavku.

Nakon pregleda procesa odabira trase, EBRD pregled ESIA-e fokusirao se na sljedeće:

1. U smislu cjelokupnog pregleda ESIA-e, potvrditi usklađenost sa Provedbenim zahtjevima;
2. U smislu odabrane trase (pošto je ona odabrana prije ESIA-e) ogledalo se sljedeće:

- Da li postoje fatalne greške povezane sa odabranom trasom; i,
- Da li se preostali (tj. nakon primjene mjera ublažavanja) uticaji smatraju prihvatljivim.

EBRD je pregledao nacrt ESIA-e i dao komentare ENOVA-i koja je ove komentare obrađivala u konačnom izvještaju. Nakon potvrde da su prethodni komentari obrađeni, EBRD je smatrala da je ESIA prikladna za svrhu javnih konsultacija. ESIA je objavljena za konsultacije 21. jula 2020.

U smislu potencijalnih fatalnih nedostataka u odnosu na odabranu trasu, državno ili međunarodno zaštićeno područje ili prisustvo kritičnog staništa (prema EBRD PZ 6) može predstavljati fatalnu grešku za trasu. Detaljan rad koji je završen u ESIA-i potvrdio je da ne postoji kritično stanište ili zaštićeno područje na državnom nivou na koje utiče odabrana trasa. Kao što je dokumentovano u ESIA-i, jedino kritično stanište povezano s odabranom trasom bila bi vodena staništa Bune i Bunice. Kao što je ranije spomenuto, iako grebenska trasa ne prelazi aktivne riječne kanale, ova trasa ne izbjegava potencijalne uticaje na ovo kritično stanište jer se vrhovi ovih drenaža protežu do grebena i bili bi presijecani grebenskom trasom, i građevinske aktivnosti ne bi mogle izbjeći ove drenaže. Nadalje, dionice autoputa koje prelaze ove potoke sa odabranom trasom biće uzdignute na način da se izbjegn timer uticaji na ove elemente tako što će se graditi uzdignuto iznad potoka, bez izgradnje u okviru aktivnih drenažnih kanala i obaln timer rastinja. S obzirom na to, pregled ESIA-e je potvrdio da nema fatalnih grešaka povezani timer s odabranom trasom. Ovo je dalje potvrđeno diskusijom o uticajima projekta, mjerama ublažavanja i preostalim uticajima datim u nastavku.

Odjeljak 7 iz ESIA-e navodi procjenu okolišnih i društvenih uticaja. Kao što je prikazano u ESIA-i, detaljan proces je primijenjen na procjenu potencijalnih uticaja počevši od procjene magnitude, uzimajući u obzir razmj er, trajanje, prostorni opseg, reverzibilnost, vjerovatnoću i usklađenost sa pravn timer standardima. Da bi se olakšala strukturirana procjena uticaja, primijenjen je kvalitativni pristup koji rangira magnitudu kao zanemarljivu, manju, umjerenu ili veću. Kriterijumi korišteni za ovo rangiranje detaljno su navedeni u ESIA-i i bili su u skladu s dobrom međunarodnom praksom. Osetljivost receptora je također uzeta u obzir u procesu, a dodeljene vrijednosti su uključivale Zanemarivu, Nisku, Srednju i Visoku. Vjerovatni uticaji su zatim dodijeljeni upoređujući osjetljivost receptora u odnosu na veličinu rizika, uzimajući u obzir raspon koji uključuje Zanemarljiv, Manji, Umjeren i Veliki. Za potrebe ESIA-e, za uticaje koji su identifikovani kao Umjereni ili Veliki, zahtijevala se primjena specifičnih mjera ublažavanja. Odjeljci 8. i 9. ESIA-e zatim razmatraju predložene mjere ublažavanja i opseg preostal timer uticaja, pojedinačno.

Kao što je gore navedeno, uticaji su ocijenjeni u sljedećim kategorijama:

TABELA 1: Sažetak potencijalnih značajnih uticaja od strane receptora u odjeljku 7 ESIA prije ublažavanja

Receptor potencijalnih negativnih uticaja	Broj identifikovanih potencijalnih značajnih (prije ublažavanja) uticaja u vezi sa izgradnjom i / Funkcioniranjem	Potencijalni uticaji	Da li je potrebna mjera ublažavanja?
Staništa	3/0	<ul style="list-style-type: none"> • Uticaji koji su rezultat lošeg planiranja • Uticaji zbog nedostatka podataka • Gubitak staništa zbog gubitka otiska • Mogući uticaji na susjedna staništa • Uticaji uzrokovani oticanjem sa autoputa 	Da
Flora	2/0	<ul style="list-style-type: none"> • Uticaji uzrokovani lošim planiranjem ili nedostatkom podataka • Uticaji zbog uklanjanja vegetacije za izgradnju • Uticaji na vegetaciju koji utiču na oticanje i eroziju • Stvaranje prašine i taloženje na biljkama • Oticanje zagađenja sa autoputa 	Da

Receptor potencijalnih negativnih uticaja	Broj identifikovanih potencijalnih značajnih (prije ublažavanja) uticaja u vezi sa izgradnjom i / Funkcioniranjem	Potencijalni uticaji	Da li je potrebna mjera ublažavanja?
Fauna	4/1	<ul style="list-style-type: none"> • Uticaji uzrokovani lošim planiranjem ili nedostatkom podataka • Uznemiravanje vrsta uzrokovano bukom, vibracijama ili svjetlom • Ometanje gnijezda ili skloništa tokom hranjenja, razmnožavanja ili migracija • Potencijalni smrtni slučajevi nastali tokom uklanjanja vegetacije ili zbog udara mašine • Potencijalni uticaji na vodena staništa uzrokovani uklanjanjem pojasa priobalne vegetacije • Potencijalni fizički uticaji na morfologiju riječnog korita • Potencijalni uticaji na osjetljive vodene vrste ili njihova staništa • Potencijalni sudari sa saobraćajem na autoputu • Potencijalni uticaji uzrokovani povećanim svjetlom i/ili bukom sa autoputa • Potencijalna degradacija kvaliteta vode uzrokovana oticanjem sa autoputa i mogućim uticajima na osjetljive vrste 	Da

Receptor potencijalnih negativnih uticaja	Broj identifikovanih potencijalnih značajnih (prije ublažavanja) uticaja u vezi sa izgradnjom i / Funkcioniranjem	Potencijalni uticaji	Da li je potrebna mjera ublažavanja?
Voda	2/2	<ul style="list-style-type: none"> • Potencijalni uticaji zbog nedostatka osnovnih podataka o kvalitetu vode • Potencijalni fizički uticaji uzrokovani građevinskim aktivnostima u riječnom kanalu • Potencijalni uticaji na kvalitet vode uslijed površinskog oticanja ili otpada tokom izgradnje i/ili rada 	Da
Kvalitet Zraka	1/0	<ul style="list-style-type: none"> • Potencijalni nedostatak ažuriranih osnovnih podataka • Potencijalni uticaji uzrokovani građevinskom prašinom, prašinom iz serijskih postrojenja i/ili emisijama iz motora sa unutrašnjim sagorijevanjem 	Da
Zemlja	1/2	<ul style="list-style-type: none"> • Potencijalni nedostatak ažuriranih osnovnih podataka • Potencijalni uticaji na kvalitetu tla zbog oštećenja gornjeg sloja tla, odvodnjavanja tla ispuštanjem otpadnih voda ili odlaganja otpada • Potencijalni uticaji zbog oticanja sa autoputa ili zbog slučajnog izlivanja goriva ili ulja 	Da

Receptor potencijalnih negativnih uticaja	Broj identifikovanih potencijalnih značajnih (prije ublažavanja) uticaja u vezi sa izgradnjom i / Funkcioniranjem	Potencijalni uticaji	Da li je potrebna mjera ublažavanja?
Klima	0/2	<ul style="list-style-type: none"> • Potencijalni uticaji zbog niske otpornosti na varijacije • Potencijalni uticaji uzrokovani emisijama iz vozila sa unutrašnjim sagorijevanjem 	Da
Kulturna baština	0/1		Da
Pejzaž	0/0		Ne
Buka	1/1	<ul style="list-style-type: none"> • Potencijalni uticaj na stanovnike zbog građevinske buke • Potencijalni uticaj na stanovnike zbog buke sa autoputa 	Da
Otpad	2/0	<ul style="list-style-type: none"> • Potencijalna kontaminacija tla ili vode zbog loših procedura za rukovanje otpadom • Potencijalni uticaji uzrokovani ilegalnim izvorima materijala 	Da
Priliv radnika	1/0	<ul style="list-style-type: none"> • Potencijalni uticaji na članove lokalne zajednice uzrokovani prilivom radne snage za projekat 	Da

Receptor potencijalnih negativnih uticaja	Broj identifikovanih potencijalnih značajnih (prije ublažavanja) uticaja u vezi sa izgradnjom i / Funkcioniranjem	Potencijalni uticaji	Da li je potrebna mjera ublažavanja?
Zdravlje i sigurnost zajednice	1/0	<ul style="list-style-type: none"> • Potencijalni uticaji na zdravlje zajednice povezani sa građevinskim aktivnostima • Potencijalni uticaji na pripadnike lokalne zajednice uzrokovane povećanim saobraćajem i bezbjednošću na putevima 	Da
Poslovi	0/1	<ul style="list-style-type: none"> • Otvaranje radnih mjesta u fazi izgradnje • Gubitak posla na kraju faze izgradnje 	Da
Ometanje usluga	0/0		Ne
Otkup zemljišta i fizičko raseljavanje	1/0	<ul style="list-style-type: none"> • Potencijalni uticaji koji se odnose na nedovoljne nivoe kompenzacije za otkup zemljišta ili fizičko raseljavanje 	Da
Ekonomsko raseljavanje	2/0	<ul style="list-style-type: none"> • Potencijalni ekonomski gubitak zbog gubitka poslovanja, poslovnih prihoda za život u slučaju korištenja zemljišta • Privremeni gubitak poslovnog prihoda tokom građevinskih radova 	Da
Ograničenja korištenja zemljišta	0/0		Ne
Ograničenja pristupa	0/0		Ne
Oštećenja na putu	0/0		Ne

Receptor potencijalnih negativnih uticaja	Broj identifikovanih potencijalnih značajnih (prije ublažavanja) uticaja u vezi sa izgradnjom i / Funkcioniranjem	Potencijalni uticaji	Da li je potrebna mjera ublažavanja?
Zdravlje i sigurnost radnika	1/0	<ul style="list-style-type: none"> • Direktni uticaji na radnike uzrokovani građevinskim aktivnostima kao što su strujni udar, pad s visine, saobraćajne nesreće itd. • Indirektni uticaji uzrokovani emisijama, kontaminacijom tla i vode itd. 	Da
Rizik od neeksplozivnih ubojnih sredstava (NUS)	2/0	<ul style="list-style-type: none"> • Potencijalni uticaji uzrokovani susretom sa NUS-om tokom istraživanja rekonstrukcije • Potencijalni uticaji uzrokovani susretom sa NUS-om tokom građevinskih aktivnosti 	Da
Kumulativni uticaji	2/2	<ul style="list-style-type: none"> • Potencijalni kumulativni uticaji povezani sa bukom • Potencijalni kumulativni uticaji povezani sa kvalitetom vode • Potencijalni kumulativni uticaji uzrokovani emisijama iz vozila/motora sa unutrašnjim sagorijevanjem • Potencijalni kumulativni uticaji povezani sa emisijom buke iz saobraćaja na autoputu 	

Ovi potencijalni uticaji se razmatraju u nastavku zajedno sa predloženim mjerama ublažavanja i preostalim nivoom uticaja kako je navedeno u ESIA-i.

Potencijalni uticaji na staništa i mjere ublažavanja iz ESIA-e

Kao što je prikazano u Tabeli 1 iznad i predstavljeno u ESIA-i, prije implementacije mjera ublažavanja i upravljanja, postoje tri potencijalna značajna uticaja na staništa predviđena u vezi sa građevinskim aktivnostima, i nijedan koji se odnosi na operativne aktivnosti. Shodno tome, potrebne su mjere ublažavanja (uključujući upravljanje i praćenje) kako bi se smanjio potencijalni nivo uticaja. Ove mjere su navedene u ESIA-i i Planu upravljanja biodiverzitetom (BMP), a usklađenost sa mjerama predstavljenim u ovim dokumentima je ugovorni zahtjev izvođača. Ovi dokumenti zahtijevaju sprovođenje sljedećih mjera:

- Izrada i implementacija Plana organizacije gradilišta (CSOP);
- Razvoj i implementacija Plana upravljanja invazivnim vrstama;
- Izraditi Glavni Projekat tako da se ne uključe građevinske aktivnosti unutar riječnog kanala rijeke Bune i Bunice, Glavni projekt da se izbjegnu bilo kakvi nosači ili stubovi u riječnim kanalima, bez uklanjanja priobalne vegetacije i bez preusmjeravanja ili ograničavanja toka unutar Bune i Bunice ;
- Obezbjedenje dva dodatna separatora ulja (u skladu sa EN 858-1 i EN 858-2) na mostovima za Bunu i Bunicu;
- Obezbjedenje dodatnog separatora ulja za naplatnu stanicu na parkingu;
- Postavljanje panela za zaštitu od ptica u dužini od 1.600 metara sa obje strane autoputa u Ortiješu i Lakševinama;
- Dodatna istraživanja prije izgradnje kao što je navedeno u ESIA Odjeljku 8.1 i BMP Odjeljku 5.2 Tabeli 4 (vidi odjeljak ispod jer su oni sada završeni);
- Dodatno mapiranje staništa i vrsta koje treba završiti prije izgradnje uključujući sve rezultate dodatnih istraživanja i praćenja;
- Priprema priručnika za građevinske radnike o važnim vrstama i mjerama ublažavanja/upravljanja;
- Uključiti odredbe za restauraciju u glavni projekat na osnovu autohtonih biljnih vrsta (kao što su hrastovi na padinama);
- Izrada i implementacija plana obnove vegetacije nakon izgradnje;
- Implementacija plana za naknadnu njegu kako bi se osigurao adekvatan opstanak vrsta nakon restauracije;
- Ažurirati BMP na osnovu nalaza svih istraživanja prije izgradnje i praćenja kako bi se osigurala usklađenost sa EBRD PZ 6 (vidi diskusiju u nastavku, istraživanja su završena i ažuriranje BMP-a je u toku);
- Rutinski okolišni nadzor nad radom izvođača;
- Ako je potrebno bilo kakvo dodatno zemljište, ono mora izbjegavati prirodno stanište i mora se oslanjati na modificirano stanište;
- Izrada i implementacija Plana prevencije zagađenja;
- Izbjegavati upotrebu herbicida i opasnih supstanci;
- Redovno održavanje drenaže sa autoputa i separatora ulja.

Kao što je predstavljeno u Odjeljku 9 ESIA, uz implementaciju mjera ublažavanja, upravljanja i praćenja kao što je predstavljeno, jedini izvor preostalih uticaja na staništa će se odnositi na zemljište za samo gradilište. Drugih preostalih uticaja na staništa neće biti. Postojeće nadoknada aktivnosti obnove vegetacije i rehabilitacije tako da se preostali uticaj ne smatra značajnim.

Potencijalni uticaji na floru i faunu i mjere ublažavanja iz ESIA

Kao što je prikazano u Tabeli 1 iznad i naglašeno u ESIA-i, prije implementacije mjera ublažavanja i upravljanja, postoji šest potencijalnih značajnih uticaja povezanih s florom i faunom uzrokovanih izgradnjom i jedan povezan s Funkcioniranjem. Stoga su potrebne sljedeće mjere ublažavanja i upravljanja:

- Izrada i implementacija Plana organizacije gradilišta (CSOP);
- Razvoj i implementacija Plana upravljanja invazivnim vrstama;
- Dodatna istraživanja i praćenje prije izgradnje kao što je navedeno u Odjeljku 8.1 ESIA i Odjeljku 5.2 BMP (nedavno završeno, pogledati diskusiju u nastavku);
- Dalja istraživanja na području brda Hodbina i na suhim travnjacima i vapnenačkim kamenitim padinama (nedavno završena, pogledati raspravu u nastavku);
- Ažurirati BMP na osnovu rezultata dodatnih istraživanja; (trenutno u toku, pogledati raspravu u nastavku)
- Jasno razgraničenje površina za čišćenje vegetacije i zabrana čišćenja vegetacije van ovih područja;
- Rekultivirati\rehabilitirati građevinsku deponiju Rotimlja;
- Ponovna upotreba građevinskog otpada za uređenje ili izgradnju;
- Preduzeti obnovu vegetacije radi stabilizacije padina i usjeka kako bi se minimizirala erozija tla;
- Projektovati drenažu kako bi se spriječila erozija tla;
- Razviti i implementirati OHS plan za upravljanje požarima i eksplozijama i plan odgovora na izlivanje u hitnim slučajevima;
- Sprovođenje mjera kontrole prevencije zagađenja sa posebnim naglaskom na izbjegavanje izlivanja u blizini rijeka;
- Ograničenje kretanja terenskih vozila van građevinskog koridora;
- Sprovođenje mjera za smanjenje prašine;
- Izbjegavati upotrebu herbicida i opasnih materijala;
- Projektovanje i održavanje drenažnih i naftnih separatora radi izbjegavanja rizika po vodene ekosisteme rijeka Bune, Bunice i Neretve;
- U glavnom projektu obezbijediti najmanje dva otvorena kanala za faunu na Malom Polju i Hodbini;
- Obezbeđivanje strategije zaštite za zaštitu podzemnih staništa ako se isti nađu u Kajgin Kičin i Hadžajlića Kičin;
- Sprečavanje građevinskih radova tokom sezone razmnožavanja ptica, od aprila do kraja juna;
- Zabrana građevinskih radova unutar Bune i Bunice kao što je navedeno za staništa;
- Obezbeđivanje panela za ptice kao što je gore navedeno za staništa;
- Razviti mjere ublažavanja za vidru, uključujući akcije u slučaju susreta sa jazbinom i odmaralištem vidri (pogledajte rezultate nedavnog istraživanja u nastavku);

- Ograničiti svako dodatno zemljište na modificirano stanište;
- Implementacija plana upravljanja otpadom;
- Razvoj i implementacija dodatnih mjera za ublažavanje uticaja na kratkoprstu ševu i veliku ševu (pogledati rezultate nedavnog istraživanja u nastavku);
- Dodatna mikro preusmjeravanja kako bi se izbjegla bilo kakva identificirana skloništa šišmiša (pogledati rezultate nedavnog istraživanja u nastavku);
- Ograđivanje gradilišta radi ograničavanja pristupa;
- Izbjegavati sva područja koja su određena za korištenje vodozemcima kao dio istraživanja prije izgradnje;
- Dnevna inspekcija i uklanjanje obične čančare (vidi rezultate nedavnog istraživanja u nastavku);
- Redovno održavanje panela za ptice i ograda;
- Zadržati priobalnu vegetaciju u blizini rijeka i izbjeći nepotrebno čišćenje vegetacije;
- Implementirati plan prevencije erozije tla i ne dozvoliti ispuštanje taloga u rijeke.

Kao što je prikazano u Odjeljku 9 ESIA-e, utvrđeno je da će uz implementaciju mjera ublažavanja i upravljanja, kako je navedeno u ESIA-i i BMP-u, jedini preostali uticaji biti povezani s uklanjanjem vegetacije, što će u stvari biti nadoknađeno mjerama kompenzacije predstavljene u BMP-u.

Potencijalni uticaji na vodu i mjere ublažavanja iz ESIA-e

Kao što je prikazano u Tabeli 1 iznad i detaljno prikazano u ESIA-i, prije implementacije mjera ublažavanja i upravljanja, postoje dva potencijalna značajna uticaja povezana sa vodnim resursima uzrokovana izgradnjom i dva povezana sa Funkcioniranjem. Stoga su potrebne sljedeće mjere ublažavanja i upravljanja:

- Izrada i implementacija Plana organizacije gradilišta (CSOP);
- Razviti i implementirati Građevinski plan upravljanja uticajem na okoliš i društvo (CESMP) koji uključuje Plan upravljanja betoniranjem kao što je navedeno u ESIA-i odjeljku 8.2;
- Razviti i implementirati Plan upravljanja riječnim prijelazima kako je navedeno u ESIA Odjeljku 8.2;
- Dodatne analize uzoraka vode prije izgradnje kao što je navedeno u odjeljku 8.2 ESIA;
- Kao što je već navedeno, nema izgradnje u kanalima Bune i Bunice, niti ograničenja osposobljavanja vodotoka;
- Projektovanje dodatnih separatora ulja i drenaže sa autoputa radi sprečavanja uticaja na vodene sisteme;
- Izrada i implementacija plana upravljanja opasnim materijalima, te plana prevencije zagađenja i kontrole izlivanja kako bi se smanjilo potencijalno ispuštanje hemikalija ili otpada u Bunu ili Bunicu;
- Izgraditi adekvatnu izolaciju za sanitarnu i drenažnu vodu unutar kampa kako bi se spriječilo ispuštanje u okoliš;
- Razviti i implementirati detaljan plan upravljanja građevinskim otpadom kao što je navedeno u odjeljku 8.2 ESIA.

Odjeljak 9 ESIA procjenjuje potencijalne rizike za vodne resurse i efikasnost mjera ublažavanja i praćenja. Kao što je prikazano u ovom dijelu, uz implementaciju mjera navedenih u ESIA-i procjenjuje se da nema preostalih uticaja na vodne resurse od implementacije i rada ovog projekta.

Potencijalni utjecaji na kvalitet zraka i mjere ublažavanja iz ESIA-e

Kao što je prikazano u ESIA-i i istaknuto u Tabeli 1 iznad, prije implementacije mjera ublažavanja i upravljanja, postoji jedan potencijalni značajan uticaj povezan s kvalitetom zraka uzrokovan izgradnjom, a nijedan nije povezan s Funkcioniranjem. Shodno tome, sljedeće mjere ublažavanja i upravljanja utvrđene su u ESIA:

- Razviti i implementirati Plan upravljanja kvalitetom zraka kako je navedeno u Odjeljku 8.3 ESIA;
- Sprovesti dodatno pozadinsko praćenje u različitim godišnjim dobima;
- Razviti Plan upravljanja saobraćajem i Plan upravljanja materijalima kako je navedeno u ESIA odjeljku 8.3.

Kao što je prikazano u Odjeljku 9 ESIA, uz implementaciju potrebnih mjera ublažavanja i upravljanja kako je navedeno u ESIA, nema predviđenih preostalih uticaja na kvalitet zraka povezanih s ovim projektom.

Potencijalni uticaji na zemljište/tlo i mjere ublažavanja iz ESIA

Kao što je prikazano u Tabeli 1 iznad, prije implementacije mjera ublažavanja i upravljanja, postoji jedan potencijalni značajan uticaj povezan sa zemljištem uzrokovanim izgradnjom i dva potencijalna uticaja povezana sa Funkcioniranjem. Stoga su iz ESIA potrebne sljedeće mjere ublažavanja i upravljanja:

- Procjenu kvaliteta tla prije izgradnje treba izvršiti kao što je navedeno u Odjeljku 8.4 iz ESIA;
- Razvoj i implementacija Plana upravljanja gornjim slojem zemljišta kako je navedeno u Odjeljku 8.4 iz ESIA;
- Razvoj i implementacija Plana rekultivacije/obnove zemljišta i Plana upravljanja izlivanjem kako je navedeno u ESIA odjeljku 8.4;
- Implementirati Operativni okolišni i društveni plan upravljanja tokom korištenja i održavanja uključujući stavke navedene u odjeljku 8.4 ESIA.

Kao što je prikazano u Odjeljku 9 iz ESIA, implementacijom predloženih mjera ublažavanja i upravljanja nema predviđenih preostalih uticaja na zemljište/tlo.

Potencijalni uticaji na klimu i mjere ublažavanja iz ESIA-e

Kao što je prikazano u ESIA-i i istaknuto u Tabeli 1 iznad, prije implementacije mjera ublažavanja i upravljanja, ne postoje potencijalni značajni uticaji povezani sa klimatskim faktorima uzrokovanim izgradnjom, ali postoje dva značajna uticaja povezana sa Funkcioniranjem. Stoga su potrebne sljedeće mjere ublažavanja i upravljanja:

- Kao dio detaljnog dizajna, projektne mjere i specifikacije materijala će biti revidirane u svjetlu očekivanih prognoza klimatskih promjena tokom trajanja projekta;
- Ako je potrebno na osnovu gore navedenog, dodatne mjere ublažavanja za rješavanje klimatske otpornosti će biti naznačene u ugovoru;
- Ako je prikladno, od Izvođača će se tražiti da izradi Plan upravljanja klimatski otpornom gradnjom;
- Vozači na autoputu će biti podsticani da održavaju brzinu koja ne prelazi 110 km/h putem motivacionih poruka na elektronskim displejima.

Kao što je prikazano u Odjeljku 9 ESIA-e, uz implementaciju mjera ublažavanja i upravljanja, predviđa se da je jedini preostali rizik povezan s klimom od izgradnje i rada ovog projekta vezan za emisije iz vozila. Smatra se da se ovaj uticaj vremenom smanjuje uz kontinuirano poboljšanje tehnologije emisije izduvnih gasova iz vozila.

Potencijalni uticaji na kulturnu baštinu i mjere ublažavanja ESIA-e

Kao što je prikazano u ESIA-i i istaknuto u Tabeli 1 iznad, prije implementacije mjera ublažavanja i upravljanja, ne postoje potencijalni značajni uticaji povezani sa klimatskim faktorima uzrokovanim izgradnjom, ali postoji jedan značajan uticaj povezan sa Funkcioniranjem. Stoga su potrebne sljedeće mjere ublažavanja i upravljanja:

- Preventivna arheološka istraživanja će biti izvršena u skladu sa Federalnim zavodom za zaštitu spomenika;
- Razvijat će se i provoditi Procedura za upravljanje slučajnim arheološkim nalazima, u skladu s nacionalnim propisima i odredbama PZ 8.

Kao što je prikazano u Odjeljku 9 iz ESIA-e, uz implementaciju ovih mjera ublažavanja i upravljanja, nema predviđenih preostalih uticaja u vezi sa kulturnom baštinom.

Potencijalni uticaji na pejzaž iz ESIA-e

Kao što je prikazano u Odjeljku 7 iz ESIA-e i istaknuto u Tabeli 1 iznad, nema značajnih uticaja povezanih s pejzažom uzrokovanih izgradnjom ili Funkcioniranjem ovog projekta. Stoga nisu potrebne posebne mjere ublažavanja ili upravljanja.

Potencijalni uticaji na buku i mjere ublažavanja iz ESIA-e

Kao što je prikazano u Odjeljku 7 iz ESIA i istaknuto u Tabeli 1 iznad, prije implementacije mjera ublažavanja i upravljanja, postoji jedan potencijalno značajan uticaj povezan sa bukom uzrokovanom izgradnjom, i jedan značajan uticaj povezan sa Funkcioniranjem. Stoga su potrebne sljedeće mjere ublažavanja i upravljanja:

- Prije izgradnje, razvijanje modela buke za procjenu potrebe za zvučnim barijerama u konačnom projektu, posebno u područjima stambene namjene;
- Projektovanje i ugradnja zvučnih barijera prema potrebi na osnovu gore navedenih modela;
- Razvoj i implementacija Građevinskog plana upravljanja uticaja na okoliš i društvo kako bi se uključile specifične mjere u Odjeljku 8.7 iz ESIA-e za rješavanje upravljanja i smanjenja buke.

Kao što je prikazano u Odjeljku 9 iz ESIA-e, uz implementaciju gore navedenih mjera ublažavanja i upravljanja, nema predviđenih preostalih uticaja povezanih s bukom na ovom projektu.

Potencijalni uticaji vezani za otpad i mjere ublažavanja iz ESIA

Kao što je prikazano u Odjeljku 7 iz ESIA i naglašeno u Tabeli 1 iznad, prije implementacije mjera ublažavanja i upravljanja, postoje dva potencijalna značajna uticaja povezana sa otpadom uzrokovanim izgradnjom, i nema značajnih uticaja povezanih sa Funkcioniranjem. Stoga su potrebne sljedeće mjere ublažavanja i upravljanja:

- Razvoj i implementacija detaljnog Plana upravljanja građevinskim otpadom.

Kao što je prikazano u Odjeljku 9 ESIA, uz implementaciju mjera ublažavanja i upravljanja kako je navedeno u Planu upravljanja građevinskim otpadom, nema predviđenih preostalih uticaja povezanih s otpadom za ovaj projekat.

Potencijalni uticaji vezani za priliv radnika i mjere ublažavanja iz ESIA

Kao što je prikazano u Odjeljku 7 iz ESIA i naglašeno u Tabeli 1 iznad, prije implementacije mjera ublažavanja i upravljanja, postoji jedan potencijalni značajan uticaj povezan sa prilivom radnika uzrokovanim izgradnjom, i nema značajnih uticaja povezanih sa Funkcioniranjem. Stoga su potrebne sljedeće mjere ublažavanja i upravljanja:

- Kao dio CESMP-a razviti mjere za smještaj radnika u skladu sa smjernicama IFC/EBRD-a i Bilješkama EBRD-a o procjeni rizika na radnom mjestu;
- Održavanje i praćenje zdravlja radnika kod lokalnih zdravstvenih institucija;
- Osigurati pristup adekvatnim medicinskim uslugama i uslugama prve pomoći za sve radne lokacije i kampove;
- Pratiti zakonodavstvo FBH o radu i OHS;

- Slijediti zahtjeve EBRD-a za rad, OHS, i zdravlje zajednice, sigurnost i zaštitu;
- Sprovoditi redovne informativne, edukativne i komunikacijske kampanje o radničkom kodeksu ponašanja u lokalnim zajednicama; i,
- Osigurati edukaciju i kampanje podizanja svijesti o zdravstvenim pitanjima i interakciji i odnosima radnika/zajednice (uključujući pitanja koja se odnose na rodno zasnovano nasilje i uznemiravanje).

Kao što je prikazano u odjeljku 9 iz ESIA-e, uz implementaciju mjera ublažavanja i upravljanja kako je gore navedeno i sadržano u odjeljku 8.8 ESIA, nema predviđenih preostalih uticaja povezanih s prilivom radnika za ovaj projekat.

Potencijalni uticaji na zdravlje i sigurnost zajednice (uključujući sigurnost na cestama) i mjere ublažavanja iz ESIA-e

Kao što je prikazano u Odjeljku 7 iz ESIA-e i naglašeno u Tabeli 1 iznad, prije implementacije mjera ublažavanja i upravljanja, postoji jedan potencijalni značajan uticaj koji se odnosi na zdravlje i sigurnost zajednice uzrokovan izgradnjom, i nema značajnih uticaja povezanih sa Funkcioniranjem. Stoga su potrebne sljedeće mjere ublažavanja i upravljanja:

- Osigurati da Plan organizacije gradilišta pokriva Pripravnost i reagovanje u vandrednim situacijama za izgradnju kako bi se identifikovale i riješile sve veće opasnosti za radnike i mjesne zajednice;
- Ograničiti pristup svim gradilištima;
- Razviti i implementirati Plan upravljanja saobraćajem za izgradnju kao dio cjelokupnog CESMP-a;
- Pružati redovne informacije javnosti o obimu i rasporedu građevinskih aktivnosti, uključujući planove za prekide u radu;
- Lokalno održavati informativne poruke o detaljima izvođača koji su uključeni u posao, te kako kontaktirati izvođače u slučaju pitanja, nedoumica ili pritužbi;
- Sprovesti aktivnosti podizanja svijesti u vezi sa seksualnim uznemiravanjem i rodno zasnovanim nasiljem;
- Razviti i implementirati Plan uključivanja zainteresovanih strana za projekat u skladu sa zahtjevima EBRD-a prije i tokom svih građevinskih aktivnosti;
- Razviti i implementirati Plan pripravnosti i reagovanja u vandrednim situacijama za operativnu fazu kako bi se identifikovale i riješile sve veće opasnosti za radnike i lokalno stanovništvo;
- Razviti i implementirati Plan upravljanja saobraćajem za operativnu fazu projekta; i,
- Izraditi i implementirati Plan uključivanja zainteresovanih strana za operativnu fazu projekta koji obuhvata informisanje lokalnog stanovništva o planiranim i neplaniranim aktivnostima održavanja, te postavlja standardna upozorenja o opasnostima na radnom mjestu i prethodno upozorenje mjesnim zajednicama o pitanjima vezanim za planirana ograničenja pristupa.

Kao što je prikazano u Odjeljku 9 iz ESIA, uz implementaciju mjera ublažavanja i upravljanja kako je gore navedeno i sadržano u Odjeljku 8.9 iz ESIA-e, nema predviđenih preostalih uticaja povezanih sa zdravljem i sigurnošću zajednice na ovom projektu.

Potencijalni uticaji vezani za stvaranje radnih mjesta/gubitak zaposlenja i mjere ublažavanja iz ESIA-e

Kao što je prikazano u Odjeljku 7 iz ESIA-e, i istaknuto u Tabeli 1 iznad, prije implementacije mjera ublažavanja i upravljanja, nema potencijalnog značajnog uticaja koji se odnosi na poslove uzrokovane izgradnjom, ali postoji jedan značajan uticaj povezan sa Funkcioniranjem. Stoga su potrebne sljedeće mjere ublažavanja i upravljanja:

- Smjernice za zapošljavanje biti će postavljene i objavljene kako bi se promovisala transparentnost procesa zapošljavanja;
- Biti će zagarantovane jednake mogućnosti i mjere nediskriminacije, uključujući nikakvo razlikovanje, isključivanje ili preferencije pri zapošljavanju na osnovu rase, boje kože, spola, vjere, političkog mišljenja, bračnog statusa, nacionalne pripadnosti ili društvenog porijekla, invaliditeta, dobi, seksualne orijentacije i /ili HIV statusa;
- Kriterijumi za odabir će uključivati minimalnu starost i zahtjeve za vještinama;
- Slobodna radna mjesta će biti jasno navedena uz napomenu potrebnih vještina i iskustava, te trajanja ugovora;
- Jasne informacije o poslovima biće objavljene lokalno; i,
- Izvođači će biti podstaknuti da zapošljavaju iz mjesnih zajednica;

Kao što je prikazano u Odjeljku 9 iz ESIA-e, uz implementaciju mjera ublažavanja i upravljanja kao što je gore navedeno i sadržano u Odjeljku 8.9 iz ESIA-e, nema predviđenih preostalih uticaja povezanih sa poslovima na ovom projektu.

Potencijalni uticaji vezani za smetnje u uslugama iz ESIA-e

Kao što je navedeno u Odjeljku 7 iz ESIA, i naznačeno u Tabeli 1 iznad, ne predviđaju se značajni potencijalni uticaji u pogledu poremećaja usluga na ovom projektu, te stoga mjere ublažavanja i upravljanja nisu potrebne za smanjenje rizika za usluge. Ipak, od Izvođača će biti potrebno nekoliko mjera za ublažavanje i upravljanje, a one su navedene u Odjeljku 8.9.6 i navedene u ugovorima o izgradnji. Iako se ne očekuju ikakvi uticaji, ovaj problem će se pratiti tokom izgradnje kako bi se osiguralo da nema problema. U slučaju da se identifikuju problemi, njima će se upravljati u skladu sa mjerama navedenim u ESIA-i i CESMP-u.

Potencijalni uticaji vezani za otkup zemljišta i fizičko raseljavanje i mjere ublažavanja iz ESIA-e

Kao što je prikazano u Odjeljku 7 ESIA-e i naglašeno u Tabeli 1 iznad, prije implementacije mjera ublažavanja i upravljanja, postoji jedan potencijalni značajan uticaj koji se odnosi na otkup zemljišta i fizičko raseljavanje uzrokovano izgradnjom, i nema značajnih uticaja povezanih sa

Funkcioniranjem. Stoga su potrebne sljedeće mjere ublažavanja i upravljanja kako bi se riješio potencijalni značajan uticaj:

Sveobuhvatni Plan otkupa zemljišta i obnavljanja sredstava za život (LALRP) je razvijen kako bi se riješila pitanja koja se odnose na kompenzaciju, preseljenje i obnavljanje sredstava za život. Ovaj dokument je objavljen zajedno sa ESIA-om i bavi se sljedećim pitanjima:

- Detaljan opis projekta koji prikazuje trasu autoputa u mjerilu koje omogućava identifikaciju svake zemljišne parcele koju trasa prelazi, i identifikaciju tipa izgradnje (tj. na tlu, nadzemnom ili podzemnom);
- Definicija mikro-poravnjanja koja su implementirana kako bi se izbjegli elementi;
- Identifikacija pogođenih zemljišnih parcela (uključujući definiciju zemljišnih parcela koje nisu prvobitno identifikovane za potpunu eksproprijaciju, ali su uključene za takve na osnovu zahtjeva vlasnika na osnovu člana 11. Zakona o eksproprijaciji FBH);
- Pregled akcija i aktivnosti koje su završene u izradi LARLP (uključujući pregled zakonskog okvira, konsultacije sa Udruženjem srpskih povratnika Mostar, pripremu baze podataka popisa i završetak društveno-ekonomskog istraživanja);
- Detaljan pregled cjelokupnog postupka eksproprijacije u kojem se navode odgovornosti JPAC-a i općine, uključujući opciju nagodbe putem pregovora i/ili za slučajeve koji se mogu uputiti sudu radi donošenja odluke;
- Sažetak zahtjeva EBRD PZ 5 koji se odnose na otkup zemljišta, prisilno raseljavanje i ekonomsko raseljavanje, uključujući analizu jaza između EBRD PZ 5 i nacionalnog Zakona o eksproprijaciji, i definiciju o tome kako će se te praznine tretirati;
- Pregled statusa eksproprijacije u vrijeme pisanja LALRP-a, jul 2020.;
- Detaljan opis uticaja projekta koji se odnosi na otkup zemljišta i raseljavanje, raščlanjen prema broju zemljišnih parcela i vrsti/namjenama zemljišta u svakom od šest pogođenih naselja (Blagaj, Gnojnice, Hodbina, Malo Polje, Kosor i Ortiješ);
- Pregled pitanja vlasništva nad zemljištem za područje projekta (kao što su formalna zakonska prava i neformalno korištenje);
- Rezultati društveno-ekonomskog istraživanja za pogođena domaćinstva, vlasnike/korisnike zemljišta i preduzeća;
- Detaljan opis ključnih principa procesa otkupa zemljišta koji će se primijeniti, uključujući procjenu naknade od strane nezavisnih sudskih procjenitelja, te dostupnost pritužbenog mehanizma za sve pogođene osobe;
- Detaljan opis načina na koji će se izračunati kompenzacija za svaku kategoriju imovine, uključujući matricu prava koja prikazuje svaku vrstu prava, imovine ili gubitka na koje se odnosi projekat i definiciju odgovarajućeg priznatog prava (uključujući popis opcija gdje je dostupno);
- Pomoć koja je dostupna ugroženim licima, uključujući nacionalni zakon o eksproprijaciji, projekat LARP, kao i spisak kategorija ugroženosti i popis identifikovanih ugroženih lica po naselju; i,
- Pregled planova objave za LALRP.

Kao što je prikazano u Odjeljku 9 iz ESIA-e, uz primjenu sveobuhvatnih mjera navedenih u LALRP-u koje će se primjenjivati za kompenzaciju u vezi sa otkupom zemljišta i fizičkim raseljavanjem na ovom projektu, postoje predviđeni preostali uticaji u vezi sa otkupom zemljišta

i fizičkim raseljavanjem za ovaj projekat. Međutim, sa sveobuhvatnim mjerama prava na naknadu utvrđenim u LALRP-u, povezani preostali uticaji se ne smatraju značajnim. Imajte na umu da se ovo preispituje/provjerava prema stavci 2 MAP preporuke.

Potencijalni uticaji koji se odnose na ekonomsko raseljavanje i mjere ublažavanja iz ESIA-e

Kao što je prikazano u Tabeli 1 iznad (pogledati raspravu o otkupu zemljišta) i diskutovano u Odjeljku 7 iz ESIA-e, prije implementacije mjera ublažavanja i upravljanja, postoje dva potencijalna značajna uticaja povezana s ekonomskim raseljavanjem uzrokovanim izgradnjom, i nijedan povezan s Radom. Shodno tome, sljedeće mjere ublažavanja i upravljanja utvrđene su u ESIA-i:

- LALRP, kao što je gore navedeno, je razvijen kako bi se utvrdile mjere ublažavanja, upravljanja i praćenja koje će se primjenjivati kako bi se izbjegli uticaji koji se odnose na ekonomsko raseljavanje povezano sa fazom izgradnje i funkcioniranja na ovom projektu.

Kao što je predstavljeno u Odjeljku 9 iz ESIA, smatra se da utjecaji koji se odnose na gubitak mjesta poslovanja i gubitak sredstava za život imaju preostali uticaj; međutim, s obzirom na mjere predstavljene u LALRP-u (koje uključuju kompenzaciju napravljenu da u potpunosti povrati (ili premaši) nivoe sredstava za život prije projekta i/ili životnog standarda) ne očekuje se da će ovaj preostali uticaj biti značajan. Imati na umu da se ovo preispituje/provjerava prema stavci 2 MAP preporuke.

Potencijalni uticaji koji se odnose na ograničenja korištenja zemljišta, ograničenja pristupa i potencijalne štete na cestama iz ESIA-e

Kao što je opisano u Odjeljku 7 iz ESIA-e, ne očekuju se značajni uticaji koji se odnose na ograničenja korištenja zemljišta, ograničenja pristupa ili mogućih oštećenja na cestama povezanih s izgradnjom ili funkcioniranjem ovog projekta, te stoga nema razvijenih direktnih mjera ublažavanja za rješavanje takvih uticaja.

Potencijalni uticaji koji se odnose na zdravlje i sigurnost radnika i mjere ublažavanja iz ESIA

Kao što je prikazano u Tabeli 1 iznad, i razmotreno u Odjeljku 7 iz ESIA, prije implementacije mjera ublažavanja i upravljanja, postoji jedan potencijalni značajan uticaj povezan sa zdravljem i sigurnošću radnika uzrokovano izgradnjom, a nijedan nije povezan s funkcioniranjem. Shodno tome, sljedeće mjere ublažavanja i upravljanja utvrđene su u ESIA:

- Izvođač će razviti Plan organizacije gradilišta (CSOP) koji će uključivati detaljni Plan zdravlja i sigurnosti (HSP). Ovaj HSP će se baviti svim opasnostima na radnom mjestu i baviti se specifičnim mjerama za procjenu i ublažavanje rizika povezanih s takvim opasnostima. Ovaj plan će se baviti pitanjima kao što su kritična radna područja (kao što

je skućeni radni prostor), područja za odlaganje materijala i opreme, potrebna ogranićenja pristupa, sigurnosna upozorenja/obavještenja, kretanje vozila, nerutinski radni zadaci, mjere zdravstvenog nadzora, kodeks ponašanja, rad na visini, rad sa opasnim materijalima, upravljanje elektrićnim opasnostima, sprećavanje neželjenih pomjeranja i urušavanja tla, bezbjednost zajednice i biološke opasnosti (otrovne zmije). Svi izvođaći i podizvođaći će biti u obavezi da posluju u skladu sa CSOP i HSP.

Kao što je prikazano u Odjeljku 9 iz ESIA, uz primjenu preventivnih mjera navedenih u COSP-u i HSP-u nema preostalih uticaja koji se odnose na zdravlje i sigurnost radnika.

Potencijalni uticaji povezani sa neeksploDIRANIM ubojnim sredstvima i mjerama ublažavanja iz ESIA-e

Kao što je prikazano u Tabeli 1 iznad i razmotreno u Odjeljku 7 ESIA-e, prije implementacije mjera za ublažavanje i upravljanje, postoje dva potencijalna znaćajna uticaja povezana s neeksploDIRANIM ubojna sredstvima (NUS) uzrokovanim izgradnjom, i nijedan povezan s Funkcioniranjem. Shodno tome, sljedeće mjere ublažavanja i upravljanja utvrđene su u ESIA:

- Osnovne informacije su ukazivale da postoji mogućnost da se na neeksploDIRANA ubojna sredstva (NUS) mogu naići na taćkama promjene 8+950.00 do 9+125.00 i u selu Kajgin Kićin;
- Odgovornost za deminiranje zemljišta snosi BH Centar za uklanjanje mina (BHMAC);
- JPAC se konsultovao sa BHMAC-om o ovim područjima, a BHMAC je izvršio sve radove na deminiranju/sterilizaciji na ovim područjima. BHMAC je obavijestio JPAC kada je BHMAC utvrdio da su ova područja deminirana; i,
- Izvođaći radova će biti obaviješteni o mogućnosti NUS-a duž trase projekta, te će biti odgovorni za informiranje radnika o ovoj mogućnosti, i implementaciju procedura za trenutnu obustavu rada u slućaju slućajnog pronalaska. U takvim slućajevima BHMAC će biti odmah obaviješten i radovi neće biti nastavljeni na području dok BHMAC ne izda odobrenje.

Kao što je prikazano u Odjeljku 9 iz ESIA, uz implementaciju mjera ublažavanja, nema preostalih uticaja koji se odnose na NUS za ovaj projekat.

Potencijalni kumulativni uticaji iz ESIA-e

Kao što je prikazano u Tabeli 1 iznad i naglašeno u Odjeljku 7 ESIA-e, postoje potencijalni znaćajni uticaji (prije implementacije mjera ublažavanja) u smislu kumulativnih uticaja koji se odnose na buku i kvalitet vode za fazu izgradnje, te emisiju staklenićkih gasova (GHG) i buku u fazi funkcioniranja projekta. Kako je svaki od ovih potencijalnih uticaja već riješen kroz gore predlozene mjere ublažavanja, ovaj projekat neće doprinijeti kumulativnim uticajima na ove receptore.

Preporuka 1, Aktivnost 2. *Uprava će procijeniti potrebu za daljim potrebnim mjerama ublažavanja kroz pregled naveden u gornjoj tački 1 i robusno Mapiranje osjetljivosti trase (RSM).*

Kao što je dogovoreno u MAP-u za ovaj projekat, postoje tri oblasti u kojima je razmotrena potreba za dodatnim mjerama ublažavanja kako slijedi:

- Pregled originalne ESIA-e;
- Kao dio RSM-a završenog prema Preporuci 2; i,
- Kao proces procjene svih novih podataka prikupljenih za projekat.

Ove stavke se razmatraju u nastavku.

Mjere ublažavanja predstavljene u originalnoj ESIA-i sumirane su gore prema potencijalnom receptoru. Kao što je gore pomenuto, tamo gdje bi mogao nastati bilo kakav potencijalni značajan uticaj, identifikovane su mjere ublažavanja, upravljanja i praćenja kako bi se smanjio preostali nivo uticaja. Kao što je predstavljeno u ESIA-i, ne predviđaju se značajni preostali rizici na osnovu sveobuhvatnog ublažavanja, upravljanja i praćenja planiranog za projekat, te s obzirom na značajne potencijalne uticaje koji su izbjegnuti kroz pregled alternativa i odabir najpovoljnije trase. Na osnovu daljeg pregleda potencijalnih uticaja i primjene hijerarhije ublažavanja na ovaj posao (kao što je predstavljeno u ESIA-i), smatra se da nisu identificirane daljnje mjere ublažavanja koje su potrebne.

Međutim, priznaje se da, iako je odabrana optimalna trasa (u ravnoteži svih potencijalnih uticaja uključujući ekonomske, tehničke, okolišne, korištenje zemljišta i društvene), konačna pozicija trase se oslanja na kompenzaciju za otkup zemljišta i raseljavanje. Stoga, iako kroz pregled postojećih MCA i ESIA nisu identificirane nove mjere ublažavanja, adekvatnost mjera koje se odnose na vlasništvo/upotrebu zemljišta, a koje se odnose na odabranu trasu, se dalje procjenjuju u odnosu na osjetljive receptore u okviru mjera koje odgovaraju na Preporuku 2 MAP-a (kao dio RSM-a). Molimo pogledajte ovaj dokument za potpunu procjenu potencijalnih novih mjera ublažavanja koje se odnose na vlasništvo/upotrebu zemljišta.

U smislu potrebe za novim mjerama ublažavanja na osnovu dostupnosti novih podataka, usvojene su nove mjere ublažavanja, a ova stavka (uključujući nove mjere ublažavanja prema dogovoru sa JPAC-om) je navedena u nastavku.

Sažetak novih dostupnih podataka i implikacije na obim predloženog ublažavanja i praćenja

Originalna ESIA, prateći Akcioni plan za zaštitu okoliša i društvene zajednice (ESAP) i Plan upravljanja biodiverzitetom (BMP) sadrži aktivnosti za daljnje terenske studije i verifikacijsko praćenje, od kojih se veliki dio odnosi na biodiverzitet. Ovaj posao je neophodan prije početka izgradnje (koja bi mogla početi već 2025. godine) i stoga je ovaj posao započet u Q1 2024 sa novim nalazima terenskog istraživanja komponenti biodiverziteta, uključujući staništa, vegetaciju i invazivne vrste, te kralježnjake (herpetologija, ornitologija i sisari). Kako su ova istraživanja završena 2024. godine, BMP je ažuriran kako bi odražavao rezultate ovog rada uključujući

reviziju/ažuriranje mjera ublažavanja, gdje je to prikladno. Ažuriranje BMP-a će biti javno objavljeno u svrhu transparentnosti, u skladu sa ESAP-om.

Radovi koji su završeni 2024. godine odnose se na procjenu staništa, flore i vegetacije, a uključuju izvođenje detaljnih studija južnog dijela područja sa prirodnom vegetacijom (brdo Hodbina). Ovaj rad je pokrenut (tek nakon deminiranja od strane BHMACH-a) radi evidentiranja ranocvjetnih geofita, istraživanja dijagnostičke vrste *Scorzonera villosa* na suhim travnjacima koji su klasifikovani kao osjetljiva staništa, te dodatnih pretraga subendemskih balkanskih vrsta u kanjonima rijeka Neretve i Bune, uključujući vrste kao što su *Sedum orientale*, *Seseli globiferum*, i druge.

Relevantni nalazi istraživanja iz 2024. godine uključuju identifikaciju osjetljivih staništa, uključujući istočne submediteranske suhe travnjake i vapnenačke kamene padine sa hazmofitskom vegetacijom (vegetacija pukotina stijena), iako nije identificirana nijedna vrsta od posebnog interesa za očuvanje. Na osnovu dodatnih istraživanja provedenih 2024. godine, na suhim travnjacima u blizini rijeke Bunice i u Malom Polju nije bilo *Scorzonera villosa*. Pojedinačni primjerci jedne endemske vrste, *Onosma stellulata*, pronađeni su na pet istražnih tačaka u degradiranim termofilnim šumama i suhim travnjacima. Ovi nalazi se uglavnom slažu sa glavnim nalazima ESIA-e i stoga nisu zahtijevali pružanje dodatnih mjera ublažavanja u ažuriranju BMP-a.

Još jedno područje nedavnog novog istraživanja uključivalo je provjeru prisutnosti (ili odsutnosti) herpetofaune vrsta *Vipera ammodytes*, *Platyceps najadum*, *Dalmatolacerta oxycephala* i *Algyroides nigropunctatus* duž trase autoceste. Njihovo prisustvo je bilo upitno u vrijeme izrade ESIA-e, jer su njihova staništa prisutna, ali nisu pronađeni u istraživanjima koja su poduzeta u sklopu izrade ESIA-e. Terensko istraživanje izvršeno je u proljeće 2024. godine na sedam lokacija od naselja Gnojnice do tunela Kvanj, duž planirane trase autoceste Koridora Vc. Tokom istraživanja potvrđeno je prisustvo *Vipera ammodytes*, *Platyceps najadum* i *Dalmatolacerta oxycephala*, dok *Algyroides nigropunctatus* nije pronađen i smatra se malo vjerojatnim zbog nedostatka odgovarajućeg staništa uočenog tokom ovog istraživanja. Osim toga, istraživanja iz 2024. godine dovela su do toga da su tri nove vrste herpetofaune pronađene na tom području, a to su *Elaphe quatuorlineata*, *Zamenis situla*, *Telescopus fallax* i *Platyceps najadum*, koji su potvrđeni kao prisutni.

Prema rezultatima ovog novog rada, obavezama BMP-a dodane su nove mjere ublažavanja. Ove nove mjere uključuju izgradnju pogodnih mjesta za hibernaciju (hibernakule), hvatanje i premeštanje jedinki iz područja izgradnje (neposredno prije izgradnje i kontinuirano tokom faze izgradnje), te puštanje u obližnje pogodno stanište.

Još jedna stavka sadržana u BMP-u (potrebna prije početka izgradnje) koja je nedavno izvršena uključivala je potrebu za istraživanjima identifikacije ranih proljetnih migracija (od marta do aprila) za sljedeće vrste: *Falconiformes*, *Charadriiformes*, *Anseriformes*, kratkoprstu ševu (*Calandrella brachydactyla*) i veliku ševu (*Melanocorypha calandra*). Na osnovu rezultata ovog istraživanja, Ažuriranom BMP-u su dodane dodatne mjere ublažavanja. Nove mjere ublažavanja uključuju: za *Cisticola juncidis*, očuvanje zelenih površina uz puteve i ograničavanje izgradnje na planiranu trasu autoputa. Da bi se očuvali *Dendrocoptes medius* i *Dyocopus martius*, građevinski radovi u blizini rijeka Bune i Bunice moraju se svesti na minimum, a pojasevi priobalne vegetacije

moraju se održavati. Nadalje, zbog potencijalnog prisustva velike ševe (*Melanocorypha calandra*) zabilježenog na lokalitetu Lakševine, ova vrsta je tražena s posebnom pažnjom, ali njeno prisustvo nije zabilježeno tokom ovih detaljnih istraživanja. U skladu s tim, ova vrsta će biti isključena iz ažuriranog BMP-a zajedno sa odgovarajućim mjerama ublažavanja.

Nedavna istraživanja su također izvršena kako bi se provjerilo prisustvo i raspodjela šišmiša. Iako prethodno nisu identifikovana skloništa, potrebna su dodatna istraživanja da se to potvrdi. Na osnovu rezultata istraživanja šišmiša iz 2024. godine, dodane su tri dodatne mjere ublažavanja kako slijedi:

- Duž mostova preko Bune i Bunice biće postavljena zaštitna ograda/paneli za šišmiše (jer je na ovom području zabilježen veliki broj šišmiša);
- Potrebna su istraživanja šišmiša prije izgradnje na svim napuštenim vještačkim objektima unutar otiska projekta prije izgradnje. Ako se utvrdi prisustvo nedavne upotrebe, mora se zadržati stručnjak za šišmiše kako bi se osiguralo sigurno uklanjanje svih kolonija šišmiša prije bilo kakve izgradnje u tom području;
- Građevinske radove noću treba izbjegavati u šumskim i vodenim staništima (specifične lokacije koje će se identifikovati u ažuriranom BMP-u) tokom proljeća, ljeta i jeseni.

Dalja istraživanja su vođena i za vidru (*Lutra lutra*). Sada se smatra da to područje ne koristi vidra. Terenskim istraživanjima nisu pronađeni dokazi o prisutnosti vidre u tom području. Nadalje, konsultacije s lokalnim stanovništvom i ribarima su pokazale da vidre nisu prisutne na području Projekta. BMP će biti ažuriran kako bi odražavao ovaj nalaz.

Preporuka 1, Aktivnost 3. Ako proces identifikuje da su potrebne dodatne mjere ublažavanja, Uprava će raditi sa JPAC-om kako bi se one implementirale.

EBRD može potvrditi da je JPAC pristao na gore navedene dodatne mjere ublažavanja na osnovu novih podataka dostupnih iz nedavno izvršenih istraživanja biodiverziteta. BMP je ažuriran kako bi odražavao ove ankete i nove obaveze, te će biti objavljen u javnosti u skladu sa zahtjevima ESAP-a. Nadalje, ove nove obaveze će biti dodate planiranom praćenju projekta i biće potvrđene tokom događaja praćenja izgradnje.