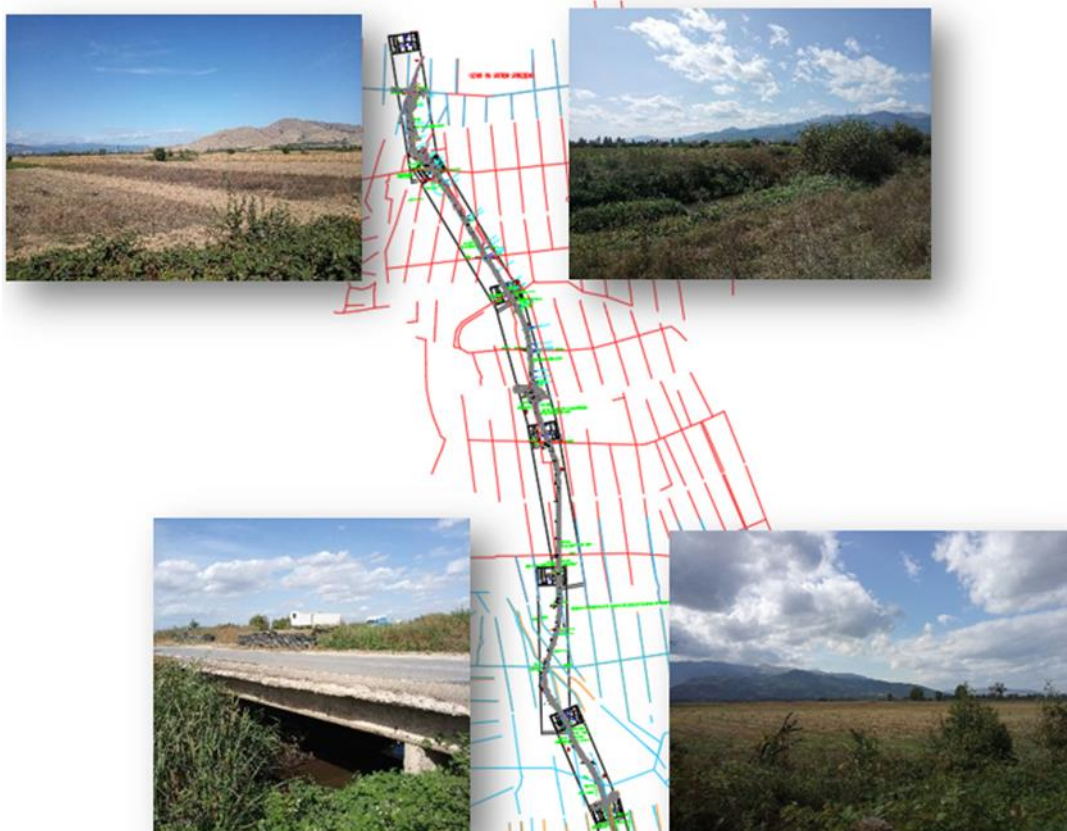


РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА
ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ДРЖАВНИ ПАТИШТА

ИЗВЕСТУВАЊЕ ЗА НАМЕРА ЗА ИЗВЕДУВАЊЕ НА ПРОЕКТ:

“Изградба на државен пат А3, делница Битола – граничен премин Меџитлија “



Октомври, 2020

Содржина

<i>Информации за инвеститорот</i>	3
<i>Карактеристики на проектот</i>	3
<i>Локација на проектот</i>	4
<i>Сегашна состојба на проектната локација</i>	8
<i>Технички карактеристики на проектот</i>	12
<i>Карактеристики на животната средина во околина на предметната локација</i> ..	17
<i>Карактеристики на можно влијание на проектот врз животната средина</i>	20
<i>Категорија на проектот</i>	27
<i>Дополнителни информации</i>	28
ПРИЛОГ 1	30

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:

Жоже Јовановски, Раководител на одделение на заштита на животната средина и социјални аспекти во Јавно Претпријатие за Државни Патишта

Даринка Митева, Советник во одделение на заштита на животната средина и социјални аспекти во Јавно Претпријатие за Државни Патишта

E-mail адреса: j.jovanovski@roads.org.mk; d.miteva@roads.org.mk

Web страна на инвеститорот: <http://www.roads.org.mk/>

Карактеристики на проектот

Предмет на овој проект е изградба на нов експресен пат А3, делница Битола – граничен премин Меџитлија, со вкупна должина од околу 22,15 km, во Пелагонискиот регион. Оваа патна делница всушност претставува источна обиколница на градот Битола или продолжување на постојниот магистрален патен правец од Прилеп кон Битола со магистрална патна делница, која од новопроектираната денивелирана крстосница лоцирана на постојниот патен правец на околу 2 км северно од Битола, продолжува на југ до постојниот граничен премин Меџитлија.

Во време на изработка на овој проект сообраќајната состојба е таква, што целокупниот (лесен и тежок) транзитен сообраќај на релација од Граничен премин Меџитлија кон Битола, а потоа кон Прилеп или кон Ресен и Охрид, минува низ центарот на град Битола или по некои магистрални градски улици, што многукратно го зголемува и отежнува нормалното функционирање на локалниот градски сообраќај и ја загрозува животната средина и квалитетот на живеење на населението. За надминување на оваа состојба се јавува потреба од определување на сосема нов патен правец, кој пред се би го преземал транзитниот сообраќај, односно сообраќај

кој што нема потреба од влегување во централното и пошироко подрачје на градот Битола, со што пред се би се зголемила, ефикасноста и брзината на транзитниот сообраќај, а во исто време многукратно би се намалил локалниот сообраќај, а со тоа ќе се намали и загадувањето на воздухот и емисиите на бучава во самиот град, како резултат на сообраќајот, а со тоа ќе се подобри и квалитетот на живеење на населението.

Еден од пофреквентните патни правци во Република Северна Македонија е патниот правец Прилеп - Битола, кој воедно претставува и делница од алтернативниот коридор Исток - Запад, кој од клучката Миладиновци на Коридорот К-10, преку Велес, до клучката Градско го следи, односно се поклопува со самиот Коридор К-10, од каде што преку Росоман, Прилеп, Битола, Ресен и клучката Требеништа, би се поврзал со Коридорот К-8, чија што делница од Кичево до Охрид во моментов е во изградба. Фактот, што во моментот во изградба е и патот Градско – Прилеп, како експресен пат, кој што на некои делници се гради со редуцирано автопатско решение, како и фактот што во соседна Грција од граничниот премин Меџитлија продолжува современ автопат поврзан со автопатско сообраќајна мрежа низ цела Грција, уште повеќе ја нагласува и дефинира, како потребна изградбата на делницата, што е предмет на овој проект.

Со изградбата на оваа патна делница, ќе се намали времето за патување, ќе се редуцира сообраќајот во градот Битола и ќе се овозможи автопатско поврзување со грчкото пристаниште Игуменица на Јонското море, од каде што постои траектно поврзување со Италија. Патниот правец од Битола до Градско ќе прерасне во делница, која ќе обезбеди безбедно одвивање на сообраќајот (сегашниот пат навистина претставува “црна точка”), што е во функција на економскиот развој на РСМ, како во нејзините граници, така и на соседните држави, што ја наметнува потребата од развиена сообраќајна инфраструктура мрежа, која овозможува подобри врски во регионот и пошироко.

Алтернативи

На ниво на Идеен проект при определување на најсоодветната/оптимална траса на новиот пат, првично разгледувани се неколку алтернативи, земајќи ги во предвид постоењите позначителни инфраструктурни ограничувања, како на пример постоењето на железничката пруга кон соседна Грција, повеќето современо

регулирани речни корита, водотеци и вештачки канали, локални и регионални асфалтирани патишта, како и подземна магистрална и секундарна инфраструктура од повеќе изградени и планирани системи. Позначајни веќе изградени системи се магистралниот гасовод, магистрални цевководни системи за снабдување на РЕК Битола, како и магистрални цевководни системи за наводнување во Битолско Поле.

Почитувајќи ги сите определени природни, антропогени, постојни и планирани ограничувања, на ниво на Идеен проект, во многу рана фаза определени се вкупно 12 (дванаесет) варијантни решенија на реално можно изводливи траси на експресен пат помеѓу двете зададени точки и истите се групирани, генерално во 3 (три) траси, кој што воглавно ги обединуваат карактеристиките на нивната просторна поставеност во однос на урбаното подрачје на градот Битола или траси насловени според својата просторна местоположба, **односно западна, средна и источна варијанта.**

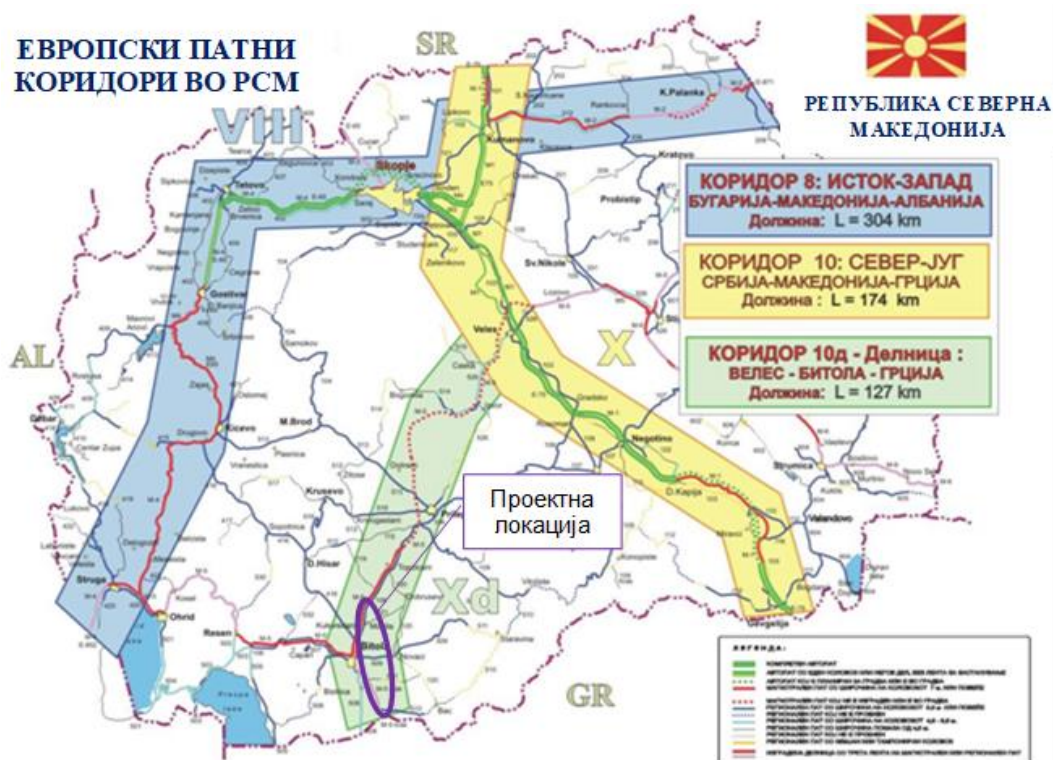
Сите анализирани варијантни решенија се соочуваат со истиот број на конфликти со поглавните инфраструктурни објекти, што значи дека разликите помеѓу нив се мали и занемарливи. Како повлијателна карактеристика е нивната вкупна должина. Варијантните решенија со покуса должина го покачуваат бројот на конфликти во урбаните средини, а воедно и нивната должина на минување низ урбанизираните подрачја.

Имајќи ги предвид сите анализирани околности, **заклучено е дека источната варијанта е убедливо најприфатливо решение за траса за понатамошна нејзина разработка, на ниво на проект за инфраструктура и основна проектна документација.** Оваа варијанта има не толку голема должина, нема ниту една колизија со градско и селско урбанизирано земјиште, не предизвикува рушење на постојни изградени објекти, не предизвикува експропријација на скапо градежно земјиште или на земјиште, на кое што му претстои идна интензивна урбанизација, потребните вкрстувања или разминувања со постоечки инфраструктурни објекти ги извршува со вештачки објекти - мостови со најмала можна должина, а при сето тоа е на блиска оддалеченост од урбаниот опфат на градот Битола.

Во следните фази од развојот на проектот ќе бидат објаснети и визуелно прикажани сите разгледувани варијанти и од аспект на заштита на животната средина и социјалните аспекти.

Локација на проектот

Предвидената проектна локација за изградба на патната делница претставува дел од паневропскиот сообраќаен коридор - Коридор Xd. Овој коридор се протега помеѓу Салцбург во Австрија и Солун во Р.Грција. Коридорот поминува низ Австрија, Словенија, Хрватска, Србија, Р.С. Македонија и Грција. Има четири ограноци: Ха, Хб, Хс и Хд. Коридорот Хд се протега помеѓу Велес - Прилеп - Битола - Лерин - Игуменица (“Егнатија”). Проектната локација во однос на Коридор X (Xd) е прикажана на Слика 1.

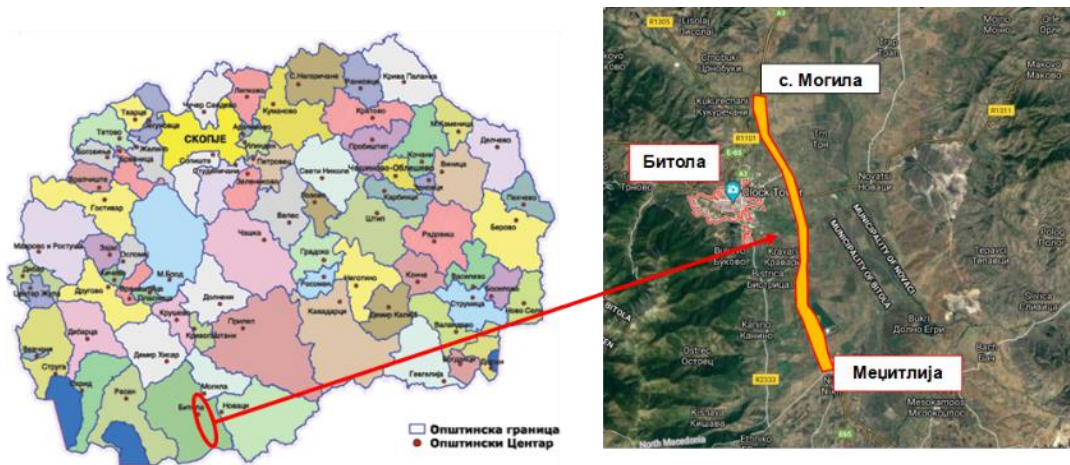


Слика 1 Карта од Европски патни коридори во Република Северна Македонија

Макролокација на проектот

Проектната локација претставува изградба на нов експресен пат, кој всушност претставува источна обиколница на градот Битола или продолжување на магистралниот патен правец од Прилеп кон постојниот граничен премин Меџитлија, со обиколување на градот Битола. Должината на делницата изнесува околу 22,15 км. Почетната точка на трасата почнува од постојниот магистрален пат Прилеп - Битола и завршува на граничниот премин Меџитлија со Република Грција.

На Слика 2 е прикажана макролокација на предвидениот експресен пат А3, делница Битола – граничен премин Меџитлија.



Слика 2 Мапа со макролокација на предметниот опфат експресен пат А3, делница Битола – граничен премин Меџитлија

Трасата на експресниот пат минува западно од седиштето на Општина Могила, во село Могила, а потоа останатиот дел од трасата минува источно од градот Битола во Општина Битола. Општината го зафаќа Битолското поле, кое е дел од јужното подрачје на Пелагонија, најголемата котлина во Р.С. Македонија. Градот се наоѓа на просечна надморска височина од 576 м н.м.в, а се искачува и на околните ридести падини и доаѓа до надморска висина од 700 м н.м.в. Во општината живеат 95.385 жители од кои над 77.004 живеат во градот Битола.

Микролокација на проектот

Предмет на проектното истражување е определување на сосема нов патен правец кој може да се дефинира како источна заобиколница на Битола, или продолжување на магистралниот патен правец од Прилеп кон Битола со магистрална патна делница која од новопроектирана денивелирана крстосница лоцирана на соодветниот патен правец на околу 2 километри северно од Битола продолжува на југ до постојниот граничен премин Меџитлија.

Трасата започнува на магистралниот пат Прилеп - Битола околу 2км северно пред Битола, минува по рамниот дел источно од Битола и завршува на постојниот граничен премин Меџитлија.

Должината на делницата изнесува околу 22.15 км. Стационажата почнува со уклопувањето во постојниот магистрален пат Прилеп - Битола, а завршува на граничниот премин Меџитлија.

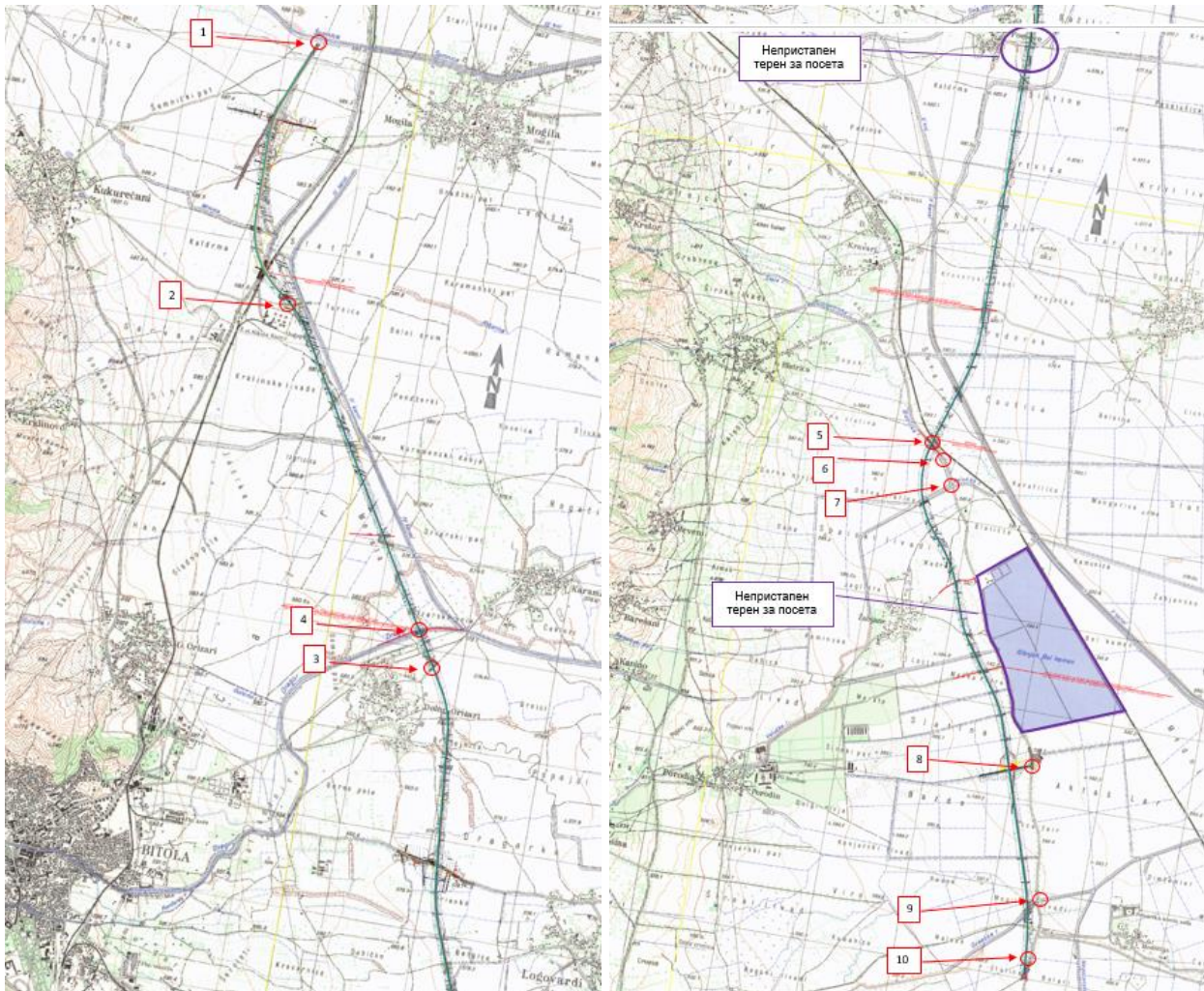
Сегашна состојба на проектната локација

На теренот предвиден за изградба на предметниот експресен пат, нема постојно патно решение, кое што би било искористено како помошен сообраќаен правец. Постојната сообраќајна ситуација е таква, што целокупниот транзитен сообраќај (тежок и лесен) на релација Грција (Меџитлија) - Охрид и Грција (Меџитлија) – Прилеп – Скопје, практично минува низ централното градско подрачје на Битола, по локален пат. Мешањето на транзитниот и локалниот и магистралниот сообраќај, како постојна сообраќајна ситуација, претставува голема пречка за нормалното сообраќајно функционирање на градот Битола.

Теренот, на целиот дел на трасата е рамничарски, со исклучиво земјоделска намена од двете страни на трасата.

На 25.09.2020 година, експертски тим (ангажиран од Ивеститорор) од областа на животна средина и социјални аспекти, извршија посета на проектната локација на трасата за изградба експресен пат Битола - граничен премин Меџитлија (во должина од околу 22,15 km). За време на посетата, беа направени фотографии по целата должина на трасата на патната делница, за да се утврди моменталната состојба на истата, да се идентификува присуството и локацијата на сензитивни рецептори (присуство и оддалеченост на населени места, реки, и сл.), да се утврди дали има некои значајни растителни или животински видови или критични хабитати долж / близу трасата на предметниот опфат и слично.

За времетраење на теренската посета беа посетени вкупно 10 (десет) точки. Мапа со точките, каде што се направени теренски фотографии од посетата, долж трасата на патот, прикажани се на Слика 3.



Легенда:

- Точка 1 – локација во близина на река Шемница;
- Точка 2 – локација со складиште на “Макпетрол”;
- Точка 3 – локација во близина на с. Долно Оризари;
- Точка 4 – локација во близина на река Драгор;
- Точка 5 – локација во близина на река Бистричка;
- Точка 6 – локација на вкрстување со постоечки пат и железница;
- Точка 7 – локација во близина на Велушка река;
- Точка 8 – локација во близина на ТИРЗ Жабени;
- Точка 9 – локација во близина на река Граешка и
- Точка 10 – локација во близина на граничен премин и с. Меџитлија.

Слика 3 Мапа со точки/локации на посета долж трасата на новата делница Битола-Меџитлија

Во продолжение следи приказ од теренските фотографии, по гореприкажаните точки/локации на посета.



а) теренски фотографии од Точка 1 – локација во близина на река Шемница



б) теренски фотографии од Точка 2 – локација со складиште на “Макпетрол”



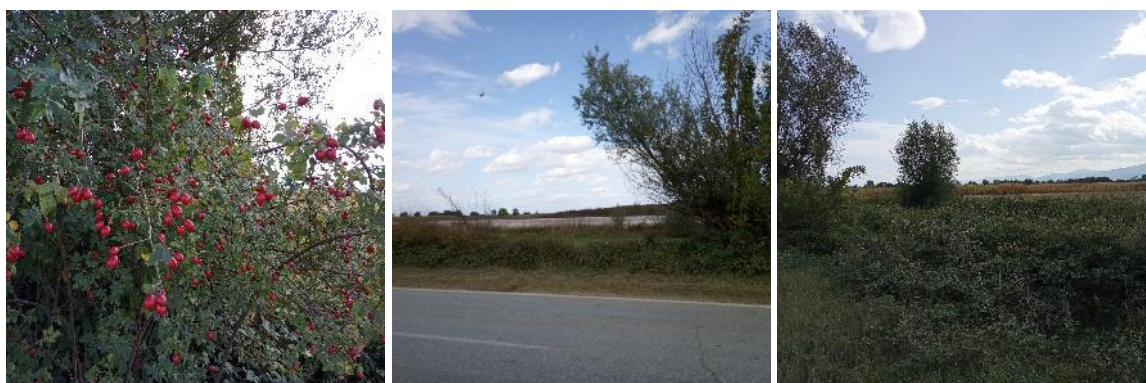
в) теренски фотографии од Точка 3 – локација во близина на с. Долно Оризари



г) теренски фотографии од Точка 4 – локација во близина на река Драгор



д) теренски фотографии од Точка 5 – локација во близина на река Бистричка



ѓ) теренски фотографии од Точка 6 – локација на вкрстување со постоечки пат и железница



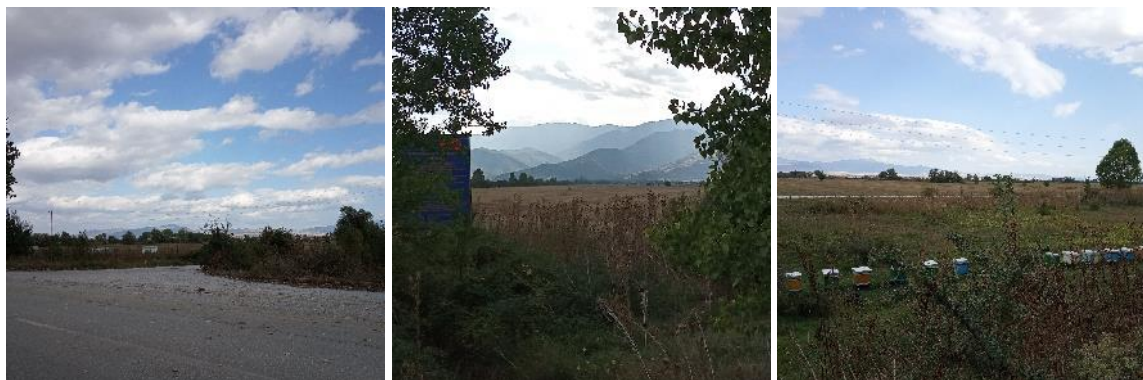
е) теренски фотографии од Точка 7 – локација во близина на Велушка река



ж) теренски фотографии од Точка 8 – локација во близина на ТИРЗ Жабени



з) теренски фотографии од Точка 9 – локација во близина на река Граешка



с) теренски фотографии од Точка 10 – локација во близина на граничен премин и с. Меџитлија

Технички карактеристики на проектот

Предметната траса на експресниот пат Битола – граничен премин Меџитлија започнува од магистралниот пат Прилеп - Битола (околу 2 км северно пред Битола), поминува по рамниот дел источно од Битола и завршува на постојниот граничен премин Меџитлија.

Според проектната програма, предметната делница од патниот правец треба да ги има следните параметри и гранични вредности (Табела 1):

Табела 1 Параметри и гранични вредности на предметната делница

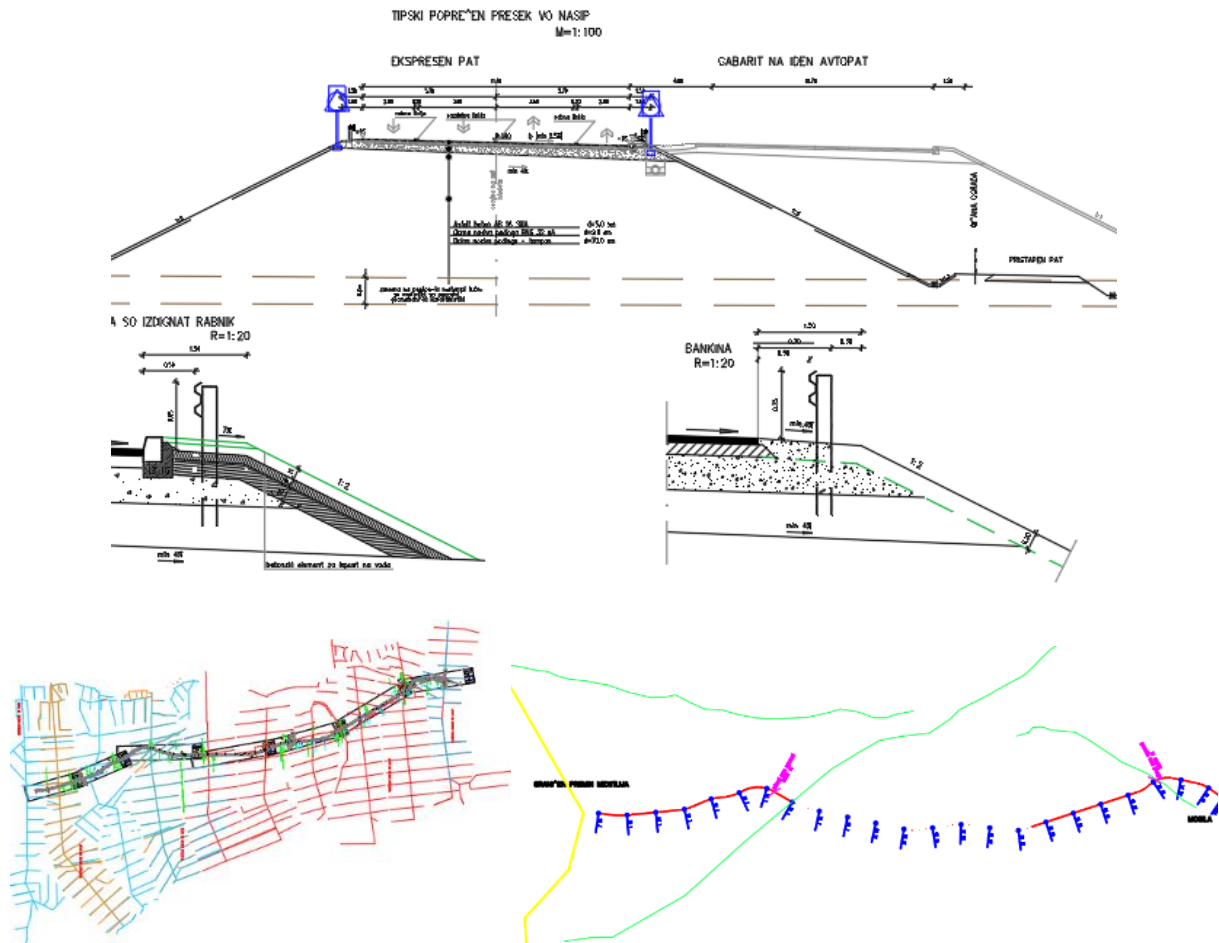
Параметри	Гранични вредности
предвидена брзина	130 (110) km/h
радиус на хоризонтална кривина	R минимум 850 m за брзина од 130 km/h
радиус на хоризонтална кривина	R минимум 550 m за брзина од 110 km/h
параметар на преодна кривина	A = 290 за брзина од 130 km/h
параметар на преодна кривина	A = 210 за брзина од 110 km/h
ширина на коловоз	(2 x 3.50 m) = 7.00 m
лента за застанување по потреба	(2 x 2.00 m) = 4.00 m
рабна линија до лента за застанување	(2 x 0.20 m) = 0.40 m
коловозен профил	11.40 m
банкини	1.50 m

Параметри	Гранични вредности
риголи	0.75 m
берма	1.00 m
планум во насип	14.40 m
планум во ископ	14.90 m
напречен наклон во правец	2.5 %
максимален напречен наклон во кривина	7.0 %
максимален подолжен наклон	4.0 %

Изведба на коловозната конструкција на предметната делница ќе се изведе со поставување на тампонски слој од дробен камен материјал (0/63 мм, со $d = 30$ см) и нанесување на асфалтен слој (АБ 16 СМА со $d = 5$ см) и битуменизиран носивен слој (БНС 32 со $d = 9$ см).

На новиот експресен пат се предвидува примена на заштитна жичана ограда (на 2 м од завршеток на косините, на ново проектираниот пат), со обезбедување на додатен експроприран простор од минимум 3 до 5 м, со кој ќе се овозможи пристап до земјоделските парцели од двете страни. Со предложеното проектантско решение се пресекуваат голем број на помали и поголеми површински канали за одводнување, кој што се континуирани, и располагаат со соодветни цевasti или почести пропусти, а од двете страни на новиот пат се предвидени подолжни канали, кои што се во функција на одводнување на коловозот и трупот на патот. Со проектното решение предвидени се доволен број на надпатници и подпатници, со што ќе се овозможи непречено и рационално поврзување, со сите постојни пристапни патишта, со кои се овозможува сообраќајна врска од двете страни на новопроктираниот пат.

Графички приказ на попречните профили и преглед на трасата на предметната делница се прикажани на Слика .



Слика 6 Графички приказ на попречни профили и преглед на трасата на предметната делница

Согласно проектните елементи во идејниот и инфраструктурниот проект, дефинирано е хоризонталното и вертикалното решение на трасата со должина од околу 22,15 км, со елементи на хоризонтални и вертикални заоблувања и со проектирана брзина од 130 км/ч.

Хоризонталното решение се карактеризира со примена на радиуси, поголеми од 875 м и преодни кривини поголеми од 110 м. Применетите елементи овозможуваат во најголема можна мера да се следи основниот правец на протегање на трасата, а тоа е север - југ. Трасата 2 (два) пати мостовски ја преминува постојната железничка пруга, при што во 1 (еден) случај исто преминува и преку постојниот патен правец.

Во најголем дел нивелетата на експресниот пат (иден автопат), со 1 (еден) до 3 (три) метри, повисоко го следи нивото на постојниот терен, што значи дека целосно е во насип, со што на ниту еден дел од патот класично гледано, не постои никаков ископ. Фактот, дека нивелетата за целата должина на новопроектираниот експресен пат се движи просечно во висински граници од вкупно 10 м и тоа највисока е на

почетокот кај граничниот премин Меџитлија, некаде околу половината, односно кај реката Драгор се спушта на своето најниско ниво, за да на крајот кај спојот со постојниот магистрален пат, повторно се искачи на ниво од својот почеток.

Наклоните на насипите се усвоени во сразмер 1:2. Покрај насипите по цела должина на новопроектираниот пат од двете страни на патот предвидени се канавки, а веднаш покрај нив, за околу 0,5 м над ниво на теренот, предвидени се паралелни земјани патишта за одржување на жичаната ограда и приод до земјоделските површини. На поедини места, односно таму каде што е неопходно, покрај овие земјани патишта, предвидени се земјани канали за одводнување.

Социо – економски карактеристики на предметното подрачје

Засегнати населени места од изградбата на експресниот пат Битола – ГП Меџитлија, се: Кукуречани, Крклино, Карамани, Долно Оризари, Логоварди, Поешево, Кравари, Бистрица, Жабени, Породин, Меџитлија и Лажец.

Вкупниот број на население, кое ги населува директно засегнатите подрачја, изнесува 7451 жители, согласно Пописот од 2002 година. Општина Битола се вбројува во општините со ниска стапка на наталитет, морталитет и природен прираст во Република Северна Македонија. Оваа состојба ја условува карактерот на миграции, природниот прираст на населението односно стапката на смртност. Во општина Битола бројот на евидентирани невработени лица, на 29.02.2020 година изнесувал 4868 лица, од кои 3869 лица се од руралните делови на општината, а 999 се од Градот. 35.1% од невработените се на возраст над 55 и 65 години. 43.9% од вкупниот број невработени лица се во категоријата без образование или со основно образование. Од нив во оваа категорија доминира стапката на машката популација (1151 мажи или 53.9%).



Слика 4 Засегнати населени места од реализацијата на проектот

Во засегнатите населени места од проектот, населението воглавно се занимава со земјоделство (одгледување на пченица, пченка, овошни и зеленчукови насади), сточарство (одгледување на ситен и крупен добиток, живина, потоа говеда, како и свињи, коњи, кози, овци и крави). Жителите на населените места своите приходи, покрај од земјоделски активности, ги реализираат и од вработување во неколку деловни субјекти, кои се во нивна непосредна околина: ЗК "Пелагонија", Фабриката за квасец и алкохол, "Пелистерка" АД, "ИМБ Млекара" Битола, "Пивара" Битола, Фабриката за шеќер "4-ти Ноември", "Синпекс" – Битола, "Идеал шипка", "Цермат",

"Сокотаб", АД "Металец" – Заштитно друштво, Заштитно друштво "Енигма", "Киро Дандаро", "Микена", "Лантана" 2, ГП "Пелистер", странската инвестиција "Кромберг и Шуберт" и други субјекти од услужни дејности, трговија на големо и мало, како и од текстилниот сектор. Исто така, дел од жителите се вработуваат и во индустриската зона Жабени каде има компании кои се од: металната индустрија, за производство на автомобилски кабли, за земјоделска механизација, за преработка на земјоделски производи, за производство на пелети и преработка на дрво. 51% од вработувањата во Општина Битола се реализираат во трговските, услужните дејности и во преработувачката индустрија.

Изградбата на обиколницата Битола – експресен пат Битола – граничен премин Меџитлија ќе има исклучително позитивно влијание врз социо – економскиот развој на регионот (Пелагонискиот), бидејќи патната инфраструктурна мрежа, претставува основен предуслов за развој на индустријата, стопанството, со можности за отворање на нови работни места и зголемување на вработувањата, олеснета и брза конекција помеѓу РС Македонија и Грција, побрз транспорт и размена на стоки и услуги, што директно ќе влијае на зголемување на стандардот на населението, подобрување на животната средина, подобрување на квалитетот на условите за живеење и намалување на економската миграција во регионот.

Карактеристики на животната средина во околина на предметната локација

Теренот на целиот дел на трасата на предметната делница е рамничарско - низински, со исклучиво земјоделска намена од двете страни на истата. Од аспект на висинска разлика, односно надморска височина на теренот, трасата започнува и завршува на кота 589 м н.м.в, а во нејзиниот среден дел, односно кај клучката на вкрстување со река Драгор и главниот одводен канал, е на најниска теренска кота од околу 579 м н.м.в. Тоа значи, дека од вкупната должина на трасата (околу 22 км), теренот постепено се спушта и искачува во висинска разлика од вкупно 10 м, односно поголемиот дел од трасата практично е хоризонтален.

Од аспект на геолошките карактеристики на предметната делница, застапени се алувијално и пролувијални седименти. Литолошките својства на теренот по должината на патниот правец се одликуваат со присуство алувијални и пролувијални

творби. Поширокото подрачје на предметната делница се наоѓа во рамки на геотектонската единица Западно-македонска зона.

Хидрографските облици на водите, реките и каналите карактеристични за проектната локација, се типични за изразито рамничарски предел и воглавно се продолжение на водотеци западно од трасата, кои што од повисокиот западен дел се сливаат кон рамниот Пелагониски дел. Гледано од север кон југ тоа се водотеците Митвица, Црничка река, Драгор, Голем канал, Стара река или Кривоворска река, Бистричка река, Велушка река и Граешка река. Овие водотеци, воглавно ги прифаќаат сите помали и погорни водотеци, чии краен реципиент е реката Црна. Во својот долен рамничарски дел на течење сите водотеци се регулирани, а постојат и голем број на површински поголеми и помали канали за површинско одводнување. Хидролошките карактеристики на теренот се одликуваат со појава на регулирано корито на река Драгор и неколку помали реки и површински канали за одводнување. Покрај ова на теренот се забележани и поголем број на бетонски шахти од ХМС за наводнување Стрежево.

Статичкото ниво на подземните води во различните подрачја на градот е различна и се движи од 0,5 м, па се до 6,5 м. Карактеристично за теренот, каде што воглавно се протега трасата на новиот пат е тоа, што нивото на подземната вода во влажниот временски период е скоро на ниво на теренот, а на места постојат и теренски депресии, каде што површината на теренот најчесто се наоѓа под нивото на подземната вода.

Климата во Пелагонискиот регион се одликува со ладни зими и многу топли лета. Во однос на температурата постојат големи температурни осцилации во текот на една година. Летните температури го достигнуваат својот максимум од +40°C, додека минимумот во зимските денови достигнува и до -30°C под нулата.

Врнежите овде се околу 600 мм, но сепак недоволни и неповолно распоредени во годината. Годишното количество на врнежи изнесува 643 мм во регионот на Битола. Во однос на инсолацијата, просечното годишно траење на сончевото зрачење, изнесува 2321 часа и тоа најдолго во месец јули со просечно 11 часа дневно. Пелагониската котлина се карактеризира со силни ветрови, најчесто од северен правец.

Од вегетациски аспект, долж трасата на предметната делница, најзастапени се земјоделски култури. Во рамки на земјоделските површини се среќава и рудерална вегетација: црн слез (*Malva sylvestris*), магарешки трн (*Onopordum acanthium*), итн. Долж речните корита, опфатени со проектот, најзастапена е крајречна/рипариска вегетација со претставници од: врба (*Salix sp.*), белата топола (*Populus sp.*), рогоз (*Typha latifolia*), итн.

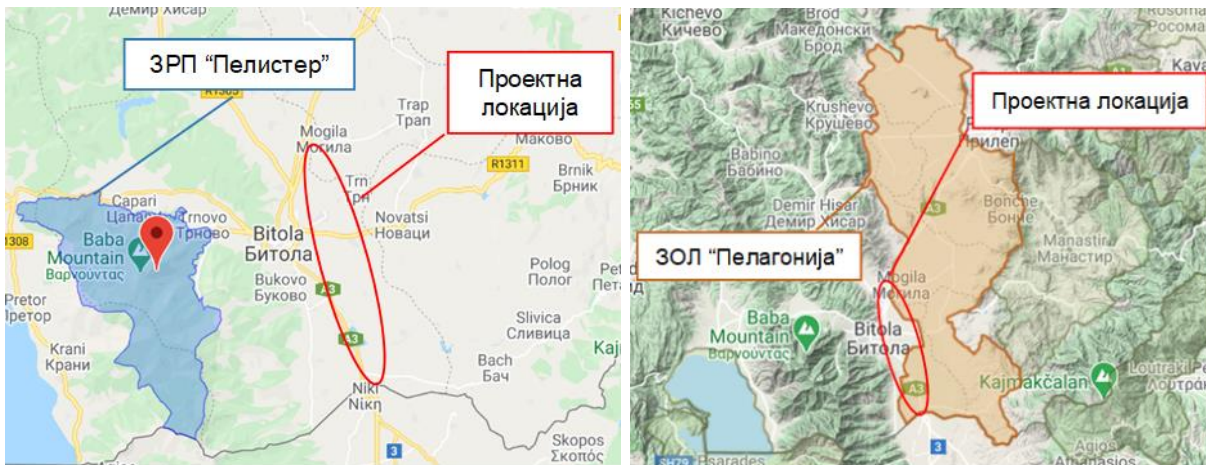


Слика 5 Дел од Хераклеа Линкестис, Битола

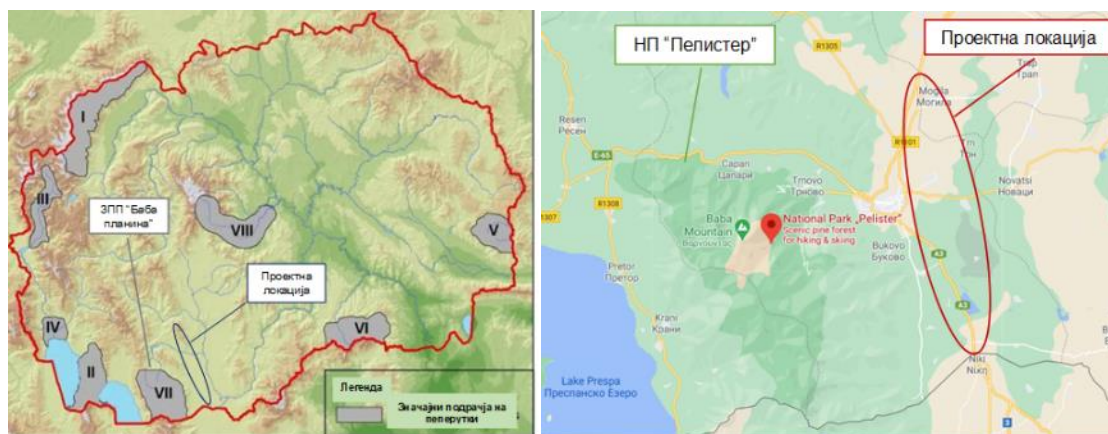
Околу 3,5 km западно од предметниот плански опфат, се наоѓа значаен објект од културно-историско значење – античкиот град "Хераклеа Линкестис" прикажан на **Error! Reference source not found.**

Дел од трасата на предметната локација припаѓа во Значајниот Орнитолошки Локалитет (ЗОЛ) "Пелагонија". Во пошироката околина на предметниот опфат, околу 8 km западно од проектната локација, се наоѓа Значајно Растително Подрачје (ЗРП) "Пелистер", Емералд подрачје "Пелагонија" (околу 10 km североисточно од проектната локација) и значајно подрачје на пеперутки (ЗПП) "Баба планина" (околу 6,5 km североисточно од проектната локација). Од особена важност е да се напомене, дека околу 6,5 km, југозападно од проектната локација се наоѓа Националниот Парк "Пелистер". Во прилог 1 е дадена карта на патната траса во однос на заштитени, предложени за заштита подрачја и меѓународно значајни подрачја.

На Слика 5 и Слика 6 е прикажана местоположбата на проектната локација, во однос на горенаведените значајни и заштитени подрачја на природата.



Слика 5 Местоположба на проектната локација во однос на ЗРП "Пелистер" и ЗОЛ "Пелагонија"



Слика 6 Местоположбата на предметниот опфат во однос на НП "Пелистер" и ЗПП "Баба Планина"

Краток опис на можните влијанија врз животната средина, при спроведувањето на проектните активности е престапен во следното поглавје.

Карактеристики на можно влијание на проектот врз животната средина

Од реализацијата на проектот за изградба на експресниот пат Битола – граничен премин Меџитлија, се очекуваат следните потенцијални влијанија: емисии во воздух, генерирање на отпад, емисии во води, емисии на зголемена бучава и вибрации, ризици за незгоди/несреќи и влијанија врз биодиверзитетот. Истите се очекува да бидат краткотрајни (за времетраење на фазата на изградба на патната делница) и од локален карактер.

Емисии во воздух - Емисии на прашина, испарливи органски соединенија (VOCs), CO₂, SO₂, NO_x и др. се очекуваат да се генерираат како резултат на градежните активности во фазата на подготовка на теренот и изградба на делницата:

расчистување на вегетацијата, ископот на земја - отстранување на површинската хумусна покривка во слој од околу 30 - 60 см, нанесување на слоеви на асфалт и користење тешка механизација, возила за транспорт и други транспортни средства и возила. Емисијата на издувни гасови ќе зависи од капацитетот на тешката механизација, бројот на користени возила и јачината на моторите со внатрешно согорување, количината и квалитетот на горивото, состојбата на моторите, фреквенцијата на движење и сл.

Генерирање на отпад - Ископ на земја, расчистување на траса од вегетација, подготовка на трасата, градежен шут, и слично, ќе бидат главните генерирани фракции на отпад, како резултат на изградбата на предметната делница. Исто така, можно е и истекувања на моторни масла и хемикалии од градежната механизација, која ќе се користи на трасата. Ова претставува потенцијален ризик од загадување на површинските води и почвата, преку депонирање на генерираните фракции на отпад во нивна непосредна близина (Петти канал,¹ река Драгор и други помали водотеци).

Емисии во води - Не се очекуваат емисии на загадувачки материи во води, освен во случај на инцидентно истекување на моторни масла или гориво од градежната механизација, која ќе се користи во фазата на изградба на патната делница. Поради непосредната близина на водните текови опфатени со проектот, забрането е депонирање на генериран отпад во близина на нивните речни корита.

Зголемена бучава - За време на градежните активности на изградба на патниот правец ќе се користи различна градежна механизација, машини и опрема, транспортни и други возила, кои ќе генерираат бучава и вибрации, како резултат на транспорт на градежен материјал и отпад, транспорт на работниците, изведување на планираните активности и слично.

Најизложени рецептори на зголемено ниво на бучава ќе бидат работниците (кои ќе работат долж трасата на делницата) и локалното население (кое ќе работи на земјоделските површини, кои се наоѓаат долж трасата на делницата).

Ризици за незгоди/несреќи – За времетраење на конструктивната фаза на проектот, опасности од неправилно ракување со механизацијата и опремата можат да настанат поради нестручност и недоволна обученост на работниците, како и при

¹ Од одводната мрежа на Пелагонискиот регион

неправилна употреба на алатот и опремата за работа како и недоволна информираност за опасностите што произлегуваат од неправилно постапување во оваа фаза. Опасности од субјективни причини, можат да бидат непридржување на вработените кон утврдениот режим на работа, недисциплина, невнимание, психофизичка неподготвеност за работа и сл. При изведувањето на изградба на патната делница, во близина на земјоделските површини, постои потенцијален ризик од повреди и несреќи на локалното население кое ќе работи на истите.

Во фазата на функционирање на оваа делница, постои потенцијален ризик врз здравјето и безбедноста на локалното население и патниците во возилата, како резултат на сообраќајни несреќи. Но со почитување на поставената сообраќајна сигнализација и примена на соодветни превентивни мерки, не се очекува појава на ризици од несреќи.

Биодиверзитет – При изведувањето на градежните активности за изградба на предметната делница, не се очекуваат значајни негативни влијанија врз биодиверзитетот на постоечките значајни и заштитени подрачја (описани во претходното поглавје). Можни се негативни, краткотрајни влијанија врз некои видови фауна (цицачи, влечуги, птици и сл.) од зголемена бучава од функционирањето на градежната механизација и движењето на возилата долж овој патен правец. Овие влијанија ќе бидат краткотрајни (во фазата на изградба) и со локално значење.

Културно наследство – При одвивањето на градежната и оперативната фаза на проектот, поради голема оддалеченост на археолошкиот локалитет, античкиот град "Хераклеа Линкестис", Битола, како и имајќи ја во предвид проектираната локација, не се очекуваат негативни влијанија врз културното наследство.

Од реализацијата на проектот за изградба на експресен пат Битола - граничен премин Меџитлија, се очекува појава на потенцијални негативни влијанија со низок до среден интензитет и опсег, кои имаат локално значење во фазата на изградба, како резултат на спроведената прелиминарна анализа на идентификуваните влијанија.

Освен генерирање на количини на отпад од редовно одржување на предметната делница и зголемено ниво на бучава од возилата, кои ќе ја користат делницата, во оперативната фаза не се идентификувани значајни негативни влијанија.

Во табелите кои се дадени во прилог (**Error! Reference source not found.**, **Error! Reference source not found.** и **Error! Reference source not found.**) е прикажана оценката на влијанијата од проектот врз различните елементи на животната средина и социо – економските елементи во фазата на изградба на предметната делница и при употреба на истата.

Табела 2 Леополд матрица – Идентификација на потенцијалните интеракции помеѓу проектните активности/ефекти и елементите на животната средина како и социјално - економските елементи – Фаза на изградба и оперативна фаза на експресен пат Битола- граничен премин Меџитлија

ПРОЕКТНИ АКТИВНОСТИ / ЕФЕКТИ		Физички и природни елементи на животната средина										Социјално – економски елементи				
		Хидролошка состојба - количини, поток или нивоа на реките, мали потоци, итн.	Жив свет и екосистеми	Предел и визуелни аспект	Сегашна или идна употреба на земјиштето	Снабдување со вода и/или енергија	Почви- количини, влажност, стабилност или ерозија на почвите	Квалитет на воздух	Квалитет на вода	Загадување на почви	Различни фракции на отпад	Безбедност и здравје при работа	Развој на општинската економија	Влијание врз културно наследство	Давање на квалитетна услуга на граѓаните	Заедница/ развој на регионот
Фаза на изградба	Отстранување на хумусен слој		x	x	x		x	x	x	x	x					x
	Нанесување на нафрлан камен	x		x	x		x	x	x		x					x
	Поставување на геокмпозит		x	x	x		x		x	x	x					x
	Вградување на тампонски материјал од дробен камен		x	x	x		x	x	x	x	x					x
	Вградување на минимум 3 (три) слоја на насип од дробен камен материјал	x	x	x	x		x	x	x	x	x					x
	Одводнување на теренот	x	x	x	x		x		x	x	x	x		x		
	Нанесување на асфалтен слој	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x
	Расчистување на проектната локација по завршување на градежните активности			x			x		x	x	x			x	x	x
Оперативна	Одржување на патот (расчистување на снег, одрони и сл.)			x		x		x		x	x	x		x	x	x

Табела 3 Оценка на влијанијата – Фаза на “Изградба на експресен пат Битола- граничен премин Меџитлија”

Оценка на влијанието – Фаза на изградбана предметната делница									
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
Заедница/развој на регионот	директно	(+)	голема	дисперзија	одложено	долгорочно	неповратно	сигурно	Регионално/ меѓународно

Табела 4 Оценка на влијанијата – фаза на користење (оперативна фаза) на предметната делница “ експресен пат Битола - граничен премин Меџитлија”

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	индиректно	(-)	мала	волумен	веднаш	долгорочно	неповратно	сигурно	локално
Предел и визуелен аспект	директно	(-)	голема	волумен	веднаш	долгорочно	неповратно	сигурно	локално
Квалитет на воздух	директно	(-)	голема	волумен	веднаш	краткотрајно	повратно	сигурно	локално
Квалитет на вода	индиректно	(-)	средна	волумен	веднаш	долгорочно	повратно	сигурно	локално
Загадување на почвата	индиректно	(-)	мала	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	(-)	мала	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

Мерки за спречување и/или ублажување на негативните влијанија

Во проектната документација 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.

Доколку се утврди потребата за ОВЖС, 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.

Се разбира, 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.

Категорија на проектот

Согласно Законот за животна средина (“Службен Весник” на РСМ бр. 53/05, 81/05, 24/07, 159/08, 83/09, 48/10, 124/10, 51/11, 123/12, 93/13, 42/14, 129/15, 192/15, 39/16 и 99/18), 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, 202/16), проектот за **“Изградба на експресен пат Битола - граничен премин Меџитлија“** 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 експресен пат Битола - граничен премин Меџитлија“** и истата ќе биде доставена до Министерството за животна средина и просторно планирање за одобрување.

Во Студијата за 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.

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

Датум на известувањето: _____

Изготвувачи на известувањето:

1. Одговорно лице:

Габриела Дуданова, ГИМ АД Скопје

Потпис:

Лупчо Аврамовски, Енвиرو Ресурси

Потпис:

**2. Јавно Претпријатие за државни патишта на Република Северна
Македонија**

Назначено лице за контакт: Јоже Јовановски, Раководител на
Одделелние на заштита на животната средина и социјални аспекти и
Даринка Митева, Советник на Одделение на заштита на животната
средина и социјални аспекти

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

Тел. 02 3118-044 лок.305 Факс: 02/3220 535

Е-mail адреса: j.jovanovski@roads.org.mk; d.miteva@roads.org.mk

Web страна на инвеститорот: <http://www.roads.org.mk/>

ПРИЛОГ 1

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

„Изградба експресен пат Битола - граничен премин Меџитлија“

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 значајни промени на проектната локација, бидејќи предвидената делница ќе се гради на нова локација, во област каде се наоѓаат претежно земјоделски површини.	Да. Проектните активности ќе предизвикаат значајни негативни влијанија на проектната локација, но истите ќе бидат краткотрајни за времетраење на фазата на изградба на предметната делница.
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 новиот пат, 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 делница, се очекува создавање на цврст отпад од градежните активности (ископ на земја и сл.); комунален отпад од работниците кои ќе работат на делницата, 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.
5. Дали проектот ќе испушта загадувачки материи или некои	Да. Се очекува емисија на издувни гасови (NO _x , CO, SO ₂ и PM ₁₀) од горивата кои ќе се	Не. Иако станува збор за изградба на нов патен правец, очекуваните негативни влијанија

Прашања што треба да се земат предвид	Да / Не / ?	Дали ова ќе доведе до значителни влијанија? Да/Не/? – Зошто
опасни, токсични или штетни супстанции во воздухот?	користат за возилата/ градежната механизација во фазата на изградба на делницата. Исто така, во оперативната фаза на делницата ќе има емисии на издувни гасови од возилата кои ќе го користат патот.	ќе бидат незначителни поради нивниот краткотраен карактер – се очекуваат да се појават во фазата на изградбата на патниот правец.
6. Дали проектот ќе предизвика бучава и вибрации или ослободување на светлина, топлинска енергија или електромагнетни зрачења?	Да. Се очекуваат емисии на бучава и вибрации при изведување на активностите за изградба на делницата, како резултат на работењето на градежната механизација, транспортните возила и други превозни средства. Во фазата на користење на патот исто така ќе има емисии на бучава од возилата кои ќе го користат истиот. Нема да има ослободување на светлина, топлинска енергија и електромагнетни зрачења.	Не. За времетраење на градежната фаза на патниот правец, најизложени рецептори на зголемено ниво на бучава ќе бидат работниците (кои ќе работат долж трасата на делницата) и локалното население (кое ќе работи на земјоделските површини кои се наоѓаат долж терасата на делницата). Влијанијата од бучава во оперативната фаза нема да бидат значителни, имајќи во предвид дека долж/ во близина на патот не се наоѓаат населени места.
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. Постои ризик од контаминација на почвата или површинските води релевантни за проектот (Петти канал, река Драгор и др.) во случај на инцидентно истекување на гориво од градежната механизацијата, транспортните возила, масла, бои кои ќе се користат во фазата на изградба на патот.	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.
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, постои ризик од појава на сообраќајни несреќи во фазата на изградба и фазата на користење на делницата.	Не. Инвеститорот ќе ги преземе сите неопходни мерки за заштита од несреќи со примена на стандарди и добра градежна пракса, како и поставување на соодветна сигнализација.
9. Дали проектот ќе доведе до социјални промени, како на пример во однос на демографијата, традиционалниот начин на живот, вработеноста?	Да, проектните активности ќе влијаат на побрзо и побезбедно патување во Пелагонискиот регион (а и пошироко), можност за нови вработувања и подобрување на животниот стандард, подобрување на животната	Да, проектните активности ќе доведат до позитивни промени во однос на безбедноста на сообраќајот, со што ќе се избегне влегување во централното и пошироко подрачје на градот Битола, а со

Прашања што треба да се земат предвид	Да / Не / ?	Дали ова ќе доведе до значителни влијанија? Да/Не/? – Зошто
	средина и здравјето на населението и намалување на економската миграција во регионот.	тоа ќе се зголеми ефикасноста и брзината на транзитниот сообраќај со што би се намалило загадувањето на воздухот и бучавата во самиот град.
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?	Да, реализацијата на проектот ќе го намали и скрати времето на патување, ќе се избегне влез во градското подрачје на Битола и ќе се овозможи автопатско поврзување со грчкото пристаниште Игуменица на Јонското море од каде што постои траектно поврзување со Италија.	Не. Не се очекуваат кумулативни влијанија од слични активности во регионот. Во ОВЖС процесот треба да се земат предвид прекуграничните влијанија поради близината на граничниот премин.
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. Дел од трасата на предметната локација припаѓа во Значајното Орнитолошко Подрачје (ЗОЛ) “Пелагонија”. Во пошироката околина на предметниот опфат (околу 8 km западно од проектната локација), се наоѓа Значајно Растително Подрачје (ЗРП) “Пелистер”, Емералд подрачје “Пелагонија” (околу 10 km североисточно од проектната локација), Значајно подрачје на пеперутки (ЗПП) “Баба планина” (околу 6,5 km североисточно од проектната локација). Од особена важност е да се напомене дека, околу 6,5 km југозападно од проектната локација се наоѓа Националниот Парк “Пелистер”.	Да. Можни се негативни влијанија врз орнитолошката фауна на дел од трасата, која се совпаѓа со ЗОЛ “Пелагонија”. Овие влијанија ќе бидат краткотрајни и од локален карактер и истите се очекуваат во фазата на изградбата на патниот правец. На останатите значајни/заштитени подрачја не се очекуваат негативни влијанија врз постоечкиот биодиверзитет.
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?	Да. На делови од трасата од патот поминуваат следните водни текови: Митвица, Црничка река, Драгор, Голем канал, Стара река или Кростоворска река, Бистричка река, Велушка река и Граешка река, V канал, и др.	Не.
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	Да. Можно е присуство на значајни видови птици на мал дел од трасата на делницата, бидејќи истата припаѓа во ЗОЛ “Пелагонија”.	Да. Можни се негативни влијанија врз орнитолошката фауна на мал дел од трасата, која се совпаѓа со ЗОЛ “Пелагонија”. Овие влијанија ќе бидат краткотрајни и од локален

Прашања што треба да се земат предвид	Да / Не / ?	Дали ова ќе доведе до значителни влијанија? Да/Не/? – Зошто
храна, одмор, презимување или преселба, а кои би можеле да бидат засегнати од проектот?		карактер и истите се очекуваат во фазата на изградбата на патниот правец.
14. Дали постојат копнени, крајбрежни, морски или подземни води на или околу локалитетот кои би можеле да бидат засегнати од проектот?	Да. На трасата на новиот пат, нивото на подземна вода во влажниот временски период е скоро на ниво на теренот, а на места постојат и теренски депресији, каде што површината на теренот најчесто се наоѓа под нивото на подземната вода.	Во техничката документација ќе се предвидат мерки за безбедно одводнување на околниот терен преку пропусти, со што ќе се минимизираат влијанијата. Ќе треба да се преземат мерки за заштита од поплави на патот.
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. Околу 6,5 km југозападно од проектната локација се наоѓа Националниот Парк “Пелистер”.	Не. Не се очекуваат негативни влијанија врз постоечкиот биодиверзитет на Националниот Парк “Пелистер” поради големата оддалеченост на НП и предметниот опфат.
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. Но постојат пристапни патишта до земјоделски површини кои со проектот треба бидат третирани со цел да не се прекине врската меѓу обработливите површини.
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. Се предвидува дека новата делница ќе ја користат голем број на луѓе, од регионот и пошироко.	Не.
19. Дали постојат реони или карактеристики од историска или културна важност на или околу локалитетот што би биле засегнати од проектот?	Да. Околу 3,5 km западно од предметниот опфат, се наоѓа значаен објект од културно-историско значење – античкиот град “Хераклеа Линкестис”	Не, бидејќи археолошкиот локалитет Хераклеја, Битола се наоѓа во пошироката околина на проектната локација (околу 3,5 km западно од предметниот опфат).
20. Дали проектот е лоциран на празен простор (на кој никогаш немало градба), со што ќе дојде до загуба на празно („гринфилд“) земјиште?	Да. Просторот е главно земјоделско земјиште	Да. На просторот до сега немало градежни активности и Проектот ќе создаде трајна пренамена на земјиштето.

Прашања што треба да се земат предвид	Да / Не / ?	Дали ова ќе доведе до значителни влијанија? Да/Не/? – Зошто
<p>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, земјоделие, шумарство, туризам, рударство или каменоломи) што би можеле да бидат засегнати од проектот?</p>	<p>Да. Предвидената траса на патот ќе поминува низ претежно земјоделско обработливо земјиште и во близина на индустриска зона.</p>	<p>Не. Овие активности нема да доведат до значителни негативни влијанија врз животната средина. Ќе биде спроведена пренамена на земјиштето и експропријација на земјиштето.</p>
<p>22. Дали постојат планови за идни употреби на земјиштето на или околу локацијата што би можеле да бидат засегнати од проектот?</p>	<p>Не.</p>	<p>Не.</p>
<p>23. Дали постојат области на или околу локалитетот што се густо населени или изградени, а што би можеле да бидат засегнати од проектот?</p>	<p>Не.</p>	<p>Не.</p>
<p>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?</p>	<p>Не.</p>	<p>Не.</p>
<p>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?</p>	<p>Да. Карактеристично за теренот каде што воглавно се протега трасата на новиот пат е тоа што нивото на подземната вода во влажниот временски период е скоро на ниво на теренот, а на места постојат и теренски депресији каде што површината на теренот најчесто се наоѓа под нивото на подземната вода.</p> <p>На делови од трасата, патот поминува во близина на следните водни текови: петти канал, река Драгор и др.</p> <p>Во селото Меџитлија има извор на минерална вода, фабрички погон за производство на минерална вода Пелистерка Битола.</p>	<p>Да, потребно е да се применуваат мерки за спречување и ублажување на влијанијата.</p>

Прашања што треба да се земат предвид	Да / Не / ?	Дали ова ќе доведе до значителни влијанија? Да/Не/? – Зошто
<p>26. Дали постојат области на или околу локалитетот што се веќе предмет на 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?</p>	<p>Не.</p>	<p>Не.</p>
<p>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?</p>	<p>Да, проектната локација, според постојната карта на сеизмичка реонизација на РСМ, припаѓа кон зона со VII⁰ и мал дел со IX⁰ MCS.</p>	<p>Не.</p>
<p>Резиме на карактеристиките на проектот и на неговата локација коишто укажуваат на потреба од ОВЖС.</p>		

ПРИЛОГ 2

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

“ИЗГРАДБА НА ЕКСПРЕСЕН ПАТ БИТОЛА - ГРАНИЧЕН ПРЕМИН МЕЏИТЛИЈА“

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОБВЖС	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 ќе се изврши трајна пренамена на употребата на земјиштето.	Да. Активноста ќе предизвика промена на користење на постојниот начин на користење на земјиштето и промена на топографијата.
1.2	Расчистување на постоечко земјиште, вегетација и градби?	Да	Ќе се отстранува вегетација за време на изведба на делницата.	Не, на трасата ќе се расчистува главно стрниште и ниска тревеста вегетација. На трасата нема шуми, ниту објекти за рушење.
1.3	Создавање на нови употреби на земјиштето?	Да	Ќе се промени употребата на земјиштето од земјодлеско во градежно.	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?	Да	На одредена локација треба да се постави градилиште за изведувачот и надзорот.	Не, проектот за градилиштето ќе биде одобрен од надлежни органи и ќе треба да ги исполни сите услови за заштита на животна средина.

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?
1.8	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 експресен пат за кој ќе се реализираат усеци и насипи.	Да. Обемот ќе биде значителен. Ќе се предвидат позајмишта и одлагалишта за вишок ископан материјал.
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 голем.
1.12	Крајбрежни градби, на пр. сидови крај море, пристаништа?	Не	Не	Не
1.13	Крајбрежни објекти?	Не	Не	Не
1.14	Процеси на производство?	Не	Не	Не
1.15	Објекти за складирање на стоки или материјали?	Не	Сите материјали за потребите на проектот ќе се лоцираат на градилиштето и по трасата на патот. Нема да има класични складишта.	Материјалите ќе бидат поставувани на определени локации по должината на трасата 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?	Да	За време на градбата ќе има зголемено присуство на градежна механизација која ќе влијае на околината, а во време на користење ќе има сообраќај. Сегашнот сообраќај во Битола ќе биде редуциран.	Не, во близина на локацијата нема населени места изложени на интензивна бучава.

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?
1.19	Нова копнена, железничка, воздухопловна, водна или друга транспортна инфраструктура вклучувајќи и нови или изменети патишта и станици, пристаништа, аеродроми итн.?	Да	Предвидено е изведба на нов експресен пат со 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	Се очекува со изградбата на експресниот пат дел од сообраќајот во Битола да се пренасочи на новиот пат.	Се очекува позитивно влијание од аспект на растеретување на сообраќајот во населените места и користење на брза магистрала.
1.21	Нови или пренасочени далноводи или цевководи?	Да	Со изградбата на новиот пат можно е да се јави потреба од дислокација на далноводи, цевководи и сл.	Не, сите дислокации ќе бидат решени со проектот.
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	Со тоа може да бидат загрозуени површинските води.	Да, ќе се земат во предвид влијанијата на изградбата на мостовите врз водите и ќе се применат мерки согласно водостопанска согласност.
1.24	Црпење или трансфери на вода од подземни или површински води?	Не	Единствено може да бидат засегнати подземните води чие ниво на одредени места е скоро д површината на теренот.	Влијанието може да биде умерено до значајно со оглед дека од една страна треба да се заштити квалитетот и нивото на подземните води, а од друга страна треба да се заштити трупот на патот од поплави.
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 високи подземни води, во Студијата за ОВЖС ќе се земат во предвид овие влијанија и предложат соодветни мерки.	Влијанието може да биде умерено и затоа треба да се предложат мерки за заштита на водите и заштита од поплави.
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

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?
1.27	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 земјоделско земјиште.	Да, бидејќи најголем 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	Не	Не
2.4	Агрегати (песок, чакал, дробен камен)?	Да	За изведувањето на работите на трупот на патот ќе биде потребно вградување на песок, тампон, агрегати, битумени и сл.	Умерено до значително, ќе се користат постојните каменоломи или сепарации, птоа асфатни и бетонски бази со дозволи од надлежен орган.
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 временскиот период на градежните активности
2.7	Други ресурси?	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?
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?				
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, овие материјали се во помали количини се користат во краток временски рок и под строго определени услови.
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 значајно доколку редовно се одржуваат маслофаќачите.

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?
4.7	Градежен шут или отпад од активности на рушење објекти?	Да	Градежен шут нема да се јави поради тоа што е нова градба и нема работи на рушење, но има работи на расчистување на теренот каде тој материјал треба соодветн да се одложи на одлагалиште.	Не. Соодветно ќе се постапува со вишокот на ископан земјен материјал.
4.8	Вишок (излишни) машини или опрема?	Не	Не	Не
4.9	Контаминирано земјиште или друг материјал?	Не	Не, но доколку се јави при инцидентни ситуации, истото може да се апсорбира во почвата, подземните или површинските води	Не, ќе се предвиди План за управување со инциденти, како и План за безбедност и здравје при работа.
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 материи 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.
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

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?
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, како и од сообраќајот за време на користење на патот.	Незначително влијание поради тоа што нема населени места во непосредна близина на трасата.
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. Влијанијата ќе бидат краткотрајни и подалеку од населени места и сензитивни рецептори.
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, за време на користењето на патот ќе има сообраќај.	Да. Влијанието може да се намали со правилно планирање и спроведување на транспортните активности.
6.6	Од системи за осветлување или разладување?	Да	Дел од клучките на експресниот пат треба да бидат осветлени	Не влијанието е локално и ќе се применат паметни светилки кои ќе штедат енергија и ќе се прилагодат на дневно/ноќната светлина.
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 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	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 (третирано или нетретирано) 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

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?
7.3	Преку таложее на загадувачки материји емитирани во воздухот на земја или во вода?	Да	Можно е да се јави таложее 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.
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, поплави и сл.	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

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?
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. Во време на користење ќе се скрати времето на патување, ќе се намали бучавата во населените места, ќе се подобри безбедноста во сообраќајот и ќе се зголеми економската активност во регионот и со соседна Грција.	Да. Ефектите ќе биде позитивни од овој проект.
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.?	Не	Реализацијата на проектот ќе предизвика развој и поддршка на други економски активности.	Проектот ќе влијае позитивно врз развојот на регионот. Кумулативните влијанија ќе бидат оценети во постапката за ОВЖС.
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 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 којашто би можела да има влијание врз животната средина?	Да	Проектот ќе има влијанија и во оперативната фаза која е долго трајна од временски аспект.	Новиот пат кога ќе биде пуштен во употреба ќе мора редовно да се одржува а со тоа да се води сметка и за заштита на животната средина.

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?
10.4	Дали проектот ќе постави преседан за идни случувања?	Да	Реализацијата на проектот може да предизвика поддршка или развој на други стопански активности.	Не во голема мера, освен што може да биде поттик за развој на регионот.
10.5	Дали проектот ќе има кумулативни ефекти поради близината до други постоечки или планирани проекти со слични влијанија?	Не	Не, не се очекуваат значајни кумулативни влијанија	Кумулативните влијанија ќе бидат оценети во постапката за ОВЖС. Со оглед на близината на граничниот премин треба да се води сметка и за прекуграничните влијанија во постапката за ОВЖС.

Прилог 1 Локација на патната траса во однос на заштитени, предложени за заштита и меѓународно значајни подрачја

