


| Податоци за органот кој го изработува планскиот документ | |
|--|---|
| Назив на планскиот документ | Проектна Програма за изработка Техничка документација на Идеен проект, Проект за инфраструктура и Основен проект за државен пат А3 делница Битола – граничен премин Меџитлија, нова траса на ниво на експресен пат |
| Орган надлежен за изработка на планскиот документ | Јавно претпријатие за државни патишта  РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА - REPUBLIKA E MAqedonisë së VERIUT JAVNO ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ДРЖАВНИ ПАТИШТА NDËRMARRJA PUBLIKE PËR RRUGË SHETËTORË Бр. Nr. <u>09-12985/1</u> <u>18-12-2020</u> 20 <u>21</u> год.-viti СКОПЈЕ - SHKUP |
| Орган надлежен за донесување на планскиот документ | Јавно претпријатие за државни патишта |

| Податоци за изработувачот на планскиот документ | |
|---|--|
| Име на лицето овластено за подготвување на планскиот документ | Роза Калајџиска  Љупчо Аврамовски  Јоже Јовановски, ЈП за државни патишта  |
| Назив на работното место | Консултанти за животна средина и Раководител на одд. за заштита на животна средина и социјални аспекти |
| Контакт податоци за лицето | Фиксен телефон: 02 61 38 360 Мобилен телефон: 072 313 418 и 078 242 319 |

Основни податоци за планскиот документ

Од што произлегува донесувањето на планскиот документ? (пр. законска обврска или друга одредба)

Закон за просторно и урбанистичко планирање (Службен весник на Р.М бр. 51/05; 137/07, 151/07, 24/08, 91/09; 124/10, 53/2011, 60/11, 144/12 и 70/13, 163/13, 42/14, 44/15, 193/15 и 31/16);
 Закон за градење (Сл. Весник на РМ бр. 130/2009, 124/10, 18/11, 36/11, 54/11, 13/12, 144/12, 25/13, 79/13, 137/13, 163/13, 27/14, 28/14, 42/14, 115/14, 149/14, 187/14, 44/15, 129/15, 217/15, 226/15, 30/16, 31/16, 39/16, 71/16, 132/16, 35/18, 64/18, 168/18, 244/19, 18/20).

Дали се донесува нов плански документ или се вршат измени на постојниот?

ДА Се донесува нов плански документ
 НЕ

Доколку се врши измена на постоечки плански документ наведете го називот на стариот плански документ и причините за негово изменување?

/

Дали планскиот документ опфаќа област определена со член 65 став 2 од Законот за животна средина? Доколку одговорот е ДА наведете ја областа.

Да, точка 7 Транспорт – 1. услови и начин на изградбата, реконструкцијата, одржувањето, заштитата, користењето, управувањето, финансирањето на јавните патишта; 2. среднорочни и годишни програми за изградба, реконструкција и одржување на патиштата.

Дали планскиот документ е определен со уредбата за стратегиите, плановите и програмите, вклучувајќи ги и промените на тие стратегии, планови и програми, за кои задолжително се спроведува постапка за оцена на нивното влијание врз животната средина и врз животот и здравјето на луѓето. Доколку е определен наведете ја точката и алинејата под која е определен. (пр. член 3, точка 1, алинеја 5).

Да
 Не

Член: 3

Точка 7

Алинеја: 1 и 2

Дали со планскиот документ се планира реализирање на проект што е предвиден со Уредбата за определување на проектите и критериумите врз основа на кои се утврдува потребата за спроведување на постапка за оцена на влијанието врз животната средина. Доколку одговорот е позитивен наведете за каков проект станува збор.

Да, Прилог I - Проекти за кои задолжително се врши оцена на влијанијата врз животната средина, Прилог 1, точка 7- Изградба на автопатишта, нов пат со четири или со повеќе ленти или повторно порамнување и / или проширување на постоечкиот пат од две или помалку ленти, за да се добијат четири или повеќе ленти, доколку таквиот нов пат или повторно порамнет и / или проширен сегмент од патот ќе има 10 km или повеќе во континуирана должина.

Дали планскиот документ опфаќа користење на мала област од локално значење како што е определено со член 65 став 3 од Законот за животна средина. Доколку одговорот е ДА, наведете ја површината на областа и нејзиното значење.

Должината на новиот експресен пат ќе изнесува 22,15 km, но поради поставеноста на трасата проектот покрај локално, ќе има регионално, па и национално значење од аспект на поврзаност на Република Северна Македонија со Република Грција и обезбедување поголема достапност до воден транспорт и искористување на близината на Солунското пристаниште.

Да се наведе целта на донесување на планскиот документ и да се опише клучната одлука која ќе се донесе.

Главните цели на Идејниот и Основниот проект претставуваат истражување на оптимално решение односно утврдување на најповолна микролокација и оптимално техничко, економско, сообраќајно и просторно еколошко на трасата на патот на ниво на експресен пат за моторен сообраќај, а во контекст на урбанистичките и просторните услови, како и потребните инвестициски средства за реализација на проектот.

Земајќи го во предвид фактот дека за Националната Транспортна Стратегија (2018 -2030) (во чии рамки беше опфатен “Проектот за изградба на државен пат А3 делница Битола – граничен премин Меџитлија, нова траса на ниво на експресен пат” како планиран инфраструктурен проект за реализација) за која во 2018 година е спроведена постапка за стратегиска оцена на влијание врз животната средина при што беа идентификувани влијанија врз животната средина и беа дадени мерки за нивно ублажување се донесува Одлука за неспроведување на стратегиска оцена на животната средина.

Во Извештајот за стратегиска оцена на Националната Транспортна Стратегија изработен и усвоен во 2018 година беа опфатени и идентификувани сите аспекти поврзани со животната средина кои би имале влијание од спроведување на планираните инфраструктурни проекти (вклучувајќи го и државниот пат А3 делница Битола – граничен премин Меџитлија), како што се: воздух, отпад, води, климатски промени, бучава и вибрации, човеково здравје, културно наследство, за кои беа дадени соодветни мерки за нивно ублажување/минимизирање.

Во рамки на постапката за стратегиска оцена на Националната Транспортна Стратегија беше вклучена и јавноста, документот беше достапен на јавноста согласно законските прописи, беше одржана јавна расправа на која беа презентирани главните наоди од спроведената анализа и беа земени во предвид мислењата на заинтересираните страни.

Министерството за животна средина и просторно планирање во декември 2018 година издаде позитивно Мислење за финалниот Извештај за стратегиска оцена на животната средина од Националната Транспортна Стратегија (2018 -2030) (Бр.15-6899/2 од 31.12.2018 година) со напомена дека предложените мерки од Извештајот треба доследно да се применат.

Предмет на планскиот документ (пр. транспорт, планирање на просторот и сл.)

Транспорт – изградба на патна инфраструктура со цел развој и унапредувањето на патниот транспорт.

Периодот за донесување на планскиот документ.

/

Предвидено ревидирање на планскиот документ. Доколку е предвидено ревидирање, на колку години?

Да.

Простор или област опфатени со планскиот документ (пр. географска област, добро е да се прикачи мапа).

Пелагониски регион, општина Битола и општина Могила.
Почетната точка на трасата почнува од постојниот магистрален пат Прилеп - Битола и завршува на граничниот 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.

Целите и/или предлог целите што треба да се постигнат со реализирањето на планскиот документ и дали истите се содржани во акт или документ.

Да
Не

Дали е приложена копија од целите?

Да
Не

Резиме на влијанијата врз животната средина

(Да се определат дали имплементацијата на планскиот документ ќе предизвика значително влијание врз животната средина, потребно е да ги пополните прашањата кои следат подолу како водич за определување на значителното влијание на ефектите врз животната средина, а кои се во согласност со Уредбата за критериумите врз основа на кои се донесуваат одлуките дали определени плански документи би можеле да имаат значително влијание врз животната средина и здравјето на луѓето).

Потенцијалните влијанија врз животната средина од планскиот документ.

Од реализацијата на проектот за изградба на експресен пат Битола - граничен премин Меџитлија, се очекува појава на потенцијални негативни влијанија со среден интензитет и опсег, кои имаат локално значење во фазата на изградба на новата делница.

Очекувани позитивни влијанија:

Изградбата на експресен пат Битола – граничен премин Меџитлија ќе има исклучително позитивно влијание врз социо – економскиот развој на регионот (Пелагонискиот) бидејќи патната инфраструктура претставува основен предуслов за развој на индустријата, стопанството, 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 и подобрување на квалитетот на условите за живеење.

Очекувани негативни влијанија:

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

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

Веројатноста, времетраењето, фреквенцијата и повратноста на влијанијата

Спроведувањето на изградбата на експресниот пат Битола – граничен премин Меџитлија, ќе предизвика негативни влијанија за времетраење на градежната фаза на проектот, додека при нејзино секојдневно функционирање, освен генерирање на отпад од редовно одржување на предметната делницата и зголемено ниво на бучава од возилата кои ќе ја користат делницата, не се очекуваат значајни негативни влијанија.

За време на градежна фаза на делницата во Општина Битола се очекуваат емисии во воздух, генерирање на отпад, емисии во води (река Шемница, река Драгор, река Бистрица, Граешка река и др.), емисии на зголемена бучава и вибрации, влијанија врз околниот биодиверзитет долж трасата на делницата, како и ризици од можни незгоди/несреќи.

Од социјалните аспекти значајни да се споменат се: безбедноста и здравјето на работниците кои ќе работат и ќе бидат ангажирани при изградбата на новата делница, локалното население кое ќе работи на своите земјоделски површини и можна експропријација на приватно земјоделско земјиште потребна за изградба на овој патен правец.

Веројатноста од појавата на негативните влијанија е голема особено нарушување на квалитетот на воздухот, појава на вознемирувачка бучава и вибрации, создавање на различни фракции на отпад и сл. Меѓутоа нивното времетраење е краткотрајно (за време на градежната фаза на проектот) и истите се очекуваат да бидат од локален карактер (долж трасата на проектната локација и во нејзина непосредна близина).

Во градежна фаза се очекуваат позитивни влијанија на мали и средни претпријатија преку нивно ангажирање за снабдување на материјали за градба, техничка поддршка, транспорт, храна и др.

Во оперативна фаза се очекува влијание врз квалитетот на воздухот и емитурање на зголемено ниво на бучава од возилата кои ќе го користат овој патен правец, како

| | |
|---|---|
| | <p>и генерирање на отпад од редовно одржување на патниот правец.</p> <p>Сите овие очекувани негативни влијанија може благовремено да се редуцираат преку примена на мерки за спречување на негативните влијанија при подготовка на Студијата за оценка на влијанија врз животната средина за изградба на експресниот пат Битола – граничен премин Меџитлија. 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 и/или ублажување.</p> |
| <p>Кумулативната природа на влијанијата врз животната средина и животот и здравјето на луѓето</p> | <p>Кумулативни влијанија се очекуваат да се појават од интензивниот сообраќај што ќе се одвива долж оваа патна делница, што ќе доведе до нарушување на квалитетот на воздухот (кое може да влијае врз здравјето на локалното население кое живее во пошироката околина – село Долно Оризари, село Поешево), зголемено ниво на бучава (кое исто така може да влијае врз нарушувањето на здравјето на локалното население кое живее во пошироката околина), зголемена емисија на стакленички гасови (кое може да влијае врз климатските промени).</p> |
| <p>Прекугранична природа на влијанијата</p> | <p>При реализација на проектните активности за изградба на експресниот пат Битола – граничен премин Меџитлија, очекуваните потенцијални влијанија не се очекува да имаат прекуграничен ефект во соседните земји (Р. Грција), поради што не би имало потреба од спроведување на прекугранична консултација.</p> |
| <p>Ризиците по животот и здравјето на луѓето и животната средина (пр. како резултат на несреќи)</p> | <p>Ризиците по животот и здравјето на населението произлегуваат од интензивниот сообраќај (зголемени емисии на загадувачки материји, зголемена бучава, зголемен број на несреќи особено со непочитување на патната сигнализација и дозволената брзина на движење на учесниците во сообраќајот) што ќе доведе до зголемување на бројот на сообраќајни несреќи во кои ќе има повреди со привремени и трајни последици по учесниците во сообраќајот, од кои дел ќе бидат и со смртни последици. Влијанијата од нарушениот квалитет на воздух и високите нивоа на бучава не се очекуваат да бидат од голем размер, поради карактеристиките на теренот каде е предвидена изградба на трасата на патната делница – земјоделски површини (со мал удел на индустриски објекти) и отсуство на населени места долж/во непосредна близина на трасата на предметниот опфат.</p> |
| <p>Опсег и просторниот обем на влијанијата (географска област и големината на популацијата која ќе биде засегната)</p> | <p>Опсегот и просторниот обем на влијанијата кои се очекуваат при изградбата на експресниот пат Битола – граничен премин Меџитлија, ќе бидат во должина од околу 22,15 km, колку што изнесува и должината на трасата на новата делница. Предметната траса на експресниот пат Битола – граничен премин Меџитлија започнува од магистралниот пат Прилеп - Битола (околу 2 km северно пред Битола), минува по рамниот дел источно од Битола и завршува на постојниот граничен премин Меџитлија.</p> <p>Засегнати населени места од изградбата на експресниот пат Битола - 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 7.451 жители, согласно Пописот од 2002 година.</p> |

Потенцијалните економски и социјални влијанија кои би ги предизвикал планскиот документ како што се:

Имплементацијата на предвидените проектни активности во рамки на идејниот проект за изградбата на експресниот пат Битола – граничен премин Меџитлија, ќе обезбедат развиена патна инфраструктура што директно ќе го поттикне економскиот развој на Пелагонискиот регион, преку зголемен број на инвестиции – домашни и странски, зголемување на бројот на вработени, што ќе резултира со подобрен квалитет на живеење, намалување на трендот на миграција на населението во други држави, размена и трговија на добра и сл.

Трасата предвидена со идејниот проект за изградбата на експресниот пат Битола – граничен премин Меџитлија поминува во близина на индустриската зона Жабени со тоа носејќи идни економски

придобивки за истата. Поврзувањето кон неа се очекува да биде преку клучка лоцирана во непосредна близина.

Вредноста и ранливоста на областа која ќе биде засегната со донесување на планскиот документ:

ВОЗДУХ

Изворите на загадувачки матери потекнуваат од човечките активности и антропогените фактори. Главните загадувачки супстанции во воздухот се сулфурдиоксид SO₂, азотни оксиди NO_x, суспендирани честички (PM₁₀, PM_{2.5}, TSP), јаглерод моноксид (CO) испарливи органски соединенија. Од транспортниот сектор главно се создаваат NO_x и CO. Од вкупното количество на CO во воздухот 24% се од транспортниот сектор, додека од вкупното количество на NO₂, 40% се од секторот транспорт.

Најблиската мониторинг станица, со која се следи квалитетот на амбиентниот воздух и која е релевантна за одвивањето на проектните активности е мерната станица за воздух во градот Битола, со која се мерат загадувачките супстанции: O₃, NO₂, SO₂, CO и PM₁₀. Согласно месечниот Извештај од мониторинг на воздухот на мерната станица Битола 2, заклучно со декември 2019 (http://air.moepp.gov.mk/wp-content/uploads/2015/07/0204_201912VkupenIzvestaj.pdf), констатирани се надминувања за следните параметри: 85 надминувања на 24 часовните гранични вредности (50 µg/m³) на PM₁₀ и 2 надминувања на 8h гранична вредност на CO. За останатите параметри не се забележани надминувања.

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 вегетација, ископ на земја - отстранување на површинската хумусна покривка (во слој од околу 30 - 60 cm), нанесување на слоеви асфалт и користење возила за транспорт и друга механизација. Емисијата на издувни гасови ќе зависи од бројот на користени возила и јачината на моторите со внатрешно согорување, количината и квалитетот на горивото, состојбата на моторите, фреквенцијата на движење и сл. За времетраење на изградбата на новата делница, Изведувачот е должен да изврши мерење на емисии во воздухот долж трасата, на начин и локации пропишани согласно националното законодавство за квалитет на амбиенталниот воздух.

КЛИМАТСКИ ПРОМЕНИ

Република Северна Македонија има за цел да ги намали емисиите на јаглерод диоксид од согорување на горива до 36% до 2030-та година. За да се постигне оваа цел неопходно е интегрирање на стратегиите за спречување на климатските промени во други секторски политики, како и во Националната Транспортна Стратегија бидејќи транспортот е сектор кој има значаен придонес во емисиите на стакленички гасови.

Главните ефекти од транспортниот сектор врз климатските промени произлегуваат од согорувањето на горива и емисијата на стакленички гасови. Најголемиот удел во вкупната емисија на стакленички гасови има енергетскиот (~60%), транспортниот (~10%) и земјоделскиот сектор (~10%). Според националните пресметки, емисијата на стакленичките гасови постепено се зголемува. стакленичките гасови од транспортниот сектор се зголемиле за 35% од 2003-та до 2016-та година, додека пак проекциите за 2025-та година покажуваат зголемување на емисии на стакленички гасови од транспортниот сектор за ~60%.

Еден од проблемите во транспортниот сектор во контекст на спречување на климатските промени е големата старост на возниот парк и трендот на зголемена потрошувачка на дизел горивото. Дополнително, изградбата на патишта ќе ја зголеми ранливоста на биодиверзитетот кон климатските промени, преку фрагментација на нивните хабитати, особено на најранливите категории на хабитати, флора и фауна. Затоа, при изградба на вакви инфраструктурни проекти, Изведувачот е должен да ги применува сите расположливи добри градежни практики како и да ги применува мерките за ублажување/минимизирање на негативните влијанија во СОЖС за изградба на новата патна делница.

БУЧАВА

Транспортот е еден од главните причинители на бучава во животната средина. Зголемено ниво на бучава е регистрирано особено во централните градски средини каде дозволените гранични нивоа на бучава согласно националното законодавство се многу често надминати во ноќниот период. Во рамки на Општина Битола не се врши мониторинг на бучава.

За време на градежните активности за изградба на патниот правец ќе се користат различни машини и опрема кои ќе генерираат бучава и вибрации, како резултат на транспорт на градежен материјал и отпад, транспорт на работници, изведување на планираните активности и сл.

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). За времетраење на изградбата на новата делница, Изведувачот е должен да изврши мониторинг на бучава долж трасата, на начин и локации пропишани согласно националното законодавство за бучава.

ЗДРАВЈЕ НА ЛУГЕТО

Здравјето на луѓето е во директна зависност од состојбата со медиумите во животната средина (пр. воздух, води итн.). Транспортниот сектор директно влијае врз човековото здравје бидејќи преставува потенцијален ризик од сообраќајни несреќи. Од друга страна транспортниот сектор индиректно влијае врз здравјето на луѓето преку загадување на воздухот и зголемено ниво на бучава и вибрации.

БИОДИВЕРЗИТЕТ

Како најдоминантен и најзастапен хабитат, карактеристичен за речиси целата траса на делницата, се земјоделските површини. 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.

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), 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".

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.

РЕЛЈЕФ

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 m н.м.в, а во нејзиниот среден дел, односно кај вкрстување со река Драгор и главниот одводен канал, е на најниска теренска кота од околу 579 m н.м.в. Тоа значи дека од вкупната должина на трасата (околу 22 km), теренот постепено се спушта и искачува за вкупно 10 m висинска разлика, односно поголемиот дел од трасата практично е хоризонтален.

ВОДА

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 регулираното 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 проектната локација е различна и се движи од 0,5 m па се до 6,5 m. 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.

Не се очекуваат емисии на загадувачки материји 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.

ОТПАД

Генерирањето на различни фракции на отпад и несоодветно управување со истиот доведува до негативни влијанија врз медиумите во животната средина (почва, води и воздух), кое пак индиректно предизвикува влијанија врз здравјето на луѓето.

Управувањето со отпадот е регулирано со Закон за управување со отпад ("Службен Весник" на РМ бр. 68/04, 71/04, 107/07, 102/08, 143/08, 124/10, 51/11, 123/12, 147/13, 163/13, 51/15, 146/15, 192/15, 39/16, 32/20) и останати законски прописи кои произлегуваат од него. Изведувачот на градежните работи е обврзан да врши селектирање и складирање на генерираните фракции на отпад и да врши редовно предавање на овластени правни лица за преземање и финално депонирање на отпадот.

Со комуналниот и другиот неопасен отпад во Општина Битола управува ЈП „Комуналец“ - Битола, кое е основано за вршење на комуналните дејности на територијата на Општина Битола.

Собирањето на отпадот се врши од градот Битола и од 16 села (Дихово, Трново, Магарево, Долно Оризари, Кравари, Логоварди, Бистрица, Лопатица, Ниже поле, Кукуречани, Жабени, Буково, Лавци, Карамани, Крклино, Трн), при што со услуга се опфатени 24.500 физички лица (21.614 физички лица од град Битола и 2686 физички лица од рурална средина) и 2.850 правни лица (2.744 правни лица од град Битола и 106 правни лица од рурална средина).

Депонирањето на комуналниот отпад се врши на депонијата "Мегленци", лоцирана во непосредна близина на рудникот "Суводол", на 13 km оддалеченост од градот Битола.

Ископ на земја, расчистување на траса од вегетација, подготовка на трасата, градежен шут, и сл. 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 (река Драгор и др. помали водотеци).

ПОЧВИ

Загадувањето на почвата може да биде директно или индиректно, со помош на пренос на загадувачките материји преку загадени води.

Градежните активности може да ги нарушат геолошките карактеристики на почвата како резултат на изведба на тешки градежни активности (користење на тешка механизација и возила, транспорт на материјали, одлагање вишок ископан материјал, градежен отпад (шут) и др.) при што може да дојде до збивање на почвата и да се наруши природниот квалитет и намалување на плодноста на истата. Активностите за расчистување и градба може да резултираат со губење на почва преку ерозија, предизвикана од вода или ветер.

Реализацијата на проектните активности може да предизвика загадување на почвата во случај на несоодветно управување со отпадните води, отпадот, несакани истекувања, ракување со материјали и сл., како и во случај на несреќи и хаварији.

Загадувањето на почвата може да влијае врз околното плодно земјиште на кое се садат земјоделски култури.

Во оперативната фаза на проектот се очекуваат незначајни емисии во почвата преку емисии на издувни гасови од возилата во воздухот, исталожени како седимент. Можни се истекувања на масла и лубриканти од возилата кои ќе гравитираат на оваа патна делница.

| | |
|--|--|
| <p>Посебни природни карактеристики или културно наследство</p> | <p><u>Природни карактеристики</u> Дел од трасата на предметната локација припаѓа на 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), 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".</p> <p><u>Културно наследство</u> Околу 3,5 km западно од предметниот опфат, се наоѓа значаен објект од културно-историско значење – античкиот град Хераклеа Линкестис.</p> |
| <p>Надминувањата на стандардите за квалитет на животната средина или граничните вредности</p> | <p>При реализација на идејниот проект за изградба на експресниот пат Битола – граничен премин Меџитлија, не се очекуваат надминувања на стандардите за квалитет на животната средина и граничните вредности во колку се следат</p> |

| | |
|--|---|
| | мерките за ублажување/минимизирање на негативните влијанија кои ќе бидат наведени во Студијата за ОВЖС. |
| Интензивна употреба на земјиштето | Трасата нема ниту една колизија со градско и рурално урбанизирано земјиште, не предизвикува рушење на постојни изградени објекти, нема да има потреба од експроприација на градежно земјиште, или на земјиште на кое што му претстои идна интензивна урбанизација, потребните вкрстувања или разминувања со постоечки инфраструктурни објекти ќе бидат изведени со мостови со најмала можна должина. Во опфатот има користено земјоделско земјиште и дел ќе се пренамени во градежно земјиште за експресниот пат. |
| Влијанијата врз областите или пејзажите кои имаат признати статус на национални или меѓународни заштитени подрачја. | Дел од трасата на предметната локација се простира на територијата на Значајниот Орнитолошки Локалитет (ЗОЛ) “Пелагонија”. Значајниот Орнитолошки Локалитет (ЗОЛ) “Пелагонија” опфаќа површина од 1371,89 km ² (или 5,34% од вкупната територија на државата), и се протега во опсег од 590–1.538 m н.м.в. Административни граници на ова подрачје припаѓаат на следните општини: Битола, Могила, Новаци, Прилеп, Кривогаштани, Долнени и Крушево. Позначајни видови птици кои припаѓаат на ова подрачје се: <i>Falco naumanni</i> (белонокта ветрушка), <i>Ciconia ciconia</i> (штрк), <i>Coracias garrulus</i> (модоврана) и др. Како главни закани кои се карактеристични за овој значаен орнитолошки локалитет се следните: интензивно земјоделство, употреба на пестициди, напуштање на пасишта, колизија со далекуводна мрежа и исполнување на ровови, канали, бари и мочуришта. 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”. Освен ЗОЛ “Пелагонија”, сите горенаведени заштитени подрачја се наоѓаат во пошироката област (надвор од) предметниот опфат “експресен пат Битола – граничен премин Меџитлија”. Бидејќи проектната локација се наоѓа во пошироката околина на горенаведените заштитени подрачја (освен ЗОЛ “Пелагонија”), одвивањето на проектните активности за изградба на патниот правец, нема да предизвикаат значајни негативни влијанија врз постоечката флора и фауна. Како краткотрајни влијанија од локален карактер, може да се појави вознемирување на околната фауна (водоземци, птици и цицачи) од зголеменото ниво на бучава од употребата на градежната опрема и механизација и активностите на работниците во градежната фаза на проектот. <i>Како генерални мерки за намалување/ублажување на можните негативни влијанија врз биодиверзитетот долж делницата, Изведувачот е должен да ги почитува мерките предложени во Студијата за ОВЖС, како и добрите градежни практики за изградба на ваков вид на инфраструктурни проекти.</i> |
| Објаснете го степенот до кој планскиот документ поставува рамка за спроведување на проекти и други активности, во однос на локацијата, природата, големината и условите за работа или според одредувањето на ресурсите: | |
| Идејниот проект за изградбата на експресниот пат Битола – граничен премин Меџитлија претставува истражување на оптимално решение, односно утврдување на најповолна микролокација и оптимално техничко, економско, сообраќајно, просторно и еколошко решение на трасата на патот во ранг на Експресен пат за моторен сообраќај, а во контекст на урбанистичките и просторните услови, како и потребните инвестициски средства за реализација на проектот. | |
| Објаснете ја околината во близина на проектот односно активноста која се планира да се спроведе со планскиот документ од аспект на можни влијанија врз животната средина. (пр. планот предвидува изградба на резиденцијални објекти во близина на индустриска зона, објаснете дали индустриската зона ќе има влијание врз животната средина на планираните резиденцијални проекти): | |

Проектната локација претставува изградба на нов патен правец 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 km. Почетната точка на трасата почнува од постојниот магистрален пат Прилеп - Битола и завршува на граничниот премин Меџитлија.

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

Објаснете ја важноста на планскиот документ за вклучување на аспектот на заштита на животната средина особено во поглед на промовирањето на одржливиот развој(да се наведе дали обемот на планскиот документ придонесува кон одржливоста и намалување на еколошките проблеми. Пр. еден инфраструктурен план може да има поголеми влијанија врз животната средина отколку некој образовен план на наставните планови).

Идејниот проект односно изработката на проектна документација за изградбата на експресниот пат Битола – граничен премин Меџитлија ќе изврши идентификација на влијанијата врз животната средина при изградбата и функционирањето на патната делница, врз следните медиуми: водни ресурси, почва и можноста од нејзина деградација, воздух, бучава и вибрации, влијанија врз пејзаж, флора и фауна, природно и културно наследство, социјални аспекти и сл.

По идентификација на влијанијата врз животната средина при изградбата и функционирањето на патната делница, во Студијата за ОВЖС ќе бидат дадени мерки за нивно навремено отстранување, спречување или ублажување.

Кои еколошки проблеми се релевантни за планскиот документ. Опишете зошто истите се релевантни и опишете ја нивната природа и сериозност (објаснете ги проблемите кои спроведувањето на планскиот документ може да ги предизвика или да доведе до нивно зголемување, проблемите кои може да го забават неговото спроведување, како и проблеми кои спроведувањето на планскиот документ може да ги реши или намали).

Имплементацијата на проектните активности за изградбата на експресниот пат Битола – граничен премин Меџитлија, ќе предизвика негативни влијанија за времетраење на градежната фаза на проектот, додека при нејзино секојдневно функционирање, освен генерирање на количини на отпад од редовно одржување на предметната делницата и зголемено ниво на бучава од возилата кои ќе ја користат делницата, не се очекуваат значајни негативни влијанија.

Влијанијата од нарушениот квалитет на воздух и високите нивоа на бучава не се очекуваат да бидат од голем размер, поради карактеристиките на теренот каде е предвидена изградба на трасата на патната делница – земјоделски површини (со мал удел на индустриски објекти) и неприсуство на населени места долж/во непосредна близина на трасата на предметниот опфат.

Објаснете како планскиот документ кој е предмет на разгледување е поврзан со друг/и плански документ/и во хиерархијата на планирање. Наведете го називот на тој/тие плански документ/и и наведете ги клучните влијанија на тие плански документи врз животната средина. Определете ги разликите во клучните одлуки што се носат со предметниот плански документ и другите плански документи кои биле или ќе бидат предмет на оценка.

Идејниот проект за изградбата на експресниот пат Битола – граничен премин Меџитлија претставува активност предвидена со најновата Национална транспортна Стратегија (за период 2018-2030), имајќи ги во предвид специфичните цели и активности дефинирани во Националната транспортна стратегија, се очекува огромно влијание врз сите медиуми на животната средина, за таа цел преку спроведената стратешка оценка на Стратегијата беше оценет степенот на секое влијание одделно и беа предложени мерки кои треба да се спроведат за да влијанијата бидат ублажени.

Релевантни стратешки плански документи од други области во кои се дефинирани цели на заштита на животната средина се: НЕАП II (Втор Национален План за животна средина), Национален План за заштита на квалитет на воздух, Национална Стратегија за одржлив развој, Стратегија за води, Стратегија за климатски промени, Трет Национален План за климатски промени, Стратешка рамка и Акционен План за здравје и животна средина до 2020 година, Национална стратегија за енергија и др. плански документи

на национално, регионално и локално ниво релевантно за секторот транспорт.

Доколку потенцијалните влијанија на клучните одлуки во планскиот документ веќе биле предмет на оцена или веќе биле разгледани во други плански документи во некоја поранешна фаза, резимирајте ги главните заклучоци на таа оцена и како тие заклучоци се користени во процесот на одлучување. Опишете дали претходно спроведената оценка е направена согласно најновите сознанија за влијанијата врз животната средина со цел да може истата да се користи во процесот на усвојување на постоечкиот плански документ.

Проектот за изградба на експресниот пат Битола – граничен премин Меџитлија произлегува како планирана активност од Националната транспортна Стратегија (2018 - 2030) за која беше спроведена постапка за стратесиска оцена на животната средина во која беа опфатени сите сегменти/ влијанија врз животната средина кои би произлегле од реализацијата на планираните проекти во различните сектори (патен транспорт, железнички транспорт и авио транспорт). За сите нив беа зададени мерки со чие спроведување би се намалиле идентификуваните влијанија од спроведувањето на планираните активности и проекти во рамки на Националната транспортна Стратегија.


Доколку потенцијалните влијанија од клучната одлука во овој плански документ ќе биде оценета во некоја подоцнежна фаза на планирање на пониско ниво, наведете како ќе обезбедите влијанијата што се утврдени во оваа фаза на донесување на планскиот документ да се земат во предвид при носењето на одлуката во подоцнежната фаза (пр. се спроведува стратесиска оцена на урбанистички план во кој се предвидува изградба на објект кој подлежи на постапка на оцена на влијанието врз животната средина).

За реализација на “Изградба на експресен пат Битола - граничен премин Меџитлија”, се предвидува започнување на постапка за Оценка на влијание врз животната средина согласно законската регулатива за животна средина.

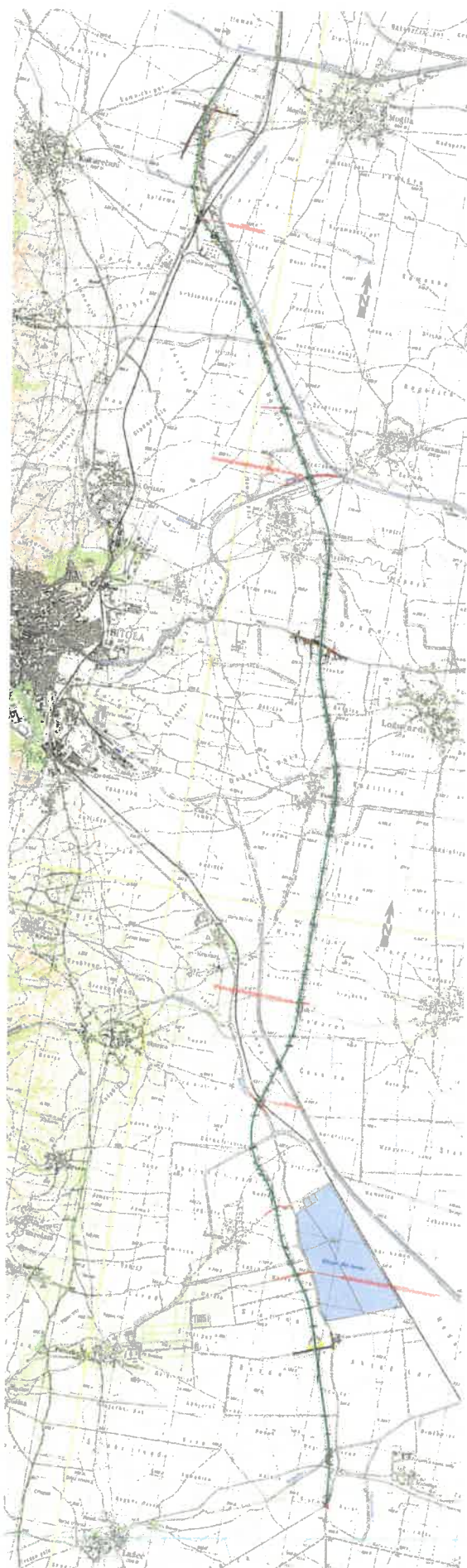
Согласно своите карактеристики и согласно Уредбата за определување на проектите и за критериумите врз основа на кои се утврдува потребата за спроведување на постапката за оцена на влијанијата врз животната средина“ („Службен Весник“ на РМ бр. 74/05, 109/09, 164/12, 202/16), проектот за “Изградба на експресен 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”, “нов пат со четири или со повеќе ленти или повторно порамнување и / или проширување на постоечкиот пат од две или помалку ленти, за да се добијат четири или повеќе ленти, доколку таквиот нов пат или повторно порамнет и / или проширен сегмент од патот ќе има 10 km или повеќе во континуирана должина”.

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 рамки на Студијата за ОВЖС ќе бидат земени во предвид и предложените мерки во рамки на Извештајот за стратесиска оцена на животната средина на Националната транспортна Стратегија (проектот за “Изградба на експресен пат Битола - граничен премин Меџитлија” произлегува од Стратегијата), 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 и/ ублажување.

| | |
|--|--|
| ИЗЈАВА | Изјавуваме дека податоците дадени во овој формулар се точни, вистинити и комплетни. |
| Функција, име и презиме и потпис на лицето кој го носи планскиот документ во име на органот | В.Д. Директор на Јавното претпријатие за државни патишта |
| Датум: 18.12.2020 г. Место: Скопје | Ејуп Рустеми М.П.  |

ПРИЛОГ 1 Скица на локација државен пат А3 делница Битола – граничен премин Меџитлија



ПРИЛОГ 2 Слика од локација на државен пат А3 делница Битола – граничен премин Меџитлија



