

Податоци за органот кој го изработува планскиот документ	
Назив на планскиот документ	ИЗГРАДБА НА ПАТЕН КОРИДОР 8, ДЕЛНИЦА НА АВТОПАТ: ТРЕБЕНИШТА – СТРУГА – ФРАНГОВО), Општина Струга и Општина Дебрца
Орган надлежен за изработка на планскиот документ	Министерство за Транспорт
Орган надлежен за донесување на планскиот документ	Министерство за Транспорт

Податоци за изработувачот на планскиот документ	
Име на лицето овластено за подготвување на планскиот документ	Мартина Бликова Дончевска
Назив на работното место	Експерт за животна средина
Контакт податоци за лицето	Компанија за консултантство во животната средина Г – Консулт +389 70 443 054

Основни податоци за планскиот документ

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

Патниот коридор за изградба на Коридор 8, ДЕЛНИЦА НА АВТОПАТ: ТРЕБЕНИШТА – СТРУГА – ФРАНГОВО), Општина Струга и Општина Дебрга е дефиниран во Договорот склучен помеѓу Министерство за транспорт на РСМ и Јавното претпријатие за државни патишта (Инвеститор) и Бехтел Енка УК2 Лимитед – Подружница во РСМ, Скопје (Стратешки партнер), во име и за сметка на Владата на Република Северна Македонија, врз основа на Законот за утврдување на јавен интерес и номинирање на стратешки партнер за имплементација на Проектот за изградба на инфраструктурниот Коридор 8 (Делница: Тетово – Гостивар – Букојчани и Проектот за Автопатот Требеништа –Струга – Кафасан) и Коридорот 10д (Делница на автопатот Прилеп– Битола) во Република Северна Македонија (Сл. Весник Бр.163 од 16 Јули 2021год)

Дали се донесува нов проектн опфат или се вршат измени на постојниот?

ДА ☒

НЕ ☐

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

/

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

Да, планскиот документ опфаќа област согласно член 65, став 2 – плански документ од областа Транспорт.

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

Да ☒

Не ☐

Член: 3

Точка: 7

Алинеја: 3

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

Да, со планскиот документ се планира ИЗГРАДБА НА ПАТЕН КОРИДОР 8, ДЕЛНИЦА НА АВТОПАТ: ТРЕБЕНИШТА – СТРУГА – ФРАНГОВО), Општина Струга и Општина Дебрга.

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

Не.

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

Целта на планскиот документ е изработка на условите и начинот на изградбата на делницата Требеништа-Струга-Франгово.

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

Транспорт.

Периодот за донесување на планскиот документ.

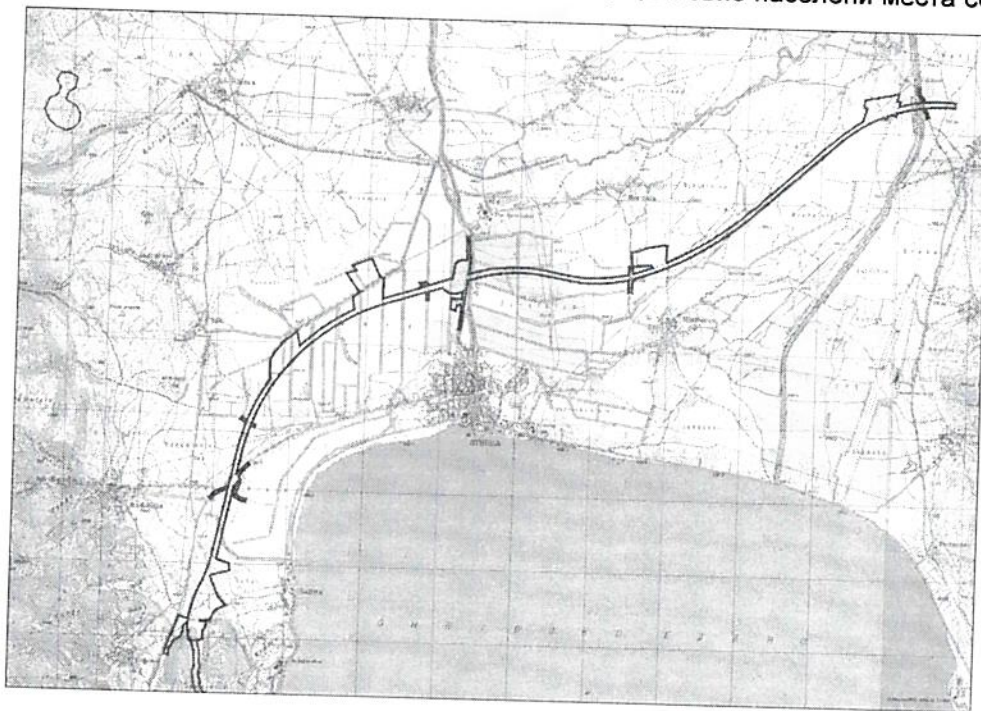
/

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

/

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

Планскиот опфат на ИЗГРАДБА НА ПАТЕН КОРИДОР 8, ДЕЛНИЦА НА АВТОПАТ: ТРЕБЕНИШТА – СТРУГА – ФРАНГОВО), Општина Струга и Општина Дебрца, ќе се реализира на територијата на Општина Дебрца и Општина Струга, кои се наоѓаат во југозападниот дел на Република Северна Македонија. Вкупната должина на делницата изнесува 13.5 km. Почетната точка на трасата е лоцирана северозападно од населбата Требеништа, во близина на трасата Кичево – Охрид (дел од постојниот автопат А2 кој е во изградба), додека крајната точка е позиционирана меѓу селата Франгово и Калишта, северно од локалниот пат кој ги поврзува овие населени места со А2 и патот Р1208.



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

Да ☒

Не ☐

Дали е приложена копија од целите?

Да ☐

Не ☒

Резиме на влијанијата врз животната средина

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

Проектот за изградба на автопатот Требеништа – Струга – Франгово ќе има различни влијанија врз животната средина и локалната заедница во текот на неговата реализација. Во **подготвителната и градежната фаза**, главните влијанија се очекуваат од емисија на прашина, издувни гасови, бучава, вибрации и потенцијално загадување на водите и почвата, особено во чувствителните подрачја. Дополнително, може да дојде до уништување на природни живеалишта и нарушување на биодиверзитетот, како и до зголемено производство на отпад. Од клучно значење е соодветното управување со отпадот, заштитата на водите и примената на мерки за ублажување и превенција. Во оперативната фаза, автопатот ќе придонесе за зголемен сообраќај и со тоа континуирани емисии на бучава, издувни гасови и загадени атмосферски води. Овие влијанија се долгорочни и можат да имаат последици врз човековото здравје, земјоделството, водните тела и фауната. Се предвидуваат и визуелни ефекти врз пределот, фрагментација на живеалишта и зголемена смртност на животни од судири со возила.

Сепак, проектот носи и значителни **позитивни влијанија**: отворање нови работни места, унапредување на транспортната поврзаност и регионалниот економски развој, зголемена поврзаност со Република Албанија и нови можности за туризам и инвестиции. Соодветно управување и следење на еколошките и социјалните аспекти ќе бидат клучни за намалување на ризиците и зголемување на придобивките за населението и животната средина. Локацијата на проектот се наоѓа во подрачје со статус на заштита според УНЕСКО, што налага усогласување со сите релевантни услови и критериуми утврдени од организацијата.

Веројатноста, времетраењето, фреквентноста и повратноста на влијанијата

Во **фазата на подготовка и изградба** на автопатот, влијанијата врз животната средина се со **висока веројатност**, поради сигурното појавување на бучава, прашина, емисии од механизација и нарушување на природните површини. Овие влијанија се **краткорочни до среднорочни**, односно траат колку и самата изградба. **Фреквентноста е висока**, бидејќи активностите се интензивни и континуирани во текот на денот. Поголемиот дел од влијанијата се **повратни**, доколку се преземат соодветни мерки за санација и рекултивација, но кај одредени компоненти, како деградацијата на почвата и сеча на шумска покривка, може да се јават и **неповратни ефекти**.

Во **оперативната фаза**, веројатноста за влијанија останува **средна до висока**, особено поради континуираниот сообраќај и емисиите на издувни гасови и бучава. Влијанијата се **долгорочни**, бидејќи траат во текот на целиот век на користење на автопатот. **Фреквентноста е континуирана**, со постојано присуство на сообраќај и поврзани влијанија. Повратноста на влијанијата е **ограничена** – некои влијанија можат да се ублажат преку технички и еколошки мерки (огради за бучава, зелен појас), но другите, како фрагментација на живеалишта и визуелни промени во пејзажот, се **неповратни**.

Кумулативната природа на влијанијата врз животната средина и животот и здравјето на луѓето

Кумулативната природа на влијанијата се однесува на тоа дека ефектите од изградбата и функционирањето на автопатот не се појавуваат изолирано, туку се надоврзуваат на постојните и очекуваните влијанија од други инфраструктурни, индустриски и земјоделски активности во регионот. Овие влијанија, иако поединечно можат да изгледаат умерени, во збир можат да предизвикаат значајно влијание – како негативно, така и позитивно – врз животната средина и здравјето на населението.

Во однос на **негативните кумулативни влијанија**, тие можат да се манифестираат преку зголемена емисија на штетни гасови, акумулација на бучава, деградација на природни хабитати, ерозија на почви и фрагментација на екосистемите. Дополнително, комбинацијата од повеќе проекти може да доведе до поголем притисок врз водните ресурси, нарушување на биолошката разновидност и зголемен ризик од поплави или лизгање на терен. Од аспект на здравјето, изложеноста на акумулирани загадувачи (воздушни, бучавни, хемиски) може да доведе до долгорочни штетни ефекти врз респираторниот и кардиоваскуларниот систем, особено кај чувствителните категории на население.

Од друга страна, **позитивните кумулативни влијанија** се поврзани со подобрување на пристапноста и поврзаноста на населението со поголемите економски и здравствени центри, што може да го олесни пристапот до медицински услуги, образование и пазар на труд. Исто така, со изградбата на патишта кои ги заобиколуваат населените места, можно е да се намали сообраќајниот метеж и локалното загадување во урбаните средини.

Прекугранична природа на влијанијата	Да, од изградбата на автопатот Требеништа – Струга – Франгово ќе има прекугранични влијанија. Овој проект ќе ја подобри сообраќајната поврзаност и соработката меѓу Северна Македонија и Албанија, што ќе донесе позитивни економски и социјални ефекти за двете страни. Подобрениот транспортен коридор ќе овозможи побрз и полесен проток на стоки и луѓе, ќе ја зголеми регионалната поврзаност и ќе придонесе кон развојот на прекуграничната соработка и стабилност. Успешната реализација на проектот во голема мера зависи од ефективната соработка со Република Албанија и од навременото усогласување со нивниот проектен тим одговорен за националниот сегмент на коридорот.
Ризиците по животот и здравјето на луѓето и животната средина (пр. како резултат на несреќи)	Несреќите при изградбата и користењето на автопатот Требеништа – Струга – Франгово можат да предизвикаат сериозни последици по здравјето и животната средина. Во градежната фаза, главни ризици се повреди на работниците од тешка механизација, паѓања, експлозии и хемиски истекувања, кои можат да влијаат и на населението. Загадувањето од истекување горива и хемикалии може да го оштети квалитетот на почвата и водите, со долгорочни ефекти врз екосистемите. Во оперативната фаза, ризиците главно се однесуваат на сообраќајни незгоди кои со потребни мерки како обуки за безбедност, планови за управување со ризици, контрола на сообраќајот и сигнализација за минимизирање на овие ризици и заштита на луѓето и животната средина, ќе се намалат или целосно избегнат.
Опсег и просторниот обем на влијанијата (географска област и големината на популацијата која ќе биде засегната)	“ПРОЕКТНАТА ДОКУМЕНТАЦИЈА НА ПАТЕН КОРИДОР 8, ДЕЛНИЦА НА АВТОПАТ: ТРЕБЕНИШТА – СТРУГА – ФРАНГОВО”, Општина Струга и Општина Дебрца (км 0+000 – км 13+900) ќе се реализира на територијата на Општина Дебрца и Општина Струга, кои се наоѓаат во југозападниот дел на Република Северна Македонија. Делницата Требеништа-Струга-Франгово е поделена на 3 подсекции од кои првата, ЗА се протега од км 0+000 до км 8+000, додека втората подсекција ЗБ1 продолжува од км 8+000 до км 13+500. Површината на планскиот опфат на овие две подделници зафаќа должина од 13.5 km. Со површина од 424 km², општина Дебрца опфаќа 30 населени места и има приближно 3.719 жители. Општина Струга зафаќа површина од 5.073 хектари, со брегова линија што опфаќа една третина од вкупната должина на Охридското Езеро. Територијата вклучува градот Струга и околу 50 населени места. Во општината Струга живеат 15.009 жители.
Потенцијалните економски и социјални влијанија кои би ги предизвикал планскиот документ како што се: Изградбата на автопатот ќе придонесе за зголемување на вработувањата и поддршка на локалните бизниси (како маркети и ресторани). Иако градежните активности нема да имаат значителен директен негативен ефект врз здравјето, постои ризик од сообраќајни незгоди и инциденти како истекување гориво или пожари. Проектот ќе го подобри транспортот до индустриските зони, овозможувајќи побрз и поефикасен транспорт. Потенцијалните економски и социјални влијанија од планскиот документ се очекува да бидат значајни и позитивни. Подобрувањето на сообраќајната инфраструктура ќе овозможи значително унапредување на комуникацијата и зголемување на економската размена во регионот, што ќе влијае на развојот на локалното стопанство и регионалната економија. Со скратување на времето за патување и зголемување на безбедноста, ќе се отворат нови можности за инвестирање и развој на пратечка инфраструктура, како и на други проекти со голем опфат. Проектот исто така ќе ја зајакне	

стратешката поврзаност со Република Албанија, овозможувајќи подобра прекугранична соработка, олеснување на трговските врски и зголемување на туризмот и размената меѓу двете страни. За локалното население, проектот ќе придонесе кон намалување на бариерите во комуникацијата и подобрување на пристапот до услуги, работни места и земјоделско земјиште, што ќе ја подобри нивната социјална и економска благосостојба.

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

Областа засегната со изградбата и користењето на автопатот е значајна и ранлива, особено поради присуството на природни живеалишта и делови од Светското природно и културно наследство на Охридскиот регион, кој е под заштита на УНЕСКО. Во фазата на изградба се очекува губење на тревни површини и вегетација, нарушување на почвата и миграција на животни поради механичките работи и бучавата. Во оперативната фаза, патот може да предизвика фрагментација на живеалишта, зголемена смртност на животни од судири, појава на инвазивни видови, како и хемиско и светлосно загадување. За ублажување на овие влијанија, се предлага избор на оптимална траса, изградба на еколошки пропусти за премин на животни, мониторинг на фауната и еколошко одржување на зелените појаси. Состојбата на Охридскиот регион е ранлива поради неконтролирана урбанизација, туризам и недостаток на соодветна заштита, што е потврдено со извештаите на УНЕСКО, кои укажуваат на важноста од имплементација на препорачаните мерки за заштита и одржлив развој поврзан со овој проект.

**Посебни природни
карактеристики или
културно наследство**

Во заштитеното УНЕСКО подрачје во Општина Дебарца и Општина Струга се наоѓаат важни археолошки локалитети и културни споменици, при што во подготвителната и конструктивната фаза постои ризик од оштетување на артефакти и можни застои на проектот, па затоа ќе се изработи детален извештај за влијанијата врз културното наследство; во оперативната фаза не се очекуваат значајни негативни влијанија, а патот ќе овозможи подобра пристапност и поголема видливост на овие споменици. Еден од најзначајните локалитети е некрополата кај Требениште, каде се пронајдени прочуените „Златни маски“. Во случај на наоѓалишта при градежните работи, ќе се применат сите законски процедури за заштита на културното наследство.

**Надминувањата на
стандардите за квалитет на
животната средина или
граничните вредности**

Надминувањата на стандардите за квалитет на животната средина или граничните вредности се случуваат кога концентрациите на загадувачки материји во воздухот, водата, почвата или нивото на бучава и вибрации ги надминуваат законски утврдените лимити, што може да предизвика негативни ефекти врз здравјето на луѓето, екосистемите и животната средина. Во проектот за изградба и функционирање на автопатот Требеништа – Струга – Франгово, ваквите надминувања можат да се јават како последица на емисии на прашина (PM10, PM2.5), издувни гасови (NOx, CO, SO₂), испарливи органски соединенија и други загадувачи во воздухот, како и заматување и хемиско загадување на површинските и подземните води од седименти, горива и хемикалии. Дополнително, може да се случи контаминација на почвата со тешки метали и други штетни материји, како и надминување на дозволените нивоа на бучава и вибрации, особено во близина на населени места и чувствителни екосистеми. За да се спречат овие надминувања, проектот предвидува спроведување на детална ОВЖС со предвидување на превентивни и ублажувачки мерки, континуиран мониторинг и контрола, со цел да се минимизираат влијанијата и да се обезбеди заштита на здравјето на луѓето и животната средина.

**Интензивна употреба
на земјиштето**

Земјиштето на кое е планиран проектниот опфат е класифицирано како различни намени за кои треба пренамена и експропријација за да може да се отпочне со градба.

Влијанијата врз областите или пејзажите кои имаат признати статус на национални или меѓународни заштитени подрачја подрачја.

Влијанијата врз национално и меѓународно заштитените подрачја во поширокиот регион на трасата на автопатот А2, делница Требеништа – Струга – Франгово, се од голема важност поради близината на исклучително вредниот Охридски регион, кој е под заштита на УНЕСКО и има висока еколошка и конзервациска вредност. Иако самата траса не поминува низ формално прогласени заштитени подрачја, влијанијата врз нив може да бидат индиректни, поради близината на Охридското Езеро, Рамсарскиот локалитет, Прекуграничниот биосферен резерват Охрид – Преспа и други меѓународни и национални заштитени површини. Поради тоа, во текот на градежните активности и експлоатацијата на автопатот треба да се применуваат принципи на претпазливост и високи еколошки стандарди, како и да се разгледуваат алтернативи кои минимизираат влијанија врз овие значајни природни и културни вредности. Дополнително, регионот е дом на важни биолошки жаришта, како Important Plant Areas (IPAs), Important Bird Areas (IBAs) и Prime Butterfly Areas (PBAs), кои бараат внимателно планирање и заштита. Трасата започнува со премин преку каналот на реката Сатеска, се движи паралелно со старото корито на истата река, и ја преминува реката Црн Дрим. Бидејќи реката Сатеска е дел од сливот на Охридското Езеро, потребно е особено внимание при изведбата. Сите овие фактори укажуваат на потребата од интегриран и внимателен пристап во реализирањето на проектот, со цел да се зачуваат уникатните природни и културни атрибути на регионот и да се намалат потенцијалните негативни влијанија врз животната средина и локалните заедници.

Објаснете го степенот до кој планскиот документ поставува рамка за спроведување на проекти и други активности, во однос на локацијата, природата, големината и условите за работа или според одредувањето на ресурсите:

За содржините предвидени во планскиот опфат на ниво на проектна документација ќе се изработува СОВЖС студија (доколку се утврди потреба), односно Стратегиска оцена на влијанија врз животната средина и студија за ОВЖС – Оцена на влијанија врз животната средина.

Објаснете ја околината во близина на проектот односно активноста која се планира да се спроведе со планскиот документ од аспект на можни влијанија врз животната средина. (пр. планот предвидува изградба на резиденцијални објекти во близина на индустриска зона, објаснете дали индустриската зона ќе има влијание врз животната средина на планираните резиденцијални проекти):

Изградбата и функционирањето на автопатот Требеништа – Струга – Франгово може да предизвика значајни влијанија врз животната средина и локалната заедница. Во градежната фаза, интензивните активности како расчистување на вегетација, земјени работи, ископи, транспорт и работа на тешка механизација ќе резултираат со емисии на прашина (PM10, PM2.5), издувни гасови (CO, NOx, SO₂), испарливи органски соединенија и аеросоли, што ќе го наруши квалитетот на амбиентниот воздух и ќе има негативен ефект врз здравјето на луѓето и екосистемите. Овие активности ќе предизвикаат деградација и ерозија на почвата, отстранување на плодниот слој, физичко и хемиско загадување од горива, масла и градежен отпад, како и геотехнички нестабилности на теренот. Градежните работи ќе влијаат и врз површинските и подземните води преку заматување, транспорт на седименти и можни истекувања на загадувачки материи, со ризик за водните екосистеми, особено поради пресекувањето на речни корита и други водни тела. Управувањето со отпадот во сите фази е критично за спречување дополнително загадување на почвата, водите и воздухот. Во градежната и оперативната фаза, активностите ќе предизвикаат значително зголемување на бучава и вибрации, кои ќе влијаат врз човечкото здравје и животните, нарушувајќи го нивното нормално однесување и просторна ориентација. Фрагментацијата на живеалиштата ќе го ограничи движењето на дивите видови, а ризикот од сообраќајни удари ќе го загрози нивниот опстанок. Визуелните ефекти ќе го променат карактерот на пејзажот, со влијание врз туристичката атрактивност и идентитетот на регионот. Од аспект на социјалните елементи, изградбата ќе донесе зголемување на вработувањата и економски активности, но истовремено ќе претставува ризик за здравјето поради изложеност на прашина, бучава и можно загадување. Особено значајно е влијанието врз културно-историското наследство во рамките на УНЕСКО-заштитената област, каде што треба да се преземат мерки за

заштита и мониторинг на археолошките локалитети. Соодветното планирање, мониторинг и примена на превентивни и мерки за ублажување се неопходни за минимизирање на овие влијанија и за заштита на природната и социјалната средина во регионот.

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

Планскиот документ за изградбата на автопатот Требеништа–Струга–Франгово е од суштинско значење за вклучување на аспектот на заштита на животната средина и промовирање на одржливиот развој, особено поради обемот и влијанието на проектот. Како дел од државниот пат A2 и Паневропскиот коридор VIII, оваа инфраструктурна инвестиција има потенцијал да обезбеди значително економско и сообраќајно подобрување. Вклучувањето на еколошките мерки во планскиот документ е неопходно за да се минимизираат негативните влијанија, да се зачува природната средина и да се обезбеди хармоничен развој кој не ги загрозува екосистемите и здравјето на локалното население. Обемот на планскиот документ овозможува систематски пристап кон идентификација и управување со еколошките ризици, што придонесува кон одржливост преку намалување на потенцијалните еколошки проблеми и обезбедување на долгорочно позитивни ефекти од подобрената транспортна инфраструктура. На овој начин, модернизацијата на патниот коридор ќе биде реализирана на начин кој ги усогласува економските потреби со заштитата на животната средина, овозможувајќи одржлив развој и зголемување на квалитетот на живот во регионот.

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

Планскиот документ за изградба на автопатот Требеништа – Струга – Франгово носи значајни еколошки предизвици кои треба да се разгледаат при планирањето и имплементацијата. Градежните активности и зголемениот сообраќај можат да предизвикаат загадување на воздухот и почвата, ерозија, како и деградација на земјоделските површини. Загадувањето на водните екосистеми е особено критично поради близината на Охридското Езеро, каде што седиментите и хемикалиите можат да го нарушат квалитетот на водата. Бучавата и вибрациите од градежната механизација и идниот сообраќај ќе влијаат негативно на здравјето на населението и биодиверзитетот, додека фрагментацијата на живеалиштата ќе го ограничи движењето на дивите животни во заштитените подрачја. Исто така, постои ризик од оштетување на археолошките локалитети, што може да го забави проектот. Без соодветни еколошки мерки, овие влијанија може да се интензивираат, да ја нарушат животната средина и да предизвикаат отпор кај локалната заедница, што ќе доведе до одложување на реализацијата. Меѓутоа, со имплементација на ефективни мерки за контрола на емисиите, управување со водите, намалување на бучавата и зачувување на природните коридори, негативните ефекти може значително да се ублажат. Дополнително, подобрувањето на инфраструктурата има потенцијал за позитивен економски развој и подобрување на квалитетот на животот во регионот, што ја оправдува неопходноста од внимателен и одржлив пристап при спроведувањето на проектот.

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

Овој план е поврзан со:

- Просторен план на РМ;
- Просторен план за Охридско-Преспанскиот регион
- Национална стратегија за одржлив развој;
- Втор национален еколошки акционен план на РМ;
- Закон за утврдување на јавен интерес и номинирање на стратешки партнер за имплементација на проектот за изградба на инфраструктурниот коридор 8 (делница: Тетово – Гостивар – Букојчани и проектот за автопатот Требеништа – Струга – Кафасан) и коридорот 10 д (делница на автопатот Прилеп– Битола) во Република Северна Македонија

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

Предметниот опфат бил предмет на стратешка оцена на животната средина за проектот за инфраструктура – изградба на државен пат А2, делница Требеништа – Струга, изработена под технички број 0903-974/5 од страна на Градежен институт „Македонија“ А.Д. – Скопје. Меѓутоа, бидејќи оцената е изготвена во 2015 година, а се очекува трасата да биде изменета и е изработена во 2015 година, оваа стратешка оцена не може да се искористи во процесот на усвојување на актуелниот плански опфат.

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

Доколку потенцијалните влијанија од клучната одлука во овој проектен опфат се оценуваат во подоцнежна фаза на планирање на пониско ниво, ќе се обезбеди нивно соодветно земање предвид преку интегрирање на утврдените влијанија од оваа фаза во сите понатамошни документи и анализи за заштита на животната средина. Предметниот опфат е дел од заштитено УНЕСКО подрачје, што дополнително ја нагласува важноста од спроведување на темелна стратешка оцена на животната средина, да се даде посебен осврт во анализите кои се однесуваат на населението (социо-економски аспект), воздух и климатски промени, вода, почва, биолошка разновидност, природно и културно наследство, предел, отпад, бучава, вибрации, несреќи и хаварии и сл.

Сите можни влијанија да се анализираат во градежна и оперативна фаза и да се предвидат мерки за нивно намалување или избегнување.

Сите потенцијални влијанија оценети во фазата на спроведување на СОЖС задолжително се земаат предвид при изготвување на ОВЖС, со можност за паралелно работење на двата документи. Од оцената на степенот на влијанието ќе зависат и предложените мерки заштита во СОЖС и нивно спроведување во ОВЖС.

ИЗЈАВА

Изјавуваме дека податоците дадени во овој формулар се точни, вистинити и комплетни.

Функција, име и презиме и потпис на лицето кој го носи планскиот документ во име на органот

21-6368/2

Датум: 06.10.2025

Место:

Министер за транспорт
Александар Николоски

