

Република Македонија
Јавно Претпријатие за Државни Патишта



НЕ-ТЕХНИЧКО РЕЗИМЕ (НТР)
ИЗГРАДБА НА ЕКСПРЕСЕН ПАТ АЗ
ДЕЛНИЦА ШТИП (ТРИ ЧЕШМИ) – КОЧАНИ
Република Македонија



Содржина

1	ВОВЕД.....	3
2	ПОТРЕБИ ЗА ПРОЕКТОТ И ИСТОРИЈАТ.....	5
2.1	ПОТРЕБИ НА ПРОЕКТОТ И БЕНЕФИЦИИ.....	5
3	ОПИС НА ПРОЕКТОТ.....	9
4	ИЗБОР НА ЛОКАЦИЈА И РАЗГЛЕДУВАЊЕ НА МОЖНОСТИ.....	12
5	ПРЕГЛЕД НА ЖИВОТНАТА СРЕДИНА И СОЦИЈАЛНА ПРАВНА И ПОЛИТИЧКАТА РАМКА.....	13
6	ПРОЕКТ ОВЖС, ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ И ПРОЦЕС НА ЕКСПРОПРИЈАЦИЈА.....	15
7	ПРЕГЛЕД НА ОСНОВНИТЕ ОПШЕСТВЕНИ И УСЛОВИТЕ НА ЖИВОТНАТА СРЕДИНА.....	18
8	ПРЕГЛЕД НА ЕКОЛОШКИТЕ И СОЦИЈАЛНИ УСЛОВИ, ВЛИЈАНИЈАТА И МЕРКИТЕ ЗА УБЛАЖУВАЊЕ.....	22
9	ПРАВУВАЊЕ СО ЖИВОТНАТА СРЕДИНА, СОЦИЈАЛНИТЕ РАБОТИ И МОНИТОРИНГ.....	28
10	ДОПОЛНИТЕЛНИ ИНФОРМАЦИИ И ПОДАТОЦИ ЗА КОНТАКТ.....	29

Листа на акроними

ЕБОР	Европската банка за обнова и развој
ОВЖС	Оцена на влијанието врз животната средина
ПЖСА	План за животна средина и социјални аспекти
ОВЖСА	Оцена на влијанието врз животната средина и социјалните аспекти
ПЖСА	Политика за животна средина и социјални аспекти
ПРПЕ	Правна Рамка при процес на експропријација
МЖСПП	Министерство за животна средина и просторно планирање
НТР	Не-Техничко резиме
СВ	Службен Весник
ЈПДП	Јавно претпријатие за државни патишта
КР	Критериум за реализација
АПР	Акционен план за раселување
СОВЖС	Стратегиска оцена за влијание врз животната средина
ПВЗС	План за вклучување на засегнатите страни
ТЕМТ	Транс-европска мрежа за транспорт
ТИРЗ	Технолошки индустриски развојни зони
ГИМ	Градежен Институт Македонија
ФС	Физибилити Студија

1 ВОВЕД

Како дел од целокупниот план за подобрување на националната патна мрежа, наведен во Националната транспортна стратегија на Република Македонија (2007-2017), Јавното претпријатие за државни патишта (ЈПДП) планира да изгради дел од државниот пат А3 Требеништа – Охрид – Битола – Прилеп – Велес – Штип – Кочани – Делчево – граничен премин Рамна Нива кој е дел од реализирањето на проектот за изградба на експресен пат А3, делница Штип (Три Чешми) – Кочани.

Проектот е конструкција од 28,1км коловоз со 2 ленти „експресен пат“ кој ги поврзува градовите Штип и Кочани и е дел од државниот пат А3 кој започнува од Требеништа (поврзаност со А2)–Подмоље-Охрид-Косел-Ресен-Битола-Прилеп-Велес (поврзаност со А1)-Штип (поврзаност со А4)-Кочани-Делчево-границата со Република Бугарија. Експресниот пат ќе го поврзе автопатот Миладиновци - Штип кој во моментот е во фаза на изградба.

Европската Банка за обновa и развој (ЕБОР) планира да даде финансиска поддршка за Македонското Јавно претпријатие за државни патишта (ЈПДП) при изградбата на експресен пат А3 Штип-Кочани во источниот регион на Република Македонија („Проектот“). Проектот спаѓа во "Категорија Б" според Животната средина и социјална политика (ЖССП, 2008) на ЕБОР која соработува со ЈПДП, со цел животната средина и социјалните ризици на проектот да бидат оценети и управувани во согласност со Правилникот.

Географската локација за планираниот Проект е прикажана на Слика 1:



1.

Со својата географска локација, овој експресен пат се насочува кон Коридорот исток-запад и освен државно има и меѓународно значење. Трасата на изградениот експресен пат, делница Штип (Три Чешми) – Кочани, се протега од горниот западен дел на Кочанската долина помеѓу градовите Штип и Кочани, на

десната страна од реката Брегалница низ земјоделски површини кои имаат и одредени делови со необработливо земјиште.

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 вклучување на засегнатите страни (ПВЗС)** подготвен е со цел да ги опише предвидените активности на засегнатите страни, консултациите и процесот на ангажирање. **Правната Рамка при процес на експропријација (ПРПЕ)** е развиена за да се утврдат обврските на ЈПДП кон националните барања и оние на ЕБОР во врска со откупот на земјиштето, елно ќе биде изработен **Акциски План за Раселување**. **Акциониот План за Животна Средина и Социјални аспекти (АПЖСА)** е подготвен врз основа 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 социјалните аспекти (ПЖСА, 2008). НТР, ПЖСА, ПВЗС и ПРПЕ, се објавени на веб-страницата на ЈПДП. (<http://www.roads.org.mk/en/index.php>).

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 предвидено решение за автопат на државниот пат М-5: бугарска граница (Црна Скала) – Три Чешми-Кадрифаково-Отовица и истото беше одобрено во 2012 од страна на МЖСПП. Предложениот проект е дел од решението за автопат и ја следи истата траса. Елаборатот за заштита на животната средина за девијацијата с. Облешево е спроведен и одобрен од МЖСПП и е објавен на веб-сајтот на ЈПДП.

2 ПОТРЕБИ ЗА ПРОЕКТОТ И ИСТОРИЈАТ

2.1 ПОТРЕБИ НА ПРОЕКТОТ И БЕНЕФИЦИИ

Република Македонија се стреми кон членство во ЕУ и е посветена кон развојот на националната патна мрежа во согласност со плановите донесени од страна на ЕУ, како што се плановите на Транс-европската мрежа за транспорт (ТЕМ-Т) до 2020 година. Просторниот план на Република Македонија (2004) планира изградба на околу 9 700 км нови патишта до 2020 година. Најважно е подобрувањето на секундарната патна оска кој се протега од граничниот премин со Република Бугарија, низ Дреново, Кочани, Штип, Велес, Прилеп и Битола до граничниот премин со Република Грција. Националната транспортна стратегија на Република Македонија (2007-2017) повикува на завршување на паневропските коридори кои поминуваат низ земјата, а еден од краткорочните приоритети е подобрувањето на патната поврзаност.

Делницата на патот од овој Проект е во согласност со целокупниот план кој е даден во Националната транспортна стратегија (2007-2017) и е дел од планот за надградба на државниот пат А3 (претходно наведен како М5), кој ја поврзува бугарската граница (Црна Скала) со Отовица преку Три Чешми и Кадрифаково. Целта на Проектот е да се изгради патна мрежа меѓу Штип-Кочани.

Генерално, се претпоставува дека експресниот пат ќе овозможи:

- подобрена поврзаност со соседните земји;
- подобрена поврзаност во источниот дел на Македонија со другите региони (поврзаност меѓу двата градови Штип и Кочани);
- подобрена безбедност на патот;
- зајакнување на државната и локалната економија (краткорочни можности за вработување на локално ниво за време на изградбата и долгорочно поттикнување на економскиот пораст и инвестициите во областа);
- подобрување на пристапот на населените места кај патот до службите во заедницата, и
- поддршка на можност за развој на туризмот во регионот.
- подобрената поврзаност може да поттикне долгорочен економски пораст и инвестиции во регионот.

Првично, за подобрување на патната структура во источниот регион, се подготви анализа за изградба на решение за автопат (Бугарска граница (Црна Скала) Три Чешми – Кадрифаково – Отовица) кое, исто така, ќе ја подобри поврзаноста со Република Бугарија. Во декември 2011 година се подготви „Физибилити Студија за анализа на сообраќај и проектиран сообраќај за решение за автопат на државниот пат М-5: бугарска граница (Црна Скала)-Три Чешми-Кадрифаково-Отовица“ во консултација со ДИВИ А.Д. Македонија. Студијата ја проучува моменталната честота на сообраќај, проектираниот проток на сообраќај и можните општествени и економски подобрувања кои произлегуваат од подобрената комуникација. Ова решение за автопат е обработено во три делници:

- Црна Скала – Винаца;
- Винаца – Три Чешми и

- Три Чешми – Отовица.

Физибилити Студијата вклучува две можни решенија, „десна алтернатива“ и „лева алтернатива“ во однос на течението на реката Брегалница. Според ФС, ДИВИ Македонија А.Д. Технички бр. Книга IX во јули 2012 година (датотека бр. 11354 од архивите на ЈПДП) подготви Оцена на влијание врз животната средина (ОВЖС) која беше одобрена од МЖСПП (издадена одлука бр. 11-1813/8 на 31.12.2012 година) и нејзината валидност е продолжена за уште две години до почетокот на изградбата која се очекува да биде кон крајот на 2016 (Прилог бр. 11-951/2 од 06.03.2015 година). На слика 2 се прикажани две можни решенија.



2.

2011

Предвидувањата за сообраќајот од Физибилити Студијата врз основа на три сценарија за порастот на БДП се дадени подолу за период меѓу 2006 и 2025 година, за делница на автопатот која ја опфаќа трасата од "проектот", под претпоставка дека нема инвестиции во мрежата на патиштата.

1. , 2010-2034 , -

						(2.50%))	(4.25%))	(6.0%))
2015	3731	541	198	1045	0	4909	5516	6184
2020	4540	658	241	1272	0	5420	6710	8275
2030	6720	975	356	1883	0	6607	9933	14820

2. , 2010-2034 , К – К

						(2.50%))	(4.25%))	(6.0%))
2015	4924	697	196	1134	0	6186	6951	7792
2020	5990	848	238	1380	0	6830	8456	10428
2030	8867	1255	352	2043	0	8326	12517	18674

()-

Еден од проблемите кој беше анализиран во Физибилити Студијата беше честотата на сообраќајните несреќи кај оваа делница и потребата од поголема безбедност во сообраќајот. Табелата подолу ги резимира статистичките податоци од последните сообраќајни несреќи кои се случиле кај делницата Штип-Кочани.

Табела 3. Статистички податоци од сообраќајни несреќи кај делницата Штип-Кочани

Година	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Смртност	0	1	3	1	1	6
Сериозни повреди	35	18	19	20	21	113
Мали повреди	3	15	4	1	8	31

Извор: Министерство за внатрешни работи

Подоцна во 2014 година, втората можност беше предложена земајќи го предвид проширувањето и надоградувањето на постоечкиот пат Штип – Кочани на ниво на експресен пат бидејќи проектираните вредности за фреквенција на сообраќај не обезбедуваат потреба од Автопат.

Техничко решение за проширување на постоечкиот пат прифатено како неизводливо поради неколку причини. Имено, со цел да се обезбеди постојана поврзаност на локалниот сообраќај кај околните места, потребно е да се изградат локални патишта кои ќе се паралелни со постоечкиот пат кој е надограден во експресен пат. Областа се користи како земјоделско земјиште за производство на ориз со што постои голема мрежа од канали за наводнување, па затоа поголемиот дел од земјиштето е под вода. Поради ова, изградбата може да започне пред одводнувањето на земјиштето. Поради покаченото ниво на патиштата, постои голем ризик од поплави. За време на јавната расправа, граѓаните беа силно против проширување на постоечкиот пат, тврдејќи дека постоечката траса не е многу безбедна и поголема брзина на возилата на идниот експресен пат би довело до зголемен број на сообраќајни несреќи. Друга причина за нивно противење беше дека потребна е експропријација на земјоделско земјиште со многу добар квалитет. На јавните консултации, предложениот техничко решение за влез во градот Кочани исто така не беше прифатено од граѓаните и од локалната самоуправа.

Поради погоре споменатите причини, оваа можност е неприфтлива и оваа идеја за изградба на експресен пат со проширување на постоечкиот пат не беше проследена. Предвидениот прилив на сообраќај не обезбедува гаранција за автопатско решение, па затоа полу-автопат (експресен пат) беше предложен во истата проектна област северно од постоечкиот пат Штип-Кочани, каде што негативните влијанијата на проектот врз социјалните рецептори се очекува да бидат помали.

Предложениот проект за експресен пат е дел од делницата Веница-Три Чешми од решението за автопат (десна алтернатива). Автопатот треба да е двоен коловоз (2 сообраќајни ленти и тврда банка во секој правец), поширока и побрза проектирана брзина (120км/ч) од предложениот проект за експресен пат.

3 ОПИС НА ПРОЕКТОТ

Проектот вклучува развој на 28.1км нов експресен пат во горниот северен дел од Кочанската долина меѓу Штип и Кочани, на десната страна од реката Брегалница. Експресниот пат почнува од северо-запад од Штип, местото Три Чешми, поминува над ТИРЗ „Штип“ и потоа во голема мера продолжува кон северо-источен правец низ земјоделските полиња, поминува низ село Крупиште и село Жиганци на далечина од 2-2.5км, потоа во близина на село Сокларци, село Спанчево, село Бања и село Тркање за на крај да заврши кај клучката кај Кочани.

Консултантите ГИМ и Чакар и Партнери беа ангажиарни на 03.04.2015 година за подготовка на проектната документација. Проектот и изградбата ќе бидат извршени со цел да ги исполнат барањата на постоечките македонски стандарди за проекти на патишта. Проектот ќе има обележувања на патот, патни знаци и одводнување во согласност со државните стандарди за патишта. Клучките и уредувањата за пристапните/локалните споредни патишта се вклучени во проектот бидејќи мора да се одржува пристапот до локалните земјишта и села. Извршени се испитувања на трасата, како и геотехнички истражувања. Крајната траса е одредена и проектот за инфраструктура (идеен проект) е завршен. Основниот Проект е завршен за еден дел од проектот од 0+000км до 14+300км, а за другиот дел се очекува дека ќе биде завршен во лето 2016 година (Слика 4 и 5). Проектантот постојано се консултира со локалните власти и другите засегнати страни и каде е можно се земаат во предвид мислењата и предлозите од засегнатите страни за подобрување на проектот.

Проектот се вклопува со Стратегијата на Европската банка за обнова и развој на земјата, која ја промовира интеграцијата на регионалниот транспорт и го поддржува развојот на стратегиските врски со соседните земји.

Експресниот пат има ширина од 11,40 m за $v=110\text{km/h}$ и следните технички карактеристики:

- Возни линии $2 \times 3,50 = 7,00\text{m}'$
- рабни линии $2 \times 0,20 = 0,40\text{m}'$
- цврста банкина $2 \times 2,00 = 4,00\text{m}'$
- целосна ширина: $11,40\text{m}'$.

- Банкини $1,50\text{m}$
- Одводен канал + берма $0,75+1,0=1,75\text{m}$
- Постелка во насип $11,40+2 \times 1,50=14,40\text{m}$
- Постелка во засек $11,40+2 \times 1,75=14,90\text{m}$
- Максимален надолжен наклон 4%
- Масимален попречен наклон во крива 7%
- Попречен наклон во права линија $2,5\%$
- Максимален радиум во хоризонтална крива $R_{\text{min}}=700\text{ m}$
- $A_{\text{min}}=250$

Проектот вклучува изградба на четири клучки: „ТИРЗ Штип“ км 1+075,00, клучка „Крупиште“ позната како „Ванчо Прке“ на км 13+551,21 клучка „Спанчево“ на км 21+218,50 и клучка „Кочани“ на км 28+067,83.

Освен трасата за експресниот пат, проектирани се и структури и придружни елементи со кои се комплетира функционирањето на експресниот пат, како што се:

- a) Клучки за распределување на сообраќајот кон и до населените места и селата;
- b) Раскрсници за овозможување непреченост во односите на постоечкиот пат (локални или други патишта), лево и десно од трасата, заштитени со потпатници и надпатници, плочести пропусти итн. без поврзување со експресниот пат;
- c) Структури за надминување на постоечките пречки (мостови, подпатници и надпатници, вијадукти итн.);
- d) Структури за опфаќање помал дел и овозможување непреченост на странична и атмосферска вода (пропусти);
- e) Структури за овозможување непреченост на постоечката мрежа на канали (цевководи, канали и други инфраструктурни монтажи);
- f) Структури за заштита на телото на патот (потпорни и обложни ѕидови);
- g) Девијација на постоечките патишта, канали итн. условени со трасата на експресниот пат;
- h) Сите структури и обележувања за регулирање на сообраќајот, безбедност и опрема на патот.



4 0 +000 14+300



5 14+300 28+100

OBJECT	CHAINAGE
INTERCHANGES	
Tri <u>Cesmi</u> (subject of other document)	
Connection to TIDZ - Stip	km 1+075,00
<u>Vanco Prke</u>	< m 13+551,21
<u>Spanchevo</u>	< m 21+218,50
<u>Kocani</u> (reconstruction)	< m 23+067,83
BRIDGES	
RC Bridge	km 9+186,01
RC bridge L=30m	km 14+700
Rcbridge L=140m	< m 15+011,11
Rcbridge L=2x20m	< m 17+856,76
Rcbridge L=20m	< m 25+704,71
UNDERPASS	
RC overpass (local road) v.Tri Cheshmi- v.Sardhievo	km 0+625,00
RC underpass on interchange TIDZ Stip	km 1+075,00
RC underpass (passage D.Balvan -Vrsakovo)	km 6+269,36
RC underpass (local road - access to agricultural plots)	< m 12+100,00
RC underpass (interchange <u>Vanco Prke/Krupiste</u>)	< m 13+554,24
v.Ulanci - v. Zhigonne	< m 15+425,31
v. Sokolarci v. Cheshinovo	Km18+313,00
v.Spanchevo - v. Cheshinovo	< m 21+218,50
The regional road P2372. <u>V.Trkanje - Spanchevo -Pishica</u>	< m 22+132,83
v.Banja – v.Oblesevo	< m 23+388,77
<u>v.Trkanje</u> -road	< m 25+770,45
OVERPASS	
RC overpass (local road) v.Tri Cheshmi- v.Sardhievo	km 0+625,00
RC overpass (local road) v.Cardakija-v.Vrsakovo	km 3+535,00
CROSSINGS AT FIELD ROADS RCP. OMISSIONS L = 5M WITH RESTRICTED FREE PROFILE	
Vrbnichki dol	< m 15+815,00
Field road	km 16+850
Field road	km 19+550
Field road	km 24+350
Field road	km 26+165
Belski dol L=4m	km 27+118
OTHER CONFLICTING SECTIONS	
Intersection with gas pipeline Klechovce - Stip	km 4+787,81
Intersection their water supply pipeline for Stip and Karbindi- system Zletovica	km 7+796,08
Intersection with pipeline $\Phi 400$ and $\Phi 200$ for hot water Banja - D. Podlog	< m 23+554,61
Intersection with 110kV transmission line Stip - Kocani (relocation of a steel pillar is required)	km 18+900
Intersection with existing protected channel (local dislocation of the channel is required)	km 23+500

4 ИЗБОР НА ЛОКАЦИЈА И РАЗГЛЕДУВАЊЕ НА МОЖНОСТИ

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

Концепт на трасата - Автопат (оригиналниот предлог) или Експресен пат (тековниот проект): ЈПДП започна со активности за подобрување на комуникацијата во сообраќајот кај оваа делница во 2011 година и првичниот предлог за овој дел од АЗ беше автопат (бугарска граница (Црна Скала) Три Чешма – Кадрифаково-Отовица). Од Веница до општината Штип (Три Чешми), автопатот низ Кочани до месноста Три Чешми е проектиран во две алтернативни решенија, лева и десна варијанта. Со тоа се именувани варијантите во поглед на течението на реката Брегалница. Проектот не го оправдува протокот на сообраќај за Автопат, така да беше предложено да биде Експресен пат.

Применетата методологија во однос на изборот на алтернативи ги имаше предвид влијанијата врз користењето на земјата, влијанијата врз животната средина, грижите на заедницата и повратните одговори од заинтересираните странки, безбедноста на патот, условите во сообраќајот во однос на просторот, техничките и теренските услови (ограничувања), ризици од поплави и климатски промени. Алтернативната „десна“ варијанта е земена предвид и избрана за развој.

Алтернативен концепт за експресен пат: Предлогот од ЈПДП за проширувањето и надоградувањена постоечкиот пат Штип-Кочани на ниво на експресен пат не беше применета. Ова техничко решение е неизводливо поради неколку причини. Имено, со цел да се обезбеди постојана поврзаност на локалниот сообраќај кај околните места, потребно е да се изградат локални патишта кои ќе бидат паралелни со постоечкиот пат кој е надограден во експресен пат. Областа се користи како земјоделско земјиште за производство на ориз со што постои голема мрежа од канали за наводнување, па затоа поголемиот дел од земјиштето е под вода. Поради ова, изградбата може да биде комплициран и скап процес. Изградбата на покачено ниво на патиштата во област која е склона кон поплави, кои може да се големи поради климатските промени, може да предизвика сериозни последици и ефекти. Постоечката траса не е многу безбедна, поминува низ населени места и поголемата брзина на возилата на идниот експресен пат би довела до зголемен број на сообраќајни несреќи.

Алтернативна траса кај селото Облешево: Една од предложените траси во близина на село Облешево ја следи трасата на десната варијанта од решението за автопат. Трасата поминува подалеку од Облешево и оди низ земјоделско земјиште со мрежа од цевки на поправениот канал. Усвоената траса од Проектот има девијација кон селото, со должина од 5км и ширина 2км, со цел да избегне удар врз експропријацијата на земјоделското земјиште, како и нејзиното чинење.

Клучка кај Спанчево: Клучката е проектирана со цел да има прилагодување кон постоечките сообраќајни поврзувања и потребите на граѓаните. Се разгледуваше нова клучка со цел да дозволи пристап до селото Спанчево поради потребата од поврзување на населените места од општина Чешиново-Облешево и регионалниот пат П2342 Тркање-Спанчево-Писица. Клучката е конструирана како прилагодување кон постоечките сообраќајни врски и потребите на граѓаните.

5 ПРЕГЛЕД НА ЖИВОТНАТА СРЕДИНА И СОЦИЈАЛНА ПРАВНА И ПОЛИТИЧКАТА РАМКА

Законската рамка за животната средина е дефинирана со Законот за животна средина.¹ 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: Конвенција за оценка на влијанието врз животната средина во прекуграничен контекст (Букурешт, 2008), Конвенцијата за пристап до информации, учество на јавноста во процесот на донесување одлуки и пристап до правда за прашања поврзани со животната средина, Архуската конвенција, Конвенцијата за биолошка разновидност (КБР), Конвенција за заштита на миграторни видови диви животни, Конвенција за заштита на дивиот свет и природните живеалишта.

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 Прилогот 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 на Република Македонија 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 таквиот нов пат или повторно порамнета 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 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 (МoTB).

¹ СВРМ бр. 53/05, 81/05, 24/07, 159/08, 83/09 и 123/12, 93/13, 187/13 и 42/14

² СВРМ бр. 84/08; 52/09; 114/09; 23/11, 168/12

³ СВРМ бр. 54/07; 86/08; 98/08; 64/09

⁴ СВРМ бр. 92/07, 136/11, 23/13, 25/13

⁵ СВРМ бр. 67/04, 81/07

Законот за заштита на природата прикажува различни принципи вклучувајќи ги: заштита, ограничувања во однос на користењето на природата и природните ресурси, оценка 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 Регулацијата (ЕС) бр 338/97 на Советот итн. Целосното транспонирање на Директивата за живеалишта и Директивата за птици е во тек.

Оправдувањето се доставува до соодветните служби за имотно-правни работи кои го регулираат проектот. Законот за експропријација („Сл. весник на РМ" бр. 95/12, 131/12, 24/13, 27/14 и 104/15) <http://www.finance.gov.mk/mk/node/3102>, ја регулира постапката за експропријација на имот за проекти кои се од јавен интерес и правата на сопственост (недвижни имоти). Изградбата на државни патишта спаѓа во проект од државен/јавен интерес. Правното оправдување за тоа зошто проектот е од јавен интерес е поднесено заедно со барањето за експропријација (како дел од самиот процес) од страна на корисникот на експропријацијата. Оправдувањето е поднесено до соодветните служби за имотно-правни работи кои го регулираат проектот.

Следните закони ги регулираат сопственоста на земјиштето и имотните права во Македонија:

- Закон за катастар на недвижности („Сл. весник на РМ" бр. 55/13)
- Закон за изменување и дополнување на Законот за катастар на недвижности („Сл. весник на РМ" бр. 115/14)
- Закон за национална инфраструктура на просторни податоци на Република Македонија („Сл. весник на РМ" бр. 38/14)
- Законот за облигациони односи („Сл. весник на РМ" бр. 18/01, 78/01, 04/02, 59/02, 05/03, 84/08, 81/09, 161/09)

Според Законот за експропријација во Македонија надоместокот не може да е помал од пазарната вредност на засегнатите имоти. Надоместокот е проценет според последните пазарни трансакции во соседните земји. Пазарната вредност на експроприраниот недвижен имот и недвижниот имот кој се доделува како надоместок, се одредува преку овластена проценка во согласност со Законот за проценка. Според Законот, надоместокот може да биде даден како замена на имот или готовина. Кога друг недвижен имот се нуди како надоместок на експроприраниот недвижен имот, неговата вредност треба да е пропорционална со вредноста на експроприраниот недвижен имот. Законот во Македонија дозволува надоместок за загуба на профит/приход за засегнатите бизниси доколку тоа настанало како резултат на експропријација. Сопственикот на недвижниот имот кој е експроприран има право на надоместок за насади, полињата, шуми на земјиштето и овоштарници доколку истите не се вклучени во пазарната вредност на земјиштето. Законот признава привремено одземање на земјиште.

6 ПРОЕКТ ОВЖС, ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ И ПРОЦЕС НА ЕКСПРОПРИЈАЦИЈА

Прашањата за животната средина се интегрирани во целиот процес на подготовка на проектот преку спроведување на Оцената на влијание врз животната средина (ОВЖС), и Стратегиска оцена за влијание врз животната средина (СОВЖС). ОВЖС и СОВЖС беа спроведени и истите се одобрени. Беа одржани сите потребни јавни расправи за ОВЖС и СОВЖС, а јавното објавување на ОВЖС и СОВЖС се спроведе во согласност со Законот за животна средина.

Секторска оцена на животната средина беше спроведена 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 решение за автопат на националниот пат А3 (претходно М5): бугарска граница (Црна Скала) – Три Чешми – Кадрифаково – Отовица што беше извршено во Февруари 2012 година, поднесувањето на барања за СОВЖС беше во почетна фаза.

Извештајот за СОВЖС беше подготвен во 2014 година за можност по која не постапувало: Проект за реконструкција и рехабилитација на државен пат А3 делница Штип-Кочани на ниво на експресен пат.

ОВЖС беше спроведена во 2011/2012 година за предложениот автопат кој ја следи речиси истата траса како моментално предложениот експресен пат, иако тој продолжува до Веница и завршува кај Црна Скала од една страна, а од друга продолжува до Отовица. Оваа ОВЖС беше подготвена од страна на ДИВИ Македонија А.Д. технички бр. Книга IX во јули 2012 година, датотека бр. 11-354 во архивите на ЈПДП. Оваа ОВЖС Студија беше подготвена после процесот на проверка и откако ЈПДП и МЖСПП извршија анализа на обемот, во согласност со македонските стандарди. Студијата содржи: информации за карактеристиките на животната средина кои може да бидат погодени, цели за заштита на животната средина во околината, можни еколошки и социјални ефекти, мерки за намалување, надоместување и надгледување на несаканите дејства и проценка на алтернативите.

ОВЖС Нацртот беше предмет на разгледување за време на јавните расправи одржани на:

- 21.02.2012 во Велес
- 21.02.2012 во Свети Николе
- 22.02.2012 во Штип
- 22.02.2012 во Кочани
- 24.02.2012 во Делчево

Повеќе информации на: www.moepp.gov.mk/?page_id=1024

ОВЖС беше последователно одобрена од МЖСПП (Одлука бр. 11-1813/8 на 31.12.2012 година). Со оглед на тоа дека ОВЖС беше одобрен за автопат и тоа дека експресниот пат ја следи скоро истата траса (но не е толку широка), МЖСПП ја донесе одлука валидноста да се продолжи за уште две години, се до почетокот на изградбата (издаден Прилог бр. 11-951/1 на 06.03.2015 година, од страна на МЖСПП).

Иако избраната траса е малку поразлична од оригиналното решение за траса на автопат (избрана десна алтернатива) со мала девијација во близина на с. Облешево, МЖСПП потврди дека нема потреба од нова

СОВЖС туку само Елаборат за заштита на животната средина со што се опфаќа девијацијата во Облешево со должина од околу 5км (според одлуката со архивски број 11-951/5 од 12.08.2015 година). Крајната одлука за одобрение на Елаборатот за заштита на животна средина беше издадена од МЖСПП преку издадено мислење со архивски број 11-7946/2 на 11.11.2015 година.

Разни активности беа превземни со јавноста во 2012 год., во врска со оцената за влијанието врз животната средина за решението за автопат во засегнатите општини, како што е наведено погоре. Исто така, се одржа средба меѓу проектантот и општините за време на проектирањето на експресниот пат.

За можноста за реконструкција и обновување на постоечкиот пат Штип-Кочани, широко вклучување на засегнатите страни беше изведено. Подолу е листата на на најважните состаноци:

- 30.09.2014 Презентација на СОВЖС за проширувањето на патот Штип-Кочани, одржан во село Облешево;
- 12.11.2014 Презентација на техничко решебие за предлогот и обновата на постоечкиот пат, во Општината Чешиново-Облешево, со претставници на погодените општини;
- 20.11.2014 Завршен консултативен состанок. Претставници на погодените Општини информираа дека жителите и локалната администрација се строго против предложеното решение поради сообраќај-просторни, технички, еколошки и општествени ограничувања и дека Инвеститорот треба да разгледа друга, помалку штетна варијанта.
- 23.09.2015 Презентација и јавно сослушување на СОВЖС за одбраното пожелна траса за новата траса на експресниот пат. Сослушувањето се одржа во Општина Облешево со учество на претставници на сите погодени Општини и други релевантни засегнати страни.

Со цел да се идентификуваат клучните засегнати страни во Проектот, како и да се утврдат релевантните постапки, и планови за вклучување пред и за време на изведувањето, подготвен беше План за вклучување на засегнатите страни (ПВЗС). ЈПДП ќе го спроведува механизам за разгледување на жалби во согласност со ПВЗС. ЈПДП е обврзано да одговори на сите коментари и жалби, било во усмена или во писмена форма. Пишана форма за поднесување жалби е резервирана за општата јвност и рабтниците. Механизмот за жаби на работникот ќе биде заснован за вработените во градежните компании.

Г-ѓа Билјана Лазевска,

Сектор за правни работи

Тел: + 389 (0) 2 3118-044, лок. 119, Факс: + 389 (0) 2 3220-535e-mail:

E-mail: biljanal@roads.org.mk

Адреса: Јавно претпријатие за државни патишта Даме Груев 14,

1000 Скопје, Република Македонија, web: www.roads.org.mk

Ќе бидат одржани консултации со Корисникот за време на градежната фаза, и записи за природни и општествени прашања, добиени за време на консултациите, теренските посети, неформални дискусии, формални писма и сл.

Во продолжение за запонувањето на работата, ЈПДП ќе обезбеди информации во:

- Написи во весници и во еден локален медиум.
- Огласува на главна табла во општинските центри на потенцијалните погодени општини
- Објава на радио за пренасочување на патот
- Обезбедува детали за контакт службеници врски на заедницата кои се именувани да работат со локалните општини

Механизма на жалби ќе биде применет да осигура дека сите жалби од локалните заедници се соодветно третирали, со точни применети мерки и жалителот да се информира за исходот. Ова ќе се применува на сите жалби од засегнатите страни.

Постапка за експропријација на земјиште и планирање на раселувањето

Проценето е дека 840,000 m² земја ќе биде погодена со експропријација од овој проект, од кои 70% (588,000m²) е јавно земјиште, додека 30 % (252,000 m²) е приватно. Според Основниот Проект нема да има физичко раселување. Некои модификации на трацата се направени намерно со цел да се избегне физичко раселување. Геодетски елаборат е подготвен за првата половина од трасата од 0+000 км до 0+14,300 км, за другата половина е во подготовка со очекување дека ќе се заврши во јуни 2016..

Социо-економска анкета беше извршена во Октомври 2015. Врз основа на земјишниот елаборат, консултација на јавноста со засегнатите страни и попис(проценување на имот) беше превземен од страна на ЈПДП на 18 и 19 февруари 2016. Добиените податоци ќе се употребат во создавањето на План за Раселување (ПЗР) кој ќе биде подготвен на крајот од лето 2016 како дел од процесот за експропријација на земјиште со цел да биде во согласност со барањата на ЕБОР.

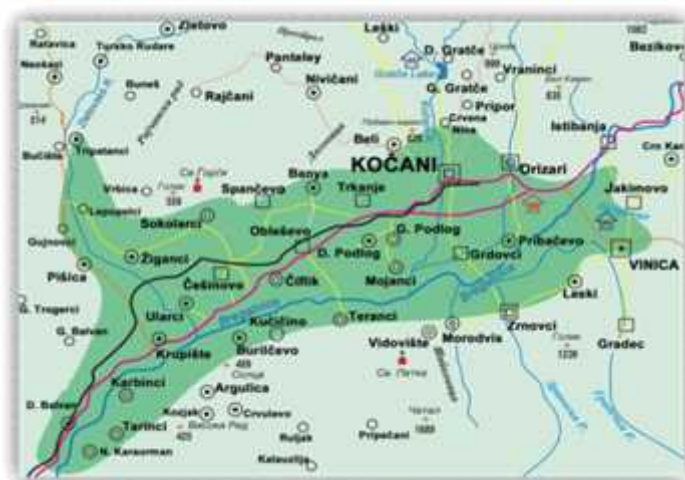
ПЗР ќе покаже колку домаќинства и бизниси ќе бидат погодени од страна на физичкото и економско раселување (од загубата на земјоделско земјиште).

Планот за Раселување (ПЗР) ќе ги изложи обврските на ЈПДП поврзани со одземање на земјиште, преселување и повратот на средства кои ќе осигураат согласност со двете применети Македонската легислатива и условите на ЕБОР, политики кои се дефинирани со Политика за Животната Средина и Општеството (2008), посебно Барањето за Учинок 5, Одземање на земјиште, Недоброволно преселување и Економско преместување. Планот за Раселување (ПЗР) ќе вклучува јасна обврска за обезбедување на вредност за преселувањето за изгубените средства и земја, и како да се вклучат истите без формален опис на земја /сопственост. Исто така ќе вклучи и детали за механизам на жалби кој ќе биде достапен за користење на засегнатите луѓе од проектот.

7 ПРЕГЛЕД НА ОСНОВНИТЕ ОПШЕСТВЕНИ И УСЛОВИТЕ НА ЖИВОТНАТА СРЕДИНА

Основна состојба со животната средина

Трасата на проектираната делница на патот Штип (Три Чешми) – Кочани се протега во северниот дел на Кочанската котлина (покажано на Слика 6) помеѓу Штип и Кочани, на десната страна на реката Брегалница. Експресниот пат е сместен во главно рамен терен, помеѓу области на земјоделско земјиште, прошарано со малку необработена земја. Главната активност и употребата на земјиштето на околу патот е земјоделието, посебно во Кочанската котлина каде воглавном се одгледува ориз и земјиштето е претежно во државна сопственост. Земјата во оваа област е воглавном плодна, и локалното население се занимава со нејзино обработување. Климата е умерено континентална, со пресечни месечни температури од 28.8 °C во Јули и 1.4°C во Јануари во Штип. По должината на патот, не постојат значајни извори на бучава или загадување на воздухот.



Слика 6 Кочанска котлина(темно зелена област)

Неколку водени теови поминуваат близу до патот, каде што реката Брегалница е најголема и ја собира водата од сите водени текови во областа. На најголем дел од делницата, патот лежи во правец на цетер (десно) од река Брегалница, која тече северо-западно од патот. На км 12+100,00 патот го сече земјен канал од мелиоративниот систем, потоа поминува преу Злетовска Река на км 15+068,80 која е главна притока на река Брегалница. Потоа на 17 + 856.76 km трасата на експресниот пат под приближно прав агол се сече со постојниот заштитен канал кој ги носи страничните води од патот од подножјето на Осоговски Планини до испуштањето во Злетовска Река. Грејниот цевководен систем Вања- Г. Подлог е сместен и ја сече трасата на км 22 + 100. На км 25+704,71 патот поминува над Тркањска Река и каналот за наводнување.

Трасата поминува низ системот за наводнување Брегалница за обработливите површини. Сите регистрирани цевки кои се во судар со трасата од Експресниот пат ќе бидат заштитени и поврзани со нови шахти и вентили надвор од магистралниот пат. За мрежата на каналот ќе се обезбеди континуитет и под формација патот на истиот профил со пропусти или други решенија.



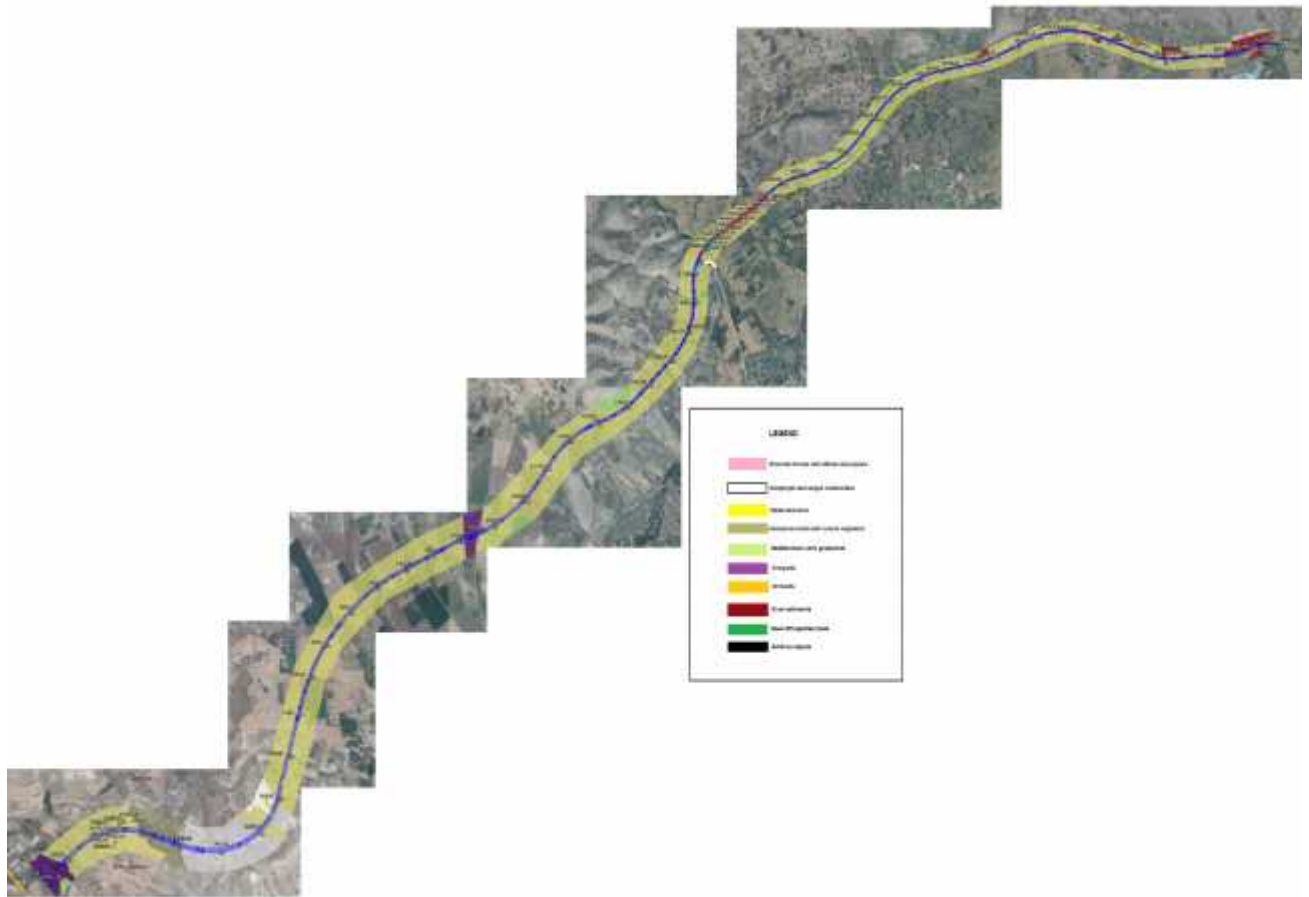
7

() km 6+700

Основната геологија е мешавина од Прекамбриските метаморфни и магматски Палеозоитски карпи, со терцијарни и квартерни седименти во речната долина. Земјата во оваа област е од типот алувијална, или делувијална. Поголемиот дел од областа е земјоделско земјиште со ориз, како едно од најодгледуваните растенија, но исто така има и лозја и овоштарници. Овошје, даб и топола се дрва кои се регистрирани во малите шуми во областа. Овие вегетации може да служат како еколошки коридори, со тоа што шумските области имаат тенденција да се поврзуваат меѓусебно. Линискиот коридор на речната долина може исто така да претставува еколошки коридор.

Биодиверзитет: Главните живеалишта по должина на делницата се: ниви и ораници (слика 7), овоштарници, лозја, појас од врби и тополи покрај обалата, халофитска вегетација степи, суви појаси со треба, реки итн.

Подготвен е извештај за основни податоци за биодиверзитетот и мапа на живеалишта (Слика 8), со предходно канцелариско и теренско истражување.



8

Тринаесетте различни типови на живеалишта сретнати во областа на студијата беа мапирани. Некои од природните живеалишта се еквивалентни на ЕУ Анекс И Живеалишта и Живеалишта со приоритетни биодиверзитетни карактеристики, вклучувајќи ја областа на псеудо-степа пасиште (6220) и појасите на врби и топали покрај брегот на речните канали (92A0), но не во својата природен (немодифициран) облик.

Значајни области за студијата се модифицирани со земјоделие, напуштено земјоделие, или насадени/ и, или урбанизирани. Делницата воглавном поминува низ области на земјоделско земјиште, прошарано со земјиште кое не е обработувано. Понекогаш, поминува близу периферијата на неколку села и низ изградените области на Кочани. Во најголемиот дел на делницата, патот лежи кон север (десно) од река Брегалница. Некаде патот поминува над главната притока на река Брегалница, Злетовска Река и други реки. Крајбрежни живеалишта се најдени по должината на водените текови, претставени со шуми од врби, кои се појавуваат во смали појаси, покрај реки и водени текови. Други видови на големи природни живеалишта се претставени со различни видови на пасишта и грмушки.

Нема заштитени области, или области предложени за заштита во планираниот опсег (коридор) на Експресниот пат. На далечеина од околу 2-3 км северно од трасата (сретнати помеѓу стационажа км 14+000 и 20+000) се наоѓа важно наоѓалиште на птици (IBA), долината Злетовска Река каде од популацијата на видовите од IBA сретнати се Царски Орли (3-4 парови за размножување). Постори еден био коридор кој е идентификуван во близината на патот од страна на Македонското Еколошко Друштво. Штипскиот Коридо – е коридор со степи лоциран помеѓу км 12+000 и 13+000. Степенот до кој, овој коридор функционира е нејасен, бидејќи таму постои појас од антропогено живеалиште, земјоделско и

()-

наменето за живеалишта – околу патот на оваа локација. Понатаму, по должина на линијата на коридорот кон југозапад и запад на патот постои земјоделска област со ширина од повеќе километри во правец на должината на коридорот, пред теренот да се трансформира во халофитски пасишта од степа. Овие, заедно со ефект на тесно раздвојување, предизвикан од постоечкиот пат укажуваат дека коридорот е значајно нарушен во овој момент, и неговата функција како сигурен премин за животни и простирање на растенијата е под знак прашање.

Социјални услови

Експресниот пат се наоѓа во Источниот регион на Република Македонија. Истиот ќе поминува низ 4 општини: Штип, Карбинци, Чешиново, Облешево и Кочани (со популација од околу 88000 жители – Попис 2002). На север од планираниот експресен пат се наоѓаат следните рурални населби: Чардаклија, Горни Балван, Жиганци, Соколарци, Спанчево, Бања и Тркање, на југ се Долни Балван, Батање, Крупиште, Карбинци, Уларци, Чешиново, Облешево (Слика 9). Вкупниот број на жители во источниот регион изнесува 177988.



9.

Во споредба со други рурални населени места во Македонија, каде постои мал број на жители, или пак не постојат жители, населените места погодени од проектот се “живи”, со значаен број на млади луѓе. Населението до 18 години брои 17%, од 18-50 години скоро 45%. Освен Тркање и Облешево каде има 23 нови жители во последните десет години (воглавном заради бракови) постои негативна миграција во Чешиново, Бања, Соколарци, Жиганци и Чардаклија со 58 луѓе кои се отселиле. Средовечните луѓе не размислуваат за селење, посебно оние кои се занимаваат со земјоделие, додека младите и пообразованите луѓе размислуваат да се преселат поради незадоволителниот животен стандард.

Земиштето по должината на трасата се состои воглавном од земјоделски земјишта и пасишта. Општествено – економска анкета укажува на тоа дека скоро целата достапна земја е обработена. Необработена област има во Бања, Соколарци и Спанчево каде преовладува планински предел. Друга причина за необработените делови е недостатокот од системи за наводнување. Заедницата е зависна од постоечкиот државен пат А3, и локални патишта кои ги поврзуваат селата и регионалниот пат Р1205 (Пробиштип – Крупиште) кои се во лоша состојба.

8 ПРЕГЛЕД НА ЕКОЛОШКИТЕ И СОЦИЈАЛНИ УСЛОВИ, ВЛИЈАНИЈАТА И МЕРКИТЕ ЗА УБЛАЖУВАЊЕ

Одредени влијанија врз животна средина и социјални аспекти беа оценети со СОВЖС, и Елаборат за заштита на животната средина и социјална оценка за с. Облешево беа идентификувани и оценети. Темите на оцена вклучуваат: амбиентален воздух, вода, бучава и вибрација, биодиверзитет&живеалишта, пејзаж, локални заедници, вработување и средства, пристап и одвојување, културно наследство, заедница, здравје, сигурност и безбедност (вклучувајќи ја безбедноста на патот и одговор во случај на итност), ризик од поплави и трудови прашања.

Клучните влијание најчесто ќе се однесуваат на:

- Ризик од загадување на седиментацијата на Злетовска Река и индиректно река Брегалница за време на изградбата.
- Возможен губиток на смали области со природни живеалишта
- Емисии на воздух и бучава за време на изградбата и работата, кои може да влијаат на флората и фауната.
- Социјалните влијание најчесто вклучуваат:
- Влијанијата на одземање на земја со право на сопственост, употреба на земја и средства за живот поврзани со земјоделие, здравје на заедницата и безбедносни прашања.
- Влијанијата врз обработливите земјишта и оризовите полиња, каде е сместена мрежата со цевководи, канали и елементи на каналите од системот за наводнување Брегалница.

Со примената на мерките за ублажување, поголемиот број од негативните социјални влијанија се очекува да не бидат од значајна природа.

Кумулативните ефекти може потенцијално да резултираат од поттикнатите промени во употребата на земјиштето на подолг рок, а тоа произлегува од економскиот разбој поттикнат од новата патна мрежа. Овие ефекти може да вклучуваат развој на индустриски зони и напуштање на земјоделското земјиште, како луѓето би се пренасочиле кон подобро платени работи. Како што времето се намалува, земјата околу може да стане поатрактивна за развој на нови конструкции покрај експресниот пат (на пр. мотели, бензински станици опремени со сместувачки капацитети, ресторани итн.). Подобрената достапност може да предизвика пошироки промени во регионот. Таквите економски придобивки би требало да имаат позитивен ефект врз локалната економија и локалните средства за живот. Кумулативните ефекти ќе бидат оценети во СОВЖС. Кумулативните ефекти ќе бидат управувани со употребата на мерки за ублажување и мониторинг, и најверојатно се незначајни за овој Проект.

Резиме на природните и социјални влијанија, бенефитите и ублажувањето

Тема	Преглед на влијанија	Преглед на клучните мерки за намалување / управување	Преостанати значителни влијанија
Животна средина			
Квалитет на воздух	<p>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</p> <p>Во време на операција: емисии на честички, гасови, испарливи органски соединенија, и други опасни загадувачи на воздухот, може да произлезе од зголемениот патен сообраќај.</p>	<p>Стандардни градежни мерки да се намали прашината (воденење на прашњави површини, покривање на возила, и сл.), покривање на возила кои пренесуваат материјали. Одржување на сродни возила и машини.</p> <p>Проектот се движи низ сообраќај подалеку од населени места и може да ги намали нивоата на клучни рецептори во заедницата.</p>	<p>Во време на градба - Негативните влијанија од постоечките ниски емисии во иднина ќе се намалат со ефикасно управување на изведувачот.</p> <p>Незначителни / ниски влијанија се очекуваат во текот на работењето.</p>
Бучава и вибрации	<p>Во време на градба: Зголемени нивоа на бучава од градежната машинерија и активности,</p> <p>Во време на операција: Зголемување нивоата 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 и може да го намали нивото на емисии во клучните заедници.</p>	<p>Контрола на управување типична за градежни работи, вклучувајќи известување до локалните аеднити и употреба на заштитна опрема.</p>	<p>Во време на градба - Негативните влијанија од средните емисиите ќе се намалат на ниски со ефикасно управување на изведувачот.</p> <p>Незначителни / ниски влијанија се очекуваат во текот на работењето. During construction</p>

Тема	Преглед на влијанија	Преглед на клучните мерки за намалување / управување	Преостанати значителни влијанија
Биодиверзитет	<p>Во време на градба: Отстранување на вегетацијата, губење на живеалишта, и губење на некои видови поради копното земено за патниот коридор.</p> <p>Во време на градба: Одредени ефекти вклучуваат отстранување на одредени крајречни живеалишта кај Злетовска река, ризик за размножување на птици во ИБА подрачје, и ризик за чувствителни тревни површини</p> <p>Во време на градба: Ефекти од сообраќајот на на видови кои преминуваат преку патот и опсаност кај Штипски , степски био-коридор.</p>	<p>Во време на градба: Да не прават складишта или места за отпад на области со чувствителни /заштитени живеалишта посебно на крајречни, и одредени чувствителни тревни површини. Зabrана за минирање и кршење карпи во сезона на парење кај ИБА. Рехабилитација на сите места каде вегетацијата е оштетена.</p> <p>Во време на градба: Ана km 12+100,00 проектантот планирал подпатник (локален пат- пристап до земјоделски површини) што може да биде користен од животни</p>	Негативните влијанија од средно значење се сведуваат на ниско значење за време на изградбата..
Водни ресурси	Во време на градба: Ризици во квалитетот на водата воЗлетовска Река и индиректно во река Брегалница, од градежните активности во водотеците	Добро градежно контролно управување, забрана за складирање, полнење со гориво во водените текови. Следење на квалитетот на водата за време на изградбата. Изведувачот да развие изјава за методот според неколку наведени критериуми.	Негативните влијанија од сниско значење се намалуваат со ефективно управување на изведувачот..
Пејзаж и визуелизација	Во време на градба и операција: Оштетување на визуелната естетика и промена на некои карактеристики од експресниот пат и штетниот отпад.	Заштита на градилиштето на чувствителните локации (на пр. покрај села), кампови или области и управување со привремени локации на депонии на градилиштето. Ре вегетација на штетните отпадни места, и рехабилитација на сите природни живеалишта, вклучувајќи насипи со странични косини.	Негативни ризици од ниско значење се намалуваат со контрола на управувањето.
Геологија и почви	Во време на градба: Ризик од загадување на почвата од истекувања на гориво, масло, хемикалии и др	Добри градежни контроли вградени во градежниот договор.	Негативни ризици од ниско значење се намалуваат со

()-

Тема	Преглед на влијанија	Преглед на клучните мерки за намалување / управување	Преостанати значителни влијанија
			контрола на управувањето.
Социјални			
Локална заедница	<p>Во време на градба: Локалните заедници долж трасата (особено се зборува за Штип и Кочани), 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.</p> <p>Во време на операцијата: За придобивките, види погоре.</p>	<p>Добри мерки за изградба дадени во договорот за изградба. 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).</p>	<p>Негативни ризици од средно значење од кратка природа ќе се намалат на ниско значење со примена на адекватните мерки</p>
Вработување и живеалишта	<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>Негативни ризици од средно значење ќе се намалат на ниско значење со имплементацијата на LARF.</p>
Земјиште сопственост	<p>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, лозја и овоштарници. Загубата на земјиштето ќе резултира и со некои економски 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.</p> <p>Ризиците од физичката дислокација на станбените имоти е минимизиран со</p>	<p>Одредби во LARF, подготовка и спроведување со поддршка на социо-економски истражувања. Исто така, консултации со засегнатите сопственици / корисници на земјиштето, вклучувајќи ги и оние со без законски права на земјиштето што го поседуваат или употребаат.</p>	<p>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</p>

()-

Тема	Преглед на влијанија	Преглед на клучните мерки за намалување / управување	Преостанати значителни влијанија
	трасата на патот.	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	уште пред да се пристапи.
Пристап и разделување	<p>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</p> <p>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 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.</p>	<p>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.</p> <p>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, надвозници и во Дел V паралелни локални патишта</p>	<p>Во време на градба - Негативните ризици од средно значење ќе се намалат на ниско значење со правилно управување на мерките.</p> <p>Во време на операција - Негативни ризици од високо / средно значење ќе се сведат на ниско значење со усвоените предлози на проектот.</p>
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	During Construction: During construction there may be the small risk of influx from workers from outside the area which may give rise to certain CHSS risks.	Градежни мерки: Добро управување со плановите за мерките за безбедност,	Негативните ризици од средно значење ќе се

()-

Тема	Преглед на влијанија	Преглед на клучните мерки за намалување / управување	Преостанати значителни влијанија
	<p>Construction activities at locations which are used by the local community or other road users and third-parties may increase safety risks.</p> <p>Во време на операција: Во моментов 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</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>намалат на ниско значење за време на изградбата и операцијата.</p>
Работна сила	<p>Во време на градба: Ризици по здравјето и безбедноста кај работниците, типични при изградба на патишта.</p>	<p>Добро управување со мерките за безбедноста, здравјето и сигурноста, треба да се примени од страна на Изведувачот и во согласност со стандардната практика.</p>	<p>Негативните ризици од средно значење ќе се намалат на ниско значење</p>

9 ПРАВУВАЊЕ 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 Злетовска Река, 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

ПРОЕКТЕН РАСПОРЕД

Распоредот на клучните чекори кои претстојат со Развојот на Проектот:

Основен проект	Јули 2016
Правна Рамка при процес на експропријација (ПРПЕ)	Мај 2016
План за вклучување на засегнатите страни (ПВЗС)	Мај 2016
Објава на на Елаборат за заштита на животна средина (с. Облешево)	Мај 2015
Акциски план за раселување	Април/Мај2016

ДЕТАЛИ ЗА КОНТАКТ

Целосна проектна документација, вклучувајќи ја СОВЖС, се достапни на веб страницата на ЈПДПwebsite (<http://www.roads.org.mk/en/index.php>).

Детали за контакт за Проектната област:

Г-н. Јоже Јовановски

Директор за Заштита на Животната Средина и Единици на Социјален Аспект

Tel: + 389 (0)2 3118-044, ext. 305

Fax: + 389 (0)2 3220-535

e-mail: j.jovanovski@roads.org.mk

Адреса: Јавно Претпријатие за Државни Патишта, Даме Груев 14, 1000 Скопје, Република Македонија