



РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ДРЖАВНИ ПАТИШТА

**ИЗВЕСТУВАЊЕ ЗА НАМЕРА ЗА ИЗГРАДБА НА АВТОПАТ А2, ДЕЛНИЦА
ГОСТИВАР – КИЧЕВО**



АВГУСТ, 2015

СОДРЖИНА:

1. Информации за инвеститорот	3
2. Карактеристики на проектот	4
2.1. Вовед	4
2.2. Локација на проектот	5
3. Карактеристика на животната средина	7
4. Карактеристики на можни влијанија врз животната средина	22
5. Дополнителни информации	25
6. Листа на проверка за утврдување на обемот на оцената на влијанието на проектот врз животната средина	25

1. Информации за инвеститорот

- Име и презиме на инвеститорот: Јавно Претпријатие за Државни Патишта на Република Македонија
- Поштенска адреса на седиштето: ул. Даме Груевв бр.14, 1000 Скопје
- Телефон, факс и адреса на електронска пошта на инвеститорот: 02/3118 044 лок.135 Факс 02/3220 535
- Име и презиме на назначеното лице за контакти негова поштенска адреса, телефон, факс, адреса на седиштето: Јоже Јовановски, дипл. инж. жив. ср.,Раководител на одд. За заштита на животна средина и социјални аспекти, j.jovanovski@roads.org.mk, 02/3 118 044 лок.135 Факс 02/3 220 535.

2. Карактеристики на проектот

2.1 Категорија на предложениот проект

Јавно претпријатие за државни патишта - Скопје, има намера да изведе проект за изградба на автопат А2, делница од Гостивар до Кичево со вкупна должина од 43 км.

Согласно Уредбата за определување на проектите и критериумите врз основа на кои се утврдува потребата за спроведување на постапката за оцена на влијанијата врз животната средина (Сл. Весник на РМ бр. 74/05 и 109/09), проектот е наведен во:

- Прилог 1 – проекти за кои задолжително се врши оцена на влијанијата врз животната средина:
 - o Точка 7, алинеа в): изградба на “нов пат со четири и повеќе ленти, или повторно порамнување и / или проширување на постоечки пат од две или помалку ленти, за да се добијат четири или повеќе ленти, доколку таквиот пат или повторно порамнетиот / или проширен сегмент од патот има 10 км. или повеќе во континуирана должина”, се изработува Студија за оцена на влијанијата врз животната средина.

Согласно на член 80 од Законот за животна средина, Инвеститорот, кој има намера да спроведе проект опфатен со членовите 77 и 78 од Законот за животна средина, е должен да достави Известување за намера за спроведување на проектот до Управа за животна средина при Министерството за животна средина и просторно планирање.

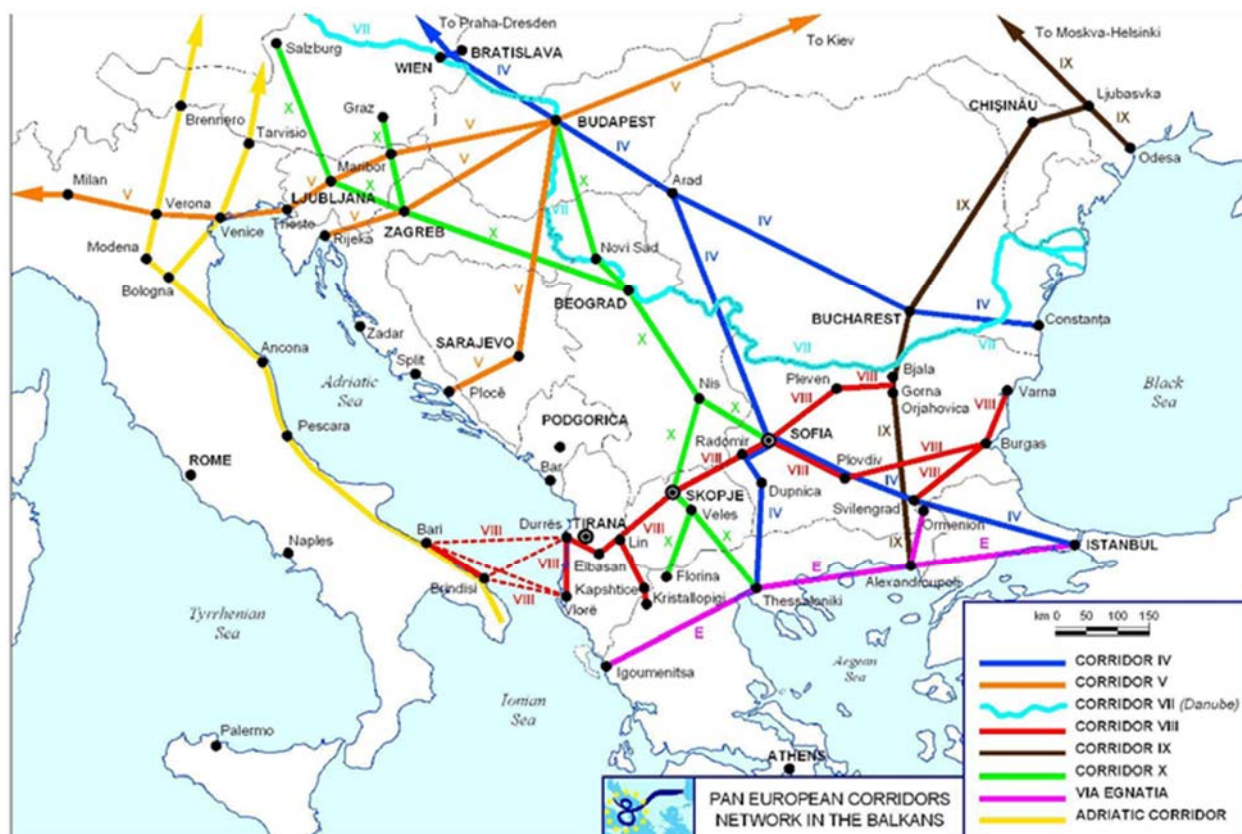
Оваа известување е изготвено во согласност со “Правилникот за информациите што треба да ги содржи известувањето за намерата за изведување на проектот и постапката за утврдување на потребата од оцена на влијанието на проектот врз животната средина, (Службен весник на РМ бр. 33/06).

2.2. Вовед

Предмет на Известувањето за намерата е проект: изградба на автопат A2, делница од Гостивар до Кичево.

Проектот е дел од инвестиционата програма на Јавното претпријатие за државни патишта за заокружување на патната инфраструктура во Република Македонија.

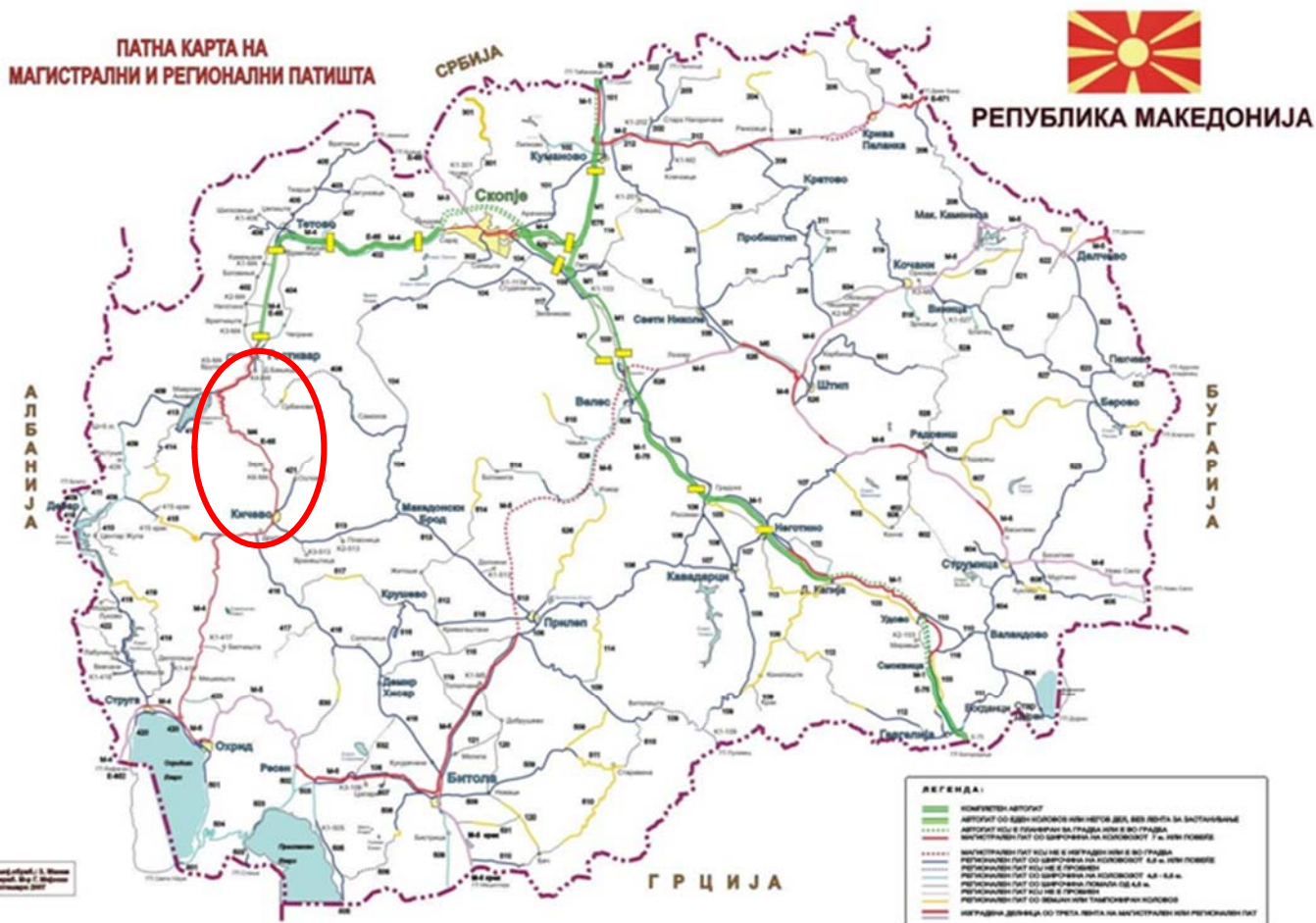
Имено, Република Македонија, како дел од заложбите за членство во Европска Унија (ЕУ), ја развива и подобрува мрежата на државни патишта, која ги вклучува и меѓународните патни правци што припаѓаат на Транс - Европската транспортна мрежа (Trans - European Network Transport - TEN -T). Притоа, Република Македонија ги следи плановите на ЕУ за подобрување на мулти - модалните коридори заради прифаќање на транспортните движења (кои се очекува да се зголемат за околу 2/3 до 2020 година).



Слика 1 Мрежа на Транс-Европски коридори на Балканот и во Република Македонија

Националната стратегија за транспорт на Република Македонија (2007-2017) исто така предвидува завршување на Пан - европските коридори што минуваат низ земјата, а највисок приоритет има подобрувањето на меѓусебната поврзаност на патиштата.

На следната Слика бр. 2 е прикажана патната мрежа во Република Македонија и назначена е локацијата на обработуваната делница.



Слика 2 Патна мрежа на Република Македонија и локација на предвидената делница од Гостивар до Кичево

Повеќе информации за локацијата на проектот се обработени подолу.

2.3. Локација на проектот

Анализираниот автопат А2, делница од Гостивар до Кичево, минува низ територијата на две општини: Гостивар и Кичево.

Општина Гостивар

Општина Гостивар се наоѓа во западниот дел од Република Македонија, припаѓа во Полошкиот плански регион и зафаќа површина од околу 650 км². Во своите граници општина Гостивар зафаќа дел од Полошката котлина (Гостиварскополе), на исток е ограничена со планината Сува Гора, на југ ја зафаќа планината Буковиќ, а на запад се протега преку јужните делови на Шар Планина и мал дел од Кораб до границата со Република Албанија и Косово. Надморската висина се движи од 530 м (градот Гостивар) до 2572 м.н.в. врвот Црн Камен на планината Кораб. Општината зафаќа околу 650 километри квадратни. Густината на населеност изнесува 157,86 жит/км². Во состав на општината влегуваат 35 села.

Општина Кичево

Кичевскиот регион се наоѓа во западниот дел на Република Македонија, сместен во Кичевската Котлина, која преставува јасно обликувана природна целина, опколена од сите страни со високи планини. Границите на општината на северната страна допираат до превојот Стража, на западната страна наоѓаат во подножјето на планината Бистра, на јужната страна се водат по долината на реката Треска до подножјето на Илинска Планина, а на источната страна допираат до северниот дел на Порече). Општината зафаќа површина од 49,14 км²; густината на населеност изнесува 613,31 жит/км². На територијата на општината се застапени 80 населени места.

1.1.1 Локација на проектот – подделници Гостивар - Букојчани и Букојчани - Кичево

Автопатот кој се разгледува започнува од градот Гостивар, потоа влегува во долината на Сушичка Река и се движи кон југ. Трасата ја поминува долината на Ѓоновички Поток и потоа се качува по падините на Планината Буковиќ се до платото и се спушта кон селата Зајас и Трапчин Дол. Трасата потоа го заобиколува градот Кичево на неговата западна страна

Трасата на автопатот А2 од Гостивар до Кичево е поделена на две подделници:

- Гостивар-Букојчани
- Букојчани-Кичево

Подделница Гостивар - Букојчани

Вкупната должина на оваа подделница изнесува 29,300 километри. Во рамничарскиот дел (од км 0+000 до км 6+200) трасата минува низ активно земјоделско земјиште; во натамошниот дел, теренот по кој се простира трасата е изграден од стабилни и цврсти епидот-хлоритски шкрилци и е обраснат со шума.

Почетокот на делницата Гостивар-Букојчани е од наплатната станица на веќе автопатски изградената делница Тетово-Гостивар. Клучката Гостивар започнува веднаш после лирата од наплатната станица.

Почетниот дел на трасата лежи во Полошката котлина (околу 6.2км) при што се пресекува со регионалниот пат Р 1206 (стара ознака 402), пристапниот пат за фабриката за армирано стакло, магистралниот пат А2, (стара ознака М-4) и реката Вардар, и има карактер на рамничарска траса. Од км 0+000 до км 4+150 се заобиколуваат гробиштата на градот Гостивар. Од км 1+750 до км 2+900 се пресекуваат канали за наводнување.

Делот на трасата од км 6+200 до км 8+200 практично претставува премин од рамничарски во планински терен. Напуштајќи ја Полошката котлина, трасата навлегува во **планинскиот дел**. Како прва теренска пречка е ридот Градиште, кој не може да се заобиколи и заради тоа применет е тунел со должина L=450-500м. Пред влезот во тунелот, како природна препрека се јавува голем дол преку кој се минува со вијадукт “Бањица” со должина од 333м. По излезот од

тунелот, трасата ја преминува долината на Сушичка река со мост $L=380\text{м}$, го совладува билото меѓу долините на Сушичка река и Мечкин поток и стигнува до фиксната точка, превојот "Митрој Крсти", со кота 806мнв . и стационача сса км $11+000$.

Во продолжение, од превојот **Митрој Крсти** (806мнв и стационача $11+000$) до **Долна Гоновица** (околу 740мнв и стационача $14+200$) автопатот претставува присојна падинска траса, оддалечена од самото дно на долината на Гоновички Поток на растојание минимум 250м . Падините се благи и на места испресечени со широки долови и сртови, кои не даваат можност за нивно заобиколување. На овој дел се наоѓаат поголем број насипи чија должина изнесува од 200 до 400м и максимална висина 5 до 18м .

Делот од **Долна Гоновица** (740мнв и стационача $14+200$) до превојот **Буковик** (1185мнв и стационача $23+500$) го карактеризира исклучиво планински терен, на потези со многу стрми падини испресечени со широки и длабоки долови и сртови. На локацијата кај ридот "Чука" правецот на трасата се менува од северозапад-југоисток во североисток-југозапад. Карактерот на морфологијата на теренот на овој дел од трасата предизвика и појава на големи објекти лоцирани во длабоките долови. Такви објекти се мостот на Сретковска Река (393м) вијадуктите Гоновица 1 (280м), Гоновица 2 (240м), Западе (544м) и Љубушка (410м). Покрај објекти за премостување, поради на места многу стрмите падини, на овој дел предвидени се и поголем број на потпорни ѕидови. Од истите причини на км $19+400$ предвиден е мост само на левиот коловоз (полуобјект "Ронза") со должина од 40м .

Карактеристично за овој дел од автопатот е и тоа што истиот поминува блиску до природната пештера "Убавица" лоцирана на км $16+700$. Поточно, осовината на автопатот е оддалечена околу 100м хоризонтално и 110м висински. При пресекување на сртовите се појавуваат длабоки усеци чија висина просечно се движи околу $15-20\text{м}$. Исклучително на км $16+600$, $19+200$ и $21+600$ се јавуваат усеци со висина 34м и 28м . Површината на попречниот пресек на овие усеци се движи од $1500-2000$ метри квадратни.

Трасата од превојот Буковик, (км $23+500$ и 1185мнв) како највисоко место меѓу Полошката и Кичевската котлина, до билото изнад селото **Челиковци** (км $29+987$ и 825мнв) е карактеризирана како падинска и сончана со тоа што падините се многу стрми и испресечени со длабоки долови и сртови. Пресекување на автопатот со сртовите резултира со доста длабоки ископи. Такви ископи се појавуваат на км $25+500$ (24м), км $26+675$ (30м) и на км $27+770$ (25м). Пресекување на автопатот со длабоките долови продуцира појава на повеќе вијадукти. Тоа се: вијадуктот Палина ($L=124\text{м}$), вијадуктот Каменолом ($L=207\text{м}$), вијадукт Краста ($L=208\text{м}$), Гркоец ($L=100\text{м}$) како и вијадуктот Чашка ($L=120\text{м}$). Исто така пократките и поплатки долови преминати се со насипи чија висина оди и до 14.00м (само во еден профил). Такви насипи се сретнуваат на км $27+200$ (14м) и на км $29+200$ (14м).

Подделница Букојчани – Кичево

Вкупната должина на оваа подделница изнесува 12 километри. Новопроектираната траса се протега од левата страна и паралелно со

железничката пруга Гостивар- Кичево и магистралниот пат А2 до км. 5+200,70, од која точка со вијадукт преку Зајашка Река со должина од 192м се префрла од десната страна. Теренот низ кој се движи трасата е далеку полесен од оној за поделницата од Гостивар до Букојчани.

На км. 0+648,70 автопатот го сече локалниот пат, а вкрстувањето е решено со надпатник со отвор 2x23,00м. На км. 1+043,45 и км. 1+800,00 предвидени се потпатници со L = 5,00м. На км. 2+451,85 автопатот го сече локалниот пат за с.Строгомиште. Вкрстувањето е решено со надпатник со L=7,50м.

На км. 3+140 трасата ја сече Строгомишка река, каде е предвиден мост со L=14,0м. На км. 5+505,00 автопатот го сече патот за с.Грешница и Башичка Река. Вкрстувањето е решено со вијадукт со L=156,00м. На км. 6+100 и км. 6+656 предвидени се вијадукти со распон од 2x27,00м=54,00м, а на км. 7+346 вијадуктот е со распон од 100м.

На км. 7+830,50 предвиден е вијадукт со L=33,00м; На км. 8+692 предвиден е вијадукт со L=304,00м.

На км. 10+158,41 автопатот го сече локалниот пат за с.Раштани. Вкрстувањето на овој пат е решено со надпатник со L=2x230,00м. На км. 10+757,00 вкрстувањето со локалниот пат е решено со патпатник со L=7,50м. Вкрстувањето на река Сушица со автопатот на км. 11+220,00 решено е со мост L=168,00м.

Долот пред Кичево т.н. Штиборани Дол премостен е со вијадукт L=134м. На наредната карта подолу е дадена трасата на автопатот А2 за делницата Гостивар - Кичево.



Слика 3 Графички приказ на трасата на автопатот од Гостивар до Кичево

2.4 Опис на проектот

Сообраќајот на предметната автопатска делница ќе се одвива преку два меѓусебно паралелни коловози со разделна лента и лента за запирање по потреба. Во зависност од тоа дали дел од автопатот е во успон или не, предвидена е и лента за бавни возила.

Проектните услови кои следат врз основа на рангот на патот - автопат, основните гранични елементи на хоризонтално и вертикално решение се следните:

За $v_p = 100$ км/ч (80км/ч)

- минимален радиус на хоризонтална кривина = 450м;
- минимален периметар на преодна кривина = 230м;
- максимален надолжен наклон = 6м;
- минимален радиус на конкавно заоблување = 4,500м;
- минимален радиус на конвексно заоблување = 8,500м;

Нормалниот попречен профил на трупот на патот се состои од:

- 2x2 сообраќајни ленти по 3,50м. Вкупно: 14,00м;
- 2x1 ленти за запирање по потреба по 2,50м. Вкупно: 5,00м;
- 2x1 рабни лентиконсреднотозеленилопо 0,50м. Вкупно: 1,00м;
- 2x1 рабни ленти кон лентата за запирање по потреба по 0,25м. Вкупно: 0,50м;
- средно разделно зеленило = 3,00м;
- лента за запирање по потреба кај тунелите подолги од 100м = 1,50м.

За делницата од Букојчани до Кичево за проектирани брзини од 100 Км/ч, важат следниве технички параметри на автопатот:

- сообраќајни ленти: $4 \times 3,50 = 14,00$ м;
- ленти за застанување: $2 \times 2,50 = 5,00$ м;
- разделен појас: 4,00м;
- рабни ленти: $2 \times (0,50 + 0,25) = 1,50$ м;
- банкини: $2 \times 1,00 = 2,00$ м;
- Ригола + берма: $0,75 + 2,00 = 2,75$ м.

3. Карактеристика на животната средина

Од голема важност, пред да се отпочне со реализација на било каков проект, во случајов изградба на автопат, потребно е да се направат анализи на состојбата на животната средина со цел штетата која би се направила по однос на природата или луѓето да се сведе на минимум.

Пределот во кој се планира изградбата на автопатот од Гостивар до Кичево, главно претставува планински терен на кој вегетира квалитетна, пред се, дабова шума, а во помала мера и букова шума. Од земјоделско земјиште, најзастапено е во општина Гостивар, додека кичевскиот дел главно се карактеризира со пасишта и незначителна површина засадена со жито и овоштарници.

Подрачјето на коридорот на автопатот е умерено населено во текот на целата должина. Делницата помеѓу Гостивар и селото Колари (регионот на планината Буковиќ) е помалку населено (селата Горна и Долна Гоновица, Шибница). Делницата која поминува низ долината на Кичево е погусто населена (градот Кичево и многу поголеми села Колари, Мидинци, Зајас, Страгомишта, Колибари,

Длапкин Дол, Трапчин Дол и други). Подрачјето на долината на Кичево е главно земјоделско земјиште со релативно интензивно земјоделие.

Во некои делови од гореспоменатиот регион, проблем може да биде експропријацијата која е потребна за изградба на автопатот.

Истражуваната делница на автопатот А2 се наоѓа во делови од теренот со различни геоморфолошки форми и тоа:

Подделница Гостивар - Букојчани

- Алувијален нанос (*al*)
- Делувијални творби (*d*)
- Терасни седименти (*t*)
- Плиоценски езерски седименти (*Pl*)
- Зелени шкрилци (*Sep*)
- Мермери (*M*)
- Метапесочници (*Sq*)
- Филитоиди ($F' \dot{=} F$)

Подделница Букојчани-Кичево

- Алувијални наслаги (*al*) и теренски седименти (*t1*, *t2* и *t3*).
- Пролувијални творби (*Pr*)
- Делувијални творби (*d*)
- Полиоценски езерски седименти (*Pl*)
- Шкрилести карпести маси (*Sqse*)
- Кварцити (*Q*)

Карпите кои се застапени на истражуваниот терен, класифицирани се во поглед на нивната хидрогеолошка функција како што следи:

- хидрогеолошки колектори со интергрануларна порозност, каде ги класифицираме алувијалните и терасните седименти
- хидрогеолошки изолатори, каде ги класифицираме делувијалните и плиоценските седимент
- хидрогеолошки колектори со пукнатинска порозност, каде се класифицирани мермерите
- релативни хидрогеолошки изолатори каде ги класифицираме шкрилците

За типични колектори може да се сметаат алувијалните и дел од терасните седименти заради нивниот гранулометриски состав, како и структурниот тип на порозноста.

Геолошките предуслови за формирање на издански зони се поврзани главно за мермерите и деловите од алувијалните и терасните седименти, каде постојат и директни хидролошки предуслови за формирање на изданска зона од збиен тип. Според положбата на алувијалните седименти, истите се значајни пред се за зоната на мостовските премини на река Вардар, Сушичка и Сретковска река.

Постојаниот воден тек на река Вардар и Среткоска река, претставува предуслов за постоење на изданска зона од збиен тип, во алувијалните седименти на овие реки. Во алувионот на Сушичка река не е констатирана оформена изданска зона, што не ја исклучува можноста таа да се формира за време на дождлив период и кога во речното корито би имало воден тек. При изведбата на истражните, констатирано е нивото на подземната вода на длабина -2.30м. Во алувионот на Сретковска река не е констатирано нивото на подземната вода но тоа ќе треба да се определи дополнително.

Хидрографската мрежа на анализираното подрачје е доста развиена со присуство на многу бројни реки со постојан водентек, како и реки и потоци со привремен водентек, особено во пролетните месеци, кои припаѓаат на сливното подрачје на реката Вардар и Треска.

Трасата на автопатот А2, делницата од Гостивар до Кичево, минува низ сливното подрачје на реката Вардар во својот почетен дел што се води низ Полошката котлина.

Трасата од автопатот Гостивар -Кичево, се приближува или ги премостува Сушичка Река, Сретковска Река, Зајашка Река, Строгомишка Река и Бачишка Река. Подземните води се доста карактеристични за овој дел од Република Македонија и затоа при изведување на проектот се очекува голема појава на истите.

На предметното подрачје владее умерено континентална клима. Просечната годишна. Температурата се движи од 7.1^ЕС. на највисоките делови на Маврови Анови до 10.6-10.8^ОС во Гостивар, односно Кичево. Максималните температурни разлики од најниската до највисоката температура, меѓу зимскиот период (просек 0.2, односно -2.2^ОС на највисоките планини) и летниот период (просек 23^ОС) се движат и до 68^ОС.

Мразниот период просечно започнува во почетокот на ноември и трае до крајот на април со стварен број мразни денови од 86 и ледени денови 17. Просечните годишни количини на врнежи во Полог изнесуваат 954мм, а на Маврови Анови изнесува 1.103мм. Врнежите се најголеми во мај, а најмали во август. Вкупниот број на денови со врнежи изнесува 106 од кои 20% се врнежи од снег со тоа што снеговите се задржуваат непрекинато од 30 до 110 денови.

Правецот на ветровите е детерминиран од орографските услови. Доминантни ветрови се северниот со 153% и јужниот со 131%. Денови без ветер се 307% во годината.

Според климатско - вегетациско - почвените карактеристики, локалитетот припаѓа на зоната на дабовите шуми. Главната шумска заедница е претставена од асоцијација [*Quercetum frainetto-cerris macedonicum*] или шуми со италијански и турски даб. Помала површина во подрачјето на планинскиот превој Стража е завземена од букова шума (*Calamintho grandiflorae-Fagetum*). Важноста на оваа шума може да се види преку нејзиниот биодиверзитет и вредноста на пределот, додека економската важност е помала во споредба со околните дабови шуми кои покриваат големи подрачја. Во рамките на коридорот на патот, се

одделуваат подрачја за кои е анализирана биолошката разновидност: Сува Гора и Буковиќ.

Главната шумска заедница е претставена од асоцијација [Quercetum frainetto-cerris macedonicum] или шуми со италијански и турски даб. Помала површина во подрачјето на планинскиот превој Стража е завземена од букова шума (Calamintho grandiflorae-Fagetum). Важноста на оваа шума може да се види преку нејзиниот биодиверзитет и вредноста на пределот, додека економската важност е помала во споредба со околните дабови шуми кои покриваат големи подрачја.

Во рамките на коридорот на автопатот А2, делница Гостивар-Кичево, се одделуваат следните подрачја за кои е анализирана биолошката разновидност: Сува Гора и Буковиќ.

Сува Гора

На југоисток од Гостивар се среќаваат нешто позачувани состојби од оваа шума. Од сите дабови шуми, најдобро се сочувани мезофилните горунови шуми (Orno-Quercetum petraeae Em) кои за Сува Гора не се многу карактеристични, но се добро развиени на југ и југоисток од Гостивар. За разлика од тоа, на другите страни на котлината Шар Планина и Буковиќ се многу повеќе распространети. Од шумската вегетација, најмногу се застапени буковите шуми и тоа подгорската (Festuco heterophyllae-Fagetum Em) и горската (Calamintho grandiflorae-Fagetum Em) букова шума. Се развиваат над 1100 м.н.в., но и тие се под силен антропоген притисок (силно економско искористување).

Тревестата вегетација по билото на Сува Гора е претставена со затворени и отворени субалпски пасишта на варовничка подлога. Од аспект на биодиверзитетот значајни се и стаништата на варовнички камењари и карпи.

Буковиќ

На Бистра кај превојот Стража се наоѓа и рефугијална шумска зона. На ова место се задржале значајни шумски заедници од кои најзначајна е заедницата на бука и габер со мечја леска.

Масивот Буковиќ очигледно поседува високи вредности од аспект на диверзитетот на безрбетниците, но затоа постојат мал број информации. Од овој простор се познати ендемичните видови: *Cychrus semigranosus montenegrinus*, *Carabus violaceus shardaghensis*, *Pterostichus brucki*, *Tapinopterus dochii*, *Molops rufipes steindachneri* и *Aptinus merditanus*. Највпечатлива е фауната на пештерата Ѓоновица во која се среќаваат троглобионти (*Ceutophyes bukoviki*) и троглофили. На карпите покрај влезот на пештерата живее локалниот ендемичен полжав *Euxinella radikae hristovskii*. Меѓународно значајни видови пеперутки се *Parnassius apollo* и *Parnassius mnemosyne*.

Масивот Буковиќ очигледно поседува високи вредности од аспект на диверзитетот на безрбетниците, но затоа постојат мал број информации. Од овој простор се познати ендемичните видови: *Cychrus semigranosus montenegrinus*, *Carabus violaceus shardaghensis*, *Pterostichus brucki*, *Tapinopterus dochii*, *Molops rufipes steindachneri* и *Aptinus merditanus*. Највпечатлива е фауната на пештерата Ѓоновица во која се среќаваат троглобионти (*Ceutophyes bukoviki*) и троглофили.

На карпите покрај влезот на пештерата живее локалниот ендемичен полжав *Euxinella radikae hristovskii*. Меѓународно значајни видови пеперутки се *Parnassius apollo* и *Parnassius mnemosyne*.

На подрачјето на коридорот на трасата на автопатот А2, делница од Гостивар до Кичево, не се застапени подрачја што тековно се заштитени со закон. Единствено повеќенаменско подрачје Јасен е лоцирано во поширокото опкржување, но не постои конфликт со распространувањето на трасата на автопатот и границите на ова заштитено подрачје. Анализираниот делница на автопатот А2 не навлегува во ниту едно заштитено подрачје.

На територијата на општина Гостивар се наоѓаат неколку национални заштитени и предложени подрачја за заштита, и тоа:

- Национален парк Маврово зафаќа околу 14.000 ха од територијата на општина Гостивар (трасата не навлегува во границите на Националниот парк)
- Шар Планина е предложена за заштита во категоријата национален парк, зафаќа околу 5400 ха од територијата на општина Гостивар (трасата не навлегува во границите на Националниот парк)
- Пештера Убавица е заштитена како споменик на природата (трасата се приближува до ова заштитено подрачје)

Како Значајни растителни подрачја (ЗРП) на кои може да се извршат влијанија од планираниот проект:

- Буковиќ - Стража (трасата се води по превојот Буковиќ)

На територијата на општина Кичево се значајни локалитетите Зајашка Река и пештера Слатино, кои се предложени за заштита.

Зајашка Река е локалитет предложен за заштита согласно Просторниот план. Не постојат публикувани податоци за причините за ставање на овој локалитет под заштита.

Со Решение на Националниот институт за заштита на спомениците на културата, пештерата Слатино е прогласена за споменик на културата во поранешна Југославија. Не е донесен акт за препрогласување на оваа пештера.

Единствено заштитено подрачје што може да биде загрошено од реализацијата на проектот е споменукот на природата - Пештера Убавица. Таа се наоѓа на планината Буковиќ, во близина на селото Горна Ѓоновица. Во поголемиот дел на пештерата, со исклучок на влезниот канал (85 м), присутен е постојан подземен водотек. Покрај многубројните и разновидни пештерски украси со кои изобилува пештерата, особено интересно е последното пештерско проширување (10 x 13 м), во кое се наоѓа подземен водопад висок 5-6 метри (Манаковиќ 1970, стр. 40). Во пештерата Убавица истражувана е и рецентната пештерска фауна, при што е регистриран ендемскиот претставник на родот *Seutnophies*, наречен *Seutnophies bukoviki* (Караман 1970: 244). Трасата на автопатот се приближува до пештерата но се води околу 100 метри повисоко од влезот во оваа пештера.

Следните објекти / локалитети може потенцијално да бидат загорени од извдбата на проектот:

- Археолошки локалитет Чукаре, село Длакин Дол, се наоѓа северно од селото, покрај постојниот пат Кичево - Охрид, на составот на Бачишка и Зајашка Река. Претставува населба со траги на континуирано живеење од праисторијата до средновековниот период. Локалитетот е прогласен за споменик на културата.
- Археолошки локалитет Градиште, во село Горна Бањица, се наоѓа на околу 500м. Јужно од селото, лоциран под доминантен рид западно од стариот пат за Кичево. Претставува утврдена населба од железно време, доцната антика и средновековниот период. Прогласен е за споменик на културата.

Генерално, загадувањето на воздухот е од сезонски карактер, што е поврзано како со метеоролошките услови (антициклонални состојби во денови со магла и температурни инверзии), така и со зголемена емисија на штетни материји, кога покрај индустриските капацитети и сообраќајот активни се и индивидуалните ложишта.

4. Карактеристики на можни влијанија врз животната средина

Влијанијата на патот врз животната средина во основа може да се подели на две фази: во тек на изградба и во тек на оперативна фаза.

Во фаза на изградба на делницата која е со ограничено времетраење, со самата работа на градежната механизација при изведување на градежните работи се очекуваат директни влијанија врз квалитетот на воздухот, водата, зголемено ниво на бучава, вибрации, прашина. Од друга страна, реализацијата на проектот е во функција на побрз, побезбеден и поефикасен транспорт на луѓе и стока што ќе придонесе кон побрз економски развој на регионот.

Во текот на изградбата можни се евентуални хаварии од истекување на масла и горива од градежната механизација и затоа предвидени се мерки за управување со градежните работи и сообраќајните операции, како при изградбата на самата траса и оклу неа, така и во текот на одржувањето и експлоатацијата на патот.

Во првата фаза се очекуваат следниве влијанија врз животната средина:

- Фугитивна емисија на прашина од градежните активности;
- Емисијата на издувни гасови од машини и механизација;
- Комунален, органски отпад, отпад од градежни активности (инертен отпад);
- Отпадни води произведени од страна на градежните работници/механизација;
- Бучава и вибрации од градежни машини.

Во фазата на експлоатација (оперативна фаза) ќе се јават негативни влијанија во однос на животната средина, како на пример:

- бучава и вибрации,

- емисија на полутанти во воздухот,
- загадување на водата и почвата,
- излевања на масти и масла при инциденти,
- и сл.

Преглед на индикативни потенцијални влијанија		
Вид на потенцијално влијание	изградба	експлоатација
Создавање на бучава	+	+
Влијание врз еколошките ресурси	+	+
Предел и визуелен ефект	+	-
Емисија на гасови	+	+
Прашина	+	-
Вода	+	-
Почва	+	-
Создавање на отпад	+	+
Нарушување на водени текови	+	-
Ризик од акцидент	+	+
Загрозување на културно наследство	+	-
Интензивирање на сообраќај	+	+
Складирање, ракување, транспорт или отстранување на опасни материјали и отпад	+	-

5. Дополнителни информации

Надлежен орган за издавање на дозвола – решение за оцена на влијанијата врз животната средина е Министерство за животна средина и просторно планирање – Управа за животна средина.

ПРИЛОГ 1
ЛИСТА ЗА ПРОВЕРКА ЗА УТВРДУВАЊЕ НА ПОТРЕБАТА ОД ОЦЕНА
НА ВЛИЈАНИЕТО НА ПРОЕКТОТ ВРЗ ЖИВОТНАТА СРЕДИНА

Прашања што треба да се земат предвид	Да/Не /?/Несоодветно(NA)(NA - доколку прашањето не е релевантно за конкретниот проект) Накратко да се опише	Дали ова ќе доведе до значајни влијанија? Да/Не/? – Зошто?
1. Дали изградбата, работењето или затварањето на проектот ќе содржи активности кои ќе предизвикаат физички промени на локалитетот (топографија, користење на земјиштето, промени во водните тела)?	ДА Ќе се извршу пренамена на шумско и земјоделско земјиште во градежно земјиште; ќе се промени микро-топографијата заради изведбата на трупот на патот, односно високи усеци / засеци. Потенцијално ќе се промени профилот на водните тела на локациите на премостувањата.	ДА Проектот ќе создаде трајна промена на користењето на земјиштето; промената на топографијата може да предизвика промена на одводнувањето на околниот терен; кај локациите на премостувањата може да се промени хидрауличкиот режим на реките.
2. Дали при изградба или работење на проектот ќе се користат природни ресурси како што е земјиште, вода, материјали и енергија, а особено ресурси што не се обновливи или се оскудни?	ДА Во фаза на градба ќе се користи чакал и песок од постојни каменоломи, материјали за градба, вода и енергија за механизација и работници	Да Чакалот и песокот не се обновливи ресурси, а каменоломите што ќе се користат извршуваат негативно влијание врз животната средина во областа; ќе се користат и фосилни горива.
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	
4. Дали проектот ќе произведува цврст отпад за време на изградбата, работењето или затворањето на инсталацијата?	ДА Отпад од расчистување на теренот (вегетација, вишок земјен ископан материјал), отпад од градење и рушење, како и комунален отпад од престојот на работници	НЕ Во фаза на градба ќе се генерира цврст отпад, инертен отпад и биоразградлив од вегетација. Не се очекуваат значителни влијанија.
5. Дали проектот ќе испушта загадувачки материји или некои опасни токсични или штетни супстанции во воздухот?	ДА Издувни гасови од механизација и товарни возила во градба и од мобилни извори (возила) во оперативна фаза	Не

Прашања што треба да се земат предвид	Да/Не /?/Несоодветно(NA)(NA - доколку прашањето не е релевантно за конкретниот проект) Накратко да се опише	Дали ова ќе доведе до значајни влијанија? Да/Не/? – Зошто?
6. Дали проектот ќе предизвикува бучава и вибрации или ослободување на светлина, топлинска енергија или електромагнетни зрачења?	ДА Во фаза на градба бучава од механизација, а во експлоатација од зголемен сообраќај	Не. Во областа на трасата не се застапени сензитивни рецептори.
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?	ДА Во фаза на градба од градилиштето, неисправна механизација, хаварији од несоодветно складирање	Не Доколку се применува добра градежна пракса, нема да се јават значајни влијанија.
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?	ДА Повреди на работа Сообраќајни несреќи на возилата на патот	НЕ/можни Со примена на стандарди и добра градежна пракса Почитување на сигнализацијата на патот
9. Дали проектот ќе доведе до социјални промени, како на пример во однос на демографијата, традиционалниот начин на живот, вработеноста?	ДА Ќе се намали времето на патување до најголемиот туристички локалитет во земјата – Охрид; ќе се вработува сезонски (во текот на изградбата) локалното население. Ќе се изведуваат придружни објекти заради обезбедување на услуги на патниците во зоната на автопатот.	ДА Се очекуваат значајни позитивни промени
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 со можност за кумулативни влијанија со други постоечки или планирани активности на локалитетот?	ДА Урбанизација на просторот, зголемување на вредноста на земјиштето, развој на туризам и зголемено присуство на луѓе	Не. Не се очекуваат кумулативни влијанија од слични активности
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?	ДА Пештера убавица	ДА Постои опасност од загрозување на оваа пештера од изведбата на автопатот, доколку не се предвидат соодветни мерки.
12. Дали постојат некои други области на или околу локалитетот кои се важни или чувствителни од еколошки	Не	

Прашања што треба да се земат предвид	Да/Не /?/Несоодветно(NA)(NA - доколку прашањето не е релевантно за конкретниот проект) Накратко да се опише	Дали ова ќе доведе до значајни влијанија? Да/Не/? – Зошто?
аспект, како на пример водни живеалишта, водотеци или други водни тела, крајбрежна зона, планини, шуми, а кои би можеле да бидат засегнати од проектот?		
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?	Не	НЕ
14. Дали постојат копнени, крајбрежни, морски или подземни води на или околу локалитетот кои би можеле да бидат засегнати од проектот?	ДА Подземни води во областа Гоновица	ДА Карстот има високи филтрациони карактеристики.
15. Дали постојат области или карактеристики од висока пределска или живописна вредност на или околу локалитетот кои би можеле да бидат засегнати од проектот?	ДА Буковиќ и Сува Гора	ДА Трајна промена на пејсажот
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?	Не	Не
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?	Не	Не
18. Дали проектот е на локација каде постои веројатност да биде видлив за голем број луѓе?	ДА Трасата на патот започнува наплатната рампа кај Гостивар и завршува кај Кичево.	Не. Теренот нема значајни визуелни вредности.
19. Дали постојат реони или карактеристики од историска или културна важност на или околу локалитетот што би биле засегнати од проектот?	Не	НЕ
20. Дали проектот е лоциран на празен простор (на кој никогаш немало градба), со што ќе дојде	ДА Просторот е шума, шикари и земјоделско земјиште	ДА На просторот до сега немало градежни активности и Проектот ќе

Прашања што треба да се земат предвид	Да/Не /?/Несоодветно(NA)(NA - доколку прашањето не е релевантно за конкретниот проект) Накратко да се опише	Дали ова ќе доведе до значајни влијанија? Да/Не/? – Зошто?
до загуба на празно(гринфилд) земјиште?		создаде трајна пренамена на земјиштето
21. Дали во моментот има некои употреби на земјиштето на или околу локацијата (на пример за живеалишта, градини, приватен имот, индустрија, трговија, рекреација, отворени јавни површини, објекти во заедницата, земјоделие, шумарство, туризам, рударство или каменоломи) што би можеле да бидат засегнати од проектот?	ДА Трасата на патот минува покрај населбите Долна Ѓоновица, Букојчани, Челиковци, Страгомиште, Грешница, Бачишка Река и Раштани Приватна и државна шума, и обработливо земјиште	ДА Ќе биде спроведена целосна експропријација и пренамена на земјиштето
22. Дали постојат планови за идни употреби на земјиштето на или околу локацијата што би можеле да бидат засегнати од проектот?	Да. Не е познато дали има вкрстувања на планираниот автопат и трасата на планираниот гасовод; исто така не е познато дали трасата преминува низ концесиски полиња за иexploатација на минерални сировини издадени по реализацијата на главните проекти.	Да. Можно е да треба да се изврши корекција на трасата за да се избегнат конфликти.
23. Дали постојат области на или околу локалитетот што се густо населени или изградени, а што би можеле да бидат засегнати од проектот?	ДА Градот Кичево	ДА Позитивно
24. Дали постојат области на или околу локалитетот што се зафатени од некои чувствителни употреби на земјиштето, на пример болници, училишта, верски објекти, објекти на заедницата, а што би можеле да бидат засегнати до проектот?	НЕ	
25. Дали постојат области на или околу локалитетот што содржат важни, високо квалитетни или оскудни ресурси како пример подземни води, површински води, шуми, земјоделско земјиште, рибници, туристички ресурси или минерали, а што би можеле да бидат засегнати до проектот?	ДА Пештера Ѓоновица; Буковиќ и Сува Гора; каменоломи за експлоатација на градежен камен, чакал и песок.	ДА 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 загадување или на штети врз животната средина, на пример каде	Не	

Прашања што треба да се земат предвид	Да/Не /?/Несоодветно(NA)(NA - доколку прашањето не е релевантно за конкретниот проект) Накратко да се опише	Дали ова ќе доведе до значајни влијанија? Да/Не/? – Зошто?
постојните законски стандарди за животна 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?	Очекувани земјотреси од 7 ⁰ МКС	Не. Регионот не е евидентирано како трусно подрачје

Прилог 2

ЛИСТА НА ПРОВЕРКА ЗА ОПРЕДЕЛУВАЊЕ НА ОБЕМОТ НА
ОВЖС: ПРАШАЊА ЗА КАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ПРОЕКТОТ

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, локацијата претрпува трајна промена на употребата на земјиштето	Да. Активноста ќе предизвика промена на постојниот начин на користење на земјиштето и ќе изврши промена во топографијата. Интензитетот на употребата на земјиштето потенцијално ќе се зголеми заради изведба на објекти во функција на автопатот: одморишта, бензински пумпи
1.2	Расчистување на постоечко земјиште, вегетација и градби?	Да	Ќе се отстранува вегетација за изведба на автопатот.	Да.
1.3	Создавање на нови употреби на земјиштето?	Да	Во ширина од најмалку 30 метри (дополнително ќе се примени употребата на земјиштето за површината на коридорот зафатен со усеци / насипи)	Да. Ќе се изврши пренамена на користење на земјиштето од шумски / земјоделско во градежно, согласно Проектот за инфраструктура
1.4	Предградежни испитувања, на пример ископ на дупки, тестирање на земјиштето?	Не	Овие активности би биле само за потребите на основниот проект, во делот на статика и геомеханички испитувања, ограничени само на локацијата на проектот.	Не. Истите ќе бидат ограничени само за потребите на проектот.
1.5	Градежни работи?	Да	Истите би биле ограничени по обем бидејќи проектот не бара интензивни работи. Ќе се однесуваат само на локацијата, без да се засегне опкружувањето.	Не. Ограничени се само на локацијата.
1.6	Работи на рушење?	Не		

1.7	Привремени локации што се користат за градежни работи или за сместување на градежни работници?	Да	За секоја поделница ќе се изведуваат градежни кампови. Можно е, дел од работниците, да не побаруваат сместување, бидејќи ќе бидат ангажирани од населбите во коридорот на трасата.	Да. На овие локации можни се умерени до значајни влијанија, во зависност од нивната локација.
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 автопат, за којшто ќе се реализираат поголем број на усеци и насипи	Да. Обемот на овие зафати ќе биде значаен (43 километри), а на места висината на усеците ќе надмине 20 метри.
1.9	Подземни работи кои вклучуваат рударски активности или изградба на тунел?	Не		
1.10	Работи на ревитализација?	Не		
1.11	Копање со багер?	Да	Ископите ќе се реализираат на бројни локации.	Да. Обемот на земјени работи ќе биде голем.
1.12	Крајбрежни градби, на пр. сидови крај море, пристаништа?	Не		
1.13	Крајбрежни објекти?	Не		
1.14	Процеси на производство?	Не		
1.15	Објекти за складирање на стоки или материјали?	Да	Во градежната фаза ќе има потреба од складирање на градежни материјали и градежна механизација. Складирањето ќе се врши во временни објекти, кои ќе се отстранат по завршувањето на градежните работи.	Значењето ќе биде умерено до значајно во зависност од локацијата на складирањето.
1.16	Постройки за третман или отстранување на цврст отпад или течни ефлуенти?	Да	Ќе се постават маслофаќачи, за третман и одведување на испирните води од коловозот, во текот на оперативната фаза	Значењето може да биде умерено до значајно, во зависност од локацијата
1.17	Објекти за долгорочно сместување на работници?	Да	Ќе бидат поставени градежни кампови	Да. На овие локации можни се умерени до значајни влијанија, во зависност од нивната локација.
1.18	Нов копнен, железнички или поморски сообраќај за време на изградбата или работењето?	Не		

1.19	Нова копнена, железничка, воздухопловна, водна или друга транспортна инфраструктура вклучувајќи и нови или изменети патишта и станици, пристаништа, аеродроми итн.?	Да	Се планира изведба на пристапни патишта, за локациите на кои не може да се користи постојната патна мрежа	Значењето може да биде умерено до значајно, во зависност од локацијата
1.20	Затворање или пренасочување на постоечки транспортни патишта или инфраструктура, што доведува до промени на движењата во сообраќајот?	Не	Имајќи предвид дека ќе се изведува нов автопат, нема да иа потреба од пренасочување на сообраќајот	Не
1.21	Нови или пренасочени далноводи или цевководи?	Не		
1.22	Зафаќање на водите, изградба на брана, подводен канал, прегрупирање или други промени на хидрологијата на водотеците или аквиферите?	Да	При изведбата на мостовите ќе се изврши времено пренасочување на реките	Не е значајно, бидејќи оваа мерка е временна.
1.23	Премини преку водотеци?	Да	Ќе се реализираат мостови	
1.24	Црпење или трансфери на вода од подземни или површински води?	Не		
1.25	Промени во водните тела или на површината на земјата кои влијаат врз одводот или истечните води?	Не		
1.26	Транспорт на персонал или материјали за градба, работење или затворање на објект?	Да	Истите би биле ограничени во смисла на времетраење (се очекува изградбата на проектот да биде околу 3 години, заради релативно тешките услови на изведба).	Не е значајно бидејќи има времен карактер.
1.27	Долгорочна демонтиража или затворање на инсталација или работи на враќање во задоволителна состојба?	Не	Нема да има, освен што ќе се отстрануваат градежните кампови	
1.28	Тековна активност за време на затворањето којашто би можела да има влијание врз животната средина?	Не		
1.29	Прилив на луѓе во одредена област било привремено било трајно?	Не		
1.30	Внесување на туѓи (надворешни) видови?	Да	Можно е да се внесат инвазивни видови со транспортните возила	Доколку се внесат инвазивни видови, значењето мже да биде умерено до значајно, во зависност од локациите на кои би се населиле инвазивните видови
1.31	Губење на автохтони видови или генетска разновидност?	Не		
1.32	Некои други активности?	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 земјоделско земјиште во околината на Гостивар и Кичево	Не. Долж трасата не се застапени големи површини под земјоделско земјиште.
2.2	Вода?	Да	Проектот предвидува употреба на мали и ограничени количини вода во текот на изградбата кои претежно ќе се транспортраат со цистерни.	Не. Вкупната употреба на вода ќе биде релативно мала.
2.3	Минерали?	Не		Не
2.4	Агрегати (песок, чакал, дробен камен)?	Да	За изведувањето на работите на трупот на патот ќе биде потребно бградување на песок и чакал.	Умерено до значајно: ќе биде потребно да се отворат нови, или да се користат постојни каменоломи и сепарации.
2.5	Шуми и дрвја?	Да	Во голема мерка автопатот минува низ шуско земјиште и спрема тоа ќе треба да се изврши сечење на шума	Умерено значење: подрачјето е богато со шума и се смета дека релативните влијанија во смисла на загуба на шума не би требал да се одразат значајно на постојниот шумски екосистем
2.6	Енергенци, вклучително електрична енергија и горива?	Да	Ќе се користи гориво за градежните машини (главно дизел). Гориво ќе користат и возилата што ќе сообраќаат на автопатот во текот на оперативниот период.	Влијанието во текот на градежната фаза не е значајно заради временскиот карактери на работите, а во оперативната фаза ќе се користи гориво континуирано од возилата. Заради тоа ова влијание во оперативната фаза е умерено.
2.7	Други ресурси?	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	Во текот на градбата ќе се користат адитиви и други потенцијално штетни материјали што се користат во градежништвото.	Не, заради временскиот карактер.
-----	--	----	---	----------------------------------

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	Можноста за појава на болести е минимална.	
3.3	Дали проектот ќе има влијание врз добросостојбата на луѓето, на пример преку промена на животните услови?	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?	Да	Можно е одреден број на вулнерабилни лица да бидат засегнати од експроприација на земјоделско земјиште.	Умерено, бидејќи ќе се обезбдува компензација на овие засегнати групи
3.5	Некои други причини?	Не		
4. Дали проектот ќе произведува цврст отпад за време на изградбата, работењето или затворањето на инсталацијата?				
4.1	Јаловина или рударски отпад?	Не		
4.2	Комунален отпад (отпад од домаќинства или комерцијален отпад)?	Да	Работата на проектот ќе резултира со создавање на отпад од градење и рушење (шут) комунален и комерцијален отпад.	Не. Овие текови на отпад ќе се управуваат локално се до предавање на надворешна лиценцирана фирма за конечно постапувања.
4.3	Опасен или токсичен отпад (вклучувајќи и радиоактивен отпад)?	Да	Дел од градежниот шут може да биде опасен отпад	Не. Количините би биле мали и ограничени. Со нив ќе се постапува на ниво на локација, се до предавање на надворешна лиценцирана фирма за конечно постапувања.
4.4	Друг отпад од индустриски процеси?	Не		
4.5	Вишок на производи?	Не		
4.6	Мил од отпадни води или други видови мил од третман на ефлуент?	Да	Ќе се јави отпаден талог од маслофаќачите	Влијанието не е значајно доколку соодветно се одржуваат маслофаќачите
4.7	Градежен шут или отпад од активности на рушење објекти?	Не	Градежен шут ќе се јави како резултат на изградбата. Во најголем обем ќе се јави вишок на ископан земјен материјал.	
4.8	Вишок (излишни) машини или опрема?	Не		
4.9	Контаминирано земјиште или друг материјал?	Не		
4.10	Отпад од земјоделски активности?	Не		

4.11	Некој друг цврст отпад?	Да	Ќе се јави виок ископан земјен материјал што ќе треба да се отстранува на посебни одлагалишта	Умерено, во зависност од локацијата на одлагалишта та.
------	-------------------------	----	---	--

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 во текот на градењето и работењето	Ниско до умерено
5.2	Емисии од производни процеси?	Не		
5.3	Емисии од постапки со материјали што вклучуваат чување или транспорт?	Да	Во текот на изградбата ќе биде потребно да се транспортираат градежни материјали до локацијата на изградба. Вие емисии се дополнителни на оние што ќе се реализираат на самата локација на градбата.	Ниско значење, бидејќи станува збор за должина на автопатот од 43 километри.
5.4	Емисии од градежни активности вклучувајќи ги погонот и опремата?	Да	Во текот на градбата ќе се јават емисии од градежните машини.	

5.5	Прашина или миризби од постапувањето со материјали вклучувајќи градежни материјали, отпадни води и отпад?	Да	Ќе се јави прашина од градежните работи Отпадни води може да се јават од престојот на работниците.	Ниско, заради временитот карактер на изградбата.
5.6	Емисии од инцинерација на отпад?	Не		
5.7	Емисии од горење на отпад на отворен простор (на пр. искинати материјали, градежен шут)?	Не		
5.8	Емисии од некои други извори?	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 градежните машини во текот на изградаба и од мобилните извори (возилата) во текот на експлоатацијата	Не. Нема да има чувствителни рецептори долж трасата.
6.2	Од индустриски или слични процеси?	Не		

6.3	Од градежни работи или работи на рушење?	Да	Градежните активности неопходни за воспоставување на објектите на локацијата, ќе бидат придружени со создавање на одредено ниво бучава.	Не. На локацијата на проектот каде што ќе се изведуваат градежните активности не се застапени чувствителни рецептори
6.4	Од експлозии или натрупување?	Да	За изведба на повисоките усеци на карпести терени (мермери, шкрилци итн.) можно е да биде потребно минирање.	Не. На локацијата на проектот каде што ќе се изведуваат градежните активности не се застапени чувствителни рецептори.
6.5	Од градежни активности или сообраќај во функција на работата?	Да	Буава ќе се јави од градежните машини во текот на изградба и од мобилните извори	Не. Нема да има чувствителни рецептори долж трасата.
6.6	Од системи за осветлување или разладување?	Не		
6.7	Од извори на електромагнетно зрачење (да се земат предвид влијанијата врз блиската чувствителна опрема и врз луѓето)?	Не		
6.8	Од некои други извори?	Не		

7. Дали проектот ќе доведе до ризици од контаминација на земјиштето или водата од испуштања на загадувачки материи 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	Контаминација е можна само во услови на инциденти и хаварии	Ниско. Ќе се применуваат мерки за управување со хемикалии, масти и масла.
7.2	Од испуштање на отпадни води или други ефлуенти (третирано или нетретирано) во вода или во земја?	Да	Во текот на изградбата ќе има потреба од испуштање на фекални отпади во води од престојот на работниците. Во текот на работењето ќе се испуштаат испирни води од коловозот (во случај на врнежи), по нивен третман во маслофаќачи	Ниско. Можно е влијанието во фазата на раотењето да биде умерено, доколку не се врши соодветно одржување на маслофаќачите.
7.3	Преку таложење на загадувачки материи емитирани во воздухот на земја или во вода?	Да	Можно е да се јави исталожување на материи концентрирани во воздухот како резултат на емисиите во воздухот од мобилните извори во текот на работењето.	Ниско, во ограничен опсег (до максимум 150-200 метри) растојание од коловозот.
7.4	Од некои други извори?	Не		

7.5	Дали постои ризик од долготрајна акумулација на загадувачки материи во животната средина од овие извори?	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	Може да се јават инциденти заради присуство на експлозив, масти, масла, адитиви и други потенцијално токсични материјали.	Веројатноста постои, но може да се избегне со употреба на добра градежна пракса.
8.2	Од настани надвор од границите на вообичаената заштита на животната средина, на пр. откажување на системите за контрола на загадувањето?	Не		
8.3	Од некои други причини?	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 д лизгање на кземјитето. Проетот дури може да предизвика лизгање на земјиштето, доколку не се изведени соодветно усеците, системите за одведување на површински води од околниот терен.	Ниско. Влијанијата може да се избегнат со 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		
9.2	Преку преселба на луѓе или рушење на домови или населби или на објекти во населбите, на пример училишта, болници, социјални установи?	Не		
9.3	Преку населување на нови жители или создавање на нови населби?	Не	Проектот не е од таков размер да предизвика вакви промени.	
9.4	Преку упатување на поголеми барања до локалните установи или служби, на пример во врска со домувањето, образованието, здравството?	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	Проектот овозможува создавање на нови работни места, во текот на градбата	Ниско значење, заради времениот карактер на новите вработувања.
9.6	Некои други причини?	/		
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.?	Не	Проектот не е од таков размер да предизвика вакви промени. Неговата реализација би можела да предизвика поддршка или развој на други стопански активности кои би биле логистичка поддршка на проектот, но во умерени размери.	
10.2	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: <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 овој момент не постојат доволно информации за да може да се оцени ваквиот развој во иднина.	
10.3	Дали проектот ќе доведе до грижа за локацијата по престанокот на работата на инсталацијата којашто би можела да има влијание врз животната средина?	Не		
10.4	Дали проектот ќе овозможи идни проекти?	Да	Реализација на проектот би можела да предизвика поддршка или развој на други стопански активности кои би биле логистичка поддршка на проектот, но во умерени размери.	
10.5	Дали проектот ќе има кумулативни ефекти поради близината до други постоечки или планирани проекти со слични влијанија?	Не		

Изготвиле:

Дарко Михајловски, Простор ДОО, Куманово

Сашка Богданова Ајцева, Советник за животна средина во ЈПДП

Контролирал: Злате Манев, Раководител на сектор за инвестиции во ЈПДП

Одобрил: Игор Митренцев, В.Д. Помошник Директор за инвестиции во ЈПДП