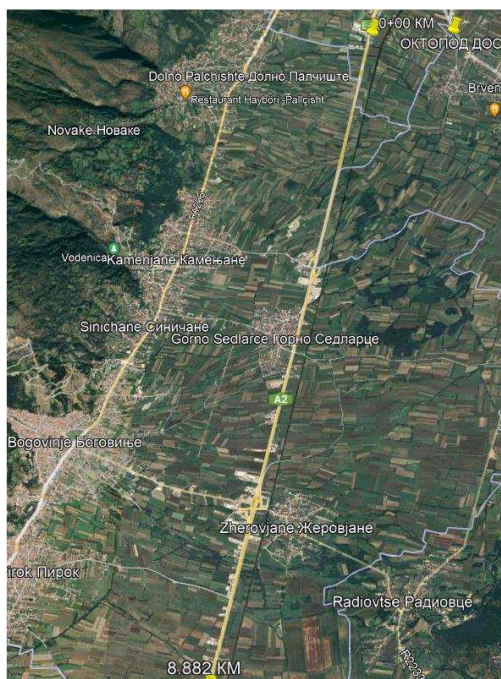


РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА
ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ДРЖАВНИ ПАТИШТА

ИЗВЕСТУВАЊЕ ЗА НАМЕРА ЗА ИЗВЕДУВАЊЕ НА ПРОЕКТ:

“Изградба на Автопат Тетово-Гостивар, Коридор 8”



Јануари 2024

Содржина

1. Информации за инвеститорот	2
2. Карактеристики на проектот	2
3. Локација на проектот	7
4. Сегашна состојба на проектната локација	13
5. Технички карактеристики на проектот	15
6. Влијание на проектот врз животната средина.....	17
7. Категорија на проектот.....	28
8. Дополнителни информации	30

1. Информации за инвеститорот

Инвеститор: Јавно Претпријатие за државни патишта на Република Северна Македонија

Адреса на инвеститорот: "Даме Груев" бр.14, 1000 Скопје, Република Северна Македонија

Тел. 02 3118-044 лок.305

Факс: 02/3220 535

Назначено лице за контакт:

Главен и одговорен Координатор на проектот: Г-дин. Зоран Сламков

Мобилен број: 070/273-792

E-mail адреса: zorans@roads.org.mk

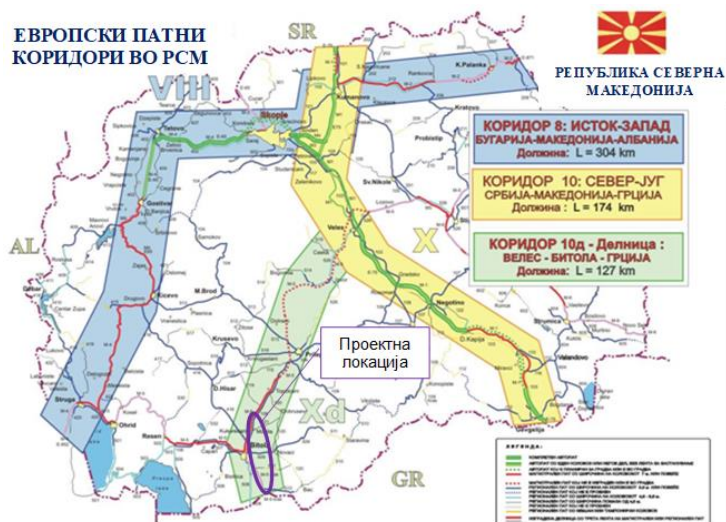
Web страна на инвеститорот: www.roads.org.mk

2. Карактеристики на проектот

Во рамки на реализација на Националната транспортна стратегија (НТС) 2018-2030 година на Република Северна Македонија за имплементирање и развој на одржлив транспортен сектор и изградба на сообраќајна инфраструктура, што ќе се интегрира во Транс-европската транспортна сообраќајна мрежа, регулирана во согласност со начелата на почитување на универзалното право на „мобилност“ за сите и усогласена со правилата и регулативите на Европската Унија, се донесе Закон за утврдување на јавен интерес и номинирање на стратешки партнер за имплементација на проектот за изградба и реализирање проекти за изградба на Коридорот 8.

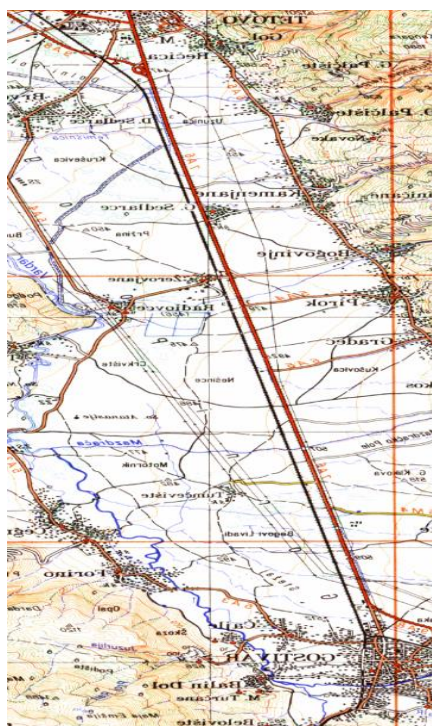
Коридорот 8 претставува изградба на сообраќајна патна инфраструктура од најсовремен тип, согласно меѓународните сообраќајни стандарди со значаен стратешки интерес. Реализацијата на патниот правец Тетово-Гостивар, коридор 8 има големо сообраќајно и економско значење во развојот на патната инфраструктурна мрежа на Република Северна Македонија, со оглед дека со истата се поврзува источниот со западниот дел на Македонија. Со реализирањето на проектната документација за патниот правец Тетово-Гостивар се остваруваат поповолни технички и техничко експлоатациони карактеристики на патниот правец и се овозможува брз, економичен, удобен и безбеден сообраќај и негово интегрирање во Транс-европската транспортна сообраќајна мрежа, согласно современите сообраќајни стандарди.

Патната сообраќајна инфраструктура на автопатот Тетово-Гостивар, претставува дел од патниот правец А2 на Република Северна Македонија, кој започнува од границата со Р. Бугарија, Граничниот Премин Деве Баир, продолжува кон Крива Паланка, Страцин, Романовце, Миладиновци, обиколница на Скопје, Тетово, Гостивар, Кичево, Требеништа, Струга и завршува на Граничниот премин Кафасан Р. Албанија.

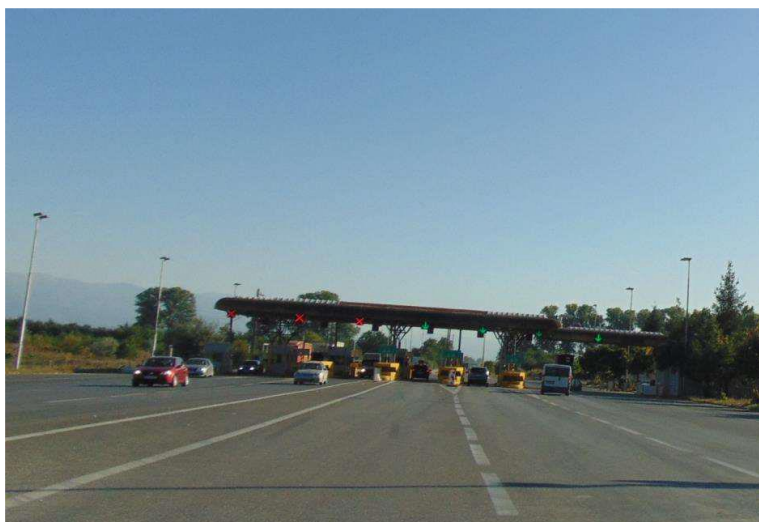


Слика 1. Карта од Европски патни коридори во Република Северна Македонија

Автопатот Тетово-Гостивар е во должина од 17,5 км и, пред се, го следи и се протега на постојниот патен правец од наплатната рампа Тетово до наплатната рампа Гостивар. Автопатот во најголем дел во сета своја должина е во рамки на постојното тело на патниот правец.



Слика 2. Приказ на автопатот Тетово - Гостивар



Слика 3. Наплата рампа Тетово - почеток на автопатот



Слика 4. Наплата рампа Гостивар - завршување на автопатот

На основа детално направената сообраќајна анализа и анализата на планскиот опфат на реализација на проектните активности, кои го следат и се лоцирани во главно на телото на постојниот патен правец, а при тоа имајќи ги во предвид и условите на теренот, како оптимално и најрационално прифатливо решение кое овозможува изградба на современа автопатска делница на патниот правец Тетово-Гостивар согласно утврдените меѓународни стандарди за ваков тип на патни правци и со цел на избегнување на зафаќање и деградација на нови земјени површини од еколошки, економски и социјален аспект, за изградба на делницата е прифатено, како единствено и најповолно варијантно решение да проектниот правец на делницата Тетово-Гостивар го следи и прати телото на постојниот пат.

Со избраното варијантно решение се овозможува имплементирање и развој на одржлив транспортен сектор и изградба на сообраќајна инфраструктура, што ќе се интегрира во Транс-европската транспортна сообраќајна мрежа, регулирана во согласност со начелата на

почитување на универзалното право на „мобилност“ за сите и е усогласена со правилата и регулативите на Европската Унија.

Со реализацијата на проектот, ќе се намали времето за патување, ќе се зголеми економичноста, удобноста и безбедноста на сообраќајот, согласно современите сообраќајни стандарди, ќе се подобри одводнувањето на патот, ќе се подобри состојбата на мелирационите канали, ќе се подобри сообраќајната комуникација на локалното население и ќе се овозможи поврзување со инфраструктурната мрежа на патниот правец А2, кој е дел од патната мрежа на Република Северна Македонија и регионалната инфраструктурна сообраќајна мрежа.

Во време на изработка на овој проект состојба на постојниот патен правец Тетово-Гостивар е таква, што истиот е во значаен дел е во лоша функционална состојба со многу девијации на телото на патот, што го отежнува целокупниот лесен и тежок транзитен сообраќај и сообраќајната фреквенција на истиот и е со намалена безбедност на сообраќајот, како на возилата, така и на локалното население.

За надминување на оваа состојба се планирани проектните активности на планскиот опфат на телото на постојниот патен правец, кои опфаќаат изградба, проширување, надградба, реконструкција и модернизација на постојниот патен правец Тетово-Гостивар, согласно современите сообраќајни стандарди (во натамошниот текст: проектни активности).

Во таа насока планирани се следните проектни активности:

- Проширување на постојните четири ленти, согласно современите сообраќајни стандарди;
- Рушење на надвозниците и изградба на нови, согласно современите сообраќајни стандарди;
- Изградба и реконструкција на нов систем на одводнување на телото на патот, согласно современите сообраќајни стандарди;
- Реконструкција на постојните наплатни станици, согласно современите сообраќајни стандарди;
- Изградба на пратечки содржини на патниот правец, согласно современите сообраќајни стандарди;
- Изместување на постојните мелирациони канали на места, со кои ќе се обезбеди нивна заштита и воведување во функционална состојба во текот на целата година;
- Изградба, односно надградба на локален пат со ширина од 6,6 метри, кој ќе ја следи патниот правец Тетово-Гостивар, со што ќе се обезбеди подобра и побезбедна комуникација на локалното население и
- Поставување на жичана ограда по периметарот на трасата на патниот правец.

Со геотехничките истражни работи, кои ќе се изведуваат според посебна програма, прецизно ќе се дефинира геолошката градба на теренот во зоната на патниот правец, а на места и пошироко за утврдување на:

- стабилноста на теренот;
- меродавните геомеханички карактеристики на природното тло и
- терените кои ќе се користат за обезбедување на материјали за позајмишта, одлагалишта и каменоломи.

Имплементацијата на планираните проектни активности вклучува ископини и земјени работи, градежни и архитектонски работи, бетонски, асфалтни и заварувачки работи, активности за изградба на систем за собирање, одведување и третман на атмосферските и отпадните води, електрична мрежа и сл.

За имплементација на планираните проектни активности ќе се употребуваат материјали, суровини и помошни материјали, како песок, камен, бетон, асфалт, битумен, гипс,

изолациони материјали, цевки, шахти, вода, електрична енергија, бои, горива, масла и масти за подмачкување на возилата и механизацијата, заштитна жичана ограда и сл.

3. Локација на проектот

Предметниот патен правец се протега во западниот дел на Република Северна Македонија, од Тетово до Гостивар и ги опфаќа општините: Тетово, Боговиње, Брвеница, Врапчиште и Гостивар. Локацијата на проектот се наоѓа во Полошкиот плански регион. Полошкиот регион е еден од осумте плански региони во Република Северна Македонија. Регионот го сочинуваат следните 9 (девет) општини: Маврово и Ростуша, Гостивар, Брвеница, Врапчиште, Желино, Боговиње, Тетово, Теарце и Јегуновце. Во Полошкиот плански регион се лоцирани 184 населени места. Регионот зафаќа површина од 2.379 km².

Полошката Котлина настанала како последица на големи тектонски пореметувања при отечување на езерото кое постоело на котлинското дно во текот на терциер и кварталер низ Дервенската Клисура преку Вардар во Егејското Море. Во оваа геолошка фаза се формирал основниот релјеф на овој дел од Балкакот, а со тоа и основниот релјеф на Полошката Котлина.



Слика 5. 3D преглед на теренот на автопатот Тетово-Гостивар

Општи карактеристики на Полошката котлина

Полошката котлина наоѓа се наоѓа меѓу Шар планина, Буковиќ, Сува гора и Жеден. Се протега во југоисточниот и северозападниот правец, во должина од 55 километри и ширина од 8 до 10 км. Полошката котлина е поделена на Горни Полог на подрачјето на Гостиварскиот опфат и Долни Полог на подрачјето на Тетовскиот опфат. Котлината зафаќа вкупна површина од 1475 км² и се наоѓа на надморска висина помеѓу 300 и 2747 метри. Рамничарскиот дел зафаќа површина од 32.00 хектари и се простира помеѓу 400 и 600 метри надморска височина, односно има просечна надморска височина од 500 метри. Полошката котлина е затворена од сите страни, со исклучок на источниот раб, каде по долината на реката Вардар низ Дервенската Клисура и преграбенската долона, односно Колдрми Богаз комуницира со Скопската котлина. Планинскиот релјеф има ридско-планински карактер и истиот го сочинуваат планините: Сува Гора (1.853 мнв) и Шар Планина (2.748 мнв). Западните планински падински делови се покриени со бујна вегетација, давајќи им на пределите

изразито шумски карактер, додека источните се голи и пусти (Сува Гора и Жеден), поради варовитиот состав.

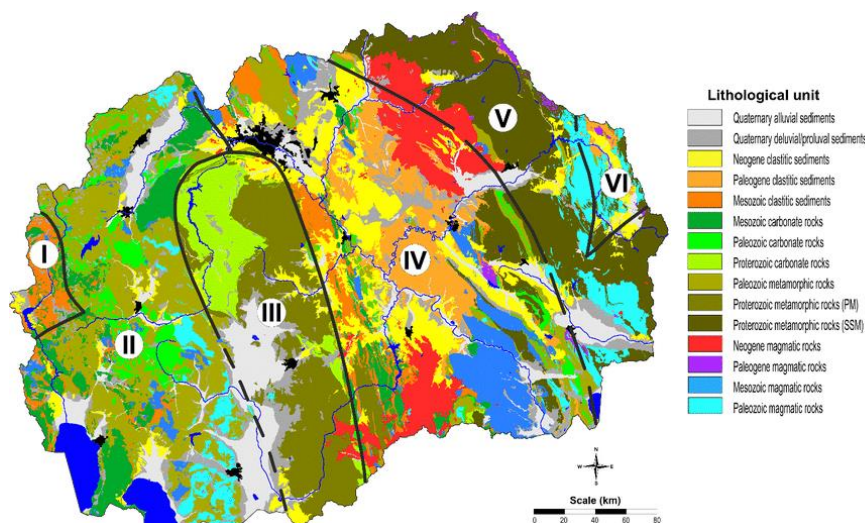
На дното на котлината е сместена богатото Полошко поле, кое се наоѓа на надморска висина од 400 до 461 метри. Горното Полошко поле (гостиварското) има поголема надморска висина од долното (тетовското) и тоа 461 метри. Висините на одделени делови на полето варира поради местимичната брановидност на котлинското дно.

Геолошките карактеристики

Полошката котлина настанала како последица на големи тектонски поместувања при истекување на езерото, кое што постоело на котлинското дно во текот на терциерот и кватерот низ Дервенската клисура преку Вардар во Егејското Море. Во оваа геолошка фаза се формирале геолошките карактеристики на теренот и основниот релјеф на овој дел од Балканот, а со тоа и основниот релјеф на Полошката котлина.

Полошката котлина е тектонска потолоина која во олигомиоценот се спуштила по должината на раседите под Шар Планина и оние под Сува Гора и Жеден.

Почвите кои се застапени во поширокиот регион се алувијални и делувијални. Делувијалните почви под падините на Шар Планина се разликуваат од оние под Сува Гора и Жеден, по однос на составот на материјалот и гранулометрискиот состав, поради што доаѓа до битни физички и хемиски разлики во својствата.



Слика 6. Литолошка карта на Република Северна Македонија

Како што е претставено на Литолошката карта на Република Северна Македонија, постоечкиот и планираниот автопат лежи на кватернарни алувијални седименти.

Забележани се појави на езерски глини кај село Желини и езерските тераси кај Балтепе над Тетово и оние кај Сараќинце и Желино, кои зборуваат за езерската фаза низ која поминала Полошката котлина.

Хидролошки карактеристики

Водниот потенцијал во Полошкиот регион е составен од голем број на планински извори, 27 глацијални езера, од кои најпознати се Боговињско, Црно езеро, Бело езеро, Караниколичко езеро и други брзи планински водотеци. Карактеристично за изворите е ниската

температура на водата, која се движи помеѓу 2 и 5 степени. На Шар Планина се наоѓаат 176 глацијални езера.

Меѓу големиот број на водотеци во Полошкиот регион најзначаен е реката Пена, позната како Тетовска река. Таа извира во циркот Џинибег, на надморска висина од 2410 м. Нејзини попознати притоки се Кривошијска, Лешничка река, Караниколичка, Скакалеска, Бродечка, Вејчка, Поројска и други.

Сите речни водни ресурси се влеваат во реката Вардар и припаѓаат на Егејскиот слив.

Сливното подрачје на реката Пена е 191,6 км², а нејзини притоки се Вејчка река и неколку активни потоци. Големите води на Пена се во висина од 2,50 м или 90 м³/сек.

Поради поплавите од 1979 година и карактерот на реката изготвена е инвестиционо техничка документација за регулација на коритото на реката Пена. Во должина од 1,0 км е веќе реализирана регулацијата во градот Тетово. Максимум до 210 л/сек и големи извори со капацитет до 165 л/сек. Во тетовското подрачје на Полошкиот регион има појава на минерални и термоминерални извори, кои можат туристички да се валоризираат.

Нивната појава е поврзана со раседната линија која се јавува на подножјето на Шар Планина. Најголем број се ладни минерални води и нивниот број изнесува. Најпознати од нив се изворите во близина на селото Мала Речица, во долината на река Пена и кај село Шипковица. Единствен извор на термоминерална вода е бањата Хисар или попозната како Бањиче, која се наоѓа околу 4 км од Тетово, во клисурестата долина на реката Пена.



Слика 7. Според постоечката географска карта и посетата на локацијата, во проектниот опфат се присутни две реки: Боговињска и Маздрача

На локацијата на планскиот опфат на патниот правец Тетово-Гостивар се присутни 2 (два) речни водни ресурси и тоа: Боговинска и Маздрача и постојани и непостојани водни текови. Истите беа евидентирани и при направениот детален теренски увид на планскиот опфат на локацијата на патниот правец.

Планскиот опфат на патниот правец Тетово-Гостивар се наоѓа во третата заштитна зона (зона на хигиенско епидемиолошко следење и набљудување) на изворот Рашче.

Сеизмички карактеристики

Општината се карактеризира со нагласени сеизмички појави со епицентрално подрачје на територијата Тетово-Гостивар, каде има сеизмички појави со релативно послаба енергија. На ова подрачје во периодот од 1900 до 1974 година се евидентирани 43 земјотреси со јачина

од 4 и повеќе степени по меркалиевата скала и еден со сеизмичка јачина од 8 (осум) степени. Институтот за сеизмологија со својата сеизмолошка опсерваторија врши постојани сеизмолошки набљудувања.

Анализираниот простор се наоѓа во подрачје каде се можни потреси со јачина до VIII степени по МКС, што наметнува задолжителна примена на нормативно-правна регулатива, со која се уредени постапките, условите и барањата за постигнување на технички конзистентен и економски одржлив степен на сеизмичка заштита, кај изградбата на новите објекти.

Климатски карактеристики

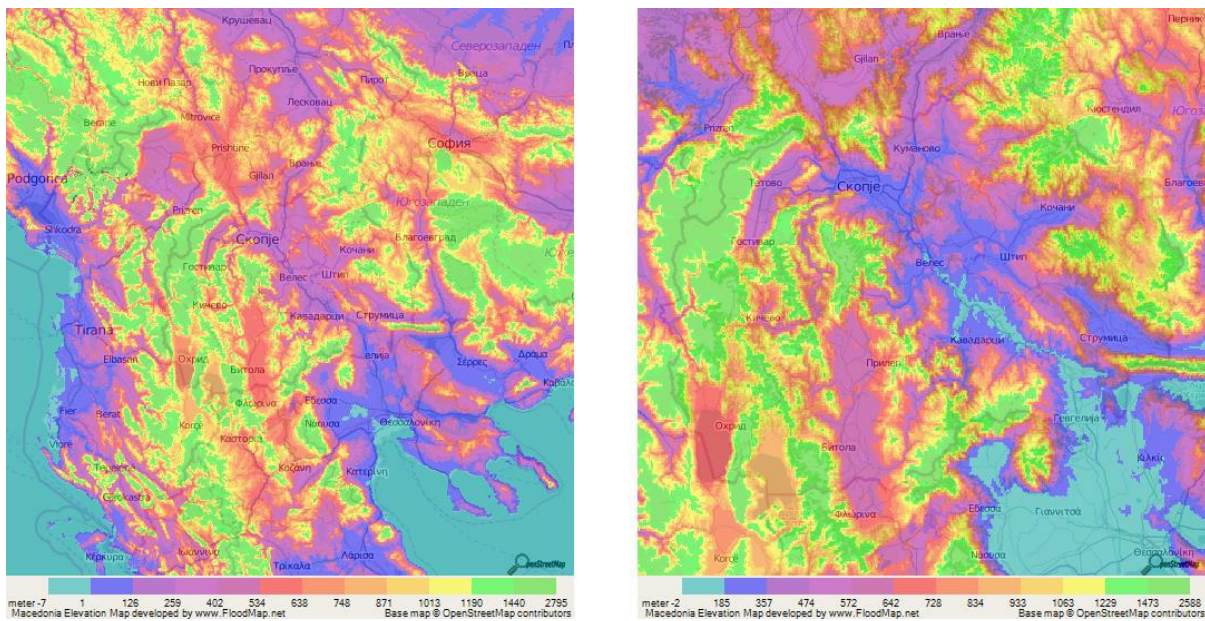
Климата во Полошката котлина е умерено континентална со просечна годишна температура од 11,6°C степени. Најниската температура е забележана од -30°C, а највисоката 40°C. Климата се одликува со високи температури во текот на летото и повремени врнежи, додека зимите се карактеризираат со многу ниски температури и доста чести снежни врнежи. Поради појавувањето на ладни и топли воздушни маси во Полошката котлина се појавува процесот на инверзија. Магли се јавуваат најчесто кон крајот на есента и во текот на февруари и март. Средните годишни количини на врнежи изнесуваат 757,8 мм, од кои 50 % паѓаат во вид на снег. Просечното времетраење на снежната покривка изнесува 46 дена. Просечната релативна влажност изнесува 73%, а во зимскиот период се зголемува на 82,5%, за да во летните месеци падне на 62,4%.

Ветровите во пролет се најчести и најчесто дуваат од северниот правец. Локалните ветрови дуваат од Шар Планина со помал интензитет. Просечните годишни врнежи изнесуваат 793 мм и просечна влажност 119 мм.

Како резултат на топењето на снежните наноси и повремени итензивни врнежи чести се појавите на порои и ерозија, пред се, како резултат на нечистењето и запоставеноста на одводните и иригационите канали и коритата на речните водни ресурси и непостојаните водни текови.

Просечна годишна зачестеност и средни годишни максимални брзини на ветерот во осум правци.

Мерно место		ПЕЛАГОНИСКО-ПОЛОШКИ РЕОН								
		Правец	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW
Тетово	Честини (‰)	178	79	38	25	46	47	50	64	473
	Брзини m/s	1.5	1.6	1.7	1.5	1.8	1.8	1.4	1.6	
	Мах. Јач (Бф)	10	8	7	7	10	9	10	10	
	Правец	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	C
Гостивар	Честини (‰)	121	79	19	38	82	85	25	89	462
	Брзини m/s	2.1	2.1	1.3	2.0	2.4	3.0	1.4	2.3	
	Мах. Јач (Бф)	10	8	6	9	12	10	7	8	
	Правец	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	C



Слика 8. Карта на ерозивни подрачја на автопатот Тетово-Гостивар

Почви

Делувијалните почви зафаќаат површина од 24.500 хектари. Генетски тоа се млади почви и секоја година се обновуваат со наноси од пороите во рекичките. Го покриваат целиот западен и северозападен дел од котлинското дно, а на места се протегаат по целата површина на Полог се до текот на реката Вардар. На овој тип на почви со голем успех се одгледуваат овошни насади, особено јаболки, винова лоза, градинарски култури, посебно пиперки и зелки, а исто така жита и тутун. Црвеницата која генетски е најстар тип на почва зафаќа површина од околу 4000 хектари и е застапена во селата Здуње, Дебреше, Врпчиште, Долно Паслиште и други. Во североисточниот дел од котлината во атарот на село Нераште на овој тип на почва многу успешно се одгледува тутун и винова лоза.

Од двете страни по течението на реката Вардар низ полошката котлина, во близина на речното корито се простираат алувијалните почви. Истите зафаќаат површина од 3620 хектари и поради излевање на водата често се пренапластуваат. На овој тип на почва се одгледува пченка, грав, шеќерна репка и крмни растенија.

Загадувањето на почвата како последица на долготрајното неконтролирано и неправилно користење на вештачки ѓубрива, односно примена на хемиски сретства во земјоделието се одразува на загадување на почвата и подземните води. На ова особено треба да се обрати внимание поради трендот на зголемување на употребата на препарати во последните години.

- Неконтролирана и нестручна употреба на заштитни средства и вештачките ѓубрива во земјоделието;
- Нелегална сеча на шумите;
- Користење на дрвото за греење;
- Недоволно пошумување;
- Појава на шумски пожари;
- Неконтролирано собирање на шумските растенија и плодови и
- Појавата на нелегален лов.

Отпад

Управувањето со комуналниот отпад е во надлежност на општинските јавни комунални претпријатија или преку организирање на јавно приватно партнерство. Целиот начин на третирање на отпадот се сведува на негово собирање и транспортирање до депонијата. Отпадот од општина Тетово претходно се депонираше на депонијата Дрисла во близина на Скопје, која е единствена во Република Северна Македонија која ги задоволува минималните стандарди, а денеска се депонира во привремената новоизградена депонија за неопасен отпад Русино во село Бањица, општина Гостивар, каде се депонира и инертниот отпад.

Не постои организиран и одржлив систем на управување со комуналниот и другите видови на отпад. Од тие причини евидентна е појавата на ѓубришта и диви депонии на градежен шут, органски и цврст отпад долж двете страни на патниот правец Тетово- Гостивар.

Современото живеење се карактеризира со се поголемо генерирање на цврст комунален отпад кој во кој се повеќе се застапени материјали кои потешко се разложуваат по природен пат. Неправилното третирање на овој вид на материјали предизвикува загадување на животната средина. Несоодветното третирање на биоразградливиот отпад, односно органскиот отпад е причинител на создавање на гасовите (метан), кои се причинители на ефектот на стаклена градина. Исцедокот кој се создава при неконтролираното разградување на органската фракција од комуналниот отпад е причинител на загадувањето на површинските и подземните води.

Дел од населени места во Полочкиот регион не се опфатени организиран систем на собирање и управување со комуналниот отпад. Локалното население го остава отпадот на повеќе локални селски ѓубришта, покрај патиштата, мостовите, суводолиците и реките.

Целата околина околу ѓубриштата, кои се мапирани и лоцирани од двете страни на автопатот Тетово Гостивар е девастирана и загадена. Од согледувањето на постојната состојба во однос на управувањето со цврстиот отпад нотирани се следните проблеми:

- непостоење на интегрирано управување со отпадот;
- несоодветно собирање на отпадот;
- постоење на повеќе мали и големи ѓубришта и диви депонии и на повеќе локации околу патниот правец;
- непостоење на депонија за инертен материјал;
- неопфатеност на дел од населени места во општина со услугата за собирање на отпадот и
- депонирање на отпадот од селските населби во локални селски ѓубришта или селски нелегални депонии.

Растителен и животински свет

Квалитетот на почвите претставува основен предуслов за остварување на одржливиот развој. Каптирањето на вода од планинските извори и потоци, често доведува до исушување на планинските мочуришта и тресетишта. Ваквата состојба истовремено доведува и до редукција на алгалната разновидност, особено на силикатните и зелените алги, процеси кои се забележани на Шар Планина.

Во рамките на биодиверзитетот неодминлив дел е автохтоната раса овчарски пес Шарпланинец. Оваа автохтона раса е создадена самостојно, природно и изворно без значително влијание на човекот, што претставува нејзина најголема предност.

На територијата на котлината евидентирано е собирање лековити растители видови. Според видот на лековитата растителна суровина, која се користи од лековитото растение (корен, трева, плод, лист, цвет) најзагрозени се растенија кај кои се користи целото растение, коренот и кората. Најмногу се собираат следните видови: Шарпланински чај (*Sideritis scardica*), луѓето го користат како лек против настинка и кашлица, *Hipericum perforatum*, *Lichenes*, *Altahea officinalis*, *Gentijana lutea* (lincura), чии корен се користи за лечење стомачни болести, и други. Од шумските плодови се собираат: малинки, капинки, боровинки, дренки и друго.

Загадувањето на почвата како последица на долготрајното неконтролирано и неправилно користење на вештачки ѓубрива, односно примена на хемиски сретства во земјоделието се одразува на загадување на почвата и подземните води. На ова особено треба да се обрати внимание поради трендот на зголемување на употребата на препарати во последните години.

- Неконтролирана и нестручна употреба на заштитни средства и вештачките ѓубрива во земјоделието;
- Нелегална сеча на шумите;
- Користење на дрвото за греење;
- Недоволно пошумување;
- Појава на шумски пожари;
- Неконтролирано собирање на шумските растенија и плодови и
- Појавата на нелегален лов.

4.Сегашна состојба со животната средина на проектната локација – Base line

Со оглед на стратешкото значење на изградбата на автопатот Тетово-Гостивар се направи Извештај со детална анализа на постојната состојба на животната средина и нејзините медиуми на телото на проектниот патен правец и пошироко на Полошкиот регион во кој се протега планскиот опфат на патниот правец (Base line-currently environmental situacion on planning area). Со Извештајот се лоцираат и истакнуваат критички точки од аспект на потенцијалната деградација на медиумите на животната средина, кои треба да се имаат при подготовка на Основниот проект и реализацијата на проектните активности. Исто така, со Извештајот се даваат и мерки за намалување и елиминирање на потенцијалните негативни влијанија врз животната средина од реализација на проектните активности.

Извештајот е направен на основа на детална анализа и увид на теренот на планскиот опфат на изградбата на автопатот Тетово-Гостивар. За таа цел трасата по целата должина беше снимана и анализирана во детали со теренски увид од стручни лица од двете страни на автопатот по локалниот земјен во насока на Тетово-Гостивар и обратно, Гостивар-Тетово.

Теренскиот увид беше направен во четири наврати во деновите 22, 23, 24 и 25.09.2023 година.

За изработка на Извештајот беа користени и обезбедени податоци и информации од Хидро-Метеролошкиот Завод на Република Северна Македонија (за врнежите, годишните амплитуди на температурата на воздухот и сл.), надлежните државни институции и направените студии за Полошкиот регион со кој располагаше изготвувачот на Извештајот, како и материјали и документи од архивата на консултанското друштво Енвироскопи Скопје.

При подготовка на Извештајот се имаа во предвид и дадените мислења и забелешки на надлежните државни институции за овој плански опфат при изработка на Урбанистичкиот проект, кој е во фаза на усвојување-особено при теренскиот увид.

Извештајот треба да му послужи на проектантот и изведувачот за подготовка и реализирање на одржливо и интегрално планирање на просторот на планскиот опфат со употреба на современите стандарди на планирање, како би се намалиле и елиминирање негативните влијанија по медиумите на животната средина, кои се детектирани со Извештајот.

Податоците утврдени во Извештајот за состојбата со животната средина на локацијата на планскиот опфат и проектните активности се во функција на подготовка на сеопфатна Студија за животната средина согласно законската регулатива.

Констатации за состојбата на животната средина и нејзините медиуми согласно направениот увид на планскиот опфат:

- Планскиот опфат на патниот правец Тетово-Гостивар се наоѓа во третата заштитна зона (зона на хигиенско епидемиолошко следење и набљудување) на изворот Рашче и поминува низ неколку постојани и непостојани водени текови, одводни канали, подвозници и надвозници.

- Од двете страни на трасата на планскиот опфат се лоцирани земјоделски површини, кои во најголем дел се напуштени и необработени. Само мал дел од земјоделските површини се обработени.

- Од десната страна на патниот правец Тетово-Гостивар има мали насади на ореви. На места се среќава дива вегетација од грмушки и дрва.

- Присутни се градби од индустриска и услужна дејност, кои се несоодветно поврзани со инфраструктурната патна мрежа и во голем дел немаат комунална инфраструктурна мрежа. Дел од објектите се урбанизирани, а во значаен дел се нелегални. Објектите во најголем дел се простираат покрај автопатот, на различна одалеченост од патот од неговата десна и лева страна.

- Долж двете страни на патниот правец евидентирани се појави на диви депонии и нелегално расфрлан градежен шут.

- Просторот околу планскиот опфат на патниот правец се карактеризира со целосно нарушен пејсаж и тоа од двете страни на патниот правец.

- Од аспект на биодиверзитетот од расположивата литература и од увидот на локацијата на планскиот опфат забележана е појавата на мочуришта и 2 (два) запоставени водни течни ресурси со одлаган комунален отпад во нив и околу нив, како и постојани и непостојани водни текови, со мал воден потенцијал, само од едната страна на патниот правец (констатирано од деталниот увид на локацијата во четири наврата), со животински свет: риби, водоземци и растителна вегетација. Запазено е присуство на птици и птици грабливци (јастреб) и можност од нивна привремена миграција со започнување на проектните активности.

- Непостојат автохони и заштитени видови на биодиверзитет (флора и фауна) на планскиот опфат на патниот правец и заштитени подрачја, како и евидентирано и регистрирано природно наследство.

- Забележителна е голема деградација на почвата и запуштеност односно не регулираност на водните ресурси и нивна контаминација со нелегално одлагање на комунален и градежен шут.

- Како резултат од направените теренски посети на планскиот опфат направени се слики со топографско нумерирање на локацијата каде беа забележани водни ресурси, одводни канали-кои беа во нефункционална состојба, особено од левата страна на стариот пат во насока Тетово-Гостивар, мелиоративни канали кои беа во многу лоша состојба, диви одлагалишта на комунален и градежен шут.
- Може да се констатира голема деградација на почвата и контаминација на незначителните, веќе напоменати водни ресурси, што наведува на заклучокот, дека животната средина и нејзините медиуми во планскиот опфат во голема мерка се деградирани и целосно запоставени.
- Согласно просторниот план на Република Македонија, просторот на Републиката е поделен во 6 земјоделско-стопански реони и 54 микрореони. Предметната локација припаѓа на западниот земјоделско стопански реон со 7 микрореони.
- Релевантните регионални патни правци за предметната локација, според Просторниот план на Република Македонија, влегуваат во групата на регионални патишта “P2” и се со ознака:
 - P2233 – (Гостивар-врска со A2 – Чегране-клучка Тетово запад – врска со A2 – Брвеница) и
 - P29278 – (Врска со A2 – Неготино (Полошко)).
- Согласно Студијата за заштита на природното наследство, изработена за потребите на Просторниот план на Република Македонија на просторот за изградба на патен Коридор 8, на автопат: Тетово-Гостивар, Општина Тетово, Општина Боговиње, Општина Брвеница, Општина Врапчиште, Општина Гостивар, нема регистрирано ниту евидентирано природно наследство и
- Предметната локација припаѓа на Шарско – Полошкиот туристички регион со утврдени 3 туристички зони и 14 туристички локалитети. Дел од рутата припаѓа на туристички простори со национално и регионално значење и тука минува транзитен коридор.

5. Технички карактеристики на проектот

Согласно проектната програма и проектните активности, патниот правец Тетово-Гостивар ги има следните параметри и гранични вредности:

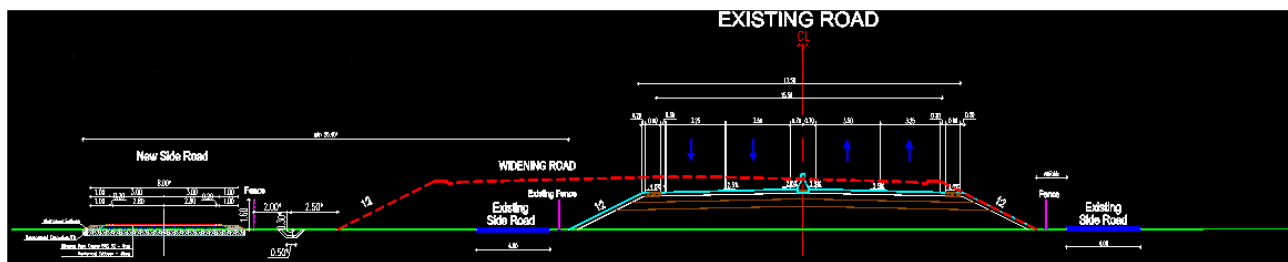
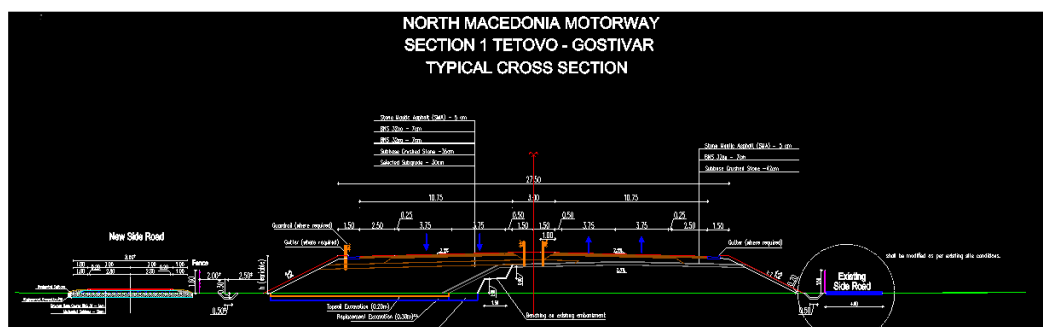
- Проектна брзина $V=120 \text{ km/h}$;
- Широчина на сообраќајна лента $2 \times 3.75=7.50 \text{ m}$;
- Широчина на лента за застанување $1 \times 2.50=2.50 \text{ m}$;
- Широчина на рабна лента (покрај с.лента 3.75 m) $1 \times 0.50=0.50 \text{ m}$;
- Широчина на рабна лента (покрај с.лента 2.50 m) $1 \times 0.25=0.25 \text{ m}$;
- Широчина на раделен појас $1 \times 3,00 = 3,00 \text{ m}$;
- Широчина на банкина 1.50 m ;
- Широчина на ригола 0.75 m ;
- Широчина на берма мин 2.40 m ;
- Минимален радиус на хоризонтална кривина 650 ;
- Минимален напречен наклон 2.5% ;
- Максимален напречен наклон 7.0% ;
- Максимален надолжен наклон 4.0% ;
- Минимален надолжен наклон 0.30% и
- Техничка група А.

Проектот ќе биде имплементиран како „Планирање по брза лента“ (*Fast track planning*), метод што дозволува изградба на секции и делови од патот врз основа на достапни проекти, во кои се дадени детали, само за одредени фази или елементи од севкупниот обем на работа. Со овој метод, се предвидува паралелно проектирање и изведба на работите со цел за брза реализација на проектните активности.

Проектирањето ќе се извршува фазно, при што ќе се овозможи продолжување без целосно завршување на проектната документација.

Со овој метод, предвидена е проектantsка подршка на планираните активности од страна на членови на проектantsкиот тим за надгледување, стручна помош при градење и реализирање на сите потребни измени и дополнени во проектната документација.

Елементите и инфраструктурни сообраќајни содржини на почетокот и на крајот на патниот правец, при нејзиното вклопување на трасата на постојниот патен правец, се проектира, така што ќе се води сметка за идно продолжување (надградба) на постојната траса на патот, како автопатско решение.



Слика 9. Графички приказ на попречните профили и преглед на трасата

На почетокот треба да започне со реконструкција и модернизација согласно современите сообраќајни стандарди на наплатната рампа.

Со Планската програма е предвидено, паралелно проектирање и изведба на работите во 3 (три), предвидени фази:

- **Прва фаза на проектирање:** проекти со кои ќе се овозможи реализирање на пристапи до коридорот, како пристапни и локални патишта, подготовка на подтло, први слоеви на насипи, чистење и обележување на трасата и слично;
- **Втора фаза на проектирање:** проекти за секции, делови и елементи од патот, како на пример долен строј (земјани работи) на патниот правец, клучки или локални патишта се до постелка. Во оваа фаза се проектираат канавки, пропусти, темелење и столбови и
- **Трета фаза на проектирање:** проекти кои ќе овозможат реализирање на сите преостанати делови, елементи и содржини, вклучувајќи: коловозна конструкција, сообраќајна сигнализација, горен строј на патни објекти и слично.

6. Влијание на проектот врз животната средина

Можните влијанија од реализацијата на проектните активности се разгледуваат во градежна и оперативна фаза и се оценуваат во однос на влијанијата на рецепторите во животната средина.

•Градежна фаза

Во оваа фаза ќе се врши подготовка на теренот за изведување на градежните активности, земјени работи, расчистување на теренот од земја и вегетација, рушење на планираните содржини, подготовка на подтлото, чистење и обележување на трасата.

Оваа фаза опфаќа активности на ископ и насип на земја, градежни, монтажни, асфалтни и бетонски работи, транспорт на градежни и помошни материјали, истовар, времено складирање на материјалите, генерирање и транспорт на отпад, подготовка на објектите за сместување на работниците, складирање на градежните материјали и сл.

•Оперативна фаза

Во оваа фаза се опфатени активности на користење и одржување на автопатот после неговото пуштање во сообраќај.

Детален преглед на потенцијалните влијанија врз животната средина од проектните активности на планскиот опфат во градежната и оперативната фаза, како и мерки за нивно избегнување или ублажување се следните:

6.1. Амбиентен воздух

•Градежна фаза:

Реализацијата на проектни активности за изградба на автопатот со планираните содржини, употребата на механизацијата и транспортни возила, складирањето и употреба на градежните материјали и суровините и генерирањето на отпад од наведените активности ќе предизвика емисии на прашина, издувни гасови, испарливи органски соединенија, при нанесување асфалт и битумен, односно во фазата на асфалтирање, емисии на аеросоли и манган моноксид, со активностите за заварување, што може да доведе до нарушување на квалитетот на амбиентниот воздух.

Чувствителни рецептори, кои може да бидат засегнати од нарушениот квалитет на воздухот се, пред се, локалното население, патниците кои ги користат постојните патишта, површинските води и почвата од исталожениот седимент од воздухот, околната вегетација, земјоделските култури и сл.

•Оцена на влијанијата:

Влијанијата можат да се оценат, како потенцијални, негативни, директни, кумулативни, повратни и краткорочни влијанија, кои ќе се појават на локално ниво, со мал интензитет и умерена магнитуда.

•Мерки за намалување на влијанијата:

Се препорачува изведувачот при изведување на градежните работи да имплементира добра градежна пракса, со примена на современи методи и стандарди на градење, употреба на нова механизација и квалитетни материјали и суровини.

•Оперативна фаза:

Во оваа фаза ќе се генерираат емисии на прашина и издувни гасови од фреквенцијата на сообраќајот на патничките и транспортните возила. Со изградбата на автопатот ќе се зголеми фреквенцијата и брзината на движење на возилата на автопатот, а со тоа ќе се зголемат и емисиите на прашина и издувни гасови, но со оглед дека се работи за современа сообраќајна инфраструктура изградена согласно современи стандарди, ќе се намали нивниот застој и со тоа ќе се намалат емисиите во воздухот.

•Оцена на влијанијата:

Потенцијалните влијанија може да се оценат, како негативни, директни, кумулативни, повратни и долгорочни влијанија, кои ќе се појават веднаш и истите се со локален карактер, умерен интензитет и умерена магнитуда.

•Мерки за намалување на влијанијата:

За намалување на можните влијанија потребно е да се превземат мерки и активности во насока на стабилизација на косините на патот за да се спречат и елиминираат појавите на емисии на прашина, засадување на соодветна вегетација долж автопатот, нејзино соодветно одржување и сл.

6.2.Климатски промени

•Градежна и оперативна фаза:

Имплементацијата на проектните активности за изведба на автопатот и интензивниот сообраќај ќе генерираат појава на стакленички гасови од употребата на горива, отстранување на растителната вегетација, генерирање на биоразградлив отпад, можна појава на пожари, сообраќајни инциденти и слично, а кои ќе имаат умерено влијание на климатските промени.

•Оцена на влијанијата:

Влијанијата кои може да се појават се оценуваат, како потенцијално негативни, директни, кумулативни, повратни и неповратни и долгорочни влијанија, кои ќе се појават после одреден период. Во однос на делокругот на делување можните влијанија се оценуваат, како влијанија, кои може да се појават во подрачјето на планските активности и тоа со мала сензитивност, мала магнитуда и умерен интензитет.

•Мерки за намалување на влијанието:

За намалување на влијанијата неопходно е да се внимава да при отстранувањето на растителната и евентуалната шумска вегетација, истото да се врши по претходно обезбедена дозвола од страна на Инвеститорот од ресорниот државен орган на управата.

Биоразградливиот отпад кој ќе се генерира во подготвителната фаза да се предава на овластени лиценцирани компаниии, а при тоа е важно да изведувачот користи современа механизација при реализација на проектните активности, користи високо квалитетни горива, материјали и суровини и превзема соодветни мерки за одржување на вегетацијата долж автопатот. При, реализацијата на планските активности да превзема мерки за избегнување на појавите на пожари и други инциденти, а во случај на нивна појава да се справува со ризиците согласно законската регулатива.

Да се направи проценка на климатски промени и нивното влијание, проценка на потенцијалните влијанија на идниот автопат врз климатските промени и да се предложат и имплементираат соодветни мерки за намалување на климатските промени.

6.3.Бучава и вибрации

•Градежна фаза:

Како резултат на реализација на предвидените градежни активности и употребата на градежна механизација ќе се генерира зголемено ниво на бучава и вибрации. Зголеменото ниво на бучава и вибрации може да предизвика негативни влијанија врз локалното население, како и миграција на животинскиот свет.

Зголеменото ниво на вибрации може да предизвика и одредено оштетување на објектите, кои се наоѓаат во непосредна близина на трасата на автопатот.

•Оцена на влијанијата:

Влијанијата кои може да се појават се оценуваат, како потенцијално негативни, директни, кумулативни, повратни и краткорочни влијанија, од локален карактер со умерена сензитивност.

•Мерки за намалување на влијанијата:

Се препорачува примена на добра и современа градежна пракса, со употреба на современи стандарди на градење, употреба современа градежна опрема и механизација и нејзино соодветно одржување и сл., а со цел да се избегнат негативните ефекти од бучавата и истите да бидат во рамките на законски пропишаните гранични вредности за дозволено ниво на бучава во животната средина.

•Оперативна фаза:

Во оперативната фаза на автопатот се очекува генерирање на бучава и појава на вибрации, како резултат на движењето на патничките и транспортни возила. Зголеменото ниво на бучава и вибрации може да има влијание на локалното население и имиграција на животинските видови.

•Оцена на влијанијата:

Можна појава на потенцијални негативни, директни, кумулативни, повратни и долгорочни влијанија од локален карактер кои, со умерен интензитет, кои ќе се појават веднаш или после одреден период.

•Мерки за намалување на влијанијата

При проектирање на автопатот да се применува пракса и стандарди, со соодветни мерки за вертикално и хоризонтално позиционирање на автопатот, покривање со таканаречен "тивок асфалт", поставување на заштитни бариери, воколку има потреба од истите, засадување и одржување на заштитна вергетација, со што ефектите од потенцијалните појави на бучава ќе бидат во рамки на законски пропишаните гранични вредности за дозволеното ниво на бучава во животната средина.

6.4. Води

•Градежна фаза:

Како резултат на изведбата на градежните работи во проектното подрачје постои ризик од нарушување на квалитетот на површинските и подземните води.

Проектното подрачје за изградба на патниот коридор 8, автопат Тетово-Гостивар се наоѓа во третата заштитна зона (зона на хигиенски, епидемиолошко следење и набљудување) на изворот Рашче и поминува преку повеќе постојани и непостојани водени текови. Од тие причини, при изготвување на проектната документација, од аспект на заштита на водите, а во согласност со Законот за води ("Сл. Весник на РМ" бр.87/08, 6/09, 161/09, 83/10, 51/11, 44/12, 23/13, 163/13, 180/14, 146/15 и 52/16) и ("Сл. Весник на РСМ" бр. 151/21) треба да се имаат во предвид следните критериуми за заштита одржување и уредување на површинските води и крајбрежните земјишта:

1. Заради заштита на природните и уредените речни корита и бреговите на водотеците, езерата и акумулациите, забрането е, освен со дозвола или согласност, изградба на постројки и објекти во заштитениот крајбрежен појас во широчина од 50 метри зад линијата на допирањето на педесет годишната вода, кај нерегулираните водотеци, односно зад ножицата на насипот, кај регулираните водотеци и кај езера и акумулации, во ширина од 50 метра од линијата на највисокиот утврден водостој;

2. Заради заштита на коритата и бреговите на природните водотеци, езерата и акумулации се забранува, освен со дозвола или согласност издадена врз основа на закон:

- Да се менува правецот на водотекот;

- Да се врши градба или зафат, кои што би имале негативно влијание врз протокот на водотекот
- Да се градат напречни насипи, прегради, други објекти и насади во коритата на водотеците, кои го влошуваат режимот на течението на водите;
- Да се сечат дрвја, грмушки и друга вегетација во речните корита и бреговите на водотеците, езерата и акумулациите;
- Да се вади чакал, песок и камен од корита и бреговите на површински водни тел, за да не дојде до влошување на постојниот режим на водите и се предизвикуваат процеси на ерозија или оневозможува користењето на водите;
- Да се изгради брана, насип или слична препрека, која би имала негативно влијание на протокот на водотекот;
- Да се фрла отпаден материјал (комунален, индустриски и др.), земја, градежен шут, јаловина и слично и
- Да се вршат други активности, со кои се оштетуваат речните корита и бреговите на водотеците, езерата и акумулациите.

Заради заштита и спречување на оштетување на водостопански објекти и постројки, се забранува да се изведуваат градби или да се вршат работи, со кои се оштетуваат објектите и постројките.

Да се спроведат сите неопходни технички мерки за спречување на индиректно испуштање на масла и загадувачки материји и супстанции.

Пристапот до крајбрежниот појас на водотеците, езерата и акумулациите за спорт, рекреација и слични активности потребно е да биде слободен.

При изработка на проектната документација ќе се имаат во предвид забранетите активности и дејности во третата заштитна зона на изворот Рашче и истовремено ќе се почитуваат одредбите кои се однесуваат на втората и третата заштитна зона согласно Одлуката за определување заштитни зони за заштита на водите за водозафатен објект извор "Рашче", мерки за заштита, услови, начин на воспоставување на заштитни зони и картографски приказ ("Сл. Весник на РСМ" бр.3/21).

Со оглед дека се работи за изградба на патен коридор 8, автопат Тетово–Гостивар, која поминува низ третото заштитно подрачје на изворот "Рашче", при изградбата на автопатот ќе бидат запазени укажувањата од Секторот за води при Управата за животна средина и на таа основа ќе се постапи по добиените потребни дозволи или согласности од надлежните државни органи согласно законските прописи.

И во случај на неопходноста да се регулира и менува правецот на водотекот, истото ќе биде реализирано по добиената дозвола или согласност од надлежните државни органи согласно законските прописи.

Во делот на општина Тетово – Гостивар и Букојчани се наоѓа Главен магистрален канал „Радиовци – Бистрица“, систем за наводнување „Развен – Речица“, Речичка река, Палчишка река, Камењанска река и Боговинска река.

●Оцена на влијанијата:

Влијанијата кои може да се појават се оценуваат, како потенцијални негативни, директни, кумулативни, повратни и краткорочни влијанија со локален карактер на подрачјето на планскиот опфати и со мал интензитет.

●Мерки за намалување на влијанијата:

Соодветно димензионирање на собирните и дренажни системи во согласност со врнежите во подрачјето, за да се избегнат можните влијанија врз крајниот реципиент. Обезбедување на водостопанска согласност во фазата на проектирање, обезбедување на соодветни

дозволи за користење и испуштање на отпадни води, изведба на градежни работи во/или во близина на водно тело, примена на добра градежна пракса и сл. Со цел, да се намали количината на суспендираните материи од атмосферските води, се препорачува во фазата на проектирање да се земе предвид, дека собирните и дренажните системи треба да содржат и систем за исталожување на суспендирани материи, односно да се предвиди изградба на системи за таложење, како и изградба на маслофаќачи. При реализација на проектната документација ќе се применуваат и имплементираат мерки, со кои ќе се заштити просторот од појава на ерозии, порои и лизгање на земјиштето, односно ќе се избегнува деградирање на просторот, преку сечење на дрва, уништување на вегетацијата, менување на пејзажот и сл.

Потенцијалната ерозија на земјиштето ќе се спречи, со што е можно побрзо завршување на земјените активности, покривање на околниот терен со вегетација и оградување на нагибите.

Со изработката на планската и проектната документација за трасата на патниот коридор ќе се утврди местоположбата на постоечката и планираната инфраструктура за наводнување, ќе се изгради нов современ систем на одводнување и соодветно на тоа, ќе се предвидат мерките за нивна заштита и непречено функционирање согласно законската регулатива. Исто така, планирано е изместување на постојните мелирациони канали на местата, каде истите се во непосредно влијание од проектните активности.

•Оперативната фаза:

Во оперативната фаза на патниот правец ќе се генерираат отпадни води од одводнување на патот кои може да предизвикаат негативни влијанија врз реципиентите на животната средина во околината на проектните активности. Несоодветното управување со отпадот во оперативната фаза на патниот правец, одржувањето на вегетацијата со хербициди и сл. може да предизвикаат негативни влијанија врз водите.

Исто така, исталожениот седимент од воздухот може да предизвика негативни влијанија врз водите.

•Оцена на влијанијата:

Влијанијата кои може да се појават се оценуваат, како потенцијални негативни, директни, кумулативни, повратни и долгорочни влијанија со локален карактер на подрачјето на проектните активности, со мала сензитивност и магнитуда.

•Мерки за намалување:

За намалување на последиците од реализација на проектните активности ќе се врши редовна контрола и чистење на собирните и дренажните системи и иригационите канали, избегнување на примена на хербициди за одржување на вегетацијата и примена на мерките за управување со отпад. Помошните и пратечките градежни објекти (магаџински објекти за материјали, алати и гориво, и други помошни објекти), кои ќе се користат во фазата на реализација на проектните активности ќе се лоцираат на поголеми растојанија од коритата на водотеците и површините под квалитетните земјоделски површини и населени места.

6.5.Почва

•Градежна фаза:

Предвидените проектни активности во проектното подрачје може да предизвикаат нарушување на својствата на почвата во градилиштето и непосредната околина, а исто така и нарушување на квалитетот на почвата. Ископот за изградба и потребната инфраструктура може да предизвикаат промени на геолошките структури (локални свлечишта и одрони на земјиштето). Активностите за расчистување и градба може да резултираат со губење на

почва преку ерозија, предизвикана од вода или ветер. Со активностите на чистењето на вегетацијата на градежната локација, движењето на возилата, опремата и работниците, генерирањето и складирањето на цврст и течен отпад, складирањето и ракувањето со горивата, складирањето и управувањето со ископаната земја, земјените и асфалтни работи и сл. можат да влијаат на горниот слој на почвата и матичниот супстрат. Исто така, исталожениот седимент од воздухот може да предизвика негативни влијанија врз почвата.

•Оцена на влијанијата:

Влијанијата кои може да се појават се оценуваат, како потенцијални негативни, директни, кумулативни, повратни и неповратни, краткорочни и среднорочни влијанија и истите ќе бидат со локален карактер на планскиот опфат на проектните активности на патот со мала сензитивност и умерена магнитуда.

•Мерки за намалување:

За намалување на последиците од реализација на проектните активности се препорачува примена на добра градежна пракса, како и стабилизација на стрмните косини со биотехнички и градежно-технички мерки, изведбата на градежните работи да се врши врз основа на препораките од геомеханичките истраги, имплементација на техники за реставрација на почвата и практики за повторна вегетација итн.

•Оперативна фаза:

Во оперативната фаза на патниот правец може да дојде до појава на ерозија во случај на несоодветно одржување на косините на трасата, контаминација на почвата, инцидентни истекувања, несоодветно управување со атмосферските води, несоодветно одржување на дренажните системи и маслофаќачите, исталожување на седименти од воздух итн.

•Оцена на влијанијата:

Влијанијата кои може да се појават се оценуваат, како потенцијални негативни, директни, повратни и долгорочни влијанија, кои ќе се појават веднаш или после одреден период, со можна веројатност за појавување. Во однос на делокругот на делување се оценуваат, како локални на подрачјето на проектните активности, со умерена магнитуда, мала сензитивност и умерена значајност.

•Мерки за намалување:

Се препорачува примена на највисоки стандарди на одржување на косините на автопатот, редовно одржување на дренажните системи и маслофаќачите, ревегетација на соголените површини со автохтони видови, примена на европските стандарди за транспорт на патници и стока и сл. Доколку, постои ризик од сериозна контаминација на почвата се препорачува спроведување на детална анализа и преземање на соодветни мерки за заштита.

6.6.Биолошка разновидност и предел

•Градежна фаза:

Реализацијата на активностите во подготвителната фаза: расчистувањето на локацијата од вегетација и изведбата на градежните работи ќе зафатат дел од земјоделското земјиште, ќе генерираат зголемени нивоа на бучава, вибрации, емисиите во воздух, со можни појави на пожари и други видови на инциденти, што ќе придонесат за уништување и деградација на дел од земјоделското земјиште, присутната вегетација, живеалишта и видови, можно вознемирување и нивно привремено мигрирање во соседните подрачја и сл. Во проектното подрачје присутно е земјоделско земјиште и вегетација, која е карактеристична и за пошироката област и се среќава и на други места и истата нема посебна вредност за заштита. Исто така, изведбата на градежните работи може да предизвика негативни влијанија врз животинскиот свет (диви животни и сточниот фонд), миграција на животинскиот свет (дивите животни и птиците), а ќе има влијание и на видови цицачии и водоземци. Заради, ниската

структурна и функционална вредност на пределот, не се очекува изградбата и работењето на автопатот Тетово-Гостивар да има негативно влијание врз пределот од аспект на биолошка разновидност. Изведбата во градежните активности ќе предизвикаат негативни влијанија врз визуелните аспекти, кои ќе продолжат и по завршување на градежната фаза.

•Оцена на влијанијата:

Влијанијата кои може да се појават се оценуваат, како потенцијално негативни, директни, кумулативни, повратни и неповратни, краткорочни и среднорочни влијанија, кои ќе се појават веднаш, со можна веројатност за појавување, со локален карактер на подрачјето на проектните активности и се со умерен интензитет и магнитуда, умерена сензитивност и значајност.

•Мерки за намалување:

При реализација на проектните активности се препорачува примена на добра градежна пракса и современи стандарди на изведба за овој тип на градби, примена на мерките за намалување на влијанијата во медиумите и областите во животната средина, минимизирање на површините зафатени со градежни активности и минимизирање на сечењето на растителната вегетација. Исто така, се препорачува парцијално уредување на земјиштето и околината, како и пошумување на одредени делови каде градбата е завршена со автохтони видови на вегетација, со цел да се постигне делумно компензирање на негативните влијанија и намалување на ризикот од појава на ерозивни процеси на земјиштето, воспоставување на природната рамнотежа на екосистемите и живеалиштата и сл.

•Оперативна фаза:

Емисиите во воздух во оперативната фаза, како и емисиите на бучава и вибрации, испуштање на атмосферски води (кои може да бидат загадени) и сл. може да предизвикаат негативни влијанија врз биолошката разновидност. Исто така, одржувањето на вегетацијата долж автопатот, односно уништување на растителни видови со хербициди и механичко отстранување, како и потенцијалното загадување од инцидентни состојби може да предизвикаат негативни влијанија врз видовите и живеалиштата. Во фазата на користење, автопат ќе биде ограден, што ќе претставува пречка за премин и ограничено движење на одредени животински видови. Исто така, во оперативната фаза можни се негативни влијанија врз животинскиот свет, како резултат на оневозможено слободно движење, зголемена миграција на животни и сл. Заради тоа, во проектната документација предвидено е изградба на пропусти кои ќе овозможат слободно и непречено движење на животинските видови.

•Оцена на влијанијата:

Влијанијата кои може да се појават се оценуваат, како потенцијално негативни, директни, повратни и неповратно и долгорочни влијанија, кои ќе се појават веднаш или после одреден период и истите ќе бидат со локален карактер на подрачјето на проектните активности и се со умерен интензитет и магнитуда, умерена сензитивност и значајност.

•Мерки за намалување: Со цел да се намалат влијанијата во оперативната фаза се препорачува во фазата на проектирање и при деталната оценка на влијанијата врз биолошката разновидност, односно врз животинските видови, да се земат предвид и да се анализира соодветноста на предвидените пропусти и премини (подземни и надземни пропусти и сл.), долж трасата, нивниот број, поставеност, димензии и сл. и доколку има потреба ќе се препорачаат дополнителни мерки за намалување на влијанијата, со цел да се минимизира ефектот и да се обезбеди одржување на популациите преку одржување на миграционите рути на животните. Во оперативната фаза на проектот се препорачува заштита на вегетацијата од пожари и одржување на површините со вегетација, примена на мерките за заштита на воздухот, водата, почвата, соодветно одржливо управување со отпадот и бучава.

Исто така, се препорачува редовно и соодветно одржување на вегетацијата на автопатот, дренажните канали, таложници и сл.

6.7.Културно и историско наследство

Во проектниот опфат на патниот коридор навлегува само археолошкиот локалитет "Топлица". При реализација на проектните активности ќе се постапи согласно изготвениот проект во кој се има во предвид заштитата на овој археолошки локалитет.

•Мерки за намалување:

Доколку при изведувањето на земјаните работи се најде на археолошки артефакти, односно дојде до откривање на материјални остатоци со културно-историска вредност, потребно е да се постапи во согласност со член 65 од Законот за заштита на културно наследство, односно веднаш да се запре со отпочнатите градежни активности и да се извести надлежната институција за заштита на културното наследство согласно член 129 од Законот за заштита на културно наследство.

6.8.Отпад

•Градежната фаза:

При изведба на градежните активности ќе се генерираат различни фракции на отпад и тоа: цврст комунален, биоразградлив отпад од чистење на теренот од вегетацијата, градежен шут и сл. Неправилното управување со отпадот може да предизвика негативни влијанија врз квалитетот на медиумите и областите од животната средина.

•Оцена на влијанијата:

Влијанијата кои може да се појават се оценуваат, како потенцијално негативни, директни, индиректни, повратни и неповратни, краткорочни и долгорочни влијанија, кои може да се појават веднаш или после одреден период, со можна веројатност за појавување и истите ќе имаат локален карактер на подрачјето на проектните активности и се со умерен интензитет и магнитуда, умерена сензитивност и значајност.

•Мерки за намалување:

Со цел да се намалат влијанијата се препорачува примена на добра градежна пракса, селекција на отпадот, поставување на собирни садови, водење евиденција на генерираниот отпад, предавање на овластени постапувачи и сл. Се препорачува организирано и одржливо управување со отпадот, со цел да се минимизира негативното влијание врз животната средина, животот и здравјето на луѓето.

•Оперативна фаза:

Во оперативната фаза на автопатот ќе се генерираат различни фракции на отпад, како резултат на одржување на автопатот и од транспортот на патници и стока. Неправилното

управување со отпадот може да предизвика негативни влијанија врз квалитетот на медиумите и областите на животната средина.

•Оцена на влијанијата:

Влијанијата кои може да се појават се оценуваат, како потенцијално негативни, директни, повратни и неповратни и долгорочни влијанија, кои ќе се појават веднаш или после одреден период и истите ќе бидат со локален карактер на подрачјето на проектните активности и се со умерен интензитет и магнитуда, умерена сензитивност и значајност.

•Мерки за намалување:

Воспоставување и организирање систем на процедури за управување со отпадот, селекција на отпадот, поставување на собирни садови, водење евиденција на генерираниот отпад, предавање на овластени постапувачи, назначување на одговорно лице за управување со отпад и сл.

6.9.Ризик од несреќи и инциденти

Потенцијалните ризици и опасности поврзани со проектот во градежната и оперативната фаза се: природните ризици, ризикот од истекување на опасни супстанции, ризик од пожар. Интензитетот на овие влијанија не може да се утврди во оваа фаза.

Во оперативната фаза причина за можна појава на инцидентни состојби (несреќи и хаварији) се: природни непогоди, несоодветно одводнување и одржување на патот, одрони на патот како резултат на ерозија на земјиштето, диво преминување на автопатот, сообраќајни незгоди, како резултат на остри кривини, неприлагодена брзина, присуство на животни на автопатот, транспорт на експлозивни, запаливи, корозивни инфективни и друг вид супстанции и сл.

•Мерки за намалување:

Да се подготват на процедури за управување со итни случаи за широк спектар на состојби. Исто така, се препорачува подготовка на план за управување со итни случаи со кој ќе се идентификуваат состојбите, кои би можеле да доведат до хаварија и да се предвидат итни мерки за спречување на можните инциденти.

При изработка на планската документација треба да се почитуваат пропишаните мерки за заштита од пожари, согласно Законот за заштита и спасување ("Сл. Весник на РМ" бр. 36/2004, 49/04, 86/08, 124/10, 18/11, 93/12, 41/14, 129/15, 71/16, 106/16, 83/18, 82/20) и ("Сл. Весник на РСМ" бр. 215/21), Законот за пожар ("Сл. Весник на РМ" бр. 64/09, 24/11, 53/11, 25/13, 79/13, 147/13 и 43/14) и другите позитивни прописи, со кои е регулирана оваа област. Да се почитуваат пропишаните мерки за заштита од пожари односно ширината на пристапниот пат за ПП возила, не смее да биде помала од 5,5 метри согласно Правилникот за мерките за заштита од пожари, експлозии и опасни материји ("Сл. Весник на РСМ" бр. 231/20).

6.10.Промени во намена на земјиштето

•Градежна фаза:

Имплементацијата на проектот ќе предизвика промени во намената на земјиштето, односно:

- Привремено зафаќање на обработливо земјиште;
- Трајна пренамена (отуѓување) на земјиште и
- Влијанија врз населението како резултат од загуба на зафаќање или загуба на земјиште, загуба на објекти и сл.

•Мерки за намалување:

Со цел да се намалат влијанијата се препорачува спроведување на детално истражување и попис на намената на земјиштето и неговото зафаќање за потребите на проектот, како и

предлог мерки за ублажување на влијанијата. При изработка на предметната документација, неопходно е воспоставување и почитување на ефикасна контрола на користењето и уредување на нормите и стандарди за градба. Меѓу приоритетните определби на Просторниот план е заштитата на земјоделското земјиште, а особено стриктното ограничување на трансформацијата на земјиште од I-IV бонитетна класа на неземјоделско користење, како и зачувување на квалитетот и природната плодност на земјиштето.

6.11.Економско влијание

•Градежна и оперативна фаза:

Предвидените проектни активности во градежната фаза ќе отворат можност за вработување на населението, намалување на невработеноста и миграцијата, развој на општината, економски и трговски развој и сл.

Табела 1. Оценка на влијанијата – фаза на “Изградба на автопатот Тетово-Гостивар”

Оценка на влијанието – Фаза на рехабилитација на предметната траса									
Елементи на животната средина	Тип на влијание	Позитивно (+) или Негативно (-)	Јачина	Опсег / Локација каде се јавуваат влијанијата	Време кога влијанието се јавува	Времетраење на влијанието	Повратно/ неповратно	Веројатност на појавување	Значење
Физички и природни елементи на животната средина									
Подземни води	директно	(-)	средна	површина	веднаш	долгорочно	повратно	можно	локално
Хидролошка состојба - количина, текови или нивоа на реки, мали потоци и др.	директно	(-)	голема	површина	веднаш	среднорочно	неповратно	сигурно	локално
Растителен и животински свет и екосистеми	директно	(-)	мала	површина	веднаш	долгорочно	неповратно	сигурно	локално
Почва - количина, влажност, стабилност или ерозија на земјиштето	директно	(-)	голема	волумен	веднаш	среднорочно	повратно	сигурно	локално
Квалитет на воздух	директно	(-)	средна	волумен	одложено	краткорочно	повратно	можно	локално
Квалитет на вода	директно	(-)	голема	волумен	одложено	краткорочно	повратно	можно	локално
Загадување на почвата	директно	(-)	средна	површина	веднаш	краткорочно	повратно	можно	локално
Различни видови на отпад	директно	(-)	голема	волумен	веднаш	среднорочно	неповратно	сигурно	локално
Хемикалии / моторни масла	индиректно	(-)	средна	површина	веднаш	среднорочно	неповратно	сигурно	локално
Културно наследство	индиректно	(-)	мала	површина	одложено	краткорочно	неповратно	можно	локално
Социјални аспекти									
Безбедност и здравје при работа	директно	(-)	голема	дисперзија	веднаш	среднорочно	неповратно	сигурно	локално
Развој на локалната економија	директно	(+)	голема	дисперзија	одложено	долгорочно	неповратно	сигурно	локално
Давање на квалитетна услуга на граѓаните	директно	(+)	голема	дисперзија	одложено	долгорочно	неповратно	сигурно	локално

Оценка на влијанието – Фаза на рехабилитација на предметната траса									
Елементи на животната средина	Тип на влијание	Позитивно (+) или Негативно (-)	Јачина	Опсег / Локација каде се јавуваат влијанијата	Време кога влијанието се јавува	Времетраење на влијанието	Повратно/ неповратно	Веројатност на појавување	Значење
Физички и природни елементи на животната средина									
Заедница/развој на регионот	директно	(+)	голема	дисперзија	одложено	долгорочно	неповратно	сигурно	Регионално/ меѓународно

Табела 2. Оценка на влијанијата–фаза на користење (оперативна фаза) на автопатот “Тетово-Гостивар”

Оценка на влијанието - Фаза на експлоатација									
Елементи на животната средина	Тип на влијание	Позитивно (+) или Негативно (-)	Јачина	Опсег / Локација каде се јавуваат влијанијата	Време кога влијанието се јавува	Времетраење на влијанието	Повратно/ неповратно	Веројатност на појавување	Значење
Физички и природни елементи на животната средина									
Подземни води	директно	(-)	голема	волумен	веднаш	долгорочно	неповратно	сигурно	локално
Предел и визуелен аспект	директно	(-)	средно	волумен	веднаш	долгорочно	неповратно	сигурно	локално
Квалитет на воздух	директно	(-)	голема	волумен	веднаш	краткотрајно	повратно	сигурно	локално
Квалитет на вода	директно	(-)	средна	волумен	веднаш	долгорочно	повратно	сигурно	локално
Загадување на почвата	директно	(-)	средна	површина	веднаш	краткотрајно	повратно	можно	локално
Различни видови на отпад	директно	(-)	голема	волумен	веднаш	среднорочно	неповратно	сигурно	локално
Бучава и вибрации	директно	(-)	голема	дисперзија	веднаш	долгорочно	неповратно	сигурно	локално
Хемикалии / моторни масла	индиректно	(-)	средна	површина	одложено	среднорочно	неповратно	сигурно	локално
Културно наследство	индиректно	(-)	мала	површина	одложено	среднорочно	неповратно	можно	локално
Социјални аспекти									
Развој на локалната економија	директно	(+)	големо	дисперзија	веднаш	долгорочно	неповратно	сигурно	регионално
Давање на квалитетна услуга на граѓаните	директно	(+)	голема	дисперзија	одложено	долгорочно	неповратно	сигурно	регионално
Безбедност и здравје при работа	директно	(-)	средна	дисперзија	веднаш	долгорочно	неповратно	сигурно	локално
Заедница/развој на регионот	директно	(+)	големо	дисперзија	одложено	долгорочно	неповратно	сигурно	регионално

7. Категорија на проектот

Согласно Законот за животна средина (“Сл Весник” на РМ бр. 53/05, 81/05, 24/07, 159/08, 83/09, 48/10, 124/10, 51/11, 123/12, 93/13, 42/14, 111/14, 44/15, 129/15, 192/15, 39/16 и 99/18) и (Сл. Весник на РСМ бр. 89/22 и 171/22), Инвеститорот кој има намера да спроведе проект е должен да достави Известување за намера за спроведување на проектот до Управата за животна средина при Министерството за животна средина и просторно планирање. Ова Известување е изготвено во согласност со Правилникот за информациите, што треба да ги содржи известувањето за намерата за изведување на проектот и постапката за утврдување на потребата од оцена на влијанието на проектот врз животната средина,, (“Службен Весник” на РМ бр. 33/06).

Согласно своите карактеристики и согласно Уредбата за определување на проектите и за критериумите врз основа на кои се утврдува потребата за спроведување на постапката за оцена на влијанијата врз животната средина“ („Службен Весник“ на РМ бр. 74/05, 109/09, 164/12 и 202/16), проектот **“Изградба на Автопат Тетово-Гостивар, Коридор 8” спаѓа во Прилог I - Проекти за кои задолжително се врши оцена на влијанијата врз животната средина, точка 7 (б) - “Изградба на автопатишта”.**

Инвеститорот ќе пристапи кон подготовка на Студија за оцена на влијанијата врз животната средина на проектот “Изградба на Автопат Тетово-Гостивар, Коридор 8” и истата ќе биде доставена до Министерството за животна средина и просторно планирање за одобрување.

Во Студијата за оцена на влијанијата врз животната средина (ОВЖС) ќе бидат детално разгледани сите проектни активности и нивните влијанија врз животната средина, здравјето и безбедноста при работа, околното население, и ќе бидат дадени мерки за нивно навремено идентификување, отстранување, спречување или ублажување.

Во фазата на подготовка на Студијата за ОВЖС ќе бидат детално идентификувани позитивните и негативните влијанија, кои потенцијално ги носат со себе сите фази на овој проект, влијанијата ќе бидат оценети и споредени со критериуми за проценка. Врз база на оваа проценка на влијанијата, ќе бидат предложени мерки.

Студијата за ОВЖС ќе опфати соодветни мерки за заштита на животната средина, што ќе бидат претставени во Програма на специфични мерки за нивно навремено спречување и/или ублажување во рамки на планираниот **Акционен План за заштита на животна средина/Програма за животна средина изработен согласно националното законодавство и барањата на Меѓународните финансиски институции**, кои би го финансирале реализирањето на проектот.

Мерките ќе се однесуваат на основните фази од животниот циклус на проектот – изградба на експресен пат (проектирање, изградба, експлоатација на патот), и ќе бидат во согласност со барањата на релевантните национални закони и политики, како и најдобрите меѓународни практики. Дефинираните мерки ќе претставуваат обврска на идниот Инвеститор/Изведувач/Надзорен и инженер/Општини на чија локација ќе се изведуваат активностите, односно на сите чинители, кои треба да ги реализираат проектните активности, да вршат мониторинг, како и дали истите се спроведуваат и да учествуваат со свои предлози, мислења при реализација на истиот.

Програмата со мерки ќе се базира на најдобрите практики во реализација на овој вид на проектни активности, со посебен акцент на мерки поврзани со влијанијата врз емисиите во

воздухот, водите, бучавата, која би се создавала во осетливите подрачја, одведувањето на атмосферските води, потенцијалното загадување на водите од масла во фазата на изградба, но и експлоатација на патот, влијанијата врз околното население и нивниот живот, биодиверзитетот и други влијанија.

За да може да се следи реализацијата на предложените мерки за заштита на животната средина и социјалните аспекти, ќе биде подготвен и Мониторинг План во кој ќе биде претставено кои параметри ќе се следат, зошто е неопходно да се следат, како ќе се врши мониторингот и кој ќе биде одговорен за следењето и известувањето (кому ќе се известува) за реализацијата на проектот.

8.Дополнителни информации

Надлежен орган на државната управа за издавање на Решение за спроведување на проектот:

Министерство за животна средина и просторно планирање – Управа за животна средина

Плоштад Пресвета Богородица бр.3

1000 Скопје

Република Северна Македонија

Инвеститор: Јавно Претпријатие за државни патишта на Република Северна Македонија

Адреса на инвеститорот: "Даме Груев" бр.14, 1000 Скопје, Република Северна Македонија

Тел. 02 3118-044 лок.305

Факс: 02/3220 535

Назначено лице за контакт:

Главен и одговорен Координатор на проектот: Г-дин. Зоран Сламков

Мобилен број: 070/273-792

E-mail адреса: zorans@roads.org.mk

Web страна на инвеститорот: www.roads.org.mk

Датум на известувањето: 26.01.2024 год.

Во подготовката на Известувањето за намера за изведување на проектот учествуваа следните експерти:

- Љупчо Аврамовски, дипл. економист, овластен експерт за оценка на влијанија на проектите врз животната средина
- Емил Стојаноски, дипл. инж. по заштита на животна средина, овластен експерт за стратегиска оцена оценка на влијанија на животната средина
- Станко Илиќ Попов, м-р. по индустриска хемија.

Подолу во Известувањето за намера за изведување на проектот е дадена Листа на проверка за утврдување на потребата од оцена на влијанието на проектот врз животната средина и Листата на проверка за определување на обемот на ОВЖС.

потпис и печат

ПРИЛОГ 1**ЛИСТА НА ПРОВЕРКА ЗА УТВРДУВАЊЕ НА ПОТРЕБАТА ОД ОЦЕНА НА ВЛИЈАНИЕТО НА ПРОЕКТОТ ВРЗ ЖИВОТНАТА СРЕДИНА „Изградба на автопат "Тетово-Гостивар"“**

Прашања што треба да се земат предвид	Да / Не / ?	Дали ова ќе доведе до значителни влијанија? Да/Не/? – Зошто
1. Дали изградбата, работењето или затворањето на проектот ќе содржи активности кои ќе предизвикаат физички промени на локалитетот (топографија, користење на земјиштето, промени во водните тела итн.)?	Да. Реализацијата на проектот ќе предизвика само одредени промени на проектната локација, бидејќи предвидената траса ќе се гради, пред се, на телото на постојниот пат.	Да. Проектните активности ќе предизвикаат одредени негативни влијанија на проектната локација, но истите ќе бидат краткотрајни за времетраење на фазата на изградба на предметната траса.
2. Дали при изградбата или работењето на проектот ќе се користат природни ресурси, како што се земјиште, вода, материјали или енергија, а особено ресурси што не се обновливи или се оскудни?	Да. Во фазата на изградбата на автопатот, ќе се користи вода во мали количини при изведување на градежните активности (за одржување на хигиена на работниците и за потребите на градбата), земја, како и енергија за работа на градежната механизација која ќе се користи.	Не. Наведените ресурси ќе се користат во помали количества, при што нема да доведе до значителни негативни влијанија врз животната средина.
3. Дали проектот ќе опфати употреба, чување, транспорт, постапување со или производство на супстанции или материјали што би можеле да бидат штетни по здравјето на луѓето или по животната средина или што би предизвикале загриженост во врска со реални или перцепирани ризици по здравјето на луѓето?	Не.	Не.
4. Дали проектот ќе произведува цврст отпад за време на изградбата, работењето или затворањето на инсталацијата?	Да. Во фазата на изградба на патната траса, се очекува создавање на цврст отпад од градежните активности (ископ на земја и сл.); комунален отпад од работниците кои ќе работат на патниот правец, како и отпад од расчистување на вегетацијата онаму каде е неопходно за да може да се изведуваат непречено активностите за изградба.	Не. Овие активности нема да доведат до значителни негативни влијанија врз животната средина, доколку Изведувачот ги почитува добрите градежни практики и мерките за правилно управување со отпадот дадени во Студијата за ОВЖС. Генерираниот отпад (инертен, комунален и биоразградлив) редовно ќе се презема и одвезува на депонија од лиценциран правен субјект.
5. Дали проектот ќе испушта загадувачки материји или некои опасни, токсични или штетни супстанции во воздухот?	Да. Се очекува емисија на издувни гасови (NO _x , CO, SO ₂ и PM ₁₀) од горивата кои ќе се користат за возилата/ градежната механизација во фазата на изградба на траса. Исто така, во оперативната фаза на ќе има емисии на издувни гасови од	Не. Потенцијалните очекувани негативни влијанија ќе бидат незначителни, поради нивниот краткотраен карактер – се очекуваат да се појават во фазата на изградбата на патниот правец.

Прашања што треба да се земат предвид	Да / Не / ?	Дали ова ќе доведе до значителни влијанија? Да/Не/? – Зошто
	возилата кои ќе го користат автопатот.	
<p>6. Дали проектот ќе предизвика бучава и вибрации или ослободување на светлина, топлинска енергија или електромагнетни зрачења?</p>	<p>Да. Се очекуваат емисии на бучава и вибрации при изведување на активностите за изградба на трасата, како резултат на работењето на градежната механизација, транспортните возила и други превозни средства.</p> <p>Во фазата на користење на патот, исто така ќе има емисии на бучава од возилата, кои ќе го користат истиот.</p> <p>Нема да има ослободување на светлина, топлинска енергија и електромагнетни зрачења.</p>	<p>Не. За времетраење на градежната фаза на патниот правец, најизложени рецептори на зголемено ниво на бучава ќе бидат работниците (кои ќе работат долж трасата) и локалното население. Влијанијата од бучава во оперативната фаза ќе бидат значителни.</p>
<p>7. Дали проектот ќе доведе до ризици од контаминација на земјиштето или водата од испуштања на загадувачки материји врз земјиштето или во површинските води, крајбрежните води или морето?</p>	<p>Да. Постои ризик од контаминација на почвата или површинските и подземните води релевантни за проектот во случај на инцидентно истекување на гориво од градежната механизацијата, транспортните возила, масла, бои кои ќе се користат во фазата на изградба на патот.</p>	<p>Не, но постои можност во случај на инцидентно излевање на загадувачки материји од гориво/хемикалии кои ќе се користат при градбата или неправилно управување со истите. Но, со почитување на предложените мерки, истите ќе бидат сведени на минимум.</p>
<p>8. Дали постои ризик од несреќи за време на изградбата или работењето на проектот кои би можеле да влијаат врз човековото здравје или животната средина?</p>	<p>Да, постои ризик од појава на сообраќајни несреќи во фазата на изградба и фазата на користење на патниот правец.</p>	<p>Не. Инвеститорот ќе ги преземе сите неопходни мерки за заштита од несреќи со примена на современи стандарди и добра градежна пракса, како и поставување на соодветна сигнализација.</p>
<p>9. Дали проектот ќе доведе до социјални промени, како на пример во однос на демографијата, традиционалниот начин на живот, вработеноста?</p>	<p>Да, проектните активности ќе влијаат на побрзо и побезбедно патување, можност за нови вработувања и подобрување на животниот стандард, подобрување на животната средина и здравјето на населението и намалување на економската миграција во регионот.</p>	<p>Да, проектните активности ќе доведат до позитивни промени во однос на безбедноста на сообраќајот, ќе се зголеми ефикасноста и брзината на транзитниот сообраќај.</p>
<p>10. Дали постојат и други фактори што треба да се земат предвид како на пример последователниот развој кој што би можел да доведе до влијанија врз животната средина или до можност за кумулативни влијанија со други</p>	<p>Да, реализацијата на проектот ќе го намали и скрати времето на патување, ќе се овозможи регионално автопатско поврзување со Коридорот 8 и Коридорот 10.</p>	<p>Не. Не се очекуваат кумулативни влијанија од слични активности</p>

Прашања што треба да се земат предвид	Да / Не / ?	Дали ова ќе доведе до значителни влијанија? Да/Не/? – Зошто
постоечки или планирани активности на локалитетот?		
<p>11. Дали постојат области на или околу локалитетот кои се заштитени со меѓународно, национално или локално законодавство поради нивните еколошки, пределски, културни или други вредности, а кои би можеле да бидат засегнати од проектот?</p>	<p>Да. Проектното подрачје за изградба на патниот коридор 8, автопатот Тетово-Гостивар се наоѓа во третата заштитна зона (зона на хигиенски, епидемиолошко следење и набљудување) на изворот Рашче и поминува преку повеќе постојани и непостојани водени текови. Од тие причини, при изготвување на проектната документација, од аспект на заштита на водите, а во согласност со Законот за води ("Сл.Весник на РМ" бр.87/08, 6/09, 161/09, 83/10, 51/11, 44/12, 23/13, 163/13, 180/14, 146/15 и 52/16) и ("Сл. Весник на РСМ" бр. 151/21) треба да се имаат во предвид следните критериуми за заштита одржување и уредување на површинските води и крајбрежните земјишта:</p> <p>1. Заради заштита на природните и уредените речни корита и бреговите на водотеците, езерата и акумулациите, забрането е, освен со дозвола или согласност, изградба на постројки и објекти во заштитениот крајбрежен појас во широчина од 50 метри зад линијата на допирањето на педесет годишната вода, кај нерегулираните водотеци, односно зад ножицата на насипот, кај регулираните водотеци и кај езера и акумулации, во ширина од 50 метра од линијата на највисокиот утврден водостој;</p> <p>2. Заради заштита на коритата и бреговите на природните водотеци, езерата и акумулации се забранува, освен со дозвола или согласност издадена врз основа на закон:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Да се менува правецот на водотекот; - Да се врши градба или зафат, кои што би имале негативно влијание врз протокот на водотекот - Да се градат напречни насипи, прегради, други објекти и насади во коритата на водотеците, кои го влошуваат режимот на течението на водите; - Да се сечат дрвја, грмушки и друга вегетација во речните корита и бреговите на водотеците, езерата и акумулациите; - Да се вади чакал, песок и камен од корита и бреговите на површински 	<p>Да. Соодветно ќе се димензионираат на собирните и дренажни системи во согласност со врнежите во подрачјето, за да се избегнат можните влијанија врз крајниот реципиент. Обезбедување на водостопанска согласност во фазата на проектирање, обезбедување на соодветни дозволи за користење и испуштање на отпадни води, изведба на градежни работи во/или во близина на водно тело, примена на добра градежна пракса и сл. Со цел, да се намали количината на суспендираните материји од атмосферските води, се препорачува во фазата на проектирање да се земе предвид, дека собирните и дренажните системи треба да содржат и систем за исталожување на суспендирани материји, односно да се предвиди изградба на системи за таложење, како и изградба на маслофаќачи. При реализација на проектната документација ќе се применуваат и имплементираат мерки, со кои ќе се заштити просторот од појава на ерозии, порои и лизгање на земјиштето, односно ќе се избегнува деградација на просторот, преку сечење на дрва, уништување на вегетацијата, менување на пејзажот и сл. Потенцијалната ерозија на земјиштето ќе се спречи, со што е можно побрзо завршување на земјените активности, покривање на околниот терен со вегетација и оградување на нагибите. Со изработката на планската и проектната документација за трасата на патниот коридор ќе се утврди местоположбата на постоечката и планираната инфраструктура за наводнување, ќе се изгради нов современ систем на одводнување и соодветно на тоа, ќе се предвидат мерките за нивна заштита и непречено функционирање согласно законската регулатива. Исто така, планирано е изместување на постојните мелирациони канали на местата, каде истите се во</p>

Прашања што треба да се земат предвид	Да / Не / ?	Дали ова ќе доведе до значителни влијанија? Да/Не/? – Зошто
	<p>водни тел, за да не дојде до влошување на постојниот режим на водите и се предизвикуваат процеси на ерозија или оневозможува користењето на водите;</p> <p>- Да се изгради брана, насип или слична препрека, која би имала негативно влијание на протокот на водотекот;</p> <p>- Да се фрла отпаден материјал (комунален, индустриски и др.), земја, градежен шут, јаловина и слично и</p> <p>- Да се вршат други активности, со кои се оштетуваат речните корита и бреговите на водотеците, езерата и акумулациите.</p> <p>Во проектното подрачје присутно е земјоделско земјиште и вегетација, која е карактеристична и за пошироката област и се среќава и на други места и истата нема посебна вредност за заштита. Изведбата на градежните работи може да предизвика негативни влијанија врз животинскиот свет (диви животни и сточниот фонд), миграција на животинскиот свет (дивите животни и птиците), а ќе има влијание и на видови цицачии и водоземци.</p> <p>Во проектниот опфат на патниот коридор навлегува само археолошкиот локалитет "Топлица". При реализација на проектните активности ќе се постапи согласно изготвениот проект во кој се има во предвид заштитата на овој археолошки локалитет.</p>	<p>непосредно влијание од проектните активности.</p> <p>Заради, ниската структурна и функционална вредност на пределот, не се очекува изградбата и работењето на автопатот Тетово-Гостивар да има негативно влијание врз пределот од аспект на биолошка разновидност. Изведбата во градежните активности ќе предизвикаат негативни влијанија врз визуелните аспекти, кои ќе продолжат и по завршување на градежната фаза.</p> <p>Доколку при изведувањето на земјаните работи се најде на археолошки артефакти, односно дојде до откривање на материјални остатоци со културно-историска вредност, потребно е да се постапи во согласност со член 65 од Законот за заштита на културно наследство, односно веднаш да се запре со отпочнатите градежни активности и да се извести надлежната институција за заштита на културното наследство согласно член 129 од Законот за заштита на културно наследство.</p>
<p>12. Дали постојат некои други области на или околу локалитетот кои се важни или чувствителни од еколошки аспект, како на пример водни живеалишта, водотеци или други водни тела, крајбрежна зона, планини, шуми, а кои би можеле да бидат засегнати од проектот?</p>	<p>Да. Изведбата на градежните работи може да предизвика негативни влијанија врз животинскиот свет (диви животни и сточниот фонд), миграција на животинскиот свет (дивите животни и птиците), а ќе има влијание и на видови цицачии и водоземци.</p> <p>Во делот на општина Тетово – Гостивар и Букојчани се наоѓа Главен магистрален канал „Радиовци – Бистрица“, систем за наводнување „Развен – Речица“, Речичка река, Палчишка река, Каменанска река и Боговинска река.</p>	<p>Да. За намалување на последиците од реализација на проектните активности ќе се врши редовна контрола и чистење на собирните и дренажните системи и иригационите канали, избегнување на примена на хербициди за одржување на вегетацијата и примена на мерките за управување со отпад.</p> <p>Помошните и пратечките градежни објекти (магаински објекти за материјали, алати и гориво, и други помошни објекти), кои ќе се користат во фазата на реализација на проектните активности ќе се лоцираат на поголеми растојанија од коритата на водотеците и површините под квалитетните земјоделски површини и населени места.</p>

Прашања што треба да се земат предвид	Да / Не / ?	Дали ова ќе доведе до значителни влијанија? Да/Не/? – Зошто
<p>13. Дали постојат некои други области на или околу локалитетот што ги користат заштитени, важни или чувствителни видови на фауна и флора, на пример за размножување, гнездење, барање храна, одмор, презимување или преселба, а кои би можеле да бидат засегнати од проектот?</p>	<p>Да. Можно е присуство на одредени видови птици на мал дел од трасата, како сокол, јастреб и сл.</p>	<p>Да. Можни се негативни влијанија. Овие влијанија ќе бидат краткотрајни и од локален карактер и истите се очекуваат во фазата на изградбата на патниот правец.</p>
<p>14. Дали постојат копнени, крајбрежни, морски или подземни води на или околу локалитетот кои би можеле да бидат засегнати од проектот?</p>	<p>Да. На дел од трасата на новиот пат, нивото на подземна вода во влажниот временски период е на ниво од 8 до 15 метри. На места постојат и теренски депресији, како и појави на ерозија и пороји во зимскиот и пролетниот дел од годината во услови на обилни атмосферски појави.</p>	<p>Во техничката документација ќе се предвидат мерки за безбедно одводнување на околниот терен преку пропусти, со што ќе се минимизираат влијанијата.</p>
<p>15. Дали постојат области или карактеристики од висока пределска или живописна вредност на или околу локалитетот кои би можеле да бидат засегнати од проектот?</p>	<p>Не.</p>	<p>Не.</p>
<p>16. Дали постојат патишта или објекти на или околу локалитетот што јавноста ги користи за пристап до рекреативни или други објекти, а кои би можеле да бидат засегнати од проектот?</p>	<p>Не.</p>	<p>Не.</p>
<p>17. Дали постојат транспортни патишта на или околу локалитетот што се подложни на закрчување или што создаваат еколошки проблеми, а кои би можеле да бидат засегнати од проектот?</p>	<p>Не.</p>	<p>Не.</p>
<p>18. Дали проектот е на локација каде постои веројатност да биде видлив за голем број луѓе?</p>	<p>Да. Се предвидува дека новата траса ќе ја користат голем број на луѓе, од регионот и пошироко.</p>	<p>Не.</p>
<p>19. Дали постојат реони или карактеристики од историска или културна важност на или околу локалитетот што би биле засегнати од проектот?</p>	<p>Да. Во проектниот опфат на патниот коридор навлегува само археолошкиот локалитет "Топлица".</p>	<p>Не, бидејќи воопшто при изведувањето на земјаните работи се најде на археолошки артефакти, односно дојде до откривање на материјални остатоци со културно-историска вредност, потребно е да се постапи во согласност со член 65 од Законот за заштита на културно наследство, односно веднаш да се запре со отпочнатите градежни</p>

Прашања што треба да се земат предвид	Да / Не / ?	Дали ова ќе доведе до значителни влијанија? Да/Не/? – Зошто
		активности и да се извести надлежната институција за заштита на културното наследство согласно член 129 од Законот за заштита на културно наследство.
20. Дали проектот е лоциран на празен простор (на кој никогаш немало градба), со што ќе дојде до загуба на празно („гринфилд“) земјиште?	Не. Проектните активности се воглавно на телото на стариот автопат и го следат истиот.	Не. Само на дел од изградбата на автопатот ќе се создаде трајна пренамена на земјиштето.
21. Дали во моментот има некои употреби на земјиштето на или околу локацијата (на пример за живеалишта, градини, друг приватен имот, индустрија, трговија, рекреација, отворени јавни површини, објекти во заедницата, земјоделе, шумарство, туризам, рударство или каменоломи) што би можеле да бидат засегнати од проектот?	Да. Предвидената траса на патот ќе поминува низ земјоделско во дел обработливо земјиште и во близина на индустриски, деловни, угостителски капацитети и две бензиски станици.	Не. Овие активности нема да доведат до значителни негативни влијанија врз животната средина. Ќе биде спроведена пренамена на земјиштето и експропријација на земјиштето.
22. Дали постојат планови за идни употреби на земјиштето на или околу локацијата што би можеле да бидат засегнати од проектот?	Не	Не
23. Дали постојат области на или околу локалитетот што се густо населени или изградени, а што би можеле да бидат засегнати од проектот?	Не.	Не.
24. Дали постојат области на или околу локалитетот што се зафатени од некои чувствителни употреби на земјиштето, на пример болници, училишта, верски објекти, објекти во заедницата, а што би можеле да бидат засегнати од проектот?	Да. "Образовен училишен центар Јаха Кемал" и стари но во дел уште активни муслимански гробишта.	Не. Во техничката документација ќе се предвидат соодветни проектански мерки за реализација на проектните активности, при што ќе се имаат во предвид наведените објекти.
25. Дали постојат области на или околу локалитетот што содржат важни, висококвалитетни или оскудни ресурси како на пример подземни води, површински води, шуми, земјоделско земјиште, рибници, туристички ресурси или минерали, а што би можеле да бидат засегнати од проектот?	Да. Освен наведените водни ресурси и речни корита кои немаат воден ресурс, но во зимски и пролетен период во услови на атмосферски појави може да предизвикаат порои и ерозивни појави. Во делот на општина Тетово – Гостивар и Букојчани се наоѓа Главен магистрален канал „Радиовци – Бистрица“, систем за наводнување „Развен – Речица“, Речичка река, Палчишка река, Каменанска река и Боговинска река.	Потребно е да се применуваат мерки за спречување и ублажување на влијанијата.
26. Дали постојат области на или околу локалитетот што се веќе предмет на	Не.	Не.

Прашања што треба да се земат предвид	Да / Не / ?	Дали ова ќе доведе до значителни влијанија? Да/Не/? – Зошто
загадување или на штети врз животната средина, на пример каде постојните законски стандарди за животната средина не се почитуваат, а што би можеле да бидат засегнати од проектот?		
27. Дали местото каде е лоциран проектот е подложен на земјотреси, спуштање на земјиштето, лизгање на земјиштето, ерозија, поплави или екстремни/лоши климатски услови како на пример големи температурни разлики, магли, силни ветришта, а што би можеле да доведат до тоа проектот да предизвика еколошки проблеми?	Проектната локација, според постојната карта на сеизмичка реонизација на РСМ, припаѓа кон зона со VIII ⁰ MCS.	Не.
Резиме на карактеристиките на проектот и на неговата локација кои што укажуваат на потреба од Студија за ОВЖС.		

ПРИЛОГ 2.**ЛИСТА НА ПРОВЕРКА ЗА ОПРЕДЕЛУВАЊЕ НА ОБЕМОТ НА ОВЖС: ПРАШАЊА ЗА КАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ПРОЕКТОТ "ИЗГРАДБА НА АВТОПАТОТ "ТЕТОВО-ГОСТИВАР"**

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
1. Дали изградбата, работењето или затворањето на проектот ќе содржи активности кои ќе предизвикаат физички промени на локалитетот (топографија, користење на земјиштето, промени во водните тела итн.)?				
1.1	Трајна или привремена промена на употребата на земјиштето, на земјишната покривка или на топографијата, вклучително и зголемувања во интензитетот на употреба на земјиштето?	Да	Со имплементација на проектот само во дел ќе се изврши трајна пренамена на употребата на земјиштето.	Да. Активноста во дел ќе предизвика промена на користење на постојниот начин на користење на земјиштето и промена на топографијата, пред се, бидејќи проектните активности ја следат постојната траса на автопатот.
1.2	Расчистување на постоечко земјиште, вегетација и градби?	Да	Ќе се отстранува вегетација за време на изведба на патниот правец.	Да
1.3	Создавање на нови употреби на земјиштето?	Да	Ќе се промени употребата на земјиштето.	Да. Ќе се изврши пренамена на користење на земјиштето од земјоделско во градежно.
1.4	Предградежни испитувања, на пример ископ на дупки, тестирање на земјиштето?	Да	Овие активности се за потребите на Основниот проект, геомеханички испитувања ограничени на локацијата на проектот.	Не. Истите ќе бидат ограничени само на локацијата на проектот.
1.5	Градежни работи?	Да	Истите ќе бидат ограничени на локацијата на проектот.	Не. Истиот ќе биде ограничен на предметната локација
1.6	Работи на рушење?	Не	Не	Не
1.7	Привремени локации што се користат за градежни работи или за сместување на градежни работници?	Не	Не	Не
1.8	Надземни градби, објекти или земјени насипи кои вклучуваат линеарни, т.е должински конструкции (далноводи, телефонски водови, железничка инфраструктура, автопати), ископ на земја и пополнување со земја или ископи за објекти?	Да	Ќе се изведува изградба и реконструкција на надвозниците и подвозниците на автопатот, нивно проширување, изградба на нови, како и реализирација на усеци и насипи.	Да. Обемот ќе биде значителен.
1.9	Подземни работи кои вклучуваат рударски активности или изградба на тунел?	Не	Не	Не
1.10	Работи на култивирање на неплодно земјиште?	Не	Не	Не
1.11	Копање со багер?	Да	Ископите ќе се реализираат на бројни локации.	Да. Обемот на земјани работи ќе биде значителен.
1.12	Крајбрежни градби, на пр. сидови крај море, пристаништа?	Не	Не	Не
1.13	Крајбрежни објекти?	Не	Не	Не

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
1.14	Процеси на производство?	Не	Не	Не
1.15	Објекти за складирање на стоки или материјали?	Да	Во градежната фаза ќе има потреба од складирање на градежни материјали и градежната механизација.	Складирањето ќе се врши на определени локации кои ќе се отстранат по завршувањето на градежните активности.
1.16	Постројки за третман или отстранување на цврст отпад или течни ефлуенти?	Не	Ќе се постават маслофаќачи за третман и одведување на отпадните води од коловозот за време на оперативна фаза	Влијанието може да биде умерено до значително.
1.17	Објекти за долгорочно сместување на работници?	Не	Не	Не
1.18	Нов копнен, железнички или поморски сообраќај за време на изградбата или работењето?	Не	Не	Не
1.19	Нова копнена, железничка, воздухопловна, водна или друга транспортна инфраструктура вклучувајќи и нови или изменети патишта и станици, пристаништа, аеродроми итн.?	Не	Предвидено е изведба на пристапни патишта, за локации каде не може да се користи постојната патна мрежа.	Влијанието може да биде умерено до значително
1.20	Затворање или пренасочување на постоечки транспортни патишта или инфраструктура, што доведува до промени на движењата во сообраќајот?	Да	Да. Пренасочување на сообраќајот на постојните локални патишта и изградба нова локална сообраќајна инфраструктура.	Да. Пренасочување на сообраќајот на постојните локални патишта и изградба нова локална сообраќајна инфраструктура.
1.21	Нови или пренасочени далноводи или цевководи?	Не	Не	Не
1.22	Зафаќање на водите, изградба на брана, подводен канал, прегрупирање или други промени на хидрологијата на водотеците или аквиферите?	Не	Не	Не
1.23	Премини преку водотеци?	Да	Ќе се изградат надвозници и други современи инфраструктурни објекти, подвозници и сл.	Да, ќе се земат во предвид влијанијата на изградбата овие патни инфраструктурни објекти.
1.24	Црпење или трансфери на вода од подземни или површински води?	Да	На дел од трасата на новиот пат, нивото на подземна вода во влажниот временски период е на ниво од 8 до 15 метри. На места постојат и теренски депресии, како и појави на ерозија и пороји во зимскиот и пролетниот дел од годината во услови на обилни атмосферски појави. Во Студијата за ОВЖС ќе се земат во предвид овие влијанија и предложат соодветни мерки.	Влијанието може да биде Умерено, со оглед на мерките и активностите што ќе бидат преземени.

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
1.25	Промени во водните тела или на површината на земјата кои влијаат врз одводот или истечните води?	Да	На делови од трасата каде има водни ресурси или речни корита без воден ресурс во моментот на увидот на теренот со Студијата за ОВЖС ќе се земат во предвид можните влијанија и предложат соодветни мерки.	Влијанието може да биде умерено
1.26	Транспорт на персонал или материјали за градба, работење или затворање на објект?	Да	Ќе се користи постојната сообраќајна инфраструктура за транспорт на персонал и материјали.	Не
1.27	Долгорочна демонтажа или затворање на инсталација или работи на враќање во задоволителна состојба?	Не	Не	Не.
1.28	Тековна активност за време на затворањето којашто би можела да има влијание врз животната средина?	Не	Не	Не.
1.29	Прилив на луѓе во одредена област било привремено било трајно?	Не	Не	Не.
1.30	Внесување на туѓи (надворешни) видови?	Не	Не	Не.
1.31	Губење на автохтони видови или генетска разновидност?	Не	Не	Не.
1.32	Некои други активности?	Не	Не	Не.
2. Дали при изградбата или работењето на проектот ќе се користат природни ресурси како што се земјиште, вода, материјали или енергија, а особено ресурси што не се обновливи или се оскудни?				
2.1	Земјиште, особено неуредено или земјоделско земјиште?	Да	Ќе се пренамени само дел од земјоделско земјиште.	Да, бидејќи само дел од површините на трасата се земјоделско земјиште.
2.2	Вода?	Да	Проектот предвидува ограничени количини со вода кои ќе се транспортираат со цистерни	Не. Вкупната употреба на вода ќе биде релативно мала.
2.3	Минерали?	Не		
2.4	Агрегати (песок, чакал, дробен камен)?	Да	За изведувањето на работите на трупот на патот ќе биде потребно нанесување на чакал, песок и дробен камен.	Умерено до значително, ќе се користат постојните каменоломи или сепарации
2.5	Шуми и дрвја?	Не	При расчистување на трасата, се очекува да се отстранат дрвја, кои немаат особена важност и се дел од земјоделските површини	Умерено до незначително влијание.
2.6	Енергенси, вклучително електрична енергија и горива?	Да	Ќе се користи гориво за градежните машини и транспортните возила	Влијанието не е значајно поради тоа што ќе се има во предвид временскиот период на градежните активности
2.7	Други ресурси?	Не	Не	Не
3. Дали проектот ќе опфати употреба, чување, транспорт, постапување со или производство на супстанции или материјали што би можеле да бидат штетни по здравјето на луѓето или по животната средина, или што би предизвикале загаженост во врска со реални или перцепирани ризици по здравјето на луѓето?				
3.1	Дали проектот ќе опфати употреба на супстанции или материјали што се опасни или токсични по човековото здравје или животната средина (флора, фауна, водоснабдување)?	Да	За време на градбата ќе се користат адитиви и други потенцијално штетни материјали.	Не, заради времето на карактер.

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
3.2	Дали проектот ќе резултира со промени во појавата на болести или ќе ги засегне векторите на болеста (на пр. болести што се пренесуваат преку инсекти или вода)?	Не	Не	Не
3.3	Дали проектот ќе има влијание врз добросостојбата на луѓето, на пример преку промена на животните услови?	Не	Не	Не
3.4	Дали постојат некои особено вулнерабилни групи на луѓе кои би можеле да бидат засегнати од проектот, на пр. болнички пациенти, стари лица?	Не	Не	Не
3.5	Некои други причини?	Нема		
4. Дали проектот ќе произведува цврст отпад за време на изградбата, работењето или затворањето на инсталацијата?				
4.1	Јаловина или рударски отпад?	Не	Не	Не
4.2	Комунален отпад (отпад од домаќинства или комерцијален отпад)?	Да	Ќе се генерира градежен отпад и комунален отпад.	Не. Овие видови на отпад ќе се предаваат на овластени постапувачи за управување со отпад
4.3	Опасен или токсичен отпад (вклучувајќи и радиоактивен отпад)?	Да	Дел од генерираниот отпад може да биде опасен (отпадни масла, горива, адитиви, бои и сл).	Не. Овие видови на отпад ќе се предаваат на овластен постапувач за управување со опасен отпад
4.4	Друг отпад од индустриски процеси?	Не	Не	Не
4.5	Вишок на производи?	Не	Не	Не
4.6	Мил од отпадни води или други видови мил од третман на ефлуент?	Да	Талог од маслофаќачите	Влијанието не е значајно, доколку редовно се одржуваат маслофаќачите.
4.7	Градежен шут или отпад од активности на рушење објекти?	Не	Градежен шут ќе се јави како резултат на изградбата.	Не. Соодветно ќе се постапува со генерираниот градежен шут.
4.8	Вишок (излишни) машини или опрема?	Не	Не	Не
4.9	Контаминирано земјиште или друг материјал?	Не	Не	Не
4.10	Отпад од земјоделски активности?	Не	Не	Не
4.11	Некој друг цврст отпад?	Да	Ќе се јави вишок ископан земјен материјал кој ќе се отстранува на посебни одлагалишта.	Умерено во зависност од локацијата на одлагалиштата.
5. Дали проектот ќе испушта загадувачки материји или некои опасни, токсични или штетни супстанции во воздухот?				
5.1	Емисии од согорување на фосилни горива од стационарни или мобилни извори?	Да	Ќе се врши согорување на фосилни горива од мобилни извори.	Да. Ниско до умерено.
5.2	Емисии од производни процеси?	Не	Не	Не
5.3	Емисии од постапки со материјали што вклучуваат чување или транспорт?	Да	Во текот на изградба ќе се транспортираат градежни материјали до локацијата.	Незначително влијание.
5.4	Емисии од градежни активности вклучувајќи ги погонот и опремата?	Да	Во текот на изградба ќе се јават емисии од градежната механизација, транспортните возила и опрема.	Ниско до умерено.
5.5	Прашина или миризби од постапувањето со материјали вклучувајќи градежни материјали, отпадни води и отпад?	Да	Ќе се јави прашина од градежните активности и отпадни води од градежните работници	Незначително влијание.

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
5.6	Емисии од инцинерација на отпад?	Не	Не	Не
5.7	Емисии од горење на отпад на отворен простор (на пр. искинати материјали, градежен шут)?	Не	Не	Не
5.8	Емисии од некои други извори?	Не	Не	Не
6. Дали проектот ќе предизвика бучава и вибрации или ослободување на светлина, топлинска енергија или електромагнетни зрачења?				
6.1	Од работењето на опремата, на пример мотори, вентилациска постројка, дробилки?	Да.	Бучава ќе се јави од градежната механизација и транспортните возила и опрема во текот на изградба.	Незначително до умерено влијание, поради времетраењето на градежната фаза.
6.2	Од индустриски или слични процеси?	Не	Не	Не
6.3	Од градежни работи или работи на рушење?	Да	За време на градежната фаза од работата на механизацијата, транспортните возила и опремата.	Не.
6.4	Од експлозии или натрупување?	Не	Не	Не
6.5	Од градежни активности или сообраќај во функција на работата?	Да.	За време на градежните активности ќе се зголеми фреквенцијата на сообраќајот што ќе предизвика зголемена бучава.	Да. Влијанието може да се намали со правилно планирање и спроведување на транспортните активности.
6.6	Од системи за осветлување или разладување?	Не	Не	Не
6.7	Од извори на електромагнетно зрачење (да се земат предвид влијанијата врз блиската чувствителна опрема и врз луѓето)?	Не	Не	Не
6.8	Од некои други извори?	Не	Не	Не
7. Дали проектот ќе доведе до ризици од контаминација на земјиштето или водата од испуштања на загадувачки материји врз земјиштето или во површинските води, крајбрежните води или морето?				
7.1	Од постапување со, чување, употреба или прелевање на опасни или токсични материјали?	Да	Контаминацијата е можна само во случај на инцидент и хаварија.	Мало влијание, ќе се применуваат мерки за управување на хемикалии, масти и масла.
7.2	Од испуштање на отпадни води или други ефлуенти (третирани или нетретирани) во вода или во земја?	Да	Во текот на оперативната фаза испирани води од коловозот во случај на интензивни врнежи.	Мало влијание, доколку редовно се одржуваат маслофаќачите
7.3	Преку таложеење на загадувачки материји емитирани во воздухот на земја или во вода?	Да	Можно е да се јави таложеење на материји концентрирани во воздухот.	Мало влијание
7.4	Од некои други извори?	Не	Не	Не
7.5	Дали постои ризик од долготрајна акумулација на загадувачки материји во животната средина од овие извори?	Не	Не	Не
8. Дали постои ризик од несреќи за време на изградбата или работењето на проектот кои би можеле да влијаат врз човековото здравје или животната средина?				
8.1	Од експлозии, прелевања, пожари итн; од чување, постапување со, употреба или производство на опасни или токсични супстанции?	Да	Ризик од несреќи за човековото здравје и/или животната средина постои во градежната фаза.	Веројатност постои, но истата може да се избегне со примена на добра градежна пракса.

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
8.2	Од настани надвор од границите на вообичаената заштита на животната средина, на пр. откажување на системите за контрола на загадувањето?	Не	Не	Не
8.3	Од некои други причини?	Не	Не	Не
8.4	Дали проектот би можел да биде засегнат од природни катастрофи кои предизвикуваат штети врз животната средина (на пр. поплави, земјотреси, лизгање на земјиштето итн.)?	Да	Проектот може да биде загрозен од земјотрес или од лизгање на земјиштето	Веројатност постои, но истата може да се избегне со примена на добра градежна пракса.
9. Дали проектот ќе доведе до социјални промени, како на пример во однос на демографијата, традиционалниот начин на живот, вработеноста?				
9.1	Промени во големината, возраста, структурата на населението, социјалните групи итн?	Не	Не	Не
9.2	Преку преселба на луѓе или рушење на домови или населби или на објекти во населбите, на пример училишта, болници, социјални установи?	Не	Не	Не
9.3	Преку населување на нови жители или создавање на нови населби?	Не	Не	Не
9.4	Преку упатување на поголеми барања до локалните установи или служби, на пример во врска со домувањето, образованието, здравството?	Не	Не	Не
9.5	Преку создавање нови работни места за време на изградбата или работењето или предизвикување појава на губење на работни места со последици по невработеноста и економијата?	Да	За време на градежната фаза ќе бидат отворени нови работни места и ќе бидат ангажирани работници	Да. Ефектот ќе биде позитивен.
9.6	Некои други причини?	Не	Не	Не
10. Дали постојат и други фактори што треба да се земат предвид како на пример последователниот развој којшто би можел да доведе до влијанија врз животната средина или до можност за кумулативни влијанија со други постоечки или планирани активности на локалитетот?				
10.1	Дали проектот ќе доведе до притисок за последователен развој кој би можел да има значително влијание врз животната средина, како на пример поголем број живеалишта, нови патишта, нови помошни индустрии или установи итн.?	Да	Реализацијата на проектот ќе предизвика развој и поддршка на други економски активности.	Не. Развојот на нови индустриски капацитети или установи и слично ќе биде предмет на регулирање со урбанистички планови.

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
10.2	<p>Дали проектот ќе доведе до создавање на помошни установи или до развој поттикнат од проектот кои би можеле да имаат влијание врз животната средина, како на пример:</p> <ul style="list-style-type: none"> • помошна инфраструктура (патишта, снабдување со електрична енергија, третман на отпад или отпадни води итн.) • изградба на живеалишта • екстрактивни индустриски дејности • дејности на снабдување • други? 	Не	Во моментот нема информации за да може да се оцени таквиот развој.	/
10.3	Дали проектот ќе доведе до грижа за локацијата по престанокот на работата на инсталацијата која што би можела да има влијание врз животната средина?	Не	Не	Не
10.4	Дали проектот ќе постави преседан за идни случувања?	Да	Реализацијата на проектот може да предизвика поддршка или развој на стопански активности.	/
10.5	Дали проектот ќе има кумулативни ефекти поради близината до други постоечки или планирани проекти со слични влијанија?	Не	Не	Не