

Република Македонија
Јавно претпријатие за државни
патишта



НЕ-ТЕХНИЧКО РЕЗИМЕ (NTS)

Експресен Пат Штип – Радовиш,
Република Македонија

Финален

ZYL Consulting Ltd

Дата: 04/11/2015

**Содржина**

1. ВОВЕД	3
2. ПОТРЕБИ НА ПРОЕКТОТ И ИСТОРИЈАТ	4
3. ОПИС НА ПРОЕКТОТ	4
4. ИЗБОР НА ЛОКАЦИЈА И РАЗГЛЕДУВАЊЕ НА АЛТЕРНАТИВИ	6
5. ПРЕГЛЕД НА ЖИВОТНАТА СРЕДИНА И СОЦИЈАЛНИ ПРАВНА И ПОЛИТИЧКАТА РАМКА	7
6. ПРОЕКТ ОВЖС, ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ И ПРОЦЕС НА ЕКСПРОПРИЈАЦИЈА	9
7. ПРЕГЛЕД НА ЖИВОТНАТА СРЕДИНА И СОЦИЈАЛНИТЕ УСЛОВИ	10
8. ПРИДОБИВКИ ЗА ЖИВОТНА СРЕДИНА И СОЦИЈАЛНИ РАБОТИ, ВЛИЈАНИЈА И МЕРКИ ЗА НАМАЛУВАЊЕ	13
9. УПРАВУВАЊЕ СО ЖИВОТНАТА СРЕДИНА, СОЦИЈАЛНИТЕ РАБОТИ И МОНИТОРИНГ	20
10. ДОПОЛНИТЕЛНИ ИНФОРМАЦИИ И ПОДАТОЦИ ЗА КОНТАКТ	20

Кратенки и акроними:

CESMP	План за управување со животна средина и социјални аспекти при изградба
EBRD	Европска банка за обнова и развој
EIA	Оцена на влијание врз животната средина
ESAP	План за животна средина и социјални аспекти
ESP	Животна средина и социјална политика
EU	Европска унија
km	километар, што се користи за да се идентификува стационажа (оддалеченост долж патниот коридор) и должина
IBA	Значајно подрачје за птици
LARF	Откуп на земјиште и план за раселување
MoEPP	Министерство за животна средина и просторно планирање
MoTC	Министерство за транспорт и врски
NTS	Не-Техничко резиме
OESMP	Оперативен план за управување на животна средина и социјални аспекти
OGRM	Службен весник на Република Македонија
PESR	Јавно претпријатие за државни патишта
PR	Критериум за реализација
RSA	Ревизија за безбедност на патиштата
SEA	Стратегиска оцена за влијание врз животната средина
SEP	План за вклучување на засегнатите страни

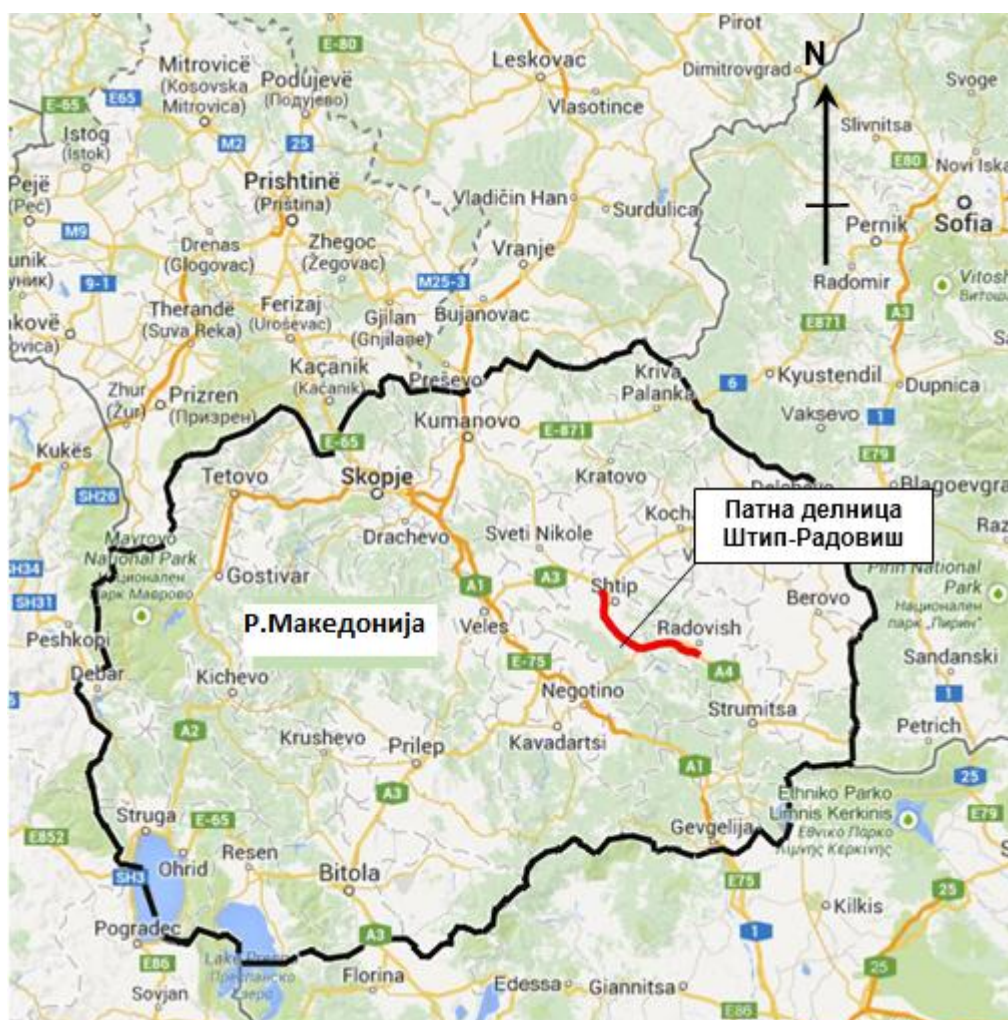


1. ВОВЕД

Европската банка за обновување и развој (ЕБРД) ја разгледува можноста за обезбедување финансиски средства за македонското Јавно претпријатие за државни патишта (ЈПДП) за поддршка на подобрување на работните активности на автопатот А4 во источниот регион на Република Македонија ("Проектот"). Проектот вклучува подобрување на дел од 40 км на еднонасосниот коловоз од А4 националниот автопат за да се реконструира во еднонасосен коловоз со 2 ленти на ниво на "Експресен пат" меѓу економските регионални центри на Штип и Радовиш. Експресниот ќе се поврзе со автопатот Миладиновци - Штип кој во моментот е во фаза на изградба.

Локацијата на Проектот е прикажана на **Слика 1:**

Слика 1 Проектна локација



ЕБОР утврди дека проект спаѓа во "Категорија Б" според својата животна средина и социјална политика (ESP 2014), и соработува со ЈПДП за да се осигура дека животната средина и социјалните ризици на проектот се оценети и управувани во согласност со Правилникот.

Ова не-техничко резиме (НТР) го опишува Проектот и ги резимира заклучоците од спроведените истражувања поврзани со животната средина и социјалните аспекти и ризиците кои се идентификувани.



Планот за ангажирање на засегнатите страни (SEP) беше развиен за опишување на предвидените активности на засегнатите страни, консултациите и процесот на ангажирање. **Планот за експропријација и раселување (LARF)** е развиен за да се утврдат обврските на ЈПДП кон националните и барањата на ЕБОР во врска со откупот на земјиштето. **Акциониот План за Животна средина и Социјални аспекти (ESAP)** е подготвен во однос на предложениот Проект; со цел да се структурираат идните активности при подготовка на Проектот кои би биле во согласност со политиката на ЕБОР за животната средина и социјални аспекти (ESP 2014).

Целосна подготовка на проектот, вклучувајќи и документи за Оцена на влијанието врз животната средина (ОВЖС) - беа спроведени како дел од поголем проект со кој е предвиден автопат помеѓу Штип-Струмица. Генерално се работи за истата траса како предложениот и одобрен Проект од 2012. Елаборатите за заштита на животната средина за Секциите I и II сеуште се спроведуваат и ќе бидат поставени на веб-сајтот на ЈПДП кога ќе бидат завршени. Во прилог на елаборатите, NTS, ESAP, SEP и LARF, ќе бидат објавени на веб-страницата на ЈПДП. (<http://www.roads.org.mk/en/index.php>).

2. ПОТРЕБИ НА ПРОЕКТОТ И ИСТОРИЈАТ

Потреби на проектот и бенефиции

Проектот е во согласност со генералниот план за подобрување на националната патна мрежа, наведен во Националната стратегија за транспорт на Република Македонија (2007-2017) и е дел од целокупниот план за надградба на националниот пат А4 кој почнува од косовската границата кај Блаце преку Скопје, Петровец, Миладиновци, Штип, Радовиш и Струмица, се до границата со Бугарија кај Ново Село.

Генерално, со овој проектот се очекува да се придобијат голем број на бенефиции, вклучувајќи и подобрена сообраќајна поврзаност, намалување на времето за патување и зголемена безбедност на патот, како и подобрување на пристапот до населените места долж трасата. За време на изградбата можни би биле краткотрајни локални вработувања, а подобреното поврзување потенцијално ќе придонесе за поттикнување на инвестиции на подолг временски период.

Проектна реализација и планска историја

Првично, беше предложено автопатот да ги поврзе Штип и Радовиш, во правец на Струмица. Покрај почетната секција од 10 километри од предложениот Експресен пат, трасата на Автопатот во голема мерка е слична на онаа на тековниот проект. Автопатот требаше да биде двонасочен коловоз (2-сообраќајни ленти и тврда банка во секоја насока), поширок и со поголема брзина (120 км / ч) од предложениот проект за Експресен пат. ОВЖС студијата беше пратена заедно со шемата за овој Автопат и одобрена од страна на МЖСПП во 2012 година.

Меѓутоа, сообраќајните претпоставки направени за коридорот А4 сугерираа дека протокот на сообраќај не е задоволителен за да ги оправда намалените средства за конструирање на Автопатот и Експресниот пат кои би ги исполнувале целите во врска со проектираната брзина, капацитетот за сообраќај и безбедноста. Затоа, наместо Автопат, беше одлучено да се пренамени сегашниот А4 пат на ниво на Експресен пат, со еднонасочна коловозна лента со тврда банка во двете насоки и брзина од 110 км/ч.

3. ОПИС НА ПРОЕКТОТ

Тековниот А4 пат помеѓу Штип и Радовиш е еднонасочен коловозот со две ленти и банка по целата должина на коловозот, со ширина од 6,5 m. до 7,0 m.

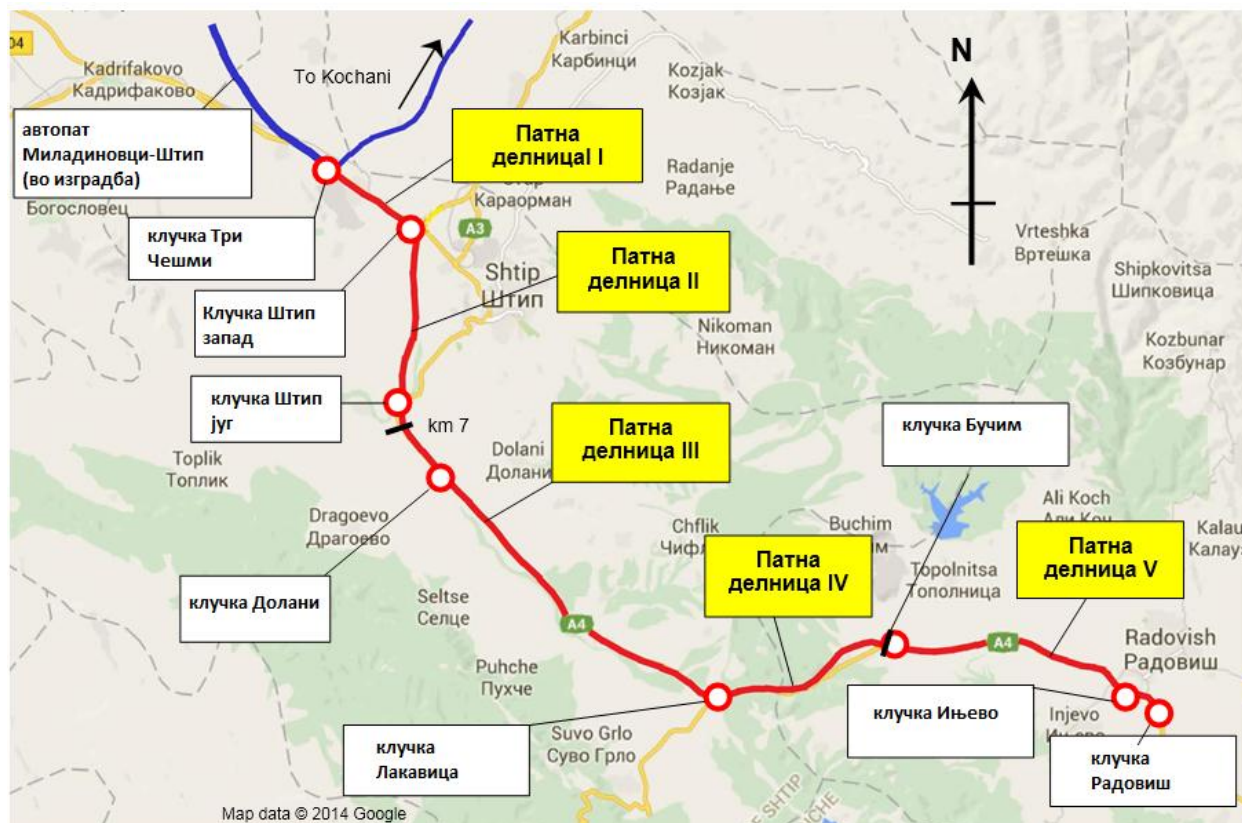


Слика 2 е прикажана трасата од предложените 40 километри од Проектот за Експресен пат и негови главни елементи. На околу 20 километри од коридорот, Проектот за подобрување опфаќа рехабилитација и проширување на постојниот автопат А4, а останатите 20 км вклучува изработка на нов Експресен пат, конструиран на трасата северо-источно од постојниот автопат А4. Постојниот пат ќе остане во функција како локален пристапен пат до новата делница на Експресниот пат.

Проектот за Експресниот пат се состои од следниве 5 делници:

- **Секција I** – 3.2 km (промени од -3.2 km до 0.0 km) делот што се протега од **клучката Три Чешми** до **клучка Штип Запад** се состои од рехабилитација и проширување на постојниот автопат А4;
- **Секција II** – 7.4 km (промени од 0.0 km до 7.4 km) делот што се протега од **клучката Штип Запад** завршно до **клучка Штип Југ**, последните околу 2 километри од оваа клучка /јазол се состои од рехабилитација и проширување на постојниот автопат А4;
- **Секции III & IV** – 21.2 km од новиот Експресен пат (промени 7.4 km to 28.6 km) кој ќе биде изграден на трасата северо-источно од постојниот автопат А4 се протега од крајот на Секција II до **клучка Долани** до **клучка Лакавица** и потоа до **клучка Бучим**; и
- **Секција V** – 8.6 km (промени од 28.6 km до 37.2 km) се протега од **клучка Бучим** преку **клучка Ињево** до **клучка Радовиш** и се состои од рехабилитација и проширување на постоечкиот автопат А4. Оваа секција вклучува паралелни пристапни патишта за локалното население, земјоделски возила и други возила.

Слика 2. Траса на Експресниот пат Штип-Радовиш според проектот



Секциите I, II & V вклучуваат рехабилитација и проширување на банкните од постојниот пат А4 со цел да се обезбедат две 3.5 m широки сообраќајни ленти и две од 2.2 m широки ивичњаци. Секциите III and IV – во централниот дел од 20км експресен пат – ќе биде изграден на нова утврдена траса за да се задоволат



барањата на сегашните Македонски стандарди при изградба на патишта. Секциите на новиот Експресен пат поминуваат главно низ рамничарско земјоделско земјиште и слабо пошумено земјиште.

Новите ивичњаци долж трасата на експресниот пат ќе служат како помошни ленти за застанување при несреќи или како засолниште за расипани возила. Проектот вклучува долж целата траса нови заштитни бариери, одводнување, патна сигнализација, сообраќајни знаци, се во согласност со ЕУ и националните стандарди за проектирање на патишта. Од безбедносни причини заштитни огради ќе бидат поставени (од двете страни) долж трасата од експресниот пат.

Постојниот пат А4 се користи од страна на локалното население и за земјоделски возила, па затоа мора да се одржува пристап до локалните земјишта (ниви) и села. Неколку ново проектираните клучки и пристапни/локални патишта се исто така вклучени во Основниот проект. Покрај тоа, неколку конструкции - мостови, подвозници, премини и потпорни сидови - ќе бидат инсталирани по должината на трасата. Ветробран појас на 40 m од секоја страна на проектираниот експресен пат ќе биде воспоставен со ограничувања поставени за одредени активности во рамките на ширината од овие 40 m.

Безбедност на патот

Безбедноста на патот беше земена во предвид во Проектот, со кој се истакнува дека предложениот Експресен пат има подобрена траса и дизајн кој ќе ја подобри безбедноста и ефикасноста на протокот на сообраќајот долж коридорот и ќе придонесе за намалување на трошоците за сообраќајни незгоди. Целосна ревизија за безбедноста на патиштата (RSA) ќе биде земена во предвид кога деталниот дизајн ќе се заврши и во иднина ќе биде во согласност со националните и ЕУ барања 2008/96 / ЕС.

4. ИЗБОР НА ЛОКАЦИЈА И РАЗГЛЕДУВАЊЕ НА АЛТЕРНАТИВИ

За време на изработката на предложениот проект беа разгледани неколку алтернативи кои се прикажани подолу:

Концепт на трасата - Автопат (оригиналниот предлог) или Експресен пат (тековниот проект):

Првичниот предлог за овој дел од А4 беше да биде на ниво на Автопат, но се покажа дека проектот не го оправдува протокот на сообраќај за Автопат, така да беше предложено да биде Експресен пат.

Алтернативни траси помеѓу клучка Три Чешми и клучка Штип Југ: Алтернативна траса беше земена во предвид за делот помеѓу клучка Три Чешми и клучка Штип Југ (види Слика 2), кои се на дел од трасата низ предел од потенцијално чувствителни тревни површини (халофитни степски пасишта), кои се заштитени подрачја во согласност со Директивата за живеалишта на ЕУ. Алтернативната траса не беше земена во предвид.

Алтернативни траси кај село „Нов Дамјан“: Една од предложените траси ја следи постојната траса на патот директно преку селото Нов Дамјан. Сепак, оваа алтернатива ги одвојува двете страни на селото, и поминува преку голем број на живеалишта кои се наоѓаат во близина на патот. Со усвоената траса за Проектот, се избегнува уривање на станбени објекти, преселување на населението и прашањата поврзани со вознемиреност / безбедност, по пат на закривена обиколницата преку земјоделските области кон север.

Алтернативни траси помеѓу клучка Бучим и клучка Радовиш: Беше разгледувана траса која поминува значително јужно од постојниот пат помеѓу селото Нов Дамјан и Радовиш. Трасата минува во близина на селото Ињево и во најголем дел преку земјоделско земјиште. Оваа алтернатива никогаш не била разгледувана во детали поради влијанието од трошоците за експропријација на земјоделско земјиште.

Клучка / Раскрсница кај Тополница: Новата клучка беше разгледувана за да се овозможи пристап до селото Тополница. Сепак, ова не е дел од тековниот дизајн на Проектот. За изградба на оваа нова клучка е



потребно земјоделското земјиште. Паралелен локален пристапен пат по целата северна страна од Секција V помеѓу клучката Бучим и Радовиш беше вклучен во дизајнот, заедно со краток паралелен пристапен пат од локалниот пат кај село Дамјан на јужната страна од Експресниот пат. Обезбедување на нови локални пристапни патишта ќе им овозможи на жителите на околните села, вклучувајќи го и Дамјан и Тополница, пристап до Експресниот пат и ќе им обезбеди алтернативен пат за земјоделски возила. Без раскрсницата, дополнителното растојание за жителите од селото Тополница да пристапат до главниот Експресен пат ќе биде околу 3 км (преку клучката Ињево) и 5 км (преку клучката Бучим).

Влијание врз животната средина и социјални аспекти од Алтернативите

Предложената шема не предизвикува позначајни еколошки и социјални ефекти отколку другите алтернативи за патот кои биле разгледувани. Предложената шема обезбедува подобар пристап до локалното земјиште и селата, особено во делот од Бучим до Радовиш, со дополнителни локални паралелни патишта.

5. ПРЕГЛЕД НА ЖИВОТНАТА СРЕДИНА И СОЦИЈАЛНИ ПРАВНА И ПОЛИТИЧКАТА РАМКА

Националната Правна Рамка за заштита на Животната Средина и Социјална Заштита

Законската рамка за животната средина е дефинирана со Законот за животна средина¹. Овој закон ги транспонира барањата на различни ЕУ барања, вклучувајќи ги и оние во рамките ОВЖС, директиви за индустриски несреќи, спречување и контрола на загадувањето.

Националните закони кои постојат ги опфаќаат социјалните аспекти, вклучувајќи здравствена заштита, здравје и безбедност при работа, работни односи, работни услови, вработување, плати, социјална заштита, откуп на земјиште, детска заштита и еднакви можности. Република Македонија има ратификувано многу конвенции од Меѓународната организација на трудот (МОТ).

Следните закони се исто така од посебно значење за спроведувањето на проектот: Закон за јавни патишта², Законот за безбедност на патиштата³, Законот за безбедност и здравје⁴ и Законот за заштита од пожари⁵.

Македонија има потпишано неколку меѓународни договори и конвенции за животната средина и социјални аспекти, кои се исто така важни.

Резиме на ОВЖС и процесот за издавање на дозволи

Целокупниот процес на ОВЖС е регулиран со Законот за животна средина и неколку подзаконски акти со кои се дефинира процесот на проверка и обемот, содржината на ОВЖС, постапката за нејзино оценување и објавување, како и усвојување / одбивање. Согласно Прилог 1 од „Уредбата за определување на проектите и за критериумите врз основа на кои се утврдува потребата за спроведување на постапката за оцена на влијанието врз животната средина“ (Сл.весник 74/05), ОВЖС е задолжителна за „изградба на нов пат со четири или повеќе ленти или повторно порамнување и / или проширување на постоечкиот пат од две ленти или помалку, со цел да се обезбедат четири или повеќе ленти, каде што

¹ Службен весник на РМ број 53/05, 81/05, 24/07, 159/08, 83/09 and 123/12, 93/13, 187/13 and 42/14

² Службен весник на РМ број 84/08; 52/09; 114/09; 23/11, 168/12

³ Службен весник на РМ број 54/07; 86/08; 98/08; 64/09

⁴ Службен весник на РМ број. 92/07, 136/11, 23/13, 25/13

⁵ Службен весник на РМ број . 67/04, 81/07



таквиот нов пат или повторно порамнет или проширената делница на патот ќе биде 10 км или повеќе во континуирана должина“.

Севкупното времетраење на постапката за ОВЖС според македонскиот закон е минимум од 105 дена, што вклучува и одржување на јавна расправа и консултација во рок од 30 дена од денот на доставувањето на предлогот на ОВЖС, како и Извештајот за адекватност издаден во рок од 60 дена од денот на поднесувањето на предлог за ОВЖС, како и Одлука за усвојување / одбивање на ОВЖС, по завршувањето на извештајот за соодветноста.

Согласно Законот за градење (Службен весник на РМ број 130/2009) национален надлежен орган за издавање на дозвола за градење за овој проект е Министерството за транспорт и врски (МоТС).

Правна Рамка за заштита на природата

Законот за заштита на природата⁶ ги поставува различните принципи вклучувајќи ги: заштита, ограничувања во однос на користењето на природата и природните ресурси, оцена на влијанието, планирање, мерки за компензација, заштитата на биодиверзитетот, заштитата на меѓународно важни видови, зачувување на дивниот свет, генетска разновидност, живеалиштата и екосистемите, еколошките мрежи, минимум ослободување во животната средина, ограничувања за градежните активности во крајбрежни средини и крајбрежните подрачја, заштитени подрачја, планови за управување со заштитените подрачја, пределската разновидност, итн. Во Законот се транспонирани следниве ЕУ Директиви: Директива за живеалишта 92/43 / ЕЕС, Птици 79/409 / ЕЕС и Регулативата (ЕС) No 338/97⁷ итн. Советот Целосното транспонирање на Директивата за живеалишта и Директивата за птици е во тек.

Правна рамка за откуп на земјиште

Прашања поврзани со обезбедување на надомест за земјиштето и имотот стекнат во Јавен Интерес, се регулирани главно од **Законот за експропријација**⁸. Ова се фокусира на сопственост и имот на кој може да се експроприира и ограничувања кои може да се стави на правата на сопственост, во интерес на јавноста. Јавен интерес се утврдува за проекти кои се предвидени од страна на разни документи за планирање и се во интерес на Република Македонија. Законот за експропријација обезбедува листа на Проекти за кои Јавниот интерес и патишта се едни од нив. Важна карактеристика на Законот за експропријација е тоа што им овозможува за надомест на градби изградени неформално (без важечка дозвола), во износ што одговара на нивната градежна вредност, (односно пазарната вредност на материјалите и трошоците на трудот).

Во некои случаи, прашања поврзани со обезбедување на надомест за земјиштето и имотот се упатени преку **Законот за облигационите односи**⁹. Во принцип, ова право бара обезбедување на надомест во пари за формални законски сопственици на земјиште и средства (или оние чии права се препознаваат според националните закони) за штети или загуби настанати како резултат на инвеститорите / изведувачи (или други) од пристап до земјиште или спречување на пристап до земјиште и / или средства. Случаи во кои оној кој причинувањето на штетата / загуби и засегнатото лице не се во можност да се договорот за висината на надоместот, се осврнуваат на судовите да одлучат.

⁶ Службен весник на РМ број 67/04, 14/06 and 84/07, 35/10, 47/11, 148/11, 59/12, /13, 163/13 and 41/14

⁷ Европска Комисија (ЕС) број 338/97 Заштита на видови на дива фауна и флора со регулирање на трговија

⁸ Службен весник на РМ број. 5/12, 131/12, 24/13, 27/14

⁹ Службен весник на РМ број 18/01, 78/01, 04/02, 59/02, 05/03, 84/08, 81/09, 161/09



6. ПРОЕКТ ОВЖС, ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ И ПРОЦЕС НА ЕКСПРОПРИЈАЦИЈА

Процес за Стратегиска оцена на влијание врз животна средина (СОВЖС)

Секторска оцена на животната средина беше спроведено во 2008 година на Регионалната и Националната програма за патишта. Во периодот кога од МЖСПП беше побарана Стратегиска оцена на животната средина (СОВЖС) за проектот автопат Штип-Струмица, поднесување на барања за СОВЖС беше во почетна фаза. Со оглед дека ОВЖС беше одобрен без СОВЖС, ова одобрение содржи потврда дека ќе биде потребна дополнителна СОВЖС за Проектот.

Процес за Оцена на влијание врз животна средина (ОВЖС)

ОВЖС беше спроведена во 2011 година за предложениот автопат која ја следи речиси иста траса како моментално предложениот автопат, иако тој продолжува натаму до Струмица. Оваа ОВЖС ги следи македонските барања за ОВЖС и изготвената предлог ОВЖС беше подложена на четири јавни расправи, што се одржаа во Штип, Радовиш, Василево и Струмица во март 2012 година. Последователно ОВЖС беше одобрена од страна на Министерството за животна средина и просторно планирање (МЖСПП), во октомври 2012 година.

Со оглед дека ОВЖС беше одобрена за автопат и дека експресниот пат ја следи речиси иста траса (но не е толку широк), МЖСПП одреди за Проектот за експресниот пат дека:

- **Секции III и IV:** Рокот на важење на Одлуката за одобрување за ОВЖС за проектот за автопатот Штип - Струмица (направени на 26-ти октомври 2012 година) ќе биде продолжен за уште две години, а ќе бидат доволни за покривање на секциите III и IV од предложениот експресен пат Штип до Радовиш; и
- **Секции I, II и V:** Дополнителен Елаборат за заштита на животната средина (извештај за животната средина што е помалку ригорозен од целосна ОВЖС) е потребна за Секции II и V од предложениот Експресен пат Штип до Радовиш. ЈПДП во моментот подготвува елаборат за Секција I кој се очекува да биде доставен до МЖСПП за одобрување на крајот на октомври 2015 година, а од нивна се очекува да биде во Ноември 2015.
- **Статус на Елаборати за Секции I, II и V**
- **Секција V:** Елаборатот за заштита на животната средина за Секција V беше подготвен и предаден на одобрување од страна на МЖСПП на 15 Март 2015 година; и
- **Секции I и II:** Елаборатите за заштита на животната средина за Секции I и II се уште се во подготовка, но нема значајни прашања предвидени со нив. Според националните барања не се потребни дополнителни јавни консултации со цел Елаборатот за заштита на животната средина да биде одобрен.
- **Вклучување на засегнати страни**

Без превземени активности на засегнатите страни со јавноста во 2012 година, во врска со ОВЖС за автопатот Штип до Струмица и беа направени активности меѓу проектантот и Општини / комунални установи со МЖСПП во текот на проектирање на автопатот. Сепак, неформални консултации со јавноста беа преземени во врска со предложениот проект за автопатот. Затоа, План на засегнатите страни (SEP) е подготвен да се идентификуваат клучните учесници во проектот и да ги дефинира релевантните постапки и идните планови за ангажман пред и за време на изградбата. Јавно објавување и средби со користење на ова Нетехничко резиме ќе се врши со локалните заедници во областа на проектот. SEP вклучува соодветни методи на комуникација, а некои од нив се насочени со оглед на карактеристиките и ранливоста на некои заедници и домаќинствата по должина на трасата на проектот.



Откуп на земјиште и процес на планирање раселување

Некое земјиште долж трасата ќе треба да се експроприира. Процесот на откуп на земјиштето е во раните фази, со привремени извештаи (Елаборати за земјиштето) кои се подготвени за Секциите III, IV и V. Извештаите за Секциите I и II се уште се во фаза на подготовка. Ќе се појават некои економски поместување, но се чини дека ќе има многу ограничени случаи (доколку има) кога ќе се случи физичко преселување на "станбени" структури. Постојат не-станбени објекти (од кои се појавуваат некои напуштени) кои би можеле да бидат погодени, тоа ќе биде потврдено за време на процесот на натамошно планирање на откупот на земјиштето. Погоденото земјиште, структурите и корисниците на земјата ќе бидат земени како дел од процесот за да се подготви експропријацијата. Сепак, не се идентификувани значителни проблеми кои не можат да се решат преку примена на стандардните одредби за откуп на земјиште и преселување. Рамка за раселување и откуп на земјиште (LARF) е подготвен да ги поддржи и да се објават согласно важечките македонски закони и ефикасност на ЕБОР карактеристиките на Барањето 5. Социо-економско истражување / попис на луѓе погодени од проектот треба да се преземе од страна на ЈПДП, како дел од процесот на експропријација на земјиштето, со цел усогласување со барањата на ЕБОР. Ова ќе послужи за изработка на акционен план за раселување (АПР), која ќе покаже кои домаќинства и претпријатија ќе бидат погодени од страна на физичките и економските поместување (на пример, од загуба на земјоделско земјиште) и оние што ќе имаат право да добијат компензација и помош.

Измени и дополнувања на Националниот план за управување со водите

Едно отворено прашање за напредокот на Проектот е потребата за одобрување на измените и дополнувањата на Националниот план за управување со водите. Национален план за управување со водите во 1976 година има одредба за новата брана - браната Јагмулар - на реката Брегалница, околу 18 km низводно од предложениот проект. Овој предлог за браната би имал ризику од поплавување на дел од патот ако браната е подигната на ниво кое првично се очекуваше. ЈПДП има одобрена нацрт студија со скица на браната која утврди дека намалувањето на нивото на браната е потребно за да се елиминира ризикот од поплави. Ова намалување на нивото на браната се уште ќе ги задоволи барањата потребни за енергија и водоводна мрежа. ЈПДП поднел предлогот амандман на Националниот план за управување со водите до МЖСПП, на кој е прикажана намалено ниво браната и јавна расправа по предложениот амандман се одржа на 21 септември 2015. Доколку, во периодот од одговорот, МЖСПП го одобри изменетиот план, планот ќе биде финализиран и поднесен до кабинетот и парламентот за конечно одобрување.

7. ПРЕГЛЕД НА ЖИВОТНАТА СРЕДИНА И СОЦИЈАЛНИТЕ УСЛОВИ

Животна средина

Општи услови: Предложениот Експресен пат се наоѓа претежно во рамен терен на плитка речна долина, со ридови или области на повисока кота што се крева од коридорот на долината од двете страни. Ридовите во пошироката област најчесто се пошумени, со области на сува трева прошарани помеѓу. Климата е умерено континентална, со просечна месечна температура од 23.8°C во јули и 1,4 °C во јануари во Штип. Годишниот просек на врнежи е 506 mm на Штип. Нема извори на значителна бучава или загадување на воздухот долж патниот коридор.

Површински и подземни води: Неколку водотеци се крстат со патот од север кон југ пред да влезат во долината на реката во непосредна близина на патот. Поголемиот дел од водотеците кои се влеваат од север не се трајни, и се сушат во текот на летото, но во зима се со висок проток. Реката Брегалница собира вода од сите водотеци во областа, и тече кон запад од патниот коридор.

Поголемите реки се пријавени дека се релативно чисти, а помалите реки понекогаш се загадени од испуштените канализации или разни други загадувачи (на пример, во минатото се верува дека делумно



загадувањето било од рудниците во оваа област). Подземната вода се црпе од областите претежно со алувијални аквифери околу речните долини на Брегалница и Лакавица, а се користи за земјоделство, и како вода за снабдување на помалите села.

Биодиверзитет: Постојат неколку типови на приоритетни биодиверзитетни карактеристики во пошироката област на патот, вклучувајќи: природени дабово-габерови шуми и џбуности предели; пасишта со ретки грмушки; и речени хабитати на врба, топола и трски, кои постојат долж водотеците на подрачјето. Исто така, постојат неколку модифицирани хабитати, вклучувајќи иглоисни насади, ниви, лозја и овоштарници, како и напуштените земјоделски површини, и урбанизираниот развој.

Поради тоа што околу 20 km од Експресениот пат вклучува само 4,4 метри проширување на постоечкиот пат, најчесто преку веќе деградирана вегетација, проширувањето на патот поминува низ многу малку области на приоритетни живеалишта. Речните хабитати се важни, како области на чувствителни тревии кои се наоѓаат околу работ на патот. Сегашниот пат, исто така, поминува низ "био-коридор", кој поврзува шумски предели на север и на југ од патот.

Патот минува низ незащитени подрачја, иако областа околу Пилав Тепе е предложена за заштита како споменик на природата, а постоечките А4 патот и новиот Експресен пат минува низ значајно подрачје на птици. Ниту една од областите на чистење и нарушување на вегетацијата ќе резултира со значителни промени во функција на живеалишта, или значително губење на живеалиштето на заштитените видови.

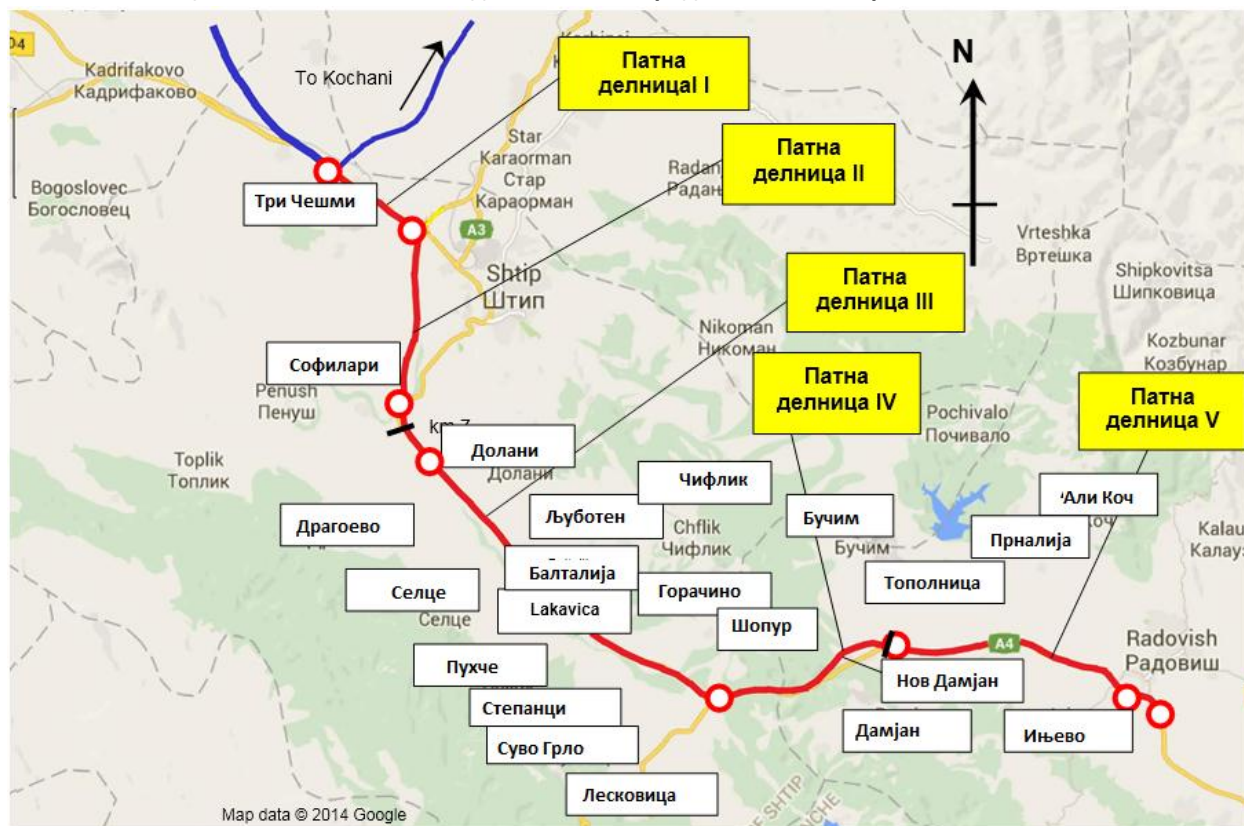
Социјални услови

Предложениот Експресен пат се протега во општините Штип и Радовиш во источна Македонија, што е релативно економски неразвиена област. На локално ниво, луѓето мигрираат надвор од локалната област во градовите или подалеку бараат можности за вработување. Оваа област во моментот е обслужувана со лоша патна инфраструктура и патот А4 од безбедносни причини претставува ризичен пат. Локалната економија во областа на проектот е силно зависна од земјоделството и индустриите поврзани со преработката на храна, текстил, производството на облека како и рударската индустрија.

Локални заедници: Главните локални заедници во областа на проектот се прикажани на сликата подолу. Покрај регионалните центри Штип и Радовиш, останатите заедници се многу мали села. Селото Лакавица лежи директно на постоечкиот пат А4, но со предложениот Експресен пат (Дел III) ќе биде одминат. Релативно нова мала населба на куќи, позната како "Нова Дамјан" се наоѓа на постоечкиот пат. Постојат повеќе од 20 мали и многу мали села сместени по падините на околу 5 километри на постојниот пат, кои општо се пристапи со користење на мали локални патишта / патеки, од кои некои не се асфалтирани. Овие села генерално се зависни од постоечкиот А4 патен коридор за пристап до јавниот транспорт и центрите Штип и Радовиш каде што се наоѓаат главните услужни заедници. Некои од овие села значително се намалени во однос на бројот на домаќинства, неколку од нив се сведени на 1-2 домаќинства кои живеат таму.



Слика 3. Локации на блиските села по должината на предложениот Експресен пат & постоечкиот А4 пат



Користење на земјиштето

Земјиштето долж трасата се состои претежно од земјоделски обработливи површини (некои се напуштени) како и дел од пасишта / тревни површини. Постојат некои шумски области (природни и иглолисни насади) и површини за одгледување на некои култури (на пример, тутун, пченка и слично), лозја и овоштарници.

Културно наследство: Не се познати ископи во рамките на коридорот за предложениот Експресен пат. Сепак, постојат неколку културни наследства - главно населби од претходните периоди – на оддалеченост од неколку стотици метри од трасата, кои ќе треба да се избегнуваат за време на изградбата.



8. ПРИДОБИВКИ ЗА ЖИВОТНА СРЕДИНА И СОЦИАЛНИ РАБОТИ, ВЛИЈАНИЈА И МЕРКИ ЗА НАМАЛУВАЊЕ

Во текот на постапките за ОВЖС и последователниот процес на проценка од страна на ЕБОР, потенцијалните еколошки и социјални бенефиции и негативни влијанија беа оценети. Во текот на проценката се опфатени следниве теми: амбиентен воздух, вода, бучава и вибрации, биодиверзитет и хабитати; пејзажот; локалните заедници, вработување и живеалишта, пристап и отпремнина, културно наследство, заедница, здравје, безбедност и сигурност (вклучувајќи безбедност на патиштата и одговор при катастрофи) вработени и работната сила.

Придобивките од проектот се сумирани подолу:

- **Краткорочно локално вработување за време на изградбата:** Проектот може да обезбеди краткорочни можности за локално вработување за време на периодот на изградба.
- **Економски раст и регионални подобрување на пристапот:** Проектот се очекува да ги подобри врските со главните економски центри во Македонија и соседните земји, како и можност да се стимулира растот и да се привлечат дополнителни инвестиции.
- **Подобрување на времето на патување и можност за намалување на стапката миграција надвор од областа:** Проектот ќе го намали времето на регионално патување на локално ниво и ќе влијае да се подобри пристапот до вработување. Ова може да помогне да се намали миграција од локалната област, што се разбира е актуелен предизвик на општините.
- **Подобрување на условите за живеење и безбедноста на заедницата:** Проектот ќе ги подобри условите за живот и безбедноста на заедницата во локалната област преку обезбедување подобрени врски со клучните служби во заедницата во Штип и Радовиш. Лакавица и Нов Дамјан ќе имаат јасно подобрување на квалитетот на животот и безбедноста на заедницата од густот сообраќај со пренасочување кон новиот Експресен пат и заобиколување на овие заедници.
- **Подобрување на патната безбедност:** Подобрувањето на патната безбедност ќе биде резултат на подобрена состојба на патиштата, подобро усогласување и сепарација на локалниот сообраќај.

Потенцијалните негативни ефекти се сумирани во следната табела со предлог на клучни мерки за ублажување и проценка на нивото на преостанати ефекти под претпоставка дека мерките се спроведени:



Тема	Преглед на влијанија	Преглед на клучните мерки за намалување / управување	Преостанати значителни влијанија
Животна средина			
Квалитет на воздух	Во време на градба: емисии на прашина од работните површини, пристапни патишта, залихи и за време на утовар / истовар активности; емисиите од камповите; емисија на издувни гасови од градежната механизација; емисиите при пикови на движењата во сообраќајот. Во време на операција: емисии на честички, гасови, испарливи органски соединенија, и други опасни загадувачи на воздухот, може да произлезе од зголемениот патен сообраќај. Во секој случај, сообраќајот ќе се зголеми по должината на постоечкиот пат А4 и без предвидениот Експресен пат.	Добро одржување на камповите за да се намалат непотребните емисии и да се отстрани или замени секој голем загадувач. Стандардни градежни мерки за намалување на прашина (навлажнување по правливи области, што ги опфаќа возила и др.) Проектот генерално го пренасочува сообраќајот подалеку од населените места (на пример, во Лакавица), и може да го намали нивото на емисии во клучните заедници.	Во време на градба - Негативните влијанија од постоечките ниски емисии во иднина ќе се намалат со ефикасно управување на изведувачот. Незначителни / ниски влијанија се очекуваат во текот на работењето.
Бучава и вибрации	Во време на градба: Зголемено ниво на бучава од градежните машинерија и активности, особено при детонација и кршење на карпи за време на ископувањата. Во време на операција: Зголемување нивото на бучава во текот на зголемен проток на сообраќајот, што веројатно нема да биде значајна моментална промена само како резултат на Проектот. Проектот генерално го пренасочува сообраќајот подалеку од населените места (на пример, во Лакавица), и може да го намали нивото на емисии во клучните заедници.	Правилно управување со градежни работи, вклучувајќи: известување на локалните заедници, како и употребата на заштитна опрема. Посебни мерки за време на изградбата вклучуваат забрана за кршење на карпи и минирање во периодот меѓу март и јули (особено) помеѓу 18.000 и 24.000 километар (т.е. Значајно подрачје за птици (IBA)), и експлозиите се ограничени само на дневните часови.	Во време на градба - Негативните влијанија од средните емисиите ќе се намалат на ниски со ефикасно управување на изведувачот. Незначителни / ниски влијанија се очекуваат во текот на работењето.



Тема	Преглед на влијанија	Преглед на клучните мерки за намалување / управување	Преостанати значителни влијанија
Биодиверзитет	Во време на градба: Отстранување на вегетацијата, губење на живеалишта, и губење на некои видови поради копното земено за патениот коридор.	На сите чувствителни области на живеалишта се забранува изведба, освен она што е неопходно да се создаде Експресниот пат. Мерките на изградба се впишани во договорот за изградба. Рехабилитација на сите области каде вегетацијата е оштетена.	Негативните влијанија од средно значење се сведуваат на ниско значење за време на изградбата.
Заштитени и определени области	Во време на градба: Одредени делови од патот вклучуваат отстранување на речени живеалишта на Брегалница и Маденска река, ризик за размножување на птиците во областа на ИВА и ризик за чувствителни пасишта Во време на операција: Ефекти од патниот сообраќај врз видовите кои ќе го преминуваат патениот коридор и отстранување на биокорисдорскиот пејзаж кај Смрдеш.	Во време на градба: Да не се дозволи поставување на камп во областа на чувствителните / заштитени живеалишта, особено покрај реки, и одредени чувствителни пасишта. Забраната на детонација и кршење на крпи за време на сезоната на парење на заштитеното подрачје за птици. Рехабилитација на сите области каде вегетацијата е оштетена. Во време на операцијата: Доволно рамни премини со пропуст по должината на трасата, како и садење на вегетација по должината на оградата со цел да ги насочува видовите кон премините создадени во биокоридорот на експресниот пат.	Негативните влијанија од средно значење се сведуваат на ниско значење за време на изградбата и операцијата.
Водни ресурси	Во време на градба: Ризици во квалитетот на водата во Брегалница, Лакавица и Маденска река од градежните активности во водотеците.	Добра контрола на управувањето при изградба, складирање, полнење на гориво, и сл. во близина на водотеците. Мониторинг на квалитетот на водата за време на изградбата. Изведувачот да развие метод за да се исполнат дел од наведените критериуми.	Негативните влијанија од мало значење се намалуваат со правилно управување на мерките..
Пејзаж и визуелизација	Во време на градба и операција: Оштетување на визуелната естетика и промена на некои карактеристики со изградбата на патот.	Заштита на градилиштата во чувствителните локации (на пример, во близина на селата и кампови, заштитени области), како и правилно управување со привремените локации за складирање. Садење на	Негативни ризици од мало значење се намалуваат со правилно управување на мерките.



Тема	Преглед на влијанија	Преглед на клучните мерки за намалување / управување	Преостанати значителни влијанија
		вегетација на уништените области при депонирање и рехабилитација на сите области на природните живеалишта, вклучувајќи и насипи и странични падини.	
Геологија и почви	Во време на градба: Ризик од загадување на почвата од истекувања на гориво, масло, хемикалии и др	Добри мерки за изградба дадени во договорот за изградба.	Негативни ризици од мало значење се намалуваат со правилно управување на мерките.
Социјални			
Локална заедница	Во време на градба: Локалните заедници долж трасата (особено населбите Лакавица и Нов Дамјан), може да бидат изложени на непријатни ефекти од изградбата, вклучувајќи бучава и прашина. Пристапите може непропорционално да влијаат на постарите лица да останат во селата и оние кои се со многу ниски примања, каде што постои зависност од земјените активностите. Во време на операцијата: За придобивките, види погоре.	Добро управување со изградбата и мерките (на пример план за управување со сообраќајот, сместување на работниците), како и внимателно ангажирање на локалните заедници од страна на Изведувачот. Внимателно организирање на работата за да се одржува пристап. Помош обезбедена ако има ефекти врз земјоделските живеалишта поради проблеми со пристап и за ранливите домаќинства (вклучено во LARF).	Негативни ризици од средно значење од кратка природа ќе се намалат на ниско значење со примена на адекватните мерки
Вработување и живеалишта	Во време на градба и операција: Некои од домаќинствата во локалните села се донекаде зависни од земјената егзистенција, и би можеле да бидат погодени од загуба на земјиште или пристап до своето земјиште што го користат, вклучувајќи ги и оние кои немаат никакви законски права.	Одредбите во LARF поддржани од социо-економски анкети, и насочена помош ако е потребно и прифатливо. Консултации со засегнатите сопствениците на земјиштето / корисници вклучувајќи ги и оние без законски права за земјиштето што го поседуваат или употребаат.	Негативни ризици од средно значење ќе се намалат на ниско значење со имплементацијата на LARF.



Тема	Преглед на влијанија	Преглед на клучните мерки за намалување / управување	Преостанати значителни влијанија
Земјиште и сопственост	Во време на операција: Загуба на земја, каде што доминира земјоделството (во употреба и напуштено), потоа погодени се и пасишта / тревни површини со некои шумски области, површини со тутун, лозја и овоштарници. Загубата на земјиштето ќе резултира и со некои поместувања. Мал број на објекти можно е да бидат физички засегнати, вклучувајќи и бензинска станица во близина на Три Чешми и некои комерцијални објекти. Објектите кои ќе добијат дозвола од ЈПДП нема да бидат уништени. Ризиците од физичката дислокација на станбените имоти е минимизиран со трасата на патот.	Одредби во LARF, подготовка и спроведување на детален Акционен план за раселување (АПР) со поддршка на социо-економски истражувања. Исто така, консултации со засегнатите сопственици / корисници на земјиштата, вклучувајќи ги и оние со без законски права на земјиштето што го поседуваат или употребаат. LARF содржи одредби со кои се осигурува дека ефектите од дислоцирањето економски ќе бидат соодветно компензирани. Предложената социо-економска анкета во комбинација со преземањето на земјиштето за процесот на откупот на земјиштето треба да овозможи на секое физичко преселување да се потврди. LARF содржи одредби за надомест на штета и помош при загубата на објекти или физичко преселување на луѓе. Сите одредби и барања содржани во рамките на LARF ќе се спроведуваат во RAP.	Негативни ризици од средно значење ќе се намалат на незначително ниво под претпоставка дека ќе се имплементираат сите барања од LARF, имплементација на RAP и плаќање на земјиштето уште пред да се пристапи.
Пристап и разделување	Во време на градба: Некои локализирани влијанија при пристап во одредени области, што би можело да резултира со одделување на заедниците од областа со продуктивно земјиште или пристап до разни услуги во Штип и Радовиш. Во време на операцијата: Некои ризици при одделување и пристап за локалните заедници / корисници на земјиштето, каде земјоделските возила не може да се користат или да го преминат Експресниот пат. Исто така, проблеми во пристапот	Мерки при изградба: План за управување со сообраќајот поддржан со ефективни консултации, вклучувајќи ги и ранливите заедници, како и внимателно секвенционирање на работењето со цел или постојниот пат да е достапен или локалните нови паралелни патишта да се достапни. Мерки во време на операција: Дизајнот на проектот вклучува одредби со цел за да се обезбеди пристап до локалните заедници по должината на постоечкиот пат, со вклучување на подвозници,	Во време на градба - Негативните ризици од средно значење ќе се намалат на ниско значење со правилно управување на мерките. Во време на операција - Негативни ризици од високо / средно значење ќе се сведат на ниско значење со усвоените



Тема	Преглед на влијанија	Преглед на клучните мерки за намалување / управување	Преостанати значителни влијанија
	може да произлезат од ограничениот пристап до експресниот пат, што се одвива само од клучки, а не од сите локални патишта. Може да има мало зголемување на должината на патувањето за некои локални заедници, но состојбата на патот ќе се подобри па севкупниот ефект на времето на патување ќе биде занемарливо.	надвозници и во Дел V паралелни локални патишта.	предлози на дизајнот.
Културното наследство	Во време на градба: Ризик од закопување на делови (досега непознат) од ископувањето.	Изведувачот да спроведе извештај, во соработка со Министерството за култура	Ризик од ниско значење
Безбедност и здравје при работа	Во време на градба: Во текот на изградбата може да има мал ризик на приливот од работници надвор од областа што може да доведе до одредени безбедносни и здравствени ризици. Градежните активности на локации кои се користат од страна на локалната заедница или другите учесници во сообраќајот и можат да го зголемат ризикот за безбедноста. Во време на операција: Во моментот постои ниско ниво на свест во рамките на локалните заедници за тоа какви коли е дозволиво а какви не, да го користат Експресниот пат (земјоделскиот сообраќај не може да го користи патот). Вообичаена практика е земјоделски возила, а понекогаш и добиток да пристапат на постоечкиот А4 пат што доведува до потенцијални ризици за безбедност на патот.	Градежни мерки: Добро управување со плановите за мерките за безбедност, здравје и сигурност во согласност со стандардната практика. Со политиката од човечки ресурси да се поттикне употребата на локалната работна сила. Добра управување со работната сила, на пример, кодекс на однесување, следење на здравствената состојба итн. Мерки во време на операција: Обезбедување на заштитна ограда по должината на Експресниот пат со цел да се намали ризикот од неформалниот пристап кон патот (на пример, возила и добиток). Потребно е да се покрене иницијатива за подигнување на свеста за патната безбедност во локалните заедници пред отворањето на Експресниот пат.	Негативните ризици од средно значење ќе се намалат на ниско значење за време на изградбата и операцијата.
Работна сила	Во време на градба: Ризици по здравјето и	Добро управување со мерките за безбедноста,	Негативните ризици од средно



Тема	Преглед на влијанија	Преглед на клучните мерки за намалување / управување	Преостанати значителни влијанија
	безбедноста кај работниците, типични при изградба на патишта.	здравјета и сигурноста, треба да се примени од страна на Изведувачот и во согласност со стандардната практика.	значење ќе се намалат на ниско значење.



9. УПРАВУВАЊЕ СО ЖИВОТНАТА СРЕДИНА, СОЦИЈАЛНИТЕ РАБОТИ И МОНИТОРИНГ

Управување со животната средина и социјалните работи

Мерките за управување со животната средина и социјалните работи од Проектот се опфатени со ОВЖС, Елаборати за заштита на животната средина, како и Акционен план за животна средина и социјални аспекти (АПЖССА). Клучните елементи се сумирани во табелата погоре. ЈПДП е потребно да развие регистер на обврски, за да ги документира сите мерки за намалување при проектирање, изградба и операција наведени во документацијата за ОВЖС, еколошки елаборати, NTS, LARF и SEP, и да се идентификува како ќе се решат и кој е одговорен (пр ЈПДП, изведувачот, трето лице итн)

Ќе се развива систем за управување со животната средина и општеството (ESMS) за изградба и експлоатација на патот. Ова ќе вклучи изработка на план за животната средина и социјално управување (CESMP), кој ќе ги содржи сите барања за управување, со цел да се минимизира нарушувањето на животната средина и социјалните рецептори во текот на изградбата (вклучувајќи хабитати, флора и фауна, водотеци, земја и живеалишта, односи со јавноста, итн.). Оперативен план за управување со животната средина и социјалните планови (OESMP) ќе биде изработен за одреди мерките за намалување и мониторинг на активностите кои ќе продолжат и во текот на работењето на патиштата.

Мониторинг на животната средина и социјалните работи

Мониторингот ќе формира важен дел од ESMS. Во текот на изградбата и работењето, одредени активности, индикатори и ресурси на животната средина и социјалните аспекти ќе бидат следени. Мониторингот **пред изградбата** ќе вклучува податоци за ниво на бучава и квалитет на воздух на за одредени места на патот. Мониторинг **во текот на изградбата** ќе вклучува квалитет на водата во река Брегалница, привремено одземање на земјиште, и индикатори на проблеми од прилив на работна сила во таа област. Мониторинг во оперативна фаза ќе вклучува податоци за ниво на бучава и квалитетот на воздухот на одредени места на патот, за период од 2 години по изградбата како и управување и следење обновување на вегетацијата за 2 години.

Мониторинг и управување со активности за вклучување на засегнатите страни како и за земјиште и планирање за преселување се предложени во рамките на SEP и LARF. Исто така, во тек ќе биде и барање за ЈПДП и (за време на изградбата) за Изведувачот за следење на поплаките на чинителите, поединците и заедницата и ќе преземе соодветни мерки за управување треба да се идентификуваат или да настанат клучните прашања трендови.

Мониторинг извештаи ќе се бараат од Изведувачот и Операторот за време на изградбата и оперативната фаза. Овие извештаи треба да бидат доставени до надлежните инспекциски органи. Резултатите од мониторингот ќе бидат корисни за оценување на долгорочните кумулативни ефекти, доколку ги има, особено во однос на влијанијата врз биолошката разновидност. Ако се појават тековни проблеми, може да се развиваат и имплементираат адаптивни мерки за ублажување.

10. ДОПОЛНИТЕЛНИ ИНФОРМАЦИИ И ПОДАТОЦИ ЗА КОНТАКТ

Документи за подготовка на проекти се достапни на веб-сајтот на ЈПДП:
(<http://www.roads.org.mk/en/index.php>).

Контакт за Проектот е:

Г-дин Јоже Јовановски: Раководител на заштита на животната средина и социјални аспекти, ЈПДП

Тел: + 389 (0) 2 3118-044, лок. 135; Факс: + 389 (0) 2 3220-535 е-пошта: j.jovanovski@roads.org.mk

Адреса: Јавно претпријатие за државни патишта; Даме Груев 14; 1000 Скопје, Република Македонија