

НЕ-ТЕХНИЧКО РЕЗИМЕ

СТУДИЈА ЗА ОЦЕНА НА ВЛИЈАНИЕТО ВРЗ ЖИВОТНАТА СРЕДИНА ОД ИЗГРАДБА НА АВТОПАТ А2, ДЕЛНИЦА ТРЕБЕНИШТЕ-СТРУГА

Со Проектот изградба на државен пат А2, делница Требеништа-Струга, ќе се надгради државниот пат А2 на ниво на автопат. Оваа траса се движи низ територијата на општините Дебарца и Струга.

Оцена на влијанието врз животната средина во Република Македонија се спроведува во согласност со членовите од 76 - 94 од “Законот за животна средина” на РМ бр. 53/05; 81/05; 24/07; 159/08; 83/09; 48/10; 124/10; 47/11, 123/12, 93/13, 187/13 42/14, 44/15, 192/15 и подзаконските акти кои произлегуваат од законот.

Еден од најважните делови пропишани со законската регулатива за Оцена на влијанието на проектот врз животната средина е учеството на јавноста, со цел да бидат консултирани општините, невладините организации и сите заинтересирани, засегнати страни.

Влијанијата врз животната средина можат да бидат врз луѓето, биолошката разновидност, почвата, водата, воздухот, други природни ресурси, климата, историското и културното наследство и нивната интеракција.

Потребата од изработка на Студија за оцена на влијанијата врз животната средина за инвестициони проекти е дефинирана со член 76 од Законот за животна средина (Службен весник на РМ бр. 53/2005, 81/0524/07; 159/08; 83/09; 48/10; 124/10; 47/11, 123/12, 93/13, 187/13 42/14, 44/15, 192/15), согласно членот 2 од 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). Во точка 7 од Прилог I на Уредбата утврдена е потребата од задолжителна изработка на Студија за оцена на влијанијата врз животната средина за автопатишта, 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 порамнет и/или проширен сегмент од патот има 10 км или повеќе во континуирана должина.

Реализацијата на проектот за изградба на автопат А2, делница Трбеништа-Струга ќе го намали времето за патување и ќе ја подобри безбедноста на сообраќајот меѓу Требеништа и Струга, а исто така ќе ја подобри патната врска со Република Албанија. Патната делница ќе се поврзе и со автопатска делница А2, Кичево - Охрид

која е во фаза на изградба. Овие проекти се дел од вкупната програма за подобрување на државната патна мрежа во југозападниот дел од Македонија.

Анализите на сообраќајот направени за потребите на подготовките за оваа автопатска делница предвидуваат фреквенција од вкупно 22.400 возила на ден во 2020 година (анализите се прават по предвидувања за сообраќајот според податоци кои се доставуваат до ЈПДП од броење на сообраќајот на одредени мерни места според што се прават проекции за идните состојби со сообраќајот на локацијата. Главни причини за реализација на Проектот се:

- ✓ Спроведување на барањата на Европската политика за транспорт и усогласување и интегрирање на националната сообраќајно-транспортна инфраструктура со Европската мрежа;
- ✓ Подобрување на врските исток-запад во државата како и меѓу Македонија и соседните земји;
- ✓ Овозможување на побрз и побезбеден транспорт;
- ✓ Зајакнување на локалната економија, вклучително и подобрување на условите за живеење на локалното население и овозможување на туристичкиот развој.

Проектот кој ќе се спроведува се протега на територијата на две општини во Југозападна Македонија, општините Дебарца и Струга. Значи засегнати општини од реализацијата на проектот за изградба на патната делница Требеништа – Струга се општините: Деабарца и Струга. Почетокот на делницата е во општина Дебарца од селото Требеништа, а крајот е кај градот Струга (општина Струга) до клучката. Патот ќе поминува низ селото Требеништа, ќе минува во близина на селата Волино, Мислешево, Моришта и ќе заврши во близина на градот Струга. Делот Требеништа - Струга од km 0 + 000,00 до km 8 + 072.00. Делницата ќе се изгради на државниот пат А2 кој е составен дел на Коридор 8.

Климата на регионот е модифицирана континентална клима, погодна за развој на земјоделското стопанство, особено полјоделството и овоштарството. Проектот за изградба на патниот правец А2, делница Требеништа - Струга на одредени места поминува преку реката Црн Дрим и канал на Река Сатеска, зафаќајќи го Охридско-Струшкиот регион кој го опфаќа Локалниот слив на Охридското езеро, река Сатеска, река Коселска и сливот на река Црн Дрим од истекот на Охридското Езеро до акумулацијата Глобочица кои припаѓаат на сливот на Јадранското Море што зафаќа 12,9 % од вкупните сливни подрачја. Функцијата на реките во смисла на создавање на живеалишта за растителните и животинските видови е под влијание за квалитетот на водите, автопурификациониот (самопочистувачкиот) капацитет и степенот на природност на водотекот. На предметното подрачје за автопатот, се застапени неколку постојани и повремени површински водотеци. Повремените текови во поголем дел од годината се суводолици со значителни димензии.

Во областа која е цел на проучување на студијата не постојат заштитени подрачја или предлог заштитени подрачја, а на околу 2,5 km е Охридското Езеро кое е споменик на природата. Областите кои што ги опфаќа овој Проект се дел од УНЕСКО.

Природното и културното наследство во Охридскиот регион се состои од стариот дел од градот Охрид и областа во близина на Охридското Езеро се дел од листата на УНЕСКО за светско наследство. Со цел да се промовира системот на заштитени подрачја, Република Македонија го прифати пристапот на еколошки мрежи. Во 2002 година, беше инициран развојот на Емералд мрежата во областите од посебен интерес за зачувување (ASCI). Не постои Емералд подрачје на планираната локација за изградба на автопатската делница.

Значајно подрачје за птици (IBAS), значајно подрачје за Растенија (IPAs) и примарно подрачје за Пеперутки (PBAs). Идентификувано е Примарно подрачје за Пеперутки од глобално значење во регионот во Струшкиот регион.

Анализите опфаќаат коридор со ширина од 500 m (250 m од секоја страна на трасата). Живеалиштата во областа на истражуваното подрачје според потеклото припаѓаат на две главни категории, природни и антропогени живеалиштата.

Од природните живеалиштата се застапени тревестите и водните живеалиштата. Според согледувањата на терен, антропогените живеалишта преовладуваат на локацијата, особено земјоделското земјиште. Поделбата на овие категории е направена врз основа на повеќе критериуми како што се: присуство на различни растителни заедници, дистрибуција, степен на деградација и геоморфолошки карактеристики. Сепак, за главен критериум е користена класификацијата на живеалишта според EUNIS3. За секое од живеалиштата се дадени: опис на растителната заедница; доминантни и чести видови растенија; фауна (претставена со 'рбетници – цицачи, птици, водоземци и влечуги, како и одбрани групи од без'рбетници – тркачи, скакулци, дневни пеперутки, пајаци и др).

На подрачјето долж линијата на проектот за инфраструктура и основен преокт за изградба на Автопат А2, делница Требеништа-Струга, регистрирани се голем број археолошки локалитети од различни периоди од развојот на материјалната култура, археолошки експонати, монети, експонати од етнолошко наследство, како и цркви, манастирски комплекси и икони.

Проектот за изградба на Автопат А2, делница Требеништа-Струга претставува еден од позначајните проекти во областа. Врз основа на собраните податоци може да се каже дека во непосредна близина на локацијата по целата должина на овој инфраструктурен проект, постојат значајни недвижни културни добра, на кои треба да се внимава при изградбата на автопатската делница.

Предметна област на проучување која што го анализира културното наследство се смета површината од околу 5 км од едната, односно другата страна на автопатот. Меѓутоа во оваа анализа се земени предвид и археолошки локалитети и културни споменици коишто може да се вон предвидените граници, но коишто се познати и имаат исклучително универзална вредност (ИУВ). Дел од културното наследство во Охридско-Струшкиот регион е впишано во Регистарот на УНЕСКО како Светско културно наследство, со акт од 1980 година, додека во Вилнус - Литванија на 30-тото заседание на Комитетот за светско наследство прифатена е номинацијата како

„природно и културно наследство на Охридскиот регион“ (2006 година). Во 2009 година, во Севилја, Шпанија, одредени се границите на регионот со природно и културно наследство, граници кои се определени и со Законот за управување со светското природно и културно наследство во Охридскиот регион.

Извршени се мерења на PM10 цврсти честички во амбиенталниот воздух во животната средина на локацијата на проектираниот автопат Требениште - Струга. Тестирањето на квалитетот на амбиентниот воздух во однос на PM10 прашина беше извршено од 24 до 25 Јуни 2015 година. Врз основа на овие резултати на индикативните мерења за PM10 во амбиентниот воздух во околината на село Требениште (Струга), може да се заклучи дека концентрациите се во опсегот на уставните гранични вредности за заштита на амбиентниот воздух. Покрај тоа што констатираната состојба со квалитетот на воздухот е на задоволително ниво, сепак е потребно постоење на мониторинг станици, лоцирани на територијата на општините за следење на емисиите од загадувачки материји во воздухот, со што навремено би се реагирало доколку дојде до зголемување на нивните концентрации над дозволеното, а во согласност со соодветниот и потенцијален индустриски развој и зголемување на авионскиот сообраќај во следните години.

Бучавата во опфатот на Проектот се генерира како резултат на сообраќајот. За утврдување на состојбата со нивото на бучава во животна средина предизвикана од патниот сообраќај на делницата направени се мерења и анализа од референтна лабораторија. Решавањето на проблемите што потенцијално ќе произлезат од сообраќајната бучава од проектираната автопатска делница се врши преку спроведување на препораки од План за управување со животната средина што е составен дел на Студија за оцена на влијанијата врз животната средина.

Врз основа на предходно оформената информациона основа за трасата на Автопатот разгледувани се повеќе варијанти. Алтернатива 1 трасата започнува на граничниот премин Кафасан. Меѓутоа, оваа концепција во својот дефинитивен облик многу ќе зависи од трасата на Автопатот на релацијата Подмоље – Требеништа – Мешеишта односно од локацијата на петелката меѓу овие две патни делници. Алтернатива 2 претставува алтернатива на варијанта 1 низ планскиот дел од трасата од Граничниот премин Кафасан до селото Заграчани односно до Струшко поле од варијанта 1. За разлика од Варијанта 1 која е скриена во долината покрај постојниот пат Варијанта 2 од граничниот премин Кафасан, ориентирана е десно кон превој со надморска висина блиска до оној од постојниот пат и терен сосема идентичен како и почетокот на варијанта 1. Во продолжение варијанта 2 се идентификува со варијанта 1, во колку со трасата на железничката пруга не се усвои поинаква концепција при обиколување на Струга која ќе важи и за варијанта 1. Алтернатива 3 како и варијанта 2 е алтернатива во планскиот дел од теренот. Оваа можност произлегла од истражување на теренот при што над туристичкиот локалитет Радожда е евидентирана поволна тераса за локација на трасата од Автопатот но и нов граничен премин Кафасан. За трасата од оваа варијанта разгледувани се две можности со пофорсирано спуштање кон туристичкиот локалитет Радожда и нејзино водење кон

Калишта поблиску до Охридското Езеро. Генерално варијанта 3 има значителни предности во однос на варијанта 1 и 2 овозможува со котата на новиот граничен премин. Меѓутоа, оваа варијанта е зависна од Албанската страна во смисол на нивна согласност за промена на граничниот премин. Ако биде избрана оваа варијанта како прифатливо решение од страна на консултантите и Инвеститорот во оваа фаза, Инвеститорот на соодветно меѓудржавно ниво ќе ги обави потребните консултации со што ќе се добие јасен концепт за разработка. Разгледуваните плански алтернативи се однесуваат на дефинирање на трасата, обемот и потребно ниво на квалитет на патот. Усвоената алтернатива е базирана на следните критериуми:

- Оправдана изградба на Автопатот со цел подигање на развојот на подрачјето;
- Сопственост на земјиштето и геодетски подлоги со цел издвојување на катастарските парцели;
- Геолошките и хидрогеолошките карактеристики, со цел да се избегнат зони во кои се застапени водопропустливи седименти;
- Ружата на ветрови;
- Постоене на земјиште со пониска катастарска класа, кое ќе се пренамени во градежно земјиште и на тој начин ќе се овозможи одржлив развој на општините, преку иницирање на изградба планираната траса, како основа за стопански развој.

Анализирани се алтернативи за поедини делници и донесено е решение за поволните алтернативи. Единствено алтернативите за заобиколување на селото Облешево или минување низ селото не се целосно анализирани, односно не е донесена одлука за поповолно решение. Од аспект на животна средина и човеково здравје, поповолна е варијантата со која се заобиколува селото Требеништа.

Подготовката на Студија за оцена на влијанијата врз животната средина ги зема во предвид влијанијата врз специфичните медиуми од животната средина и општествените влијанија од имплементација на предвидениот Проект за изградба на автопат А2, делница Требеништа – Струга. Трасата поминува претежно низ области со земјоделското земјиште. Таа нема да поминува низ населени места ниту шуми. Патот не лежи во границите на Националниот Парк Галичица, но од друга страна, подрачјето низ кое поминува е дел од областа на заштитеното светско наследство на УНЕСКО. Исто така, патот лежи и во преодната зона на прекуграничен биосферен резерват, кој е предложен од страна на МЖСПП на Република Македонија и Министерството за животна средина, шумарство и води на Република Албанија.

Во рамки на оваа Студија за ОВЖС е направен целосен опис на состојбата со животната средина, со фокус на земјиштето по должината на предложениот патен правец и деловите што ќе бидат погодени од Проектот, вклучително и биолошките вредности и ресурсите со биолошката разновидност. За да се одреди основната состојба, беа направени мерења на квалитетот на воздухот (суспендирани честички) и

бучавата по должината на трасата. Предлог трасата на патот не минува низ население места иако областа се користи за одгледување на земјоделски култури.

Состојбата на животната средина на подрачјето се карактеризира со следното:

- Планираната траса ќе зафати земјоделско земјиште;
- Квалитетот на воздухот е во рамките на дозволените вредности; ова тврдење се потпира на фактот дека на анализираното подрачје не се застапени индустриски капацитети, и освен сообраќајот не се застапени поголеми загадувачи на воздухот;
- Климата е погодна, правците на ветровите не ги загрозуваат околните населени места од диспергирање на загадувачки материји во воздухот;
- На потесната локација не се идентификувани ретки и загрозени видови на флората и фауната, ниту пак има заштитени и/или подрачја предложени да добијат статус на заштита;
- Пределот не поседува вредности што треба да се сочуваат;
- Застапени се два споменици и споменички целини што се предмет на заштита на културното наследство во непосредната околина на трасата.

Анализираните влијанија се систематизирани на следниот начин:

- Од имплементацијата на планот позитивно ќе се влијае на социо-економскиот развој на подрачјето;
- Влијанијата врз водите, почвата, пределот, бучавата, воздухот и климата и управувањето со отпадот можат да се минимизираат преку примена на соодветни мерки согласно елаборатите за заштита на животната средина што ќе се изготват во понатамошна фаза на планирање;
- Подземните води се потенцијално загрозени во текот на изградбата заради присуството на градежна механизација во услови на релативно висока водопропусност на почвата. Ова влијание е краткорочно и може да се избегне со добра градителска пракса, односно оптимално организирање на работата на градежните машини; Во текот на оперативната фаза отпадните води ќе бидат контролирани, и со предвидени технички решенија.
- Заради земјаните работи ќе се јави потреба од одлагање на вишокот ископан земјен материјал. Овие одлагалишта ќе бидат предмет на соодветно уредување, за да се спречи нарушување на пејсажот.
- Влијанијата врз флората и фауната не се значајни. Меѓу мерките кои ќе се превземат со цел заштита на флората и фауната спаѓаат и:
 - Избегнување на периодите на репродукција на видовите при реализацијата на градежните активности;
 - Концентрација и ограничување на површината на изградбата;

□ Рекултивација на деградираните подрачја зафатени со помошни објекти и времена инфраструктура во текот на изградбата;

□ Рационално водење на инфраструктурата;

□ Компензациони мерки за реставрација на локалните живеалишта итн.

- Влијанијата од незгоди, хаварии и технолошки катастрофи можат да се намалат со примена на добра градежна пракса;

- Утврдено е влијание врз културното наследство, и заради тоа при спроведувањето на градежните работи ќе се постапува согласно законските одредби што ја регулираат оваа материја.

Беше направен целосен опис на општествените влијанија, со фокус на аспектите на локалната економија и социјалниот аспект што ќе бидат засегнати со Проектот. Беа оценети влијанијата врз животната средина и општествените влијанија. Оцената ги вклучи следните аспекти: амбиентен воздух, вода, бучава и вибрации, биолошка разновидност со живеалишта и предели; локални заедници, вработување и егзистенција, пристап и отпремнина, културно наследство, општествен живот, здравје, заштита и безбедност (вклучувајќи ги безбедноста на патиштата и реагирање при итни случаи), ризик од поплави, како и прашањата за труд и работна сила. За секое влијание посебно ќе биде утврден степен на значење.

Посебно внимание се посвети на влијанијата врз заштитеното светско културно наследство и предложениот биосферен резерват, како и природните ресурси кои ги содржат. За време на оцената, се спроведени консултации со засегнатите страни во однос на овие заштитени подрачја. Врз основа на досега познатите информации, еколошките ризици на овој Проект најверојатно нема да бидат значителни и ќе може да се ублажат со типични градежни мерки за контрола. Клучните влијанија, најверојатно ќе се однесуваат на:

- Влијанија врз заштитеното светско наследство и биосферен Резерват;
- Ризик од загадување и седиментација на реките кои се влеваат во Охридското Езеро, за време на градежните работи;
- Емисии во воздухот и бучава во текот на изградбата и оперативната фаза на патот кои може да предизвикаат последици за флората и фауната.
- Социјалните влијанија, најверојатно ќе се однесуваат на:
- Влијание на експропријација на земјиштето врз сопственоста на земјиштето, поврзаноста на благосостојбата со користењето на земјиштето и земјоделството;
- Ризик од несреќи за време на изградбата;
- Безбедност на новоизградениот автопат (вклучувајќи ги безбедносните бенефиции од подобрувањето на патот);
- Непријатност од емисиите во воздухот и бучавата во текот на изградбата и оперативната фаза.

Влијанијата врз специфичните медиуми од животната средина ќе бидат елиминирани или ефективно намалени, доколку при изведбата на Проект за изградба на автопат А2, делница Требеништа - Струга бидат применети соодветни мерки за заштита дадени во студијава. Општо, со добра проектантска пракса и организирање на градилиштето може да се минимизираат голем дел од влијанијата што се идентификувани за фазата на надградбата. Исто така, преку методи на управување со животната средина во голема мерка ќе бидат ублажени влијанијата што се идентификувани за оперативната фаза.

Препорачаните мерки треба да се разгледаат во наредните фази на планирањето/проектирањето. На тој начин мерките за заштита на животната средина ќе се вградат во проектот и ќе бидат земени предвид при изведбата. За намалување на негативните влијанија од изведбата на планираниот автопат треба да се применуваат соодветни мерки за намалување, компензирање и ублажување на негативните влијанија врз животната средина утврдени со оваа Студија.

Генерално од проектот се очекуваат позначајни влијанија врз животната средина во текот на изградбата отколку во оперативната фаза. Овие влијанија можат да бидат избегнати во голема мерка доколку се применуваат методи на добра градежна пракса како што се:

- Да се подготват локациите на кои ќе се складираат горивата; тие треба да се чуваат во соодветни цистерни и на подлога која ќе биде непропустлива во случај на протекување на истите;
- Да се користи само земјиштето кое е одредено со проектот за градилиште;
- Да не се отвараат неконтролирани пристапни патишта на градилиштето, туку да се користат постојните полски патишта во граница на опфатот;
- Посебно внимание треба да се посвети на формирање на асфалтните бази. На делот каде што ќе се користи асфалтот, да се превземат мерки за заштита, за да се избегне негово навлегување во тлото, повремениите водотеци и подземните води;
- Исправноста на механизацијата која ќе се користи на градилиштето да е претходно сервисирана, да е целосно исправна, како не би дошло до несакани последици на градилиштето;
- Да се обезбеди постојано присуство на противпожарни апарати за спречување на пожар.

План за управување со животната средина (ПУЖС) обезбедува компилација на препорачани активности, организациски структури и процедури развиени во текот на оцената на влијанијата врз животната средина. Тие се сметаат како неопходни за адресирање на прашањата поврзани со животната средина и за минимизирање или елиминирање на влијанието врз природните, социјалните, културните и економските услови кои би можеле да резултираат од изградбата и / или работењето на рудникот.

Фокусот на ПУЖС е да се намалат потенцијалните влијанија кои произлегуваат од изградбата и активностите за одржување. Препорачаните постапки припаѓаат на голем број категории:

- Процедури кои треба да се следат во текот на оперативниот период (на пример: управување со гориво, отстранување на отпад, управување со водите, контрола на прашина, управување со сообраќајот, итн);
- Следење на фазата на работниот век, инспекција, вклучувајќи и известување.
- Процедури за итна реакција (управување со излевања, непредвидени мерки, итн)
- Следење оперативна фаза и по неа, контрола и известување.
- Процедури кои треба да се следат во текот на работењето (на пример: одржување, расчистување вегетација и сл);
- Процедури за управување со отпад (цврст неопасен отпад, опасен отпад и шут).
- Институционални / организациски аранжмани за спроведување на ПУЖС.
- Обука (персонал, градежен персонал, персонал за итни случаи, итн.)

Основна цел на овој План за управување со животната средина е да се обезбеди дека предвидените мерки со Студијата за оцена на влијанијата врз животната средина се рефлектирани во изведбеното решение за автопатот како и тендерската документација. Со Планот се утврдуваат мерките за намалување на штетните влијанија, како и надзорот / административните забрани што треба да се спроведат во текот на спроведувањето на проектот (за време на изградбата и експлоатацијата). Исто така предвидени се времетраењето, честотата и последователноста на сите мерки со цел тие да се интегрираат во вкупното планирање на изведувањето на работите.

За опис на дејствијата што треба да се преземат, ПУЖС предвидува и:

- Препорачано времетраење за спроведувањето на секоја активност.
- Страна / лице одговорно за обезбедување на спроведување на активности во рамки на утврден рок.
- Институционални аранжмани / организација, вклучувајќи линии за пријавување, идентификување на заедничка врска на лица / страни одговорни за извршување на секоја активност.
- Обезбедена е прелиминарна проценка на трошоците за спроведување на ПУЖС.

Сите пропишани мерки за намалување и спецификации, ќе бидат инкорпорирани, следени и применувани. Постои план за итно постапување во согласност со ПУЖС, како и стратегија за управување со отпад со цел максимизирање на можноста за повторна употреба и рециклирање на отпадните материјали. Изведувачот ја има

крајната одговорност за спроведување на ПУЖС, за осигурување сите активности да бидат во согласност со ПУЖС и каде што е потребно, спроведување на мерки за намалување / корективни акции. Изведувачот назначува квалификуван менаџер за животна средина за надзор на спроведувањето на ПУЖС. Ќе бидат подготвени голем број на извештаи кои ќе го документираат напредокот и спроведувањето на мерките за намалување и евентуалните неусогласености. Како кај сите водичи, и тука постои флексибилност во текот на примената, врз основа на реалните услови на локацијата. Сепак, се очекува процедурите содржани во рамките на ПУЖС да бидат проследени, за да се обезбеди висок степен на заштита на животната средина и на локалните жители.

Планот за мониторинг на животната средина има цел следење на ефектите од спроведувањето на планскиот документ. Планот за мониторинг ги следи ефектите врз животната средина и врз здравјето на луѓето. Планот треба да овозможи согледување на непредвидените негативни ефекти и превземање на соодветни дејствија за поправање на состојбата. Во случај на согледани негативни ефекти од спроведувањето на планскиот документ, органот кој го подготвува планскиот документ како и друго правно или физичко лице и здруженија на граѓани од областа на животната средина се должни за тоа да го известат органот на државна управа надлежен за работите од областа на животната средина.

Основните цели и бенефитот од мониторингот на ефектите врз животната средина се:

- следење на имплементацијата на активностите предвидени со планскиот документ;
- следење на имплементацијата на мерките за контрола на влијанијата;
- да се обезбедат податоци за понатамошно следење на состојбите во животната средина;
- следење на состојбата во животната средина со цел навремено согледување на непредвидените влијанија од имплементацијата на Планот и управување со истите;
- да се потврди дека со примена на мерките за ублажување се зголемуваат придобивките во однос на заштитата на животната средина;
- утврдување кои активности треба да бидат превземени за редуцирање на влијанијата врз животната средина.

Со цел да се изврши мониторинг на ефективност на Проектот за изградба на патниот правец А2, делница Требеништа – Струга, потребно е следење на поставените индикатори и нивниот развој со што ќе се потврдат целите на Проектот. За следење на индикаторите потребно е да се земат во предвид и податоците за тековната состојба на животната средина.

Следењето на состојбата на животната средина ја потврдува оправданоста и примената на предложените мерки за ублажување и нивната функционалност, што претставува голема придобивка во однос на заштитата на животната средина.

За да може Оцената на влијанијата врз животната средина од планови и програми соодветно да се имплементира, потребна е меѓуресорска соработка. Во процесот треба да бидат вклучени засегнатите страни, вклучувајќи ги Општините Струга и Дебарца, надлежните министерства, институции, невладиниот и приватниот сектор.

Оцената на влијанијата врз животната средина содржи информации за целите на животната средина утврдени со релевантни стратегии, планови и програми, а кои се тесно поврзани со Проектот за инфраструктура. Се утврдува состојбата на животната средина на подрачјето и во неговото пошироко окружување, со цел идентификација на можните повредливи медиуми за кои особено треба да се води сметка при реализацијата на Проект за инфраструктура за “Автопат”. Се разгледуваат и алтернативи во однос на трасите, намената на користење на земјиштето и стандардите за животна средина што би можеле да се применуваат.

Целите за дадената траса се:

- Остварување на заложбите за подигање на квалитетот на патната мрежа во Р.Македонија;

- Реализацијата на овој патен правец ќе се одрази позитивно на остварувањето на рамномерен социјален и економски развој на подрачјето;

- Создавање на услови транзитниот туризам да стане значаен извор на приходи;

- Развивање на одржлив развој врз база на трговско-деловните капацитети што ќе се реализираат;

- Можноста од позитивни ефекти од аспект на повисока организација и инфраструктурна опременост и уреденост на просторот.

Причината за изведба на Проектот е интензивирање на економскиот развој на Југозападниот регион преку подигање на квалитетот на сообраќајната инфраструктура, со што би се овозможило заживување на руралните области и поттикнување на развојот на туризмот, трговијата, малото стопанство и услужните дејности и др.

Во текот на надградбата ќе се овозможат сезонски вработувања и ангажирања на локалното население.

Заради карактерот на Студијата за Оцена на влијанијата врз животната средина, и утврдување на степенот на постигнување на целите на животната средина, воспоставени се индикатори, како составен дел од планот за мониторинг на животната средина што ќе треба да се спроведува во оперативната фаза на урбаниот опфат. Покрај индикаторите, утврдена е и честотата на мерењата и надлежните органи за спроведување на мерењето.

Избраните Изведувачи ќе треба да ги обезбедат потребните планови и процедури до ЈПДП на одобрување, пред започнување на изведба на градежните активности.