

Broj: UPI 05/1-02-19-4-73/25
Sarajevo, 05. 12. 2025. godine

Federalno ministarstvo okoliša i turizma rješavajući po zahtjevu za ocjenu Studije uticaja na okoliš nosioca projekta Javno preduzeće Autoceste Federacije Bosne i Hercegovine d.o.o. Sarajevo, na osnovu člana 79. stav (1) Zakona o zaštiti okoliša („Službene novine Federacije BiH“, broj 15/21), a u vezi sa čl. 3. i 4. Pravilnika o sadržaju studije uticaja na okoliš („Službene novine Federacije BiH“, broj: 63/21), Uredbom o projektima za koje je obavezna procjena uticaja na okoliš i projektima za koje se odlučuje o potrebi procjene uticaja na okoliš ("Službene novine Federacije BiH", broj: 51/21, 33/22 i 104/22) i čl. 200. Zakona o upravnom postupku Federacije Bosne i Hercegovine ("Službene novine Federacije BiH", br.: 02/98, 48/99 i 61/22), donosi:

RJEŠENJE

o odobrenju Studije uticaja na okoliš

1. Odobrava se Studija uticaja na okoliš nosiocu projekta - Javnom preduzeću Autoceste Federacije BiH d.o.o. Sarajevo za projekat izgradnje dionice brze ceste Nević Polje – Turbe u dužini 11.43 km, brze ceste Lašva-Travnik - Jajce.

2. Podaci o projektu

Dionica brze ceste Nević Polje – Turbe počinje na stacionaži 0+000,00 km u naselju Nević Polje, općina Travnik, nastavlja jugozapadno kroz teritorij općine Travnik, gdje ulazi u prostor općine Novi Travnik. Dalje se pruža kroz općinu Travnik do kraja dionice na stacionaži 11+430,29. Dionica brze ceste Nević Polje-Turbe ukupno je duga 11,43 km.

Brza cesta je projektirana na način da sadrži dva kolovoza odvojena razdjelnim pojasom. Svaki kolovoz ima dvije prometne trake. Traka za spora vozila na ovoj dionici nije predviđena (projektirana). Brza cesta uključuje još i izgradnju 3 tunela, 13 mostova te podvožnjaka/nadvožnjaka na mjestima gdje je planirana trasa brze ceste u koliziji sa postojećim lokalnim cestama. Dionica brze ceste Nević Polje – Turbe uključuje sljedeće petlje:

- Petlja Nević Polje (petlja planirana kao kružni tok s izdignutim nadvožnjakom);
- Petlja Turbe (petlja planirana kao kružni tok s izdignutim nadvožnjakom).

Kod petlje Nević Polje, na stacionaži 0+501,24 km planirana je izgradnja mosta M1 dužine 40 m, kao i regulacija/uređenje korita rijeke Lašve. U naselju Smrike, kod stacionaže 0+962,38 km predviđen je podvožnjak i izmještanje lokalne ceste od stacionaže 0+942,33 km do 1+202,97 km. U naselju Slimena planirana je izgradnja mosta M2 dužine 410 m, koji premošćuje lokalnu prometnicu. U istom naselju, na stacionaži 3+096,88 km planiran je podvožnjak. Između naselja Vilenica i Grahovik planirana su dva mosta: na stacionaži 3+235,12 km most M3 dužine 392 m, i na stacionaži 3+694,15 km most M4 dužine 390 m. Idući dalje prema naselju Turbe i prolazeći pokraj Travnika, cesta je u nasipu do stacionaže 4+577,2 km, gdje ulazi u tunel T1 dužine DL = 433 m i LI = 490 m. Trasa zatim iz tunela T1 izlazi na most M6 dužine DL = 101 m i LI = 56 m te ulazi u tunel T2 dužine DL = 523 m i LL = 517 m kod stacionaže 5+306,41 km. Po izlasku iz tunela T2 trasa prelazi na most M7 dužine DL = 148 m i LL = 166 m kod stacionaže 5+863,84 km. U ovom trenutku trasa prolazi Travnik s južne strane. Nastavljajući dalje prema zapadu, trasa je na nasipu do stacionaže 6+788,09 km kada dolazi na most M9 dužine DL = 721 m, i LL = 714 m. Sa mosta trasa ulazi u tunel T3 dužine DL = 290 m i LL = 318 m te sada ide u smjeru sjeverozapada. Po izlasku iz tunela trasa prelazi most M10 obostrane dužine 109 m. Kod mosta planirana je i regulacija lokalne prometnice. Trasa je u ovom trenutku zapadno od Travnika. Trasa je potom u nasipu do stacionaže 8+309,66 km gdje izlazi na most M11 dužine DL = 189 m i LL = 52 m. Trasa je u nasipu do mosta M12 dužine DL = 158 m i LL = 135 m. Nakon mosta M12 trasa je ponovno u nasipu do mosta M13 dužine DL = 371 m i LL = 358 m, kojim brza cesta prelazi rijeku Lašvu.

Nakon mosta, trasa je ponovno na nasipu do stacionaže 10+610,29 km gdje počinju silazne rampe petlje Turbe. Petlja je projektirana kao kružni tok na koji se spajaju silazne rampe sa glavne trase sa izdignutim nadvožnjakom kojim trasa neometano nastavlja u pravcu Jajca. Kod petlje Turbe planirano je bočno naplatno mjesto sa priključkom na magistralnu cestu M5/E661. Zbog nemogućnosti niveletskog uklapanja spojne ceste petlje Travnik na magistralnu cestu M-5 direktnim priključkom, iz razloga što naplatno mjesto mora biti u nagibu do 2%, odabrano je rješenje prelaska preko magistralne ceste nadvožnjakom, kako bi se navedeni zahtjev ispoštovao. Objekt je projektiran u krivini R=50 m sa uzdužnim nagibom nivelete 5% i poprečnim nagibom od 5,0%. Navedenim rješenjem potrebno je uraditi izmještene lokalne ceste. Spojna cesta je na prilazu objektu iznad M5 izvedena u nasipu kao i na kružni tok na spoju sa M5. Ovim rješenjem petlje zahtjeva se i regulacija dijela rijeke Lašve. Uz glavni objekt brze ceste, potrebno je izgraditi potporne zidove, kojih će biti veći broj radi uskog prostora koji je dostupan za izvođenje radova. Također predviđen je veći broj podvožnjaka i nadvožnjaka kao i regulacije lokalnih kategoriziranih i nekategoriziranih cesta te korita rijeke Lašve i ostalih poznatih i nepoznatih, stalnih i povremenih vodotoka na području općine Travnik.

Vanjska odvodnja planirane brze ceste je također tretirana u okviru Idejnog projekta. Analizama i proračunima vanjske odvodnje, za razmatranu dionicu brze ceste Nević Polje-Turbe, obuhvaćeni su:

- stalni riječni tok Lašve, te površinski vodotoci koji gravitiraju ovoj rijeci,
- povremeni površinski tokovi i vododerine,
- gravitirajuće atmosferske vode. Gravitirajuće vode prikupljaju se otvorenim jarcima. Stalni i povremeni vodni tokovi koji gravitiraju ka trasi brze ceste se odvođe otvorenim kanalima ka recipijentu odnosno propustima kroz trup brze ceste.

2.1. Odlagalište građevinskog otpada

Za potrebe deponovanja materijala iz iskopa/inertnog otpada za predmetnu dionicu brze ceste predviđena je jedna lokacija. Odlagalište se nalazi na srednjem dijelu dionice i udaljena je cca. 1,5 km od dionice brze ceste. Sagledavanjem područja oko trase brze ceste ova lokacija je (od strane Projektanta) ocijenjena kao najpovoljnija. Naime, lokacija se nalazi izvan naseljenog područja, nije obrasla šumom i povoljni su konfiguracija terena i geološki uslovi za izradu ovako velike deponije. Predviđeno je da će odlagalište imati površinu od cca. 87 000 m² i kapacitet 1 568 102,60 m³.

3. Mjere za ublažavanje negativnih uticaja projekta na okoliš u fazi izgradnje

Mjere za ublažavanje negativnih uticaja projekta na okoliš u fazi izgradnje date su tabelarno u Studiji uticaja na okoliš koju je izradio ovlašteni konsultant Zagrebinspekt d.o.o. Mostar na način da je naveden mogući uticaj i mjere zaštite, smanjenja ili ublažavanja uticaja i to:

Tabela 3.1. Mjere zaštite stanovništva i naselja

Uticaj	Predložene mjere zaštite
Utjecaji na način života stanovništva	<ul style="list-style-type: none"> - Prije izvođenja radova, a u okviru Glavnog projekta, treba planirati izgradnju i održavanje alternativnih prelaza/prolaza za lokalno stanovništvo kako bi se stvorili uvjeti za brži i kvalitetniji protok ljudi i dobara. - Onemogućiti da stanovništvo u tijeku izvođenja radova za svoje potrebe ulazi i koristi zonu gradilišta, jer to može predstavljati opasnost za stanovništvo i izvođače radova.. - Izraditi detaljne elaborate zaštite na radu i osiguravanja gradilišta i osigurati implementaciju istih.
Društveni utjecaj i socijalna interakcija u periodu izgradnje	<ul style="list-style-type: none"> - Organizirati radničke kampove na lokacijama koje neće stvarati direktni utjecaj na postojeća naselja i lokalno stanovništvo. - Prioritetno zapošljavati lokalno stanovništvo na radovima.
Utjecaj na kretanje i mobilnost stanovništva	<ul style="list-style-type: none"> - Organizacija gradilišta i svih pratećih servisa mora poštovati postojeći režim prometa (čak i prometnica nižeg reda) – Izraditi <i>Plan upravljanja okolišem I socijalnim pitanjima tijekom izgradnje</i>,

	<ul style="list-style-type: none"> - Radi ublažavanja zastoja na prometnicama uspostaviti privremenu prometnu signalizaciju i regulaciju prometa (uz pomoć prometne službe) radi bržeg protoka prometa kroz grad. - Izvođač radova je dužan adekvatno održavati alternativne prometnice.
Iseljavanje stanovništva	<ul style="list-style-type: none"> - U cilju osiguravanja transparentnosti procesa i pravovremenog uključivanja lokalnog stanovništva, potrebno je, u skladu s Elaboratom o eksproprijaciji, organizirati službeno obavještenje stanovništva koje će biti pogođeno ili obuhvaćeno eksproprijacijom zemljišta i objekata.
Gubitak poljoprivrednog zemljišta	<ul style="list-style-type: none"> - Obaveza je izvođača radova da tijekom izvođenja radova osigura da se ne događa nepotrebno uznemiravanje ili neodgovarajuća upotreba javnih ili privatnih puteva i staza kojima se pristupa privatnim posjedima, kao i zauzimanje ili korištenje privatnih posjeda. - Svako korištenje privatnih posjeda i zemljišta (za skladištenje, alternativne puteve, ili drugo) mora imati prethodnu pismenu suglasnost vlasnika ili provedenu isplatu rente vlasniku. - Obaveza je izvođača radova da izabere, uredi i plati (prema dogovoru sa vlasnicima) sve prostore za prateće servise kao što su obilaznice, skladišta, odlagališta i slično. - Obaveza je izvođača da po završetku radova korištene prostore vrati u prvobitno stanje ili uredi u dogovoru sa vlasnikom tako da vlasnik bude zadovoljan. - Svaki trajni gubitak zemljišta Izvođač je dužan kompenzirati u skladu sa važećim zakonima. - Obaveza je izvođača radova po završetku svih radova osigurati pristupe svim privatnim zemljoradničkim posjedima koji su zbog sheme izgradnje odsječeni.
Utjecaj na sigurnost	<ul style="list-style-type: none"> - Sa ciljem izbjegavanja nesreća na gradilištu neophodno je odrediti pravila zaštite na gradilištu kroz ugovorne obaveze. - Potrebno je koristiti odgovarajuću signalizaciju, znakove upozorenja, ograde i zaštite, osvjtljenje na gradilištima i pristupnim putevima. - Potrebno je definirati ograničenja brzine kretanja prometa unutar gradilišta na 30 km/h. - Potrebno je onemogućiti pristup nezaposlenima i neovlaštenim osobama u određene dijelove gradilišta i mehanizacije.
Smetnje tijekom eksplozivnih radova na tunelu.	Prije izvođenja miniranja izvođač je dužan primijeniti sve potrebne mjere obavještanja i ograničenja kretanja, kako bi okolno stanovništvo bilo osigurano od eventualnih posljedica.
Utjecaj na kvalitetu zraka i buka.	<ul style="list-style-type: none"> - Potrebno je tijekom izvođenja radova kontinuirano vršiti kontrolu mehanizacije i opreme, redovno održavati i čistiti iste, kako bi emisije bile svedene na minimum.

Tabela 3.2. Mjere zaštite voda

Uticaj	Mjera ublažavanja
Zagađenje voda uslijed održavanja građevinskih strojeva na gradilištu	<ul style="list-style-type: none"> - U toku izvođenja radova izvođač će izbjegavati servisiranje građevinskih strojeva na gradilištu ili osigurati nepropusne podloge za njihov smještaj i održavanje.
Zagađenje voda uslijed neadekvatnog ispuštanja otpadnih voda i nepravilnog upravljanja otpadom, uključujući prolijevanje goriva ili drugih onečišćujućih tekućina tijekom održavanja građevinskih strojeva na gradilištu, kao i ispuštanje otpadnih voda iz pomoćnih objekata	<ul style="list-style-type: none"> - Izvođač će, gdje god je moguće, gradilišta i prateće aktivnosti poput radionica, radničkih kampova i betonara treba locirati dalje od vodotoka te odabrati suhe lokacije s dobro konsolidovanom geologijom. - Izvođač će osigurati da na svim mjestima gdje se skladišti gorivo ili drugi potencijalno štetni materijal potrebno je osigurati opremu za sanaciju izlivanja. Vozila i cisterne za gorivo moraju biti opremljene odgovarajućom opremom za planiranje i čišćenje izlivanja, a vozači educirani o postupcima sanacije. - Strogo je zabranjeno ispuštanje otpadnih voda, drugih tekućina ili materijala u površinske vode u toku izgradnje. Ako je ispuštanje neizbježno, mora se osigurati odgovarajući tretman. Kišnica koja otječe

	<p>s parkirališta vozila i strojeva mora proći kroz separatore ulja prije ispuštanja.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Izvođač će osigurati da objekti za prikupljanje otpadnih voda, uključujući prijenosne zahode, moraju biti pravilno održavani, a ovlaštena servisna tvrtka mora redovito uklanjati i zbrinjavati otpadne vode. Kapacitet tih objekata mora biti prilagođen broju radnika na gradilištu.
Odlaganje građevinskog i ostalog otpada u neposrednoj blizini vodotoka te suhih korita sezonskih i povremenih tokova tijekom pripremnih radova može uzrokovati zagađenje vode	<ul style="list-style-type: none"> - Izvođač će osigurati da se odlaganje građevinskog otpada ne smije vršiti u neposrednoj blizini stalnih i povremenih vodotoka, uključujući suha korita sezonskih tokova, predstavlja ključnu mjeru za očuvanje osjetljivih vodnih i vlažnih staništa, koja su na predmetnom području dokumentirano staništa zaštićenih i ugroženih vrsta. Na ovom prostoru zabilježena je prisutnost vrsta poput žutog mukača (<i>Bombina variegata</i>), mladice (<i>Hucho hucho</i>), te više vrsta šišmiša i vodozemaca koje su zaštićene nacionalnim zakonodavstvom i EU Direktivom o staništima. Također, vegetacijski pokrov u vlažnim područjima podržava rast ranjivih i endemičnih biljaka poput visibabe (<i>Galanthus nivalis</i>) i <i>Ruscus aculeatus</i>.

Tabela 3.3. Mjere zaštite tla

Uticaj	Mjera ublažavanja
Iskop i uklanjanje tla	<ul style="list-style-type: none"> - Izvoditi iskope isključivo na dijelovima gdje je tehnički nužno. - Izbjegavati nepotrebno uklanjanje tla. - Iskope planirati u fazama kako bi se smanjila površina izloženog tla.
Deponiranje iskopanog materijala	<ul style="list-style-type: none"> - Privremene deponije uspostaviti izvan granica izvođenja radova. Osigurati da ne dođe do rasipanja, erozije i zamuljivanja. Ukloniti slojeve tla do stabilne podloge i složiti deponiju tako da ne ugrožava tokove vode.
Korištenje strojeva i mehanizacije	<ul style="list-style-type: none"> - Ograničiti kretanje strojeva isključivo na predviđenim prometnicama i radnim zonama. - Ne dozvoliti prolazak strojeva preko odlagališta iskopanog materijala.
Odlaganje otpada	<ul style="list-style-type: none"> - Zbrinjavati građevinski otpad isključivo na za to predviđena mjesta. - Spriječiti prosipanje ulja, cementa i betona po tlu.
Sprečavanje kontaminacije tla	<ul style="list-style-type: none"> - Goriva, ulja i ostale tekućine koje mogu onečistiti tlo potrebno je skladištiti u nepropusnim bačvama. - Bačve se moraju postaviti na nepropusnu podlogu (betonsku ili sličnu površinu otpornu na propuštanje) kako bi se spriječilo prodiranje u tlo. - Pretakanje goriva i ulja dopušteno je samo na mjestima koja su zaštićena nepropusnim materijalima. - Stara ulja, goriva i drugi tečni otpad moraju se čuvati u označenim, nepropusnim bačvama. - Zabranjeno je odlaganje ulja, goriva i drugih tečnih otpadnih materijala direktno na tlo

Tabela 3.4. Mjere zaštite kvalitete zraka

Uticaj	Mjera ublažavanja
Širenje građevinske prašine uzrokovano radovima na gradilištu, kretanjem kamiona i mehanizacije duž	<ul style="list-style-type: none"> - Prijevoz materijala, (šljunak, asfalt, kamen i zemljane materijale) , mora se obavljati kamionima prekrivenim ceradom kako bi se spriječilo rasipanje i onečišćenje okoliša.. - Kretanje transportnih vozila unutar gradilišta i na prilaznim cestama ograničiti na maksimalnu brzinu od 30 km/h kako bi se smanjila emisija prašine i poboljšala sigurnost. - Izbjegavati nepotreban rad vozila u praznom hodu te organizirati prijevoz opreme i materijala izvan saobraćajnih špica, U naseljenim područjima i na prometnicama unutar gradilišta u sušnom periodu, vršiti prskanje vodom kako bi se smanjilo podizanje prašine i njezin utjecaj na stanovnike i okoliš.

transportnih ruta	
Emisije ispušnih plinova iz vozila	<ul style="list-style-type: none"> - Koristiti tehnički ispravne strojeve i provoditi redovito održavanje. - Strojevi i vozila moraju biti isključeni kada nisu u upotrebi kako bi se smanjila nepotrebna potrošnja goriva i emisije štetnih plinova. - Plan upravljanja prometom treba uključiti mjere za optimizaciju ruta i smanjenje prijeđenih kilometara, čime se dodatno smanjuju emisije.

Tabela 3.5. Mjere zaštite biodiverziteta

Uticaj	Mjera ublažavanja
Stanište, flora i vegetacija	<ul style="list-style-type: none"> - Planom uređenja gradilišta (PUG), definisati organizaciju odlaganja otpada od uklanjanja vegetacije i zemljanih radova ,kako bi se spriječilo uništavanje vegetacije te širenje stranih i invazivnih vrsta u prirodna područja. -Trasa brze ceste koristit će se isključivo za potrebe izgradnje i organizacije gradilišta. U slučaju potrebe za dodatnim pristupnim putevima, moraju se izbjegavati prirodna staništa poput šuma i travnjaka, dok se preporučuje korištenje već degradiranih i antropogeno izmijenjenih površina. -Odlaganje građevinskog otpada te trasiranje pristupnih puteva nije dopušteno u blizini vodotoka. -Izbjegavati dodatnu devastaciju staništa izvan projektnog područja. - Identifikacija i kartiranje ugroženih biljnih vrsta. - Površine predviđene za uklanjanje vegetacije moraju se jasno označiti biorazgradivim bojama ili ogradama visoke vidljivosti, kako bi se izbjegao nepotreban gubitak vegetacijskog pokrova. - Plodno tlo potrebno je pažljivo ukloniti i privremeno uskladištiti kako bi se po završetku građevinskih radova moglo ponovno upotrijebiti za sanaciju degradiranih površina i obnovu vegetacije. - Neophodno je spriječiti nepotrebno kretanje građevinskih strojeva izvan definiranih građevinskih zona kako bi se smanjilo zaprašivanje i oštećenje vegetacije. - - Spriječiti zatrpavanje okolnih staništa provođenjem mjera za sprječavanje erozije i ispiranja tla s gradilišta uključuju stabilizaciju nasipa i uređenje terena osobito uz vodotoke Također je potrebno poduzeti mjere zaštite od požara, osobito na područjima s prirodnom vegetacijom, uključujući osiguranje prostora prilikom korištenja otvorenog plamena. - Pošumljavanje autohtonim vrstama i revitalizacija drugih pogođenih staništa isključivo autohtonim biljnim vrstama. Cilj je imati barem 50% pokrovnosti vegetacije u 3 mjeseca nakon prestanka radova. Ako ovo ne bude postignuto, neophodno je provesti dopunske mjere, kao dodatnu sadnju drveća ako je nakon prve 3 godine utvrđen gubitak od 30% zasađenog drveća ili manje od 90% pokrivenosti vegetacije
Vegetacije – invazivne vrste	<p>Kontinuirano provoditi Plan upravljanja invazivnim vrstama.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Spriječiti unošenje invazivnih vrsta flore i faune unutar zone obuhvata projekta. - Koristiti isključivo autohtone vrste za pošumljavanje i ozelenjivanje površina. <ul style="list-style-type: none"> - Prije početka pripreme gradilišta provesti detaljno kartiranje i/ili razgraničenje područja zahvaćenih invazivnim vrstama, s posebnim naglaskom na biljnu vrstu <i>Ambrosia artemisiifolia</i> L. (pelinolisna ambrozija). <p>Osigurati propisno uklanjanje ovih biljnih vrsta u skladu s važećim stručnim smjernicama, kako bi se spriječilo njihovo širenje i omogućio nesmetan razvoj autohtonih biljnih zajednica.</p>
Flora i vegetacija na lokaciji odlagališta iskopnog materijala	<ul style="list-style-type: none"> - Uz nadzor stručne osobe jasno označiti područja za uklanjanje vegetacije kako bi se spriječio bespotreban gubitak vegetacije u projektnom području. - Izbjegavati područja s gustom vegetacijom za privremene pristupne puteve. Izvršiti obnavljanje vegetacije privremeno narušenih područja. - Spriječiti nekontrolisano odlaganje građevinskog materijala radi sprječavanja širenja invazivnih vrsta - Postavljanje oznaka za zabranu bespotrebnog kretanja motornih vozila izvan i unutar područja deponije kako bi se sačuvala okolna vegetacija. - Provoditi mjere sprječavanja očuvanja autohtone flore i vegetacije oko odlagališta i pristupnih puteva i monitoring istog

	<ul style="list-style-type: none"> - Uspostaviti protupožarne mjere obaveznu obuku osoblja radi sprječavanja nastanka požara - Provedba plana upravljanja invazivnim vrstama, uključujući monitoring i mehaničko uklanjanje invazivnih vrsta u žarištima, te sadnju autohtonih vrsta koje će spriječiti njihovo širenje. - U slučaju pojačanog širenja invazivnih vrsta, provesti sanacione mjere. - Provoditi redovan monitoring invazivnih vrsta (po sezonama) i o tome pripremiti izvještaje. - Postavljanje zaštitnih barijera i vegetacijskog pokrivača posebno na područjima sa nagibom radi sprječavanja erozije tla; - Nakon završetka izgradnje deponije, izvršiti obnovu narušenog staništa kroz sadnju autohtonih biljnih vrsta i pošumljavanje degradiranih površina. Revitalizacija treba biti dio postizgradnog plana
Staništa	<ul style="list-style-type: none"> - Sječu drveća izbjegavati tijekom sezone gniježđenja ptica (od marta do avgusta). Ukoliko bude potrebe, angažirati stručnjake za biodiverzitet za procjenu trenutnog stanja biodiverziteta. Potrebno je obnoviti tj. revitalizirati deforestirana područja sa predloženim zeljastim i drvenastim autohtonim vrstama.
Mrijestilišta vodozemaca i riba	<ul style="list-style-type: none"> - Radove treba izbjegavati u aprilu i septembru. Kompezacija dokazane štete potrebna je prema Pravilniku o određivanju visine naknade štete nanosene ribljem fondu u Federaciji Bosne i Hercegovine - Na priobalnim područjima vode iz tunela tretirati prije ispuštanja koristeći taložnike, kako bi se izbjegla zamućivanje vodotoka
Stradnje divljači na putu jedinki koje prelaze brzu cestu	<ul style="list-style-type: none"> - Planirati ograđivanje dionice brze ceste posebno sa južne strane - U fazi građenja ograditi otkope kako bi se spriječilo upadanje divljih životinja/krupne divljači.
Gubitak staništa ptica uslijed krčenja šume i šikare	<ul style="list-style-type: none"> - Ne vršiti krčenje u periodu maj-oktobar
Gmizavci	<ul style="list-style-type: none"> - Ne formirati vještačka mjesta za agregiranje vrsta i spriječiti upadanje jedinki u otkope i rovove. <i>U koliko se naiđe na jedinke gmizavaca u rovovima i otkopima, angažirati ekologa i utvrditi o kojim vrstama se radi, ako se utvrdi da se radi o vrstama <i>Vipera ammodytes</i> i <i>Zamenis longissimus</i>. Izvršiti humano uklanjanje svih jedinki, u slučaju nalaza vrsta od konzervacijskog značaja sprovesti istraživanje i utvrditi najbolji način da se ulazak gmizavaca na trasu puta spriječi.</i>
Uništavanje gnijezda sive čaplje u periodu izvan sezone gniježđenja	<ul style="list-style-type: none"> - U slučaju uništavanja stabala koja su sa gnijezdima sive čaplje identificirati staništa važna za sivu čaplju i ista kroz mjere unaprijediti.
Vodozemci	<ul style="list-style-type: none"> - U fazi izgradnje ne formirati umjetna mjesta za agregiranje vrsta i spriječiti upadanje jedinki u otkope i rovove - Bare i lokve duž zone utjecaja nastale kao rezultat iskopnih i zemljanih radova zatrpavati u zoni utjecaja trase. Na taj način spriječiti agregaciju vrsta oko vještačkih akumulacija vode. Zatrpavanje ili dreniranje udolina i depresija duž trase i sprječavanje formiranja bara koje bi bile mjesto za polaganje jaja <i>Bombina variegata</i> i <i>Rana dalmatina</i>.
Kopneni invertibrati	<ul style="list-style-type: none"> - U fazi izgradnje prilikom krčenja šuma i šikara stabla promjera 30 i više cm ostaviti u staništu.
Insekti na lokaciji	<p>Izvršiti identifikaciju i pregled svih mrtvih ili šupljikavih stabala unutar područja utjecaja. Posječena stabla ostaviti izvan područja gradnje uz rub šume. Mrtvo, propadajuće ili</p>

odlagališta ikopnog materijala	veteransko drveće/drvo konzervirati gdje je to moguće ili zadržati kao rezano drvo na gradilištu; tj. sva stabla s udubljenjima koja nude potencijalne uvjete staništa za Saproksilni insekti (<i>Cerambyx cerdo</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Morimus asper funereus</i>) posjeći i položiti ispred nekih stabala sa sličnim udubljenjima, čime će se za pojedine vrste olakšati prelazak s jednog mikro-mjesta na drugo
Vodozemci i gmizavci (<i>Zamenis longissimus</i> , <i>Vipera ammodytes</i> , <i>Lacerta viridis</i>) na lokaciji odlagališta iskopnog materijala	Prije početka rada, biolozi će pretražiti radna područja; sve pronađene jedinke bit će pažljivo transportirani izvan rizičnih područja u staništima koji odgovaraju njihovim ekološkim zahtjevima. Sve jedinke pronađene na mjestu bit će premještene na povoljna staništa. Tijekom izgradnje izvođač je obavezan da u gradilištu ne bude deponiran materijal koji će predstavljati mjesta za agregiranje jedinki. Prije svega se radi o pločama i drugom građevinskom materijalu u koji se jedinke gmizavaca mogu skloniti. Također sve otkope i šahtove treba držati zatvorenim kako bi se spriječilo upadanje životinja u otkope iz kojih ne mogu izaći. Obilazak trase od strane ekologa je obavezan tijekom realizacije projekta u svrhu uklanjanja kopnene kornjače koja je prisutna na trasi
Ptice na lokaciji odlagališta iskopnog materijala	Prije čišćenja terena provjeriti ima li gnijezda na području gradnje. Kartiranje odgovarajućeg staništa za gniježđenje za reprodukciju nakon izgradnje. Izbjegavati sječu stabala i vegetacije u periodu mart – oktobar.
Šišmiši	Krčenje šuma u periodu izgradnje vršiti nakon pregleda staništa, bat detektorom i obilazak stabala prsnog promjera većeg od 50 cm, koja su pogodna za legla, (indikator: izmet, ostaci hranjenja), uključujući one koje stručnjak za biološku raznolikost nije mogao pregledati, ostatak će 24 sata na terenu (na zemlji) kako bi omogućili izlazak šišmiša. Ako je moguće, u razdoblju od ožujka do kolovoza neće se srušiti drveće. Ne koristiti UV izvore rasvjete na gradilištima ili svjetla koja privlače insekte, a time i šišmiše koji se njima hrane kako bi se izbjegao rizik od predatorskog natjecanja

Tabela 3.6. Mjere zaštite od povećanih razina buke

Uticaj	Mjera ublažavanja
Povećana buka i vibracije tijekom građevinskih radova mogu negativno utjecati na stanovništvo u blizini gradilišta te na radnike koji su dugotrajno izloženi tim uvjetima	<p>Ograničenje radnog vremena</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Radovi u blizini naseljenih područja smiju se izvoditi isključivo tijekom dnevnih sati, a sukladno Zakonu o zaštiti od buke to bi bio period of 06:00, do 22:00. Radovi nedjeljom trebaju se izbjegavati. ✓ Dodatno ograničenje može se utvrditi u suradnji s lokalnom samoupravom, ovisno o specifičnostima lokacije i dinamici radova. <p>Planiranje i organizacija radova</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Izbjegavati izvođenje paralelnih aktivnosti koje proizvode visoku razinu buke u blizini stambenih objekata. ✓ Radove planirati tako da se izbjegne nepotrebno krčenje šuma i narušavanje prirodnih barijera protiv buke. ✓ Udaljenost transportnih ruta od naseljenih objekata treba biti najmanje 10 metara kako bi se smanjio utjecaj vibracija i buke. <p>Održavanje i tehnička ispravnost mehanizacije</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Građevinske strojeve i vozila redovito servisirati i održavati u ispravnom stanju. ✓ Osigurati da sva vozila i strojevi koji se koriste na gradilištu imaju dozvole za rad i zadovoljavaju ekološke i sigurnosne standarde. ✓ Obavezno isključivanje strojeva i opreme kada se ne koriste kako bi se smanjio nepotrebni izvor buke. <p>Primjena tehničkih mjera za smanjenje buke</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Na svim građevinskim strojevima i vozilima izgraditi zvučnu izolaciju pogonskih motora i drugih sklopova koji generiraju buku. ✓ Koristiti prigušivače buke (npr. prigušne lonce) na motorima i ispušnim sustavima građevinskih strojeva.

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ograničiti brzinu vozila na neasfaltiranim cestama na najviše 20 km/h kako bi se smanjila buka uzrokovana transportom materijala. <p>Prilagodba mjera u skladu s pritužbama</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Ako se utvrdi da razina buke prelazi dopuštene vrijednosti, potrebno je poduzeti dodatne mjere za smanjenje utjecaja (npr. dodatna zvučna izolacija, promjena radnog rasporeda, smanjenje intenziteta korištenja određenih strojeva).
--	--

Tabela 3.7. Osnovni podaci o bukobranima

Redni broj Bukobrana	Položaj u odnosu na kolovoznu traku ceste	Od*	Do*	Dužina	Visina	Površina
		[km]	[km]	[m]	[m]	[m ²]
BB 01	Leva (spolja)	0+702,65	2+876,13	2175,0	3,0 – 5,0	8764,5
BB 02	Desna (spolja)	0+842,52	2+732,16	1890,0	3,0 – 5,0	8510,0
BB 03	A Leva (spolja)	2+976,01	3+423,34	664,0	3,0 – 5,0	2448,0
	B Desna (unutra)	3+231,19	3+452,40			
BB 04	Leva (spolja)	3+446,25	4+221,33	779,0	3,0 – 5,0	2761,0
BB 05	Desna (spolja)	3+948,75	4+376,91	430,0	3,0 – 3,5	1448,0
BB 06	A Leva (spolja)	5+064,99	5+180,90	274,9	3,0 – 4,0	937,6
	B Desna (unutra)	5+035,97	5+191,94			
BB 07	A Desna (spolja)	5+035,97	5+191,94	278,0	3,0 – 4,0	947,5
	B Leva (unutra)	5+064,99	5+180,90			
BB 08	Leva (spolja)	5+589,03	6+620,30	758,3	3,0 – 5,0	3181,5
BB 09	Desna (spolja)	6+021,77	6+357,71	340,0	3,0 – 5,0	1660,0
BB 10	A Leva (spolja)	6+822,28	7+536,01	1444,0	3,0	4332,0
	B Desna (unutra)	6+834,01	7+555,00			
BB 11	Desna (spolja)	6+834,01	7+320,52	488,0	3,0	1464,0
BB 12	A Leva (spolja)	7+913,32	9+351,39	1950,3	3,0 – 5,0	7754,5
	B Desna (unutra)	7+901,41	8+035,80			
	C Desna (unutra)	8+302,06	8+518,93			
	D Desna (unutra)	9+102,98	9+260,99			
BB 13	A Leva (spolja)	9+875,47	10+581,15	1004,0	3,0 – 5,0	3788,0
	B Desna (unutra)	9+870,55	10+166,48			
BB 14	Desna (spolja)	9+870,56	10+471,65	604,0	3,0 – 5,0	2388,0
BB 15	Veza sa M5 (levo)	0+000,00	0+000,00	211,5	3,0 – 5,0	762,5

^{*)} Stacionaže su date u odnosu na kolovoznu traku pored koje se nalazi bukobran.

U tabeli su prikazane minimalno potrebne dimenzije (duljina i visina) bukobrana kako bi ispunjavali svoju osnovnu funkciju – smanjenje cestovne buke na razine koje su u skladu sa zakonski propisanim vrijednostima.

Monitoring buke

Na temelju lokalnih uvjeta, rezultata prethodnih monitoring kampanja te opravdanih pritužbi lokalnog stanovništva, moguće je izmijeniti lokacije mjernih mjesta, povećati njihov broj ili promijeniti dinamiku mjerenja. Nosilac projekta, odnosno upravitelj infrastrukturom, dužan je postupiti u skladu s dobivenim rezultatima.

Tabela 3. 8. Predložene lokacije, odnosno objekti za sprovođenje monitoringa kao dodatne mere zaštite od buke

Bukobran	Objekat kod koga se predlaže monitoring
BB 01	86, 102 i 111
BB 02	135, 161 i 182
BB 03	208
BB 04	213, 232 i 251
BB 06	265
BB 08	283, 285 i 288
BB 10	295, 300 i 312
BB 11	313
BB 12	331, 336, 345, 348 i 359
BB 13 i BB 15	380
BB 14	382

Za stambene i druge osjetljive objekte za koje nije planirana zaštita bukobranima i/ili koje nije tehnički moguće zaštititi bukobranima, predviđene su druge mjere zaštite, kao što je zamjena postojeće stolarije stolarijom s većom zvučnom izolacijom. Odluka o tome koja će se klasa zvučne izolacije primijeniti donosi se za svaki pojedinačni objekt.

Tabela 3.9. Mjere zaštite od vibracija

Uticaj	Mjera ublažavanja
Strukturna oštećenja uzrokovana vibracijama građevinske opreme i metoda rada, uključujući primjenu eksploziva	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sva mehanizacija i oprema moraju se redovito održavati i biti postavljeni na što većoj udaljenosti od osjetljivih područja . ✓ Izbjegavati istovremeni rad opreme.

Tabela 3.10. Mjere zaštite pejzaža

Uticaj	Mjera ublažavanja
Izmjena prirodnog krajolika i vizualni utjecaji uzrokovani građevinskim radovima	<ul style="list-style-type: none"> ✓ U okviru Plana organizacije gradilišta potrebno je odrediti lokacije svih gradilišnih zona na manje vizualno izloženim područjima kako bi se smanjio vizualni utjecaj na okoliš. Projekt vanjskog i pejzažnog uređenja treba provesti odmah po završetku građevinskih radova, a tamo gdje je moguće, određene površine mogu se sanirati i tijekom trajanja izgradnje. Za obnovu okoliša preporučuje se korištenje autohtonih biljnih vrsta kako bi se očuvala prirodna ravnoteža i smanjio vizualni utjecaj radova.

Tabela 3.11. Mjere zaštite kulturne baštine

Ako se tijekom radova otkriju arheološki nalazi ili tragovi povijesne vrijednosti, koji nisu evidentirani Elaboratom o arheološkim nalazima, radove treba obustaviti i odmah obavijestiti nadležnu instituciju. Aktivnosti na planiranju i izvođenju građevinskih radova potrebno je uskladiti sa stručnim mišljenjem Zavoda za zaštitu spomenika, koje će biti izrađeno na temelju rezultata provedenih arheoloških istraživanja i sadržaja Elaborata o zaštitnim arheološkim istraživanjima. U tijeku izrade Glavnog projekta, Investitor treba da:

- provede rekognosciranje i arheološko istraživanje sa navedenim udaljenostima i utjecajem izgradnje ceste kao i mjerama zaštite,
- izradi poseban elaborat sa svim rezultatima i prijedlozima zaštite,
- dostavi Zavodu za zaštitu spomenika radi dobivanja stručnog mišljenja.

Tabela 3.12. Mjere gospodarenja otpadom i materijalima

Uticaj	Mjera ublažavanja
Onečišćenje okoliša zbog nepravilnog zbrinjavanja	Maksimalna ponovna upotreba i reciklaža

<p>iskopanog materijala i drugih vrsta otpada nastalih tijekom građevinskih radova</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Opasni građevinski otpad, uključujući azbest, mora se zasebno skladištiti u skladu s predviđenim spremnicima kako bi se spriječila kontaminacija okoliša. ✓ Svi opasni materijali moraju biti propisno pakirani kako bi se spriječio svaki kontakt s okolišem prije predaje ovlaštenom operateru. <p>Sustav odvoza i zbrinjavanja otpada</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Za komunalni otpad potrebno je osigurati redovito prikupljanje od strane lokalnih komunalnih poduzeća. ✓ Opasni otpad mora se predati licenciranom operateru koji osigurava njegov adekvatan tretman i konačno zbrinjavanje. ✓ Otpadne vode i tekući otpad ne smiju se ispuštati u kanalizaciju ili odvođe kako bi se spriječilo zagađenje vode. <p>Smanjenje otpada na izvoru</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Implementirati načela smanjenja otpada na samom gradilištu primjenom suvremenih metoda rada koje omogućuju manju potrošnju materijala. ✓ Uvesti redovito prikupljanje i odvajanje otpada kako bi se smanjio volumen materijala koji se odvozi na odlagališta. <p>Organizacija privremenih odlagališta i sanacija terena</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Privremena skladišta otpada moraju biti smještene na lokacijama izvan vodotoka i podalje od osjetljivih ekosustava. ✓ Posječena stabla i panjevi trebaju biti odloženi na lako dostupne lokacije kako bi ih nadležne institucije mogle sigurno ukloniti. ✓ Površine zahvaćene građevinskim radovima potrebno je sanirati što je ranije bilo moguće, koristeći autohtone biljne vrste za obnovu vegetacije. <p>Izrada i provedba Plana upravljanja otpadom</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Uz zahtjev za ishodovanje odobrenja za građenje potrebno je idostaviti Detaljan plan upravljanja građevinskim otpadom (DPUGO) koji će definirati metode zbrinjavanja svih vrsta otpada u skladu s relevantnim propisima. ✓ Izvođač dužni su voditi evidenciju o količini i vrsti iskopanog materijala te detaljima njegovog daljnjeg korištenja i zbrinjavanja. ✓ Svi podaci o upravljanju otpadom moraju biti evidentirani u obveznoj dokumentaciji gradilišta i dostupni nadležnim inspekcijskim službama.
<p>Oštećenje okoliša zbog neadekvatnog rukovanja materijalima i kemikalijama</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Materijali će se dopremati kamionima ili kiperima, uz pridržavanje sigurnosnih mjera tijekom prijevoza. ✓ Na gradilištu je potrebno osigurati odgovarajuću mehanizaciju za razastiranje, nivelaciju i zbijanje iskopanog materijala. ✓ Nakon završetka iskopskih radova, gradilište treba izravnati i adekvatno sanirati. ✓ Tijekom prijevoza teretna vozila moraju biti prekrivena ceradom kako bi se spriječilo rasipanje materijala, a kotači vozila trebaju biti očišćeni prije izlaska na javne prometnice kako bi se smanjilo onečišćenje.
<p>Lokacije privremenih odlagališta</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Obaveza Izvođača radova da izradi Plan organizacije gradilišta koji treba da sadrži lokacije privremenih odlagališta kao i način sanacije istih nakon završetka građenja.

Tabela 3.13. Mjere utjecaja klimatskih faktora

Uticaji	Mjera ublažavanja
<p>Požari mogu proizvesti gusti dim koji negativno utječu na zdravlje ljudi i okoliš te doprinijeti emisiji stakleničkih plinova</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Redovito nadzirati stanje požarne ugroženosti na projektnom području putem vizualnog pregleda i praćenja informacija iz lokalnih medija, uključujući praćenje indeksa rizika od šumskih požara na službenim stranicama Federalnog hidrometeorološkog zavoda. ✓ Zapaljive materijale potrebno je skladištiti u posebno osiguranim spremnicima otpornima na visoke temperature. ✓ U slučaju povećanog rizika od požara, radove treba privremeno obustaviti kako bi se spriječila potencijalna opasnost.

4. Mjere sprečavanja i ublažavanje negativnih uticaja projekta na okoliš nakon izgradnje

Mjere za ublažavanje negativnih uticaja projekta na okoliš u fazi nakon izgradnje predstavljenе su tabelarno na način da je naveden mogući uticaj i mjere zaštite, smanjenja ili ublažavanja uticaja:

Tabela 4.1. Mjere zaštite stanovništva i naselja

Utjecaj	Mjera ublažavanja
Povišena razina buke, prašine i zagađujućih tvari u zraku na objektima smještenim u blizini brze ceste	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Postavljanje i održavanje bukobrana ✓ Provjera razine buke u naseljenim područjima na žalbu stanovnika, ✓ Ako u blizini izmjerene vrijednosti buke premaše dopuštene granice, potrebno je planirati dodatne mjere zaštite, uključujući postavljanje dodatnih bukobrana ili primjenu pasivnih zaštitnih mjera na objektima u neposrednoj cesti. Ove mjere mogu uključiti zamjenu prozora i vrata, izolaciju fasade (prema potrebi), kao i rekonstrukciju objekata s prilagodbom rasporeda unutarnjih prostora.

Tabela 4.2. Mjere zaštite voda

Utjecaj	Mjera ublažavanja
Potencijalna zagađenja koja mogu nastati kao posljedica neadekvatne brige	<p>Održavanje prometnice u zimskom razdoblju</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Koristiti ekološki prihvatljiva sredstva za posipanje cesta kako bi se smanjio negativan utjecaj na vodne resurse. ✓ Količinu korištenih sredstava svesti na minimum preciznim predviđanjem uvjeta na kolniku i optimizacijom zimskog održavanja. <p>Upravljanje rizikom od zagađenja opasnim tvarima</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ U slučaju izlivanja opasnih tvari na prometnicu, odmah obustaviti promet i obavijestiti specijalizirane službe za sanaciju u skladu s Operativnim planom za incidentna zagađenja. <p>Održavanje prometnice i sustava odvodnje</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Redovito provoditi čišćenje i inspekciju sustava odvodnje kako bi se osigurala njihova puna funkcionalnost. ✓ Pratiti stanje odvoda, propusta i kanala duž prometnice te ukloniti eventualne prepreke koje mogu uzrokovati začepjenja ili izljeve oborinskih voda. ✓ Spriječiti ispuštanje otpadnih voda, ulja ili drugih onečišćujućih tvari u okoliš, osobito u blizini vodotoka. <p>Prevenција erozije i zaštita vodotoka</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Održavati stabilnost pokosa uz prometnicu kako bi se spriječila erozija tla i smanjio unos sedimenta u vodotoke. ✓ Područja uz cestu ozeleniti autohtonim biljnim vrstama kako bi se poboljšala apsorpcija oborinskih voda i smanjio negativan utjecaj na vodne resurse. <p>Monitoring Zaštita izvorišta</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Sprječavanje zagađenja lokalnih izvorišta

Tabela 4.3. Mjere zaštite tla

Utjecaj	Mjera ublažavanja
Nedostatak održavanja sustava oborinske odvodnje, uključujući obodne kanale, rigole, slivnike, okna, sabirne kolektore,	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Redovito održavati sve elemente sustava oborinske odvodnje, uključujući obodne kanale, rigole, slivnike, okna, sabirne kolektore i pročistače, kako bi se osigurala njihova funkcionalnost i spriječilo zadržavanje vode, začepjenja i potencijalne poplave. Održavanje treba uključiti periodično čišćenje, uklanjanje nanosa i otpada te provjeriti ispravnost sustava, posebno nakon obilnih padalina ili sezonskih vremenskih promjena.

pročištače i druge odvodne elemente	
Otjecanje oborinskih voda bez prethodnog pročišćavanja. Nenamjerno izlivanje goriva i ulja. Korištenje kemijskih sredstava za sprječavanje zaleđivanja	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Izraditi Operativni plan interventnih mjera za postupanje u hitnim situacijama tijekom eksploatacije dionice, uključujući protokole za sanaciju izlivanja opasnih tvari Razviti Operativni plan održavanja brze ceste , koji će uključiti sustavno čišćenje prometnice i optimizaciju korištenja sredstava za odleđivanje.
Smanjenje kvalitete tla duž trase ceste uslijed ispuštanja onečišćujućih tvari iz prometa, uključujući lebdeće čestice PM2.5 i PM10, koje mogu negativno utjecati na sastav i plodnost tla te pridonijeti njegovoj degradaciji	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Duž trase prometnice osiguravaju zaštitne pojaseve od vegetacije koji će djelovati kao prirodne barijere za zadržavanje lebdećih čestica i smanjenje negativnog utjecaja na tlo.
Postupanje u slučaju nezgoda	<ul style="list-style-type: none"> ✓ U slučaju prometne nezgode koja uključuje istjecanje goriva, ulja ili drugih opasnih tvari, potrebno je odmah spriječiti širenje onečišćenja, upotrijebiti apsorpcijski materijal i ukloniti kontaminirano tlo. ✓ Uspostaviti suradnju s ovlaštenim službama (vatrogasci, civilna zaštita, komunalna poduzeća) radi brze sanacije.

Tabela 4.4. Mjere zaštite zraka

Identificirani utjecaj	Mjera ublažavanja
Emisije ispušnih plinova iz prometa, uključujući ugljikovodike (HC), ugljični monoksid (CO), dušikov oksid (NO _x), sumporni dioksid (SO ₂), ugljični dioksid (CO ₂), lebdeće čestice (PM) i olovo (Pb), koje mogu negativno utjecati na kvalitetu zraka, tla i vegetacije u neposrednoj blizini prometnice	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Održavanje i proširivanje zelenih zaštitnih pojaseva uz prometnicu kako bi se smanjilo širenje zagađujućih tvari i poboljšala apsorpcija štetnih emisija. ✓ Postavljanje i redovito održavanje fizičkih barijera (npr. nasipi, bukobrani) kako bi se smanjio utjecaj ispušnih plinova na okolni okoliš i naselja.

Tabela 4.5. Mjere zaštite biodiverziteta

Uticaj	Mjere ublažavanja
Staništa, flora i vegetacija	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Izbjegavati upotrebu herbicida i opasnih tvari i materijala kako bi ljudsko zdravlje, okoliš i biodiverzitet bili zaštićeni od njihovih potencijalno štetnih utjecaja.
Vegetacije – invazivne vrste	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mjere ublažavanja tokom operativnog perioda uključuju nadzor i pravovremeno uklanjanje stranih invazivnih vrsta. Neophodno je implementirati Plan upravljanja invazivnim vrstama, s redovnim nadzorom, te fizičkim uklanjanjem postojećih primjeraka prije procesa plodonošenja kako bi se spriječilo daljni rast i širenja istih. ✓ Kontrola novih nasipa.

Tabela 4.6. Osnovni podaci o bukobranima

Redni broj Bukobrana	Položaj u odnosu na kolovoznu traku ceste	Od*	Do*	Dužina	Visina	Površina	
		[km]	[km]	[m]	[m]	[m ²]	
BB 01	Leva (spolja)	0+702,65	2+876,13	2175,0	3,0 – 5,0	8764,5	
BB 02	Desna (spolja)	0+842,52	2+732,16	1890,0	3,0 – 5,0	8510,0	
BB 03	A	Leva (spolja)	2+976,01	3+423,34	664,0	3,0 – 5,0	2448,0
	B	Desna (unutra)	3+231,19	3+452,40			
BB 04	Leva (spolja)	3+446,25	4+221,33	779,0	3,0 – 5,0	2761,0	
BB 05	Desna (spolja)	3+948,75	4+376,91	430,0	3,0 – 3,5	1448,0	
BB 06	A	Leva (spolja)	5+064,99	5+180,90	274,9	3,0 – 4,0	937,6
	B	Desna (unutra)	5+035,97	5+191,94			
BB 07	A	Desna (spolja)	5+035,97	5+191,94	278,0	3,0 – 4,0	947,5
	B	Leva (unutra)	5+064,99	5+180,90			
BB 08	Leva (spolja)	5+589,03	6+620,30	758,3	3,0 – 5,0	3181,5	
BB 09	Desna (spolja)	6+021,77	6+357,71	340,0	3,0 – 5,0	1660,0	
BB 10	A	Leva (spolja)	6+822,28	7+536,01	1444,0	3,0	4332,0
	B	Desna (unutra)	6+834,01	7+555,00			
BB 11	Desna (spolja)	6+834,01	7+320,52	488,0	3,0	1464,0	
BB 12	A	Leva (spolja)	7+913,32	9+351,39	1950,3	3,0 – 5,0	7754,5
	B	Desna (unutra)	7+901,41	8+035,80			
	C	Desna (unutra)	8+302,06	8+518,93			
	D	Desna (unutra)	9+102,98	9+260,99			
BB 13	A	Leva (spolja)	9+875,47	10+581,15	1004,0	3,0 – 5,0	3788,0
	B	Desna (unutra)	9+870,55	10+166,48			
BB 14	Desna (spolja)	9+870,56	10+471,65	604,0	3,0 – 5,0	2388,0	
BB 15	Veza sa M5 (levo)	0+000,00	0+000,00	211,5	3,0 – 5,0	762,5	

^{*)} Stacionaže su date u odnosu na kolovoznu traku pored koje se nalazi bukobran.

U tabeli su prikazane su minimalno potrebne dimenzije (duljina i visina) bukobrana kako bi ispunjavali svoju osnovnu funkciju – smanjenje cestovne buke na razine koje su u skladu sa zakonski propisanim vrijednostima.

Tabela 4.7. Mjere zaštite kulturne baštine

U daljnjim fazama realizacije projekta izgradnje brze ceste Nević Polje – Turbe, neophodno je postupati u skladu sa stručnim mišljenjem Zavoda za zaštitu spomenika FBiH izrađenog prema Izvješća/elaborata o provedenom arheološkom istraživanju, koje će biti izrađeno na osnovu rezultata preventivnih arheoloških ispitivanja i elaborata o stanju kulturno-povijesnog naslijeđa na području trase.

Tabela 4.8. Mjere gospodarenja otpadom i materijalima

Identificirani utjecaj	Mjera ublažavanja
Zagađenje okoliša uslijed neprimjerenog održavanja ceste i upravljanja otpadom	✓ . Odlaganje komunalnog otpada ima privremeni karakter, stoga ga je potrebno ukloniti u što kraćem roku, u skladu s Planom upravljanja otpadom koji je sastavni dio okolišne dokumentacije. Za preuzimanje otpada izvođač radova mora sklopiti ugovor s ovlaštenim operaterom za gospodarenje ovom vrstom otpada, odnosno s javnim komunalnim poduzećima koja na projektnom području obavljaju usluge prikupljanja i zbrinjavanja komunalnog otpada. Biološki otpad nastao održavanjem zelenih površina može se kompostirati ili, ako to nije moguće, propisno odložiti na odlagalište komunalnog otpada.

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Komunalni otpad privremeno skladištiti u namjenskim kontejnerima. Sklopiti ugovor sa komunalnim preduzećem za preuzimanje ✓ Otpadne gume - Pravilno privremeno skladištiti na za to posebno predviđenom mjestu, do predaje ovlaštenoj firmi na dalje upravljanje ✓ Metalni otpad - Pravilno privremeno skladištiti na za to posebno predviđenom mjestu (skladište metalnog otpada), do predaje ovlaštenoj firmi na daljnje upravljanje ✓ Zauljeni pijesak i krpe- Pravilno privremeno skladištiti opasni otpada korištenjem namjenskih zatvorenih posuda i predaja ovlaštenoj firmi na daljnje upravljanje ✓ Ambalažni otpad: <ul style="list-style-type: none"> -Poticanje smanjivanja nastanka ambalažnog otpada, -Poticanje ponovne upotrebe tj. recikliranje, -Odvojeno prikupljanje ambalažnog otpada, -Predaja ovlaštenoj firmi na daljnje upravljanje Otpadna ulja za motore i uređaje: <ul style="list-style-type: none"> - Stroga vizuelna kontrola saobraćajnice i separatora od strane radnog osoblja, - Redovno održavanje i remont opreme od strane ovlaštene stručne službe društva s kojom je potpisan ugovor, -Preduzimanje propisanih sigurnosnih mjera kod remonta opreme, -Pravilno privremeno skladištenje na za to posebno predviđenom mjestu (skladište metalnog otpada), - Odvoz specijalnim vozilima od strane ovlaštene firme otpada od ulja i masti iz separatora, - Predaja ovlaštenoj firmi na daljnje upravljanje ✓ Opasni otpad: Opasni otpad se treba skladištiti u posudama, spremnicima ili drugoj ambalaži za čuvanje i prijevoz opasnog otpada koji moraju imati natpis „Opasni otpad“ i naziv vrste opasnog otpada. Posude, spremnici ili druga ambalaža i oznake na njima moraju biti otporne na djelovanje opasnog otpada i sigurni za rukovanje. O grupama i količini skladištenog opasnog otpada mora se voditi evidencija. Plan postupanja u slučaju izvanrednih situacija mora biti istaknut na vidnom mjestu u skladištu opasnog otpada. ✓ Uspostaviti i voditi sustav evidencije otpada koji uključuje sljedeće elemente: <ul style="list-style-type: none"> • datum nastanka otpada i vođenja evidencije, • vrstu, količinu i šifru otpada, • način skladištenja otpada, • podatke o ovlaštenom operateru kojem je otpad predan, • ime odgovorne osobe za upravljanje otpadom. • za svaku isporuku otpada, bilo opasnog bilo neopasnog, izrađuje se evidencijski list u dva primjerka – jedan primjerak ostaje u arhivi nosioca projekta/Investitora, dok se drugi predaje operateru.
--	--

uspostaviti i voditi sustav evidencije otpada koji uključuje sljedeće elemente:

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

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

Taberla 4.9. Mjere utjecaja klimatskih faktora

Identificirani utjecaj	Mjera ublažavanja	Odgovornost
Visoke temperature i dugotrajne suše mogu uzrokovati zagrijavanje	✓ U slučaju rekonstrukcije koristiti visokokvalitetne materijale, koji su otporni na visoke temperature.	Nosilac projekta/Investitor

<p>asfalta, povećanje emisije stakleničkih plinova i degradaciju cestovne površine. Topljenje gornjeg sloja kolnika može dovesti do stvaranja kolotruga koji narušavaju stabilnost vozila i povećavaju rizik od nesreće</p>	<p>✓ . U uvjetima ekstremno visokih temperatura preporučuje se ograničiti kretanje vozila koja prevoze opasne tvari kako bi se smanjio rizik od incidenata i potencijalnog onečišćenja okoliša.</p>	
---	---	--

5. Prijedlog programa praćenja stanja okoliša

Program praćenja stanja okoliša predstavlja alat za osiguranje održivosti projekta. Njegova provedba omogućava pravovremenu identifikaciju mogućih odstupanja i poduzimanje odgovarajućih korektivnih mjera sa ciljem očuvanja okoliša i minimiziranja negativnih utjecaja na okoliš tokom izgradnje i eksploatacije brze ceste Nević Polje - Turbe. U poglavlju 7.4. dopunjene Studije uticaja na okoliš od 03. septembra/rujna 2025. godine dat je Prijedlog plana provođenja mjera zaštite okoliša, a u poglavlju 7.5. Prijedlog plana provođenja praćenja stanja okoliša.

6. Ocjena Studije uticaja na okoliš

Na osnovu člana 79. stav (2) Zakona o zaštiti okoliša ovo Ministarstvo u upravnom postupku utvrdilo je da:

- a) projekt neće izazvati znatno zagađivanje okoliša ili u znatnoj mjeri ugroziti okoliš, projekt nije u suprotnosti sa Federalnom strategijom zaštite okoliša i Akcionim planom zaštite okoliša i
- b) projekt nije u suprotnosti sa međunarodnim obavezama države po pitanju zaštite okoliša.

Potencijalne akcidente situacije su obrađena u dijelu uticaja na vode, biodiverzitet, otpad, tlo, prekogranični/prekoentitetski uticaj, a u poglavlju 6.1. Plana provođenja mjera zaštite okoliša kroz tabelarni prikaz date su ključne mjere ublažavanja, utvrđene odgovornosti, monitoring i pokazatelji učinka.

7. Studija uticaja na okoliš – dopunjena verzija od 03.09.2025. godine izrađena od strane konzultantske kuće ZGI d.o.o. Mostar smatra se sastavnim dijelom ovog Rješenja o odobravanju Studije.

8. U slučaju promjena na planiranom projektu, nosilac projekta je dužan u vezi sa istim obratiti se Federalnom ministarstvu okoliša i turizma, kako bi se primijenile odredbe Poglavlja IX. Zakona (Procjena uticaja na okoliš) i Uredbe o projektima za koje je obavezna procjena uticaja na okoliš i projektima za koje se odlučuje o potrebi procjene uticaja na okoliš („Službene novine Federacije BiH”, broj: 51/21, 33/22 i 104/22).

9. Doneseno rješenje Federalno ministarstvo će postaviti na internet stranici Ministarstva u roku od osam dana od dana donošenja rješenja kako je utvrđeno u odredbi člana 79. stav (4) Zakona.

10. Pravomoćno rješenje o odobrenju studije uticaja na okoliš, dostavlja se nadležnom organu kod podnošenja zahtjeva za izdavanje urbanističke saglasnosti u skladu sa posebnim propisom iz oblasti građenja član 1. Uredbe o izmjenama i dopunama Uredbe o projektima za koje je obavezna procjena uticaja na okoliš i projektima za koje se odlučuje o potrebi procjene uticaja na okoliš ("Službene novine Federacije BiH", broj: 33/22).

11. Za predmetni projekta prema Uredbi kojom se utvrđuju pogoni i postrojenja koja moraju imati okolišnu dozvolu ("Službene novine Federacije BiH", broj: 51/21 i 74/22) i Pravilniku o pogonima, postrojenjima i skladištima u kojima su prisutne opasne supstance koje mogu dovesti do nesreća većih razmjera ("Službene novine Federacije BiH", broj: 51/21 i 96/22) nije potrebno pribaviti okolišnu dozvolu.

12. Ovo Rješenje u skladu sa članom 79. stav (3) dostavlja se podnosiocu zahtjeva, odnosno nosiocu projekta i zainteresovanim stranama iz člana 75. stav (2) Zakona.

13. Za inspeksijski nadzor nad provođenjem mjera zaštite okoliša u skladu sa ovim rješenjem nadležna je Federalna uprava za inspeksijske poslove.

14. Ovo rješenje prestaje da vrijedi ukoliko nosilac projekta ne pribavi odobrenje za građenje u roku od 3 godine od dana prijema ovog rješenja, kako je utvrđeno članom 79. stav (6) Zakona.

O b r a z l o ž e n j e

Dana 22. 4. 2025. godine, nosioc projekta Javno preduzeće Autoceste Federacije Bosne i Hercegovine d.o.o. Mostar, dostavio je ovom Federalnom ministarstvu Studiju o procjeni utjecaja na okoliš za projekat izgradnje dionice brze ceste Nević Polje – Turbe u dužini 11.43 km, brze ceste Lašva-Travnik-Jajce u skladu sa članom 75. Zakona o zaštiti okoliša („Službene novine Federacije BiH", broj: 15/21).

Studija je izrađena na osnovu Rješenja o obimu i sadržaju Studije, donesenog u upravnom postupku prethodne procjene uticaja na okoliš (PPUO), broj: UPI 05/1-02-19-4-2/24 od 30. 4. 2024. godine.

Predmetna Studija je izrađena od strane ovlaštenog nosioca izrade SUO, pravnog lica Zagrebinspekt d.o.o. Mostar, a kako je propisano stavom (3) člana 73. ovog Zakona.

U skladu sa članovima 40. i 76. Zakona o zaštiti okoliša, ovo Federalno ministarstvo je obavijestilo zainteresiranu javnost i zakazalo održavanje javne rasprave, tako da je javna rasprava zakazane za 15.05.2025. godine sa početkom u 12.00 sati. Na javnu raspravu su dopisom/pozivom ovog Ministarstva pozvani sljedeći zainteresirani subjekti:

- Općina Novi Travnik, Kralja Tvrtka b.b., 72290 Novi Travnik
- Općina Novi Travnik, Služba za opću upravu i društvene djelatnosti, Kralja Tvrtka b.b., 72290 Novi Travnik
- Općina Novi Travnik, Služba za opću upravu i BIZ Kralja Tvrtka b.b., 72290 Novi Travnik
- Općine Travnik, Konatur bb, 72270 Travnik.
- MZ DOLAC NA LAŠVI, Dom kulture Dolac na Lašvi bb, 72 278 Dolac na Lašvi
- MZ Turbe, Turbe bb, 72 283 Turbe
- Federalno ministarstvo prostornog uređenja, Hamdije Čemerlića 2, 71 000 Sarajevo
- Federalno ministarstvo kulture i sporta, Zavod za zaštitu spomenika, Obala Maka Dizdara 2, 71 000 Sarajevo,
- JU Zavod za javno zdravstvo Srednjobosanskog Kantona, Školska BB, 72270 Travnik,
- JP Autoceste Federacije BiH d.o.o. Sarajevo , Hamdije Kreševljakovića 19, 71 000 Sarajevo.
- Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva, zaštite okoliša, povratka i stambenih poslova, Prnjavor 16 a, 72270 Travnik,
- Agencija za vodno područje rijeke Save, Ul. Grbavička 4/III, 71 000 SARAJEVO
- Federalno ministarstvo poljoprivrede, vodoprivrede i šumarstva, Hamdije Čemerlića 2, 71 000 Sarajevo.

Kompletna dokumentacija je bila dostupna na uvid u prostorijama Federalnog ministarstva okoliša i turizma - Sektor za okolišne dozvole, ul. Hamdije Čemerlića br. 2 Sarajevo, a Studija uticaja na okoliš je dostupna na web stranici Ministarstva od 25. 04. 2025. godine.

Na osnovu zahtjeva za izmjenu termina održavanja javne rasprave koji su stanovnici MZ Podkraj, Paklarevo, Kraljevice, Pirota i Dolac dostavili putem Općinskog vijeća Travnik Federalnom ministarstvu okoliša i turizma dana 09.5.2025. godine, broj akta: 01-1-04-28-73-160/25 zbog obilježavanja godišnjice stradanja hrvatskih branitelja na Galici 1992. godine, ovo Ministarstvo je obavijestilo stanovnike Općina Novi Travnik i Travnik i sve ostale zainteresirane subjekte: građane, predstavnike mjesnih zajednica, nevladine organizacije i cjelokupnu zainteresovanu javnost da se otkazuje javna rasprava koja se trebala održati 15.5.2025. godine (četvrtak) sa početkom u 12:00 sati u sali Općine Travnik, vezano za ocjenu studije uticaja na okoliš za projekat izgradnje dionice Nević Polje – Turbe.

- Općina Novi Travnik, Kralja Tvrtka b.b., 72290 Novi Travnik

- Općina Novi Travnik, Služba za opću upravu i društvene djelatnosti, Kralja Tvrtka b.b., 72290 Novi Travnik
- Općina Novi Travnik, Služba za opću upravu i BIZ Kralja Tvrtka b.b., 72290 Novi Travnik
- Općine Travnik, Konatur bb, 72270 Travnik.
- MZ DOLAC NA LAŠVI, Dom kulture Dolac na Lašvi bb, 72 278 Dolac na Lašvi
- MZ Turbe, Turbe bb, 72 283 Turbe,
- MZ Podkraj, Podkraj bb, 72 270 Travnik
- MZ Paklarevo, Paklarevo bb, 72 270 Travnik
- MZ Kraljevice, Kraljevice, 72 270 Travnik
- MZ Pirota, Pirota bb, 72 270 Travnik
- Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva, zaštite okoliša, povratka i stambenih poslova, Prnjavor 16 a, 72270 Travnik
- Agencija za vodno područje rijeke Save, Ul. Grbavička 4/III, 71 000 SARAJEVO
- Federalno ministarstvo poljoprivrede, vodoprivrede i šumarstva, Hamdije Čemerlića 2, 71 000 Sarajevo,
- Federalno ministarstvo prostornog uređenja, Hamdije Čemerlića 2, 71 000 Sarajevo
- Federalno ministarstvo kulture i sporta, Zavod za zaštitu spomenika, Obala Maka Dizdara 2, 71 000 Sarajevo,
- JU Zavod za javno zdravstvo Srednjobosanskog Kantona, Školska BB, 72270 Travnik
- JP Autoceste Federacije BiH d.o.o. Sarajevo , Hamdije Kreševljakovića 19, 71 000 Sarajevo.

Kompletna dokumentacija je bila dostupna na uvid u prostorijama Federalnog ministarstva okoliša i turizma - Sektor za okolišne dozvole, ul. Hamdije Čemerlića br. 2 Sarajevo, a Studija uticaja na okoliš je dostupna na web stranici Ministarstva od 13. 05. 2025. godine.

Dana 13.5.2025. godine, nosilac projekta JP Autoceste FBiH je objavio poziv na javnu raspravu u dnevnim novinama Večernji list i dana 14.5.2025. godine u dnevnim novinama – Dnevni avaz, a 15.5.2025. godine, ovo federalno ministarstvo je rješenjem imenovalo stručnu komisiju za ocjenu predmetne Studije uticaja na okoliš.

Javna rasprava je odražana 02.6.2025. godine i sa iste je sačinjen zapisnik i lista sa potpisima prisutnih učesnika. Svim prisutnima, na obje javne rasprave je naglašeno da u zakonskom roku od 15 dana nakon održavanja javne rasprave mogu dostaviti svoje komentare, prijedloge, primjedbe i sugestije.

Članovi stručne komisije imenovane rješenjem ovog Ministarstva: Anita Jakovljević, Dragan Šafradin i Munira Viteškić su dostavili izvještaje tokom mjeseca jula i avgusta 2025. godine, a izvještaji su sadržavali veliki broj primjedbi na koje su traženi odgovori. Primjedbe su dostavili i zainteresovana javnost i to:

1. Peticija mještana MZ Nević polje – Slimena), (sa potpisima građana),
2. Grad Novi Travnik, gradonačelnik, (sa potpisima građana),
3. Nević polje. Novo naselje Slimena, sa pratećom dokumentacijom i fotografijama,
4. Agencija za vodno područje rijeke Save,
5. MZ Nević polje,
6. Mjesna zajednica Simena polje,
7. Federalno ministarstvo kulture i sporta, Zavod za zaštitu spomenika, stručno mišljenje,
8. Željko Marelja, Pirota, Travnik kao i
9. Izvještaji članova stručne komisije za ocjenu studije uticaja na okoliš,

te dopisom od 05. 8. 2025. godine zatraženo je od nosioca projekta da u saradnji sa izrađivačem studije - konsultantskom kućom "Zagrebinspekt" d.o.o. Mostar, izrade matricu odgovora na primjedbe javnosti kao poseban dokument (tabelarno pokazano po kolonama: (1) naziv udruge/ime i prezime člana stručne komisije (2) primjedba/komentar (3) odgovor nosioca projekta/ovlaštenog konsultanta za izadu SUO), te sve prihvaćene opravdane primjedbe ugradite u dopunjenu studiju, uz napomenu da će Matricu komentara sa odgovorima kao i dopunjena studija uticaja na okoliš biti javno objavljena na web stranici ovog Ministarstva i da je studiju u skladu sa članom 78. stav (7) Zakona moguće dopuniti samo jednom.

Ovo Federalno ministarstvo je dana 04. 9. 2025.godine zaprimilo Dopunjenu studiju uticaja na okoliš i matricu komentara sa odgovorima, koje je postavilo na web stranicu Ministarstva od 19.9.2025. godine, te prosljeđeno na e-mail adrese zainteresovane javnosti koje su bile poznate ovom Ministarstvu ili su ispravno upisane u listu prisutnih na javnoj raspravi održanoj dana 02. 6. 2025. godine, a objesti o dostupnosti predmetne dopunjene studije na službenoj web stranici ministarstva poslana:

- Općini Novi Travnik Kralja Tvrtka b.b., 72290 Novi Travnik
- Općine Travnik, Konatur bb ,72270 Travnik,
- MZ Dolac na Lašvi, Dom kulture Dolac na Lašvi bb, 72 278 Dolac na Lašvi,
- MZ Turbe, Turbe bb, 72 283 Turbe
- MZ Podkraj, Podkraj bb, 72 270 Travnik
- MZ Paklarevo, Paklarevo bb, 72 270 Travnik
- MZ Kraljevice, Kraljevice, 72 270 Travnik
- MZ Pirota, Pirota bb, 72 270 Travnik
- Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva, zaštite okoliša, povratka i stambenih poslova, Prnjavor 16 a, 72270 Travnik
- JU Zavod za javno zdravstvo Srednjobosanskog kantona, Školska bb, 72 270 Travnik.

Matrica komentara javnosti i odgovori nosioca projekta i konsultanta ZGI d.o.o. Mostar u postupku javnih konsultacija i ocjene studije uticaja na okoliš su sljedeći:

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

MZ Nević Polje-Slimena i gradonačelnik Novog Travnika

Odgovor na primjedbu MZ Nević Polje (vezano uz trasu brze ceste i prijedlog za izmještanje trase 200 m zapadno)

Poštovani,
zahvaljujemo na dostavljenom komentaru i prijedlogu koji se odnosi na izmještanje trase brze ceste Nević Polje – Turbe.

Napominjemo da je u okviru *Studije utjecaja na okoliš*, kroz više poglavlja (osobito u analizama utjecaja na zdravlje ljudi, imovinu, prostor i naselja detaljno analizirana planirana trasa i njezin utjecaj na okoliš i lokalnu zajednicu. Studija jasno ukazuje na sve identificirane rizike i predviđa konkretne mjere zaštite, uključujući i mjere zaštite zdravlja stanovništva i imovine. Vaš zahtjev se odnosi na izmjenu trase prometnice, što nadilazi okvire Studije utjecaja na okoliš te spada u domeni projektiranja. Ipak, u cilju dodatnog pojašnjenja, izvršena je provjera okolnosti koje su prethodile definiranju trase.

Osnova za projektovanje je Prostorni plan. Uslov za ishodovanje svih saglasnosti/rješenja/dozvola je da trasa ne odstupa od prostornog plana, s toga se u postupku procjene uticaja na okoliš zahtjeva izvod iz prostorno planske dokumentacije. Kao prva u nizu Rješenja/saglasnosti je upravo Rješenje o prihvatanju Studije uticaja na okoliš.

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

<p>MZ Slimena Polje</p>	<p>Odgovor na zahtjev MZ Slimena – Polje: Ulaganja u lokalnu putnu infrastrukturu</p> <p>U vezi sa zahtjevom Mjesne zajednice Slimena – Polje za maksimalnim ulaganjima u lokalnu putnu infrastrukturu, ističemo da su u <i>Studiji utjecaja na okoliš</i> jasno definirane mjere koje se odnose na zaštitu i održavanje lokalnih prometnica tijekom izvođenja projekta izgradnje dionice Nević Polje – Turbe. U poglavlju 7.1.1. Mjere zaštite stanovništva i naselja, precizno su navedene sljedeće obveze:</p> <p>„Prije izvođenja radova, a u okviru Glavnog projekta, treba planirati izgradnju i održavanje alternativnih prelaza/prolaza za lokalno stanovništvo kako bi se stvorili uvjeti za brži i kvalitetniji protok ljudi i dobara.“</p> <p>„Radi ublažavanja zastoja na prometnicama uspostaviti privremenu prometnu signalizaciju i regulaciju prometa (uz pomoć prometne službe) radi bržeg protoka prometa kroz grad.“</p> <p>„Izvođač radova je dužan adekvatno održavati alternativne prometnice, te po završetku gradnje sanirati sve postojeće lokalne puteve koji su oštećeni tijekom radova.“</p> <p>Navedene mjere potvrđuju da su potrebe lokalnog stanovništva i zaštita lokalne infrastrukture prepoznate i uvrštene u obveze koje proizlaze iz Glavnog projekta i daljnjih faza realizacije.</p> <p>S tim u vezi, ovaj zahtjev će biti službeno upućen Investitoru (JP Autoceste FBiH d.o.o.) i Projektantu zaduženom za izradu Glavnog projekta, kako bi se:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uvrstile sve konkretne lokacije i zahvati koje je navela MZ Slimena – Polje, • u dogovoru s lokalnom zajednicom definirale prometnice koje će se sanirati ili unaprijediti, • te pravovremeno planirali alternativni pravci i dodatne mjere zaštite stanovništva. <p>Time će se osigurati funkcionalnost i sigurnost lokalne infrastrukture u svim fazama projekta te očuvati kvaliteta života građana ove mjesne zajednice.</p> <p>2. Zaštita voda, kanalizacija i upravljanje bujičnim vodama</p> <p>U poglavlju 6.6. ("Utjecaj na vode") i 7.1.2. i 7.2.2 ("Mjere zaštite voda") obrađene su sljedeće konkretne mjere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ugradnja separatora ulja i masti na parkiralištima i cestama radi zaštite podzemnih i površinskih voda, • Izgradnja zatvorenog sustava oborinske odvodnje kontroliranim ispuštima, • Regulacija bujičnih tokova pomoću projektiranih rigola i jaruga, • Zabrana izvođenja građevinskih radova tijekom visokih vodostaja, • Obveza izvođača da se strogo pridržava svih tehničkih propisa u pogledu zaštite vodnih tijela. <p>Izričito se navodi:</p> <p>"Izvođači radova moraju se strogo pridržavati svih tehničkih propisa, posebno u pogledu zaštite vodnih tijela. Ključni zahtjev je da se osigura očuvanje kvalitete podzemnih i površinskih voda, budući da bi bilo kakvo onečišćenje moglo prouzročiti trajne posljedice. Također je važno pravilno odlagati višak materijala kako bi se spriječilo narušavanje proticajnih profila vodotoka." (poglavlje 6.6.)</p> <p>U poglavlju 7.1.10. ("Gospodarenje otpadom i</p>
-------------------------	---

materijalima") dodatno se propisuje:

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

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

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

Zaštita zraka i ozelenjavanje

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

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

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

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

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

Oni su obvezni osigurati:

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

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

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

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

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

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

Ovaj zahtjev MZ Slimena - Polje potpuno je usklađen sa mjerama u Studiji.

4. Upravljanje građevinskim otpadom i sanacija terena

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

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

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

Građevinski otpad može se razvrstati u osnovne grupe neposredno na mjestu nastanka

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

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

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

Mjere gospodarenja ovom deponijom uključuju:

- "Odlaganje isključivo građevinskog otpada koji nije opasan, kao što su višak iskopa, beton, asfalt i kamen."
- "Po završetku radova, izvršit će se ravnanje terena, rekultivacija i ozelenjavanje u skladu s krajobraznim mjerama."

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

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

Rekultivaciju izvršiti sadnjom autohtonih vrsta zeljastih i drvenastih vrsta. „

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

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

„Za zaštitu ugroženih stambenih i drugih osjetljivih objekata potrebno je izgraditi 15 bukobrana ukupne duljine 13.291,0 m i površine 51.145,1 m².“

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

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

U istom poglavlju se navodi i:

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

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

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

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

U skladu sa legislativom koja uređuje ovu oblast, nadzor

	<p>nad provođenjem mjera iz Studije uticaja na okoliš odnosno Rješenja o odobravanju Studije (u fazi izgradnje i eksploatacije) vrši federalna inspekcija, što se navodi u Rješenju o odobravanju Studije.</p> <p>Uredbom o uređenju gradilišta, obaveznoj dokumentaciji na gradilištu i sudionicima u građenju (Sl.novine FBiH, br.:25a/22)-član 39. je definisano da je jedan od sudionika u građenju „Nadzorno tijelo“. Nadzorno tijelo je takođe i zahtjev banaka kreditora. Dio Nadzornog tijela je Nadzor za okoliš i socijalna pitanja čiji je zadatak da prati implementaciju mjera iz Studije uticaja na okoliš/Rješenja o o dobavanju SUO, kao i mjere iz ostale okolinske i socijalne dokumentacije koje se izrađuju po zahtjevima banke kreditora.</p> <p>Pored toga, član komisije za tehnički prijem odnosno za upotrebnu dozvolu takođe je stručnjak za okoliš koji vrši provjeru provedbe mjera.</p> <p>S druge strane, lokalno stanovništvo , u toku izvođenja radova kao i kasnije ima mogućnost putem pritužbenog mehanizma, da se obrati izvođaču i investitoru, sa pritužbom na ponašanje na gradilištu.</p> <p>Dakle, legislativom FBiH je pravno u potpunosti regulisan monitoring nad provođenjem mjera. Pritužbenim mehanizmom je omogućeno učešće i javnosti.</p>
<p>Zavoda za zaštitu spomenika</p>	<p>Odgovor u vezi stručnog mišljenja Zavoda za zaštitu spomenika (vezano uz projekat izgradnje dionice brze ceste Nević Polje – Turbe) Kao što je navedeno u Stručnom mišljenju Zavoda, utvrđeno je prisustvo evidentiranih i zaštićenih kulturno-povijesnih lokaliteta u obuhvatu zahvata planirane dionice Nević Polje – Turbe, te definiraju obveze u pogledu rekognosciranja i izrade posebnog elaborata koji se izrađuje uz Glavni projekat. Ovim putem potvrđujemo da su sve smjernice i zahtjevi iz prethodnog mišljenja Zavoda broj 07-36-4-1555-4/24 od 08.04.2025. bili uzeti u obzir prilikom izrade Studije utjecaja na okoliš. Posebna pažnja posvećena je evidentiranim lokalitetima te su planirane mjere zaštite kulturno-povijesnog naslijeđa opisane u poglavlju 7.1.9. Studije.</p>
	<p>U Studiji uticaja na okoliš u poglavlju 7.1.9. dodano je: U tijeku izrade Glavnog projekta, Investitor treba da::</p> <ul style="list-style-type: none"> • provede rekognosciranje i arheološko istraživanje sa navedenim udaljenostima i uticajem izgradnje ceste kao i mjerama zaštite • izradi poseban elaborat sa svim rezultatima i prijedlozima zaštite, • dostavi Zavodu za zaštitu spomenika rad dobivanja stručnog mišljenja
<p>gospodin Željko Marelje</p>	<p>Odgovor na komentar gospodina Željka Marelje (vezano za utjecaj buke i vibracija na stambeni objekt i zdravlje članova kućanstva) u vezi s komentarom dostavljenim tijekom javne rasprave o Studiji utjecaja na okoliš za dionicu brze ceste Nević Polje – Turbe, obavještavamo Vas sljedeće: U sklopu Studije, detaljno je obrađeno poglavlje koje se odnosi na utjecaj buke, uključujući i izradu zasebnog Projekta zaštite od buke gdje su identificirani svi glavni izvori buke tijekom faze izgradnje i eksploatacije, izvršena numerička modeliranja te definirane granice prihvatljivosti sukladno važećim propisima. Na temelju te analize, Studija propisuje konkretnu mjere zaštite stanovništva od buke, uključujući izgradnju zvučnih barijera – bukobrana na kritičnim točkama u blizini stambenih objekata, uz obvezu dodatnog</p>

	<p>monitoringa buke tijekom izvođenja radova. Uzimajući u obzir i medicinsku dokumentaciju koju ste dostavili, kao i lokaciju Vašeg objekta provjeren je položaj objekta u odnosu na trasu te je ustanovljeno da se navedeni objekt nalazi 136 m desno od trase brze ceste u zoni profila P490. Trasa brze ceste se na ovom mjestu nalazi 50 m iznad visinske kote objekta dijelom u usjeku, a dijelom na mostu. Obzirom da pojedinačni slučajevi ne mogu biti dio studije uticaja na okoliš, Vaš komentar jeslužbeno zabilježen i biće razmatran u daljnjim fazama planiranja i izgradnje projekta</p>
<p>Nević Polje, Novo naselje Slimena sa pratećom dokumentacijom i fotografijama</p>	<p>Odgovor na komentar MZ Nević Polje - Slimena</p> <p>U dostavljenim komentarima se iznose primjedbe i zahtjev za izmjenu trase planirane brze ceste na dionici Nević Polje – Turbe.</p> <p>Kao što se već odgovorilo po sličnim komentarima osnova za projektovanje je Prostorni plan. Uslov za ishodovanje svih saglasnosti/rješenja/dozvola je da trasa ne odstupa od prostornog plana, s toga se u postupku procjene uticaja na okoliš zahtjeva izvod iz prostorno planske dokumentacije. Kao prva u nizu Rješenja/saglasnosti je upravo Rješenje o prihvatanju Studije uticaja na okoliš.</p> <p>Vaš zahtjev se odnosi na izmjenu trase prometnice, što nadilazi okvire Studije utjecaja na okoliš te spada u domeni projektiranja. Ipak, u cilju dodatnog pojašnjenja, izvršena je provjera okolnosti koje su prethodile definiranju trase.</p> <p>Aktuelni projekt predmetne dionice je u potpunosti u koridoru sa važećim Prostornim planom SBK. Taj prostorni dokument je usvojen nakon dugogodišnjeg usklađivanja sa svim općinama kroz koje brza cesta prolazi(Općina Vitez, Općina Novi Travnik i Općina Travnik). Na taj položaj je data suglasnost svih relevantnih predstavnika i tijela sve tri općine. Predložena varijanta tzv „Zapad“ odstupa svojim položajem iz koridora koji je tretiran u važećem Prostornim planom SBK. Ta je Varijanta odbačena prvenstveno jer ista nije dobila saglasnost od zakonskih predstavnika lokalnih zajednica u fazi usvajanja Prostornog plana SBK.</p>
<p>MZ Nević Polje</p>	<p>U dostavljenim komentarima se iznose primjedbe i zahtjev za izmjenu trase planirane brze ceste na dionici Nević Polje – Turbe.</p> <p>Kao što se već odgovorilo po sličnim komentarima osnova za projektovanje je Prostorni plan. Uslov za ishodovanje svih saglasnosti/rješenja/dozvola je da trasa ne odstupa od prostornog plana, s toga se u postupku procjene uticaja na okoliš zahtjeva izvod iz prostorno planske dokumentacije. Kao prva u nizu Rješenja/saglasnosti je upravo Rješenje o prihvatanju Studije uticaja na okoliš.</p> <p>Vaš zahtjev se odnosi na izmjenu trase prometnice, što nadilazi okvire Studije utjecaja na okoliš te spada u domeni projektiranja. Ipak, u cilju dodatnog pojašnjenja, izvršena je provjera okolnosti koje su prethodile definiranju trase.</p> <p>Aktuelni projekt predmetne dionice je u potpunosti u koridoru sa važećim Prostornim planom SBK. Taj prostorni dokument je usvojen nakon dugogodišnjeg usklađivanja sa svim općinama kroz koje brza cesta prolazi(Općina Vitez, Općina Novi Travnik i Općina Travnik). Na taj položaj je data suglasnost svih relevantnih predstavnika i</p>

	tijela sve tri općine. Predložena varijanta tzv „Zapad“ odstupa svojim položajem iz koridora koji je tretiran u važećem Prostornim planom SBK. Ta je Varijanta odbačena prvenstveno jer ista nije dobila saglasnost od zakonskih predstavnika lokalnih zajednica u fazi usvajanja Prostornog plana SBK.
KOMENTARI DRAGAN ŠAFRADIN, dipl. ing. tehnologije	
Nigdje se ne daju vremenski okviri: period trajanja pripremnih radova, period izvođenja radova na izgradnji dionice, niti vremenski okvir potreban za izgradnju dionice.	Dodano u 3.1. Brze ceste i autoceste se često ne smatraju tehnološkim procesima u klasičnom smislu, ali se mogu opisati u okviru faza izgradnje i operativnog održavanja. Procijenjeno trajanje radova na izgradnji ove dionice je između 24 i 36 mjeseci. Međutim, stvarno trajanje može varirati ovisno o brojnim faktorima, uključujući vremenske uvjete, složenost terena, organizaciju izvođača i druge nepredviđene okolnosti, zbog čega uvijek postoji mogućnost probijanja rokova.
U bilo kakvoj promjeni na projektu, predviđeba dionica brze ceste mora ostati u predviđenoj, planiranoj i prihvaćenoj trasi.	Dodano u 4.2. - Studija utjecaja na okoliš izrađena je na temelju prethodno usvojene trase brze ceste Nević Polje – Turbe, koja je definirana u važećoj planskoj i tehničkoj dokumentaciji. U tom smislu, eventualna promjena na projektu odnosno izmjena postojećih rješenja tijekom realizacije projekta moguća je isključivo u okviru trase usvojene prostornim planom. Dakle, sve eventualne izmjene moraju biti u potpunosti usklađene s prethodno usvojenom prostorno-planskom dokumentacijom i ne smiju dovesti do povećanja ili promjene utjecaja na okoliš izvan granica razmatranih ovom Studijom.
Navedeno je da problem nepropisnog odlaganja otpada dodatno pogoršava stanje tla i može uzrokovati kontaminaciju podzemnih voda. U zaključku, potrebno je istaknuti da će zagađenje tla uz brzu cestu Nević Polje – Turbe imati kumulativni karakter i dugoročne posljedice ako se ne primijene adekvatne mjere zaštite i na podezemne i površinske vode.	Dodano 6.12. Tijekom izgradnje i korištenja brze ceste Nević Polje – Turbe može se očekivati kumulativni negativni utjecaj na tlo, prvenstveno zbog odlaganja viška iskopanog materijala, koji će se vremenom gomilati zajedno s već postojećim otpadom u okolini. U fazi eksploatacije dodatno zagađenje tla može nastati i zbog nepropisnog odbacivanja otpada od strane sudionika u prometu, što uključuje različite organske i anorganske materijale (ambalaža, plastika, ostaci hrane i drugo). Takvo postupno nakupljanje otpada može dovesti do kontinuiranog zagađenja tla, a potencijalno i do kontaminacije podzemnih voda. Zbog toga su propisane adekvatne mjere zaštite okoliša – osobito upravljanje otpadom, kontrolu gradilišta i uređenje cestovnog pojasa – kako bi se spriječile dugoročne posljedice i očuvali prirodni resursi, osobito poljoprivredno zemljište, koje ima značajnu ulogu u lokalnoj prehrambenoj sigurnosti. Pored pojedinačnih izvora zagađenja tla tijekom izgradnje i eksploatacije brze ceste Nević Polje – Turbe, potrebno je posebno istaknuti kumulativni efekt nastanka otpada koji će se progresivno manifestirati tijekom životnog vijeka prometnice. Ovaj efekt rezultat je kontinuiranog i višestrukog djelovanja različitih oblika otpada, nepropisno odloženi otpad od strane korisnika prometnice, te atmosferske depozicije organskih i anorganskih onečišćujućih tvari. Ovaj proces može imati latentni karakter, pri čemu se štetne tvari nakupljaju tijekom godina prije nego što dosegne prag koji rezultira mjerljivim oštećenjem ekosustava tla. Time se znatno smanjuje funkcionalna sposobnost tla za poljoprivrednu proizvodnju, osobito u kontekstu površina koje su zbog svojih svojstava (struktura, dubina, plodnost) klasificirane kao tla visoke bonitetne vrijednosti. S toga su propisane adekvatne mjere iz primjera dobre prakse, kako bi se ovi uticaji minimizirali. Prema

	<p>dosadašnjoj praksi, usljed redovnih aktivnosti održavanja, nisu zabilježeni negativni efekti ove vrste. Istovremeno, projekt ima i pozitivan kumulativni učinak, koji se ogleda u unapređenju kvalitete života u regiji kroz bolje prometne veze, smanjenje troškova transporta, poticanje gospodarskih aktivnosti, smanjenje emisija uslijed protočnijeg prometa, te povećanje sigurnosti svih sudionika u prometu.</p>
<p>Razmotriti detaljnije stanovnike koji bi bili pod direktnim uticajem BUKE (radi postavljanja bukobrana) (vidi zapisnik sa javne rasprave).</p>	<p>Obrađeno kroz komentar sa JR od gospodina Željka Marelje. Dodano u 6.2.1. Elaborat eksproprijacije u ovoj fazi projekta nije završen. Budući da se izrađuje nakon izrade Glavnog projekta, u ovom trenutku nije moguće dostaviti detaljne podatke o rušenju objekata i raseljavanju stanovništva. Prikazani su podaci koji su trenutno dostupni, dok će svi relevantni i potpuni podaci biti prezentirani nakon izrade i usvajanja Elaborata eksproprijacije. U nastavku su prikazane vrijednosti koje predstavljaju zbirnu rekapitulaciju za područje Travnik i Novog Travnika, temeljene na trenutno dostupnim podacima, te služe isključivo za orijentaciju. S obzirom na to da konačna linija eksproprijacije još nije definirana, mogu se očekivati minimalne izmjene, osobito u dijelu koji se odnosi na nekoliko parcela koje se formalno ne vode u evidenciji općina, iako su fizički prisutne na terenu između drugih parcela. Dodano Tablica 86 Eksproprijacija neplodnog tla, Tablica 87 Eksproprijacija poljoprivrednog zemljišta, Tablica 88 Eksproprijacija šumsko zemljište.</p>
<p>U tački SUO (strana 306), poglavlje 7.1.1 Mjere zaštite stanovništva i naselja su detaljno navedene. 6.3.2 Utjecaj projekta na razinu buke tijekom eksploatacije projekta</p> <p>U periodu eksploatacije objekta utjecaj buke se opet može podijeliti na dva različita izvora buke. Buka koja nastaje u normalnom radu odnosno buka cestovnog prometa i buka koja nastaje tijekom održavanja objekta.</p> <p>Utjecaj buke cestovnog prometa</p> <p>Buka cestovnog prometa je najrašireniji izvor buke i predstavlja najveći problem sa aspekta zaštite od buke. Emisija buke cestovnog prometa ovisna je o broju vozila koji se kreću prometnicom, brzinom kretanja vozila, broju traka kojima se prometuje, vrsti podloge kao i o kategoriji vozila. Utjecaj na stanovništvo je potrebno razmatrati različito za doba dana i doba noći. Tijekom upotrebe brze ceste, buka uzrokovana cestovnim prometom proizlazi iz dva osnovna izvora – rada vozila i trenja između guma i kolovoza. Ovi izvori buke mogu pridonijeti povećanju razine zvučnog zagađenja u okolini. Prometna buka vozila nastaje zbog rada motora, prijenosa snage, te je najizraženija prilikom ubrzavanja vozila na uzbrdicama, tijekom motornih kočenja, na loše održavanim cestama, kao i u uvjetima povremenog zaustavljanja i kretanja prometa. Nedostatno održavanje vozila može dodatno povećati razinu emitirane buke. Za planiranu brzu cestu, utjecaj prometne buke očekuje se u područjima naselja koja se nalaze uz trasu. Modeliranje buke je izvršeno za potrebe ove Studiju. Nisu navedeni podaci o broju, veličini i dr. objekata koji bi se trebali ukloniti, kao ni broj ljudi koji bi u tom slučaju bili raseljeni. Na području općine Novi Travnik, u okviru jednog naseljenog mjesta Nević Polje ukupno 733 stanovnika ima potencijal da bude direktno ili indirektno pod utjecajem uslijed implementacije ovog projekta, bilo da je isti pozitivan ili negativan. Kao što je navedeno planirana dionica brze ceste Nević Polje – Turbe prolazit će kroz naselja Slimena, Dolac, Bojne, Pirote, Vidoševci-Šipovik, Kraljevice ulazi u širi dio naselja Turbe. Sva spomentula naselja pripadaju Travniku, te su detaljno obrađeni stanovnici pod uticajem projekta.</p>	

<p>Navesti količine (procjenjene) na osnovu ulaznih podataka projektanta, uključujući i korišteni višak iskopa za nasipe u cilju smanjenja odlaganja inertnog otpada</p>	<p>Na glavnoj trasi planirani obim zemljanih radova iznosi 975.565,0 m³, iskopa i 914.902,0 m³ nasipa. Od ukupne količine materijala iz iskopa, približno 37.000,0 m³, se može iskoristiti za potrebe nasipavanja, dok će se ostatak tretirati kao višak materijala. Za pristupne ceste predviđen je dodatni obim zemljanih radova u iznosu od 40.165,29 m³ nasipa i 17.169,85 m³ iskopa. Dodana Tablica 7 Ukupna količina materijala iz iskopa</p>
<p>Otpad može posljedično uticati na površinske i podzemne vode. Predlažem da izrađivač studije još jednom preispita vrste otpada navedene u tabeli 9 prema Pravilniku o građevinskom otpadu ("Službene novine Federacije BiH", broj: 93/19) posebno onaj koji sadrži opasne supstance.</p>	<p>U ovoj fazi Studije utjecaja na okoliš provodi se procjena potencijalnih utjecaja povezanih s nastankom, mogućnošću ponovne uporabe, te – kada to nije moguće – odgovarajućim zbrinjavanjem otpada, u skladu sa Zakonom o upravljanju otpadom Federacije BiH („Službene novine FBiH“, br. 33/03, 72/09, 92/17 i 72/24). Planirano upravljanje otpadom tijekom izgradnje i eksploatacije predmetne dionice brze ceste bit će usklađeno s važećim strateškim i planskim dokumentima, uključujući Federalnu strategiju zaštite okoliša 2022–2032., a posebno sa strateškim ciljem 2: Smanjiti količinu otpada i povećati količinu ponovno upotrijebljenih materijala. Očekuje se da će primjenom predviđenih tehničkih i organizacijskih mjera – uključujući selektivno sakupljanje otpada, uspostavu adekvatnih privremenih skladišta na gradilištu i angažman ovlaštenih operatera za sakupljanje i zbrinjavanje otpada – potencijalni negativni utjecaji na okoliš biti svedeni na minimum.</p> <p>Mogući negativni utjecaji povezani s nastankom, ponovnom uporabom i zbrinjavanjem otpada uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onečišćenje tla i podzemnih voda, uslijed nepravilnog skladištenja građevinskog otpada, osobito ako je prisutan opasni otpad poput ulja, maziva ili kontaminirane zemlje. • Zagađenje zraka česticama prašine s otvorenih deponija, transporta i manipulacije rastresitim materijalom. • Neugodni mirisi i pojava štetočina u slučaju dužeg skladištenja komunalnog ili miješanog otpada bez kontrole. • Vizualna degradacija krajobraza i narušavanje okolišnih vrijednosti ako se otpad privremeno ili trajno odlaže izvan predviđenih i uređenih lokacija. • Povećana buka i prometna opterećenost zbog transporta otpada, što može imati utjecaj na lokalne zajednice. • Smanjenje potencijala za ponovnu uporabu korisnih materijala ukoliko ne postoji dobra organizacija selekcije otpada na gradilištu. <p>S druge strane, odgovarajuće planiranje i poticanje ponovne uporabe materijala (npr. iskorištavanje iskopanog materijala za nasipavanje) može rezultirati smanjenjem ukupnih količina otpada, manjom potrebom za novim sirovinama, te smanjenjem emisija iz transporta i obrade. Time se projekt dodatno usklađuje s principima kružnog gospodarstva i strateškim opredjeljenjima Federacije BiH u području održivog upravljanja resursima. Sukladno opisanim aktivnostima, u sljedećoj tablici prikazana je kategorizacija otpada prema Pravilniku o kategorijama otpada sa listama („Službene novine FBiH“, br. 9/05) koji može nastati u fazi izgradnje. Tijekom izvođenja građevinskih radova na predmetnoj dionici moguće je da će nastati i određene količine opasnog otpada, uključujući ostatke maziva i ulja, zagađenu ambalažu od kemikalija, upotrijebljene upojne materijale,</p>

	<p>fluorescentne cijevi, baterije, elektroničke komponente i druge tvari koje, zbog svojih fizikalnih, kemijskih ili bioloških svojstava, mogu imati štetan utjecaj na okoliš i ljudsko zdravlje.</p> <p>Zbrinjavanje i skladištenje opasnog otpada bit će provedeno u skladu sa Zakonom o upravljanju otpadom („Službene novine FBiH“, br. 33/03, 72/09, 92/17 i 72/24) i Pravilnikom o upravljanju opasnim otpadom („Službene novine FBiH“, broj 31/23). U tom smislu, predviđene su sljedeće mjere za sigurno privremeno skladištenje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Odvojeno prikupljanje opasnog otpada odmah na mjestu nastanka, uz fizičko odvajanje od ostalih vrsta otpada. • Privremeno skladištenje u posebno označenim, ograđenim i nadkrivenim prostorima s vodonepropusnom podlogom, čime se sprječava prodiranje tekućina u tlo i potencijalno onečišćenje podzemnih voda.
	<ul style="list-style-type: none"> • Korištenje spremnika izrađenih od materijala otpornih na kemijske utjecaje, s jasno vidljivim oznakama koje uključuju naziv otpada, oznake opasnosti i broj otpada prema Katalogu otpada. • Vođenje evidencije o vrsti, količini, vremenu i mjestu nastanka otpada, kao i načinu postupanja s istim, u skladu sa zakonskim obvezama. • Zbrinjavanje isključivo putem ovlaštenih operatera, odnosno pravnih osoba koje posjeduju dozvolu za gospodarenje opasnim otpadom. <p>Na gradilištu će biti dostupna osnovna oprema za sanaciju u slučaju incidenta, poput apsorbenata, neutralizatora i zaštitne opreme, kao i pripremljene upute za postupanje u slučaju izlivanja, požara ili drugih izvanrednih okolnosti. Tijekom rada odnosno nakon puštanja u promet brze ceste, ista će svojim aktivnostima producirati određene vrste otpada, koje mogu nastati redovnim održavanjem brze ceste i njenih pratećih objekata, kao što su naplatne postaje i objekti poput mostova i tunela. Također, u sklopu sljedeće dionice brze ceste prema Jajcu, predviđena je i stanica službe za održavanje, čiji je otpad također potrebno obraditi i u sklopu ove dionice s obzirom da će isti biti produkt održavanja cjelokupne brze ceste odnosno sve tri dionice zajedno. Dodana Tablica 11 Procijenjene vrste i količine otpada u fazi izgradnje brze ceste sa smjernicama za upravljanje pojedinim vrstama otpada</p> <p>Opis građevinskog otpada</p> <p>Vrsta i opseg radova na izgradnji prometnih objekata, koji uključuju iskope, miniranja, betoniranja, montažne radove, te transport materijala i opreme, utječu na vrstu i količinu otpada koji će nastajati tijekom realizacije projekta. Projekcija vrsta i količina otpada temelji se na gabaritima objekata prikazanim u Idejnom projektu (predmjer radova) te usporedbom s podacima sličnih infrastrukturnih projekata izgradnje cesta u Bosni i Hercegovini. Jedna od glavnih kategorija otpada koja će se pojaviti</p> <p>tijekom izgradnje jest građevinski otpad.</p> <p>Većina građevinskog otpada (oko 95 %) smatra se inertnim otpadom (npr. zemlja i kamenje iz iskopa, žbuka, razbijeni beton, metalni otpad, drvo, plastika, papir), no u određenim slučajevima može sadržavati opasne tvari, poput asfaltnih veziva s organskim spojevima i azbestnih materijala, koji</p>

	<p>zahtijevaju poseban nadzor i obradu.</p> <p>Tijekom gradnje predviđen je iskop tla i odvoz viška neupotrebljivog materijala, kao što je laporasto tlo i tlo s visokim udjelom biorazgradivih tvari. Za radove nasipavanja i izrade obloga koriste se granulati poput tucanika, drobljenog kamena i pijeska. Najčešće korišteni građevinski materijali bit će cement, beton, čelik i drvo.</p> <p>Vrste i količine građevinskog otpada mogu se preciznije procijeniti na temelju tehničkih karakteristika planiranih objekata i usporedbom s iskustvima sličnih projekata u zemlji. U građevinskom otpadu moguće je naći i materijale koji sadrže opasne komponente, a posebnu pozornost zahtijevaju proizvodi na bazi azbesta, koji su se dugo koristili u građevinarstvu kao izolacijski i pokrovni materijali. Nažalost, ovakav otpad se u praksi često ne zbrinjava planski, što povećava rizike po okoliš i zdravlje ljudi.</p>
	<p>Građevinski otpad nastaje svakodnevno tijekom izgradnje, rušenja i rekonstrukcije objekata, infrastrukturnih zahvata, kao i prilikom proizvodnje građevinskih proizvoda ili nakon prirodnih nepogoda poput potresa, poplava ili klizišta.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prema načinu nastanka, građevinski otpad može se svrstati u sljedeće skupine: • otpad nastao rušenjem objekata visokogradnje i/ili infrastrukturnih objekata, • otpad koji nastaje pri izgradnji novih objekata (višak materijala, ostatci boja, ambalaža, plinske boce i sl.), • zemljani materijal, kamenje i vegetacija uklonjeni tijekom pripreme gradilišta i izvođenja temelja, • otpad nastao tijekom redovitog održavanja prometne infrastrukture, osobito cesta. <p>S obzirom na sastav i potencijalnu štetnost, građevinski otpad se klasificira u više skupina, uključujući inertni, neopasni i opasni otpad, što zahtijeva odgovarajući pristup njegovom prikupljanju, privremenom skladištenju, prijevozu i konačnom zbrinjavanju – sve u skladu s važećim propisima. Građevinski otpad može se razvrstati u osnovne grupe neposredno na mjestu nastanka :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Istovrsni građevinski otpad čija je ponovna upotreba ili recikliranje jednostavnije u tehničko-tehnološkom smislu, a reciklirani materijali su tehnički primjenjivi bez nekih posebnih ograničenja, a dijele se na sljedeće vrste: <p>Dodana Tablica 13 Lista otpada sa šiframa koji će nastajati tokom eksploatacije brze ceste Dodana Tablica 24 Vrste i količine građevinskog otpada koji će se odlagati na lokaciji odlagališta za građevinski otpad</p>
<p>Navedeno u prethodnim odgovorima (akcenat na buku, raseljavanje stanovništva, procjena količina nastalog otpada, propisno privremeno skladištenje opasnog otpada zbrinjavanje putem ovlaštene kuće, količine viška tla – procjena, ponovna upotreba) a sve u cilju zaštite površinske i podzemne vode, kao i tla (posebno poljoprivrednog). Posebno obratiti pažnju na „tečni otpad“ koji je veoma štetan za okoliš ukoliko se rasipa po tlu.</p>	<p>Dodana Tablica 98 Upravljanje otpadom na lokaciji brze ceste i usporedba sa važećim propisima u FBiH nakon izgradnje koja definira pravilno privremeno skladištenje svih vrsta otpada u cilju smanjenja onečišćenja okoliša. Dodano 7.1.3.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Goriva, ulja i ostale tekućine koje mogu onečistiti tlo potrebno je skladištiti u nepropusnim bačvama. ✓ Bačve se moraju postaviti na nepropusnu podlogu (betonsku ili sličnu površinu otpornu na

	<p>propuštanje) kako bi se spriječilo prodiranje u tlo.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Pretakanje goriva i ulja dopušteno je samo na mjestima koja su zaštićena nepropusnim materijalima. ✓ Stara ulja, goriva i drugi tečni otpad moraju se čuvati u označenim, nepropusnim bačvama. ✓ Zabranjeno je odlaganje ulja, goriva i drugih tečnih otpadnih materijala direktno na tlo <p>Dodano 7.2.3.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ U slučaju prometne nezgode koja uključuje istjecanje goriva, ulja ili drugih opasnih tvari, potrebno je odmah spriječiti širenje onečišćenja, upotrijebiti apsorpcijski materijal i ukloniti kontaminirano tlo. ✓ U slučaju prometne nezgode (alna poduzeća) radi brze sanacije. <p>Kroz studiju definirane mjere zaštite kvalitete zraka u poglavlju 7.1.4. i 7.2.4</p> <p>Dodano 6.7.1. U slučaju izlivanja opasnog tečnog otpada (npr. ulja, goriva, hidrauličnih tekućina, emulzija i sličnih sredstava koja se koriste pri radu građevinske mehanizacije), može doći do ozbiljnog zagađenja tla, s potencijalno dugoročnim negativnim posljedicama po okoliš. Tečni opasni otpad ima sposobnost prodiranja kroz slojeve tla, pri čemu postoji visok rizik od kontaminacije podzemnih voda, osobito u propusnim geološkim uvjetima.</p> <p>Također, prisutnost opasnih kemijskih spojeva u tlu može narušiti mikrobiološku ravnotežu, smanjiti plodnost tla te imati toksičan učinak na biljni i životinjski svijet. S obzirom na to da ovakva kontaminacija može ostati neprimijećena do pojave vidljivih posljedica, ključno je uspostaviti preventivne mjere skladištenja i rukovanja opasnim tvarima, kao i protokole za hitno djelovanje u slučaju nezgode (npr. korištenje apsorbentata, zaštitnih barijera i brzo uklanjanje kontaminiranog materijala).</p>
<p>Ne zahtijeva se Pravilnikom o izradi SUO, niti Rješenjem FMOIT o izradi SUO. Nije uključen finansijski dio, što ne smatram za bitno s aspekta zaštite okoliša, ali s aspekta implementacije projekta je visoko značajan.</p>	<p>Na ovakvim projektima Izvođač je ugovorno obavezan provesti mjere propisane u Studiji uticaja na okoliš (SUO) i u Rješenju o odobravanju SUO. Trošak implementacije tih mjera izvođač je dužan uračunati u svoju finansijsku ponudu, budući da mu je kroz tendersku dokumentaciju unaprijed dostupna sva relevantna okolišna dokumentacija i donesena rješenja.</p>
<p>KOMENTARI Munira Viteškić, dipl. ing. građevine</p>	
<p>Strana 61. SUO, tačka 3.5 Popis vrsta i količina sirovina i supstanci koje ostaju nakon izgradnje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sol i pijesak za posipanje u zimskim uvjetima, • električna i elektronička oprema za signalizaciju, • sredstva za održavanje cestovnog pojasa i slično. <p>3.5 Popis vrsta i količina sirovina i supstanci koje ostaju nakon izgradnje</p> <p>Otpad</p> <p>Tijekom izgradnje i korištenja brze ceste nastat će različite vrste otpadnih materijala, stoga je važno pravilno rukovanje i gospodarenje njima. Upravljanje otpadom u Federaciji Bosne i Hercegovine uređeno je Zakonom o upravljanju otpadom („Službene novine Federacije BiH”, br. 33/03, 72/09, 92/17 i 72/24), koji obuhvaća</p>	<p>Dodano u poglavlje 3.5. U ovoj fazi Studije utjecaja na okoliš provodi se procjena potencijalnih utjecaja povezanih s nastankom, mogućnošću ponovne uporabe, te – kada to nije moguće – odgovarajućim zbrinjavanjem otpada, u skladu sa Zakonom o upravljanju otpadom Federacije BiH („Službene novine FBiH”, br. 33/03, 72/09, 92/17 i 72/24).</p> <p>Planirano upravljanje otpadom tijekom izgradnje i eksploatacije predmetne dionice brze ceste bit će usklađeno s važećim strateškim i planskim dokumentima, uključujući Federalnu strategiju zaštite okoliša 2022–2032., a posebno sa strateškim ciljem 2: Smanjiti količinu otpada i povećati količinu ponovno upotrijebljenih materijala. Očekuje se da će primjenom predviđenih tehničkih i organizacijskih mjera – uključujući selektivno sakupljanje otpada, uspostavu adekvatnih privremenih skladišta na gradilištu i angažman ovlaštenih operatera za sakupljanje i zbrinjavanje otpada – potencijalni negativni utjecaji na</p>

<p>funkcije sakupljanja, prijenosa, tretmana, reciklaže, ponovne uporabe i odlaganja otpada.</p> <p>U okviru projektne dokumentacije izrađuje se Plan upravljanja građevinskim otpadom kako bi se osiguralo učinkovito upravljanje otpadom. Temeljem Zakona o prostornom planiranju i korištenju zemljišta na razini Federacije BiH, uz zahtjev za izdavanje urbanističke suglasnosti potrebno je predati Idejni plan upravljanja otpadom. Za dobivanje odobrenja za građenje, predaje se Detaljni plan upravljanja građevinskim otpadom. Plan upravljanja otpadom sadrži informacije o vrsti i količini otpada koji će nastati tijekom realizacije projekta. Radovi na izgradnji predmetne dionice brze ceste uključuju izgradnju glavne trase, petlji, novih prometnica i izmještanje postojećih, izgradnju odmorišta, odlagališta otpada, vijadukata i mostova, podvožnjaka i nadvožnjaka, naplatnih mjesta te instalacija. Sve to rezultirat će stvaranjem različitih vrsta otpada, prvenstveno građevinskog otpada. Ovaj otpad bit će obrađivan sukladno odredbama Pravilnika o građevinskom otpadu. Analiza premjera svih radova na izgradnji predmetne dionice brze ceste pokazuje da će nastati različite vrste građevinskog otpada tijekom gradnje objekata, kao i ostalih pratećih radova pri uspostavljanju gradilišta. Vrste i količine građevinskog otpada ovise o specifičnostima radova navedenih u predmjeru pojedinih objekata, te o organizaciji gradilišta i tehnologiji građenja.</p> <p>Sukladno opisanim aktivnostima, u sljedećoj tablici prikazana je kategorizacija otpada prema Pravilniku o kategorijama otpada sa listama („Službene novine FBiH”, br. 9/05) koji može nastati u fazi izgradnje.</p> <p>Data je tabelarni pregled vrsta otpada. (Tabela 9. SUO Vrste otpada koje mogu nastati tijekom izgradnje brze ceste, koja obuhvata i GRAĐEVINSKI OTPAD I OTPAD OD RUŠENJA OBJEKATA (UKLJUČUJUĆI</p>	<p>okoliš biti svedeni na minimum.</p> <p>Mogući negativni utjecaji povezani s nastankom, ponovnom uporabom i zbrinjavanjem otpada uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onečišćenje tla i podzemnih voda, uslijed nepravilnog skladištenja građevinskog otpada, osobito ako je prisutan opasni otpad poput ulja, maziva ili kontaminirane zemlje. • Zagađenje zraka česticama prašine s otvorenih deponija, transporta i manipulacije rastresitim materijalom. • Neugodni mirisi i pojava štetočina u slučaju dužeg skladištenja komunalnog ili miješanog otpada bez kontrole. • Vizualna degradacija krajobraza i narušavanje okolišnih vrijednosti ako se otpad privremeno ili trajno odlaže izvan predviđenih i uređenih lokacija. • Povećana buka i prometna opterećenost zbog transporta otpada, što može imati utjecaj na lokalne zajednice. • Smanjenje potencijala za ponovnu uporabu korisnih materijala ukoliko ne postoji dobra organizacija selekcije otpada na gradilištu. <p>S druge strane, odgovarajuće planiranje i poticanje ponovne uporabe materijala (npr. iskorištavanje iskopanog materijala za nasipavanje) može rezultirati smanjenjem ukupnih količina otpada, manjom potrebom za novim sirovinama, te smanjenjem emisija iz transporta i obrade. Time se projekt dodatno usklađuje s principima kružnog gospodarstva i strateškim opredjeljenjima Federacije BiH u području održivog upravljanja resursima.</p> <p>Sukladno opisanim aktivnostima, u sljedećoj tablici prikazana je kategorizacija otpada prema Pravilniku o kategorijama otpada sa listama („Službene novine FBiH”, br. 9/05) koji može nastati u fazi izgradnje.</p> <p>Tijekom izvođenja građevinskih radova na predmetnoj dionici moguće je da će nastati i određene količine opasnog otpada, uključujući ostatke maziva i ulja, zagađenu ambalažu od kemikalija, upotrijebljene upojne materijale, fluorescentne cijevi, baterije, elektroničke komponente i druge tvari koje, zbog svojih fizikalnih, kemijskih ili bioloških svojstava, mogu imati štetan utjecaj na okoliš i ljudsko zdravlje.</p> <p>Zbrinjavanje i skladištenje opasnog otpada bit će provedeno u skladu sa Zakonom o upravljanju otpadom („Službene novine FBiH”, br.</p>
<p>ISKOPANU ZEMLJU SA ONEČIŠĆENIH/ KONTAMINIRANIH LOKACIJA))</p> <p>S aspekta upravljanja otpadom, a prema čl. 11. Pravilnik o građevinskom otpadu ("Službene novine Federacije BiH", broj: 93/19) Uz zahtjev za izdavanje urbanističke suglasnosti predaje se Idejni plan upravljanja otpadom, a uz zahtjev za odobrenje za građenje predaje se Detaljan plan upravljanja građevnim otpadom, sukladno čl. 39. i 55. Zakona o prostornom planiranju i korištenju zemljišta na nivou Federacije Bosne i Hercegovine ("Službene novine Federacije BiH", br. 2/06, 72/07, 32/08, 4/10, 13/10 i 45/10). (4) Planom upravljanja građevnim otpadom moraju se uzeti u</p>	<p>33/03, 72/09, 92/17 i 72/24) i Pravilnikom o upravljanju opasnim otpadom („Službene novine FBiH”, broj 31/23). U tom smislu, predviđene su sljedeće mjere za sigurno privremeno skladištenje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Odvojeno prikupljanje opasnog otpada odmah na mjestu nastanka, uz fizičko odvajanje od ostalih vrsta otpada. • Privremeno skladištenje u posebno označenim, ograđenim i nadkrivenim prostorima s vodonepropusnom podlogom, čime se sprječava prodiranje tekućina u tlo i potencijalno onečišćenje podzemnih voda. • Korištenje spremnika izrađenih od materijala otpornih na kemijske utjecaje, s jasno vidljivim oznakama koje uključuju naziv otpada, oznake opasnosti i broj otpada prema Katalogu otpada.

	<p>visokogradnje i/ili infrastrukturnih objekata,</p> <ul style="list-style-type: none"> • otpad koji nastaje pri izgradnji novih objekata (višak materijala, ostatci boja, ambalaža, plinske boce i sl.), • zemljani materijal, kamenje i vegetacija uklonjeni tijekom pripreme gradilišta i izvođenja temelja, • otpad nastao tijekom redovitog održavanja prometne infrastrukture, osobito cesta. <p>S obzirom na sastav i potencijalnu štetnost, građevinski otpad se klasificira u više skupina, uključujući inertni, neopasni i opasni otpad, što zahtijeva odgovarajući pristup njegovom prikupljanju, privremenom skladištenju, prijevozu i konačnom zbrinjavanju – sve u skladu s važećim propisima. Građevinski otpad može se razvrstati u osnovne grupe neposredno na mjestu nastanka :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Istovrsni građevinski otpad čija je ponovna upotreba ili recikliranje jednostavnije u tehničko-tehnološkom smislu, a reciklirani materijali su tehnički primjenljivi bez nekih posebnih ograničenja, a dijele se na sljedeće vrste: <p>U poglavlju 7.2.9. dodana je Tablica 98 Upravljanje otpadom na lokaciji brze ceste i usporedba sa važećim propisima u FBiH nakon izgradnje u kojoj je definiran način zbrinjavanja svih vrsta otpada.</p> <p>Dodana Tablica 11 Procijenjene vrste i količine otpada u fazi izgradnje brze ceste sa smjernicama za upravljanje pojedinim vrstama otpada</p> <p>Tablica 13 Lista otpada sa šiframa koji će nastajati tokom eksploatacije brze ceste</p> <p>Tablica 14 Vrste i količine građevinskog otpada koji će se odlagati na lokaciji odlagališta za građevinski otpad</p>
<p>U bilo kakvoj promjeni na projektu, predviđeba dionica brze ceste mora ostati u predviđenoj, planiranoj i prihvaćenoj trasi</p>	<p>Dodano u 4.2. Studija utjecaja na okoliš izrađena je na temelju prethodno usvojene trase brze ceste Nević Polje – Turbe, koja je definirana u važećoj planskoj i tehničkoj dokumentaciji.</p> <p>U tom smislu, eventualna potreba za dodatnim radovima ili izmjenama postojećih rješenja tijekom realizacije projekta moguća je isključivo u okviru usvojene trase. Sve promjene koje bi se odnosile na proširenje zahvata, pomjeranje trase, značajne izmjene tehničkih rješenja ili uvođenje novih elemenata koje nisu obuhvaćene ovom Studijom, mogu zahtijevati dodatnu analizu utjecaja na okoliš i usuglašavanje s nadležnim institucijama.</p> <p>Dakle, sve eventualne izmjene moraju biti u potpunosti usklađene s usvojenom/važećom prostorno planskom dokumentacijom.</p>
<p>Kumulativni efekat nastanka otpada - može se očekivati zbog znatno uvećane količine odloženog materijala i biti će povezan sa odlaganjem viška tla sa gradilišta zajedno sa već postojećim otpadom. Kontaminacija tla bit će posljedica različitih zagađivanja, koji će kroz dulji vremenski period kumulativno utjecati na kvalitetu i funkcionalna svojstva tla.</p> <p>Poljoprivredno zemljište u području obuhvata brze ceste uglavnom čine kvalitetna i duboka tla, pogodna za individualnu proizvodnju hrane. Ta tla imaju visoku proizvodnu vrijednost zbog svoje strukture, plodnosti i dubokog sloja humusa. Gubitak takvih površina, bilo kroz direktno zauzimanje za potrebe gradnje ili kroz degradaciju</p>	<p>Dodano u poglavlju 6.12. Pored pojedinačnih izvora zagađenja tla tijekom izgradnje i eksploatacije brze ceste Nević Polje – Turbe, potrebno je posebno istaknuti kumulativni efekat nastanka otpada koji će se progresivno manifestirati tijekom životnog vijeka prometnice. Ovaj efekat rezultat je kontinuiranog i višestrukog djelovanja različitih oblika otpada, uključujući čestice iz ispušnih plinova, mikrofrakcije guma i asfalta, prosuti teret, nepropisno odloženi otpad od strane korisnika prometnice, te atmosferske depozicije organskih i anorganskih onečišćujućih tvari.</p>

<p>obzir smjernice važećih strateških i planskih dokumenata za zaštitu okoliša u oblasti upravljanja građevnim otpadom u odnosu na predviđene količine građevnog otpada i metode njihovog tretmana.</p> <p>Međutim, u ovoj fazi potrebno je izvršiti procjenu uticaja na okoliš vezano za nastanak, ponovno korištenje, te kada to nije moguće zbrinjavanje nastalog otpada u skladu sa Zakonom o upravljanju otpadom FBiH.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vođenje evidencije o vrsti, količini, vremenu i mjestu nastanka otpada, kao i načinu postupanja s istim, u skladu sa zakonskim obvezama. • Zbrinjavanje isključivo putem ovlaštenih operatera, odnosno pravnih osoba koje posjeduju dozvolu za gospodarenje opasnim otpadom. <p>Na gradilištu će biti dostupna osnovna oprema za sanaciju u slučaju incidenta, poput apsorbenata, neutralizatora i zaštitne opreme, kao i pripremljene upute za postupanje u slučaju izlivanja, požara ili drugih izvanrednih okolnosti. Tijekom rada odnosno nakon puštanja u promet brze ceste, ista će svojim aktivnostima producirati određene vrste otpada, koje mogu nastati redovnim održavanjem brze ceste i njenih pratećih objekata, kao što su naplatne postaje i objekti poput mostova i tunela. Također, u sklopu sljedeće dionice brze ceste prema Jajcu, predviđena je i stanica službe za održavanje, čiji je otpad također potrebno obraditi i u sklopu ove dionice s obzirom da će isti biti produkt održavanja cjelokupne brze ceste odnosno sve tri dionice zajedno.</p> <p>Opis građevinskog otpada</p>
	<p>Vrsta i opseg radova na izgradnji prometnih objekata, koji uključuju iskope, miniranja, betoniranja, montažne radove, te transport materijala i opreme, utječu na vrstu i količinu otpada koji će nastajati tijekom realizacije projekta.</p> <p>Projekcija vrsta i količina otpada temelji se na gabaritima objekata prikazanim u ldejnomo projektu (predmjer radova) te usporedbom s podacima sličnih infrastrukturnih projekata izgradnje cesta u Bosni i Hercegovini. Jedna od glavnih kategorija otpada koja će se pojaviti tijekom izgradnje jest građevinski otpad.</p> <p>Većina građevinskog otpada (oko 95 %) smatra se inertnim otpadom (npr. zemlja i kamenje iz iskopa, žbuka, razbijeni beton, metalni otpad, drvo, plastika, papir), no u određenim slučajevima može sadržavati opasne tvari, poput asfaltnih veziva s organskim spojevima i azbestnih materijala, koji zahtijevaju poseban nadzor i obradu.</p> <p>Tijekom gradnje predviđen je iskop tla i odvoz viška neupotrebljivog materijala, kao što je laporasto tlo i tlo s visokim udjelom biorazgradivih tvari. Za radove nasipavanja i izrade obloga koriste se granulati poput tucanika, drobljenog kamena i pijeska. Najčešće korišteni građevinski materijali bit će cement, beton, čelik i drvo.</p>
	<p>Vrste i količine građevinskog otpada mogu se preciznije procijeniti na temelju tehničkih karakteristika planiranih objekata i usporedbom s iskustvima sličnih projekata u zemlji.</p> <p>U građevinskom otpadu moguće je naći i materijale koji sadrže opasne komponente, a posebnu pozornost zahtijevaju proizvodi na bazi azbesta, koji su se dugo koristili u građevinarstvu kao izolacijski i pokrovni materijali. Nažalost, ovakav otpad se u praksi često ne zbrinjava planski, što povećava rizike po okoliš i zdravlje ljudi.</p>
	<p>Građevinski otpad nastaje svakodnevno tijekom izgradnje, rušenja i rekonstrukcije objekata, infrastrukturnih zahvata, kao i prilikom proizvodnje građevinskih proizvoda ili nakon prirodnih nepogoda poput potresa, poplava ili klizišta.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prema načinu nastanka, građevinski otpad može se svrstati u sljedeće skupine: • otpad nastao rušenjem objekata

<p>uslijed emisija i polutanata, predstavlja značajan problem za lokalno stanovništvo koje se oslanja na poljoprivrednu proizvodnju.</p> <p>Negativni indirektni utjecaji na tlo u fazi eksploatacije brze ceste uključuju zagađenje uzrokovano taloženjem čestica iz ispušnih plinova na tlo, odbacivanjem otpada od strane nesavjesnih sudionika</p> <p>u prometu, prosipanjem tereta s teretnih vozila te donošenjem čestica</p>	
<p>sagorijevanja vjetrom. Ovi procesi rezultirat će akumulacijom štetnih materija u tlu uz prometnicu, ali i na određenim udaljenostima od osovine ceste. Najveći rizik predstavlja nakupljanje ugljikovodika, organskih i anorganskih spojeva ugljika, te spojeva dušika, koji mogu utjecati na plodnost tla i mikrobiološku aktivnost. Posebno su zabrinjavajuće koncentracije teških metala kao što su olovo, kadmij, bakar, cink, živa, željezo i nikel. Ovi metali, prisutni u gorivu i drugim materijalima, mogu se akumulirati u tlu i biljkama, što predstavlja rizik za zdravlje ljudi i životinja. Tragovi teških metala mogu se pronaći i na većim udaljenostima od prometnice, što dodatno povećava područje potencijalne ugroženosti poljoprivrednog zemljišta. Zagađenje tla u fazi eksploatacije također može biti uzrokovano odbacivanjem različitih vrsta otpada od strane sudionika u prometu. Taj otpad uključuje i organske i anorganske materije, koje se često mogu pronaći na lokacijama uz prometnice.</p> <p>Problem nepropisnog odlaganja otpada dodatno pogoršava stanje tla i može uzrokovati kontaminaciju podzemnih voda. U zaključku, potrebno je istaknuti da će zagađenje tla uz brzu cestu Nević Polje – Turbe imati kumulativni karakter i dugoročne posljedice ako se ne primijene adekvatne mjere zaštite. Očuvanje poljoprivrednog zemljišta od ključne je važnosti za osiguranje prehranbene sigurnosti lokalnog stanovništva i očuvanje prirodnih resursa u regiji.</p>	<p>Ovaj proces može imati latentni karakter, pri čemu se štetne tvari nakupljaju tijekom godina. Time se znatno smanjuje funkcionalna sposobnost tla za poljoprivrednu proizvodnju, osobito u kontekstu površina koje su zbog svojih svojstava (struktura, dubina, plodnost) klasificirane kao tla visoke bonitetne vrijednosti.</p> <p>Problem nepropisnog odlaganja otpada dodatno pogoršava stanje tla i može uzrokovati kontaminaciju podzemnih voda. Zagađivanje tla uz brzu cestu Nević Polje – Turbe može imati kumulativni karakter i dugoročne posljedice ako se ne primijene adekvatne mjere zaštite. Očuvanje poljoprivrednog zemljišta. S toga su propisane mjere iz primjera dobre prakse sa ovakvih projekata, kako bi se ovi uticaji sveli na minimum ili sasvim izbjegli. Monitoring nad implementacijom mjera će vršiti inspekcija, i Nadzorni inženjer za zaštitu okoliša. Izvođač radova mora imenovati osobu odgovornu za upravljanje otpadom na gradilištu.</p> <p>Istovremeno, projekt ima i pozitivan kumulativni učinak zbog spajanja sa susjednim dionicama brze ceste, koji se ogleda u unapređenju kvalitete života u regiji kroz bolje prometne veze, smanjenje troškova transporta, poticanje gospodarskih aktivnosti, smanjenje emisija uslijed protočnijeg prometa, te povećanje sigurnosti svih sudionika u prometu.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ U poglavlju 7.2.7. navode se mjere za zaštitu pejzaža. Potrebno je provesti reviziju uspješnosti procesa ozelenjavanja i prirodne regeneracije vegetacije. Na lokacijama gdje se pokazuje nedovoljna pokrivenost ili neuspješno ozelenjavanje, potrebno je izvršiti dodatnu planiranu sadnju kako bi se osigurao kontinuitet krajobrazne integracije i estetske usklađenosti područja. ✓ Uređenje vegetacijskih pojaseva ključno je za očuvanje ekosustava i vizualnu integraciju prometnice s prirodnim okolišem. Posebnu pozornost treba posvetiti ozelenjavanju uz rijeke, prometne petlje i prostore između brdskih kosina i nasipa. Formiranjem kontinuiranih zelenih barijera poboljšat će se estetski dojam i smanjiti negativan utjecaj prometnice na okoliš. ✓ U početnoj fazi primijenit će se kratkoročne mjere poput zasijavanja trave i brzog pokrivanja otvorenih površina i zaštite tla od erozije. Dugoročne mjere uključuju sadnju drveća i
	<p>grmlja, čiji će puni zaštitni i vizualni učinak biti vidljiv nakon deset godina. Primjenom ovih mjera osigurat će se usklađenost prometnice s okolišem i smanjenje negativnih vizualnih utjecaja.</p> <p>Nakon završenih radova i pojedinih faza radova potrebno je gradilište potpuno očistiti od sveg otpadnog građevinskog materijala, drvene građe, armature, oplate</p>

	<p>i ostalih otpadaka. Isto tako potrebno je ukloniti sve privremene skele, prepreke i zaštite ograde i preostale građevinske alate, opremu i strojeve.</p>
<p>Ukoliko je moguće navesti detaljnije (preciznije) podatke o uticaju na stanovništvo (raseljavanje, rušenje objekata i dr.) i uticaje na stanovništvo</p>	<p>Elaborat eksproprijacije u ovoj fazi projekta nije završen. Budući da se izrađuje nakon izrade Glavnog projekta, u ovom trenutku nije moguće dostaviti detaljne podatke o rušenju objekata i raseljavanju stanovništva. Prikazani su podaci koji su trenutno dostupni, dok će svi relevantni i potpuni podaci biti prezentirani nakon izrade i usvajanja Elaborata eksproprijacije. Dodano u 6.2.1. U nastavku su prikazane vrijednosti koje predstavljaju zbirnu rekapitulaciju za područje Travnika i Novog Travnika, temeljene na trenutno dostupnim podacima, te služe isključivo za orijentaciju. S obzirom na to da konačna linija eksproprijacije još nije definirana, mogu se očekivati minimalne izmjene, osobito u dijelu koji se odnosi na nekoliko parcela koje se formalno ne vode u evidenciji općina, iako su fizički prisutne na terenu između drugih parcela. Dodano Tablica 86 Eksproprijacija neplodnog tla, Tablica 87 Eksproprijacija poljoprivrednog zemljišta, Tablica 88 Eksproprijacija šumsko zemljište.</p>
<p>Navesti količine (procjenjene) na osnovu ulaznih podataka projektanta, uključujući i korišteni višak iskopa za nasipe u cilju smanjenja odlaganja inertnog otpada</p>	<p>Na glavnoj trasi planirani obim zemljanih radova iznosi 975.565,0 m³ iskopa i 914.902,0 m³ nasipa. Od ukupne količine materijala iz iskopa, približno 37.000,0 m³, se može iskoristiti za potrebe nasipavanja, dok će se ostatak tretirati kao višak materijala.</p> <p>Za pristupne ceste predviđen je dodatni obim zemljanih radova u iznosu od 40.165,29 m³ nasipa i 17.169,85 m³ iskopa.</p> <p>Dodana Tablica 7 Ukupna količina materijala iz iskopa</p>
<p>Identifikovane su vrste, ali ne i količine (procijenjene) nastanka otpada. Predlažem da izrađivač studije još jednom preispita vrste otpada navedene u tabeli 9 prema Pravilniku o građevinskom otpadu ("Službene novine Federacije BiH", broj: 93/19) posebno onaj koji sadrži opasne supstance.</p>	<p>Dodano već kroz prethodne odgovore u poglavlju 3.5. Tablica 11 Procijenjene vrste i količine otpada u fazi izgradnje brze ceste sa smjernicama za upravljanje pojedinim vrstama otpada</p> <p>Tablica 13 Lista otpada sa šiframa koji će nastajati tokom eksploatacije brze ceste</p> <p>Tablica 14 Vrste i količine građevinskog otpada koji će se odlagati na lokaciji odlagališta za građevinski otpad</p>
<p>Jesu li opisane metode za prikupljanje, skladištenje, postupanje, transport i na kraju odlaganje svih odgovarajućih ostataka i emisija (tj. čvrstog otpada, otpadnih voda i emisija plinova i čestica)?</p>	<p>Dodano kroz poglavlje 7.2.9. Tablica 98 Upravljanje otpadom na lokaciji brze ceste i usporedba sa važećim propisima u FBiH nakon izgradnje</p> <p>Privremeno skladištenje opasnog otpada</p> <p>U cilju provođenja Plana upravljanja otpadom, odnosno zaštite okoliša te zdravlja i sigurnosti ljudi, neophodno je izvršiti aktivnosti koje se tiču uspostave privremenog skladišta opasnog otpada.</p> <p>Skladište opasnog otpada mora biti zatvoreno ili ograđeno natkriveno skladište, te mora imati odjeljke/posebne posude kako bi se opasni otpad mogao skladištiti prema grupama i podgrupama.</p> <p>Sve površine i posude moraju biti nepropusne i otporne na djelovanje opasnog otpada. Skladište opasnog otpada mora biti opremljeno aparatima za gašenje požara i po potrebi drugom sigurnosnom opremom. Opasni otpad se treba skladištiti u posudama, spremnicima ili drugoj ambalaži za čuvanje i prijevoz opasnog otpada koji moraju imati natpis „Opasni otpad“ i naziv vrste opasnog otpada.</p> <p>Posude, spremnici ili druga ambalaža i oznake na njima moraju biti otporne na djelovanje opasnog otpada i sigurni za rukovanje. O grupama i količini skladištenog opasnog otpada mora se voditi evidencija. Plan</p>

	<p>postupanja u slučaju izvanrednih situacija mora biti istaknut na vidnom mjestu u skladištu opasnog otpada.</p> <p>Mjere za jednovrsni i mješani građevinski otpad</p> <p>Način i postupke zbrinjavanja, ponovne upotrebe i skladištenja navedenih vrsta građevinskog otpada uređuje se posebnim Planovima upravljanja građevinskim otpadom koji donose Federacija i Kantoni.</p> <p>Zbrinjavanje građevinskog otpada se može sprovesti na sljedeći način:</p> <p>Sve vrste treba odvoziti na trajna odlagališta, odnosno reciklažna dvorišta građevinskog otpada.</p> <p>Planom upravljanja građevinskim otpadom u promatranom regionu potrebno je osigurati uvjete, odnosno lokaciju odlagališta građevinskog otpada radi provođenja propisanih mjera za upravljanje građevinskim otpadom.</p> <p>Mjere za odlaganje građevinskog otpada</p> <p>Planom upravljana građevinskim otpadom planiraju se mjere koje se odnose na smanjivanje dozvoljenih količina građevinskog otpada koji se odlaže u određenim vremenskim rokovima.</p> <p>S obzirom da u FBiH nisu doneseni Projekti upravljanja građevinskim otpadom na nivou kantona, nisu određene ni lokacije za trajno ili privremeno deponovanje građevinskog otpada.</p> <p>Prilikom radova na izgradnje brze ceste biće potrebno uspostaviti lokacije privremenih i stalnih deponija građevinskog otpada. Konačno određivanje ovih lokacija vršit će se na osnovu suglasnosti između Investitora, Kantona, Općina i Mjesnih zajednica a u skladu sa svim zakonskim odredbama koje su vezena za upravljanje otpadom.</p> <p>Prilikom odabira lokacije deponije građevinskog otpada u obzir je uzeto sljedeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Udaljenost lokacije od izvora. ▪ Na lokaciji ne smiju biti prisutne podzemne vode zbog sprečavanja kontaminacije. ▪ Lokacija treba imati dovoljnu veličinu za deponovanje ukupne procijenjene količine građevinskog otpada. ▪ Lokacija mora biti pristupačna i locirana što bliže svim izvorima građevinskog otpada. ▪ Izbjegavati lociranje deponije u blizini naseljenih mjesta. Ostale mjere
	<p>U okviru sustava upravljanja otpadom, uključujući građevinski otpad, Investitor je obvezan provoditi dodatne organizacijske i tehničke mjere kako bi se osigurala usklađenost s važećim zakonskim propisima te očuvala okolišna sigurnost tijekom svih faza izgradnje i eksploatacije brze ceste.</p> <p>Evidencija otpada</p> <p>Tijekom redovitog rada brze ceste, očekuje se nastanak različitih vrsta otpada – kako opasnog, tako i neopasnog. U tu svrhu, Investitor je dužan uspostaviti i voditi sustav evidencije otpada koji uključuje sljedeće elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • datum nastanka otpada i vođenja evidencije, • vrstu, količinu i šifru otpada, • način skladištenja otpada, • podatke o ovlaštenom operateru kojem je otpad predan, • ime odgovorne osobe za upravljanje otpadom. <p>Za svaku isporuku otpada, bilo opasnog bilo neopasnog, izrađuje se evidencijski list u dva primjerka – jedan</p>

	<p>primjerak ostaje u arhivi Investitora, dok se drugi predaje operateru. Na temelju pohranjenih listova moguće je precizno pratiti količine i tokove otpada.</p> <p>U skladu s Uredbom o selektivnom prikupljanju, pakiranju i označavanju otpada, obvezno je ispunjavanje propisane transportne dokumentacije za sve vrste otpada koje se prevoze. Operater koji preuzima otpad odgovoran je za vlastitu evidenciju i dostavu potvrde o konačnom zbrinjavanju nadležnoj osobi investitora.</p> <p>Odgovorna osoba za upravljanje otpadom Sukladno članku 20. Zakona o upravljanju otpadom, Investitor je dužan imenovati osobu zaduženu za upravljanje svim aspektima otpada i građevinskog otpada. Odgovorna osoba zadužena je za ažuriranje i provedbu Plana upravljanja otpadom te za osiguranje poštivanja zakonskih obveza. Imenovanje navedene osobe bit će provedeno naknadno, sukladno procedurama Investitora.</p> <p>Edukacija, pomoćna oprema i prevencija nastanka otpada U svrhu učinkovitog gospodarenja otpadom, Investitor će osigurati provedbu redovitih edukacija zaposlenika, posebno o pravilnom razdvajanju otpada s ciljem izdvajanja korisnih materijala. Edukacije</p>
	<p>će se organizirati minimalno jednom godišnje, putem Službe za zaštitu okoliša i zaštitu na radu, ili kroz provedbu sustava upravljanja okolišem prema ISO 14001:2004 normi, ukoliko Investitor odluči implementirati navedeni standard.</p> <p>Sustav upravljanja otpadom provodit će se kroz tri temeljna načela:</p> <ul style="list-style-type: none"> • smanjenje nastanka otpada putem racionalizirane upotrebe materijala, • ponovna upotreba otpada gdje god je to moguće, • odvojeno prikupljanje otpada s ciljem recikliranja i maksimalnog iskorištavanja sekundarnih sirovina. <p>Pored toga, dodatne mjere uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> • edukaciju o postupanju s različitim vrstama otpada, • prevenciju nepravilnog postupanja s otpadom, • sigurno i kontrolirano privremeno skladištenje otpada, • osiguranje uvjeta za odgovorno i zakonito zbrinjavanje. Cjelokupni Plan upravljanja otpadom izrađen je u skladu s važećom zakonskom regulativom Federacije Bosne i Hercegovine te uzimajući u obzir međunarodne norme zaštite okoliša, posebice ISO 14001:2004. Implementacija će se provoditi u skladu s internim procedurama i uputama Investitora, uz redovitu provjeru i nadzor nad učinkovitosti primijenjenih mjera.
<p>Navedeno u prethodnim odgovorima (akcenat na buku, raseljavanje stanovništva, procjena količina nastalog otpada, propisno privremeno skladištenje opasnog otpada i zbrinjavanje putem ovlaštene kuće</p>	<p>Dodana Tablica 98 Upravljanje otpadom na lokaciji brze ceste i usporedba sa važećim propisima u FBiH nakon izgradnje koja definira pravilno privremeno skladištenje svih vrsta otpada u cilju smanjenja onečišćenja okoliša. Dodano 7.1.3.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Goriva, ulja i ostale tekućine koje mogu onečistiti tlo potrebno je skladištiti u nepropusnim bačvama. ✓ Bačve se moraju postaviti na nepropusnu podlogu (betonsku ili sličnu površinu otpornu na propuštanje) kako bi se spriječilo prodiranje u tlo.

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Pretakanje goriva i ulja dopušteno je samo na mjestima koja su zaštićena nepropusnim materijalima. ✓ Stara ulja, goriva i drugi tečni otpad moraju se čuvati u označenim, nepropusnim bačvama. ✓ Zabranjeno je odlaganje ulja, goriva i drugih tečnih otpadnih materijala direktno na tlo <p>Dodano 7.2.2.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ U slučaju prometne nezgode koja uključuje istjecanje goriva, ulja ili drugih opasnih tvari, potrebno je odmah spriječiti širenje onečišćenja, upotrijebiti apsorpcijski materijal i ukloniti kontaminirano tlo. ✓ Uspostaviti suradnju s ovlaštenim službama (vatrogasci, civilna zaštita, komunalna poduzeća) radi brze sanacije. <p>Kroz studiju definirane mjere zaštite kvalitete zraka u poglavlju 7.1.4. i 7.2.4</p> <p>Dodano 6.7.1. U slučaju izlivanja opasnog tečnog otpada (npr. ulja, goriva, hidrauličnih tekućina, emulzija i sličnih sredstava koja se koriste pri radu građevinske mehanizacije), može doći do ozbiljnog zagađenja tla, s potencijalno dugoročnim negativnim posljedicama po okoliš. Tečni opasni otpad ima sposobnost prodiranja kroz slojeve tla, pri čemu postoji visok rizik od kontaminacije podzemnih voda, osobito u propusnim geološkim uvjetima.</p> <p>Također, prisutnost opasnih kemijskih spojeva u tlu može narušiti mikrobiološku ravnotežu, smanjiti plodnost tla te imati toksičan učinak na biljni i životinjski svijet. S obzirom na to da ovakva kontaminacija može ostati neprimijećena do pojave vidljivih posljedica, ključno je uspostaviti preventivne mjere skladištenja i rukovanja opasnim tvarima, kao i protokole za hitno djelovanje u slučaju nezgode (npr. korištenje apsorbentata, zaštitnih barijera i brzo uklanjanje kontaminiranog materijala).</p>
<p>Jesu li jasno definisane odgovornosti prilikom implementacije mjera ublažavanja, uključujući i finansiranje? Odgovor ocjenitelja- Finansije nisu obaveza prema Pravilniku niti su tražene Rješenjam o izradi SUO.</p>	<p>Kroz tablice 7.1. i 7.4. već prethodno definirane odgovornosti. Na ovakvim projektima Izvođač je ugovorno obavezan provesti mjere propisane u Studiji uticaja na okoliš (SUO) i u Rješenju o odobravanju SUO. Trošak implementacije tih mjera izvođač je dužan uračunati u svoju finansijsku ponudu, budući da mu je dostupna sva relevantna okolišna dokumentacija i donesena rješenja.</p>
<p>Da li iskopani materijal može biti onečišćen opasnim materijama? Da li su ovo jedine vrste građevinskog otpada, šta sa opadnim kategorijama otpada npr. azbest? „Materijali koji se mogu javiti u građevinskom otpadu“ Navesti koji se materijali mogu javiti u građevinskom otpadu vezano za obuhvat konkretne studije!</p>	<p>Ne očekuje se onečišćenje opasnim materijalom. Dodano u poglavlju 3.5. Navedeno sve u Tablica 11 Procijenjene vrste i količine otpada u fazi izgradnje brze ceste sa smjernicama za upravljanje pojedinim vrstama otpada Dodano u poglavlju 7.2.9. kroz tablicu Tablica 98 Upravljanje otpadom na lokaciji brze ceste i usporedba sa važećim propisima u FBiH nakon izgradnje Dodana Tablica 14 Vrste i količine građevinskog otpada koji će se odlagati na lokaciji odlagališta za građevinski otpad</p>
<p>Stručno dopuniti u skladu sa Zakonom o upravljanju otpadom, podzakonskim aktim, referentnoj literaturi. Uslovi za skladištenje „tečnog otpada“.</p>	
<p>KOMENTARI Anita Jakovljević , dip.ing.kem.teh.</p>	

<p>Nije navedeno da li je vršeno usklađivanje sa npr. Strategijom zaštite okoliša Federacije BiH 30+ ili sa razvojnim planovima kantona.</p> <p>Pominjani su:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Transportna strategija Bosne i Hercegovine (TSBiH), koja je izrađena na temelju transportnih strategija entiteta i Distrikta Brčko. Na temelju TSBiH moguće je osigurati financijska sredstva za provedbu projekata koji su identificirani kao „napredni projekti”, uz uvjet da postoje studije isplativosti i relevantna projektna dokumentacija u skladu s procedurama EU. 2. Strategija razvoja Srednjobosanskog kantona 2021. – 2027. godina. 3. Strategija razvoja Općine Novi Travnik za razdoblje 2021- 2027 	<p>Dodano u Uvod-</p> <p>Tijekom izrade Studije utjecaja na okoliš za dionicu brze ceste Nević Polje – Turbe izvršena je provjera usklađenosti projekta s Federalnom strategijom zaštite okoliša 2022. – 2032., osobito u dijelu koji se odnosi na Prioritet 4.1: Smanjenje zagađivanja zraka zagađujućim materijama na nivoe koji su sigurni za ljudsko zdravlje. U okviru tog prioriteta definiran je indikator postotak smanjenja emisija zagađujućih materija iz transporta, uz cilj smanjenja emisija za 30% do 2030. godine u odnosu na 2016., uključujući i podizanje prašine s cesta.</p> <p>Analizom planiranih mjera za upravljanje emisijama te tehničkih rješenja predviđenih projektom, utvrđeno je da projekt ispunjava navedeni indikator i doprinosi ostvarenju cilja smanjenja emisija iz transporta u skladu s Federalnom strategijom zaštite okoliša.</p>
<p>4. Strategija razvijenosti općine Travnik, 2023 (kao izvori podataka)</p>	<p>Također ovaj projekt izgradnje brze cete usklađen je sa Strategijom razvoja Srednjobosanskog kantona 2021.– 2027. godina, posebno sa Strateškim ciljem 1 – Poticati održivi ekonomski razvoj. U okviru navedenog cilja jasno je prepoznata izgradnja brze ceste Lašva – Donji Vakuf kao jedan od ključnih infrastrukturnih projekata koji će doprinijeti ubrzanju privrednog razvoja, jačanju povezanosti Kantona s ostatkom Bosne i Hercegovine te boljoj integraciji s evropskim transportnim koridorima. Time ova Studija direktno doprinosi realizaciji strateških opredjeljenja Kantona i potvrđuje svoju usklađenost s dugoročnim razvojnim prioritetima.</p> <p>Na osnovu Strategije razvoja Općine Travnik 2022– 2027, jasno je definirano da je u okviru Strateškog cilja 3: Unaprijeđen integriran sustav zaštite okoliša i javne infrastrukture, kroz prioritet 3.4. Poboljšana kvaliteta lokalnih i javnih puteva, jedna od mjera upravo izgradnja brze ceste Lašva – Travnik – Jajce – Banja Luka – Bihać. Projekt izgradnje brze ceste Lašva – Nević Polje u potpunosti je usklađen sa ovim strateškim dokumentom, jer direktno doprinosi ostvarenju navedenog strateškog cilja i prioriteta. Ova dionica predstavlja segment šire prometne poveznice koja je u Strategiji prepoznata kao od izuzetnog značaja za razvoj Općine Travnik, unapređenje saobraćajne dostupnosti, jačanje ekonomskog razvoja i poboljšanje kvalitete javne infrastrukture.</p>
<p>Podaci o projektu i opis obrađen je u poglavlju 3. studije.</p> <p>Opisani su glavni dijelovi projekta kao i situacijski prikaz rješenja s opisom trase prema zonama rizika.</p> <p>Trasa brze ceste Nević Polje – Turbe počinje od petlje Nević Polje, čiji položaj je utvrđen ranijim projektom na dionici Petlja Vitez – Petlja Nević Polje LOT 5 koji je već u fazi izgradnje.</p> <p>Dužina trase je L = 11,43 km Na projektiran oj trasi nalazi se: -13 mostova (po 2 objekta),</p>	<p>Dodano u 3.1.</p> <p>Brze ceste i autoceste se često ne smatraju tehnološkim procesima u klasičnom smislu, ali se mogu opisati u okviru faza izgradnje i operativnog održavanja. Procijenjeno trajanje radova na izgradnji ove dionice je između 24 i 36 mjeseci. Međutim, stvarno trajanje može varirati ovisno o brojnim faktorima, uključujući vremenske uvjete, složenost terena, organizaciju izvođača i druge nepredviđene okolnosti, zbog čega uvijek postoji mogućnost probijanja rokova.</p>

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

<p>obrađivač nije obradio u SUO. Na satelitskim snimcima koji služe kao podloga grafičkih prikaza moraju se vidjeti nazivi naselja, vodotoka, šumskih područja, postojećih infrastrukturnih objekata itd.).</p>	
<p>Navedeno u dijelu Studije 3.6 Popis drugih aktivnosti koje mogu biti potrebne za realizaciju projekta Jedna od mogućih mjera je preusmjeravanje prometnih tokova koji tranzitiraju prema užem gradskom središtu Travnik, što bi se moglo postići izgradnjom planiranih bržih cesta.</p>	<p>Dodano u 3.6. - S obzirom na to da je projekt smješten na pretežno neizgrađenom području, kolizije s postojećom infrastrukturom su ograničenog obima i nisu od većeg značaja. Moguće konflikte s postojećim instalacijama i objektima bit će potrebno riješiti u skladu s uslovima nadležnih institucija, a konačna tehnička rješenja bit će razrađena u Glavnom projektu.</p>
<p>Smatram da bi u ovom poglavlju moralo biti detaljnije navedeno i neke od dodatnih aktivnosti kao što je: regulacija vodotoka, izmještanje lokalnih prometnica i trase dionica sa predviđenim prelazima za životinje. Međutim, u ovoj fazi potrebno je izvršiti procjenu uticaja na okoliš za sve dodatne aktivnosti koje mogu biti potrebne za realizaciju projekta.</p>	<p>Gradilišna logistika i pristupi bit će organizirani korištenjem postojeće prometne mreže i same trase gdje god je to moguće, kako bi se smanjio dodatni pritisak na okoliš. U skladu s važećim propisima, izvođač radova je obavezan izraditi Plan organizacije gradilišta (POG) prije početka izvođenja, kojim se definira prostorna organizacija gradilišta, sigurnosni i zaštitni aspekti, kao i mjere za zaštitu okoliša. Privremene potrebe za priključcima na vodovodnu i elektroenergetsku mrežu bit će riješene kroz gradilišnu infrastrukturu, u skladu s tehničkim mogućnostima i propisima, bez trajnog opterećenja postojećih sustava. Ovakav pristup osigurava uredno izvođenje radova, minimalizaciju konflikata s infrastrukturom i provedbu zahvata u skladu s načelima održivog građenja. Projektom je predviđena regulacija korita rijeke Lašve u dužini od 1,3 km, a prijelazi za divlje životinje nisu planirani jer analiza od strane stručnjaka za faunu nije pokazala potrebu za istim.</p>
<p>Potrebno je navesti neke od potrebnih nadzora (servisa za projekat) koji su neophodni kod provođenjem mjera koje su potrebne i propisane relevantnim zakonima i Pravilnicima koji proizlaze iz istih.</p>	<p>Svi radovi koji se odnose na izgradnju i korištenje brze ceste smatraju se redovnim radovima. Dodatni radovi nisu predviđeni, te stoga nisu ni navedeni u Studiji uticaja na okoliš (SUO). Neophodne dozvole za realizaciju projekta također predstavljaju standardne dozvole bez kojih izgradnja i korištenje ne mogu započeti, a to su: vodna saglasnost, urbanistička dozvola, građevinska dozvola, vodna dozvola i upotrebna dozvola.</p>
<p>Kako je vidljivo iz dostavljenih primjedbi i sugestija predstavnika MZ i grada N.Travnika kao i sa Javne rasprave održane 2.06.2025. godine u Travniku, sasvim je moguće da će dolaziti do izmjena projekta. Razmotriti u toku dopune SUO i ugraditi u njen sadržaj.</p>	<p>U ovom momentu nije moguća izmjena projekta jer je Studija utjecaja na okoliš izrađena je na temelju prethodno usvojene trase brze ceste Nević Polje – Turbe, koja je definirana u važećem PP SBK. Taj prostorni dokument je usvojen nakon dugogodišnjeg usklađivanja sa svim općinama kroz koje brza cesta prolazi(Općina Vitez, Općina Novi Travnik i Općina Travnik).</p>
<p>izgradnju predmetne dionice brze ceste prate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pripremni radovi - Faza izgradnje svake pojedine dionice - Izgradnja velikog broja različitih infrastrukturnih objekata, - Formiranja deponija za odlaganje građevinskog otpada - Faza korištenja brze ceste <p>Svi planirani radovi daju cjelokupni efekt ovog projekta. Kumulativni utjecaj/međuveza sa drugim projektima nije data i nije navedeno jesu li prema postojećim/važećim planovima (općina/kanton) planirani ikakvi radovi sa kojima bi projekat mogao imati cjelokupni efekt na dijelu</p>	<p>U skladu s Rješenjem o sadržaju Studije, u dokumentu su razmotreni i kumulativni uticaji u vezi sa susjednim projektima. Radovi koji se izvode u fazi izgradnje predstavljaju redovne radove, neophodne za realizaciju i završetak projekta, te su njihovi potencijalni uticaji na okoliš i društvo već obuhvaćeni analizom u Studiji. U prethodnim odgovorima na komentare je dat odgovor za kumulativne uticaje.</p>

<p>predmetnog projekta. Potrebno razmotriti te inkorporirati konačne odluke po ovom pitanju u SUO</p> <p>Obrađivač studije se u opisu projekta uglavnom fokusirao samo na tehničke elemente trase</p>	
<p>Na situacionoj karti predmetne dionice autoputa moraju biti vidljivi najvažniji projektirani elementi trase (koji su dati u tekstualnom opisu), te geografsko (zemljišno) područje sa jasno vidljivim nazivima naseljenih mjesta kroz koje trasa prolazi, najvažnije privredne zone, šumska područja, zaštićena područja, vodotoci, itd. Ovakav prikaz na karti ne daje relevantne podatke o zemljišnom prostoru, koje će trajno biti zauzeto fizickim komponentama projekta .</p>	<p>Dodane su slike u poglavlju 3.2.3. 3.2.4. za objekte na trasi gdje se bolje vidi.</p> <p>Dodano:</p> <p>PRIOLOG 2: <i>Sintezni prikaz korištenog područja</i></p> <p>PRIOLOG 3: <i>Prometna infrastruktura</i></p> <p>PRIOLOG 4: <i>Šumsko zemljište</i></p> <p>PRIOLOG 5: <i>Poljoprivredno zemljište</i></p> <p>PRIOLOG 6: <i>Urbana područja sa režimom građenja</i></p>
<p>Poglavlje je potrebno eventualno dopuniti, sa grafičkim priložima na kojima će se jasno vidjeti planirano zemljišno područje privremenih konstrukcija, sa svim relevantnim tehničkim podacima, kao i vidljivim prikazom najbližih naseljenih mjesta, vodotoka, šumskog područja, zaštićenih područja itd.</p> <p>Navesti plan za obnavljanje navedenog područja nakon završetka radova na izgradnji, kako za planiranu deponiju građevinskog otpada, tako i za ostale privremene konstrukcije koje će se postavljati tokom izgradnje trase (priručna skladišta za alate, skladišta ulja i maziva, skladišta eksplozivnih sredstava, kontejneri za smještaj radnika i dr.).</p>	<p>U ovoj fazi projekta, tokom izrade Studije uticaja na okoliš (SUO), nisu dostupni podaci o privremenim konstrukcijama. Njihovu vrstu i obim izvođač radova definiše neposredno prije početka izvođenja. Međutim, kroz propisane mjere osigurano je da se svi privremeni radovi i objekti nakon završetka radova uklone, a prostor dovede u prvobitno stanje.</p> <p>Za deponiju već navedeno kroz SUO u poglavlju 7.1.5.</p> <p>ODLAGALIŠTE ISKOPNOG MATERIJALA</p> <p>Stanište predložene deponije pripada kategoriji G1.8. – Šume u kojima dominiraju hrastovi Ova staništa imaju značajnu ekološku ulogu, jer pružaju stanište mnogim biljnim i životinjskim vrstama, reguliraju mikroklimu i doprinose kvaliteti tla.</p> <p>Preporuka: Neophodno je sačuvati data staništa koliko je god moguće. U tablici ispod su navedene preporučene mjere ublažavanja utjecaja izgradnje deponije na floru, stanište i faunu , s ciljem minimiziranja negativnog utjecaja na lokalni biodiverzitet. Tablica 92 Preporučene mjere ublažavanja na floru, stanište i faunu u cilju smanjenja utjecaja koji će izgradnja deponije imati na lokalni biodiverzitet definira mjere.</p> <p>Očuvanje flore i vegetacije u zoni deponije od suštinskog je značaja za minimiziranje ekoloških posljedica. Implementacija predloženih mjera ne samo da će smanjiti negativan utjecaj na lokalni biodiverzitet, već će također omogućiti dugoročnu stabilizaciju ekosustava u ovom području. Pored zaštite flore, staništa, kontrole invazivnih vrsta i dodatne mjere zaštite tla, vodnih tokova dodatno će doprinijeti očuvanju ekološke ravnoteže. Nakon izgradnje deponije, neophodno je provesti mjere revitalizacije staništa kroz sadnju autohtonih biljnih vrsta i obnovu tla kako bi se osigurala dugoročna ekološka održivost područja. Stalni monitoring i prilagođavanje mjera prema potrebama terena ključni su za uspješno upravljanje deponijom i njenim ekološkim utjecajem.</p> <p>Mjere rekultivacije deponije</p> <p>Po završetku iskopnih radova na tunelu neophodno je pristupiti rekultivaciji deponije materijala. Za potrebe rekultivacije izvođač radova treba izvršiti ravnanje terena i hrenažu u cilju spriječavanja pokretanja sapiranja materijala i erozije nanosa.</p> <p>Rekultivaciju izvršiti sadnjom autohtonih vrsta zeljastih i</p>

	<p>drvenastih vrsta.</p> <p>Dodano u 7.2.7. Nakon završenih radova i pojedinih faza radova potrebno je gradilište potpuno očistiti od sveg otpadnog građevinskog materijala, drvene građe, armature, oplata i ostalih otpadaka. Isto tako potrebno je ukloniti sve privremene skele, prepreke i zaštitne ograde i preostale građevinske alate, opremu i strojeve.</p>
<p>Iz tehničkog opisa, točnije prijedloga projektnog rješenja, a što se vidi i iz potpuno neadekvatnih i nepotpunih grafički priloga, nije moguće sagledati ni veličinu, oblik i izgled struktura same dionice brze ceste, a kamoli ostalih radova koji su predviđeni u okviru projekta.</p>	<p>Dodano kroz poglavlje 3.2.3. i 3.2.4. slike za sve objekte na trasi. Trenutno jedino grafički raspoloživo dodano što imamo.</p>
<p>Nisu navedeni podaci o broju, veličini, vrsti i sl. objekata koji bi se trebali ukloniti, kao ni broj ljudi koji bi u tom slučaju bili raseljeni. (potrebno dopuniti) Jedini podatak koji se navodi u Studiji, a koji se odnosi na direktni utjecaj projekta na stanovništvo je u poglavlju 5. i to:</p> <p>Na području općine Novi Travnik, u okviru jednog naseljenog mjesta Nević Polje ukupno 733 stanovnika ima potencijal da bude direktno ili indirektno pod utjecajem uslijed implementacije ovog projekta, bilo da je isti pozitivan ili negativan. (U kojoj mjeri pozitivan/negativan i koliki broj objekata se ruši?)</p>	<p>Elaborat eksproprijacije u ovoj fazi projekta nije završen. Budući da se izrađuje nakon izrade Glavnog projekta, u ovom trenutku nije moguće dostaviti detaljne podatke o rušenju objekata i raseljavanju stanovništva. Prikazani su podaci koji su trenutno dostupni, dok će svi relevantni i potpuni podaci biti prezentirani nakon izrade i usvajanja Elaborata eksproprijacije. Dodano u 6.2.1. U nastavku su prikazane vrijednosti koje predstavljaju zbirnu rekapitulaciju za područje Travnika i Novog Travnika, temeljene na trenutno dostupnim podacima, te služe isključivo za orijentaciju. S obzirom na to da konačna linija eksproprijacije još nije definirana, mogu se očekivati minimalne izmjene, osobito u dijelu koji se odnosi na nekoliko parcela koje se formalno ne vode u evidenciji općina, iako su fizički prisutne na terenu između drugih parcela. Dodano Tablica 86 Eksproprijacija neplodnog tla, Tablica 87 Eksproprijacija poljoprivrednog zemljišta, Tablica 88 Eksproprijacija šumsko zemljište.</p>
<p>Količina izlaznog materijala koji će biti proizveden kroz projekat nije prikazan kroz proračun, izvršena je „neka“ procjena.</p> <p>U studiji je navedeno u dijelu 3.5 Popis vrsta i količina sirovina i supstanci koje ostaju nakon izgradnje (Ukupna procijenjena količina materijala iz iskopa, uključujući trasu prometnice i servisne saobraćajnice, iznosi približno 1.500.000 m³.), ali se ne navodi na koji način se došlo do ove procjene.</p>	<p>Na glavnoj trasi planirani obim zemljanih radova iznosi 975.565,0 m³ iskopa i 914.902,0 m³ nasipa. Od ukupne količine materijala iz iskopa, približno 37.000,0 m³, se može iskoristiti za potrebe nasipavanja, dok će se ostatak tretirati kao višak materijala. Za pristupne ceste predviđen je dodatni obim zemljanih radova u iznosu od 40.165,29 m³ nasipa i 17.169,85 m³ iskopa. Dodano u poglavlju 3.2.5. Tablica 7 Ukupna količina materijala iz iskopa definira stacionaže i količine po svim stacionažama koliko materijala se očekuje.</p>
<p>Nabavka sirovina i njihove ekološke implikacije nisu analizirane.</p>	<p>U vezi s nabavom sirovina za izgradnju brze ceste ističemo da se radi o materijalima koji nemaju izravan niti značajan utjecaj na okoliš. Njihovi potencijalni utjecaji prepoznati su kao uobičajeni i privremenog karaktera. U Studiji utjecaja na okoliš već su definirane mjere kojima se osigurava pravilno rukovanje i adekvatno zbrinjavanje sirovina, čime se sprječava nastanak negativnih posljedica. Provedbom tih mjera tijekom faze izgradnje, uključujući organizirano skladištenje, kontroliranu uporabu te sigurno odlaganje ostataka, omogućuje se učinkovito minimiziranje svih mogućih utjecaja na okoliš. U poglavlju 7.1.12. Mjere za nabavku i rukovanje sirovinama definiraju se sljedeće mjere:</p> <p>Organizirano skladištenje</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Sirovine i građevinski materijali skladište se na za to predviđenim, uređenim i označenim mjestima. <p>Kontrolirano rukovanje</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Osigurati pravilno rukovanje sirovinama kako bi se spriječilo rasipanje, curenje ili stvaranje otpada koji može utjecati na tlo i okoliš. <p>Sigurno odlaganje ostataka</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Građevinski ostaci i neiskorištene sirovine moraju se odlagati na siguran način, u skladu s važećim propisima, i predavati ovlaštenim firmama za zbrinjavanje otpada.

	<p>Adekvatno zbrinjavanje</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Primjenjivati mjere koje osiguravaju da se sv nusproizvodi i otpadne sirovine pravilno zbrinjavaju, kako bi se spriječile negativne posljedice po okoliš. <p>Prevenција i minimiziranje utjecaja</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Kroz kontrolirane postupke nabave, skladištenja i korištenja sirovina osigurati da se potencijalni negativni utjecaji svedu na najmanju moguću mjeru.
<p>U dijelu Studije 4.4 Procjena, po vrsti i količini, predviđenih ostataka i emisija</p> <p>U studiji su analizirane dionice i njihova dužina u kilometrima, kapacitet izražen u broju vozila po danu, te procjene saobraćajnog opterećenja za određene godine (2026., 2030., 2035., 2040., 2045., 2050., 2055.).</p> <p>U tabelarnim prikazima navedene su projekcije godišnjih emisija CO, CO₂, Pb za kamione i automobile za različite vrste goriva po godinama.</p> <p>Navodi se da su tijekom građevinske faze, emisije u zrak prvenstveno će nastajati kao posljedica rada teške mehanizacije, miniranja, utovara i transporta materijala, te polaganja betona i asfalta, a u fazi eksploatacije, emisije u zrak bit će kontinuirano generirane prometom vozila, osobito u pogledu CO₂, NO_x i PM čestica. Za emisiju buke navedeno da je neminovan izvor u fazi izgradnje (od transportnih sredstava), a tijekom operativne faze, glavni izvor buke je cestovni promet.</p> <p>Za otpad je identifikovano da će se isti javljati u fazi izgradnje i u toku eksploatacije.</p> <p>Nabrojane su i vrste otpada u skladu sa Pravilnikom o kategorijama otpada sa listama, bez procijenjenih količina otpada.</p> <p>Ni u jednom od spomenutih poglavlja Studije nisu procijenjene količina ostataka opasnog otpada, nisu procijenjene emisije prašine i plinova na lokacijama izgradnje tunela i ostalih infrastrukturnih objekata.</p> <p>Nisu identifikovane vrste ni količine otpadnih voda.</p> <p>U ovom poglavlju potrebno je identifikovati sve emisije kroz aktivnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Pripremnih radova na izgradnji autoceste (buka, emisije prašine i plinova, otpadnih voda, otpada), -Radova na izgradnji autoceste i svih infrastrukturnih objekata (tuneli, vijadukti, petlje, propusti, izmještanja/presijecanja postojećih prometnica, vodotoka, izgradnje pomoćnih objekata itd.) -Korištenje ceste (otpadne oborinske vode, buka, otpad). <p>spominje se toksični i opasni otpad bez razmatranja njihovog sastava i toksičnosti i opasnosti od istih.</p> <p>Zaključak:</p> <p>Sastav, toksičnost i druge opasnosti nastale od ostatka i emisija nisu ili su djelomično razmatrani, te direktni utjecaj na stanovništvo.</p>	<p>Količine otpada dodane u poglavlju 3.5. u Tablici 11</p> <p>Procijenjene vrste i količine otpada u fazi izgradnje brze ceste sa smjericama za upravljanje pojedinim vrstama otpada</p> <p>Za otpadne vode dodano već kroz poglavlje 3.3.</p> <p>Za opasni otpad dodano u 6.7.1. (U slučaju izlivanja opasnog tečnog otpada (npr. ulja, goriva, hidrauličnih tekućina, emulzija i sličnih sredstava koja se koriste pri radu građevinske mehanizacije), može doći do ozbiljnog zagađenja tla, s potencijalno dugoročnim negativnim posljedicama po okoliš. Tečni opasni otpad ima sposobnost prodiranja kroz slojeve tla, pri čemu postoji visok rizik od kontaminacije podzemnih voda, osobito u propusnim geološkim uvjetima.)</p>

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

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

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

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

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

Mjere za jednovrsni i mješani građevinski otpad

Način i postupke zbrinjavanja, ponovne upotrebe i skladištenja navedenih vrsta građevinskog otpada uređuje se posebnim Planovima upravljanja građevinskim otpadom koji donose Federacija i Kantoni. Zbrinjavanje građevinskog otpada se može sprovesti na sljedeći način: Sve vrste treba odvoziti na trajna odlagališta, odnosno reciklažna dvorišta građevinskog otpada.

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

Mjere za odlaganje građevinskog otpada

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

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

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

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

- Udaljenost lokacije od izvora.
- Na lokaciji ne smiju biti prisutne podzemne vode zbog sprečavanja kontaminacije.
- Lokacija treba imati dovoljnu veličinu za

	<p>deponovanje ukupne procijenjene količine građevinskog otpada.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lokacija mora biti pristupačna i locirana što bliže svim izvorima građevinskog otpada. ▪ Izbjegavati lociranje deponije u blizini naseljenih mjesta. Ostale mjere <p>U okviru sustava upravljanja otpadom, uključujući građevinski otpad, Investitor je obavezan provoditi dodatne organizacijske i tehničke mjere kako bi se osigurala usklađenost s važećim zakonskim propisima te očuvala okolišna sigurnost tijekom svih faza izgradnje i eksploatacije brze ceste.</p> <p>Evidencija otpada</p> <p>Tijekom redovitog rada brze ceste, očekuje se nastanak različitih vrsta otpada – kako opasnog, tako i neopasnog. U tu svrhu, Investitor je dužan uspostaviti i voditi sustav evidencije otpada koji uključuje sljedeće elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • datum nastanka otpada i vođenja evidencije, • vrstu, količinu i šifru otpada, • način skladištenja otpada, • podatke o ovlaštenom operateru kojem je otpad predan, • ime odgovorne osobe za upravljanje otpadom. <p>Za svaku isporuku otpada, bilo opasnog bilo neopasnog, izrađuje se evidencijski list u dva primjerka – jedan primjerak ostaje u arhivi Investitora, dok se drugi predaje operateru. Na temelju pohranjenih listova moguće je precizno pratiti količine i tokove otpada.</p> <p>U skladu s Uredbom o selektivnom prikupljanju, pakiranju i označavanju otpada, obvezno je ispunjavanje propisane transportne dokumentacije za sve vrste otpada koje se prevoze. Operater koji preuzima otpad odgovoran je za vlastitu evidenciju i dostavu potvrde o konačnom zbrinjavanju nadležnoj osobi investitora.</p> <p>Odgovorna osoba za upravljanje otpadom</p> <p>Sukladno članku 20. Zakona o upravljanju otpadom, Investitor je dužan imenovati osobu zaduženu za upravljanje svim aspektima otpada i građevinskog otpada. Odgovorna osoba zadužena je za ažuriranje i provedbu Plana upravljanja otpadom te za osiguranje poštivanja zakonskih obveza. Imenovanje navedene osobe bit će provedeno naknadno, sukladno procedurama Investitora.</p> <p>Edukacija, pomoćna oprema i prevencija nastanka otpada</p> <p>U svrhu učinkovitog gospodarenja otpadom, Investitor će osigurati provedbu redovitih edukacija zaposlenika, posebno o pravilnom razdvajanju otpada s ciljem izdvajanja korisnih materijala. Edukacije će se organizirati minimalno jednom godišnje, putem Službe za zaštitu okoliša i zaštitu na radu, ili kroz provedbu sustava upravljanja okolišem prema ISO 14001:2004 normi, ukoliko Investitor odluči implementirati navedeni standard.</p> <p>Sustav upravljanja otpadom provodit će se kroz tri temeljna načela:</p> <ul style="list-style-type: none"> • smanjenje nastanka otpada putem racionalizirane upotrebe materijala, • ponovna upotreba otpada gdje god je to moguće, • odvojeno prikupljanje otpada s ciljem recikliranja i maksimalnog iskorištavanja sekundarnih sirovina.
--	--

	<p>Pored toga, dodatne mjere uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> • edukaciju o postupanju s različitim vrstama otpada, • prevenciju nepravilnog postupanja s otpadom, • sigurno i kontrolirano privremeno skladištenje otpada, • osiguranje uvjeta za odgovorno i zakonito zbrinjavanje. Cjelokupni Plan upravljanja otpadom izrađen je u skladu s važećom zakonskom regulativom Federacije Bosne i Hercegovine te uzimajući u obzir međunarodne norme zaštite okoliša, posebice ISO 14001:2004. Implementacija će se provoditi u skladu s internim procedurama i uputama Investitora, uz redovitu provjeru i nadzor nad učinkovitosti primijenjenih mjera.
<p>Jesu li razmatrane lokacije za konačno odlaganje svih odgovarajućih ostataka i emisija (tj. čvrstog otpada, otpadnih voda i emisija plinova i čestica)?</p>	<p>Lokacija odlaganja iskopnog materijala objašnjena već kroz poglavlje 3.2.5., u poglavlju 3.5. dodana je Tablica 11 Procijenjene vrste i količine otpada u fazi izgradnje brze ceste sa smjernicama za upravljanje pojedinim vrstama otpada gdje se navode količine otpada.</p>
<p>Jesu li identificirane metode za procjenu količine i sastava svih ostataka i emisija? Da li su diskutovane nedoumice oko procjene ostatka i emisija? Komentar- Nisu/djelomično procijenjene količine i sastav ostataka po fazama (priprema, i izgradnje autoceste, kao i prilikom izgradnje infrastrukturnih objekata, usljed radova na miniranju itd).</p>	<p>S obzirom na to da se radi o građevinskim radovima, najveći dio ostataka otpada odnosi se na iskopni materijal. U skladu s mjerama definiranim u poglavlju 7.2.9. „Evidencija otpada“ Studije, tijekom izgradnje obvezno je redovito vođenje evidencije o količinama iskopnog materijala koji se odlaže na odlagalištima, kao i o zbrinjavanju ostalih vrsta otpada.</p> <p>Evidencija mora sadržavati podatke o:</p> <ul style="list-style-type: none"> • datumu nastanka otpada, • vrsti, količini i šifri otpada, • načinu skladištenja, • ovlaštenom operateru kojem je otpad predan, • imenu odgovorne osobe za upravljanje otpadom. <p>Za svaku predaju otpada (opasnog ili neopasnog) izrađuje se evidencijski list u dva primjerka – jedan ostaje kod Investitora, a drugi se predaje ovlaštenom operateru. Nadalje, zbrinjavanje određenih vrsta otpada mora biti potkrijepljeno ugovorima s ovlaštenim firmama, uz jasno naznačene količine i vrste otpada koje preuzimaju. Ovakva evidencija, vođena u skladu s Pravilnikom o gospodarenju građevinskim otpadom i Zakonom o gospodarenju otpadom, obvezan je preduvjet u postupku tehničkog prijema i izdavanja uporabne dozvole za cestu. Time se osigurava transparentno i zakonito postupanje s iskopnim materijalom i svim ostalim vrstama otpada nastalim u fazi izgradnje.</p> <p>Dodana Tablica 11 Procijenjene vrste i količine otpada u fazi izgradnje brze ceste sa smjernicama za upravljanje pojedinim vrstama otpada</p>
<p>Jesu li diskutovani rizici povezani sa projektom kao što su rizik od rukovanja opasnim materijalima, rizik od izlivanja, požar, eksplozija, rizik od saobraćajne nezgode, rizik od kvara ili greške u proizvodnim procesima ili pogonima, te rizik od izloženosti prirodnim katastrofama? Komentar ocjenitelja DZIP</p>	<p>Dodano u poglavlju 6.7.1. U slučaju izlivanja opasnog tečnog otpada (npr. ulja, goriva, hidrauličnih tekućina, emulzija i sličnih sredstava koja se koriste pri radu građevinske mehanizacije), može doći do ozbiljnog zagađenja tla, s potencijalno dugoročnim negativnim posljedicama po okoliš. Tečni opasni otpad ima sposobnost prodiranja kroz slojeve tla, pri čemu postoji visok rizik od kontaminacije podzemnih voda, osobito u propusnim geološkim uvjetima.</p> <p>Također, prisutnost opasnih kemijskih spojeva u tlu može narušiti mikrobiološku ravnotežu, smanjiti plodnost tla te imati toksičan učinak na biljni i životinjski svijet. S obzirom na to da ovakva kontaminacija može ostati neprimijećena do pojave vidljivih posljedica, ključno je uspostaviti preventivne mjere skladištenja i rukovanja opasnim tvarima, kao i protokole za hitno djelovanje u slučaju</p>

	<p>nezgode (npr. korištenje apsorbenata, zaštitnih barijera i brzo uklanjanje kontaminiranog materijala).</p> <p>Kako bi se spriječili negativni utjecaji na tlo, potrebno je provoditi mjere zaštite koje uključuju pravilno odlaganje građevinskog otpada, održavanje strojeva u ispravnom stanju te osiguranje posebnih prostora za privremeno skladištenje materijala kako bi se izbjegla kontaminacija okolnog zemljišta.</p> <p>Mjere definirane kroz poglavlje 7.2.9.</p> <p>Dodano i u poglavlje 11. U eksploatacijskoj fazi, najveći rizik po okoliš predstavljaju prometne nezgode, osobito one koje uključuju prijevoz opasnih tvari, kao što su nafta, goriva i industrijske kemikalije. U slučaju nezgode i izlivanja takvih tvari, može doći do značajnog zagađenja vode, zraka, tla te štetnih posljedica za ekosustave i</p>
	<p>zdravlje ljudi. Posebno su osjetljiva područja vodozaštitnih zona i prirodnih vodotoka kroz koje prolazi trasa ceste.</p> <p>Uzimajući u obzir određeni stupanj nesigurnosti koji postoji u fazi planiranja i tehničke razrade projekta, u ovoj Studiji su, uz realne utjecaje, razmotreni i najgori mogući scenariji kako bi se osigurala sveobuhvatna procjena rizika. Od najgorih mogućih scenarija može biti, primjerice, ozbiljno izlivanje opasnih tvari (poput goriva ili ulja) uslijed prometne nezgode ili tehničkog kvara, osobito u blizini vodotoka ili vodozaštitnih zona, što bi moglo dovesti do zagađenja tla i voda. Također, može doći do požara izazvanog kvarom elektroinstalacija ili nepravilnim rukovanjem zapaljivim materijalima, mehaničkog kvara na sustavima za odvodnju i pročišćavanje otpadnih voda, ili pak neadekvatnog skladištenja opasnog otpada tijekom izvođenja radova.</p>
<p>U dijelu studije opisana Materijalna dobra – kulturno, povijesna i arheološka baština i Pejzaž kroz koji prolazi trasa brze ceste, a koji je u prvom redu odlikovan dolinom rijeke Lašve.</p> <p>Brza cesta prolazi kroz područja koja su ključna za regionalnu povezanost i razvoj, uključujući poljoprivredne, industrijske i turističke zone.</p> <p>U poglavlju 5.10. navodi se da je federalno ministarstvo kulture i sporta – Zavod za zaštitu spomenika – dalo Stručno mišljenje broj 07- 36-4-1555-1/24 A.T. koje se odnosi na potencijalni utjecaj projekta na kulturnu i povijesnu baštinu te ukazuje na potrebu provedbe preventivnih arheoloških istraživanja u skladu s važećim propisima.</p> <p>Zbog prostorne blizine i koncentracije kulturno-povijesnih lokaliteta, može se zaključiti da projektirana dionica ima potencijalno izražen utjecaj na kulturnu baštinu, posebno u segmentima trase koji se približavaju navedenim lokalitetima..</p> <p>Postavlja se pitanje u kojoj mjeri je taj utjecaj i koji od objekata je najugroženiji? Ne navodi se jesu li se provela preventivna arheološka istraživanja?</p> <p>Ne navodi se jesu li se provela preventivna arheološka istraživanja?</p>	<p>U poglavlju 7.2.8. navodi se „U daljnjim fazama realizacije projekta izgradnje brze ceste Nević Polje – Turbe, neophodno je postupati u skladu sa stručnim mišljenjem Zavoda za zaštitu spomenika FBiH, koje će biti izrađeno na osnovu rezultata preventivnih arheoloških ispitivanja i elaborata o stanju kulturno-povijesnog naslijeđa na području trase.“</p> <p>Zavod za zaštitu spomenika je Stručnim mišljenjem od 08.04.2025. godine izdao pozitivno stručno mišljenje za Projekat izgradnje brze ceste LAŠVA—Travnik-Jajce, dionica Nević polje-Turbe sa zahtjevom da se uradi rekognosciranje i arheološko istraživanje, te da se u formi elaborata dostavi Zavodu za zaštitu spomenika koji će izdati stručno mišljenje.</p> <p>Elaborat se radi u kasnijoj fazi projektovanja.</p>
<p>U poglavlju 5.10. Specifični elementi utvrđeni prethodnom procjenom uticaja na okolis razmotreni su. Ali nije naznačeno u kojoj mjeri su primjenjeni u ovoj Studiji?</p> <p>U okviru ovog postupka, identificirane su sljedeće zainteresirane strane koje su dostavile primjedbe i</p>	<p>Dodano u poglavlju 5.10. -Specifični elementi utvrđeni prethodnom procjenom utjecaja na okoliš razmotreni su i primijenjeni u ovoj Studiji kroz niz tehničkih i organizacijskih mjera. Uvažene su sugestije lokalne zajednice i nadležnih institucija. Također, razmotren je potencijalni utjecaj na kulturno-historijsko naslijeđe, uz</p>

<p>stručna mišljenja relevantna za predmetnu lokaciju:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mjesna zajednica Nević Polje – Slimena i mještani naselja Nević Polje – Novo naselje Slimena • Agencija za vodno područje rijeke Save • Federalno ministarstvo kulture i sporta – Zavod za zaštitu spomenika 	<p>predviđene mjere nadzora tijekom zemljanih radova. Posebna pažnja posvećena je očuvanju prirodnih staništa i biološke raznolikosti kroz planiranje ekoloških prolaza i ograničenja radova u osjetljivim razdobljima.</p>
<p>U poglavlju 6. Mogući značajni utjecaji projekta na okoliš (stanovništvo, buka, klimatske značajke, zrak, vode, zemljište, biodiverzitet, pejzaž i dr.</p> <p>U podpoglavljju 6.7. nabrojani utjecaji na tlo i zemljište.</p> <p>Sama činjenica da će trasa ceste izmijeniti prirodne komunikacijske sustave, kako na površini tako i ispod nje, dovodi do promjena u funkciji tla.</p> <p>Tijekom izvođenja radova identificirani su sljedeći negativni utjecaji na tlo i zemljište u okolini gradilišta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zauzimanje zemljišta za potrebe izgradnje prometnice, što dovodi do trajnog gubitka dijela zemljišta. • Onečišćenje tla uzrokovano prosipanjem otpadnih tvari poput ulja, goriva i maziva, uslijed neispravnosti građevinskih strojeva ili nemara radnika. • Neodgovorno odlaganje građevinskog otpada koje može uzrokovati onečišćenje tla i ugroziti kvalitetu zemljišta. <p>Zaključak:</p> <p>Kroz navedena poglavlja date su procjene mogućih posljedica na tlo, izmjerene su posljedice na kategorije zemljišta (njive, livade, sume, voćnjake, naselja i vodne površine), ali nisu izražene u procentima i hektarima, koje se odnose na gubitak različitih kategorija zemljišta, ali nisu opisane i izmjerene primarne posljedice na geološke značajke i karakteristike tla.</p>	<p>Elaborat eksproprijacije u ovoj fazi projekta nije završen. Budući da se izrađuje nakon izrade Glavnog projekta, u ovom trenutku nije moguće dostaviti detaljne podatke o rušenju objekata i raseljavanju stanovništva. Prikazani su podaci koji su trenutno dostupni, dok će svi relevantni i potpuni podaci biti prezentirani nakon izrade i usvajanja Elaborata eksproprijacije. Dodano u poglavlju 6.2.1. U nastavku su prikazane vrijednosti koje predstavljaju zbirnu rekapitulaciju za područje Travnika i Novog Travnika, temeljene na trenutno dostupnim podacima, te služe isključivo za orijentaciju. S obzirom na to da konačna linija eksproprijacije još nije definirana, mogu se očekivati minimalne izmjene, osobito u dijelu koji se odnosi na nekoliko parcela koje se formalno ne vode u evidenciji općina, iako su fizički prisutne na terenu između drugih parcela. Tablica 86 Eksproprijacija neplodnog tla, Tablica 87 Eksproprijacija poljoprivrednog zemljišta, Tablica 88 Eksproprijacija šumsko zemljište.</p>
<p>Navodi se u Poglavlju 5.2.4. i u tablici 48 Klasifikacija kvalitete vode.</p> <p>Terenskim obilaskom i procjenom utvrđen je utjecaj na hidrologiju. Pošto dionica neće utjecati na tok rijeke Lašve, točnije trasa brze ceste prelazi rijeku mostom, smatra se da neće biti značajnog utjecaja na ihtiopopulacije.</p> <p>U hidromorfološkom smislu stupanj očuvanosti rijeke Lašve na lokalitetu L1-Lašva je neznatno do umjereno izmijenjen. Iako je rijeka Lašva u svom gornjem toku pod visokim antropogenim pritiskom u naseljenim mjestima.</p> <p>Utjecaji su podjeljeni na uticaje u toku građenja i eksploatacije.</p>	<p>Utjecaji tokom faze izgradnje i eksploatacije detaljno su opisani u poglavlju 6.6. S obzirom na to da projekat neće imati značajnijeg uticaja na hidrologiju, nije postojala potreba za dodatnom razradom tog aspekta.</p>
<p>Tijekom izvođenja građevinskih radova dolazi do utjecaja na kvalitetu zraka, prvenstveno zbog:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rada građevinske mehanizacije, • miniranja stijenske mase, • polaganja asfalta i betona. 	<p>Opis uticaja na kvalitet zraka tokom faze izgradnje i eksploatacije dat je u poglavlju 6.5, dok su mjere zaštite zraka prikazane u poglavlju 7.1.4. i 7.2.4. S obzirom na to da se radi o standardnim mjerama dobre prakse za cestovnu infrastrukturu, njihova dosljedna primjena omogućava značajno minimiziranje uticaja na kvalitet zraka.</p>

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

<p>U poglavlju 11. zaključuje se da su štetni učinci koji mogu nastati zbog podložnosti projekta nesrećama i katastrofama pravodobno prepoznati i tehnički obrađeni, te da su predviđeni odgovarajući mehanizmi prevencije, pripravnosti i odgovora, čime se rizici svode na razinu prihvatljive i kontrolirane izloženosti</p> <p>Nisu opisana najgora moguća redviđanja u slučajevima gdje postoji nesigurnost oko preciznih detalja projekta.</p>	<p>Dodano u poglavlje 11. U eksploatacijskoj fazi, najveći rizik po okoliš predstavljaju prometne nezgode, osobito one koje uključuju prijevoz opasnih tvari, kao što su nafta, goriva i industrijske kemikalije. U slučaju nezgode i izlivanja takvih tvari, može doći do značajnog zagađenja vode, zraka, tla te štetnih posljedica za ekosustave i zdravlje ljudi. Posebno su osjetljiva područja vodozaštitnih zona i prirodnih vodotoka kroz koje prolazi trasa ceste.</p> <p>Uzimajući u obzir određeni stupanj nesigurnosti koji postoji u fazi planiranja i tehničke razrade projekta, u ovoj Studiji su, uz realne utjecaje, razmotreni i najgori mogući scenariji kako bi se osigurala sveobuhvatna procjena rizika. Od najgorih mogućih scenarija može biti, primjerice, ozbiljno izlivanje opasnih tvari (poput goriva ili ulja) uslijed prometne nezgode ili tehničkog kvara, osobito u blizini vodotoka ili vodozaštitnih zona, što bi moglo dovesti do zagađenja tla i voda. Također, može doći do požara izazvanog kvarom elektroinstalacija ili nepravilnim rukovanjem zapaljivim materijalima, mehaničkog kvara na sustavima za odvodnju i pročišćavanje otpadnih voda, ili pak neadekvatnog skladištenja opasnog otpada tijekom izvođenja radova.</p>
<p>Kroz procjenu uticaja na okolis primjetno je da se najveći fokus stavlja na pozitivne uticaje projekta, kao jednog od ključnih faktora koji međusobno i višestruko utječe na gospodarski, socijalni i prostorni razvoj pojedine regije, pa i države.</p> <p>Navode se i trajni i negativni uticaji na okolis, kao sto su degradacija postojeće flore i faune, devastacije zemljišta, zauzimanja poljoprivrednih i stambenih površina, .</p> <p>Svi navedeni negativni uticaji okarakterisani su odnosno procjenjeni kao „umjereni“ i „niski“ ili „visoki“</p>	<p>Metodologija procjene uticaja. Procjena uticaja na okoliš zasnovana je na identifikaciji relevantnih prirodnih i društvenih komponenti koje mogu biti pogođene izgradnjom i eksploatacijom projekta. Uticaji su vrednovani kroz dva ključna elementa: jačinu uticaja (intenzitet, trajanje, prostorni obim, reverzibilnost, vjerovatnoća i usklađenost sa standardima) i osjetljivost receptora (otpornost i vrijednost zahvaćenog resursa ili populacije). Na osnovu njihove interakcije izrađena je matrica procjene značaja uticaja. Uticaji klasificirani kao „umjereni“ i „visoki“ smatrani su značajnim i detaljno su obrađeni, dok su „niski“ i „zanemarivi“ ocijenjeni kao manje relevantni. Metodologija se temelji na domaćoj zakonskoj regulativi, međunarodnim smjercama i multidisciplinarnoj analizi, uzimajući u obzir raspoložive podatke o postojećem stanju okoliša i tehničke karakteristike projekta. Svi utjecaji su definirani kroz poglavlje 6.</p>
<p>U poglavlju 6.12. se navodi da Projekt izgradnje brze ceste Nević Polje – Turbe predstavlja značajan korak u modernizaciji cestovne infrastrukture Bosne i Hercegovine, doprinosi jačanju regionalne povezanosti i stvaranju novih mogućnosti za gospodarski i društveni napredak. Monitoring šema koja je data u tabelarnom prikazu poglavlja mjera zastite (kolona monitoring) ne daje decidno i praćenje vjerovatnih prekograničnih/ međuentitetskih uticaja.</p>	<p>Obzirom da ova BC nema negativnog prekograničnog utjecaja, nije bilo potrebe da se propiše praćenje tog uticaja.</p>
<p>Tijekom planiranja projekta izgradnje brze ceste Nević Polje – Turbe nisu razmatrana druga alternativna rješenja u smislu trase, tehnologije, veličine ili lokacije, budući da je predmetna prometnica prostorno određena unutar infrastrukturnog koridora definiranog prostorno-planskom dokumentacijom Srednjobosanskog kantona i planovima višeg reda</p>	<p>Dodano 13.7. Aktualni projekt predmetne dionice u potpunosti je usklađen s važećim Prostornim planom Srednjobosanske županije. Taj je prostorni dokument donesen nakon višegodišnjeg usklađivanja sa svim općinama kroz koje prolazi brza cesta (općina Vitez, općina Novi Travnik i općina Travnik). Na odabrani položaj trase suglasnost su dali svi relevantni predstavnici i tijela navedenih općina. Predložena varijanta tzv. „Zapad“ odstupa svojim položajem od koridora definiranog važećim Prostornim planom Srednjobosanske županije.</p>

	<p>Ta je varijanta odbačena ponajprije zato što nije dobila suglasnost zakonskih predstavnika lokalnih zajednica u postupku donošenja Prostornog plana Srednjobosanske županije. Alternativna rješenja izvan predviđenog koridora zahtijevala bi značajne zahvate u gusto naseljenim područjima ili u osjetljivim ekološkim zonama uz rijeku Lašvu, što bi povećalo gubitak staništa i izazvalo konflikte s kulturno-povijesnim lokalitetima. Odabrana trasa smanjuje fragmentaciju okoliša, izbjegava izravne zahvate u vodotoke i osigurava nesmetan promet između zapadnog i istočnog dijela Federacije BiH. Trasa i planirani profil prometnice predstavljaju optimalno rješenje za prometne potrebe, s minimalnim utjecajem na okoliš.</p>
--	---

Tokom javnih konsultacija (javni uvid, javna rasprava), najveći broj primjedbi odnosio se na prostorno-plansku dokumentaciju koju donose drugi organi vlasti, te u tim postupcima uključuju javnost. Aktuelni projekat predmetne dionice je u potpunosti u koridoru sa važećim Prostornim planom SBK. Taj prostorni dokument je usvojen nakon dugogodišnjeg usklađivanja sa svim općinama kroz koje brza cesta prolazi (Općina Vitez, Općina Novi Travnik i Općina Travnik) i **nije predmetom ovog upravnog postupka.**

Svi članovi stručne komisije su dostavili izvještaje o ocjeni dopunjene Studije uticaja na okoliš u kojima su se izjasnili da je dopunjena Studija uticaja na okoliš prihvatljiva jer su uvažene njihove primjedbe, tj. dostavili su pozitivne izvještaje na Studiju uticaja na okoliš. Izvještaji članova stručne komisije sastavni su dio spisa predmeta.

S obzirom da Studija uticaja na okoliš u skladu sa članom 78 stav (8) Zakona o zaštiti okoliša može biti vraćena samo jednom radi dorade, ovo Ministarstvo nije dalo rok za nove primjedbe, tako da je po dopunjenoj studiji i u skladu sa članom 79 stav (1) valjalo donijeti konačnu odluku o prihvatanju ili odbijanju studije.

Cijeneci date odgovore u Matrici komentara sa odgovorima i pozitivni izvještaje članova stručne komisije, te da su Zakonom o zaštiti okoliša ispoštovane sve procedure, **ovo federalno ministarstvo se u ovoj upravnoj stvari, u okviru svojih nadležnosti, odredilo u smislu da se predmetna Studija odobrava jer nije u suprotnosti sa odredbama člana 79 stav (2) Zakona, te je postupak ocjene SUO završen njenim odobravanjem.**

Dana 14.10.2025. godine donesen je Zaključak o plaćanju naknade za rad članova stručne komisije, kao i Ugovori o djelu, za svakog člana komisije pojedinačno, a za voditelja postupka je doneseno Rješenje u skladu sa čl. 70. stav (2) Zakona o organizaciji organa uprave u Federaciji BiH („Službene novine Federacije BiH“, broj: 35/05) i člana 12. Pravilnika o utvrđivanju uslova i kriterija za stavljanje na listu stručnjaka koji mogu biti imenovani u stručne komisije za ocjenu studija uticaja na okoliš („Službene novine Federacije BiH“, broj: 63/21) i tačkom 6. Rješenja Federalnog ministarstva okoliša i turizma od 15. 5. 2025. godine o imenovanju Stručne komisije za ocjenu Studije o utjecaju na okoliš. Uplata sredstava po predmetnom Zaključku o plaćanju naknade za rad članova stručne komisije je izvršena 28.10.2025. godine, te je uplatnica dostavljena ovom federalnom ministarstvu putem e-maila.

Polazeći od izloženog činjeničnog stanja, valjalo je, u skladu sa odredbom člana 79. stav (1) Zakona o zaštiti okoliša, riješiti kao u dispozitivu ovog rješenja.

Sve upravne procedure predviđene Zakonom o upravnom postupku („Službene novine Federacije BiH“ broj broj: 2/1998, 48/1998 i 61/2022) i procedure propisane Zakonom o zaštiti okoliša („Službene novine Federacije BiH“, br. 15/21) su provedene u ovom upravnom postupku.

Nakon što je ovako proveden postupak ocjene Studije i dopunjene Studije uticaja na okoliš, javne konsultacije i uključivanje javnosti, na osnovu odredbi čl. 72. do čl. 82. Zakona, utvrđeno je da su

ispoštovani uslovi navedenih zakonskih odredbi, propisane mjere zaštite okoliša i praćenja stanja okoliša, te je valjalo na osnovu člana 79. stav (1) Zakona odlučiti kao u dispozitivu ovog rješenja.

Uputa o pravnom lijeku

Ovo rješenje je konačno u upravnom postupku i protiv njega nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor tužbom pred Kantonalnim sudom u Sarajevu, u roku od 30 dana od dana prijema ovog rješenja. Tužba se predaje u dva istovjetna primjerka, ili dostavlja neposredno ili mu se šalje preporučeno poštom. Uz tužbu se prilaže ovo rješenje u originalu ili ovjerenom prepisu (ovjerenoj kopiji).

MINISTRICA


dr. sc. Nasiha Pozder

Dostaviti:

- JP Autoceste Federacije BiH d.o.o. Sarajevo , Hamdije Kreševljakovića 19, 71 000 Sarajevo,
- Općina Novi Travnik, Kralja Tvrtka b.b., 72290 Novi Travnik
- Općina Novi Travnik, Služba za opću upravu i BIZ Kralja Tvrtka b.b., 72290 Novi Travnik
- Općine Travnik, Konatur bb, 72270 Travnik.
- MZ DOLAC NA LAŠVI, Dom kulture Dolac na Lašvi bb, 72 278 Dolac na Lašvi
- MZ Turbe, Turbe bb, 72 283 Turbe,
- MZ Podkraj, Podkraj bb, 72 270 Travnik
- MZ Paklarevo, Paklarevo bb, 72 270 Travnik
- MZ Kraljevice, Kraljevice, 72 270 Travnik
- MZ Pirota, Pirota bb, 72 270 Travnik
- Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva, zaštite okoliša, povratka i stambenih poslova, Prnjavor 16 a, 72270 Travnik
- Agencija za vodno područje rijeke Save, Hamdije Čemerlića 39a, 71 000 SARAJEVO
- Federalno ministarstvo poljoprivrede, vodoprivrede i šumarstva, Hamdije Čemerlića 2, 71 000 Sarajevo
- Federalno ministarstvo prostornog uređenja, Hamdije Čemerlića 2, 71 000 Sarajevo
- Federalno ministarstvo kulture i sporta, Zavod za zaštitu spomenika, Obala Maka Dizdara 2, 71 000 Sarajevo
- JU Zavod za javno zdravstvo Sednjobosanskog Kantona, Školska BB, 72270 Travnik
- Federalna uprava za inspekcijske poslove, Fehima ef. Čurčića 6, 71000 Sarajevo,
- Sektor okolišnih dozvola, procjenu utjecaja na okoliš, registar i čiste tehnologije,
- Arhiva