



Република Северна Македонија

Јавно претпријатие за државни патишта

Бр. 09-13460/1
Скопје, 30-12-2020 година

ДО
МИНИСТЕРСТВО ЗА ЖИВОТНА СРЕДИНА
И ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ

- Сектор за просторно планирање -

Плоштад Пресвета Богородица бр. 3 (втори спрат)
1000 Скопје, Република Северна Македонија

Предмет: Барање мислење во однос на одлука и формулари за СОЖС

Врска: Проектна програма за изработка на проект за инфраструктура за изградба на автопат А4, делница ГП „Блаце“ - Скопје (клучка „Стенковец“).

- Подделница 1 - проширување на постоен пат А4 од ГП „Блаце“ до с. Блаце до ниво на автопат и изградба на дел од автопат со клучка за поврзување со локален пат за с. Блаце, општина Чучер - Сандево (наш бр. 09-1020/1 од 23.01.2029 година)

Подделница 2 - од км 2+213 до Скопје (клучка „Стенковец“), општина Чучер - Сандево (наш бр. 09-1370/2 од 18.02.2020 година)

Почитувани,

Јавното претпријатие за државни патишта изработува техничка документација на ниво на идеен проект, проект за инфраструктура и основен проект за државен пат А4, делница делница ГП „Блаце“ - Скопје (клучка „Стенковец“), нова траса на ниво на автопат, во должина од околу 12.5 км.

Согласно Законот за животна средина („Службен весник на РМ“ бр. 53/2005, со сите измени и дополнувања досега), ЈП за државни патишта донесе одлука за неспроведување на постапка за стратегиска оцена на проектот врз животната средина (СОЖС).

Во прилог на овој допис Ви ја доставуваме одлуката за неспроведување на стратегиска оцена, потребните формулари, како и проектните програми.

Ве молиме да постапите согласно Вашите надлежности и да ни издадете известување за прифаќање или неприфаќање на доставената одлука.

Ви благодарам за соработката и останувам,

Со почит,

В.Д. Директор
Ејуп Вустени



Прилог:

- Одлука, формулари и проектни програми

Изработил: Јоже Јовановски

Контролирал: Зоран Сламков

Одобрил: Arsim Qoku



Врз основа на член 65 став (6) од Законот за животната средина („Сл.весник на РМ“ бр. 53/05, 81/05, 24/07, 159/08, 83/09, 48/10, 124/10, 51/11, 123/12, 93/13, 187/13, 42/14, 44/15, 39/16, 99/18), **Јавното претпријатие за државни патишта**, на ден 30.12.2010, донесе

Одлука за неспроведување на стратегиска оцена

1. При подготовка на **Проекти за инфраструктура за изградба на автопат А4, делница ГП „Блаце“– Скопје (клучка „Стенковец“), Општина Чучер Сандево (вкупна должина ~12.5 km)**, која се носи согласно Проектна Програма, **не е потребно да се спроведе Стратегиска оцена на влијанието врз животната средина согласно член 65 од Законот за животната средина.**
2. Одлуката заедно со формуларите за определување на потребата од неспроведување на стратегиска оцена се објавува на веб страната на **Јавно претпријатие за државни патишта** на следната адреса: <http://www.roads.org.mk/>.
3. Согласно критериумите за определување на тоа дали еден плански документ има влијание врз животната средина од член 65 став (4) од Законот за животна средина и врз основа на податоците од Прилог 2 на "Правилникот за формата, содржината и образецот на одлуката за спроведување односно неспроведување на стратегиска оцена и на формуларите за потребата од спроведување односно неспроведување на стратегиска оцена", при донесувањето на **Проекти за инфраструктура за изградба на автопат А4, делница ГП „Блаце“– Скопје (клучка „Стенковец“), Општина Чучер Сандево (вкупна должина ~12.5 km)** не треба да се започне постапката за спроведување за стратегиска оцена, бидејќи произлегува од хиерархиски повисок плански документ за кој е спроведена СОЖС постапка, односно:
 - Изградбата на автопатот А4, делница ГП „Блаце“– Скопје (клучка „Стенковец“), Општина Чучер Сандево произлегува од **"Националната Транспортна Стратегија (2018-2030)"**, во чии рамки проектот беше опфатен како **планиран инфраструктурен проект за реализација**, за која во 2018 година е спроведена постапка за стратегиска оцена на влијание врз животната средина. Во рамки на спроведената постапка, согласно законските прописи од Законот за животна средина беше подготвен Извештај за Стратегиска Оцена на Националната Транспортна Стратегија врз животната средина од страна на компаниите "Ars Progetti" S.P.A. од Италија и "ЕкоМозаик" од Скопје и Извештајот за стратегиска оцена на животната средина беше подготвен и потпишан од страна на г-ѓа Славјанка Пејчиновска – Андонова, Експерт за стратегиска оцена. **Изработката на Извештајот за стратегиска оцена на влијание од Националната Транспортна Стратегија 2018-2030 се одвиваше паралелно со изработката на стратешкиот документ, што резултираше со навремено вклучување на сите идентификувани аспекти на заштита на животна средина, дефинирање на целите на заштита, мерки и мониторинг активности.**
 - Во Извештајот за стратегиска оцена на Националната Транспортна Стратегија беа опфатени и идентификувани сите аспекти поврзани со животната средина кои би имале влијание од спроведување на планираните инфраструктурни проекти (вклучувајќи ја и изградбата на автопатот А4, делница ГП „Блаце“– Скопје клучка „Стенковец), Општина Чучер Сандево, 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. Треба да се има предвид дека реализацијата на проектот за изградба на автопатот, ќе има позитивни влијанија во насока на обезбедување брза и ефикасна комуникација, како основен предуслов за економски развој, подобрување на квалитетот на живеење, намалување на економската миграција на населението, како и позитивно влијание на заштита на животната средина преку ублажување на влијанијата врз животната средина.
 - 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.

- Од страна на **Министерството за животна средина и просторно планирање беше издадено 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)**. Во Мислењето се посочува дека предметниот Извештај за стратегиска оцена на животната средина ги содржи аспектите за заштита на животната средина, како и економските и социјалните прашања во фазите на планирање и имплементација на Стратегијата, како и преглед на регулаторната рамка и процедури, кои ќе служат како основа за проценки на влијанијата врз животната средина за сите идни под-проекти, кои би се реализирале во рамки на Стратегијата. Исто така, посочено е дека во Извештајот е направена целосна анализа на потенцијалните влијанија од донесувањето и имплементацијата на Стратегијата, а се утврдени и мерки за заштита, намалување и ублажување на негативните влијанија и изработен е План за мониторинг на животната средина. Од страна на Министерство за животна средина и просторно планирање се препорачува доследна примена на мерките предвидени во Извештајот.
 - Јавното Претпријатие за Државни Патишта како орган кој ја подготвува проектната документација, ќе ги земе предвид релевантните информации за ефектот на повисокиот плански документ (Националната Транспортна Стратегија) врз животната средина, во согласност со член 67, став 9 од Законот за животна средина.
 - Оттука произлегува Одлуката, да не се спроведува постапка за Стратегиска оцена на **Проект за инфраструктура за изградба на автопат А4, делница ГП „Блаце“– Скопје (клучка „Стенковец“), Општина Чучер Сандево (вкупна должина ~12.5 km)**. Проектната документација се изработува за две подделници како што е наведено во посебните проектни програми. Предвидените мерки од Извештајот за стратегиска оцена на Националната Транспортна Стратегија (2018 - 2030) ќе бидат земени предвид при идентификација на можните негативни и позитивни влијанија од проектот во постапката при подготовката на Студијата за оцена на влијание на проектот врз животната средина согласно законските прописи.
4. Против оваа одлука јавноста има право на жалба до **Министерство за животна средина и просторно планирање** во рок од 15 дена од денот на објавување на одлуката на веб страната.


Бр. 02-13460/1 од 30.12.2020 година

Јавно Претпријатие за Државни Патишта

В.Д. Директор на Јавното Претпријатие
за Државни Патишта

Ејуп Рустем



Податоци за органот кој го изработува планскиот документ	
Назив на планскиот документ	<p>Проекти за инфраструктура за изградба на автопат А4, делница ГП „Блаце“ – Скопје (клучка „Стенковец“), Општина Чучер Сандево (вкупна должина ~12.5 km):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) проектна програма за изработка на проект за инфраструктура за изградба на автопат А4, делница ГП „Блаце“ – Скопје (клучка „Стенковец“), подделница 1 – проширување на постоен пат А4 од ГП „Блаце“ до с. Блаце до ниво на автопат и изградба на дел од автопат со клучка за поврзување со локален пат за с. Блаце, општина Чучер – Сандево; 2) проектна програма за изработка на проект за инфраструктура за изградба на автопат А4, делница ГП „Блаце“ – Скопје (клучка „Стенковец“), подделница 2 – од км 2+213 до Скопје (клучка „Стенковец“), општина Чучер – Сандево.
Орган надлежен за изработка на планскиот документ	<p>Јавно Претпријатие за Државни Патишта</p>  <p>РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА - REPUBLIKA E MAqedonisë së VERIUT ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ДРЖАВНИ ПАТИШТА NDERMARRJA PUBLIKE PER RRUGË SHJETËRORE</p>
Орган надлежен за донесување на планскиот документ	<p>Министерство за Транспорт и Врски</p> <p>Бр.-Nr. <u>09-13460/1</u> <u>30.12.</u> 20<u>20</u> год.-viti СКОПЈЕ - SHKUP</p>

Податоци за изработувачот на планскиот документ	
Име на лицето овластено за подготвување на планскиот документ	Мила Искреновиќ
Назив на работното место	Дипл. Инж. Архитект, Овластен планер бр. на лиценца:0.0086
Контакт податоци за лицето	<p>ТЕКТОН ДООЕЛ – Скопје, ул. Народен Фронт бр.5/12 тел: +389 02 3245 690, 70 34 97 94 e-mail: tekton.arh@gmail.com</p>

Основни податоци за планскиот документ

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

Проектите за Инфраструктура се донесуваат врз основа на барањата кои произлегуваат од Законот за просторно и урбанистичко планирање („Службен весник“ на РМ бр. 199/14, 44/15, 193/15, 31/16, 163/16, 64/18 и 168/18); Законот за градење („Службен весник“ 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); Правилникот за стандарди и нормативи за урбанистичко планирање („Службен весник“ на РМ бр.142/15, 217/15, 222/15, 228/15, 35/16, 99/16, 134/16, 33/17 и 86/18) и сл.

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, просторно и урбанистичко планирање и користење на земјиштето.

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 13

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.

Не

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

Инфраструктурните проекти за изградба на автопат А4, делница ГП „Блаце“-Скопје (клучка „Стенковец“), општина Чучер - Сандево до ниво на автопат во должина од ~12,5 km во согласност со Законот за градење, Законот за просторно и урбанистичко планирање и подзаконските акти имаат за цел да го утврдат најповолното и оптимално техничко, економско, сообраќајно и просторно еколошко решение на трасата на патот, во контекст на урбанистичките и просторните услови, како и потребните инвестициски средства за реализација на проектот.

Земајќи го предвид фактот дека за Националната Транспортна Стратегија (2018 -2030) (во чии рамки беше опфатен проект за изградба на 13 km нов автопат на делница Скопје – граница со Косово, долж Патот ба од Основната мрежа) 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 ја и изградбата на автопат на делницата Скопје – граница со Косово), 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 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.)

Просторно и урбанистичко планирање и користење на земјиштето

Периодот за донесување на планскиот документ.

Во Законот за просторно и урбанистичко планирање за Инфраструктурен проект нема одреден период за донесување на планскиот документ.

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

Во Законот за просторно и урбанистичко планирање за Инфраструктурен проект нема предвидено ревидирање на планскиот документ.

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

Проектниот опфат е лоциран во северниот дел на Република Северна Македонија, во Скопскиот Плански Регион, на територијата на општина Чучер Сандево. Крајните точки на планираниот автопат се постојната раскрсница „Стенковец“, како дел од обиколницата на Скопје и граничен премин „Блаце“ (граница со Косово.

Трасата на автопатот е поделен на две подделници кои вклучуваат Подделница 1-Проширување на постоен пат А4 од ГП „Блаце“ до с. Блаце до ниво на автопат и изградба на дел од автопат со клучка за поврзување со локален пат до с. Блаце (km 0+085 - 2+213), како и Подделница 2 од стационача km 2+213 до Скопје (клучка Стенковец), општина Чучер Сандево.

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 определи 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.

Реализацијата на проектот за изградба на автопатот А4, делница ГП „Блаце“– Скопје (клучка „Стенковец“), општина Чучер Сандево, може да предизвика позитивни и негативни влијанија врз животната средина и социо-економските аспекти.

Очекувани позитивни влијанија: Сообраќајот по постојниот магистрален пат Скопје (Стенковец) - Блаце се одвива со мала брзина на движење на возилата, зголемена фреквенција на движење, што предизвикува оптоварување на сообраќајот проследено со застој, зголемено време на патување, сообраќајни незгоди и сл. Оваа состојба допринесува за зголемување на емисиите во животната средина, особено емисиите во воздух, како и зголемено ниво на бучава кои предизвикуваат директни и индиректни влијанија врз медиумите и областите од животната средина, како и врз здравјето на населението.

Имплементацијата на проектот ќе придонесе за одвивање на сообраќајот со зголемена брзина, намалување на застојот и работа на возилата во застој што значително ќе допринесе за намалување на емисиите на издувни гасови, кои вклучуваат и стакленички гасови, потоа емисиите на бучава и сл. Намалувањето на емисиите ќе допринесе за намалување на влијанијата врз медиумите и областите од животната средина и здравјето на населението.

Имплементацијата на Проектот директно и индиректно ќе допринесе за економски развој на државата, односно ќе овозможи поврзување со Коридорот VIII, еден од главните предуслови за развој на транспортот, бизнис секторот, економијата и сл. Изградениот автопат ќе овозможи услови за побрз и побезбеден транспорт на луѓе и товар што одат во прилог на социо-економскиот развој на регионот и државата.

Очекувани негативни влијанија: Од реализацијата на проектот за изградба на автопатот А4, делница ГП „Блаце“– Скопје (клучка „Стенковец“), Општина Чучер Сандево, во градежната и оперативната фаза, можни се негативни влијанија врз квалитетот на воздухот, водата, почвата, пределот, биолошката разновидност, шумарството, пределот, материјалните добра, општествената средина и сл.

Веројатноста, времетраењето, фреквентноста и повратноста на влијанијата

Изградбата на автопатот ќе предизвика негативни влијанија за времетраење на градежната фаза, како и во оперативната фаза на автопатот, меѓутоа не се очекуваат значајни негативни влијанија.

Негативните влијанија може да се појават при несоодветно изведување на проектните активности во фазата на изградба, како и при идното користење на автопатот, особено во случај на несоодветна контрола на емисиите, како и во услови на несреќи и хаварии.

Потенцијални рецептори на можните влијанија се: воздухот, водите, почвата, биолошката разновидност, пределот, материјалните добра и сл. како и населението кое директно или индиректно може да бидат засегнати од активностите и емисиите генерирани во проектниот опфат, а особено во услови на несреќи и хаварии.

Предвидените влијанија, при нормални работни услови, може да се појават веднаш или по одреден период со повратен и неповратен ефект. Во зависност од делокругот на делување на влијанијата, истите се оценуваат како локални со можност за појава, а во однос на времетраењето од краткорочни до долгорочни. Во однос на интензитетот истите се оценуваат од мал интензитет до среден интензитет при нормални оперативни услови. Интензитетот на дел од можните влијанија не може да се оценат во оваа фаза заради недостаток на информации или заради непредвидливоста на нивниот интензитет (особено во услови на несреќи и хаварии).

Потенцијалните негативни влијанија може навремено да се избегнат или намалат со примена на мерки за спречување на негативните влијанија при подготовка на Студијата за оценка на влијанија врз животната средина од изградба на автопатот. 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 предложени мерки за нивно навремено идентификување, отстранување,

	спречување и/или ублажување.																														
Кумулативната природа на влијанијата врз животната средина и животот и здравјето на луѓето	<p>Во проектното подрачје и непосредното опкружување поминува постојниот магистрален пат, автопатот A2 (Коридор 8), локални патишта, исто така поминува и железничката пруга која ја поврзува Република Северна Македонија со Косово. Во околината на проектното подрачје од македонска и косовска страна постојат населени места, терминалот за тешки возила, стопанско-индустриски објекти, стрелиште на АРМ, спортски аеродром Стенковец, обработливо земјоделско земјиште и сл. кои се извори на емисии во животната средина.</p> <p>Очекуваните кумулативни влијанија од изградбата на автопатот и неговата оперативност вклучуваат влијанија од бучава, влијанија врз амбиентниот воздух, влијанија врз водите, почвата, климатските промени, како и врз здравјето на населението. Степенот на влијанија во градежната и оперативната фаза со имплементација на мерките за намалување на влијанијата се оценуваат како мали или средни, така што и кумулативните влијанија можат да се оценат со мал или среден интензитет.</p>																														
Прекугранична природа на влијанијата	<p>Проектните активности ќе се изведуваат во непосредна близина на границата со Косово. Како резултат на градежните работи ќе се генерираат емисии, но не се очекува истите да предизвикаат значителни ефекти врз медиумите од животната средина и здравјето на населението во Косово.</p> <p>Во оперативната фаза на автопатот ќе има зголемена фреквенција на возила, кои во одредена мера ќе влијаат врз квалитетот на воздухот во подрачјето, но со оглед на фактот што ова подрачје и досега се користело за истата намена, не се очекува емисиите да бидат значително поголеми од сегашната состојба.</p>																														
Ризиците по животот и здравјето на луѓето и животната средина (пр. како резултат на несреќи)	<p>Несреќи и хаварии може да се појават во градежната и оперативната фаза на проектот. Причина за појава на ризик од инцидентни појави (несреќи, хаварии) во градежната фаза може да бидат: природни непогоди; пожар предизвикан од невнимание или намерно подметнат; изведба на тешки градежни активности; сообраќајни незгоди; зголемени емисии на прашина; ерозија на почвата и појава на одрони и свлечишта; транспорт на материјали и присуство на материјали на градилиштето; несоодветно ракување и складирање на материјали и отпад; можност од намерни и несакани истекувања кои може да предизвикаат пожар, загадување на површински и подземни води, почвата, да претставуваат опасност за човековото здравје и материјалните добра и сл.</p> <p>Во оперативната фаза причина за можна појава на инцидентни состојби (несреќи и хаварии) се: природни непогоди, несоодветно одводнување и одржување на патот, одрони на патот како резултат на ерозија на земјиштето, диво преминување на автопатот, сообраќајни незгоди како резултат на остри кривини, неприлагодена брзина, присуство на животни на автопатот, транспорт на експлозивни, запаливи, корозивни инфективни и друг вид супстанции и сл.</p> <p>Овие состојби може да предизвикаат сообраќајни незгоди, поплави, пожар и експлозии, загадување на медиумите од животната средина, а исто така претставуваат закана за безбедноста во сообраќајот, како и здравјето и безбедноста на патниците и околното население.</p> <p>Интензитетот на овие влијанија не може да се процени и истиот зависи од големината на инцидентот или несреќата.</p>																														
Опсег и просторниот обем на влијанијата (географска област и големината на популацијата која ќе биде засегната)	<p>Град Скопје, општина Чучер Сандево која брои 8.493 жители, а особено следните населени места:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Населени места</th> <th>Општина</th> <th>Оддалеченост од проектното подрачје (km)</th> <th>Попис на населението, 2002</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Долно Блаце (Бардошка Маала)</td> <td>Чучер Сандево</td> <td>0,1</td> <td>(дел од село Блаце)</td> </tr> <tr> <td>Блаце</td> <td>Чучер Сандево</td> <td>2,5</td> <td>972</td> </tr> <tr> <td>Чучер Сандево</td> <td>Чучер Сандево</td> <td>3,2</td> <td>299</td> </tr> <tr> <td>Глуво</td> <td>Чучер Сандево</td> <td>2,7</td> <td>349</td> </tr> <tr> <td>Бразда</td> <td>Чучер Сандево</td> <td>2,5</td> <td>480</td> </tr> <tr> <td>Никиштане</td> <td>Ѓорче Петров (Град</td> <td>2</td> <td>1114</td> </tr> </tbody> </table>			Населени места	Општина	Оддалеченост од проектното подрачје (km)	Попис на населението, 2002	Долно Блаце (Бардошка Маала)	Чучер Сандево	0,1	(дел од село Блаце)	Блаце	Чучер Сандево	2,5	972	Чучер Сандево	Чучер Сандево	3,2	299	Глуво	Чучер Сандево	2,7	349	Бразда	Чучер Сандево	2,5	480	Никиштане	Ѓорче Петров (Град	2	1114
Населени места	Општина	Оддалеченост од проектното подрачје (km)	Попис на населението, 2002																												
Долно Блаце (Бардошка Маала)	Чучер Сандево	0,1	(дел од село Блаце)																												
Блаце	Чучер Сандево	2,5	972																												
Чучер Сандево	Чучер Сандево	3,2	299																												
Глуво	Чучер Сандево	2,7	349																												
Бразда	Чучер Сандево	2,5	480																												
Никиштане	Ѓорче Петров (Град	2	1114																												

	Скопје)		
Орман	Ѓорче Петров (Град Скопје)	0,8	461
Волково	Ѓорче Петров (Град Скопје)	1	6750
Горно Оризари	Шуто Оризари (Град Скопје)	2,2	454
Шуто Оризари	Шуто Оризари (Град Скопје)	2,4	15353
Визбегово	Бутел (Град Скопје)	1,4	2817
Бардовци	Карпош (Град Скопје)	1,5	1472

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

Изградбата на автопатот директно и индиректно ќе допринесе за економски развој на државата, како еден од главните предуслови за развој на транспортот, бизнис секторот, економијата и сл. Во градежната фаза на проектот ќе се отворат директни можности за вработување и работно ангажирање на различен тип кадри. Изградениот автопат ќе овозможи услови за побрз и побезбеден транспорт на луѓе и товар што одат во прилог на социо-економскиот развој на регионот и државата. Со имплементацијата на проектот ќе се подобри патната поврзаност на селото Блаце со градот Скопје како најблиска урбана населба. Покрај овие придобивки, имплементацијата на проектот ќе допринесе и за развој на општина Чучер Сандево, како резултат на можноста за работно ангажирање и вработување на локалното население, односно отворање можности за локалните компании да станат снабдувачи на материјали или услуги за потребите на проектот ќе резултира со финансиски придобивки како за локалното население, така и за развој на Општината.

Имплементација на проектните активности ќе предизвика времено и/или трајно зафаќање, односно одземање на приватно земјиште од граѓани или правни субјекти и да предизвика негативни влијанија врз сопствениците на земјиштето. Исто така, имплементацијата на проектот ќе допринесе за пренамена на земјиштето (обработливо/необработливо), како и земјиште под шуми во градежно земјиште.

Имплементацијата на проектните активности ќе допринесе за времено или трајно нарушување на вообичаените навики на движење и начин на живот на локалното население, сопствениците и корисниците на стопанско-индустриските објекти, како и на корисниците на постојниот магистрален пат, локалните патишта и сл. За имплементација на проектните активности предвидени не се предвидува раселување на населението.

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

Трасата на автопатот поминува во близина на селото Блаце, како и други населени места, чија оддалеченост е прикажана во табела погоре. Во непосредна близина на проектното подрачје се наоѓа граничниот премин, терминалот на царинската управа за тешки возила, на четири локации се наоѓаат гробишта, селски чешми, објекти за одгледување на добиток, викендички, стопански и индустриски капацитети, спортскиот аеродром „Стенковец“, стрелиште на АРМ и сл. Трасата на автопатот поминува низ земјоделско и шумско земјиште, ливади и пасишта, ридски терени и сл. Трасата на автопатот поминува во близина на реката Лепенец, пресекува неколку суводолици, а исто така ја пресекува и Бањанска Река (Вражанска Река).

Во проектното подрачје долж трасата препознаени се неколку литогени единици со различна геолошка старост. Во однос на хидрогеолошките карактеристики на теренот, во проектното подрачје се сретнуваат пропустливи и практично водонепропустливи творби. Поради видот на литологијата и плитките почви на стрмните падини, проектната област во северниот дел не е богата со подземни води. Неколку мали извори се забележани на долниот раб во долината Лепенец, во близина на постојниот пат. Поголемиот резерват на подземни води се наоѓа во алувијалните наслаги долж реката Лепенец преку клисурата, а особено во речните тераси на излезот од него кон Скопскиот Басен. Бидејќи станува збор за алувијални седименти (песок, камче, чакал) кај Стенковец се сретнуваат подземни води на помала длабочина. Трасата на автопатот се наоѓа во пошироката (3-та) зона на заштита на бунарите Нерези и делумно близу до 2-та зона. Во рамките на проектната област, нема забележлив и силно изразен геодиверзитет. Проектната област главно го опфаќа централниот и јужниот дел на клисурата на реката Лепенец и малку влегува во Скопскиот Басен. Во проектното подрачје и во непосредна близина, нема значителни појави на гео наследство, освен клисурата Бањанска Река (река Вражанска), која е оддалечена околу 4-5 км на исток, како и најдлабоките делови на клисурата Лепенец. Проектното подрачје се наоѓа во сеизмички активна област помеѓу сеизмичките (епицентрални) зони Скопје и Косово. Во однос на одрони и паѓања на карпи, дел од проектната област има висок потенцијал, особено на стрмни терени, засеци, усеци и сл. Поради стрмните падини во клисурата Лепенец, овој дел од проектната област има значителен потенцијал за

ерозија на почвата. Сепак, литологијата под почвите (основна карпа) не е погодна за силни или тешки процеси на ерозија. Ова особено се однесува за терени од амфиболити, амфиболитни шкрилци, гнајсеви, кварцити, мермери и др. Поголем стапка на интензитет на ерозија има во северниот дел на проектната област, во близина на граничниот премин и кон селото Блаце, каде што теренот е изграден од неотпорни миоценоски седименти (песоци, глини и сл.). Јужниот дел на проектната област во Скопската рамнина, кој е многу рамен, се карактеризира со многу мала ерозија и доминација на наносот. При појава на катастрофални поплавни бранови на реката Лепенец, излевањето се случува најчесто во појасот од влезот на реката Лепенец, на македонската граница, до селото Орман и низводно, но најчесто по десниот брег на реката.

Главен извор на емисии во воздухот и стакленички гасови во проектното подрачје се емисиите од индустриските капацитети, користењето на фосилни горива за загревање, како и сообраќајот. Постојната состојба на квалитетот на амбиентниот воздух е условена од тековниот сообраќај кој се одвива по постојниот магистрален пат и локалните патишта, што допринесува за зголемени емисии во воздухот како резултат на поголемото време на патување, застој и сл.

Во проектното подрачје главен извор на бучава е бучавата од сообраќај по постојниот магистрален пат, автопатот Е-65, локалните патишта, како и бучава од индустриските капацитети.

<p>Посебни природни карактеристики или културно наследство</p>	<p><u>Природни карактеристики</u></p> <p>Сите природни живеалишта во коридорот на автопатот се под силен антропоген притисок и главно се деградирани. Природните живеалишта се поделени во шуми, крајбрежни шуми и појаси и водни екосистеми.</p> <p>Шумските живеалишта се претставени од некои климазонални заедници (дабови шуми од Италија и Турција во различни фази на деградација на дабовите шуми), како и некои крајбрежни шуми и појаси. Исто така може да се сретнат неколку иглолисни насади.</p> <p>Климазоналните шуми се под антропогено влијание, некои се претворени во земјоделско земјиште, додека дел, претежно на пострмните падини, се користат за експлоатација на дрвјата што резултира со создавање на деградирани или многу деградирани шуми и отворени терени со тревна вегетација.</p> <p>Тревните површини се претставени со ридски пасишта од секундарно потекло и ливади кои се управувани од луѓето.</p> <p>Водните екосистеми се многу важни природни елементи од економска и еколошка гледна точка. Тие имаат голема пејзажна вредност, но исто така се и животна средина за многу видови. Економскиот развој на регионот е често поврзан со водните ресурси, што допринесува за еутрофикација на водата и влијанија врз акватичната биолошка разновидност.</p> <p><u>Културно наследство</u></p> <p>Старите и новите гробишта кои припаѓаат на селото Блаце се наоѓаат во непосредна близина на автопатот. Во близина на коридорот на автопатот се наоѓа археолошка локација наречена Давина Кула. Други локации со културно наследство не се идентификувани.</p>
<p>Надминувањата на стандардите за квалитет на животната средина или граничните вредности</p>	<p>Во рамките на коридорот на автопатот и непосредното опкружување се изведуваат активности кои предизвикуваат надминување на стандардите за квалитет на животната средина и граничните вредности.</p> <p>Реката Лепенец претставува лева притока на реката Вардар. На оддалеченост од 5 km од границата со Косово се наоѓа мерна станица за мониторинг на квалитетот на водата на реката Лепенец. На оваа станица се следи хемискиот и биолошкиот статус на водата, во рамките на државниот мониторинг на површинските води. Реката Лепенец од границата со Косово до вливот во реката Вардар (Скопје, под Зајчев Рид) е класифицирана како водотек од II категорија, во согласност со Уредбата за класификација на водите („Службен Весник на Република Македонија“ бр. 18/99). Мерењата на квалитетот на водата во река Лепенец на мерно место-Граница (кое е на околу 5 km оддалечено од граничниот премин) и на местото каде што Лепенец се влива во реката Вардар, извршени од Управата за Хидрометеоролошки работи, укажуваат на категорија на вода од IV, па дури и од V класа, што далеку ја надминува пропишаната II класа. Според овие факти може да се заклучи дека постојат загадувачи возводно и низводно, кои што испуштаат органски загадувачи во реката.</p>

	<p>Водата во река Лепенец е загадена, хипертрофична, во природна состојба не може да се употребува за ни една намена, доколку претходно не се пречисти соодветно за намената. Во општина Чучер Сандево не се врши мониторинг на квалитетот на воздухот. Како извори на емисии се јавуваат емисиите од загревањето на домаќинствата со фосилни горива, индустријата, сообраќајот и сл. Во општина Чучер Сандево не се врши мониторинг на бучава во животната средина. Главен извор на бучава е бучавата предизвикана од секојдневните човекови активности, од комерцијално индустриските капацитети, потоа бучавата од сообраќајот и др. Градежниот отпад/градежниот шут (отпад од рушење) најчесто нерегуларно се исфрла на одредени места заради пополнување на некои нерамнини на терен (депресии) или се остава на локации блиску до местото на генерирање, јавни површини или на места во приватна сопственост. Така создадениот и депониран отпад создава грда слика што укажува на ниската свест на населението. Моментално на територијата на Општината не постои определен простор за одлагање на градежниот отпад (шут).</p> <p>Во дел од населените места во општината е изградена канализациона мрежа, додека во дел отпадните води се собираат во септички јами. Кај терминалот за тешки возила-граничен премин Блаце изградена е пречистителна станица за третман на отпадни води, а третираните води се испуштаат во реката Лепенец.</p> <p>Како резултат на активностите кои се изведуваат во опкружувањето на проектниот опфат, постои ризик од надминување на стандардите за квалитет на животната средина, особено емисии во воздух, бучава, емисии во води, генерирање отпад и сл.</p>
<p>Интензивна употреба на земјиштето</p>	<p>Најголемиот дел од земјиштето од коридорот на автопатот е земјоделско земјиште, земјиште под шуми и урбанизирано земјиште (стопански и индустриски капацитети).</p>
<p>Влијанијата врз областите или пејзажите кои имаат признати статус на национални или меѓународни заштитени подрачја.</p>	<p>Предвидениот автопат Скопје-Блаце лежи во долината на реката Лепенец. Нема заштитени подрачја во близина, односно области што можат да бидат засегнати од изградбата на автопатот. Најблиску е Радуша, област предложена да се заштити во категоријата Парк на природата. Оваа област е предложена врз основа на нејзините флористички и геолошки вредности. Истата е оддалечена 5 километри од трасата на коридорот (6 километри од трасата на автопатот) и не може да се очекуваат никакви влијанија.</p> <p>Нема меѓународно определени области во близина на предвидениот коридор на автопат (Меловски и др. 2010; Велевски и сор. 2010). Важната област на растенија „Скопска Црна Гора“ е на исток, ИПА „Радуша“ е на запад, додека ИПА „Водно“ е на југ. Ниту една од овие ИПА нема да биде засегната од имплементацијата на проектот.</p> <p>Што се однесува до Македонската еколошка мрежа (МАК-НЕН), нема значајни коридори идентификувани во проектната област. Сепак, коридорот на автопатот поминува низ предложената област за реставрација „Скопска Црна Гора“ (Брајаноска и сор. 2011). Така, при изработката на студијата за ОВЖС треба да се посвети посебно внимание за да се одржи конективноста на живеалиштата.</p>
<p>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:</p>	
<p>За содржините предвидени со инфраструктурните проекти ќе се изработи Студија за оцена на влијанијата на проектот врз животната средина.</p>	
<p>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</p>	

проекти):

Проектниот опфат се наоѓа во близина на населени места, викендички, терминалот за тешки товарни возила, аеродромот Стенковец, стрелиште на АРМ, реки и суводолици, индустриски капацитети, патишта, површини покриени со шума, земјоделско земјиште, пасишта и сл.

Присуството на луѓе во близина на проектниот опфат, сопствениците на земјоделските површини и индустриските капацитети, стрелиштето на АРМ може да претставуваат ризик и закана за безбедно изведување на планираните активности. Суводолиците и реките кои се наоѓаат во и во близина на проектниот опфат и во неговото опкружување може да предизвикаат поплавување, доколку истите не се соодветно регулирани. Додека шумските и земјоделските површини во близина на опфатот во случај на пожар може да предизвикаат негативни влијанија во проектниот опфат.

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).

Имплементираниите содржини во проектниот опфат ќе бидат извори на емисии во животната средина, кои може да предизвикаат негативни влијанија врз медиумите и областите од животната средина и здравјето на населението, односно:

-Вода: Проектните активности може да предизвикаат нарушување на квалитетот на реките и суводолиците кои поминуваат во близина и низ проектниот опфат. Можните влијанија врз водите ќе зависат од начинот на изведба на планираните активности и објекти, работните активности, контрола на емисиите и примената на мерките за заштита од несреќи и хаварии. Во оперативната фаза на автопатот ќе се генерираат атмосферските води од одводнување на автопатот. Истите може да се загадат со промивање на исталожен седимент од воздухот, масла, масти, суспендирани материи и други полутанти ослободени од возилата, како и во случај на инциденти.

-Почва: Проектните активности може да предизвикаат влијанија врз квалитетот на почвата во градежната и оперативната фаза на автопатот, односно да предизвикаат можна појава на ерозија, загадување почвата и сл. Можните влијанија врз почвите ќе зависат од начинот на изведба на планските содржини, работните активности и контролата на емисиите и примената на мерките за заштита од несреќи и хаварии.

-Воздух и климатски промени: Проектните активности ќе генерираат емисии во воздух, меѓу кои и емисии на стакленички гасови, од изведба на градежните работи, транспортните активности и сл. Генерираните емисии во воздух може да го нарушат квалитетот воздухот и да предизвикаат директни или индиректни негативни ефекти врз чувствителните рецептори и климатските промени. Можните влијанија врз воздухот и климатските промени ќе зависат од начинот на изведба на проектните активности, контролата на емисиите и примената на мерките за заштита од несреќи и хаварии.

-Бучава и вибрации: Проектните активности ќе генерираат зголемени емисии на бучава и вибрации, како резултат на активностите за изградбата и оперативноста на автопатот. Зголеменото ниво на бучава може негативно да влијае врз населението, вработените во комерцијално индустриските капацитети, добитокот, како и останатите животински видови.

-Културно наследство: Изведбата на предвидените проектни активности може да предизвика негативни влијанија врз евидентираниите гробишта.

-Биолошка разновидност: Изградбата и оперативноста на автопатот може да предизвикаат негативни влијанија врз биолошката разновидност како резултат на расчистувањето на локацијата, сечење на шуми, и изведбата на градежните работи, генерирање емисии во медиумите, а особени при инцидентни состојби. За имплементација на проектните активности ќе бидат зафатени одредени делови под шума, заради што ќе мора да се изврши сеча на дрвјата. Со неопходната експроприација и пренамена на земјиштето од шумско во градежно трајно ќе се изгубат одредени производни површини, што негативно ќе влијае врз биолошката разновидност.

Изградениот автопат ќе предизвика значајно негативно влијание врз фауната. Поконкретно, изградениот автопат, како и неговото оградување ќе претставува пречка за премин и ограничено движење на одредени животински видови. Зголемената фреквенција на возила по автопатот и зголеменото ниво на бучава во проектното подрачје може да предизвика вознемирување на видовите. Одржувањето на вегетацијата долж автопатот исто така ќе влијае врз фауната.

-Предел: Предвидените плански содржини и активности трајно ќе ги променат постојните пределски и пејзажни карактеристики на локацијата и ќе предизвикаат негативни влијанија.

-Материјални добра: Како резултат на активностите во проектниот опфат ќе се генерира отпад, кој ќе се предава на овластени постапувачи или ќе се депонира на постојните или новосоздадени депонии (инертен отпад-вишок ископан материјал). Во проектниот опфат ќе се обезбеди вода за санитарни потреби, ќе се обезбеди електрична енергија, пристапни патишта и сл. Обезбедување на вода, енергија и сл. може да предизвика оптоварување на постојните мрежи. Исто така имплементацијата на проектните содржини ќе

допринесе за зголемена фреквенција на возила по регионалниот и локалните патишта.
Идниот развој на проектниот опфат треба да се темели на контролирани емисии во медиумите, примена на мерки за заштита од несреќи, како и одржливо искористување на ресурсите. Од аспект на оддржливост, имплементацијата на проектот ќе допринесе за привлекување на нова работна сила и вработување, намалување на сиромаштијата и економски развој на локално, регионално и национално ниво.

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 оцена.

Изградбата на автопатот А4, делница ГП „Блаце“– Скопје (клучка „Стенковец“), Општина Чучер Сандево претставува активност предвидена во Националната транспортна Стратегија (за период 2018-2030). Корелацијата на проектната документација со планските стратешки документи од повисок ранг се приложени во Додаток 1-Цели.

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 оцена 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.


Изградбата на автопатот А4, делница ГП „Блаце“– Скопје (клучка „Стенковец“), Општина Чучер Сандево произлегува како планирана активност од Националната транспортна Стратегија (2018 - 2030) за која беше спроведена постапка за стратеска 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.

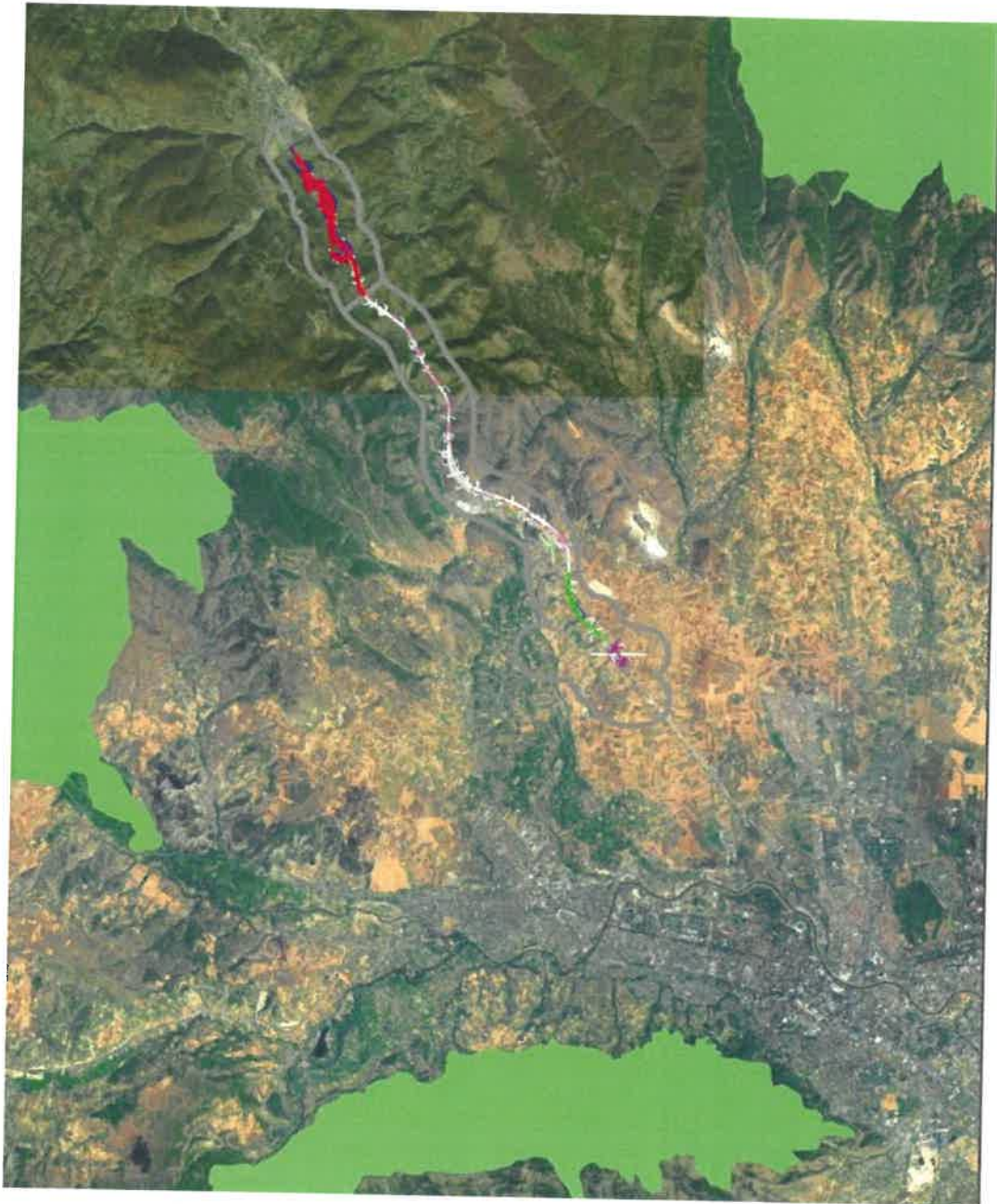
Доколку потенцијалните влијанија од клучната одлука во овој плански документ ќе биде оценета во некоја подоцнежна фаза на планирање на пониско ниво, наведете како ќе обезбедите влијанијата што се утврдени во оваа фаза на донесување на планскиот документ да се земат во предвид при носењето на одлуката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

За предвидените активности за изградбата на автопатот А4, делница ГП „Блаце“– Скопје (клучка „Стенковец“), општина Чучер Сандево се предвидува започнување на постапка за Оцена на влијанието врз животната средина во согласно законската регулатива за животна средина, како и во согласност со политиката на ЕБОР.

Инвеститорот ќе пристапи кон подготовка на Студија за оцена на влијанијата врз животната средина на проектот Изградбата на автопатот А4, делница ГП „Блаце“– Скопје (клучка „Стенковец“), Општина Чучер Сандево 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 Извештајот за стратеска оцена на животната средина на Националната транспортна Стратегија, 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 Ејуп Рустеми
Датум: 30.12.2020 r. Место: Скопје	



ПРИЛОГ 2 Слика од локација на коридорот на автопатот и неговото опкружување





