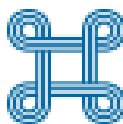


РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

ДОГОВОР ЗА КОНСУЛТАНТСКИ УСЛУГИ  
БР. 08-389/3 од 16.01.2023 год.

НАДЗОР И ПРАВЕН ТРАНСАКЦИСКИ СОВЕТНИК ЗА ИЗГРАДБА НА  
КОРИДОР VIII и КОРИДОР X-д

**Извршно Резиме**  
За период 01.11.2025 – 30.11.2025



ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ДРЖАВНИ ПАТИШТА

НОЕМВРИ 2025

НАДЗОРЕН ИНЖЕНЕР

ГРУПА НА ПОНУДУВАЧИ: *IRD ENGINEERING S.R.L – ROME (IT)*  
*EPTISA SERVICIOS DE INGENIERIA S.L (ES)*  
*ЕЛЕКТРА СОЛУШНС ДООЕЛ СКОПЈЕ (МК)*  
*ЕВРО КОНСАЛТИНГ ДОО СКОПЈЕ (МК)*

## 1. Проектни страни:

---

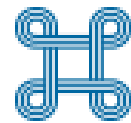
**Изведувач:**

Бехтел Енка УК 2 Лимитед



**Инвеститор:**

Јавно претпријатие за државни патишта и Министерство за транспорт  
во име на Влада на Република Северна Македонија



**Надзорен инженер:**

Носител на групата на понудувачи:

ИРД Енџинееринг – Рим (ИТ)

Група на понудувачи:

ЕПТИСА Servicios de ingenieria s.l;

ЕЛЕКТРА СОЛУШНС ДООЕЛ СКОПЈЕ

и ЕВРО КОНСАЛТИНГ ДОО Скопје



## РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

### 1. Преглед на Проектот и клучни количини:

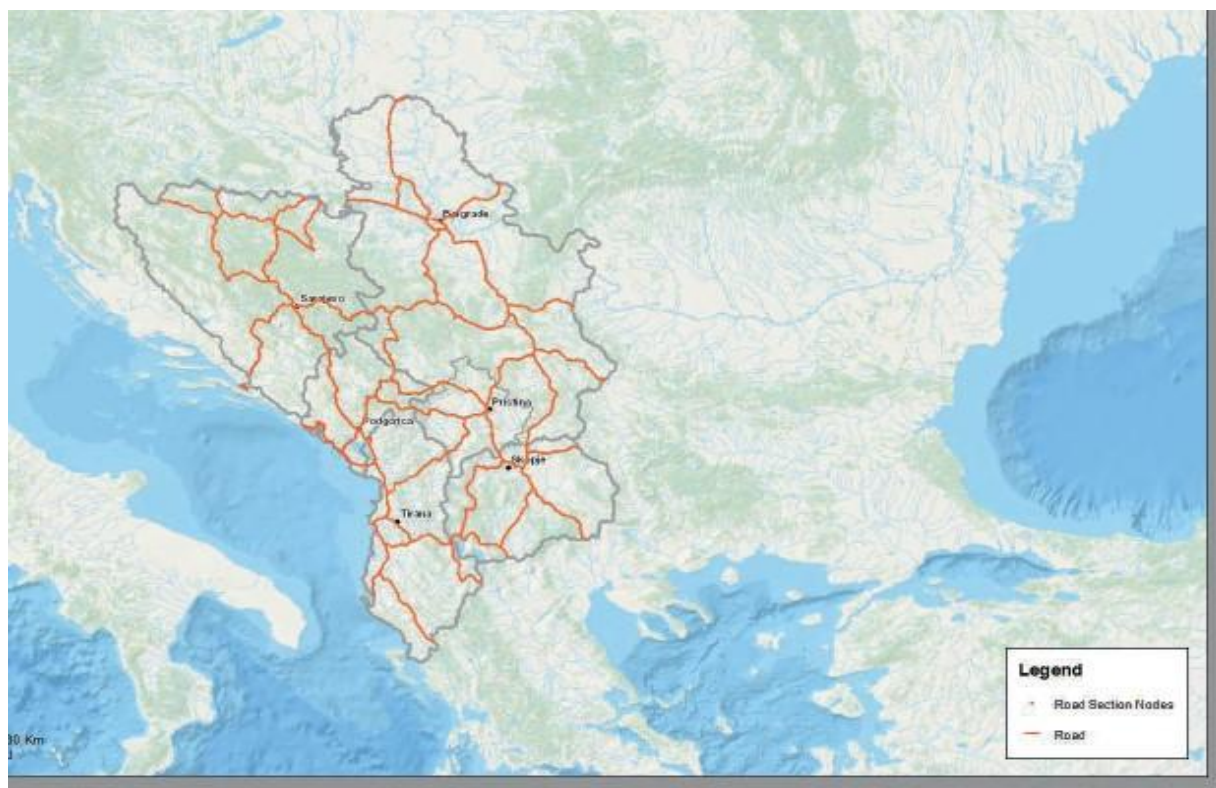
Договорот за изградба на Коридор VIII и X-Д се состои од четири (4) делници со вкупна должина од 109 km.

Коридор VIII е клучна компонента на индикативното проширување на Основната и Сеопфатната мрежа на TEN-T (Транс Европски Транспортни Коридори) кон Западен Балкан, поврзувајќи ги Јадранското и Црното Море преку Албанија, Северна Македонија и Бугарија. Согласно опфатот на проектот, ќе се изградат автопатските делници Тетово – Гостивар – Букојчани и Требеништа – Струга – Ќафасан (Делници 1, 2 и 3).

Коридор X-Д исто така е дел од индикативното проширување на Основната и Сеопфатната мрежа на TEN-T кон Западен Балкан, поврзувајќи ја Северна Македонија со Грција. Согласно опфатот на проектот, ќе се изгради делницата Прилеп – Битола (Делница 4).

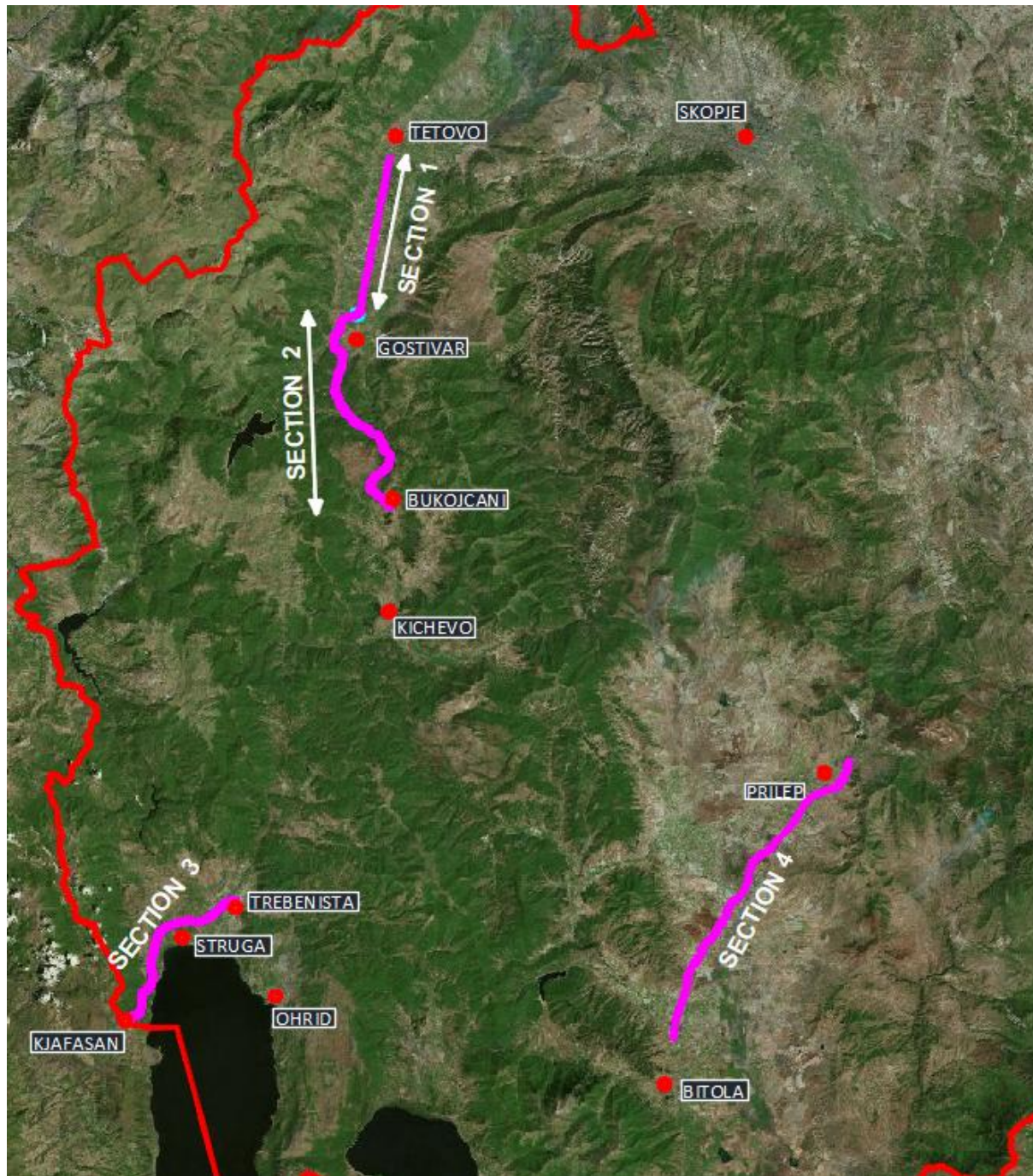
Овие коридори ја поврзуваат Република Северна Македонија со регионалната инфраструктура и пристаништата во Албанија, Бугарија и Грција.

Подолу е прикажана слика од индикативното проширување на Основната и Сеопфатната мрежа на TEN-T во Западен Балкан, согласно Делегираната регулатива на Комисијата (ЕУ) 2016/7581 – Анекс I.1.



*Indicative Extension of TEN-T Core and Comprehensive Road Network to the Western Balkans*

ПРЕГЛЕД НА ИНДИКАТИВНИОТ ПЛАН НА ТРАСАТА



РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

**КРАТОК ПРЕГЛЕД НА ПРОЕКТОТ**

<b>Договор за изградба:</b>	Изградба на Коридор 8: Автопатски делници Тетово – Гостивар – Букојчани, Требеништа – Струга – Кафасан и Коридор 10-Д: Автопатска делница Битола – Прилеп		
<b>Број на Договор за изградба:</b>	Бр. 09-2234/1 од 08.03.2023		
<b>Име:</b>	Јавно претпријатие за државни патишта и Министерство за транспорт во име на Влада на Република Северна Македонија	Бехтел Енка УК 2 Лимитед – која работи преку Бехтел Енка УК 2 Лимитед – подружница во Северна Македонија Скопје	ИРД Енџинееринг – Рим (ИТ) – носител на групата на понудувачи Група на понудувачи: ЕПТИСА; ЕЛЕКТРА СОЛУШНС ДООЕЛ Скопје и ЕВРО КОНСАЛТИНГ ДОО Скопје
<b>Улога:</b>	Заедно наречени „Инвеститор“	Изведувач	Надзорен инженер
<b>Цел на Договорот за изградба:</b>	Обезбедување на градежни услуги во својство на Изведувач за извршување и завршување на работите во согласност со Договорот.		
<b>Договорен датум на започнување:</b>	март, 2023	<b>Договорен датум на завршување:</b>	декември, 2029

**РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА**

Главните проценети количини на проектот се прикажани подолу. Како дел од обемот на работите, тековно се извршуваат активности поврзани со проектирање и проектирање. Наведените количини подолу подлежат на промени во согласност со техничките барања на проектот.

<b>Вкупна должина (км)</b>	109 км
<b>Вкупен број на потпатници (бр.)</b>	24
<b>Вкупен број на натпатници (бр.)</b>	34
<b>Вкупна должина на мостови (м)</b>	4,500м
<b>Вкупен ископ (м<sup>3</sup>)</b>	21 милиони м <sup>3</sup>
<b>Вкупен насип (м<sup>3</sup>)</b>	10 милиони м <sup>3</sup>
<b>Вкупно бетон (м<sup>3</sup>)</b>	620,000 м <sup>3</sup>
<b>Вкупна количина на тампон (м<sup>3</sup>)</b>	1.2 милиони м <sup>3</sup>
<b>Вкупно асфалт (тон)</b>	1.1 милиони тони

## 2. Животна средина, безбедност и здравје:

### 2.1. Активности за Заштита на животната средина, безбедност при работа и здравје (ЗЖСБРЗ)

Заклучно со ноември 2025 година, беа спроведени следните активности за ЗЖСБРЗ:

- Извршени инспекции за ЗЖСБРЗ на сите активни локации
- Неделни разговори за безбедноста при работа на Проектот
- Спроведени прегледи на ПРТ (Проценка на ризици на терен) и АРР (Анализа на ризици при работа) на терен
- Продолжени неделни обиколки поврзани со ЗЖСБРЗ на различни локации на проектот
- Спроведени воведни обуки за ЗЖСБРЗ за ново вработените

### 2.2. Студии за проценка на животната средина

- Студиите за проценка на влијанието врз животната средина за Делници 1, 2А и 4 се завршени, а нацрт-верзиите се доставени до Инвеститорот.
- Студиите за проценка на влијанието врз животната средина за Делници 1 и 2А се објавени од Министерството за животна средина и просторно планирање (МЖСПП) на нивната веб-страница.
- Одржани се јавни расправи за студијата за проценка на влијанието врз животната средина за Делница 1.
- Студиите за проценка на влијанието врз животната средина за Делници 2В-2С се започнати.
- Изработката на студијата за оценка на влијанието врз животната средина и социо-економските аспекти (ESIA-Environmental Social Impact Assessment) за Делница 3 е започната.
- Известувањето за намера за ESIA за Делница 3 е објавено од МЖСПП на нивната веб-страница.

### 3. Напредок на работите

---

Во периодот на ноември 2025 година, Изведувачот продолжи со извршување на работи главно на геотехнички истражувања, проектирање и изработка на технички спецификации за автопат, проекти за експропријација, привремено управување со сообраќајот, уривање и отстранување на постојни објекти и други елементи на патот, како и градежни активности главно за земјени работи, одводнување и објекти.

Заклучно со 08.07.2025 година, во Извадокот од Нацрт-записникот од Деветдесеттата (90-та) седница на Владата на Република Северна Македонија бр.50–6718/4, Инвеститорот донесе конечна одлука во врска со трасата на автопатот во Делница 2, потврдувајќи ја планинската варијанта на трасата предложена од страна на Проектантот. Во согласност со одлуката на Инвеститорот, процентот на завршеност на тековните работи во Делница 2 беше ревидиран.

Изведувачот ќе продолжи да ги поддржува активностите на Инвеститорот и ќе постапува согласно инструкциите на Инвеститорот, односно согласно наведената одлука на Република Северна Македонија.

До крајот на периодот на известување, горенаведените активности се во тек на сите Делници, како што е прикажано во следните поглавја.

#### 3.1. Проект за експропријација

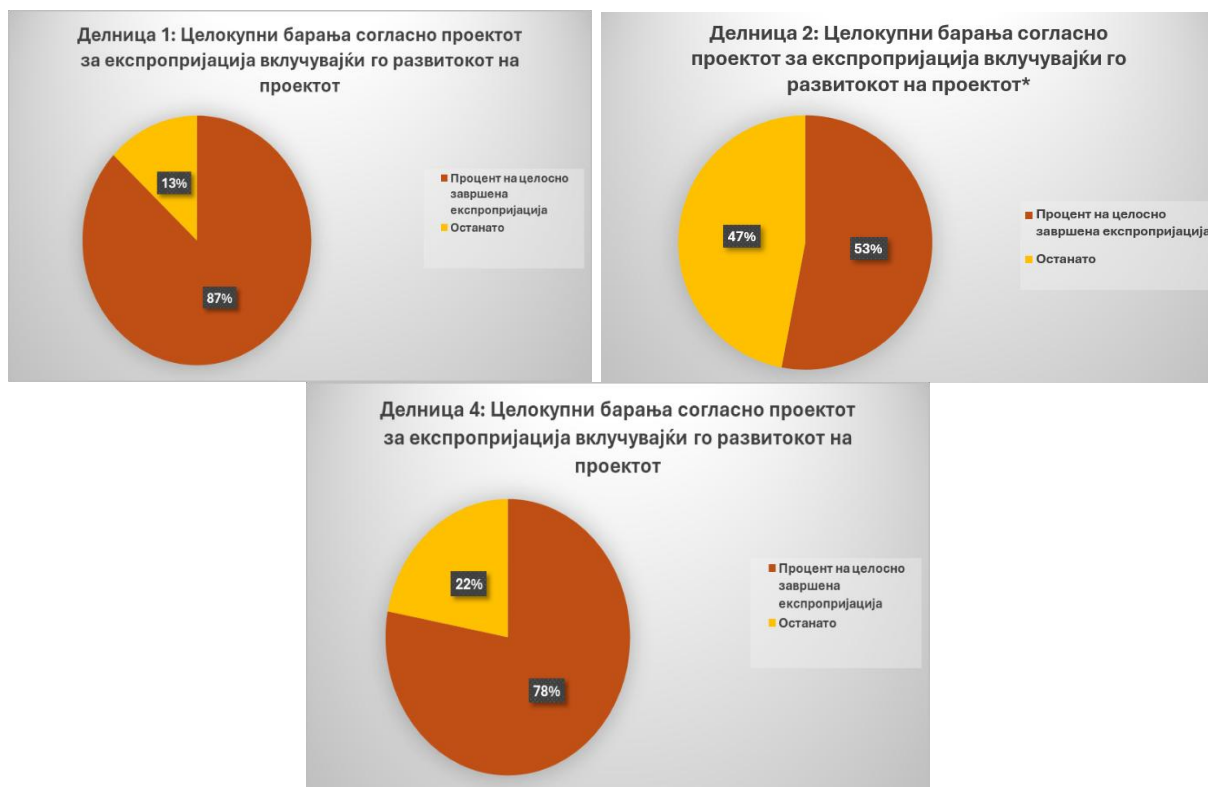
Проектот за експропријација е од суштинско значење за автопатските проекти, бидејќи тој е првиот проект кој е потребен за започнување на активностите за проектирање на автопатот. Проектот за експропријација се подготвува како дел од Урбанистичкиот проект за објекти од стратешки интерес. Проектот за експропријација е одговорност на Инвеститорот, за што се ангажирани Специјализирани Изведувачи.

Заедно со процесите на развој на проектирањето, во проекти за експропријација се појавија дополнителни барања. Ревидираните граници за експропријација се дефинирани во Урбанистичките проекти за објекти од стратешки интерес за релевантната делница и се подготвуваат дополнителни проекти за експропријација. Вкупниот опфат на проектот за експропријација е зголемен.

Вкупниот напредок на проектот за експропријацијата, заедно со неодамнешните дополнителни барања заклучно со крајот на ноември 2025 година, може да се види подолу, претставен по делници.

**Важна забелешка:** Ова не е напредок на самата експропријација. Проектирањето на експропријација е чекор кој е потребен пред започнување на формалниот процес на експропријација. Графиконите подолу го претставуваат Напредокот на проектот за експропријацијата во согласност со границите на Урбанистичкиот проект одобрени до денес.

РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА



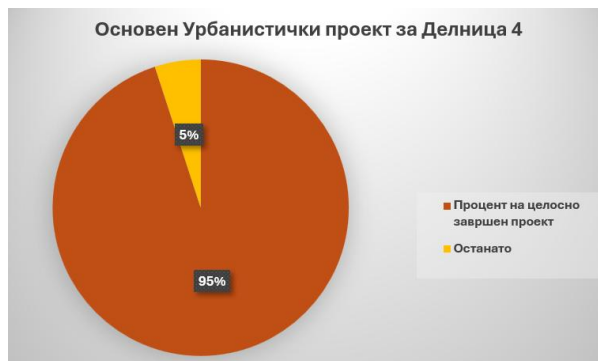
\*Ревидиран во согласност со одлуката на Инвеститорот за трасата во Делница 2.  
(Види дел 3. „Напредок на работите“)

Подготовката на проектот на експропријацијата му овозможува на Инвеститорот да започне со процесот на проценка, но самиот процес на експропријација може да започне само откако Урбанистичкиот проект за објекти од стратешки интерес ќе биде одобрен од Владата на Република Северна Македонија.

За таа цел, Урбанистичките проекти се изработуваат од Специјализирани Изведувачи. Напредокот на Урбанистичките проекти заклучно со крајот на ноември 2025 година може да се види подолу, по Делници.



## РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА



Урбанистичкиот проект за објекти од стратешки интерес е одобрен од Владата на Северна Македонија за следните Делници:

Делница	Стационажа	Одобрување од Владата на РСМ
Делница 1	37+716 - 53+127	Службен весник бр.229 од 27.10.2023
Делница 2	0+000 - 8+430	Службен весник бр.229 од 27.10.2023
Делница 4	7+840 - 37+060	Службен весник бр.244 од 20.11.2023
Делница 1 / Дополна	35+718 – 53+127	Службен весник бр.92 од 22.04.2024
Делница 4 / Дополна	7+825 – 11+740	Службен весник бр.103 од 15.05.2024
Делница 2 / Дополна	0+000 – 14+700	Службен весник бр.120 од 07.06.2024
Делница 1 / Втора дополна	35+641 – 53+127	Службен весник бр.227 од 08.11.2024
Делница 2 / Втора дополна	0+000 – 14+700	Службен весник бр.110 од 02.06.2025

По завршувањето на почетната фаза на проектирањето на автопатот, Специјализираниот изведувач – Проектант подготвува измени на урбанистичкиот проект за објекти од стратешки интерес, а границите на експропријација се прилагодуваат по потреба.

Процесот на експропријација на Инвеститорот се базира на одобриениот урбанистички проект за објекти од стратешки интерес и на правните документи подготвени од соодветните надлежни органи во Тетово, Гостивар, Прилеп и Битола.

### 3.2. Поставување на геодетска мрежа со полигонски точки

Геодетската мрежа е мрежа, често составена од триаголници, кои се измерени прецизно со техники на геодетско мерење, како што се теренското мерење или сателитската геодезија.

Поставувањето, мерењето и пресметката на координатите претставуваат фази од поставувањето на полигонските точки.

Користењето на геодетската мрежа е суштинско и неопходно за автопатските проекти. Таа се користи во сите фази на градежните проекти за обезбедување топографски мерења за проектирањето на автопатот. Дополнително, геодетската мрежа има клучна

## РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

улога во покажувањето на усогласеноста на градежните активности со проектирањето на автопатот за време на фазата на изградба.

Поставувањето на Геодетската мрежа со полигонски точки е одговорност на Инвеститорот, за што се ангажирани Специјализирани Изведувачи.

Напредокот на поставувањето на Геодетската мрежа со полигонски точки заклучно со крајот на ноември 2025 година изнесува: 100% за Делница 1, 47%\* за Делница 2 и 100% за Делница 4, во согласност со дефинираниот патен коридор.

\*Ревидиран во согласност со одлуката на Инвеститорот за трасата во Делница 2. (Види дел 3. „Напредок на работите“)

### 3.3. Топографски премер

Топографскиот премер, познат како снимање на земјиште, терен или топо-снимање, е вид на снимање кое ги мапира границите, карактеристиките и котите на градилиштето. Топографскиот премер е клучна компонента на процесот на проектирање на едно градилиште и треба да се заврши пред започнување на деталното проектирање.

Топографскиот премер е корисен за различни проекти, при што една од главните придобивки е тоа што помага при планирање и донесување одлуки. Топографскиот премер обезбедува точни мерења на земјиштето и дава јасна слика за распореденоста на постоечкото градилиште, што може да се користи за донесување одлуки при планирањето на проектирањето на автопатот.

Изведувањето на топографски премери е одговорност на Инвеститорот, за што се ангажирани Специјализирани Изведувачи.

Напредокот на топографските премери заклучно со крајот на ноември 2025 година изнесува: 100% за Делници 1, 2 и 4, во согласност со дефинираниот патен коридор.

### 3.4. Геотехнички истражни работи

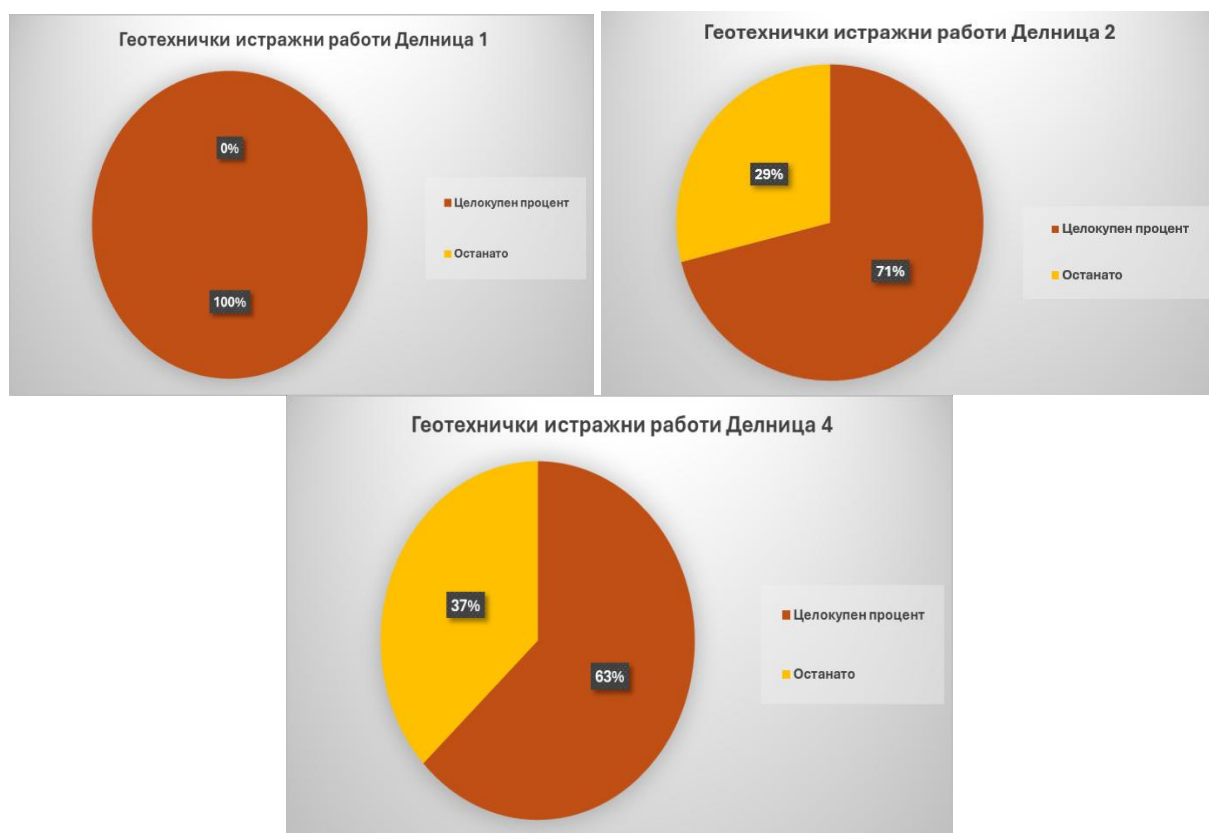
Геотехничките истражни работи се неопходни за разбирање на инженерско-геолошката структура на теренот. Врз основа на прецизно планирани геотехнички истражувања и тестирања, се добиваат важни податоци за понатамошните процеси на проектирање како на главната траса на автопатот, така и на сите придружни конструктивни објекти. По собирањето на податоците од теренските истражни активности, главно преку истражувачко дупчење со јадра и SPT тестови, како и лабораториски тестови на примероци на почва и карпест материјал, добиените податоци се обработуваат, и се усвојуваат доминантните параметри за конкретната локација. Врз основа на добиените резултати се разгледуваат условите кои преовладуваат на теренот и кои се неопходни за процесот на проектирање. Геотехничките услови кои преовладуваат на теренот се од клучно значење за понатамошното проектирање и за усвојување на типот и методот на темелење, како и за изведувањето на работите на целата траса на идниот автопат. Овој пристап овозможува објективно набљудување на интеракцијата помеѓу планираната изградба на автопатот и околниот терен, што го олеснува оптимизирањето на планираните конструкции и помага во избегнување на потенцијално проблематичен терен, со што се намалуваа потенцијалните дополнителни проблеми и трошоци за време на изведбата на работите.

## РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

За изведба на геотехничките истражни работи, потребни се и патишта до истражувачките локации, кои се изведуваат според програмата и приоритетите на работите и се вклучени во геотехничките истражувања.

Спроведувањето на геотехничките истражувања е одговорност на Инвеститорот, за што се ангажирани Специјализирани Изведувачи.

Напредокот на геотехничките истражни работи заклучно со крајот на ноември 2025 година може да се види подолу, по Делници, во согласност со дефинираниот патен коридор и применетите истражувачки области за каменоломи и позајмишта.



*\*Ревидирани во согласност со одлуката на Инвеститорот за трасата во Делница 2. Види дел 3. „Напредок на работите“ (страна 8)*

### 3.5. Проектирање и Изработка на Спецификации на автопатот & Ревизија на Проектите и Спецификациите на автопатот

Проектирањето и Изработката на Спецификациите на автопатот опфаќаат детални насоки и параметри кои се суштински за изградбата на автопати. Спецификациите ги дефинираат барањата за материјали, структурна цврстина, системи за одводнување, контрола на сообраќајот и заштита на животната средина. Проектните решенија вклучуваат усогласување на трасата на автопатот, проектирање на клучки и конструкции, одредување на слоевите на коловозот, усогласување на одводнувањето и опфаќање на влијанието врз животната средина. Деталниот преглед на спецификациите и проектирањето на автопатот обезбедува усогласеност со регулативите, точност,

## РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

изводливост, безбедност, еколошки аспекти, вклучување на заинтересирани страни, вредносен инженеринг, контрола на квалитет, соодветна документација и практики за континуирано подобрување. Со придржување кон овие процеси, автопатските проекти можат да се изведуваат ефикасно, обезбедувајќи безбедност, ефикасност и одржливост во однос на животната средина.

### 3.5.1. Проектирање и Изработка на Спецификации на автопатот

Проектирањето на автопатот опфаќа различни елементи и решенија со цел создавање безбедни, ефикасни и одржливи автопати за сообраќај. Проектантите внимателно ја планираат трасата на автопатот, земајќи ги предвид фактори како теренот, влијанието врз животната средина, употребата на земјиштето и предвидениот обем на сообраќај. Трасата треба да ги намали нарушувањата на постојната инфраструктура и заедниците, истовремено обезбедувајќи најефикасен пат за движење.

Автопатите обично имаат повеќе коловозни ленти во секоја насока, одделени со средишен појас или разделно-заштитни огради. Ширината на лентите, ширината на лентите за принудно запирање и средишниот појас се проектирани да ги исполнуваат безбедносните стандарди и да прифатат различни типови возила. Клучките и патните јазли овозможуваат возилата да влегуваат, излегуваат или да менуваат насока на автопатот. Тие се проектирани да ги намалат застојот, да овозможат непречен проток на сообраќај и да обезбедат безбедност. Може да се користат различни типови на клучки, како дијамант, детелина или насочни клучки, во зависност од обемот на сообраќајот и просторните ограничувања.

Главните делови на проектирањето на автопатот можат да се категоризираат во неколку клучни компоненти.

- Урбанистичко планирање

Урбанистичкото планирање на автопатот вклучува интеграција на автопатите во урбаните области на начин кој ја балансира потребата за ефикасен транспорт со целите на одржливиот развој, заштита на животната средина и благосостојба на заедницата.

- Проектирање на коловозот

Во проектирањето на автопатот, проектирањето на коловозот, одводнувањето и коловозната конструкција се клучни компоненти кои придонесуваат за безбедноста, издржливоста и функционалноста на автопатот.

Интеграцијата на добро проектираниот коловоз, одводнување и коловозната конструкција е клучна за создавање на автопат кој ги задоволува потребите на корисниците, додека го намалува негативното влијание врз животната средина и го зголемува животниот век на инфраструктурата. Преку внимателно разгледување на овие елементи за време на фазата на проектирање, сообраќајните инженери можат да создадат одржлив и отпорен систем на автопат кој ќе ја служи заедницата со години.

## РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

- Проектирање на објектите на автопатот

Објектите на автопатот се однесуваат на различни инженерски елементи кои се неразделен дел од проектирањето и изградбата на автопатите. Овие објекти имаат различни функции, вклучувајќи носива конструкција на коловозот, обезбедување безбедно поминување преку пречки и олеснување на ефикасен проток на сообраќајот. Подолу се наведени некои од најчестите типови на објектите на автопатите:

- Мостови и вијадукти
- Натпатници и потпатници
- Објекти на клучките
- Потпорни сидови

Објектите на автопатот се проектирани и изградени со исклучително внимание на детали за да се обезбеди безбедност, издржливост и функционалност.

- Проект за комунални инсталации

Преместувањето и заштитата на комуналните инсталации се клучни аспекти на автопатските проекти, обезбедувајќи постоечките инсталации, како што се водоводни цевки, гасоводи, телекомуникациски кабли и електрична инфраструктура, се правилно третирали за да се избегнат конфликти и препреки за време на изградбата.

Проектот за преместување и заштита на комуналните инсталации за автопатските проекти може да ги намали препреките, да ја зголеми безбедноста и да обезбеди долгорочна функционалност и сигурност на комуналната инфраструктура покрај изградбата на автопатот.

- Проценка на влијанието врз животната средина

Проценката на влијанието врз животната средина за автопат е сеопфатна студија спроведена со цел да се оцени потенцијалното влијание врз животната средина од изградбата и одржувањето на автопатскиот проект. Целта на проценката е да се идентификуваат, предвидат и ублажат негативните влијанија врз животната средина, заедниците и природните ресурси, како и да се информира за процесите на донесување одлуки во врска со одобрувањето, проектирањето и спроведувањето на проектот.

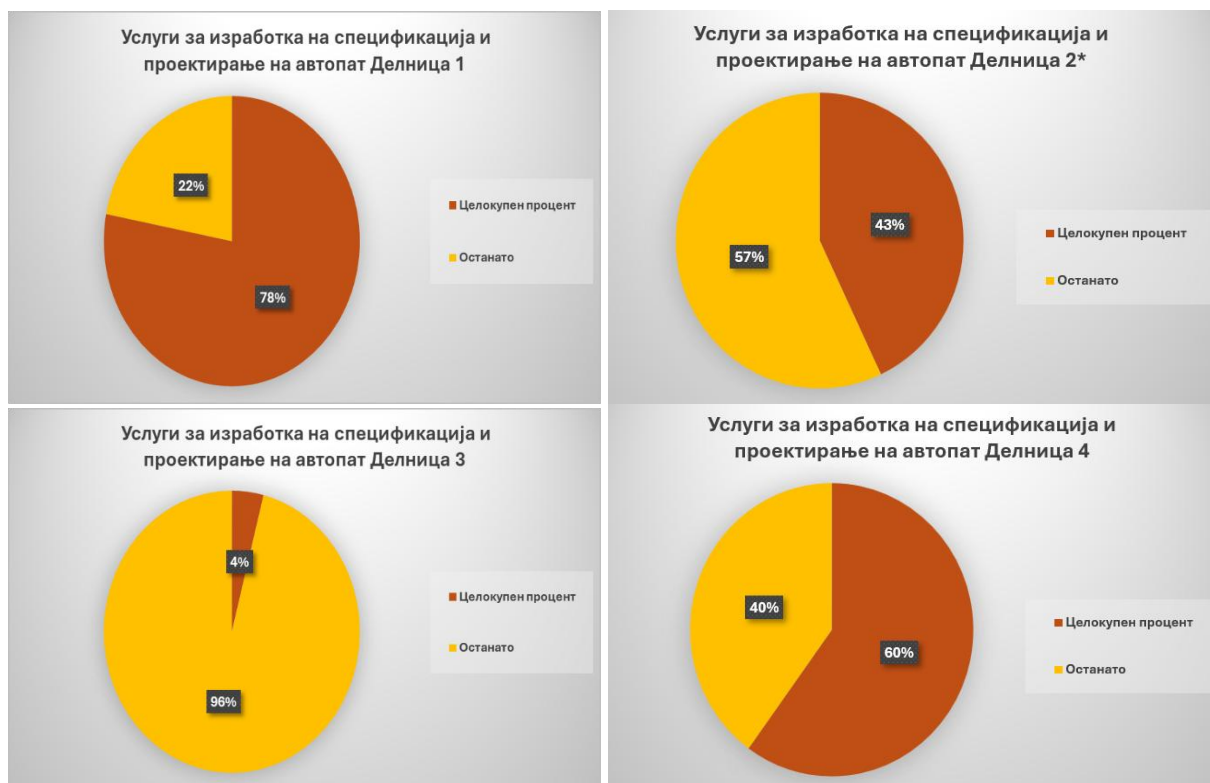
- Технички спецификации

Техничките спецификации за автопатот ги дефинираат деталните барања, стандарди и насоки за изградбата на автопати. Овие спецификации обично се изработуваат за надзор на автопатските проекти и се засноваат на најдобрите практики во индустријата, инженерските стандарди и регулаторните барања.

Проектирањето и Изработка на Спецификации на автопатот се одговорност на Инвеститорот, за што се ангажирани Специјализирани Изведувачи.

Напредокот на работите за Проектирањето и Изработка на Спецификации на автопатот заклучно со крајот на ноември 2025 година може да се види подолу, по Делници.

РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА



\*Ревидиран во согласност со одлуката на Инвеститорот за трасата во Делница 2. (Види дел 3. „Напредок на работите“)

### 3.5.2. Ревизија на Проектирањето и Спецификациите на автопатот

Ревизијата на Проектирањето и Спецификациите на автопатот од страна на техничката контрола вклучува сеопфатна оценка на техничките аспекти на проектот за да се обезбеди усогласеност со стандардите, регулативите и најдобрите практики. Овој процес вклучува оценување на геометриските параметри на проектирање, материјалите за коловоз, структурната цврстина, системи за одводнување, карактеристиките за контрола на сообраќајот и еколошките аспекти. Техничката контрола спроведува темелна проверка за да ја потврди усогласеноста со воспоставените насоки, точноста на проектната документација, изводливоста на изведбата и ефикасноста во постигнувањето на проектните цели. Целта на овој преглед е да се идентификуваат потенцијални проблеми, да се ублажат ризиците, да се оптимизираат проектните решенија и да се обезбеди квалитетот, безбедноста и одржливоста на инфраструктурата на автопатот.

Ревизијата на Проектирањето и Спецификациите на автопатот е одговорност на Инвеститорот, за што се ангажирани Специјализирани Изведувачи.

Ревизијата на Проектирањето и Спецификациите на автопатот го следи процесот и распоредот на активности на проектирањето.

## РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

### 3.6. Услуги за истражување на неексплодирани експлозивни средства во делница 4

Неексплодирани експлозивни средства се експлозивни оружја (бомби, гранати, копнени мини, поморски мини, касетна и друга муниција) кои не експлодирале кога биле користени и сè уште постои ризик од нивни детонација, понекогаш и децении по нивната употреба или отфрлање.

Во Република Северна Македонија, заштитата од неексплодирани експлозивни средства (НЕС) и експлозивни супстанции е регулирана во согласност со член 80 од Законот за заштита и спасување и претставува дел од редовните надлежности и обем на активности на Дирекцијата за заштита и спасување. Заштитата од неексплодирани експлозивни средства (НЕС) и експлозивни супстанции вклучува пребарување на теренот и детекција, откривање на неексплодирани експлозивни средства (НЕС), означување и обезбедување на теренот, деактивирање и уништување на сите типови на неексплодирани експлозивни средства и други експлозивни супстанции, како и транспорт до определеното и подготвено место за нивно уништување [детонација], при што се обезбедуваат и мерки за безбедност за време на транспортот.

На почетокот на работите во Делница 4 беа откриени неексплодирани експлозивни средства. По откривањето, веднаш беа известени Инвеститорот и соодветните надлежни органи. Обезбедувањето на градилиштето, како и позајмиштата, каменоломи и одлагалиштата, ослободени од опасен отпад или материјали, е одговорност на Инвеститорот, за што се ангажирани Специјализирани Изведувачи. Според планираната последователност на работите во Делница 4, идентификувани се приоритетни области и првите 320 ха од Делница 4 се избрани за истражување на неексплодирани експлозивни средства.

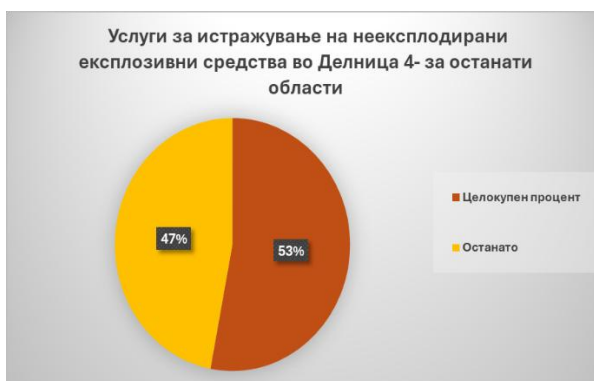
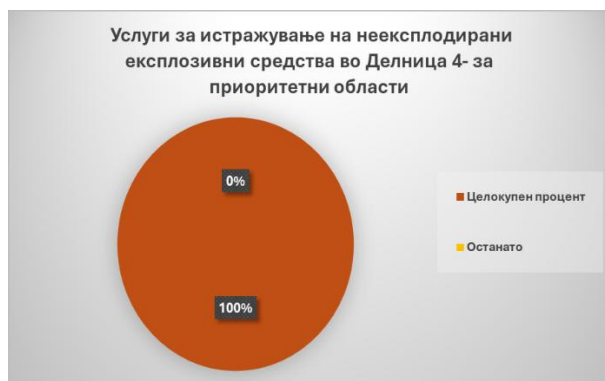
Услугите за истражување на неексплодирани експлозивни средства вклучуваат:

- Работи за снимање и скенирање на неексплодирани експлозивни средства
- **Извештај за расчистување** на сниманата и скенираната област по отстранувањето на средствата од страна на надлежната институција (Армијата на Северна Македонија).

Напредокот на услугите за истражување на неексплодирани експлозивни средства (НЕС) во Делница 4 заклучно со крајот на ноември 2025 година може да се види подолу.

**Важна забелешка:** Услугите за истражување на неексплодирани експлозивни средства во Делница 4 вклучуваат само снимање, скенирање и изготвување извештај за областа. Секоја екстракција, деактивирање, транспорт, уништување и слично е надвор од обемот на овие услуги и е целосно под надлежност на Армијата на Северна Македонија.

## РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

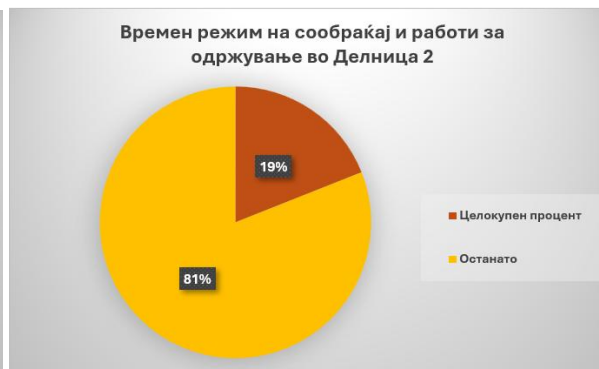
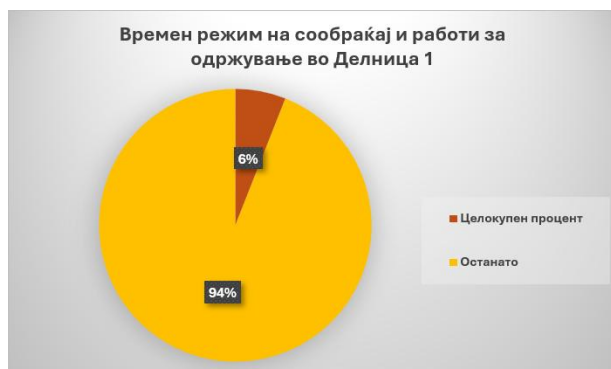


### 3.7. Времен режим на сообраќај (ВРС) и Имплементација

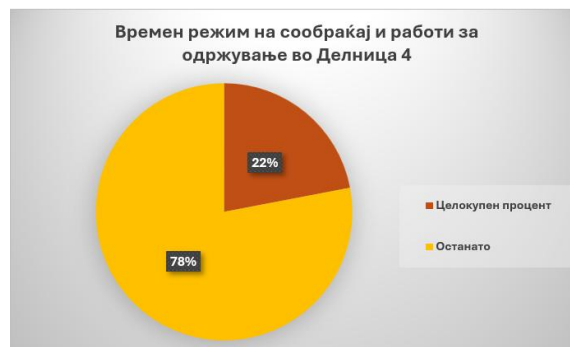
Имплементацијата на Времениот режим на сообраќај (ВРС) опфаќа подготвителни и оперативни активности потребни за одржување на безбеден и непречен проток на сообраќај за време на изградбата на патот. Обемот вклучува физички интервенции на привремените сообраќајни рути, како и стратешко поставување на сообраќајни знаци, патни ознаки и контролна опрема во целосна согласност со регулаторните барања.

Ова вклучува набавка на материјали за управување со сообраќајот, имплементација во координација со соодветните надлежни органи за време на тековните работи, одржување за обезбедување на континуирана ефикасност за време на периодот на изградба, како и отстранување на привремените системи по враќањето на нормалниот сообраќај. Сите овие активности се поддржани со координирана мобилизација на градежна механизација и материјали за обезбедување континуитет и ефикасност.

Напредокот на имплементацијата на времениот режим на сообраќај и работи за одржување заклучно со крајот на ноември 2025 година може да се види подолу, по делница.



## РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

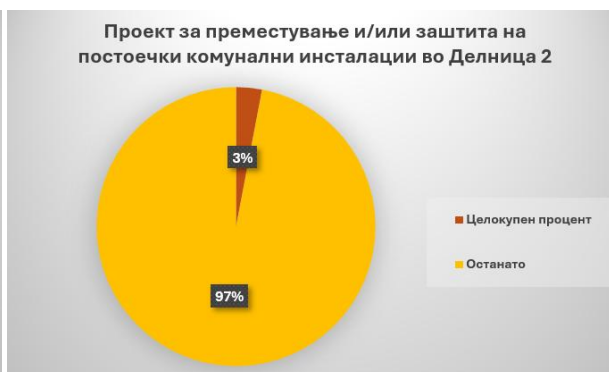
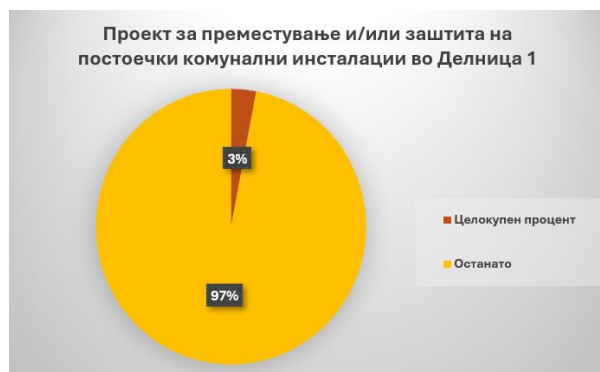


### 3.8. Преместување и заштита на постојни комунални инсталации

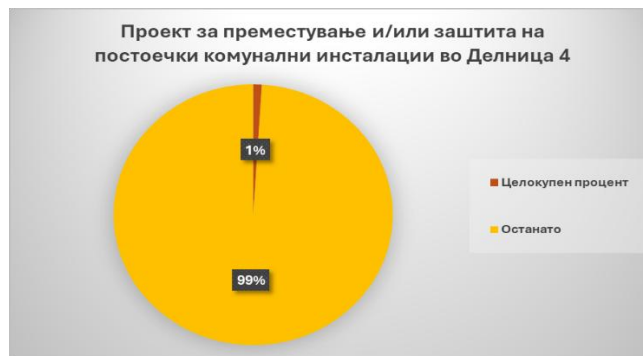
Преместувањето и заштитата на постојните комунални инсталации (телекомуникации, водовод, канализација, електрични линии и сл.) подразбира проектирање и секакви останати активности за преместување (трајно и привремено) и заштита на постојните комунални инсталации или отстранување на постоечките инсталации од страна на Специјализиран Изведувач и/или сопствениците на инсталациите, во согласност со проектот и техничките спецификации на Инвеститорот.

Во текот на проектот, идентификувано е дека повеќе од 300 постоечки комунални линии мора да се преместат или заштитат. Заклучно со ноември 2025 година, Специјализираните Изведувачи ангажирани од Инвеститорот се вклучени во фазата на проектирање за преместување и заштита на комуналните инсталации, вклучувајќи водоснабдување, наводнување, канализација, телекомуникации и ниско- до среднонапонски електрични линии. Процесот на јавна набавка за проектирање и изведба на работите поврзани со високонапонски електрични линии сè уште е во тек. Специјализираните Изведувачи се во координација со соодветните сопственици на инсталациите за да се одредат најсоодветните технички решенија. По добивање на конечна согласност од Инвеститорот, работите за преместување и заштита ќе започнат пред активностите за изградба на автопатот.

Напредокот на проектот за преместување и/или заштита на постојни комунални инсталации заклучно со крајот на ноември 2025 година може да се види подолу, по делници.



РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

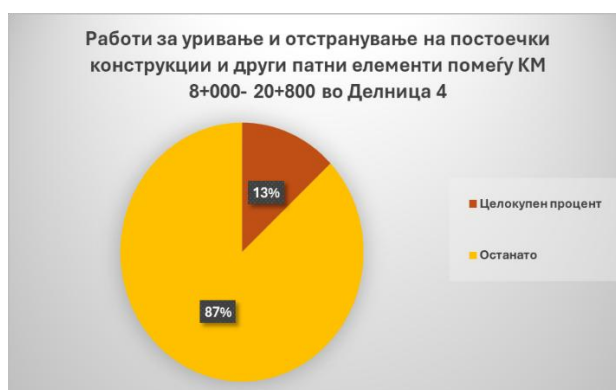


### 3.9. Рушење и отстранување на постоечки објекти и други патни елементи

Рушењето на објекти значи рушење на објекти на земјиште кое ќе биде експроприрано и подоцна во сопственост на Владата на Северна Македонија, извршено исклучиво со цел да се овозможи изведбата на работите за завршување на автопатот. Обемот на работите за рушење на објекти вклучува демонтажа и рушење на структурни елементи како осветлување на улици, заштитни бариери/огради, бетонски „Њу Џерси“ бариери, како и придружни инсталации на мостови, натпатници, потпатници и надвозна конструкција за ознаки/опрема, заедно со расчистување и отстранување на отпадните материјали. Сите срушени и/или отстранети објекти и остатоци ќе бидат транспортирани, отстранети и/или предадени на определени локации, според насоките на Инвеститорот.

Работите за Рушење и отстранување на постоечки објекти и други патни елементи на коловозот се одговорност на Инвеститорот, за што се ангажирани Специјализирани Изведувачи.

Во проектот, работите за рушење и отстранување на постојни објекти се изведуваат во Делница 1 и Делница 4. Заклучно со ноември 2025 година, Инвеститорот доделил работи само за делницата помеѓу КМ 8+000 и КМ 20+800. Напредокот на работите за рушење и отстранување на постојни објекти помеѓу КМ 8+000 и КМ 20+800 заклучно со крајот на ноември 2025 година може да се види подолу во Делница 4.



## РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

### 3.10. Напредок на изградбата

#### 3.10.1. Земјани работи

На терен, земјаните работи продолжуваат на Делница 1, Делница 2 и Делница 4 од трасата. Тековните земјани работи вклучуваат, но не се ограничуваат на: расчистување на теренот, отстранување на хумус и ископ на неподобен материјал, ископ на погоден материјал од усеците на трасата и обезбедување на погоден материјал за работите преку транспорт и насипување. Мерките за заштита на косините, како што се поставување на анкери, прскан бетон, поставување на геомат и жичена мрежа, се изведуваат на местата каде што е потребно.

Заклучно со крајот на ноември 2025 година, изведени се повеќе од 4,9 милиони м<sup>3</sup> ископ и 1,45 милиони м<sup>3</sup> насип.

#### 3.10.2. Објекти

Работите на колови, темели, столбови, коловозни плочи и производство/поставување на гредите/носачите за мостови, натпатници и потпатници започнаа и продолжуваат во Делница 1, Делница 2 и Делница 4. Во моментот, работите се во тек на седум (7) мостови, осум (8) натпатници и три (3) потпатници. Во периодот на ноември 2025 година, беа изведени работите за поставување на греди/носачи за натпатникот на КМ 20+500. Заклучно со крајот на ноември 2025 година, поставени се: четириесет (40) греди на мостот на КМ 7+000 во Делница 2, седум (7) греди на натпатникот на КМ 8+300, дваесет и две (22) греди на потпатникот на КМ 14+400, шеснаесет (16) греди на потпатникот на КМ 16+600, дваесет и две (22) греди на натпатникот на КМ 20+500 во Делница 4. Исто така, поставување на „Њу Џерси“ бариери за мостот на КМ 7+000 во Делница 2 е во тек.

Заклучно со крајот на ноември 2025 година, се изведени 20.500м колови, а за конструкции се изведени 63.000 м<sup>3</sup> бетонски работи.

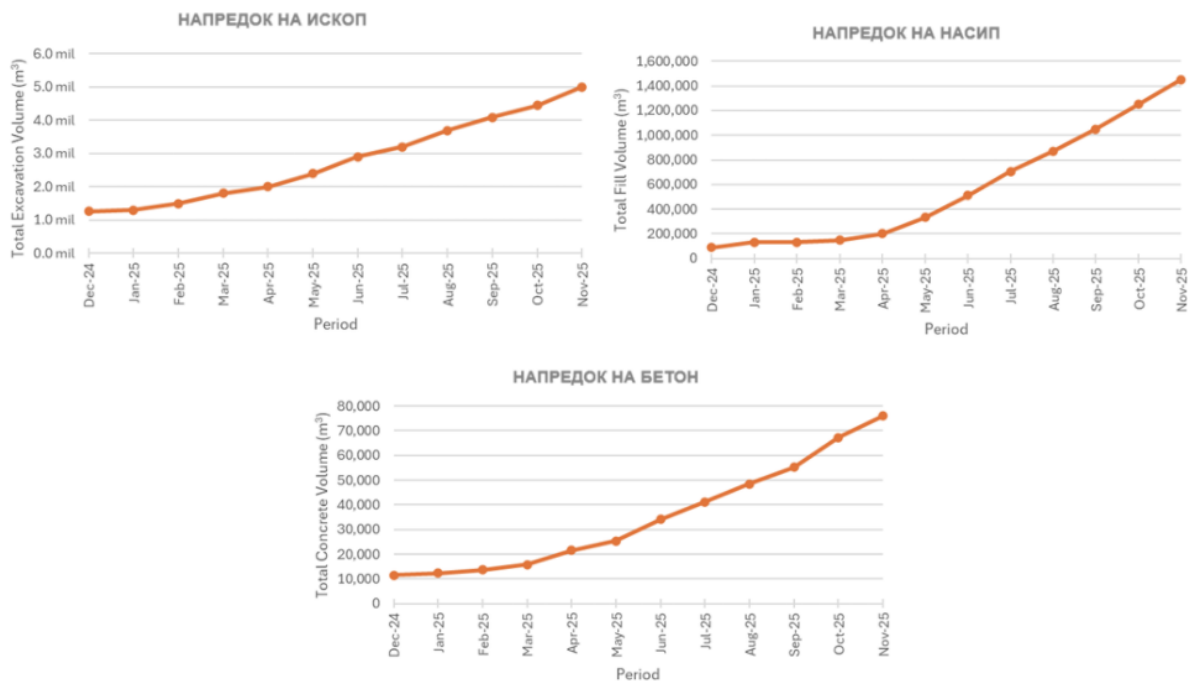
#### 3.10.3. Одводнување

Работите на плочестите пропусни, цевастите пропусни, надворешно и внатрешно одводнување се во тек во Делница 1, Делница 2 и Делница 4. Заклучно со ноември 2025 година, работите се изведуваат на дваесет (20) пропусни во Делница 1, на седум (7) пропусни во Делница 2 и на четириесет и шест (46) пропусни во Делница 4. Заклучно со крајот на ноември 2025 година, се изведени 13.000 м<sup>3</sup> бетонски работи за одводнување.

Во Делница 1, активностите за преместување на каналот за наводнување Радиовце – Бистрица се во тек. Работите опфаќаат пренасочување на постојниот канал за наводнување во ново усогласен канал, проследено со насипување и армирано-бетонски работи на каналот, изведени од Изведувачот, вклучувајќи пропусни за наводнување и сифони.

### 3.10.4. Целокупен напредок

Целокупниот напредок за изградба на насип, бетонирање и ископ е прикажан подолу.



### 3.11. Записи за персонал/опрема

	ноември-25*
<b>Вкупно персонал:</b>	<b>2131</b>
<b>Вкупно опрема:</b>	<b>1290</b>

(\* Овој број на персонал ги претставува: сите вработени на Изведувачот, ангажираните ресурси/вработени на нашите подизведувачи и индиректни даватели на услуги, како и вработените на Специјализираните Изведувачи кои работат на проектот.

3.12. Статус на градилиште:

Обем на работа	делница 1	делница 2	делница 3	делница 4
Геотехнички истражни работи	Завршено	Во тек	Не е започнато	Во тек
Земјени работи	Во тек	Во тек	Не е започнато	Во тек
Конструкции	Во тек	Во тек	Не е започнато	Во тек
Одводнување	Во тек	Во тек	Не е започнато	Во тек
Завршни работи	Не е започнато	Не е започнато	Не е започнато	Не е започнато
Поплочување	Не е започнато	Не е започнато	Не е започнато	Не е започнато

**РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА**

**4. Финансиски напредок на Проектот:**

Финансиските трансакции помеѓу Министерството за транспорт и Јавното Претпријатие за Државни патишта во рамките на програмата за финансирање на патната инфраструктура се наведени подолу. Информациите се јавни и достапни на веб-страницата „Open Finance“ (<https://open.finance.gov.mk/en/home>).

Дата	Давател	Примател	Износ (МКД)
26.04.2023	Министерство за транспорт и врски	Јавно Претпријатие за Државни патишта	7,254,000,000
23.06.2023	Министерство за транспорт и врски	Јавно Претпријатие за Државни патишта	3,280,000,000
28.07.2023	Министерство за транспорт и врски	Јавно Претпријатие за Државни патишта	443,602,000
10.08.2023	Министерство за транспорт и врски	Јавно Претпријатие за Државни патишта	209,927,500
02.10.2023	Министерство за транспорт и врски	Јавно Претпријатие за Државни патишта	216,308,513
09.11.2023	Министерство за транспорт и врски	Јавно Претпријатие за Државни патишта	223,596,680
15.12.2023	Министерство за транспорт и врски	Јавно Претпријатие за Државни патишта	245,606,294
28.12.2023	Министерство за транспорт и врски	Јавно Претпријатие за Државни патишта	669,225,176
28.12.2023	Министерство за транспорт и врски	Јавно Претпријатие за Државни патишта	261,862,793
29.12.2023	Министерство за транспорт и врски	Јавно Претпријатие за Државни патишта	1,695,871,044
25.11.2024	Министерство за транспорт	Јавно Претпријатие за Државни патишта	1,284,052,574
13.12.2024	Министерство за транспорт	Јавно Претпријатие за Државни патишта	456,878,449
31.12.2024	Министерство за транспорт	Јавно Претпријатие за Државни патишта	1,238,567,971
31.12.2024	Министерство за транспорт	Јавно Претпријатие за Државни патишта	1,120,501,006
22.04.2025	Министерство за транспорт	Јавно Претпријатие за Државни патишта	599.794.350
30.04.2025	Министерство за транспорт	Јавно Претпријатие за Државни патишта	524.972.228
29.05.2025	Министерство за транспорт	Јавно Претпријатие за Државни патишта	681.026.665
26.06.2025	Министерство за транспорт	Јавно Претпријатие за Државни патишта	830.336.364
24.07.2025	Министерство за транспорт	Јавно Претпријатие за Државни патишта	1.022.217.192
29.08.2025	Министерство за транспорт	Јавно Претпријатие за Државни патишта	1.200.875.741
19.11.2025	Министерство за транспорт	Јавно Претпријатие за Државни патишта	1.149.367.247

Информациите за трансакциите во горенаведената табела се преземени од:  
[https://open.finance.gov.mk/en/search?recipient=&payer=&payer\\_recipient\\_btn=payer\\_recipient&term=&payerEDB=&recipientEDB=](https://open.finance.gov.mk/en/search?recipient=&payer=&payer_recipient_btn=payer_recipient&term=&payerEDB=&recipientEDB=) (датум на преземање: 11 ноември 2025 година)

## 5. Фотографии од градилиште:



Фотографија 1: Делница 4 земјани работи



Фотографија 2: Делница 2 земјани работи



Фотографија 3: Делница 2 Мост B0070



Фотографија 4: Делница 2 Габсионски ѕид



Фотографија 5: Делница 2 Мост В0080 среден столб



Фотографија 6: Делница 4 земјани работи



Фотографија 7: Делница 1 насип



Фотографија 8: Делница 2 Заштита на косини



Фотографија 9: Делница 2 Активности за дупчење



Фотографија 10: Делница 2 Усек



Фотографија 11: Делница 4 Каменолом



Фотографија 12: Делница 2 Насип